**赛事规则**

**1.小车手须知：**

练习时请行驶在正确的赛道内。何为正确？赛道的白线既是赛道的边界。四轮必须有一侧的轮胎应在赛道白线内,四轮出白线既为出界（CUT），正赛中的CUT一经车手投诉或赛会发现，会有相应的处罚，请广大模拟车手遵守。

练习时可通过等待界面进行聊天、等候op管理员的公告。请注意聊天言行。禁止辱骂、涉黄、政治言论、对他人人身攻击等不文明行为。

1.1《关于套圈和让车》：先来说一下套圈的概念，当同等条件下起步，前车飞驰几圈后出现在了你的后面并且即将超越你时，可以定义为套圈的初步阶段。接下来就是如何执行让车了。首先在赛道行驶，总免不了速度上的差异，有可能这个赛道你初次练习，而别人可能已经练习了上百圈。对赛道的理解不熟悉，会造成圈速上的巨大差异。在此会产生一个问题——那就是套圈与被套圈。先来说一下被套圈如何让车：当你行驶在赛道上，通过左下角的小地图可以发现，每一圈后车与你的距离都快速缩短，预计马上就可以超越你时，当你发现后车已经在你身后很近的距离时，请不要慌张！松开油门，让出正常行车线 ，在等后车安全超越你后，方可回到行车线继续行驶。在此过程中禁忌突然刹车，你的这一举动会让后车措手不及，极有可能引发事故。在同等条件下的高速行驶中，你松油门的速度变化，是非常明显的。尽量在直道上让车。弯道让车尽量选择在出弯时进行，你可以选择出弯延迟加油这一动作，并且让出行车线，让后车正常出弯。切记！让车行为请在3个弯道内完成。禁止任何形式的阻挡和违规让车行为，否则后车有权向赛会投诉，并有可能会接受相应的赛后处罚。接下来说套圈如何超车，正常情况下当你接近前车时，前车会执行上述的让车行为，那么你只需判断好对方是否开始减速，继续走你的行车线，确保超越前车时干净利落。上述就是套圈与被套圈的事项。

1.2《如何安全的暖胎》：在练习赛及正赛中，都带有暖胎圈。听起来很简单，确实说难也不难。但是有几个注意事项，如能遵守，就能安全并且有效的执行暖胎。首先等系统讯号，当左下角提示：Start Formation 时，依次按照排位顺序，等前车起步以后，跟着前车开始你的暖胎圈。在此过程中禁止超车和过慢行驶，一般以正赛70%的速度行驶为宜。只有在最后一弯确保后车在安全距离的情况下可以大力刹车及烧胎，其余赛道上任何位置都禁止紧急刹车及烧胎行为。

1.3《如何寻找正确的发车位》：当你进行完一次成功的暖胎圈后，按理是在前车的后面一个位置发车，但是暖胎中往往会有意外发生。前车可能因为别的因素落在了你后面（例如事故、暖胎过度失控、过度的紧急刹车），此时你不需要紧张。当你正常行驶到起跑位置时，注意发车位上的红色框。这个框就是你正赛起步的发车位，请停在框内等待后车全部完成暖胎圈后，整个暖胎圈流程就算完成。

1.4《如何正确起步》：通常来说，一个良好的起步在正赛中发挥着非常重要的作用。那么如何正确且不犯规呢？在信号灯亮起、熄灭或者全部绿色之前，请确保你的车在发车位上纹丝不动。尤其是带有坡度的发车位，当你初次比赛因紧张而忽略这一事实后，在你轰油门过程中车辆会有前后的滑动，当超过一定的距离时，系统会自动判定DQ或者进维修站处罚。因此请确保发车前，不要因为小失误而毁掉你的整个比赛。

1.5《何为维修区起步》：维修区起步顾名思义，就是因某种原因无法正常加入正赛发车位的车辆（例如接受上一场处罚的违规车辆、视比赛类型最快圈速未达标的车辆或者未赶上排位赛的车辆等），需要在暖胎圈结束时驶入维修区，排在维修区的出口线内。通常在起步开始以后，等待维修区出口的信号灯变绿，方可开始你的比赛。在有些赛道中，维修区会没有信号灯提示，此时应该等待正赛发车车辆的最后一辆车通过第一弯后，方可开始你的比赛。

