



2019 中国超级跑车锦标赛

运动规则 V1.5 （正式版）



目录

1. 规则.....	1
2. 总的责任义务.....	1
3. 总的条件.....	1
4. 合格的车辆.....	2
5. 合格的车手与参赛者.....	3
6. 中国超级跑车锦标赛系列赛事.....	6
7. China GT 奖项及积分.....	8
8. 积分相同时的处理.....	11
9. 赛事推广机构.....	11
10. 赛事组织和保险.....	14
11. 赛事官员.....	15
12. 报名.....	16
13. 证件.....	17
14. 指令以及与参赛者的沟通.....	18
15. 事故.....	18
16. 抗议和上诉.....	19
17. 处罚.....	20
18. 驾驶行为.....	21
19. 赛车涂装.....	23
20. 官方测试与额外试车.....	24
21. 维修区入口、维修区通道和维修区出口.....	25
22. 行政检验.....	28
23. 车检.....	29
24. 会议.....	30
25. 赛事期间的轮胎控制.....	30
26. 车重.....	32



27. 获胜加重.....	33
28. 车辆性能均衡 (BOP)	34
29. 赛车总体要求.....	34
30. 更换车辆和发动机.....	36
31. 加油.....	37
32. 总的安全.....	38
33. 练习环节.....	40
34. 计时排位.....	41
35. 车检封闭区- 排位和比赛	42
36. 新闻发布会、媒体活动和车手巡游	43
37. 发车位.....	43
38. 发车程序与行进式起跑	44
39. 比赛.....	46
40. 安全车.....	48
41. 暂停比赛.....	51
42. 恢复比赛.....	52
43. 结束.....	53
44. 成绩.....	54
45. 颁奖和赛后新闻发布会	54
附录 1	55
附录 2	57
附录 3	63
附录 4	64
附录 5	66



1. 规则

1.1 规则与状态

2019 年中国超级跑车锦标赛是经由国际汽车运动联合会（以下简称：国际汽联或 FIA）批准、中国汽车摩托车运动联合（以下简称：中国汽摩联）注册的系列赛事，将根据国际汽联国际运动规则《FIA International Sporting Code》、通用惯例、技术规则以及相关附录，中国汽摩联的国家竞赛规则、运动规则及其相关附录和通告。比赛规则中的标题部分只作为参考，不作为比赛规则正式条款。

关于赛事期间的任何争议投诉，赛事仲裁委员会将是唯一有权进行裁决的权力机构。（国际运动规则第11-9条款）

1.2 赛事为国际级别比赛。

2. 总的责任义务

所有参与赛事的报名者、车手、参赛者和赛事官员，以及他们的代表和他们的雇员、代理的代表，均承诺遵守相关国际汽联国际运动规则及其例如补充规则或后增规则等等所有相关条款（以下统一简称：FIA系列通用规则），承诺遵守中国汽摩联的国家竞赛规则以及现行的中国超级跑车锦标赛运动规则、技术规则和所有官方签发的相关公告文件。

3. 总的条件

3.1 报名者和参赛者有责任确保与其相关的人员均承诺遵守所有相应被要求遵守的规则，国际汽联的系列通用规则、中国汽摩联的国家竞赛规则、中国超级跑车锦标赛的运动规则和技术规则，还有由组织者发布的相关附录和公告。如果报名者不能在赛事期间亲自出席，则其必须书面指定其授权代表。在赛事所有环节期间，该代表负责其参赛车辆的所有参赛和服务和参赛者的相关，并确保符合所有承诺应遵守的要求。

- a. 任何组别与参赛车辆有关的所有人，无论在维修区后场、维修区、维修区通道或是赛道，必须在所有时间里均佩带规定的适当的证件。
- b. 报名者需声明确认其车手具有所报名赛事项目对应的参赛资格，当其车手在赛事期间遭受任何事故导致可能无法正常操作赛车时，在其进入赛道驾驶之前，应向仲裁委员会作出申报。还需声明确认赛车符合资格并适宜参赛的，无论是在与赛道的匹配方面、还是可达到的驾驶速度上。报名者及其车手、车队成员在进入或使用赛道及其所有相关设施设备，需完全自行承担有关风险。



- 3.2 参赛者须确保其赛车符合参赛资格，并始终处于安全状态。
- 3.3 参赛者送往车检的车辆默认为同意所有规则要求并将符合相关规定。

4. 合格的车辆

赛事开放接受以下组别的车辆。

4.1 GT3 车辆适用的技术规则（附录 J 的第 257A 条款）

所有参赛车辆需与最新的 FIA 注册登记资料保持最大程度的严格一致，包括最新的扩展以及 FIA 官方的性能平衡图表。

最迟在首次车辆检查的时候以及任何有需要的时候，所有参赛者均必须就其每一辆参赛车辆向技术代表或他的助手呈交以下原始资料：

- FIA 注册认证表
- 安全防滚架的注册认证表

4.2 GTC 车辆遵从现行的中国超级跑车锦标赛 GTC 组别技术规则。

4.3 GT4 车辆遵从 SRO 现行当年度的欧洲 GT4 系列赛事的相关技术规则。组织者将应用以下条件来考虑是否接受没有 GT4 车辆认证的相关赛车：

- 4.3.1 参赛者同意遵守组委会规定的性能均衡措施。
- 4.3.2 为了在赛事期间立即执行，可以向参赛者发出有关 BOP 的调整公告，而参赛者将最多可有 2 小时来按照公告的要求进行更改。
- 4.3.3 组织委员会的决定是最终的，将不接受与本规则第 4.3 条款相关的任何抗议和上诉。

4.4 GTM 车辆（2014 年及以前认证的 GT3 车型）适用的技术规则

所有参赛车辆需符合 2014 年及之前的 FIA 注册登记资料保持一致，包括 FIA 官方的性能平衡图表。

4.5 改装性能平衡（BOP）适用于所有组别，将由组织者在赛事前最迟 2 周的时间向参赛者公布。

组织者在计时排位赛和正赛开始前的 120 分钟均有权对改装性能平衡(BOP)进行调整。

4.6 参赛者必须使用由组织者供应的数据采集器系统。

竞赛期间必须使用该系统专用于存储相关数据。系统必须与安装指示致严



格一致且在竞赛过程中一直保持工作。

赛事期间，数据将会被随时检查。

此系统的重量包含在赛车的最小重量之内。

- 4.7 赛车必须由各自的参赛者安装车载镜头，以便进行竞赛训练或是事故取证调查。影像不可以被干扰、分享或是上传至互互联网，直至赛事推广商授权确认许可。
- 4.8 镜头应安装在组织者公布的指定位置上，该处可以清晰拍摄到车手操控方向盘以及前挡风玻璃前方的景观。参赛者有责任确保供取证的摄影器材安全和运作良好，所录文件完好无损，在赛事官方时间启动之后，赛车进入赛道的所有时间均是开启工作和在录像的状态。同时，镜头将有可能随时被检查或是测试。
- 4.9 任何对镜头摄像访问的限制、篡改、关闭、移位、拆除摄像设备的任何部分、更换或调整设备的企图都将被视为违反了规定，而被仲裁委员会进行至少人民币 5000 元的处罚，直到相关情况排除。
- 4.10 车载镜头设施的重量不包括在赛车的最小重量之内。

5. 合格的车手与参赛者

- 5.1 所有职业车手必须持有 FIA 现行且有效的至少 C 级（或以上）的，由其所属国家监管机构签发的国际比赛执照。车手同时还需持有当时有效的医疗体检资格证明，或是包括在其竞赛证明上或是其它的附属文件中。绅士车手所获中国汽摩联或其它国家及地区签发机构的国家 A 级比赛执照，将依据中国汽摩联的签发规则而获接受认可。仲裁委员会有权根据车手实际表现及水平临时调整车手的执照等级。
- 5.2 所有注册车队的报名，必须持有由其国家监管机构签发，并获国际汽联认可的有效车队执照。
- 5.3 车手允许在每一场赛事中最多参加 2 个组别的比赛（每个组别独立报名），同一名车手不能在同一个比赛周末报名同一组别其他赛车。报名 2 个组别比赛的车手必须在完成首次环节后接受医疗检查。
- 5.4 车手评级
 - 5.4.1 如欲报名参赛中国超级跑车锦标赛，车手必须经由中国超级跑车锦标赛车手评级委员会（车手评级委员会）实行评级。未获车手评级委员会评定级别的车手，不能参赛。



- 5.4.2 车手评级委员会将根据 FIA 车手分类规则以及中国汽摩运动联合会的手执照规定全权处理所有车手的级别评定工作。车手评级委员会有权对任一车手所对应的 FIA 分类进行其车手级别上升或下降的评定调整。具体可参考 FIA 官网 -

<http://www.fia.com/fia-driver-categorisation>

- 5.4.3 车手评级委员会将会参考车手过往的参赛记录以及 FIA 车手级别分类表进行车手级别评定。

- 5.4.4 以下车手级别将会由车手评级委员会评定出来：

“职业铂金 Pro Platinum”

“职业金 Pro Gold”

“职业银 Pro Silver”

“职业铜 Pro Bronze”

“绅士铂金 Am Platinum”

“绅士金 Am Gold”

“绅士银 Am Silver”

“绅士铜 Am Bronze”

职业车手的级别将参考 FIA 车手级别分类的相关官方文件。绅士车手的级别则将参考过去 3 年由中国汽摩联所确认的相关赛事成绩（绅士车手的具体评级要求详见附录 1）。

- 5.4.5 车手评级委员会有权在赛事期间调整相关车手的评级，直到比赛开始第一节计时排位赛之前。

- 5.4.6 赛事仲裁委员会有权基于参赛表现，对车手或车手组合的强制维修区停站的指定时间进行调整。

- 5.4.7 在报名比赛或进行相关车手评级申请时，参赛者如有隐藏其过往赛事经验资讯者，赛事仲裁委员会将依据判断对其进行相应处罚。

- 5.4.8 无论参赛履历多与否，车手实际表现与圈速也将成为衡量车手评级的因素

- 5.4.9 车手评级委员会的决定将是最终的，不接受任何投诉或上诉。

5.5 车手组合的报名

- 5.5.1 每个报名均由一名独立的车手或是一组由 2 名车手组成的车手组



合构成。贯穿整个赛事将不允许同时有超过 2 名车手同时驾驶一辆相同车辆。

- 5.5.2 所有赛事中的每一辆赛车中的车手都必须持有有效的车手执照（比赛执照），如同第 5.1 条款所述，组织者有权决定接受或拒绝任何报名，并且这一决定将是最终的，而无需任何解释。
- 5.5.3 当报名车手为一组车手组合时，参赛者必须至少在其参赛组别开始赛事官方练习前 1 小时指定“车手 1”和“车手 2”。车手 1 应该是组合中拥有较高级别者（职业铂金为最高级别），车手 2 则是组合中级别较低的那位车手。如果两位车手的级别相同，则由参赛者自行申报决定。有关车手 1 和车手 2 的指定安排将在计时与比赛中保持执行。
- 5.5.4 当赛车在比赛中由车手组合驾驶时，车手组合中的两位车手均必须参与指定的计时环节。
- 5.5.5 当车手转到其他车队或其它组别时，该离开车手获得的所有积分将会被删除并重新由零开始计算。此安排对车队杯的积分操作将无影响。

5.6 车手评级确认-所有级别

中国超级跑车锦标赛的参赛车辆可由 1 名独立的车手或是一组由 2 名车手组成的车手组合驾驶。当仅为 1 名车手驾驶时，其级别必须是绅士铂金或更低的级别才能获得接受。

- 5.6.1 当是 GT3、GTC、单一品牌组组别的一组车手驾驶时，具体可接受的车手级别组合参照以下表 1 执行：

车手级别	车手 1 职业铂金	车手 1 职业金	车手 1 职业银	车手 1 职业铜	车手 1 绅士铂金	车手 1 绅士金	车手 1 绅士银	车手 1 绅士铜
车手 2 职业铂金	禁止	禁止	禁止	禁止	禁止	许可	许可	许可
车手 2 职业金	禁止	禁止	禁止	禁止	许可	许可	许可	许可
车手 2 职业银	禁止	禁止	禁止	禁止	许可	许可	许可	许可
车手 2 职业铜	禁止	禁止	禁止	禁止	许可	许可	许可	许可
车手 2 绅士铂金	禁止	许可	许可	许可	许可	许可	许可	许可
车手 2 绅士金	许可	许可	许可	许可	许可	许可	许可	许可
车手 2 绅士银	许可	许可	许可	许可	许可	许可	许可	许可



车手 2 绅士铜	许可							
-------------	----	----	----	----	----	----	----	----

表 1: GT3、GTC、单一品牌组组别许可接受的车手组合

5.6.2 当是 GT4 组别的一组车手驾驶时，具体可接受的车手级别组合参照以下表 2 执行：

车手级别	车手 1 职业铂金	车手 1 职业金	车手 1 职业银	车手 1 职业铜	车手 1 绅士铂金	车手 1 绅士金	车手 1 绅士银	车手 1 绅士铜
车手 2 职业铂金	禁止	禁止	禁止	禁止	禁止	禁止	禁止	禁止
车手 2 职业金	禁止	禁止	禁止	禁止	许可	许可	许可	许可
车手 2 职业银	禁止	禁止	禁止	禁止	许可	许可	许可	许可
车手 2 职业铜	禁止	禁止	禁止	禁止	许可	许可	许可	许可
车手 2 绅士铂金	禁止	许可	许可	许可	许可	许可	许可	许可
车手 2 绅士金	禁止	许可	许可	许可	许可	许可	许可	许可
车手 2 绅士银	禁止	许可	许可	许可	许可	许可	许可	许可
车手 2 绅士铜	禁止	许可	许可	许可	许可	许可	许可	许可

表 2: GT4 组别许可接受的车手组合

5.6.3 当是 GTM 组别的一组车手驾驶时，具体可接受的车手级别组合参照以下表 3 执行：

	车手 1 职业铂金	车手 1 职业金	车手 1 职业银	车手 1 职业铜	车手 1 绅士铂金	车手 1 绅士金	车手 1 绅士银	车手 1 绅士铜
车手 2 职业铂金	禁止	禁止	禁止	禁止	禁止	禁止	禁止	禁止
车手 2 职业金	禁止	禁止	禁止	禁止	禁止	禁止	禁止	禁止
车手 2 职业银	禁止	禁止	禁止	禁止	禁止	禁止	禁止	禁止
车手 2 职业铜	禁止	禁止	禁止	禁止	禁止	禁止	禁止	禁止
车手 2 绅士铂金	禁止	禁止	禁止	禁止	许可	许可	许可	许可
车手 2 绅士金	禁止	禁止	禁止	禁止	许可	许可	许可	许可



车手 2 绅士银	禁止	禁止	禁止	禁止	许可	许可	许可	许可
车手 2 绅士铜	禁止	禁止	禁止	禁止	许可	许可	许可	许可

表 3: GTM 组别许可接受的车手组合

6. 中国超级跑车锦标赛系列赛事

6.1.1. 2019年中国超级跑车锦标赛系列赛将包括所有组别和辅助赛事,不少于六站分站赛。

分站赛	日期	回合	场地
	3月11-14日	官方测试	马来西亚雪邦国际赛车场
1	3月15-17日	第1、2回合	马来西亚雪邦国际赛车场
2	5月3-5日	第3、4回合	宁波国际赛车场
3	6月28-30日	第5、6回合	上汽国际赛车场
4	8月8-11日	第7、8回合	秦皇岛首钢赛车谷
5	9月6-8日	第9、10回合	天津V1国际赛车场
6	10月11-13日	第11、12回合	上汽国际赛车场

- 6.2 每一分站赛各组别将包含一个官方练习、一个由两节分别最长15分钟的节段组成的计时排位环节(一个15分钟的职业车手时段和一个15分钟的绅士车手时段),这个两节段的计时排位环节之间有一个最长不超10分钟的休息时间。
- 6.3 两回合比赛至少每回合60分钟。除了不可抗力原因之外,两回合比赛的间隔不得少于90分钟。如果赛车因为机械故障或是由于官方练习或计时排位环节的事件、事故而发生了损毁,并且技术代表确认该机械损伤无法及时修复时,该类赛车需要在第二个回合比赛的发车位尾部开始比赛。如果涉及两辆或更多的车辆,则他们的位置将视仲裁委员会的意见而定。
- 6.4 两名车手必须参加两节段计时排位的各自环节,两名车手取得各自最快圈速将决定他们赛车的每站两回合发车排位位置。赛事期间排位赛各节段的出场赛车及车手清单将由赛事仲裁委员会通过公告的形式进行发布。如果是单独一位车手驾驶或由两名绅士车手搭档的车手组合共同驾驶的,也必须分别参加计时排位的各节段,两个绅士车手搭档的车手组合排位赛出场顺序由车队自己选择,并于周五行政检验时进行上报,出场顺序一经上报将不得修改。计时排位成绩各取每一位车手在各自排位赛环节中取得的最快圈速。第一回合比赛的杆位将由第一节排位赛取得最快圈速的车手获得,第一节排位赛取得第二快圈速的车手将获得第一回合正赛第二名发车位,依次类推。如遇两台或两台以上赛车做出相同的最快圈速,则取先做出最快圈速的赛车排位在前。第二回合正赛发车排位同理,取各台赛车在第二节排位赛中所做最快圈速。



