



# 2014 中国房车锦标赛 第二站 珠海国际赛车场

## 2014 China Touring Car Championship — Zhuhai

签发： 赛事总监

报告编号： 2014-CTCC-02-DB

主送： 所有车队经理和车手

### 车手会文件

#### 一、 上站赛事回顾：

1. 刘洋和张汉彪在第二回合中的碰撞事故：  
允许在出弯或者弯心中，前车和后车因为不同的刹车点，和不同的速度导致前后车轻微的接触，但如果这种接触导致前车事故，即被认定为“进攻过当”，后车应承担 responsibility。
2. 何子贤和杨帆在第一回合中的碰撞事故：  
在防守的过程中，即使在连续弯道的防守过程中，一旦后车形成了进攻（即：前后车体有交叉），前车必须始终给后车预留行驶线路。向进攻赛车一侧改变行驶路线被称作“过当防守”，防守车辆承担责任。
3. 何子贤和崔岳在第二回合中的碰撞事故：  
一旦形成了有效进攻，但防守车辆和进攻车辆均不在理论竞赛路线上行驶，两台赛车必须在各自当前线路行驶，并合理减速，且给对方预留合理的进弯路线。如果没有形成有效进攻，在进入弯心前，进攻车辆应该减速，将路权让回防守车辆。
4. 防守和主动规避事故案例视频：万金存防守崔岳  
万金存在9号弯道和10号弯道的直线部分进攻，但没有达到有效进攻后将进弯路线让回崔岳。万金存在进入8号弯道时，崔岳形成有效进攻后没有采取关门的防守方法，没有导致事故。
5. 主动规避事故案例视频：万金存躲避刘洋  
在10号弯道，万金存在刹车区速度无法降低的情况下，为了躲避碰撞而采取转向避让。
6. 超车案例视频：江腾一超越欧阳  
形成有效进攻后，也给防守车辆预留空间。

处罚：涉及违反车手行为的处罚为：当站或当回合决赛中通过维修区或在决赛成绩中累计 60 秒罚时，并在下站比赛决赛中退后 5 个发车位。中国量产组中退后 5 个发车位以分站赛计算，第一回合的处罚只计算罚时，不在第二回合中退后 5 个发车位。

## 二、 第二分站赛情况介绍：

1. 赛道长度：4.318 公里。
2. 第一发车位：左侧。
3. 维修区限速：60 公里。
4. 发车练习：在维修区出口不设专门练习发车位。需要练习发车的车手应在确保其他车手和人员安全且不阻挡后车离开维修区出口的前提下在维修区出口限速解除线内进行练习。在维修区上不得摆动暖胎和练习发车。
5. 发车线和终点线不是同一条线。
6. 控制线为终点线，也是终点方格旗的位置。
7. 黑旗、黑白对角旗和故障旗及上述旗语号码牌在终点台出示。
8. 红旗线即发车线和维修区出口限速解除线。
9. 维修区入口分割线：维修区入口有一条 150 米的赛道分界线，从赛道返回维修区的赛车必须提前靠近赛道右侧，且不得跨越此线。如果下雨，维修区入口未限速位置会有积水，请所有车手控制合理速度。
10. 维修区出口分割线：维修区出口有一条 200 米的赛道分界线，目的是从维修区离开的赛车不得跨越此线以确保安全，同时在赛道上经过维修区出口的赛车看到离开维修区出口的赛车即将完成分界线时应该同样采取减速和避让的动作。
11. 维修区出口和赛道交接的赛道部分右侧有一条虚线，这条虚线是给赛道的车手标志赛道右侧边界的标志。特别是在发车的过程中，防守的赛车必须预留一个车身宽度的起点从这条虚线开始计算。
12. 第一条安全车线：位于维修区入口处。
13. 第二条安全车线：位于维修区出口处。
14. 发车灯为 5 盏红色信号灯。常亮的黄色信号灯为退出发车程序信号灯。
15. 珠海站比赛的自由练习和排位赛称重规定为了完整统计各赛车表现力，将采取全部称重的规定。即在自由练习和排位赛中，赛车每次返回维修区时必须进入称重区称重，因此请各车队做好相应的车队战术调整。
16. 称重路线为：返回维修区的赛车进入车检区，直接前往磅秤称重，然后行驶至停机坪掉头，从没有磅秤的车检车间穿过称重区后从车检区返回维修区。
17. 封闭停车场位于车检区后侧的直升飞机停机坪处。
18. 排位赛过程中，称重结束的赛车如果不再继续进行排位比赛，直接进入封闭停车场。
19. 安全车为白色福特蒙迪欧致胜，医疗车为白色福特翼虎。
20. 安全车在编队圈和决赛第一圈比赛时在 10 号弯和 11 弯右侧介入位置（T11 正对面），在必要情况下，安全车将带队通过维修区。其余时间，安全车将停在维修区出口。
21. 安全车完成介入工作后将在 11 号弯前关闭警灯，关闭警灯后，安全车将于当圈返回维修区。