1.6《如何接受处罚》：当你因赛事中的各种违规行为而接到系统判定处罚时，画面左上角会提示处罚的内容（例如通过维修区、维修区停站30秒处罚、DQ等）。请按照赛事规则接受相应处罚，具体处罚内容的执行和翻译请参照竞技规则。

1.7《进行排位赛》：根据排位赛时间，排位赛通常为5圈左右，但是需要注意的是这5圈中包含了维修区出发的一圈绕场圈。所以从出场后开始通过终点线的机会只有4次，也就是5圈的排位赛你能正真做出有效成绩的圈数为4圈。新人往往会把注意力集中在排位成绩上而忽略了左上角的格子旗标示。超过5圈的排位圈数系统会自动记录DQ。所有排位成绩会取消。当完成5圈的排位后你可以正常绕场一圈并驶回维修区或者直接按ESC退回维修区。切记不可再次通过终点线。排位赛通常为15分钟，当你发车较晚并且所剩余时间不足的时候，例如你只跑到第三圈，时间还有30秒，但是只要你在这30秒内可以通过终点线，那么你可以继续跑下一圈的排位赛并且计入有效成绩。这一点往往会被很多新人忽略。

1.8《如何加入正赛》：经过紧张的排位赛后，一般会有5到10分钟的缓冲时间。在此时间内可以调整一下自己的状态，但是最重要的就是——设置好符合比赛的油量和加载调教，确保比赛的万无一失。完成以上内容后等候比赛开始，当比赛圈数已经显示出来的时候，你会发现屏幕右下角会有一个30秒的倒计时，此时你应该在30秒内进入发车位就绪，否则超过30秒就无法加入正常发车位起步了。

1.9《比赛中的一些攻防》：这是一系列很复杂的规则，在此不作一一列举，详见竞技规则：。在此简单概述一下模拟赛车和娱乐竞速的区别，首先大家要区分什么是模拟赛车，不同于以往的娱乐类竞速游戏。模拟赛车是需要在一个严谨、认真、公平、和谐的环境下才能真正体会乐趣的竞技型赛事。那么相较于以往的娱乐竞速游戏，你不可以在弯道中疯狂的顶撞对手从而达成超车目的，也不可以采取各种不符合比赛规则的手段从而提升自己的名次。想要获得好的成绩并且得到大家的认可，请在比赛中干净公平的争取胜利。你可以抓对手的失误抢占更好的出弯线路，可以利用对手不擅长的弯道进行超越，也可以抽头拼内线延迟刹车等等一切既符合规定又合理的战术来赢得胜利。我明白从娱乐类竞速游戏的爽快感转型为模拟赛车的严谨是一个短时间内很难可以克服的概念问题，但是我相信通过不懈的努力和自我约束，当你可以掌握各种技巧超越对手的时候，这一切获得的满足感是娱乐类竞速游戏无法给予的一种体验。

1.10《关于比赛中的事故》：通常来说比赛中会因为各种原因难免会发生事故，有内在外在种种因素造成，无论怎样你一定要记住，你还在比赛中，请尽量避免影响未发生事故的车手。试着想象一下你在驾驶真正的赛车进行比赛，一旦发生事故请优先考虑安全问题而非名次的高低，救回你的赛车并且再次踏上比赛的进程，你才可能冲过终点线，一旦因为事故消极懈怠而引发二次事故的话，对你来说可能彻底失去了比赛的机会，对他人来说可能因为你的不努力而白白损失了一个较好的名次，请换位思考。任何一个世界冠军都会面临事故问题，发生了，就心平气和的接受并反思，也有可能这个事故不是你的原因，不必埋怨对方。一个拥有心胸开阔的车手才能站在领奖台上接受众人的祝贺，不是吗？