- 6.5 如果任何车手错过了他们的计时排位环节,这将会被视为没有计时排位成绩。车队将不得不申请相关比赛在末位发车。具体以赛事仲裁委员会的批准为最终决定,将不接受任何投诉。
- 6.6 任何分站赛如所有组别的报名参赛总数不足六辆将取消,推广商无需担责。
- 6.7 比赛将分为不同的组别。各个组别的参赛车辆详情需具体参考各组别对应的技术规则。
- 6.8 各组别可以同时比赛,也可以因应赛事的需求和根据赛场执照所对应的赛道报名容量限制的不同而分开比赛。除非特殊情况,GT4组别将不与GT3、GTC或单一品牌组、GTM组同时比赛。关于分开比赛的细节将会包含在赛事补充规则中公布。
- 6.9 系列赛事的全部6场比赛将套用标准的赛事时间表安排,具体详见附录3。
- 6.10 组织者保留解释与因为不可预见情况而预先通报放弃、取消、延期或合并比赛日期的权利。

7. China GT 奖项及积分

7.1 车手杯

- 7.1.1 全年赛季结束后,系列赛各组别中取得最高总积分前三名的车手组合或车手将获得其所对应组别的车手杯冠、亚、季军。赛事同组别中如果出现两名或多名车手在赛季末所获积分相同,将运用第8条款处理。每场比赛公布最终成绩时,全部积分将给到每场比赛中对应的每名车手。仅符合条件的车手可获积分计算。
- 7.1.2 年度最佳进步奖-绅士车手,将根据第7.5条款为绅士车手的每一场比赛进行如下计算:
 - 7.1.2.1. 每场比赛的完成圈数均有时间成绩。
 - 7.1.2.2. 比赛结束,计时主管将公布绅士车手的赛事完成圈数以及完成用时。
 - 7.1.2.3. 未能完成比赛将不影响车手成绩。
 - 7.1.2.4. 用更少的时间完成更多的圈数,或是用更少的时间完成同样的圈数,将是获胜者。积分将根据第7.3条款计入。
 - 7.1.2.5. 如车手组合仅为一名绅士车手时,则由两节段组成的比赛中表现最优的那节成绩将会用来评比计算。



7.1.2.6. 系列赛的赛季结束后，GT3、GTC、GT4、单一品牌组和GTM各组别中拥有最高积分的绅士车手将获颁发“年度最佳进步奖”。

7.1.2.7. 如果两名或更多车手在赛季拥有同样的积分，则运用第8条款处理。

7.1.3 全年赛季结束后，系列赛各组别中取得最高总积分前三名的绅士车手组合将获得其所对应组别的最佳表现绅士组合冠、亚、季军。全部积分将按第7.5条款为每回合比赛进行计算。赛事同组别中如果出现两名或多名车手在赛季末所获积分相同，将运用第8条款处理。仅符合条件的车手可获积分计算。

7.2 车队杯

7.2.1 车队杯冠军将在全年赛季结束后颁发给GT3、GTC、GT4和GTM各组别中分别获得该组别最高总积分的相应车队。赛事同组别中如果出现两队或更多的车队在赛季末所获积分相同，将运用第8条款处理。

7.2.2 车队杯冠军将在全年赛季结束后颁发给单一品牌组参赛车队中取得最高总积分者。如果有两队或更多的车队在赛季末所获积分相同，将运用第8条款处理。

7.2.3 分站赛冠军：各分站赛结束后，分别在各组别中获得最高积分的车队将胜出。如果出现两队或多队车队积分相同，将运用第8条款处理。

7.2.4 各组别中，报名车队杯的车队需要拥有最少1辆、最多4辆的参赛车辆，方可视为完整报名。各支车队在五个组别中总共可报名8台赛车。如果车队注册参赛车辆超过2辆时，系列赛车队杯积分统计仅为其中拥有最高积分的2辆赛车计入。

7.2.5 参赛车队必须参加系列赛的所有赛事（见规则第6.1条款）才有资格在车队杯中争取冠军的名次。

7.3 年度新人奖——首年度参加China GT的车手，根据7.5条款为每一场比赛进行积分计算，赛季结束后，各个组别中积分榜最靠前的新秀车手获得这一荣誉

7.4 制造商奖——年终各组别中积分最靠前的制造商；各分站赛中以各组别排位最靠前的两台相同制造商品牌车型积分。

7.5 积分评定



7.5.1 完成每回合比赛后，官方最终成绩单上符合资格的车手、车手组合的各车手和报名车队前十名将会根据下表获得积分：

排名	第1名	第2名	第3名	第4名	第5名	第6名	第7名	第8名	第9名	第10名
GT3积分	20	18	16	14	12	10	9	8	7	6
GTC积分	20	18	16	14	12	10	9	8	7	6
GT4积分	20	18	16	14	12	10	9	8	7	6

完成每回合比赛，官方最终成绩单上符合资格的车手、车手组合的各车手和报名车队的第十一名至第十五名将获得以下积分：5、4、3、2、1

排名	第11名	第12名	第13名	第14名	第15名
GT3积分	5	4	3	2	1
GTC积分	5	4	3	2	1
GT4积分	5	4	3	2	1

7.5.2 无论任何原因（包括第41条款），如果赛事安排未能完整完成，积分将按以下方法计算：

至少完成比赛的 75%	=	100%积分
至少完成比赛的 50%	=	50%积分
不足比赛的 50%	=	0%积分
未完成比赛的	=	0%积分

7.5.3 各组别车手在各自比赛中所获积分将计入年终车手杯总积分。

7.5.4 外卡车手不参与全年积分争夺，但将占据当站比赛对应名次的积分。

7.5.5 各分站赛的每回合组别比赛，同车队中成绩最好的两辆赛车所获积分合计决定组别的最优车队。该积分计算还将在赛季结束时计入系列赛车队杯的相应计算。



- 7.5.6 如果车手转换车队或更换组别，则其原报名下所获的积分将会被删除并且该车手将由零开始重新积分。此操作将不影响车队杯的所有安排。
 - 7.5.7 非报名系列赛的参赛者所获的所有组别的车队积分将会在系列赛各组别车队杯冠军（见第7.2条款）成绩计算前移除。
 - 7.5.8 除经中国汽摩联或组织者批准的特殊情况，各组别获得年度前三名的车手杯和车队杯的获奖者必须按中国汽摩联或组织者要求参加年度颁奖仪式。
- 7.6 比赛最快圈速奖
- 每站赛事中分别在每回合决赛中创造出最快圈速的车手将获颁发比赛最快圈速奖。

8. 积分相同时的处理

- 8.1 如果有2名（位）或更多的车手、车队在比赛结束后所获积分相同，以更多名次靠前者为胜出。
- 8.2 如果有2名（位）或更多的车手、车队在赛季结束后所获积分相同，按照以下方法计算是否胜出：
 - 8.2.1 获得第一名次数最多者为胜出。
 - 8.2.2 如果获得第一名的次数相同，以获得第二名次数最多者判定获胜。
 - 8.2.3 如果获得第二名的次数相同，则以获得第三名次数最多者宣布胜出。
 - 8.2.4 如果获得第三名的次数相同，则以获得最少排位赛额外积分者判定为胜出。
 - 8.2.5 如果还是不分胜负，则涉及的相关车手或车队在锦标赛比赛的最后一次计时排位中做出最好成绩者，将判定为获胜。
 - 8.2.6 如上述第8.2.1至8.2.5条款所示方法仍不能分出名次先后，组委会将依照合适的方式指定获胜者。

9. 赛事推广机构

赛事推广机构为北京中视甲子文化发展有限公司。

9.1 广告

- 9.1.1 以下赞助、标识、徽标以及显示等形式，不论是用隐晦或明确的方



式（由组委会自行判定）来进行推广、认可、广告、支持或反对下列事宜为目标、主题、理念或产品，均禁止呈现在任何位置（包括但不限于：参赛者服饰、车辆、赛事期间发放的印刷品、标识、横幅、旗帜、广告、网站或其他公众展示物）：

- 烟草或烟草制品；
- 色情作品；
- 政治；
- 赌博；
- 宗教。

- 9.1.2 以下赞助、标识、徽标以及显示等形式，不论是用隐晦或明确的方式（由组委会自行判定）来进行推广、认可、广告、支持或反对下列事宜为目标、主题、理念或产品，仅在获得组委会书面许可后才可呈现在任何位置上（包括但不限于：参赛者服饰、车辆、赛事期间发放的印刷品、标识、横幅、旗帜、广告、网站或其他公众展示物）。在授予许可前，组委会将详细评估此类广告的限制对 China GT 的影响情况。至于任何车手以任何形式与赞助、标识、徽标、显示相关联的，必须在中国及其比赛执照颁发监管机构所在国按法律从事该产品的消费和（或）服务的推广。

- 酒精产品

- 9.1.3 如果任何广告与 China GT 官方合作伙伴和（或）China GT 合作伙伴及其关联企业公司的品牌或产品存在竞争关系的，将被禁止出现在任何位置（包括但不限于：参与者服饰、车辆、赛事期间发放的印刷品、标识、横幅、旗帜、广告、网站或其他公众展示物）。获得组委会明确授权者除外。

每位参赛者及/或车手的私人赞助必须事先经由推广商认可，同时不得违背国际汽联的广告规则或系列赛事的相关规则。推广商有权拒绝被认为违反第 9.1.1 及/或 9.1.2 条规定、或者被认为会阻碍 China GT 取得成功（或是感受成功）的任何赞助商。参赛者和车手需在其首场赛事前最少提前 7 天发送其私人赞助商清单供批准：camf@chinagt.net。

- 9.1.4 组委会将要求每位参赛者以贴纸的形式张贴 China GT 的徽标及其合作伙伴的徽标在车辆指定位置。组委会将决定这些贴标的构图和位置，并且参赛者不得以任何方式改变或掩盖他们。这些标贴必须在整个赛事过程中保持其位。车辆检验时将会查看这些贴纸是否正确。请参看附录 5。

以下位置将被 China GT 官方保留：



- (1) 前挡风玻璃上高度 100mm 和后挡风玻璃上高度 80mm 的条形位置。
- (2) 比赛号码在无驾驶员一侧的挡风玻璃上，字体为 Arial 粗体，大小约为 200mm x 200mm。
- (3) 车门赛事号码
- (4) 车身的每个角上（4 处）的显著位置 300mm x 100mm，且是车身距离地面 600mm 以下的位置。
- (5) 后排出车窗（或类似）两侧约 100mm 高的区域展示车手姓名及国旗。姓名可以由简体中文和补充以拉丁字母的形式共同展示。
- (6) 车辆每侧的“裙边”为基础的区域。

组委会可以随时以公告的形式更新相关保留位置。

推广商将决定官方赞助商的展示位置，不得擅自进行任何改变，但组委会可以有权随时调整。相关图形可随时根据公告进行更新。参赛者可以使用非官方赞助商保留位置的区域。私人赞助商不得使用官方赞助商位置，赛事期间所拍相片或摄像等，不得从官方赞助商位置上移除或遮挡官方赞助。官方赞助商徽标的帖放位置的表面底色需为单色。需保证车身底色与官方赞助商徽标形成对比。外表涂装需在预车检（第 23.1 条）前完成，并且赛事过程中不得改变。

对于任何未遵守此规则的情况，赛事仲裁委员会将在赛事期间拒绝有关报名的进一步参与，直到情况补救至令人满意。

- 9.1.5 关于车身上的参赛号码请参见规则第 19.2 条款。必须使用由推广商提供的贴纸和参赛号码。推广商将在第一场比赛时提供一套官方贴纸。参赛者可要求付费购买额外的贴纸以符合规则第 19.3 条款的要求。
 - 9.1.6 组织对车队形象有使用权
- ## 9.2 服装与服饰

广告限制与要求同样适用于服装与服饰，请参看规则第 9.1 条款所述。

- 9.2.1 每一名车手必须在赛车服上展示 China GT 徽标以及 China GT 合作伙伴的徽章。赛车服上这些徽标的位置必须受到重视且不得遮挡，当从前方观看赛服的胸前和手臂时，它们必须展现在突出的位置上并且在每一场赛事过程中均贯穿保持。车检期间将检查这些徽标是否已被正确放置。
- 9.2.2 允许参赛者佩戴其代表企业所提供的徽章，只要是在不违背 FIA 系列通用规则或相关规则的情况。请参看附录 5。



9.3 广告及电视权益

9.3.1 组织者拥有所有关于 China GT 品牌及市场的权益。

每一位参赛者和车手均授权推广商和组织者使用、再利用和特许使用参赛 China GT 期间参赛车辆的影像、参赛车辆的呈现形式、参赛者名称、参赛者影像和参赛者的呈现形式、参赛者及车手的全部有关随身事物（即在 China GT 期间，车手穿着、参赛者使用或参赛车辆车身上同时相同展示的）包括通过利用 China GT 名声和所有赛事元素为其产品进行传播的车手、参赛者赞助商的所有徽标和贴纸。组织对车队形象有使用权

9.3.2 每位参赛者和车手均承认、同意并授权组织者及其授权方拥有以下专属权：生产并授权生产 China GT 互动游戏，且游戏包括赛事期间的参赛车辆影像和赛车呈现式样、参赛者名称、参赛者影像和参赛者呈现形式、参赛者及车手的全部相关随身事物（即在 China GT 期间，车手穿着、参赛者使用或参赛车辆车身上同时相同展示的）包括参赛者赞助商的徽标和贴纸。

9.3.3 每位参赛者和车手授权组织者在任何时间内使用和特许他人使用 China GT 的所有影像以及相关赛事资料，包括赛事期间的参赛车辆影像和呈现形式，参赛者名称、影像和呈现形式，参赛者和车手的全部相关随身事物（即在 China GT 期间，车手穿着、参赛者使用或参赛车辆车身上同时相同展示的）包括参赛者所有赞助商在市场营销、包装材料及商业广告中利用到 China GT、China GT 产品和赛事任何元素的所有相关徽标和贴纸。

9.3.4 所有 China GT 的录像和广播权、地面电视、有线广播、卫星广播、视频权和所有其他任何可能的媒体（如互联网，等等）的相关权利在任何时间里均属于组织者。禁止以商业为目的的任何形式的录像、发布、重播或复制，除非获得推广商的明确同意。

10. 赛事组织和保险

10.1 赛事组织者将至少在赛事开始 30 天前，提供相关的赛事信息。

10.2 赛事组织者必须确保持有有效的第三者责任险并且相关保险应符合《中国汽车摩托车运动联合会场地类汽车比赛注册说明》的第 6 条款。赛事组织者所安排的第三者责任险对于参赛者或赛事任何其他参与人员所持有的任何个人保险将是附加和公平的。

10.3 每位参赛车手须持有保额在 70 万元人民币或以上的人身意外伤害保险和保额在 30 万元人民币或以上的意外医疗保险。此条款对车队经理、维修



技师及其他所有车队成员同样适用。所有相关文件资料应当在赛事的行政检验期间呈交至赛事秘书处。

10.4 赛事比赛过程中的车手不属于第三者范畴。

11. 赛事官员

11.1 中国汽摩联赛事观察员

11.2 系列赛经理

11.3 系列赛赛事总监

11.4 系列赛赛事仲裁

11.5 以下赛事官员将在China GT每站比赛时任命，并在向中国汽摩联申请承办比赛时提交相关名单。

- 赛事主管
- 车检主管
- 物流主管
- 符合资格的医疗人员团队

11.6 中国汽摩联将任命技术代表，将对车检工作负责，并在各分站赛中全权处理车检人员的工作。技术性能均衡（BOP）小组的成员将在与赛车性能均衡有关的所有事宜上与技术代表紧密工作。

11.7 赛事主管需与赛事总监保持运作方面的密切合作。赛事总监具有绝对权力，赛事主管必须服从，赛事主管在未获得赛事总监同意时不得自行处理：

11.7.1 控制自由练习环节、计时排位环节和比赛，根据时间表行事以及如有必要，赛事总监可根据FIA系列通用规则和赛事相关规则向赛事仲裁委员会提议修改比赛时间表。

11.7.2 根据FIA系列通用规则和赛事相关规则，停止某辆赛车。

11.7.3 基于安全的因素，根据规则在必要时停止自由练习环节、计时排位环节或暂停比赛。以及恢复时的重新启动程序。

11.7.4 发车程序。

11.7.5 使用安全车。

11.8 赛事仲裁委员会所有成员、赛事总监、赛事主管、技术代表和技术性能均衡小组成员必须在每站赛事车检之前抵达。



- 11.9 当赛车获准进入赛道后，赛事总监必须与赛事主管和赛事仲裁委员会主席保持全天候联系（当面或通过电台对讲）。此外，赛事主管必须保持在赛事控制室，当赛车获准进入赛道，随时使用电台与所有裁判站保持沟通。
- 11.10 组织者将任命技术均衡小组，包括一名数据分析师，一名技术总监，一名技术代理人，负责测定China GT参赛车辆的性能平衡。详情请参看规则第28条款。