22. 安全车关闭警灯后，头车可以控制车队速度，但不能给后面赛车带来危险或影响其恢复发车。
23. 所有赛车将在安全车返回维修区后，自己赛车通过控制线后才可以超车。
24. 请在4号弯道出弯位置安装了广告牌以提示车手注意按照规定路线行驶。
25. 决赛比赛距离：
  - a. 超级量产组：决赛距离14圈。决赛距离的75%为11圈
  - b. 中国量产组：第一回合决赛距离6圈。决赛距离的75%为5圈  
第二回合决赛距离5圈。决赛距离的75%为4圈

### 三、 本赛比赛特殊情况：

1. 比赛日程表有变化请查收公告；
2. 从本站比赛开始，中国量产车组颁奖程序规则进行了调整。应厂商要求，两回合比赛结束后，两回合厂商杯和俱乐部杯和车手杯前三名车手均参加颁奖仪式。
3. 应电视台直播需要，中国量产车组第二回合结束后（以第一台赛车经过终点方格旗后），立即开始超级量产车组颁奖仪式。请超级组获得前三名的车手和厂商杯俱乐部杯代表在颁奖台前集合。
4. 车手会后，请所有车手立即前往称重区称重。
5. 应本站比赛开幕式的要求，超级量产车组的赛车将在开幕式前进入发车位。在开幕式结束后，直接开始编队圈。
6. 不是CTCC比赛期间，包括所有其它项目的练习或比赛，所有CTCC工作人员必须留在维修车间内。
7. 本站比赛将有三名外卡车手报名参加超级量产车组比赛。因为外卡使用的是未在中国汽联注册的车型参加比赛，因此不积分，不参加颁奖仪式。
8. 本站比赛依然设立推广商车手签字活动，请被通知的车手准时参加签字活动。
9. 参赛赛车必须检查大会广告是否粘贴牢固。脱落大会广告的赛车将被要求返回维修区或者不允许离开维修区。
10. 车手应本着对自己安全负责的态度，自己检查护网脱钩是否工作。

### 四、 中国量产车组第一回合如果出现红旗情况：

1. 如果在第一回合决赛过程总出现红旗，所有赛车见到红旗后，减速并返回发车区，且停在发车位上。
2. 所有赛车返回发车位后，每个车队只得有一名维修技师进入发车区。其工作只得包括三项内容：1. 帮助发动机熄火的赛车通过外部电力再次启动。2. 从赛车外部（不得打开发动机舱盖）帮助发动机舱降温。3. 帮助车手通过风扇降温。
3. 进入发车位的车队技师不得对赛车进行任何维修和加固及调整工作。
4. 车手可以打开车门，但不得离开赛车。
5. 发车员将在所有赛车进入发车位后进入发车区，安全车此时打开闪烁的黄色信号灯从维修区出口进入赛道。在得到发车员的手势之后，领

先赛车之前的赛车跟随安全车进入赛道，并停入正确的发车位。在这种情况下离开发车位的赛车必须清楚在赛道上正在处理事故，车手有义务确保行驶安全和处理事故的工作人员安全。安全车在所有赛车进入正确发车位后停在领先赛车之前，并保持闪烁的黄色信号灯。

6. 确认所有赛车的停车顺序和红旗出示前两圈的成绩相符后，安全车离开发车位。发车员将先放行第二回合第一发车位的赛车跟随到安全车后，然后顺序放行赛车。
7. 安全车带领一圈后返回维修区，绿旗开始比赛。