1.11《如何正确的回到赛道中》：在比赛中会因为事故、失误进而偏离赛道。那么如何正确且安全的回到赛道中呢？首先切记无论与否，你都不能倒车回到赛道上，哪怕只需要倒一点点就可以回到正常行车线，也请你向前行驶掉头回赛道。众所周知，真车大部分事故是因为后视镜盲区而造成的，模拟赛车更是如此。纵使你技术再好，也请遵守这一点。其次，请确保不影响后方赛车的安全下驶回赛道，并观察后视镜有无来车，确认无误后方可驶向正常行车线进行比赛。一切回赛道中引发的事故，都将会受到赛会的惩罚。

1.12《如何报名赛事》：每一站的比赛都会通过赛事贴发布详细的比赛细节例如：赛道、车种、比赛时间、圈数、基本规则、排位方式等。自赛事贴发布后起，就可以进入“赛事报名”系统页面进行报名。为了更好的管理和规范比赛的公平性以及赛后的责任追溯，任何没有报名且不在参赛名单中的车手一律会由赛会核实并在比赛当天否决参赛资格。请各车手注意。

 1.13《如何获得赛后成绩速报》：通常在比赛结束后的当天，赛会会及时公布本次比赛的成绩，请注意相应赛事的板块。通常赛事速报会有排位成绩、全场最快单圈、杆位成绩信息、整场比赛概述、名次前后列表

以上就是上服练习的各种名次释义及规范，希望广大模拟爱好新手可以熟读遵守，在服务器上愉快的体验模拟赛车带来的魅力。

**2.赛事技术手册**

2.1. 排位赛

2.1.1. 排位方式

排位方式分为两种，根据比赛要求实施：a.限时自由排位，给定的时间内自由作成绩。b.超级排位赛，给定的圈数内作出成绩，最后一圈完毕前需手动按ESC返回pit区，否则会被系统自动DQ。

2.1.2. 排位非法获利

排位赛必须遵守cut规定，不得以任何形式获取不当的出弯优势，为下一个飞行圈获得尾速优势。一经查实将取消比赛成绩。

2.2. 发车

2.2.1. 发车方式

2.2.1.1. 发车方式有两种，根据比赛要求实施：静止发车与滚动发车

2.2.1.2. 静止发车——所有赛车在比赛开始倒计时结束后，从发车格起步，进行暖胎圈至返回发车格。返回发车格后，所有赛车在发车信号灯全部亮起至熄灭前处于静止状态，待发车信灯熄灭后后，视为比赛正式开始。

滚动发车——所有赛车在比赛开始倒计时结束后，从发车格起步，按照排位赛决定的发车顺序，按单列或双列，在不超过规定限速的情况下进行编队圈（具体限速视具体赛事规则或赛会规定）。滚动发车正式起跑方式分为2种：视发车信号灯决定，所有赛车在发车信号灯全部亮起至熄灭前处于编队行驶状态，待发车信灯熄灭后后，视为比赛正式开始，所有车手允许解除限速及超越前车。视赛道标记决定，所有赛车在通过赛事规则或赛会规定的标记点前，处于编队行驶状态。每辆赛车在通过标记点后，视为开始比赛，通过标记点的车手允许解除限速及超越前车。

2.2.1.3. 暖胎圈和编队圈一般情况下禁止超车，车手需保持安全距离，同时也有义务保持车阵紧凑，保证与前车车距不大于5个车身的距离。在双列编队的状况下与同一排车辆保持至少半个车身宽度的距离。当某一车俩因其自身主观驾驶原因或客观原因（机械故障、失控、车辆受损等）与在其排位顺序前一位的车辆在暖胎圈的车距超过7个车身的距离时，此时该车辆视为非正常行驶车辆，在其后的车辆有权对该车进行超越。若当该非正常行驶车辆有能力恢复正常驾驶，必须尽快回到自己原有的发车编队位置，此时有权对排位顺序在其后的车辆进行超越。在回到原本发车编队位置后，视为恢复正常编队驾驶，不再允许超越。

2.2.1.4. 暖胎圈或编队圈因不按照相关规定而发生事故时，违反规定的车手负事故全责。造成一般事故，处罚程度1/5。如果发生严重事故导致前车退赛或者pit区发车，后车处罚程度3/5。若因未观察后方状况紧急刹车导致后车追尾，肇事者处罚程度1/5。导致后车退赛或者pit区发车，肇事者处罚3/5。暖胎圈后，归位准备静止发车时，失误导致其他车辆损坏者，处罚程度1/5；导致严重事故致他人退赛或严重损坏者，处罚程度3/5。