12. 报名

- 12.1 China GT 的报名允许两种方式：系列赛的年度报名和单站的外卡报名。
- 12.2 报名截止时间（按照先后顺序）。
 - 系列赛年度报名时间：报名截止日期20193月1日。
 - 单站报名时间：各分站赛行政检验之前15天。
- 12.3 系列赛年度报名的参赛者
 - 12.3.1 允许参赛所有 5 个组别。
 - 12.3.2 如果报名 2 辆或更多的参赛车辆(见规则第 7.2.4 条款)，则有资格参加车队杯年度比赛。各支车队 5 个组别总共限报名 8 辆车。
 - 12.3.3 通过提交系列赛年度注册登记表，报名参赛者承诺参与年度所有计划的赛事，并同意遵守商业注册协议中规定的缺席处罚条款（见规则第 12.5 和 12.6 条款）。
- 12.4 参赛者如欲更换车手，必须按照第12.9和12.10条款处理。
- 12.5 所有希望参与车手杯和车队杯的参赛者必须于报名前在China GT推广商处进行商业注册，并签署商业注册协议。
- 12.6 所有参赛者完成商业协议后，将需要填写一份报名表（见第12.7条款），然后按照第12.7条款要求提交商业注册协议的同时一并缴交报名费。
- 12.7 报名表是参赛者与组织者之间的一份合约，约束内容如下，报名表详见附录2。
 - 12.7.1 参赛者确认一旦签署官方参赛注册报名表，即表示接受其中所有相应的规则和法律要求，并代表所有相关人员声明遵守所有涉及的规则。
 - 12.7.2 参赛者确认已经阅读并理解由 FIA 和中国汽摩联发布与执行的该年度的所有规则。
 - 12.7.3 车队名称。



- 12.7.4 参赛车辆品牌及其他相关信息。
- 12.7.5 参赛车手名单。
- 12.7.6 放弃索赔声明。
- 12.7.7 其他信息。
- 12.8 单站赛事（外卡）报名
 - 12.8.1 外卡报名费用是每站每辆赛车人民币 35,000 元。
 - 12.8.2 外卡报名将没有资格取得 GT3、GTC、GT4、单一品牌组和 GTM 组别的车手或车队类别的全年积分，但将占据当站比赛对应名次的积分。
 - 12.8.3 任何对首次参赛的外卡车辆进行的最低车重以外的额外配重或加时将由组委会决定和赛事仲裁委员会决定。
- 12.9 以厂商车队名义的商业注册费用为人民币100万元
- 12.10 更换参赛车手
 - 12.9.1 任何对参赛车手组合的调整，必须在车检结束前以书面形式向仲裁委员会提出申请。每次更换一名车手需交纳人民币1,000元的申请费用。更换之后，车队仍然可以保留使用原参赛号码。
 - 12.9.2 更换之后，车手可以在车手杯中积攒积分。
 - 12.9.3 车检结束之后，不得更换车手，除非出现“不可抗力”并获得赛事仲裁委员会批准。任何获得批准的新车手均可以在赛事中取得积分。
- 12.11 不设退款安排，即使报名者或车手未能参加系列赛事的一场或多场比赛。
- 12.12 组委会有权拒绝接受任何报名或车辆或车手报名参赛且不做任何解释。相关决定将是最终的结论。
- 12.13 参与报名China GT的车队应无条件授权China GT组委会对于车队任何物品和制作物的使用权和出品权

13. 证件

- 13.1 未经组委会同意，不得发放赛事证件。证件只能由持证人本人根据证件的发放目的进行使用。赛事组织者将在每个分站赛执行证件检查的工作。
- 13.2 China GT的证件分为系列赛全年证件或是分站赛事证件。



- 13.3 系列赛全年证件将在完成首站赛事签到后发放每位参赛者。持证人有义务妥善保管他们的系列赛全年证件，并且在赛事期间一直佩带在明显位置。每个报名可以为每辆参赛车辆申请以下证件：最多2张车手证、1张车队经理证，最多2名车队计时证，最多10张机械师证。
- 13.4 单站赛事证件包括：官员证、赛道摄像记者、文字记者、贵宾和组织者，仅限当站比赛使用。
- 13.5 参赛者应提供持证人姓名、证件类别等身份信息，以便证件的顺利发放。不同类别的证件只能出入指定的不同区域，进行指定的工作。不按规定使用证件的持证人将会被没收证件并面临罚款500元或更进一步的惩罚。
- 13.6 所有参与赛事的人员，无论来自任何渠道，在赛事期间的赛场内必须保持佩带适当的证件或者凭证。

14. 指令以及与参赛者的沟通

- 14.1 赛事仲裁委员会、赛事总监或车检主管根据FIA系列通用规则通过文件或屏幕显示的方式向参赛者发出指令。这些文件将分发至参赛者，并以签收的形式落实送达。
- 14.2 所有各类型文件，发车排位表，自由练习、计时排位和比赛的成绩，以及官方发布的所有决定等文件将张贴官方公告栏中公布。
- 14.3 涉及个别参赛者的决定或沟通，相关决定必须在30分钟内送达他们手中，同时必须以签名落实收悉。即使参赛者对决定文件持有不同意见，或决定上诉，仍需要完成前述的签收程序。
- 14.4 赛事期间，所有参赛者和车手在官方正式成绩公布前必须保持可以随时被联系，如无法联系，则涉及相关参赛者和（或）车手的任何调查将在其缺席的情况下继续展开听证。
- 14.5 抗议必须以书面形式经由秘书处呈交至赛事仲裁委员会。

15. 事故

- 15.1 事故是指任何在赛道上的单个或者多个事件涉及一名或多名参赛者，或者任何车手的任何行为，这些事件或行为被赛事总监报告给赛事仲裁委员会（或被赛事仲裁委员会记录并经赛事总监调查取证），包括如下：
 - a. 违反FIA系列通用规则、赛事相关规则或技术规则。
 - b. 造成一辆或多辆赛车发车错误。
 - c. 如规则第41条款所述的赛事被迫暂停。



- d. 造成一次碰撞。
- e. 造成一次可避免的碰撞（接触）。
- f. 造成一次可避免的碰撞，并且因此未能完赛。
- g. 强迫车手离开赛道。
- h. 不合理地阻止了一次合理的超车行动。
- i. 超车过程中不合理地阻碍了另一位车手。
- j. 造成了违反维修区通道的相关规定。
- k. 有辱赛车运动的行为。
- l. 违反体育道德的行为。
- m. 针对参赛者违反规则第15.1项下的k、l条款的情况，仲裁委员会根据情况决定是否对涉及事故的一名车手或多名车手做出禁止参赛的处罚，并向中国汽摩联递交报告。

上述事故，通常情况下，如涉及任何有关技术规则的部分，由技术代表进行调查后向赛事仲裁委员会报告。所有的其它事故由赛事总监完成调查后向赛事仲裁委员会报告。上述事故也可以由仲裁委员会直接进行调查。

除非赛事总监或者赛事仲裁委员会认为非常明确的车手违规行为属上述某一项，否则涉及超过一辆赛车的任何事件调查通常会在相关练习或比赛结束后展开。

- 15.2 如果一起事件正在由赛事总监或赛事仲裁委员会调查中，将会尽可能地通过计时显示屏、电台和官方通告的形式告知所有参赛者调查所涉及哪些相关车手。任何与调查事件有关的车手和参赛者不得离开赛场，除非得到赛事仲裁委员会的批准，直至对他们的调查完成。
- 15.3 根据收到的赛事总监的报告或要求，赛事仲裁委员会全权决定是否对涉及事件的报名者、参赛者或车手进行处罚。相关处罚见规则第17条款。

16 抗议和上诉

- 16.1 抗议须参照FIA系列通用规则以书面形式提出并缴纳现金抗议费人民币5,000元。投诉必须在初步成绩公布后的30分钟之内提交。如果参赛者的投诉涉及拆卸赛车发动机或变速箱的，抗议费为人民币80,000元。



- 16.2 如对赛事仲裁委员会做出的判罚有异议，可按照根据国际运动规则（第15.3.2条款）进行上诉。上诉费用将是现金形式缴交，具体按中国汽摩联发布的国家运动规则所述执行。

17. 处罚

- 17.1 赛事仲裁委员会可以依照这些赛事规则做出明确处罚，除此之外，还可以根据FIA系列通用规则做出替代的或别的其他可行的处罚。
- 17.2 赛事仲裁委员可以惩罚参赛者的任何违规行为。一旦处罚决定做出后，参赛者需要在独立的文件上签字确认，只有完成上述之后才可以提交有关的上诉。
- 17.3 赛事仲裁委员会做出涉及罚款的处罚决定之后，参赛者必须在48小时之内全额上缴指定的罚金至赛事秘书处。
- 17.4 仲裁委员会可以采取以下任何处罚方式：
- 17.4.1 过站处罚：参赛者收到赛事仲裁委会处罚决定后，车手将会被出示“DRIVE THROUGH”的过站处罚牌和相应的车号，此时车手最多可以在赛道上通过结束线最多3次，即应进入维修区。除非车手已经为了接受处罚而进入到维修区入口，不得利用安全车带队的情况来完成处罚（见规则第40条款）。如果处罚是在比赛最后三圈或者是比赛结束后的期间才实施，则处罚会被替换为对相关车辆所获比赛时间进行罚时的处理。此时将会标注，鉴于过站处罚无法执行，改为罚时处理。
- 17.4.2 罚时：赛事仲裁委员会可以在参赛者比赛成绩的总时间里直接加入所罚时间，并以书面形式通知该参赛者。罚时分别为10秒、30秒、45秒或者仲裁委员会判定的别的任何时间。
- 17.4.3 罚款：赛事仲裁委员会判定的最大罚款金额为人民币5万元。
- 17.4.4 警告（训诫）：形成书面文字。见规则第17.9条款。
- 17.4.5 退后发车：在当站或未来任何一站比赛中退后任何数量的位置进行发车的处罚。
- 17.4.6 从官方练习中除名和（或）取消所获得的计时排位成绩。
- 17.4.7 从比赛中除名和（或）取消所获得的比赛成绩。
- 17.4.8 从赛事中除名。取消车手参加练习或该回合比赛的资格，同时取消所有此前获得的练习成绩或比赛成绩。
- 17.4.9 从报名者计时排位环节所获的时间中删除任何数量圈数的成绩。



- 17.4.10 在指定数回合的比赛中对参赛方/车手/赛车附加至少 30kg 的车重。
- 17.4.11 从车手或参赛者所获得的车手杯积分和（或）车队杯积分中进行积分扣减。
- 17.4.12 暂缓执行以上任何一个处罚。
- 17.4.13 限定时间内为中国超级跑车锦标赛履行完成公共服务或任何类似的服务工作。
- 17.5 赛事仲裁委员会做出的处罚将根据规则第14条款并按以下流程操作：
 - 17.5.1 赛事仲裁委员会将发出关于处罚决定的公告给相关参赛者，并将其张贴在通告栏内。
 - 17.5.2 参赛者将被要求签名及确认收妥有关的公告文件。
- 17.6 不管怎样，根据规则第17.4.1条款，除非车手已经进入维修区入口接受了处罚，否则不得对赛车进行维修或调整等相关操作（例如更换轮胎等）。在安全车状态下，参赛者不能通过维修区完成处罚，除非车手已经进入维修区时，刚好执行安全车状态。安全车状态下，如果车手受到过站处罚，进入维修区之前，该名车手可以在赛道上通过结束线不至3圈。这些在安全车带队的行驶的未进站圈数不计入违规总圈数的统计。
- 17.7 为协助事件调查，赛车将必须安装车载镜头和声音记录仪等音像摄制设备。镜头必须安装在组织者公布的指定位置，并能够清晰看到车手对方向盘的操控使用和挡风玻璃外面的前方景观。参赛者有责任确保所有用于取证的镜头设备是安全的，能够良好使用的，且记录文件不被损坏，设备在所有计时排位和比赛的时间里是处于开启并且录制的状态。摄像设备可能随时会被检查和（或）测试。
- 17.8 任何试图限制对录制音像的获取、篡改、关闭、移动或移除任何镜头设备部件，以及改变或调整这些设备的行为将被视为违反规则的，将会受到仲裁委员会至少人民币5,000元的罚款，直至除名的处罚。
- 17.9 任何车手受到赛事仲裁委员会3次处罚且其中2次涉及车手驾驶行为的，在受到第3次的处罚之上，还将会受到在随后比赛中退后5个发车位的进一步处罚。

18. 驾驶行为

- 18.1 车手必须单独驾驶赛车，不能够获得除裁判员必要的协助之外的任何外力帮助。



- 18.2 赛道行驶时，车手必须全程使用赛道。界定赛道边界的两条白线属于赛道的组成部分，但路肩不属于赛道。

驾驶过程中，赛车如果四个轮子全部都离开赛道行驶，即视为离开赛道。

如果赛车离开赛道，车手可以返回，但无论如何，必须在确保安全且不会获得任何优势的情况下才可以操作重返。

如果没有正当理由，车手不得故意驶离赛道。

离开赛道的车手，赛事仲裁委员会将会对其进行调查。赛事总监具有绝对的决定权，判定当车手离开赛道获得任何优势的机会应立即让回。如果赛车在离开赛道时超越了其他赛车，而被超车辆又被随后的第三方（其他赛车）超越，则离开赛道车辆的车手仍然需要按照赛事总监的要求退回到该被超赛车的后方。赛事总监将会通过对讲系统和（或）信号牌语传递这些要求信息。

- 18.3 比赛期间，赛车一旦被别的可能套它圈的车辆追赶上，被追上的车手就必须第一时间地尽快允许该更快的车手通过。如果被追上的车手没有让快车车手通过，摇动的蓝旗将会出示以提醒，此时必须让随后的车手超越。任何被认为忽视摇动蓝旗的车手，其行为违反规定，将会受到过站处罚或赛事仲裁委员会认为必要的其他处罚。
- 18.4 如果赛车离开赛道，车手可重返，但是只有在确保返回是安全的且没有获得任何好处的前提下，才可以这样做。任何做出的行动导致其他车辆在赛道上失控或发生事故将会被视为危险驾驶，将会被取消资格并由仲裁委员会决定其他必要的处罚。
- 18.5 不允许进行超过一个来回的方向改变以捍卫自己的位置。任何车手因捍卫自身位置于离开行车线后重回赛车行驶线时，在入弯前的赛道路面上应该在自己车身与赛道边缘之间至少预留一个车身宽度的位置。
- 18.6 赛道上的车身接触不是一个可以接受的行为，在赛道上发生的任何接触都会受到赛事总监的调查；导致失控或意外事故的相关车手将由仲裁进行调查，并处以必要的处罚。不允许实施可能妨碍其他车手的不当驾驶行为，例如故意挤迫赛车驶出赛道的边缘或者任何其他不正常的方向改变。
- 18.7 只允许在组织者分配指定的维修区通道区域内使用进站板进行车队与车手之间的沟通。车手与车队之间通过无线电进行语音交流的方式是受当地法律限制的，必须提前向组织者申请。
- 18.8 违反或未遵守FIA系列通用规则的规定、以及规则中与一般安全规定有关的条例或FIA系列通用规则与赛道驾驶行为相关的守则，将可能导致车手在赛事中被取消资格，（参考FIA附录L第IV章节）将根据犯规的严重程度进行具体处理。



- 18.9 除了在赛道上行驶留下的轮胎印记，参赛者不得试图改变赛道表面任何部分的摩擦力。
- 18.10 严禁车手在赛道上逆向行驶，除非车手在紧急情况下驶离危险区域并且是在兼顾了总体安全的情况下进行的。
- 18.11 赛道上不允许推行赛车。赛事裁判员协助赛车脱离危险位置的情况不属于上述违规行为。
- 18.12 任何赛事环节中，若车手遭遇赛车发生严重机械故障，他们必须在安全情况下尽快驶离赛道。若车辆可以自行驶入维修区，则必须按照安全规则的要求驶入。未遵守此规定或阻挡赛道任何部分的车手将接受仲裁委员会处罚。
- 驶回维修区的赛车在获得车检官员同意的情况下可返回赛道。
- 18.13 任何因无法维持比赛速度欲离开赛道车手，必须在合适的时间使用合理的方式，且确保其行为没有危险并与出口保持最近距离。若车辆停在维修区的快速通道，则必须尽快移走它，以免造成危险或阻挡其他赛车。如果车手无法驾驶该车辆驶离，则裁判有责任协助完成。
- 18.14 任何时间里，赛车的驾驶不得出现不必要的慢速、不规律行驶，或者任何其他被视为对其他车手或人员造成危险的行为。这对以下场景中的赛车均适用，例如行驶在赛道、维修区入口、维修区或者维修区出口。车手没有正当理由时不得故意驶离赛道。
- 18.15 严禁在自由练习、计时排位或比赛期间无可证实的问题而无缘由地停在赛道上。
- 18.16 在没有其他车辆的情况下赛车可使用全部赛道。但若被其他准备套圈的赛车追上，则车手必须在第一时间里允许更快的车手通过。
- 若被别人追赶上的车手可能未完全使用后视镜查看到情况，旗语裁判将会出示挥动的蓝旗提醒示意有快车想要超越。任何表现为不理睬蓝旗示意的车手将被报告给赛事仲裁委员会，可能会受到以下处罚：
- 计时排位环节中：依据赛事仲裁委员会的决定，在该车手参与的下一节比赛中退后最多5个发车位发车。
 - 比赛中：依据赛事仲裁委员会决定。