文件编号：

张 涛  
赛事总监  
安全代表

日期：2014年5月9日

以下描述是为了更加细化中国房车锦标赛比赛中的车手行为。作为中国房车锦标赛运动规则第 20 条款的补充部分而制定的违规参考标准。

## 总则

上赛季的任何车手处罚不累计入本赛季任何分站比赛中执行。凡是在比赛中涉及的违规行为将先进行赛事仲裁委员会听证调查程序，根据违规情况，结合中国房车锦标赛运动规则和以下参考标准给予相应处理。针对下列描述的碰撞事件处罚标准不得低于上赛季同类事故的处罚标准。

赛事仲裁委员会有责任和义务将没有被描述再本文中的其它类型违规行为在赛后补充至本文件。

## 细则

### 1. 接近弯道和直线部分的防守和进攻细则

- 除了的发车和最后冲刺阶段（从最后一个弯道至终点控制线的区域），其余比赛时间不允许使用挤压作为防守行为。挤压是指两车车体有交集部分时的变向阻挡行为。

- 当前车进入弯道前的刹车区，该赛车不得再改变行驶路线，否则将被视为挤压行为。被视为挤压行为的超车将受到赛事仲裁委员会的处罚

- 如果车手从相对于排位赛竞赛路线的内线入弯，被视为进攻行为。他必须在进入排位赛竞赛路线的刹车区前已经位于内侧进攻路线上，当其赛车和前车的车体构成重叠后视为形成有效进攻（即使未抵达有效进攻位置），进攻车手不得改变进攻路线或者为扩大入弯行驶空间而改变行驶方向。

- 当某车手在上一个弯道的出弯速度明显失去优势时，在弯道后的直线赛道部分，该车手可以保持在其正常的行驶路线上，且不得通过挤压的阻挡方式妨碍进攻车辆超越。在进攻车辆和防守赛车车体没有发生重叠的情况下，前车可以参照《中国房车锦标赛比赛规则》第 20.3 条款和 20.4 条款进行变线防守。

- 无论在赛道直线部分还是弯道部分，一旦两台赛车车体出现重叠，慢车应为进攻的车手预留足够的进攻空间。此时，处于进攻位置的赛车也必须为被超越的赛车在赛道上预留足够的行驶空间。足够的行驶空间是指赛车的四个车轮必须完整保留在赛道两侧的白线以内。慢车如果通过挤压行驶路线的方式导致进攻车辆失速而丧失超车优势将被视为违规行为。进攻的赛车也应该确保在超车动作安全。

- 决赛的最后两圈比赛中，允许防守车辆改变失速后的行驶路线，通过挤压的形式进行防守。无论是进攻车辆还是防守车辆即使在最后两圈比赛中也必须为对手保留足够的形式空间。

## 2.入弯的进攻和防守细则

- 在入弯中，如果进攻车辆的车头已经抵达了防守车辆的 B 柱，视为形成有效进攻。此时，防守失败的赛车不得通过挤压的动作继续防守，两车均不得再改变进攻和防守的行驶路线。
- 原则上，进攻车辆必须确保超车行为的安全，但在没有形成有效进攻的情况下，前车可以不给后车预留进攻空间。
- 进攻的赛车如果没有抵达前车 B 柱的位置，不被视为行程有效进攻，不得改变入弯路线。必须减速将路权让换给前车，以确保两台赛车的安全。否则将受到仲裁委员会处罚。
- 在刹车抱死的状态下，即使后车进入了前车的 B 柱位置，也不被认为形成合理进攻。抱死的赛车只能维持赛车向正前方行驶的状态，以调整赛车的失控状态。因此产生的一切碰撞由抱死的赛车承担责任，并接受赛事仲裁委员会的处罚。

## 3.出弯的进攻和防守细则

- 当出弯后赛道为直线部分时，允许在出弯后两台赛车侧面车体接触，这种碰撞是为了保持出弯的速度，但不得通过车体接触迫使对方赛车改变方向，且必须给进攻车辆预留足够空间
- 从后部将前面的赛车在出弯时推搡失控的行为属于过当进攻。在没有造成任何赛车失控结果的情况下，允许在出弯过程中，前后赛车的前后保险杠轻微车体接触。从后部将前车推离其行车路线的行为被视为过当进攻。

## 4. 被套圈的赛车让车细则

- 当领先的赛车接近被套圈的赛车时，被套圈的赛车必须在第一时间给快车让出竞赛路线。不遵守让车对一点呢过的被套圈赛车将受到赛事仲裁委员会处罚。
- 当领先的赛车完成套圈超越后，被套圈的赛车依然可以和领先的赛车竞争。