2.2.1.5. 赛会有权视具体比赛条件或状况改变比赛发车规则及形式，最终比赛发车形式以赛会最终决定方案为准。

2.2.2. 抢跑

在以下情况下，车手会被认为抢跑：

2.2.2.a 发车位置与排位位置不符，处罚程度1/5

2.2.2.b 在发车信号亮起前离开发车位，处罚程度1/5

2.2.2.c 静止发车时，在发车信号亮起前开始加速，处罚程度1/5

2.2.2.d 滚动发车时提前加速，或破坏队形，处罚程度1/5；若因此造成他人车辆损坏或他人退赛者，处罚程度3/5。若在RE后因此发生大规模车祸，处罚程度4/5。

2.2.3. 重新开始比赛（Re规则）

在以下情况下，赛事主管应终止发车并重开比赛（简称“Re”）：

2.2.3.a 参赛总数的1/3及以上车手无法完成暖胎圈

2.2.3.b 参赛总数的1/3及以上车手在发车后第一个计时区内发生事故无法继续比赛

2.2.3.c 参赛总数的1/3及以上车手未完成总赛程的15%

2.2.3.d 除以上情形外，在遇到特殊情况时，是否重开比赛的决定权归赛事主管所有。

2.2.3.e 每场比赛最多只允许进行一次重开比赛。

2.2.4. 中止比赛

由于意外造成比赛中止，该场比赛若：

2.2.4.a 未完成总赛程的15%，则在非网络问题的情况下按照2.2.3立即重新开始比赛；

2.2.4.b 未完成总赛程的15%，但由于服务器端网络问题短时间内无法立即重新开始比赛；或已完成总赛程的15%但未满总赛程的85%，则取消该场比赛。

2.2.4.c 已完成总赛程的85%，则提前结算比赛。

2.3. 冲线

2.3.1. 在完成比赛所规定的圈数或时间后，冲过终点计时线即被认为完成了比赛。

2.3.2. 在冲过终点计时线后，车手应慢速返回维修区（“回场圈”），不应于赛道上停留。违者处罚程度1/5。

2.3.3. 车手在冲过计时终点线后任何庆祝活动（如烧胎，画圈等）须于赛道缓冲区内完成，且不应对任何其他车手的回场圈造成影响。若对他人的回场圈造成影响，肇事者处罚程度1/5。若对被套圈车手的正赛圈造成影响，但无事故或轻微擦碰，不影响被套圈车手最终名次，肇事者处罚程度1/5，若发生严重事故或影响了被套圈车手最终名次，肇事者处罚程度3/5。

2.3.4. 任何车手不可冲过终点计时线两次。违者处罚程度1/5。

2.3.5. 任何车手冲线后，严禁故意冲撞其他赛车。违者处罚程度2/5。

2.4. 维修区

2.4.1. 车手在进出维修区时，不可穿越维修区入口和出口的白色引导线。违者处罚程度1/5。车手进入维修区时，须提前离开赛车线，并提前减速，以可控的方式进入维修区，若导致附近一起进入pit区车辆出现事故者，处罚程度1/5。若在准备进入pit区时，和正常行驶车辆（本圈不进入pit区车辆）发生轻微事故或影响了他人瞬时排名（例如恶意帮队友阻挡车辆等），处罚程度2/5。若发生严重事故导致他人退赛者，处罚程度3/5。

2.4.2. 车手在离开维修区时，须谨慎驾驶，避免与赛道上车辆发生冲突，若因此发生轻微事故但不影响他人继续比赛或影响他人瞬时排名者，处罚程度2/5。若发生严重事故导致他人退赛，处罚程度3/5。

2.4.3. 车手从赛车车头穿越维修区起始线起，至整辆车穿越维修区末尾线，均须遵守赛道的维修区速度限制。在自由练习，且赛道上人数较少时，也应当遵守维修区限速。正赛或排位赛，维修区超速且不按照系统指示接受pit区处罚者将会被系统自动DQ。