19 赛车涂装

- 19.1 报名者车辆的涂装在车检后不得被改变。如果发生变动，该车辆必须经过技术代表和赛事仲裁委员会的书面批准。



- 19.2 参赛车辆的赛事号码可由车队自己决定并向赛事组织者登记。车队需按照要求粘贴他们自己的赛事号码。车号可在002~999之间选择。如果发生重复，则按照先到先得或者由车队自行协商的办法来解决问题。除不可抗力之外，赛事号码一旦确定全年将不得改变。
- 19.3 赛事号码必须展示在两侧前门和前挡风玻璃上。车号应展示在从面对车头方向看前挡风玻璃的右上方或副驾驶位前的上方，字体为Arial-Bold，大小为20厘米×20厘米。两侧前门必须显示的字体为Arial-Bold，高30厘米，颜色为白底黑字或者白底红字。赛事号码必须展示在赛事规则规定的位置上粘贴车号，否则技术代表将不允许涉及车辆通过车检。
- 19.4 参赛车辆的名字或品牌标志和（或）型号应展示在车辆的原装位置上。车手姓名和他们的国旗必需展示在车身两侧（后侧窗上，字体高10厘米），应容易被看到。请参看规则第9.1.4条款。车手姓名必须使用简体字。
- 19.5 每一辆赛车必须依照赛事规则及当地法律显示广告。
- 19.6 赛事组织者在第一个分站赛的行政检验时向参赛者提供一套官方贴纸。贴纸数量和粘贴位置将公布在分站赛附录中。第二套为有偿提供。所有参赛者必须按照补充规则的指定位置在赛车和车手赛服上放置贴纸。
- 19.7 车检之前，全部广告必须已经展示在赛车上。

广告是允许的，假若已经技术代表判定，但不得影响比赛号码的清晰度或赛车的安全，或者是不得有不良内容。车检主管可以拒绝赛车通过车检，直到任何不符官方要求的广告被移除或擦掉。
- 19.8 除赛事仲裁委员会批准的特殊情况，位于赛车前挡风玻璃上方横跨顶部的广告高度不得超过10厘米，位于赛车后挡风玻璃上方横跨顶部的广告高度不得超过8厘米。其它任何挡风玻璃上不允许有任何广告。
- 19.9 所有参赛者、赞助商和其他有关人员在报名参赛时已经同意所有静态和动态的影像资料版权属于组委会，不得扣留或转让这些权益给其他单位或个人。组委会有权在这些资料的基础上自行进行开发。
- 19.10 比赛过程中，所有不遵守上述规则的参赛者将受到赛事仲裁委员会调查。

20 官方测试与额外试车

- 20.1 所有已完成报名的车手和报名者，允许在各分站赛开始前进行赛道试车。
- 20.2 在官方测试期间任何违反规定并造成重大安全隐患（由官方认定）的行为将可能造成该车手/报名者/参赛者会被China GT停赛，组委会决定处罚时限。



21 维修区入口、维修区通道和维修区出口

- 21.1 “维修区入口”为赛道的一部分，指从第一条安全车线到维修区通道起始处之间的部分。
- 21.2 “第二条安全车线的维修区出口”为赛道的一部分，位于从维修区通道结束出口处到第二条安全车线之间，由一条分界线所分割。
- 21.3 维修区分成两个部分，靠近维修区计时墙的通道称为“快速通道”，靠近维修车间的通道被称为“内部通道”。除非发生第21.6条款、38.5条款和41.3条款所描述的赛车停在维修区出口的情况，否则仅有内部通道是可以进行车辆任何维修工作的区域。
- 21.4 停站工作必须指定的维修区前方或赛事相关附录分配的各车队维修车间区域的前方开展。如果没有停站位置的特殊规定，则车队可以在自己的维修车间前方开展相关工作。
- 21.5 除非是在起跑发车程序期间，赛车被从发车位推行离开，赛车完成维修离开指定位置时，仅可以被驾驶至维修区出口。其他任何时间均只允许车手驾驶赛车前往维修区出口。练习开始或重新开始前，或者是处在安全车状态下，任何被驾驶至维修区出口的赛车，都必须停在维修区出口的队尾，在快速通道上排成一条直线的队列，然后按照顺序驶离，除非别的赛车发生极度不合理地延迟。
- 21.6 任何需要在维修区起跑比赛的赛车，只允许在发车区出示5分钟倒计时牌时方可从自己的维修车间驶出，并必须呈一条直线的单排停在快速通道上。未能在指定时间内离开维修区前往发车区的任何赛车，必须在维修区出口关闭后返回自己的维修车间，等待发车区出示5分钟倒计时牌后再进入快速通道排队。维修区发车的赛车可以进行如下工作：
- 启动发动机或对车辆的其他直接操作。
 - 安装或者拆卸制冷或加热的设备。
 - 修正车手的座椅位置。
 - 更换轮胎。
- 当赛车获准离开维修区时，他们必须在抵达维修区出口时保持遵守秩序，除非有别的车辆非常不合理的延迟。车手在任何时间均应跟从裁判的指示。
- 21.7 参赛者不得在维修区内任何地点喷涂划线，可以以粘贴的方式标识所属维修区域。
- 21.8 除第21.6条款，快速通道上不得摆放任何工具和（或）设备。所有的工具和设备必须保存在车队的维修车间内，与服务团队一起出来并于服务工作完成后与服务团队一起回到维修车间内（见规则第21.14条款）。



- 21.9 除第39.10条款，车队技师当需要进入维修区区域维修车辆时允许从维修车间迅速进入，并且一旦完成维修后必须立即离开维修服务区，返回到他们的维修车间与维修区通道之间的警示线后面。维修工作已经完成后，没有人可以停留在维修服务区。每次练习、排位赛和比赛期间，进入维修区区域工作的技师不能超过6名（不包含车手及棒棒糖人）。
- 21.10 参赛者必须且仅可以在安全的情况下从维修车间或维修区释放赛车。车手必须佩戴由FIA认证的头盔和头颈保护器（HANS）。维修区官员将会检查车手的相关装备。
- 21.11 每次练习和比赛，只有在维修区出口5分钟牌出示后，赛车方可进入快速通道排队。任何违反，将会被赛事仲裁委员进行罚款人民币2000元。
- 21.12 任何车辆在维修区通道的服务区内维修，发动机必须熄火。为进行转向和联机诊断而保持发动机的运转是允许的。
- 21.13 在排位或比赛期间，任何赛车如返回进入维修车间即表示正式退出该环节，此时他们的成绩将会被取消。排位赛中，如赛车驶进车检封闭区，即表示结束自己的排位，此时将不得返回赛道。
- 21.14 任何赛车完成维修工作后，离开内部通道，所有工具、零件必须立即撤离和放置回维修车间内。任何违反，将会被进行人民币1000元的罚款。
- 21.15 只有当车手坐在车上且方向盘在其正常位置时，赛车可以进入或停留在快速通道上，哪怕此时赛车是被推行的状态。
- 21.16 赛车返回维修区，如停车时超过了自己的修理库，允许由维修技师推回到维修服务区。
- 21.17 维修区限速为60公里/小时。
- 21.17.1 练习期间：速度在60公里/小时以上、不足80公里/小时的，将被罚款1000元。
速度在80公里/小时及以上，将被罚款人民币2000元。
- 21.17.2 排位赛期间：超速违规的相关车手之前一圈所做的圈速将被取消，并且超出部分将接受每Km/h处罚200元人民币。
- 21.17.3 比赛期间：速度在60公里/以上、不足80公里/以上的，将对违规车手所获得的成绩增加罚时10秒并罚款人民币1000元。
速度在80公里/小时及以上的，将对违规车手所获得的比赛成绩增加罚时20秒并罚款2000元。



任何车手如在赛事期间超速2次或以上者，将由赛事仲裁委员会视情况予以更进一步的处罚。

- 21.18 赛车必须停在自己的维修服务区内开展工作，不可阻碍其它车辆进出维修区。
- 21.19 车手打算从维修区入口返回维修区时，赛车必须提前在抵达维修区入口的赛道上离开行车线，不得跨越维修区入口处的分割线。任何跨越分割线的车手，在自由练习或排位赛中将会被罚款人民币2000元；如是比赛期间，则处以罚款人民币5000元或是赛事仲裁委员会认为的必要处罚。如果跨越分割线的赛车影响其它赛车正常行驶，或对其它正常行驶的赛车造成危险隐患，赛事仲裁委员会可以追加处罚。赛车进入维修区时，必须在快速通道上行驶，直到抵达他们的指定维修车间区域。
- 21.20 在维修区出口有一条分隔其与主赛道的分界线，赛车只有在完全驶过该分界线的尾部之后才可以使用全部赛道。任何跨越这条分界线的车手将受到赛事仲裁委员会处罚，自由练习或排位赛中罚款人民币2000元，在比赛中处以人民币5000元罚款或是赛事仲裁委员会认为的必要处罚。如果跨越该分界线的赛车影响其它赛车正常行驶，或对其它正常行驶的赛车造成危险隐患，赛事仲裁委员会可以追加处罚。
- 21.21 任何时间，维修区内严禁吸烟。任何违反者将罚款人民币2000元。
- 21.22 车队计时员仅允许在维修区计时墙边向车手发出指令或信息。要求相关人员佩戴计时臂章和计时证件，或是佩戴车队经理臂章和车队经理证件，或者车队维修技师臂章和车队维修技师证件，才可以进入上述区域。并且计时站的人数不得超过3人。
- 21.23 信息板不能阻碍其他车队在信号站发出的指令和讯号。信息板的任何部件不得散落在维修区快速通道或赛道上。
- 21.24 车手和车队获得赛事组织者许可后可以使用无线设备进行联络，有关申请须连同报名表一同提交赛事秘书处。
- 21.25 每次练习和比赛期间，车手不能停车在信号区域，车手不能下车、慢驶或改变行驶方向，以及所有车队人员不得攀爬防撞围网，违反者将会受到赛事仲裁委员会必要的处罚。
- 21.26 赛事期间的任何时间，所有车手和车队不得在官方公告板上张贴通告。
- 21.27 车队可以从维修区计时墙向发车位上的车手传递信息。
- 21.28 快速通道上的赛车的路权大于内部通道里的赛车。
 - 21.28.1 车队有责任在确保安全的情况下安全释放结束停站的赛车，以使所释放车辆不会妨碍到任何已经在快速通道上的赛车。



- 21.28.2 如果赛车被视作在任何练习期间发生不安全释放的情况，赛事仲裁委员会将会对车手进行认为必要的处罚。
- 21.28.3 如果赛车被视作在比赛期间发生不安全释放的情况，且继续比赛，则相关车手将会收到一个过站处罚或者一个赛事仲裁委员会认为必要的其他处罚。
- 21.28.4 当仲裁认为车手明知道是在一个不安全的条件下被释放离开时仍持续行驶赛车，将会对此进行额外的处罚。所有上述情况下的赛车被释放，指无论是赛车驶离其指定的工作区域，还是在完成一次停站后的离开进站停车位置。
- 21.29 任何时间里，赛车不得在维修区内使用自身动力倒车或逆向行驶。
- 21.30 进入维修区的车手不得松开或解开安全带，且必须保持佩戴好头盔，直到赛车完全停稳在指定的维修区域。
- 21.31 使用外部设备启动发动机将被视为对赛车开展维修工作；因此，这将在维修区快速通道上进行。此要求对第41条款所界定的赛事中止情况不适用。
- 21.32 特殊情况下，赛事总监可能会因为安全原因要求在比赛期间关闭维修区入口。此时，只有需要对车辆进行必须和特别明显修理工作的车手才能进入维修区。

22 行政检验

- 22.1 参赛者须持第5条款中规定的所有文件参加行政检验，个别资料是关于他的赛车的，并在赛事期间能够准备随时检查。不按照各分站赛补充规则中“初步时间表”规定时间参加行政检验的参赛者，将被处以人民币2000元罚款。赛事期间如参赛者发生人员变更，需在该相应回合比赛重新进行行政检验。
- 22.2 行政检验时，车手执照和车队比赛执照的原件将保留在赛事秘书处，直至所有组别的比赛宣告完成后方可取回。行政检验中未能提供比赛执照原件的参赛者和车手，将会根据赛事仲裁委员会的判定而进行人民币2000元的罚款处罚。车手必须确认他们符合赛事的参赛资格并向赛事秘书提交他们的比赛执照原件。
- 22.3 参赛者确认已了解报名表中全部内容并同意“放弃索赔声明”。参赛者包括以下人员，如车队经理、技师主管、工程师主管和车手等。
- 22.4 除非仲裁委员会准许豁免，否则未能按时办理的参赛者将不得参赛。



23 车检

- 23.1 车检的时间将在各分站赛的补充规则中明确。所有车手及赛车必须接受车检安排。
- 23.2 除经过赛事仲裁委员会同意,所有参赛者必须按照补充规则中所列的车检时间和程序接受车检。未按补充规则规定时间接受车检的参赛者将会被罚款人民币3000元。
- 23.3 没有被车检官员通过检查的赛车不得参加比赛。
- 23.4 技术代表与车检主管获赛事仲裁委员会授权对以下事宜展开管理:
 - a. 赛事期间的任何时间检查赛车和(或)车手安全装备是否合格。
 - b. 要求参赛者对赛车进行拆卸,以确保其完全符合要求。
 - c. 要求参赛者支付由车检工作而导致的合理费用。
 - d. 要求参赛者提供其认为必要的配件或者样品。
 - e. 基于安全的原因拒绝赛车参与赛事。
- 23.5 车检主管负责监督所有机器拆卸的工作。涉及投诉机器的拆装费用按规则第16.1条款执行。如果投诉不成功,费用由投诉人负责支付;如果投诉成功,则费用由该被拆车辆的参赛者承担。
- 23.6 已经通过车检的赛车,如果其经过拆卸或者某种形式的改装而影响其安全性,或者由此产生赛车参赛资格的疑问,或者任何牵涉事故或同类事件的,必须重新送往车检进行复检。
- 23.7 赛事总监或者赛事主管可以要求任何涉及事故的赛车停止和检查。
- 23.8 涉及重大事故或碰撞的赛车椅和安全带不得继续使用,以赛车相关数据信息为判断基础。技术代表的决定将是最终要求。
- 23.9 检查和车检工作应由指定的赛事官员进行,他们同时也负责管理车检封闭区的运作,以及获授权对参赛者发出相应指令。
- 23.10 车检结束后,赛事组织者将公布有资格参加练习的名单。
- 23.11 赛事期间,赛事仲裁委员会将公布车检官员每次车辆检查的结果。这些结果中将不会包含任何特殊数据,除非是有赛车被发现违反了技术规则。
- 23.12 所有赛车必须遵守车检封闭区的要求,直到车检主管释放他们。未经车检主管允许就离开封闭区的车辆,将被取消其排位或比赛成绩。
- 23.13 一旦车辆通过了初步车检,将不允许备用或替换车辆。为了明确界定这条规则,底盘将被确认为等同车辆。报名时所提供的底盘号码必须是准确无误的,它将会被用为参照证明。



24 会议

- 24.1 车手会议将按照相关公告所示的地点与时间召开，所有参赛车手和他们的车队经理必须参加。任何车手或车队迟到将会罚款人民币2000元，缺席者将罚款3000元，并必须与赛事总监安排进行额外的车手会议。如多次违反，赛事仲裁委员会将做出其认为合适的处罚。
- 24.2 如果赛事总监或赛事主管认为有必要，可以通知参赛者相关地点与时间以召开额外的车手会，所有车手必须到会，缺席者将会受到赛事仲裁委员会必要的处罚。
- 24.3 计时排位赛结束后，如果赛事总监认为有必要，可以通知参赛者相关地点与时间召开会议，所有车队经理必须出席。如有迟到，罚款2000元；而缺席者，将罚款3000元。

25 赛事期间的轮胎控制

- 25.1 从赛事的官方自由练习开始到当站第二回合比赛结束，仅允许使用由赛事组织者指定的轮胎供应商所供应的轮胎。轮胎使用时应遵循供应商所指示的方法。禁止对轮胎使用任何化学和（或）机械的调整配方。原装轮胎的胎面与侧面均不允许改装或切割。
 - 25.1.1 GT3组别，每一分站赛仅允许使用16条全新干胎（4套）和4条（1套）来自于上一站的干胎，以及可获分配使用不限数量的雨胎。
 - 25.1.2 GTC组别和单一品牌组、GTM组，每一分站赛仅允许使用16条全新干胎（4套）和4条（1套）来自于上一站的干胎，以及可获分配使用不限数量的雨胎。
 - 25.1.3 GT4组别，每一分站赛仅允许使用12条全新干胎（3套）和4条（1套）来自于上一站的干胎，以及可获分配使用不限数量的雨胎。
 - 25.1.4 系列赛的第一分站赛以及首次参赛赛车，无论何种组别，均允许购买额外一套全新干胎。

所有获分配的轮胎都将会在车检过程中进行清晰标记并由轮胎车检官记录在案。每条轮胎仅允许由其所标记的那台赛车使用。计时排位赛和比赛所用干胎仅可使用本站比赛标记可用的。参赛者必须在每站自由练习开始前填写所用轮胎数量和条形编码等具体资料，并呈交该轮胎登记表给技术代表。



- 25.2 车检过程中赛车上安装好对应的已标记轮胎是参赛者的义务。轮胎加热装置允许在每次练习、排位及比赛中使用。
- 25.3 任何车辆在练习赛、排位赛和正赛中如果没有使用已标记的轮胎，成绩将会被取消或仲裁认为必要的处罚。
- 25.4 只有赛事总监宣布“湿地”才可以使用雨胎进行练习（自由练习、计时排位）和比赛，否则将会被取消资格。宣布雨地之后，赛车仍然可以选择使用干胎或干、雨胎混用，但所用轮胎必须都是标记过的轮胎。
- 25.5 除非继续比赛存在安全隐患，练习和比赛中下雨不暂停练习或比赛，如赛事总监宣布使用雨胎，赛车可以自行返回维修区更换雨胎。比赛在维修区出口开放后下雨，如有必要推迟发车，按照第38.17b条款执行。
- 25.6 必须在各分站赛前向推广商/轮胎供应商处提前预定和购买轮胎。
- 25.7 参赛者需为每部赛车参赛每站分站赛准备至少一套雨胎。参赛者有责任因天气而准备相应轮胎。
- 25.8 官方测试时可以分配给赛车的干胎及其使用的数量不受限制。
- 25.9 参赛者将需要管理他们所购买的轮胎，以便有足够的轮胎可供使用。所获分配的轮胎在特殊情况下发生严重损坏时，车检主管联合轮胎供应商协商后有权决定是否允许更换轮胎。上述任何获授权更换轮胎的报名者，均须经由仲裁委员会进行审阅及批准。
- 25.10 轮胎制造商在每条轮胎上都有特定的条形码。安装轮胎时条形码必须朝外。
- 25.11 轮胎内允许加注大气成分或氮气为成分的干燥压缩空气。
- 25.12 未遵守标记轮胎的规定时间及（或）提交轮胎登记表或别的相关时限将会受到赛事仲裁委员会认为必要的处罚。
- 25.13 轮胎的控制将根据组织者的即定流程来进行。
- 25.14 组织者保留随时对轮胎管控实施封闭区管理状态的权利，具体以仲裁委员会公告的宣布内容为准。
- 25.15 轮胎管控程序
 - 25.15.1 参赛者需在赛事开始时即从指定轮胎供应商处预先确认他们的轮胎订单。
 - 25.15.2 车检官员将参考官方轮胎供应商提供的轮胎条形码资料进行所有轮胎的标记。车队有责任确保提供的所有轮胎均是符合当前规则（具体为第25.1、25.6和25.9条款）的要求。
 - 25.15.3 车检官员将在赛事任何环节中检查轮胎的使用，参赛者必须与上述官员全程配合。



- 25.15.4 参赛者不得损坏标记的贴纸或标签。如发现任何损坏应立即报告技术官员查看并作出处理,以便核实确认非故意所为。如有需要,赛事总监或仲裁委员会将启动调查程序,并视情况对所涉及的违规行为进行必要的处理。

26. 车重

- 26.1 China GT的参赛车辆将根据技术规则与补充规则中的规定执行称重。最低车重不计车手及其装备的重量。车辆的最小重量必须遵守BOP关于车辆与组别的要求。各分站赛行政检验结束后,赛事仲裁委员会将公布所有赛车最终的重量。
- 26.2 称重。
- 26.2.1 称重设备由车检主管安装及控制,该设备安装在车检区,应尽可能在车检区内最方便参赛者的一处位置。
- 26.2.2 赛事总监可以在练习环节中随时通过电台系统指示技术代表选择赛车称重。
- 26.2.3 被选中称重的赛车必须返回维修区并且立即前往称重区,称重时需推行上磅秤且熄灭发动机。赛事仲裁委员会可以对那些没有被要求前往称重区的赛车进行调查。
- 26.2.4 赛车称重后,技术代表将称重结果以书面形式通知参赛者。赛事官员和车检裁判可以协助赛车推上称重磅秤。
- 26.3 所有参加排位赛和比赛后的赛车必须称重。如果称重后发现赛车的重量小于BOP规则或补充规则规定的重量,或者车检结束后公布的重量,则该参赛所获成绩将被取消,除非赛事仲裁委员会认为缺少的重量是由于计时或比赛期间遗失了配件而造成的。
- 26.4 当被选中进行称重时或者在计时之后和完赛之后的车检期间,不得往赛车上添加、放置或移拆任何固体、液体、气体、其它物质或任何材质的物料(除非是车检官员在车检过程中提出的相关检查指示)。
- 26.5 检查与车检工作将由指定的适当官员来执行,他们亦需肩负起车检封闭区的运作责任,以及向参赛者发出相关工作指示。
- 26.6 参赛者的影像记录设备重量计入赛车重量(参考第4.9条款)。
- 26.7 任何不按照规定进行称重的赛车将取消比赛资格。
- 26.8 如果参赛者不小心或故意造成称重磅秤的损坏,导致在之后的赛事环节不能使用,则他们在该环节所获成绩将不被接受,同时参赛者必须承担所有必要的维修修复费用。



27 获胜加重

27.1 获胜加重规则将根据官方正式成绩于每回合比赛后被应用于China GT各组别（GT3、单一品牌组、GTM、GTC和GT4）的参赛车辆。

由于赛季首个回合的前面没有比赛，因此将无需应用获胜加重。这对第27.3条款中的情况不适用。

27.1.1 在各个组别中（GT3、单一品牌组、GTM、GTC和GT4），获胜加重将适用于每场比赛的前3名车手，按照第一名加重50公斤、第二名加重35公斤、第三名加重25公斤执行。成绩在前3名之后的车手将不涉及获胜加重。获胜加重将在下一回合比赛执行；获胜加重将不累计，仅用于每一位车手在一回合的比赛（包括自由练习、排位赛及正赛，见27.2）。

27.2 为避免造成混淆和疑虑，每场分站赛的第二回合比赛完成后所产生的获胜加重将会在下一场分站赛事的首次练习环节开始执行。

获胜加重必须是配重块的形式以符合FIA系列通用规则附件J的描述，并按技术规则的规定指示将配重块固定在赛车中。

任何违反获胜加重规定的赛车将会被除名。

27.3 首站比赛后新报名参加China GT的参赛者可能会被要求进行不低于25公斤的加重，具体由组委会决定。

27.4 配重块由参赛者自行安装至赛车上。

27.5 背负加重的参赛者需在赛车侧窗上展示负重贴纸。

27.6 同组别更换车手时，将按以下执行：

27.6.1 车手更换时，赛车的总负重将保持为同样。

27.6.2 当新加入的车手所携带获胜加重比现赛车获胜负重更加重的时候，赛车的获胜加重才会有改变。即当发生变化时，两者中更重的那个加重将获套用。

27.6.3 冠军获胜加重在更换车手后，仍将在本赛季中保留所有该车配重，直至加重最高峰值（获胜加重最高峰值（BOP配重除外）的解释请参考第27.2条款）。

27.6.4 BOP性能平衡的重量是独立的，见第27.6条款。



28 车辆性能均衡 (BOP)

28.1 组织者将任命技术均衡小组成员包括一名数据分析师以控制性能均衡事宜。技术均衡小组将在所有的车辆性能均衡问题上与车检主管密切合作。

相应各类车辆的性能表现，将发布一份China GT所有参赛车辆的性能均衡要求。官方的性能均衡将在各分站赛前公布并可能在赛事中调整。任何改变将通过后增补充规则的形式发布。

28.2 技术均衡小组将根据车辆性能表现对以下内容进行调整：

- a. 最低车重；
- b. 空气限制器（大小、形状和数量）；
- c. 增压值；
- d. 测量基准胎压为 1.5 巴（+/- 0.1 巴）时的底盘高度（前后独立）；
- e. 空气动力设备调整；
- f. 轮胎宽度；
- g. 总维修区停靠时间。

未遵守车辆性能均衡的车辆将被视为违反技术规则。

28.3 GT3、GTM采用FIA GT3的BOP标准和当年由FIA签发的所有更新。

28.4 GTC将采用厂商杯赛车的技术规范，而车辆型号的年份为参考基准线。中国超级跑车锦标赛2017年系列赛事所确定的BOP评估亦将会被用作是当年参赛启动BOP的基准线。

参加GTC组的保时捷911 GT3 Cup赛车技术规则将使用厂商所提供的保时捷911 GT3 Cup (Type 997 & 991)标准技术规则。

28.5 GT4将采用SRO当年度欧洲GT4系列赛事的BOP标准和当年由组织者签发的所有相关更新。

28.6 单一品牌组将使用厂商所提供的标准技术规则。

29. 赛车总体要求

29.1 车辆注册

29.1.1 希望在国际汽联注册或已经完成注册的车辆须在报名的同时将相关车辆注册表一并提交中国汽摩联。

29.1.2 未在国际汽联注册车辆须在赛季前的第一个分站赛开始前完成中国汽摩联车辆注册。



- 29.1.3 赛事出现两位报名者同时注册同样车辆参赛时，将仅接受源自厂商的相关型号资料的提交和审批。如果所提交资料发生矛盾，则由组委会技术小组核实有关车辆型号、生产和销售等情况来进行确定。
- 29.1.4 赛季期间所有参赛者的车辆注册资料将被打印并由中国汽摩联盖章，并附上报名者名字作为中国超级跑车锦标赛参赛车辆执照印发。中国汽摩联技术代表和报名人处将存档一份复印件。这份资料需在各分站赛进行车检时予以提交。
- 29.1.5 组委会有权拒绝接受未注册和（或）那些拒绝有效公开他们数据的参赛者参与全年锦标赛或是其中有选择的数回合比赛。
- 29.1.6 外卡报名者必须在赛前14天完成所有注册程序。组织者有权拒绝接受未注册的车辆参赛。
- 29.1.7 仲裁委员会可以根据技术代表的建议决定未完成注册的外卡是否可以参加个别比赛以及符合标准要求。
- 29.1.8 赛事期间技术代表可以随时检验赛车或参赛者，以确定他们是否符合参赛要求。
- 29.1.9 为确认赛车完全符合技术规定，技术代表有权要求参赛者对其赛车进行拆解以确保其完全符合要求。
- 29.1.10 GT3、GTM组别参赛车辆头灯颜色为透明色，GTC组别参赛车辆头灯颜色为黄色，GT4组别参赛车辆头灯颜色为蓝色。
- 29.2 影像记录仪。所有赛车必须在组织者指定的位置上安装车上或车内摄影仪，否则将可能导致赛车被除名。只有车检官员才可以在练习或比赛之后提取影像资料。只有赛车在封闭车检区完成检查后，参赛者才可以从车检处取回影像资料。影像系统的重量计算在赛车最低重量之中。赛事组织者有权使用车载影像作为事故调查的依据。
- 29.3 技术代表或车检主管可以在赛事期间随时下载并检查记录的数据。参赛者应提供必要的帮助，包括提供程序软件或设备以下载数据。任何试图限制对记录器/数据的下载、篡改、关闭、操纵、删除任何部分的记录器、更改或调整设备将被视为违反技术规则。
- 29.4 技术代表或车检主管有权在赛事期间随时下载并调查数据记录。参赛者需提供必要的协助，包括相关程序或获取数据的设备。任何试图限制获取记录仪/数据、篡改、关闭、操纵、移除记录仪任何部件或更换、调整这个设备的，均将被视为违反技术规则。
- 29.5 允许使用无线电通信系统，但必须符合当地规定。



- 29.6 牵引钩（包括拖车带）必须在车身上正确安装好。颜色必须是红色或黄色，与车身颜色形成对比。
- 29.7 允许使用符合FIA标准的冰衣、车手饮水系统及头盔冷却系统。
- 29.8 计时排位环节开始之后（第34条款），所有比赛在没有车检主管的书面确认同意下，所有参赛车辆的参赛状态不得作出改变或调校。

30 更换车辆和发动机

- 30.1 年度报名参赛者的比赛车辆更换。
 - 30.1.1 参赛者在不同分站赛的同一组别内进行比赛车辆的更换必须向组委会书面申请以获批准，如希望变更赛车制造商、车型或车型年份等。组委会可以拒绝接受相关请求并且有关决定将是最终的，而无需给出任何解释。
 - 30.1.1.1 如果请求被批准
 - a) 所有的原车罚重重量会转到变更获批使用的赛车上。
 - b) 赛车重量将按变更后的新车型所对应的指定重量。
 - c) 车辆性能均衡重量将根据车辆性能均衡小组（BOP）在更换时所发布的相关新车型的重量安排为准。
 - d) 将在更换赛车参与的首个分站赛事（比赛1和比赛2）中退后5个发车位发车。
 - e) 如批准更换为与原车相同的车辆（相同厂商、相同型号以及相同生产年份），则第30.1.1.1 d条款将适用。
 - 30.1.2 参赛者希望在不同分站赛进行不同组别的变更，可能涉及或不涉及制造商、车型或车型年份的更改时，必须向组委会书面申请，请求获得相关变更的批准。组委会可以拒绝接受相关请求并且有关决定将是最终的，而无需给出任何解释。
 - 30.1.2.1 如果请求被批准
 - a) 所有车队杯积分重置，由零开始。
 - b) 所有车手杯的积分重置，由零开始。
 - c) 赛车重量将按变更后的新车型所对应的指定重量。
 - d) 车辆性能均衡重量将根据车辆性能均衡小组（BOP）在更换时所发布的相关新车型的重量安排为准。
 - e) 将在更换赛车参与的首个分站赛（比赛1和比赛2）以及下一个分站赛的比赛1中退后5个发车位发车。
- 30.2 在首站比赛车检时，技术代表将对每一辆参赛车辆的发动机进行铅封。涉及发动机的更换必须向技术代表报告，并经赛事仲裁委员会批准后方可实施。



在排位赛前提出申请的，第一回合比赛将退后5个发车位发车。在排位赛结束后提出申请的，紧接着的那一场比赛将退后10个发车位发车。

30.3 任何参赛者未获批准就自行拆卸发动机的，处罚如下：

30.3.1 如果在赛前车检期间发现参赛车辆的发动机铅封被拆解，则在重新铅封发动机后，参赛者将受到该分站赛第一回合、第二回合两场比赛均退后10个发车位的处罚。该退后10个发车位的处罚将延续到下一站分站赛的首场比赛之中。

30.3.2 如果在计时排位或比赛结束之后发现发动机的铅封被私自拆解，则发现该情况之前当站所获得的全部成绩将被取消，在重新铅封发动机后，参赛者将受到退后10个发车位的处罚。如果铅封损坏是在第二回合比赛的发现，则该退后10个发车位的处罚将延续到下一站分站赛的首场比赛之中。

31 加油

31.1 赛车加油只允许在完成自由练习、计时排位后在维修车间内进行，禁止在维修区和发车区上加油。

31.2 根据规则第38.2条款，赛车一旦离开维修区开始第一个勘路圈，赛车将不再允许加油。

31.3 比赛期间，赛车禁止加油，也禁止任何时间从赛车抽取燃油。

31.4 加油时车手不可以坐在车内。此时发动机必须停止运行(熄火)，否则将被取消比赛资格。

31.5 赛车加油必须使用安全油桶，并于用完后妥善放回维修车间。赛车仅可以在油箱盖完全关闭后，才可以发动赛车，否则此类疏忽大意将会受到仲裁委员会判定的必要处罚。

31.6 参赛者必须预防加油期间的任何泄漏。如出现任何泄漏，裁判将会监督其维修技师进行清理，参赛者必须立即执行，否则该参赛者将被处以2000元罚款。

31.7 如有赛车在内部通道泄漏润滑油或燃油，维修技师必须依照裁判的指挥，并且赛车只有在推离漏油地点后才可以发动，否则参赛者将会被处以2000元人民币的罚款。

31.8 维修车间内加油时，参赛者必须确保有一名操作人员全程手持灭火器站在旁边，以便迅速灭火。



32 总的安全

- 32.1 赛事官员将按照FIA系列通用规则附录H的第2.4条款的方法向车手发出指示。无论如何，参赛者不得通过任何途径使用类似的旗语或灯光讯号，否则将会处以2000元人民币的罚款。
- 32.2 车手任何不遵守讯号的行为将会受到来自仲裁委员会的处罚。
 - 32.2.1 黄旗：裁判站出示一面或多面黄旗，表示赛道上有危险发生。车手必须减速并准备改变行驶方向或者可能停车。此情况下严禁超车，直到通过绿旗为止。
 - 32.2.2 赛事仲裁委员会针对违反黄旗规定的行为可以在上述处罚的基础上追加处罚。
 - 32.2.3 如果被追上的车手未让快车通过，摇动的蓝旗将出示以指示他必须要让随后的车辆进行超越。持续地不顾蓝旗，将导致受到赛事仲裁委员会罚以通过维修区或其他任何必要的处罚。
 - 32.2.4 当被出示机械故障旗，未按规定返回维修区的赛车将会被取消比赛资格。
 - 32.2.5 过站牌号和车号牌在比赛中是对车手进行通过维修区处罚的讯号。车手在被出示过站处罚牌后，必须最多不超过3圈即返回通过维修区。车手未在3圈内返回，将会被出示黑旗。
 - 32.2.6 黑旗和车号牌将出示给车手，这意味着是对车手取消成绩和取消比赛资格。车手被出示黑旗后，必须最多不超过3圈即返回维修区，并立即前往赛事控制中心。未前往控制中心报到者将会导致仲裁委员会处以的人民币10000元罚款，还有上报中国汽摩联纪律检查委员会调查处理的安排。
- 32.3 严禁车手在赛道上逆向行驶，除非是为了必需驶离危险的区域。赛车仅可以在裁判的指导下被推离危险区域。否则，违反任何上述的行为都将导致车手会被从个别比赛中取消资格。车手应当在试图驶离危险位置时听从赛事官员的命令。
- 32.4 任何欲离开赛道或者前往维修区或维修区后场区域的车手，必须表明其意图，并在合适的时间且确保其行为没有危险的情况下进行。
- 32.5 在练习、计时排位和比赛期间，车手只允许使用赛道，必须全程遵守规则第18条款以及FIA系列通用规则中关于赛道中车手驾驶行为的要求。
- 32.6 除了在赛道上行驶，参赛者不得试图改变赛道任何部分表面的摩擦力。
- 32.7 如果赛车停在赛道上，这将是裁判的责任去尽可能快速地将它移离。