2.4.4. 车手在离开停车位，进入维修区通道时须谨慎驾驶，在确认不会与维修区通道车辆发生冲突时方可进入维修区通道。任何维修区通道的冲突，停站完毕离开停车位的车手负全责，处罚程度1/5。

2.4.5. 车手在维修区内仅可单排在维修区通道线内行驶，不可利用停车区超越前方车辆，且不可与其他车辆长时间并排。违者处罚程度1/5。

2.4.6. 在排位与正赛期间，不得在维修区的入口/出口停车或者使用过低的速度行驶，以免对其他车手造成安全影响，违者处罚程度2/5。

2.5. 防守

2.5.1. 车手在后车进行直道超车时，有权进行一次阻挡。一次阻挡定义为车手以阻挡为目的向某一方向转向。若进弯前或进弯时，后车前端达到本车后轮处或车身有更多重叠时，则不能在对手完成超越或者对手放弃超越前进行阻挡行为或对后车进行横向挤压，若因此造成后车严重车损且影响后车名次者，处罚程度2/5（若本车带有恶意且行为夸张则升1级处罚），若因此造成有1人退赛或影响2-3人名次，处罚程度3/5（若本车带有恶意且行为夸张则升1级处罚），若因此造成后方大规模车祸，严重扰乱比赛秩序和安全者，处罚程度4/5（若本车带有恶意且行为夸张则升1级处罚）。

2.5.2. 车手不可连续变线阻挡。在完成一次阻挡后，车手不可以阻挡为目的再次向反方向转向。若因此造成轻微事故但不影响后车名次者，处罚程度1/5（若本车带有恶意且行为夸张则升1级处罚）；若因此造成后车严重车损且影响后车名次者，处罚程度2/5（若本车带有恶意且行为夸张则升1级处罚），若因此造成有1人退赛或影响2-3人名次，处罚程度3/5（若本车带有恶意且行为夸张则升1级处罚），若因此造成大规模车祸，严重扰乱比赛秩序和安全者，处罚程度4/5（若本车带有恶意且行为夸张则升1级处罚）。

2.5.3 在排位赛时，车手不得对其他车手进行任何方式的阻挡。若发现后车快速接近，应让出线路，不得以作成绩为理由占用，不得以未发现来车为借口，违者处罚1/5；若在限时排位中因此发生事故，处罚程度2/5，若在超级排位中因此发生事故，处罚程度3/5。

2.6. 进攻

2.6.1. 车手在跟车时应主动保持自己能控制的车距，若因自己失误造成的顶撞前车，影响他人车况或影响他人名次，处罚程度2/5。若造成他人连续下降名次或造成他人退赛，处罚程度3/5。若造成大规模车祸，处罚程度4/5。

2.6.2. 车手在内线进攻时，对方正常转向入弯前若本车头未能达到前车后轮处，应主动放弃本次进攻，减速并保持与前车的可控安全距离，若因此造成前车严重车损且影响前车名次者，处罚程度2/5（若本车带有恶意且行为夸张则升1级处罚），若因此造成有1人退赛或影响2-3人名次，处罚程度3/5（若本车带有恶意且行为夸张则升1级处罚），若因此造成大规模车祸，严重扰乱比赛秩序和安全者，处罚程度4/5（若本车带有恶意且行为夸张则升1级处罚）。

2.6.3. 车手可以随时进行外线进攻，但不得挤压前车，若因此造成前车严重车损且影响前车名次者，处罚程度2/5（若本车带有恶意且行为夸张则升1级处罚），若因此造成有1人退赛或影响2-3人名次，处罚程度3/5（若本车带有恶意且行为夸张则升1级处罚），若因此造成大规模车祸，严重扰乱比赛秩序和安全者，处罚程度4/5（若本车带有恶意且行为夸张则升1级处罚）。

2.6.4. 在排位赛时，车手不得对前方水平相当的车手进行任何方式的进攻尝试，违者处罚1/5；若在限时排位中因此发生事故，处罚程度2/5，若在超级排位中因此发生事故，处罚程度3/5。