- 32.8 不遵守这些赛事规则中总的的安全要求或故意制造事故者可能导致赛车和车手从相关比赛中除名并被上报中国汽摩联纪律检查委员会作进一步调查处理。
- 32.9 离开赛车的车手必须将赛车挂入空档或离合放开,并且方向盘安装回原位。车手不得妨碍任何旗语站点,否则将受到赛事仲裁委员会人民币2000元的罚款。
- 32.10 参赛者必须确保赛车未在使用时,只停留在维修车间、维修区后场中组织者为他们专门特别指派的位置,任何对赛车开展的工作或维修也只能在指定的维修车间或维修区后场进行。
- 32.11 所有维修车间的门边均必需装配有灭火器。
- 32.12 除非FIA系列通用规则或相关赛事规则进行了特别授权,车手以外的任何人均不得接触已经停下来的赛车,只有救援裁判和赛事官员才可以触碰。但赛车在维修区后场、维修区、车队维修车间或发车位时除外。
- 32.13 任何时候赛车不得使用自身动力在维修区内倒车或逆行,违规者将会受到警告或者罚款人民币5000元的处罚。
- 32.14 赛事期间,赛道、维修区进口和出口都是受赛事官员的控制,任何时候参赛者均必须遵守赛事官员发出的指示。
- 32.15 比赛期间,当赛车进入赛道、维修区或发车位时,发动机仅可以由启动器发动,不得接受外力协助。
- 32.16
 - a. 车手必须穿着符合FIA安全装备认证规则的防火服、头盔和头颈保护器(HANS)。
 - b. 返回维修区时,车手不得松开安全带,直至他们完全停稳。
- 32.17 任何车手如果在一个分站赛中第二次超速,罚款额度将调高。比赛期间,车手在维修区超速的,将会根据第17.4.2,17.4.3或17.4.4条款进行相关处罚。
- 32.18 任何时间下,赛车不得出现不必要的慢速、不规律行驶或者任何其它被视为对别的车手或人员造成潜在危险的行驶。这一行驶要求将适用于赛道、维修区入口、维修区或者维修区出口。
- 32.19 参赛车辆如果在赛事期间发生严重的机械问题,车手必须在安全的前提下尽可能快地离开赛道。
- 32.20 当赛道被宣布为“湿地”状态后,赛车前大灯、红色尾灯必须始终打开。如果有车手因为车灯未亮,赛事总监有权决定是否需要该车手立即停止。如赛车因此被要求停止返回,其解决问题后可重返赛事。违反相关要求者,将会受到罚款人民币1000元的处罚。



- 32.21 除了中国汽摩联批准用于安全服务的动物之外，维修区里、赛道上和任何观众区域内一律禁止有动物。
- 32.22 赛事期间，赛事总监、赛事主管或者医疗代表可以随时要求车手进行体检。该体检可以包括反兴奋剂检查(见国际运动规则附录L,第II章第4条款)。
- 32.23 比赛期间在赛道上用人力推行赛车以通过终点线是不允许的，将被取消比赛资格。
- 32.24 比赛期间，任何车手离开赛道上的车辆，不论时间长短或任何理由，车手都将会被认定为“DNF”未能完成比赛，最终决定由仲裁委员会确定。
- 32.25 所有赛车必须从维修区内安全释放，而那些在维修区内部通道的赛车必须让行快速通道上的赛车。
- 32.26 车手不得在赛事进行期间使用/服用(任何程度的)酒精饮料或其他违法、违禁及其它受限物质。赛事期间，赛事总监、赛事主管或医疗代表可以随时要求车手进行体检或药品/酒精测试。
- 32.27 违反FIA系列通用规则或赛事相关规则中有关总的安全要求的各项要求者将受到赛事仲裁委员会的处罚。

33. 练习环节

- 33.1 赛事期间，所有赛事规则关于维修区通道和赛道在纪律和安全措施的执行上，不分练习亦或比赛，所有环节均是一致的。
- 33.2 每站比赛将安排总时长不少于60分钟的自由练习。
- 33.3 基于赛道安全原因，赛事总监有权暂停自由练习。自由练习被中止后，赛事总监可以不必继续或重新恢复该节练习。
- 33.4 没有参加计时排位的车手不得起跑比赛，经仲裁委员会同意考虑他们的自由练习时间而作出相应决定的除外。
- 33.5 所有练习期间，维修区尽头将会有绿灯和红灯。只有绿灯亮时，赛车才允许离开维修区通道。赛车离开维修区通道时，如果赛道上有其它赛车驶过，维修区出口将会有蓝旗或亮起闪烁的蓝灯以提醒正在离开维修区的车手。任何在红灯状态下进入赛道的车手将被处以人民币2000元罚款。
- 33.6 赛事的所有练习中，如果有驾驶行为违规，赛事仲裁委员会将视情况处罚相关车手。请参阅规则第17.1条款。
- 33.7 任何车手参加任何练习，如赛事仲裁委员会认为，其在赛道上进行不必要的停车或者多余地阻挡其他车手，将参考规则第33.6条款进行处罚。



- 33.8 赛事总监可以时常中断练习，以对赛道进行必要的清理或移走赛故车辆，此时起跑/终点线上亮起红灯以及所有裁判站点出示红旗。一旦中断练习的讯号发出，所有车手必须减速，返回维修区，不得超越任何车辆。
- 33.9 每节练习结束，车手只能够驶过控制线不超过一次，否则仲裁委员会将对其进行罚款人民币1000元的处罚。
- 33.10 赛事总监可能经常中断练习，只要他认为有必要清理赛道或收容赛车。只要时间许可，被中止的练习和计时排位环节所损失的时间应予弥补，以便能够达到该环节预期的最低时间要求。无论如何，继续或重新恢复被停止的节段以达到时间标准并不是强制要求。仲裁委员会作出的决定将是最终的。关于中断或缩短的环节可能影响到任何车手资格的投诉将不获受理。
- 33.11 一个或多个环节被中断，关于中断环节可能影响到任何车手的起跑资格的投诉将不获受理。
- 33.12 如果计时排位环节被停止时所剩余时间不足3分钟，则不会安排重新开始。
- 33.13 练习期间如果赛车因事故停下并被拖回维修区，则该赛车必须再次进行车检才可继续参加练习。
- 33.14 如果赛事仲裁委员会认为事故是故意造成的，可以取消相关车手当节的成绩以及取消其该场赛事的参赛资格。参照规则第17条款执行。

34 计时排位

- 34.1 所有赛车必须参加安排为两节段的计时排位，每节段至少10分钟。计时排位期间或两节段之间的休息时间，所有涉及调校减震系统的工作必须通知技术官员以获批准。
- 34.2 将为每辆赛车通过起跑线或终点线时进行计时记录。
- 34.3 计时排位环节结束后，计时主管将印发该节段成绩。
- 34.4 两名车手都必须分别参加计时排位赛，而两名车手的最快圈速将决定他们参赛车辆在两回合比赛中的发车位置。各个车组中职业车手将作为第一节排位赛车手，绅士车手将作为第二节排位赛车手，如遇两位绅士车手组合，则由车队自行选择两位绅士车手的出场顺序并于行政检验前上报赛会，一经上报不得调整。赛事期间的排位赛各节段的出场车辆及车手名单将通过官方公告进行公布印发。单独一名车手或两名绅士车手的车手组合，必须参加各节段排位赛。各节段最佳圈速将作为两回合正赛的发车顺位（两名绅士车手的车手组合出场顺序由车队于行政检验上报赛会，一经上报不得调整），这将成为他们参赛车辆在比赛中的发车位置。第一节排位赛的最快成绩将拿到第一回合发车位，第二节排位赛的最快圈速将作



为第二回合发车位。两回合计时排位的正式成绩将各自作为比赛周末两回合正赛的发车顺位。如遇两台或两台以上赛车做出相同的最快圈速，则取先做出最快圈速的赛车排位在前。

- 34.5 不接受关于可能由于天气而对计时排位造成中断的任何投诉。如果赛车数量超出了赛道发车的可能数量，则计时排位将根据赛道发车位的数量分组进行以安排得出成绩。
- 34.6 计时排位开始之后，如果有任何赛车牵涉事故导致无法继续时，则该赛车必须返回车检封闭区。
- 34.7 计时排位期间，所有赛车如不在赛道上，就必须停留在维修区内车队维修车间前方的维修服务区。竞赛中的赛车任何时间均不允许进入维修车间或维修区后场区域，直到计时排位结束。结束时，赛车应进入车检封闭区，直至完成所有车辆检查工作被释放。任何进入车队车间的赛车，将被视为违反车辆检查规定。另外，上述行为将会被赛事仲裁委员会根据规则第34.8条款进行调查，相关车辆可能因此接受处罚。
- 34.8 任何赛车进入维修区后返回维修车间的行为将被视为违反车检规定，该台赛车在节段中所获时间将会被赛事仲裁委员会取消。排位结束后，如果赛车不慎未进入车检封闭区或车检区域，以及方格旗出示时赛车停留在维修通道里面，相关维修技师需将这类赛车推往车检。如果推车过程未获官员监督，则这类赛车将可能受到仲裁委员会的罚款处理或将其从赛事中取消资格。
- 34.9 任何节段结束后，所有车手只能过线一次，否则仲裁委员会将对其处以罚款人民币2000元或者仲裁委员会决定的处罚。在红灯状态下从维修区进入赛道将会被处以人民币10000元罚款。
- 34.10 计时排位的1节段与2节段的间隔期间，车队可以进行维修工作，但所有工作仅限于在车检官员的监督下在车队所获分配的维修车间前方的维修服务区展开。禁止加油。此时如果赛车进入维修车间，则其相应回合的排位成绩将被取消。
- 34.11 赛事总监可中断排位时间来进行赛道清理、救援等工作且将尽量补回中断时所使用的时间，但最终怎样补时将由赛事仲裁委员会决定。仲裁委员会的决定将是最终的，不接受投诉。（见规则第33.10、33.11和33.12条款）
- 34.12 GT3、GTC、单一品牌组和GTM将共同进行计时排位环节。

35 车检封闭区- 排位和比赛

- 35.1 车检封闭区的位置将在车手会议文件中公布。



- 35.2 排位或比赛结束之后，所有赛车必须返回车检封闭区。
- 35.3 排位或比赛结束，当方格旗出示时，那些停在维修区内维修服务区的赛车必须在赛事官员的监督下由车队手推至车检封闭区。
- 35.4 不允许开展任何工作，除了进行经由车检主管授权同意的数据下载。
- 35.5 车检封闭区是禁区，未经车检主管的同意，不允许任何人员进入。

36 新闻发布会、媒体活动和车手巡游

- 36.1 新闻发布会：各组别获得计时排位和比赛前3名的车手将出席在新闻中心召开的新闻发布会。未按规定出席的车手将受到仲裁委员会调查。（具体时间参见发布的各站补充规则）
- 36.2 媒体活动和车手巡游：赛事组织者有可能根据赛事的需要根据各分站赛时间安排组织包括车手签名、媒体活动和车手巡游等互动宣传活动。

37. 发车位

- 37.1 各分站两回合比赛的发车位由两节计时排位赛成绩决定。（参看第34.4条款）第一场比赛的发车杆位由第一节排位赛中各组别中获得最快单圈圈速的车组获得。第二场比赛的发车杆位由第二节排位赛中各组别中获得最快圈速的车组获得。
- 37.2 如果赛事参赛车辆超过了最大发车数量，将使用计时排位成绩来指定可相应获得的发车位置。
- 37.3 任何车手或车手组合如在计时排位时未能完成有效圈，可以按照向仲裁委员会提交发车请求的时间先后顺序排列在发车位的末尾开始进行比赛。如一名车手或多名车手的排位成绩未能达到当节有关最快圈速的115%要求，可以申请比赛时末位发车，需经由赛事仲裁委员会批准。
- 37.4 一旦比赛发车位根据上述规则条款确定，那些受到退后发车处罚的车手的发车位置将根据赛事仲裁委员会发出处罚的时间顺序来确定发车位置。
- 37.5 如果赛事中多名车手不能按照上述规则取得发车位，赛事仲裁委员会将决定其比赛时的发车位置，该决定将是最终的且不接受任何投诉。
- 37.6 发车排位表将在比赛编队圈开始前至少120分钟印发公布。任何参赛者如因任何原因不能发车，参赛者无论怎样（亦或者有足够充分的理由相信他们的车辆将不能准备好发车）必须尽可能提前通知赛事总监，应不迟于比赛编队开始前90分钟。如果一辆或多辆赛车不能够从发车位发车，相关发



车位将关闭由后续参赛者填补。最终发车排位表将在比赛编队圈开始前1小时印发。

如果一辆或多辆赛车基于上述方式获取资格，赛事仲裁委员会将决定其比赛时的发车顺序，并将不接受任何抗议。

38 发车程序与行进式起跑

38.1 维修区与维修区后场的开放和关闭时间将在各分站赛的后增补充规则中公布。

38.2 China GT各分站赛比赛均采用2x2行进间发车的方式。勘路圈的开始将根据公布的时间表安排，赛车离开维修区出口可进行一圈或多圈的勘路圈。勘路圈结束后，赛车停在发车位上熄灭发动机，等待起跑命令。

进行多个勘路圈的赛车，每一圈通过维修区时必须遵守维修区速度的限制。

任何不能够利用自身动力到达发车位的赛车，将不允许从发车位发车，必须从维修区起跑。5分钟牌出示时，任何未能到达自己发车位的赛车，必须从维修区发车。

38.3 维修区出口将开放10分钟，维修区出口关闭时将会发出的警示信号。

38.4 维修区出口开放期间允许进行额外的观察圈。

38.5 维修区出口关闭后，任何滞留在维修区或维修区后场的赛车可以从维修区出口或维修区后场出口发车，但赛车必须使用自身动力抵达出口。如果不止一辆赛车受影响，他们必须按照抵达出口的先后顺序排成一队。

上述在维修区或维修区后场出口排队等待发车的赛车只有在比赛起跑后整个发车区赛车队伍首次通过出口之后，才可加入到比赛之中。

38.6 编队圈之前，发车区将出示10分钟，5分钟，3分钟，1分钟和15秒的倒计时信号牌，并同时伴随着警号提醒。

出示3分钟信号牌后，除了车手、赛事官员和车队维修技师之外的每一位人员必须离开发车区。

38.7 在3分钟信号牌出示时，所有赛车必须轮胎安装完毕且车辆落地。此信号出示后，轮胎仅能在维修区更换或者比赛暂停时在发车区更换。

3分钟牌给出时，任何车手的赛车轮胎没有安装完毕的，将会被处以通过维修区的处罚。

轮胎加热器可以使用到出示3分钟信号牌为止。



- 38.8 出示1分钟信号牌后，赛车的发动机必须启动，所有的车队人员必须带齐他们所有设备离开发车区。15秒信号牌出示时，如果仍有任何车队成员或车队设备留在发车区，相关车手必须根据第38.5条款返回维修区出口开始比赛。

发车区禁止加油。

- 38.9 出示15秒信号牌后，发车区前方将出示绿旗或亮绿灯，赛车将在官方领航车的带领下按照发车排位开始编队圈。当离开发车区，所有车手必须最高速度保持在60公里/小时，直到通过发车线。当条件许可时，裁判将获令通过最快路径推动任何停留在发车区的车辆进入维修区，维修技师可以在维修区内对车辆进行维修。如果抢修完成，赛车可以从维修区开始比赛。

任何被从发车区推行的车手不得尝试发动车辆，必须跟随裁判员的指示。

- 38.10 编队圈时禁止进行发车练习。编队必须保持尽可能紧凑的队形。
- 38.11 编队圈时禁止超车，仅在当有赛车未能及时离开发车位，而排在其后的赛车为免极度远离参赛车队时可以超车。这种情形下，被超越的赛车仍可回到原发车位，但该赛车必须在到达第一条安全车线之前即返回到原发车位。如无法达到前述要求，则该赛车必须按照第38.5条款所述返回维修区，从维修区出口开始比赛。如果违反上述要求，赛事仲裁委员会将给予必要的处罚。如果是涉及多辆赛车的情况，则这些车辆在进入维修区时将按相同的位置来进行列队。

- 38.12 当绿旗开始编队圈时，官方领航车将带队离开。所有赛车将从指定的起跑位置开始编队。所有车辆必须保持在各自位置上，维持两两队形并在车辆间保持要求的间距。当官方领航车从维修区入口离开赛道时，杆位赛车将带领所有车辆，坚持最低速度70公里/小时和最高速度90公里/小时向起跑线进发。所有车手被要求当逼近最后弯道出来后的控制/计时线时保持紧密队形。所有赛车必须排两条直线，并与前车最多不超过5个车身的距离。在灯号变绿灯前，不允许车辆脱离队形。违反上述要求者，将会被报告给赛事仲裁委员会并建议以赛事处罚通过相当的罚时来进行处罚。车队可阅读运动规则第38.18条款进行了解。

事件裁判将用测速雷达来监控杆位赛车的行驶速度。任何背离指定速度区间的比赛开始前速度将获罚时。编队圈期间红灯将会亮起。编队必须保持紧密以及结构正确，不许超车，直至比赛开始的信号发出。

- 38.13 发车员将进行发车控制，以绿灯亮起为标志。在发车过程中，维修防撞墙区域除了赛事官员、裁判和那些持有许可证件的人士外，任何人不得靠近。
- 38.14 如果编队圈结束，赛车抵达起跑/终点线，此时出现问题，红灯将继续保持亮灯状态。此时所有裁判站点出示黄旗。赛车将在头车的带领下进行一个新的编队圈，并将执行与之前一样的规矩。如果增加额外的编队圈，比