2.7. 并排

2.7.1. 并排标准为，后车前端达到前车后轮处。当双方或多车并排时，不得以破坏对手线路为目的挤压对方，直到其中一方超车完成，若因此造成对方严重车损者，处罚程度2/5（若本车带有恶意且行为夸张则升1级处罚），若因此造成有他人退赛处罚程度3/5（若本车带有恶意且行为夸张则升1级处罚），若因此造成大规模车祸，严重扰乱比赛秩序和安全者，处罚程度4/5（若本车带有恶意且行为夸张则升1级处罚）。

2.7.2. 若前方有车并排，本车可以在遵守2.6条的前提下进攻参与缠斗。除前两位缠斗者以外的参与者，若在车头前端超过其他车前端之前因抢占线路造成有1名缠斗者发生事故且影响排名，处罚程度2/5（若本车带有恶意且行为夸张则升1级处罚）；2-3名缠斗者发生事故，处罚程度3/5（若本车带有恶意且行为夸张则升1级处罚）。引起大规模车祸，严重扰乱比赛秩序和安全者，处罚程度4/5（若本车带有恶意且行为夸张则升1级处罚）。

2.8. 出界

2.8.1. 定义：出界定义为四轮全部在白线外（没有轮胎在白线内）。当出界可以帮助获得优势时，则定义为cut。

2.8.2. 以系统cut判断为基准，在一般情况下，系统没有判为cut的驾驶行为将视为合法。系统判定的cut则以系统判定为准，在系统漏判明显cut的情况下，将由赛会干事裁定该行为是否为cut。

2.8.3. 排位赛中出界：排位赛中cut。若失误出界，返回赛道需遵守赛道安全的内容，允许ESC返回pit重做成绩。

2.8.4. 每场赛事排位赛开始前，赛会将公布本场比赛赛道中的cut警示弯角，此类弯角的任何cut行为将视为非法。在cut警示弯角的任何cut行为，在不被系统判为cut的情况下，仍将被视为非法。

2.8.5. 正赛中，允许失误造成的瞬时出界，但不得在该情况中获利，违者仍视为cut。不允许3个弯角及3个弯角以上的瞬时cut，违者视情况罚时。不论任何理由，每六次系统判定的cut，最终成绩罚时15秒（或系统自动判罚通过维修区），可无上限累加并视情况违者处罚1/5。若因失误造成整车严重偏离赛道的出界，需遵守2.10失控的内容。不允许出界超车，若为了避免赛车失控或避免事故而出界，返回后应在3个弯道内主动交还位置给正常比赛的被你出界超掉的车辆。若3个弯道内拒绝交还位置，处罚程度2/5。若恶意利用出界超车且3个弯道内不归还位置者，处罚程度3/5。若恶意出界超车同时引起事故影响他人排名或导致他人严重车损者，处罚程度4/5。因此造成大规模车祸，处罚程度5/5。（恶意出界定义为：只有出界才能通过的情况。）

2.9. 套圈

2.9.1. 若后车在超越前车后，领先前车一圈以上，且后车与前车距离近至足够进行超越时，适用套圈规则。

2.9.2. 在套圈规则下，前车将会被出示蓝旗。

2.9.3. 从第一次出示蓝旗起，前车须于三个弯道内，安全的主动允许后车超越。若超过6个弯道的长时间不让车，导致后车被快速追上或后车被超越，处罚程度2/5。

2.9.4. 在被套圈车辆明显快于套圈车辆的情况下，被套圈车手可选择反套圈，若在5个弯角内被套圈车手成功离开套圈车手的进攻距离，方可保持自己的位置。反之，则须依照规则，主动允许后车超越。

2.10. 失控

2.10.1. 车手在完全失去对车辆速度与轨迹的控制时，被判为失控。

2.10.2. 车手失控后，将丧失所有的赛道优先权。不得在赛车失控时尝试控车并保持在赛道上，若因此造成事故影响他人排名或造成他人严重车损，处罚程度2/5。若造成大规模车祸，处罚程度视情节轻重为3/5或4/5。

2.10.3. 车手失控后，可以选择退出比赛，也可以选择返回赛道继续比赛。

2.10.4. 失控车手返回赛道时，无任何优先权，须在不影响任何其他车手正常行驶的情况下返回赛道。若返回过程中造成事故影响他人排名或造成他人严重车损，处罚程度2/5。若造成大规模车祸，处罚程度视情节轻重为3/5或4/5。