赛可视为在第一个编队圈结束时已经开始。这意味着指定的比赛总时间将开始倒数。

- 38.15 组委会将指定一名或几名事实裁判以监督发车情况。起跑线事实裁判将向赛事总监立即报告已发生的任何不当发车，赛事仲裁委员会将给出处罚。
- 38.16 所有从维修区起跑的赛车必须严格遵守维修区出口灯号的示意，只有在维修区出口亮起绿灯后才可以发车离开。
- 38.17 发车程序只有在以下情况才可以有所更改：
- 如果比赛开始前，出示5分钟信号牌后开始下雨，赛事总监认为车队需要更换轮胎，此时，暂停比赛的信号灯将在起跑线出示，发车程序将从倒计时10分钟牌时重新开始出示。
 - 如果比赛即将发车，赛事总监认为赛道雨势过大，即使更换雨胎也存在安全威胁，发车程序将停止。一旦比赛起跑时间确定，将会给出至少10分钟的警示。
 - 如果比赛在安全车带领下开始，将根据规则第40.19条款执行。
- 38.18 任何不遵守FIA系列通用规则或赛事相关规则中有关发车程序规定者，将会受到过站处罚。赛事仲裁委员与赛事总监对违反发车程序所发出的处罚不接受抗议或上诉。

39. 比赛

- 39.1 比赛时间不得变更，除非获得赛事仲裁委员会的批准。
- 39.2 每回合比赛期间，当比赛时长为60分钟时，任意一名车手的驾驶时间应不得超过35分钟。每回合比赛的维修区开放窗口开启，车手返回维修区时，无论是否替换车手，均需固定停靠至少30秒，以促进参赛车队间的平等竞技。不同车手评级所对应的具体停站时间参看下表：

车手级别	车手1 职业铂金	车手1 职业金	车手1 职业银	车手1 职业铜	车手1 绅士铂金	车手1 绅士金	车手1 绅士银	车手1 绅士铜
车手2 职业铂金						58秒	56秒	54秒
车手2 职业金					58秒	56秒	54秒	52秒
车手2 职业银					56秒	54秒	52秒	50秒
车手2 职业铜					54秒	52秒	50秒	48秒
车手2 绅士铂金		58秒	56秒	54秒	50秒	46秒	42秒	38秒



车手 2 绅士金	58秒	56秒	54秒	52秒	46秒	42秒	38秒	34秒
车手 2 绅士银	56秒	54秒	52秒	50秒	42秒	38秒	34秒	30秒
车手 2 绅士铜	54秒	52秒	50秒	48秒	38秒	34秒	30秒	30秒

- 备注：1. 表中时间已包含30秒的强制固定停靠时间。
2. 如果赛车由1名独立的车手驾驶，则其停站时间必须与其同样级别的2名车手组成的车手组合相同，并加上5秒。
3. 赛事仲裁委员会将签发公告完整明示每回合比赛各赛员所涉及的停站时间（该时间将从车辆进入维修区入口的计时线起计算，到离开维修区出口计时线为止，期间车速最高不超过60公里时速，且包括强制停留时指定更换车手的所需时间）。为免疑议，停站总时间将以维修区入口和出口的计时控制线的测算时间为准。任何一辆赛车的停站时长不得短于该赛事对其指定的停站时间。

39.3 比赛期间，维修区窗口将从第25分钟开启直至第34分59秒99窗口关闭。只有在进站窗口时间才可以进行换人或者执行停靠环节。其余任何时间将不得进行换人或执行停靠。

- 维修区窗口开放期间未能进站完成停靠（维修区窗口关闭前赛车必须跨过维修区入口控制线）。
- 进站停靠期间未能完成换人。
- 完成的停靠时间少于规定的停靠时间。
- 在维修区窗口开启之前或关闭之后实施的进站换人。

任何违反第39.3条款a、b、c、d项的要求，赛事仲裁委员会将在参赛者的比赛总时间中进行至少罚时60秒的处罚。

39.4 在安全车程序下如果维修区窗口开启，维修区将保持开放，车手可以在此期间完成他们的停靠或换人。完成停靠或换人的车手只有在维修区出口显示绿灯时方可离开维修区。如此时安全车程序仍未结束，车手离开维修区必须保持安全速度并且跟在安全车或安全车后的车队尾部。

39.5 比赛期间，车手只有在维修区出口显示绿灯时方可离开维修区，如果赛道上有车辆逼近维修区出口，裁判将使用蓝旗或闪烁的蓝灯向车手发出警示。

39.6 赛车通过车检并且获得赛事仲裁委员会批准比赛发车之后，将可以在比赛期间维修区开放时进入赛道。

39.7 发车区内和比赛中不允许加油。



- 39.8 在宣布赛道为湿地的情况下，赛车的前灯和后灯必须亮着，雨刮保持开启。赛事总监有权要求未执行此要求的赛车返回维修区。
- 39.9 赛车在进入到自己的停车位之前，只允许棒棒糖人站在警示线外召唤对应赛车，待赛车停稳后其他工作人员和车手方可进入警示线外对赛车进行维护。维修工作已经完成后，没有人可以停留在维修服务区。每次练习、排位赛和比赛期间，进入维修区区域工作的技师不能超过6名（包含两名参赛车手和一名棒棒糖人在内所有人员不得超过8人）。违反者将受到罚款5000-10000人民币不等的处罚。
- 39.10 赛车只有在全部车轮落地并将重新加入比赛时，发动机才可以重新启动。
- 39.11 各回合比赛，一个强制停靠的参考时间将是这样考虑确定的，用最高限速60公里/小时的速度在维修区内从维修区入口计时线到维修区出口计时线行驶所用时间、完成车手换人的强制公共停靠时间（计为30秒）以及车手级别的对应加时作为维修区停靠期间的总时间。这一总停靠时间将在分站赛开始前的后增补充规则中印发。
- 39.12 比赛任何环节期间，维修区不安全释放可能受到仲裁认为必要的处罚。
- 39.13 两回合正赛起跑车手必须更换，职业车手或绅士车手在哪一回合率先上场无限制，但车队必须在周五下午5点前将两回合起跑车手上报组委会。如周五下午5点前未进行上报，组委会将根据该赛车的排位赛出场顺序作为该赛车的两回合起跑车手。

40. 安全车

- 40.1 安全车将由具有赛道驾驶经验的人士驾驶。安全车同时将乘载一名由中国汽摩联任命的能够辨认所有参赛车辆的观察员，他（她）将全程使用无线电与控制中心保持联络。
- 40.2 在编队圈前最多30分钟，安全车需进入发车区前方位置待命，直到5分钟倒计时牌号出示。此时，安全车将在赛道上行驶完整的一圈并前往指定位置待命。
- 40.3 赛事总监可在以下情况决定使用安全车运作以中和一场比赛：
- 当参赛者或工作人员直接处于危险状态中，但当时情况又没有必要为此中断比赛。
 - 在特殊情况下开始比赛（见规则第 40.19 条款）。
 - 恢复被中断的比赛。
- 40.4 安全车在车身两侧和后部明确标注“Safety Car”字样。车身顶部安装闪烁的黄灯，此外还有闪烁的绿灯。



40.5 安全车线。

第一条安全车线：当安全车通过这条线时，维修区出口灯号变为红灯，计划返回维修区的赛车在车队抵达第一条安全车线后允许超越这些赛车进入维修区。当安全车关闭工作灯开始返回维修区时，通过第一条安全车线之后，安全车可以被超车。

第二条安全车线：当安全车和跟随在它后方的最后一辆赛车通过第二条安全车线之后，维修区出口灯号变为绿灯。离开维修区出口时，抵达第二条安全车线之前，车手可以超越或被赛道上行驶的另一车手超越。通过第二条安全车线之后，离开维修区的赛车必须减速，不得超过任何赛车或安全车，直到赛道上行驶的所有赛车全部通过第二安全车线。只有这样，离开维修区的赛车才可以进入赛道，跟随到队尾继续行驶。

- 40.6 当赛事总监发出实施安全车的指令时，起跑线将亮起闪烁黄灯，同时所有裁判站将在安全车介入期间全程出示摇动黄旗和“SC”牌。安全车顶部的灯号将亮起闪烁黄灯。
- 40.7 安全车实施期间的任何时间里，赛车的驾驶不得出现不必要的慢速、不规律行驶或者一定程度下会被视为对其他车手或任何别的人员造成潜在危险的行为。这对以下场景中的赛车均适用，例如行驶在赛道、维修区入口、维修区或者维修区出口。
- 40.8 安全车进入赛道时将亮起黄灯，并且不需顾及比赛头车的位置。
- 40.9 所有赛车必须减速和单排排列在安全车后，车与车之间的距离最大不得超过5个车身的长度。
- 40.10 除下列情况外，车手不得在赛道上超车，包括安全车，直至当安全车返回维修区时该车手第一次通过控制线。如果安全车在最后一圈开始时仍然执行工作，或者安全车在最后一圈时进行介入，规则第40.18条款将被应用。
- (1) 如果车手收到由安全车发出的要求其超车的讯号。
 - (2) 安全车状态下的，由于赛车发车失败而产生的超车。
 - (3) 当返回维修区时，车手通过第一条安全车线后，其可以超越在赛道上的赛车，包括安全车。
 - (4) 当离开维修区时，车手抵达第二条安全车线前，其可以超越在赛道上的赛车包括安全车或者被赛道上的赛车超越。
 - (5) 当安全车返回维修区时，一旦安全车跨过第一条安全车线，赛道上的赛车可以超越安全车。
 - (6) 从第一条安全车线到第二条安全车线之间的维修区内，车手可以超越在赛道上行驶的其他车辆又或者是被他们超越。
 - (7) 任何停在指定的维修车间的赛车，在安全车带队通过维修区时（见规则第40.14条款），可以被超越。



(8) 任何赛车出现明显的问题。

- 40.11 如赛事总监给出指令,安全车观察员将使用绿灯通知在它与比赛头车之间的车辆可以通过。这些通过的车辆需继续以减速行驶且不得再超车,直到他们追回到安全车带队的队尾。
- 40.12 安全车必须至少使用到比赛领先的赛车跟至其后,而且所有其他赛车呈单排列在安全车后。一旦跟在安全车后,比赛领先的赛车必须和安全车保持在5个车身长度内的距离(规则第40.16条款除外),所有其它赛车必须保持编队尽可能紧凑的队形。
- 40.13 赛车可以在安全车状态下返回维修区,但只有维修区出口显示绿灯时才能返回赛道。当安全车通过第一条安全车线时,维修区出口将显示红灯。当安全车队伍中最后一台赛车通过维修区出口时,维修区出口灯号将变为绿灯。一旦绿灯亮起,返回赛道的赛车必须追回到安全车队伍的队尾。
- 40.14 在特殊情况下,赛事总监可以要求安全车带队通过维修区。此时,安全车的黄灯保持闪烁,所有赛车必须跟随安全车进入维修区,不得超车。该情况下进入维修区的任何赛车可以停在自己的指定维修车间区域。
- 40.15 在安全车状态下的任何超车,将会被赛事总监进行调查。
- 40.16 当赛事总监认为赛道安全,决定召回安全车时,安全车必须关闭黄灯;这一讯号将向车手表示安全车将在本圈返回维修区。

此时,安全车后的第一辆赛车将充当引领车的角色,如有必要,可以落后安全车的距离超过5个车身的位置。

为了避免在安全车返回维修区前再次发生事故的可能,自安全车黄灯关闭,车手必须保持一定的速度,不得不规律的加减速或刹车或任何其他可能危及别的车手或阻碍恢复发车的行为。

当安全车接近维修区入口时,黄旗和“SC”板将被收回,比赛最后一圈除外,替换为出示摇动的绿旗,控制线上显示绿灯。这个操作直到最后一辆赛车驶过控制线。比赛期间的最后一圈将不做此操作。

- 40.17 安全车带队的每一圈都将计算在比赛的完成圈数内。
- 40.18 如果比赛开始了最后一圈,安全车仍在带队,或者安全车在比赛的最后一圈进入赛道,安全车将在最后一圈结束时返回维修区,赛车不得超车,如平常一样在赛道通过终点方格旗。
- 40.19 特殊情况下,比赛将在安全车带队下开始比赛或者根据第(1)条款恢复比赛。无论哪种情况,发车区出示倒计时1分钟牌时,安全车将打开黄色,这将对车手意味着比赛将在安全车带队的状态下开始或恢复。



当出示绿旗或绿灯亮起时，安全车将离开发车位，所有参赛者必须按照发车排位，单排列在安全车后，不得超过5个车身的距离，并且遵守60公里/小时的限速要求，直到经过发车区的杆位位置。此时，没有编队圈，比赛以绿旗摇动或绿灯亮起为开始。

仅限于以下情况，可以超车：

- (1) 如赛车未能及时离开发车位，排在其后方的车辆为避免过度延误影响其余的赛车而不能避免地通过它。
- (2) 有多辆赛车从维修区出口起跑，而其中有一辆未能及时发车。

无论哪种情况，车手仅能够超过那些过度延迟的赛车。

41. 暂停比赛

41.1 如果由于事件而有必要暂停比赛，例如赛道因事故被堵塞，或由于天气原因及其它原因给继续比赛带来危险，赛事总监将下令所有裁判站出示红旗和（或）亮起红灯，同时起跑线亦将显示中止讯号灯。

41.2 当暂停比赛信号给出时，禁止超车，维修区出口将关闭，所有赛车必须减速返回发车区并停在红旗线的后方。第一名赛车到达发车区应直接前往红旗线并停下，其他所有赛车需在它的后面排成一队直线。

如果比赛在安全车进行介入工作时暂停，安全车可以进入维修区，所有赛车需跟随安全车。第一名赛车到达维修区应直接前往维修区出口的快速通道停下，其他所有赛车需它的后面排成一队直线。

41.3 那些因为事故堵塞赛道而不能返回发车位的赛车应等待，直到赛道清理完毕后，再前往发车区的红旗线，其将根据比赛暂停前他们的位置来排列在队列中。

比赛暂停后，安全车将停在发车区前方。

41.4 比赛暂停时：

- (1) 比赛计时将暂停，根据规则第6.3条款，在赛道情况符合条件时，恢复比赛后将继续进行暂停前的剩余比赛时间。

特殊情况：如在维修区窗口开放时出示红旗的情况下，所有赛车必须返回维修区并停在快速通道，赛车不能在维修区违反车检规定，直到赛事总监指示，重新比赛将按红旗出示时当圈之前完成的那一圈成绩进行排序，并且第二阶段车手将必须上车继续驾驶，已经完成车手更换的赛车不必进行车手更换，进一步指示将由赛事总监给出。



- (2) 一旦赛车停在发车区或维修区，车辆可以维修，但是任何维修工作不得妨碍比赛的恢复。此时禁止加油。
 - (3) 只有车队成员和赛事官员允许进入发车区或维修区。
- 41.5 任何赛车从赛道进入维修区将受到过站处罚。任何在暂停比赛讯号发出前进入维修区的赛车将免于处罚，并可以按照规则第41.3条款返回赛道。但是，如果比赛在维修区暂停（见第41.2条款），如果有赛车从维修区快速通道推至维修区任何其它区域（如维修车间），相关车手将会受到处罚。
- 一旦比赛恢复，所有在维修区的赛车可以离开维修区，从维修区出口恢复比赛的赛车顺序依据其依靠自身动力抵达维修区出口的先后顺序排列，除非有赛车出现故障过度延迟。
- 车手必须全程听从裁判的指挥。

42. 恢复比赛

- 42.1 根据规则第41条款，任何延迟应尽可能缩短，一旦恢复比赛的时间确定，将通过计时显示屏或电台通知所有车队，任何情况下，将给出至少5分钟的倒计时讯号警示以重新开始比赛。
 - 42.2 重新开始前的讯号将出示5分钟，3分钟，1分钟和最后15秒，每个倒计时讯号将同时包括声音的警示。
 - 42.3 出示3分钟讯号时，所有赛车的轮胎须安装完毕并落地。在此讯号后，更换轮胎只能在维修区内进行或者再次出现暂停。如果比赛暂停的同时赛车在维修区（见规则第41.2条款），所有在维修区快速通道上的赛车必须在比赛恢复前3分钟讯号发出时，全部轮胎须安装完毕并落地。否则，该赛车将被处以通过维修区处罚。
- 重新开始前2分钟时，任何停在安全车和领先赛车之间的车辆，除了暂停赛事时被领先赛车套圈的赛车之外，将被示意允许离开发车位/维修区多行驶一圈，此时不准超车并返回至安全车后方的队尾。
- 42.4 出示1分钟的信号后，赛车启动发动机，所有车队人员携其所有工具必须在出示1分钟信号前离开发车位/维修区快速通道。如某一车手在出示15秒信号牌后需要援助，必须举手示意。当其它赛车成功离开发车位/维修区并开始比赛后，裁判将负责把该赛车推回维修区内部通道。在这种情况下，黄旗裁判将在相关车辆旁摇动黄旗以警告其后方赛车。车手可以为了通过任何不能离开维修区的车辆而驶离发车位/快速通道。
 - 42.5 出示绿旗时，比赛将在安全车带领下恢复。安全车将在一圈后返回维修区，除非：



- (1) 比赛在湿地条件下恢复，赛事总监认为安全车有必要行驶超过一圈。
- (2) 所有赛车未能单排列在安全车后。
- (3) 发生新的事故，需要再一次的干预。

出示绿旗时，安全车将离开发车位/维修区，所有车手跟随相隔不超过5个车身的距离。如果是由发车区重新起跑，当最后一辆赛车驶过维修区时（包括第42.3条款列出的所有赛车），维修区出口绿灯将亮起，在维修区的赛车可以进入赛道并追回安全车所带的车队队尾。

42.6 安全车带队恢复比赛的情况下，仅限于以下情况可以超车。

- (1) 如赛车过度延迟未能离开发车位，而其后方的车辆随之被阻碍。
- (2) 有多辆赛车从维修区起跑，而其中有一辆未能及时发车，而随后影响了排在其后方的其它赛车。

无论哪种情况，赛车仅能够超越那些过度延迟的赛车。

42.7 如果赛事仲裁委员会认为任何车手在该圈中进行了不必要的超车，将根据第17条款进行处罚。第40.16、40.17、40.18和40.19条款将适用。

42.8 安全车返回维修区后，仅允许赛车在通过控制线后超车，违者将被处罚通过维修区。

42.9 如果比赛不能恢复，成绩将按照比赛暂停讯号发出时当圈之前完成的那一圈来计算。

43. 结束

43.1 根据规则第6.3条款，一旦领先的赛车完成全部比赛时间，比赛结束的信号将在控制线上发出。

43.2 如果因为任何原因，比赛结束的信号在领先赛车完成既定时间/圈数之前出示，比赛将以结束信号发出之前领先赛车最后一次过线为结束。

无论任何原因，如果比赛结束的信号没有及时给出，比赛将按其应该完成的时间结束。

43.3 在收到比赛结束的信号后，所有赛车必须继续行驶直接进入车检封闭区，不得有任何不必要的延迟，不得超车（除非是明显必需的），不得接受任何形式的无论什么物体，不是接受任何协助（除非是在必要情况下的裁判协助）。在未到达封闭车检区时车手不得解除安全带及头盔。

43.4 不能利用自身动力抵达车检封闭区的任何完成赛事的赛车将在裁判的专门控制下带到车检封闭区。



- 43.5 比赛结束后，车手必须在赛道上经过方格旗才视为冲线成功。如果车手不只一次通过控制线与方格旗，将会被进行每次人民币2000元的罚款。
- 43.6 比赛结束后，比赛的名次将依据参赛者通过终点线的顺序进行排列，但无论怎样，车手必须在赛道上驶过起跑/终点线才是完成比赛。

44 成绩

- 44.1 赛车的名次首先将是按照在既定的比赛时间里完成了最长的路程来排列，并且在赛道上通过了方格旗。完成相同路程的车手按照通过结束线和方格旗的先后顺序排列成绩。
- 44.2 所有参赛车手如果至少完成获胜者比赛距离的75%（取整计）且通过方格旗者可计算成绩。在完成全部比赛距离的最后一圈之后，当领先车手通过控制线，将在赛道向其出示方格旗。
- 44.3 比赛成绩中，没有完成比赛的参赛者排名与其退赛时所完成的圈数有关。退赛时间晚的排名在前，退赛时间早的排名在后。任何车辆在最后一圈进入维修区将被认为停止比赛。方格旗将出示给下一位，最好成绩的，仍然在赛道上行驶的车辆。当方格旗出示时赛车停止，则组织者将在对应车手名字旁注示“STOPPED”的停止字样。
- 44.4 成绩分为：
 - (1) 自由练习结束后公布自由练习成绩。
 - (2) 完成计时排位和比赛后，随着技术代表提交车检报告后将公布“初步成绩”。
 - (3) “初步成绩”公布 30 分钟后，如果赛事没有投诉，将公布官方正式成绩。如果有投诉，仲裁委员会将进行调查，并在调查结束后公布官方正式成绩。
 - (4) 比赛结束后，公布官方正式成绩的同时，将公布车队杯的获胜者。

45. 颁奖和赛后新闻发布会

各组别完成比赛的前三名车手和获第一名的车队代表必须出席颁奖台的奖金颁发仪式，遵守组织者的颁奖流程，以及立即参加赛后新闻发布会。不参与者将取消其所获名次，该位置留空。



附录 1

绅士车手的定级指引：评级类型	参赛种类	完赛成绩
绅士铂金	过去 3 年参加了中国或其他地区下述任意赛事： 国家注册的超级跑车系列赛、 国家注册的汽车系列赛、 国家注册的单一车型的超跑或汽车系列赛、 国家注册的方程式系列赛	获得 1 次系列赛中 AM 组别或其他相类似组别的比赛年度冠军
绅士金	过去 3 年参加了中国或其他地区下述任意赛事： 国家注册的超级跑车系列赛、 国家注册的汽车系列赛、 国家注册的单一车型的超跑或汽车系列赛、 国家注册的方程式系列赛	获得 10 次荣登颁奖台的前 3 名次，或者获得 15 次进入前 6 名（含）的名次
绅士银	过去 3 年参加了中国或其他地区下述任意赛事： 国家注册的超级跑车比赛、 国家注册的汽车比赛、 国家注册的单一车型的超跑或汽车比赛、 国家注册的方程式比赛	拥有 3 年及以上参赛经验
绅士铜	参加了中国或其他地区下述任意赛事： 超级跑车比赛、 汽车比赛、 单一车型的超跑或汽车比赛、 方程式比赛	没有任何比赛不良记录

以下事宜将会在中国超级跑车锦标赛的绅士车手评级过程中予以考虑：

- 1.任何一位年满 50 周岁的车手，在其 50 周岁生日后，可由当年赛季所评定的级别下调一级。
- 2.任何一位年满 55 周岁的车手，在其 55 周岁生日后，可由当年赛季所评定的级别下调两级。
- 3.任何一位年过 60 周岁的车手，均可获得绅士铜的评级。
- 4.任何车手年满 50 周岁、55 周岁和 60 周岁之前，如在 3 年期间曾下调过相应评级者，将不会再获得评级下调的安排。
- 5.年满 30 周岁的车手，如果其在过去至少 5 年中没有比赛经历（每年最多不超过 1 次比赛），则将根据其过往参赛的最佳记录进行评级并且做出下调一级的安排。该类评级将于一年后重新进行回顾。



6.无论参赛履历多与否，车手实际表现和圈速也将成为衡量车手评级的因素。

7.如非上述情形，车手的评级在当年赛季过程中不会进行调整。

调整评级失误或纠正申报隐瞒资讯者，不在此列。

绅士车手可申请根据附录 1 的程序进行重新评级。

特殊案例将由赛事组织者开展调查及判定。



附录 2

2019 年中国超级跑车锦标赛一车队注册表

请将完整的表格与车队的执照复印件（正反面）寄回，车队注册开始于 20 年 月 日，结束于 20 年 月 日。

车队信息

车队名称			
车队执照号码		注册汽协	
车队公司全称			
办公地址 (含邮编)			
车队负责人		车队负责人 身份证号	
负责人 移动电话		负责人电子邮箱	
车队经理		车队经理 身份证号	
车队经理 移动电话		车队经理 电子邮箱	

车辆信息

车辆 1		车辆 2	
厂牌型号		厂牌型号	
FIA 注册号		FIA 注册号	
车辆组别: <input type="checkbox"/> GT3 <input type="checkbox"/> GTC <input type="checkbox"/> GT4 <input type="checkbox"/> GTM		车辆组别: <input type="checkbox"/> GT3 <input type="checkbox"/> GTC <input type="checkbox"/> GT4 <input type="checkbox"/> GTM	



<input type="checkbox"/> 单一品牌赛		<input type="checkbox"/> 单一品牌赛	
车架号		车架号	
发动机号		发动机号	
车辆 3		车辆 4	
厂牌型号		厂牌型号	
FIA 注册号		FIA 注册号	
车辆组别: <input type="checkbox"/> GT3 <input type="checkbox"/> GTC <input type="checkbox"/> GT4 <input type="checkbox"/> GTM <input type="checkbox"/> 单一品牌赛		车辆组别: <input type="checkbox"/> GT3 <input type="checkbox"/> GTC <input type="checkbox"/> GT4 <input type="checkbox"/> GTM <input type="checkbox"/> 单一品牌赛	
车架号		车架号	
发动机号		发动机号	

声明

我已仔细阅读国际汽联制定的运动总则及其附件和中国汽摩联制定的通则、比赛规则、技术规则 and 所有增加的规则附件及附录，并完全同意且保证接受上述规则的约束。同时，在比赛中，上述保证将扩展到我报名人车队所属的所有工作人员，其他服务人员及代理机构。

我声明：以上所填内容经我核实，情况属实，并且将按照规则缴纳费用。

我声明：我车队所有参赛者具备比赛能力，所属的赛车改装符合赛事要求，报名表中所有填写的各项内容属实。且已根据规则要求为车队所有工作人员办理了意外伤害保险和医疗保险。

我同意：如果车队参赛者患有慢性、急性或其它影响正常参加赛事的疾病或伤残，在没有得到中国汽车摩托车运动联合会批准参加比赛的情况下，不报名参加比赛。

签字即表示同意并愿意遵守 2019 中国超级跑车锦标赛的规则

车队负责人 / 经理 _____

日期 _____

**2019 年中国超级跑车锦标赛 (CHINA GT)****报 名 表**

请将报名表及其附件邮寄：北京市朝阳区金港大道 1 号懂车帝金港汽车公园 GT club (潘娇收) (电话：18501161992)

全年赛季：_____ 单站报名：_____ (单站报名材料和费用截止于每站开赛前 15 天)

报名人资料

报名人						
公司/个人地址					邮编	
公司/个人电话				公司/个人 Email		
公司法人		手机		传真		
法人身份证件种类及号码						
注：请公司报名人将营业执照复印件、报名人法人有效身份证件复印件附后，个人报名人将有效身份证件复印件附后						

车 队 资 料

车队名称						
车队执照号码				执照签发单位		
车队公司全称				办公电话		
办公地址(含邮编)						
车队负责人		手机		Email		
车队经理		手机		Email		
车队技术主管		手机		Email		
注：请将车队执照复印件、车队负责人有效身份证件复印件附后						



车手资料

车手#1 姓名		车手#2 姓名	
车手#1 血型		车手#2 血型	
车手#1 所属汽协		车手#2 所属汽协	
车手#1 身份证件号		车手#2 身份证件号	
车手#1 比赛执照号		车手#2 比赛执照号	
车手#1 电子邮件		车手#2 电子邮件	
车手#1 联系电话		车手#2 联系电话	
注：请将车手照片、比赛执照或复印件附后，非中汽摩联注册车手，需要所属汽联开具比赛同意函（VISA）原件。			

报名车辆信息

厂牌型号		FIA 注册号	
车辆组别			
车架号		发动机号	
变速箱号			
车号（主选 1 个）		车号（备选 2 个）	

报名费

厂商车队	全年	注册费 100 万元（人民币） / 车队
俱乐部车队	全年	注册费 20 万元（人民币） / 车队
	2018 年 12 月 31 日前	注册费 8 折 16 万元（人民币） / 车队
		赠送限量版 8848 China GT 定制手机两台
	2019 年 2 月 14 日前	注册费 9 折 18 万元（人民币） / 车队
赠送限量版 8848 China GT 定制手机一台		



外卡参赛	3.5 万（人民币） / 站 / 车
------	--------------------

付款账户：

公司名称：北京中视甲子文化发展有限公司

税号：911 101 055 976 751 22A

地址：北京市朝阳区金盏乡东苇路北京金港展览展示有限公司 F 区服务中心 2 楼 204 室

电话：010-84334018

开户行：中国建设银行北京首都机场支行

帐户：1100 1070 5000 5300 0756

声 明

我已仔细阅读国际汽联制定的运动总则及其附件和中国汽摩联制定的通则、比赛规则、技术规则 and 所有增加的规则附件及附录，并完全同意且保证接受上述规则的约束。鉴于此报名已被组织者接受并获准参加比赛，我同意在比赛过程中，如发生我本人受伤、死亡或财产损失情况，将不向中国汽车摩托车运动联合会、本次赛事组委会、赞助商、赛事组委会任命的任何官员、服务人员、代表、代理机构，以及参与组织、赞助比赛的有关地方机构、全体工作人员、个人提出追究、索赔的要求。同时，在比赛中，上述保证将扩展到我报名人车队所属的所有工作人员，其他服务人员及代理机构。

我声明：以上所填内容经我核实，情况属实，并且将按照规则缴纳报名费。

我声明：我或者我车队车手具备比赛能力，所属的赛车改装符合赛事要求，报名表中所有填写的各项内容属实。且已根据规则要求为我本人及车队所有工作人员办理了人身意外伤害保险和医疗保险。

我同意：如果我或车队车手患有慢性、急性或其它影响正常参加赛事的疾病或伤残，在没有得到中国汽车摩托车运动联合会批准参加比赛的情况下，不报名参加比赛。

我已仔细阅读并完全理解此声明所述内容，我在自由和自愿的情况下签署本协议，并由本人签字放弃一切追究权力和无条件履行在法律允许的最大范围内的免责条款。签字即表示同意并愿意遵守 2019 中国超级跑车锦标赛的相关规则。



签字即表示同意并愿意遵守 2019 中国超级跑车锦标赛的规则

车手 1# _____

日期 _____

车手 2# _____

日期 _____

车队负责人 / 经理 _____

日期 _____



附录 3

周四			
17:30:00	18:30:00	车队经理会议	GT3/ GT4/ GTC
周五			
09:00:00	10:00:00	车手会议	GT3/ GT4/ GTC
09:00:00	12:00:00	车检	GT3/ GT4/ GTC
10:30:00	11:30:00	GT4 官方练习	60 分钟
12:30:00	13:30:00	GT3, GTC 官方练习	60 分钟
13:45:00	14:00:00	GT4 计时排位 节段 1 (职业车手)	15 分钟
14:05:00	14:20:00	GT4 计时排位 节段 2 (绅士车手)	15 分钟
15:35:00	15:50:00	GT3, GTC 计时排位 节段 1 (职业车手)	15 分钟
15:55:00	16:10:00	GT3, GTC 计时排位 节段 2 (绅士车手)	15 分钟
周六			
10:05:00		维修区出口开放	GT4
10:15:00		维修区出口关闭	GT4
10:10:00	10:20:00	发车区参观	China GT 贵宾
10:25:00		开始编队圈	GT4
10:30:00	11:30:00	GT4 - 比赛 1	60 分钟
14:05:00		维修区出口开放	GT3/ GTC
14:15:00		维修区出口关闭	GT3/ GTC
14:10:00	14:20:00	发车区参观	China GT 贵宾
14:25:00		开始编队圈	GT3/ GTC
14:30:00	15:30:00	GT3/ GTC - 比赛 1	60 分钟
周日			
10:05:00		维修区出口开放	GT4
10:15:00		维修区出口关闭	GT4
10:10:00	10:20:00	发车区参观	China GT 贵宾
10:25:00		开始编队圈	GT4
10:30:00	11:30:00	GT4 - 比赛 2	60 分钟
14:05:00		维修区出口开放	GT3/ GTC
14:15:00		维修区出口关闭	GT3/ GTC
14:10:00	14:20:00	发车区参观	China GT 贵宾
14:25:00		开始编队圈	GT3/ GTC
14:30:00	15:30:00	GT3/ GTC - 比赛 2	60 分钟



附录 4

以下行为将会受到处罚，如下所述：

行为	处罚
1) 错误的起跑	基准处罚——通过维修区处罚。
2) 3 分钟警示牌出示后轮胎没有装在赛车上	通过维修区
3) 进站小于强制停站时间	基准处罚——执行至少罚时 60 秒的处罚。
4) 在强制进站窗口外完成进站工作	基准处罚——执行至少罚时 60 秒的处罚。
5) 赛车还在千斤顶上便启动引擎	基准处罚——罚款 5000 元人民币。
6) 一台车上的技师超出规则限制的数量	基准处罚——罚款 5000 元人民币。
7) 超出维修区限速——在自由练习赛中 在排位赛中 在正赛中	练习期间：速度在60公里/小时以上、不足80公里/小时的，将被罚款1000元。 速度在80公里/小时及以上，将被罚款人民币2000元。 排位赛期间：超速违规的相关车手之前一圈所做的圈速将被取消，并且超出部分将接受每Km/h处罚200元人民币。 比赛期间：速度在60公里/以上、不足80公里/以上的，将对违规车手所获得的成绩增加罚时10秒并罚款人民币1000元。 速度在 80 公里/小时及以上的，将对违规车手所获得的比赛成绩增加罚时 20 秒并罚款 2000 元。
8) 赛季中进入比赛，第一场比赛	接受不少于 25kg 负重
9) 未参加颁奖仪式或新闻发布会*	处以 1500 元人民币的处罚，并在官方成绩中取消该赛车的的成绩
10) 在排位赛中，车手未能完成两个有效计时圈速。	处以退后十位发车的处罚。
11) 在比赛周末里，官方贴纸未在指定位置	对车队或车手处以罚款/或者在下一场比赛中处罚退后发车。



12) 正赛中维修区出口压白线	基准处罚——罚款 5000 元人民币。
13) 未按规定路线行驶（四轮出白线）并获利 —— 在排位赛中 在决赛中	排位赛期间：如违规当圈为当前最快圈速则取消该圈成绩； 决赛期间：多次违规并获利处以通过维修区处罚。

对于所有其他违规行为，处罚由仲裁委员会自行决定。

以上表格是任何特定行为中首次犯规的指南。参赛者或个人的多次犯规行为可能会受到更严重处罚。

处罚可以通过系列赛补充通告进行修改。

重量处罚受到合理的最大负重限制。替代处罚包括调整悬架高度等。

附录 5