2.10.5. 如赛车失控后位于赛车线上，车手在有后车的情况下应保持静止，以便后车安全的躲避。因移动造成事故影响他人排名或造成他人严重车损，处罚程度2/5。若造成大规模车祸，处罚程度视情节轻重为3/5或4/5。

2.10.6. 受事故损坏车辆在以低于正常比赛速度返回维修区时，无任何赛道优先权，须安全主动允许所有车辆进行超越。若返回过程中造成事故影响他人排名或造成他人严重车损，处罚程度2/5。若造成大规模车祸，处罚程度视情节轻重为3/5或4/5。

2.11. 线上赛事特别规则

2.11.1.排位赛或者正赛期间，服务器延迟（ping）经常性大于400ms以上的选手将被移出服务器。

2.11.2.排位赛或者正赛期间，持续停在行车线上的选手将被移出服务器。

2.12. 赛事主管

赛事主管为赛会指派的赛事官员。赛事主管的责任为：

2.12.1. 对资格排位赛，排位赛和正赛的监督和管理，确保各项目按时开始，并在特殊情况下有权对赛事开始时间进行修改。

2.12.2. 叫停任何违反竞技规则的车手

2.12.3. 在赛事违反竞技规则，或无法安全继续的情况下，暂停或终止项目

2.12.4. 控制发车

2.12.5.（在使用配重的赛事中）对配重进行控制

2.12.6. 比赛成绩的记录、检查和发布。

**3.判罚与仲裁：**

3.1. 判罚方式

3.1.1. 任何判罚由赛会负责，分为主动判罚和被动判罚

3.1.1.1. 赛事主管在赛事过程中或赛事后在无投诉的情况下对任何违规的判罚，以及所有的非赛事判罚称为主动判罚

3.1.1.2. 任何由投诉所引发的，经过仲裁后决定的判罚为被动判罚

3.1.2. 判罚采取案例制。一切判罚决定基于判罚前例库，由赛会投票决定判罚的结果。

3.1.3. 所有主动与被动判罚结果将公示，并录入案例库中。

3.2. 投诉

3.2.1. 从赛事冲线后，至赛事冲线后24小时（精确到小时），为赛事投诉期。所有投诉须在投诉期内完成。

3.2.2. 如投诉为非赛事投诉，无投诉期限。

3.2.3. 投诉应遵循附录中的投诉模板。

3.2.4. 每次投诉仅可针对一名车手（或赛事官员）。若车手需对多名车手（或赛事官员）进行投诉，须分别对每一位车手进行一次投诉。

3.2.5. 投诉期结束后，所有投诉将由赛会进行调查。调查结果会于72小时内公示。

3.3. 上诉

3.3.1, 任何被判罚车手有权向赛会提出上诉。上诉仲裁权为当场赛事的参与者（个人或组织）所有，任何人不得阻碍他人申请上诉仲裁。

3.3.2, 未被判罚车手不可替代被判罚车手进行上诉。

3.3.3, 多位车手不可联合上诉。

3.3.4, 从投诉或主动判罚发布后，至发布后48小时（精确到小时），为上诉期，所有上诉须于上诉期内完成。

3.3.5. 上诉期结束后，所有上诉将由赛会进行调查，调查结果于72小时内公示。

3.3.6. 赛会对任何调查结果拥有最终解释权

**4.处罚：**

4.1 训诫（书面警告）：该处罚适用于未足以判处轻度处罚的驾驶行为。（1/5）

4.1.1.后车多次撞击前车，造成前车轻微损伤或没有造成损伤，未致使前车丢失优势

4.1.2两车攻防的情况下，前车挤压后车，致使后车被轻微碰撞或被挤出赛道, 但是未发生严重失控，同时未被后面其他车辆超越

4.1.3多次在同一弯道、或赛会明确要求不能离开赛道的位置离开赛道，未获得优势

4.2.竞技轻度处罚（2/5）

4.2.1 两车攻防的情况下，后车碰撞前车，致使前车丢失优势，但是未被其他车辆超越 (后车罚时5秒)

4.2.2 超过一次变线防守, 但是未造成危险情况 (前车罚时5秒)

4.2.3 发生其它任何可能导致竞技轻度处罚的情况，由赛会商议决定（训诫或罚时5秒）

4.3竞技中度处罚（3/5）

4.3.1 排位或正赛过程中，在进入或离开维修区时压过维修区引导线 (罚时15秒或正赛通过维修区处罚)

4.3.2 单一车辆正常驾驶时从维修区引导区入口驶入后又驶出引导区（罚时15秒）

4.3.3 两车攻防的情况下，后车撞击前车，致使前车发生救车行为并且被超越 (罚时15秒)

4.3.4 两车攻防的情况下，前车挤压或撞击后车，致使后车完全被挤出赛道外，或减速被后方其它车辆超越，或被前车抛离3个车身长度以上 (罚时15秒)

4.3.5 两车并排时，故意挤压撞击对手，致使对手失控并且丢失车身位置 (罚时15秒)

4.3.6 在前车含有弯道优先权的情况下，后车撞击前车，致使前车被超越或丢失车身位置 (罚时15秒)

4.3.7 超过两次变线防守，或在刹车区匹配后车变线致使后车躲避或碰撞前车 (罚时15秒)

4.3.8 离开赛道获得优势、驶过路肩外的非赛道区域超越前车、开到远离赛道的位置抄近道超越前车，未让回位置 (罚时15秒)

4.3.9 发生其它任何可能导致竞技中度处罚的情况，由赛会商议决定（罚时15秒）

4.4竞技重度处罚（4/5）

4.4.1 引发致使对手赛车悬挂、空气动力组件、传动系统严重损坏等影响赛车性能的事故或碰撞 (罚时30秒)

4.4.2 在前车含有弯道优先权的情况下，后车撞击前车或撞击前车未遂，致使前车被超越，或位置下滑2位(含)以上 (罚时30秒)

4.4.3 在后车超车并取得弯道优先权的情况下，前车(被超车者)撞击后车，致使后车被碰撞者超越，或位置下滑2位(含)以上(罚时30秒)

4.4.4 在多车攻防时因强行攻防引发多车连锁事故（罚时30秒起）

4.4.5 发生其它任何可能导致竞技重度处罚的情况，由赛会商议决定 (罚时30秒起)

4.5.赛道安全处罚（5/5）

4.5.1 在维修区内超速（通过维修区处罚，停站处罚，黑旗）

4.5.2 维修区出入口、维修区内危险释放或挤压其他车手但未造成事故 (罚时15秒)

4.5.3 维修区出入口和维修区内挤压或撞击对手, 致使对手车辆损坏 (罚时15秒，视严重性可罚时30秒以上或黑旗)

4.5.4 排位赛中，在出场圈、冷却圈、回场圈未能给正在进行飞驰圈的车辆及时让出路线 (罚时15秒或正赛通过维修区处罚)

4.5.5 无视任何旗语，在黄旗、红旗、安全车出动时发生事故或随意超车，在蓝旗时长时间阻挡套圈车（罚时30秒或停站处罚，仍然无视处罚的直接给出黑旗）

4.5.6 危险返回赛道或无视逃生通道返回赛道，但是未引发事故 (罚时5秒)

4.5.7 危险返回赛道或无视逃生通道返回赛道，并且引发碰撞事故，致使被撞击赛车丢失优势，赛车机械损伤 (罚时30秒起)

4.5.8 主观故意引发1台（含）以上赛车出现事故 (罚时30秒)

4.5.9 在赛车正常、可控的情况下发生其他任何可能影响赛道安全的情况，由赛会商议决定（罚时5秒起）。

4.6行为举报：车手可在赛中和赛后对其他赛车的撞击、挤出赛道、危险驾驶、超出赛道范围(四轮出白线)、危险返回赛道等情况进行举报。

4.7取消处罚：适用于未造成赛车损坏（无任何部件脱落，损坏），未造成受害者名次大幅度下降（超过2位）的情况。肇事车手主动让回位置的，不予处罚。