

中華民國賽車運動規則

NATIONAL SPORTING CODE FOR MOTORSPORTS



中華賽車會
CHINESE TAIPEI MOTOR SPORTS ASSOCIATION

地址：台北市八德路四段 55 號 2 樓

電話：02-2764-5169

傳真：02-2764-5040

<http://www.ctmsa.org.tw>

(2003 修訂版)



2003 中華賽車會年度賽事曆

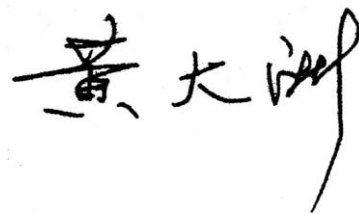
中華奧林匹克委員會

黃主席大洲 序言

中華賽車會為有效推動國內正規賽車運動之發展，依據國際賽車聯盟之授權，制定國內賽車運動規則，讓喜歡賽車運動的選手有規則可以遵循，讓大家在合理、公開、公正、公平的場地與規則中進行競技，不僅可以保障選手的安全，導正社會不良的飆車風氣，更可以提供青少年朋友一個健康的運動休閒活動紓解身心壓力。

依據國際賽車聯盟的章程，中華賽車會是台灣地區唯一被認可的國家級賽車會，在國際及國內都具有極大的影響力。「中華民國賽車運動規則」是中華賽車會依據最新的 FIA 及 FIM 賽制，加上國內沿用多年的本土賽例，請國內專家、教授研修擬定的比賽規則，提供各界一個遵循的方向及準則，讓賽車運動選手在公平安全的環境中競技。

中華賽車會在楊會長光榮兄領導之下，國內賽車運動的人口與風氣大幅增加，本人在此要對楊會長及中華賽車會全體同仁表示肯定與敬佩之意，並期待我國賽車運動風氣與成績水準能蒸蒸日上，中華賽車會會務圓滿順利。



2001年1月1日

中華賽車會

楊會長光榮 序言

「飆車」與正規的賽車運動表面上看來都是在開快車，然而最大的不同在於前者不接受任何法規的約束，而後者卻必須遵守較諸一般道路交通法規更為嚴謹的賽車運動規則來進行競技活動，如此一來賽車運動規則的重要性就顯而易見了。

由於賽車運動除了人的因素外，車輛的因素同樣重要，然而世界各地造車工業與用車文化的歷史在先進工業國家與開發中國家間有著明顯的落差，而為了維護比賽的公平公正性，規則的制訂就會因上述地區性的差異而容許有個別的差異，這是與一般運動規則的普世性適用有所不同。

至於造車工業日新月異的發展，新科技的發明亦不斷改變車輛的特性，賽車運動比賽規則亦必須隨著造車工藝的進步而修正，因此每年修訂或追加新的規則條文就有其必要性了。

國際賽車運動規則由 FIA 及 FIM 制訂，分別適用於汽車及機車的國際級比賽。依據國際賽車聯盟的章程，中華賽車會是台灣地區被認可唯一的國家級賽車會（ASN / FMN），獲得授權依據本土現況訂定國內之賽車運動規則，唯有依據此規則從事之賽車活動方為國際賽車聯盟所接受。

賽車運動具有潛在之危險性是大家所共知的，唯有嚴守規則方可提高其安全性。任何未依本規則進行之賽車活動，非但其公平及公正被質疑，其安全性更毫無保障，無法為國際賽車聯盟及中華賽車會所承認，實與非法飆車之行為無異。

「中華民國賽車運動規則」是中華賽車會依據最新的 FIA 及 FIM 賽例，並加上過去沿用多年的本土賽例，經多方的研討修訂出最新版之國內比賽規則，內容包括目前主流與非主流的多項汽機車比賽項目，務求在此規則下能使國內的賽車活動能更公平、公正與安全地進行，並且能與國際賽車運動接軌；希望所有參與賽車運動及支持賽車運動之各界人士皆能以此規則書為共同藍本，同心合力推動本土的賽車運動。



2001年1月1日

中華賽車會賽車運動規則法源依據

FIA / FIM GENERAL PRINCIPLES REGULATION OF MOTORSPORT

1. International regulation of motor sport

The Federation internationale de l'Automobile, hereafter termed the FIA shall be the sole international sporting authority entitled to make and enforce regulations for the encouragement and control of automobile competitions and records, and to organize FIA international Championships and shall be the final international court of appeal for the settlement of disputes arising therefrom; it being acknowledged that the Federation Internationale Motocycliste, hereafter termed the FIM, shall exercise the same powers insofar as vehicles with one, two and three wheels are concerned.

For matters relating to Karting, the FIA may on an annual basis delegate its international sporting power to any recognized body, the role of which is to supervise international karting activities of a sporting nature in strict accordance with this Code and the FIA regulations.

2. International Sporting Code

So that the above powers may be exercised in a fair and equitable manner the FIA / FIM has drawn up the present international Sporting Code (the Code). The purpose of this Code and its appendices is to encourage and facilitate international motor sport. It will never be enforced so as to prevent or impede a competition or the participation of a competitor, save where the FIA / FIM concludes that this is necessary for the safe, fair or orderly conduct of motor sport.

3. National control of motor sport

Each National Club or Federation belonging to the FIA / FIM, shall be presumed to acquiesce in and be bound by this Code. Subject to such acquiescence and restraint, one single Club or one single Federation per country, hereafter called ASN / FMN, shall be recognized by the FIA / FIM as sole international sporting power for the enforcement of the present Code and control of motor sport in its own country, dominions, dependencies, protectorates or colonies.

4. Sporting power in the dependencies, dominions, protectorates or colonies

If any one of the latter territories is represented directly on the FIA / FIM under the conditions foreseen in Article 4 of the Statutes, the control of the sport shall be exercised in that territory by its own ASN / FMN.

5. Delegation of sporting power

Each ASN shall have the right to delegate the whole or part of the powers conferred by this Code to another, or several other Clubs of its country, but only after obtaining the prior approval of the FIA.

6. Withdrawal of delegation

An ASN may withdraw the delegation of its powers provided it notifies the FIA of such withdrawal.

7. National competition rules

Each ASN / FMN may draw up its own national competition rules which will compulsorily be sent to the FIA / FIM.

FIA / ASIAN ZONE

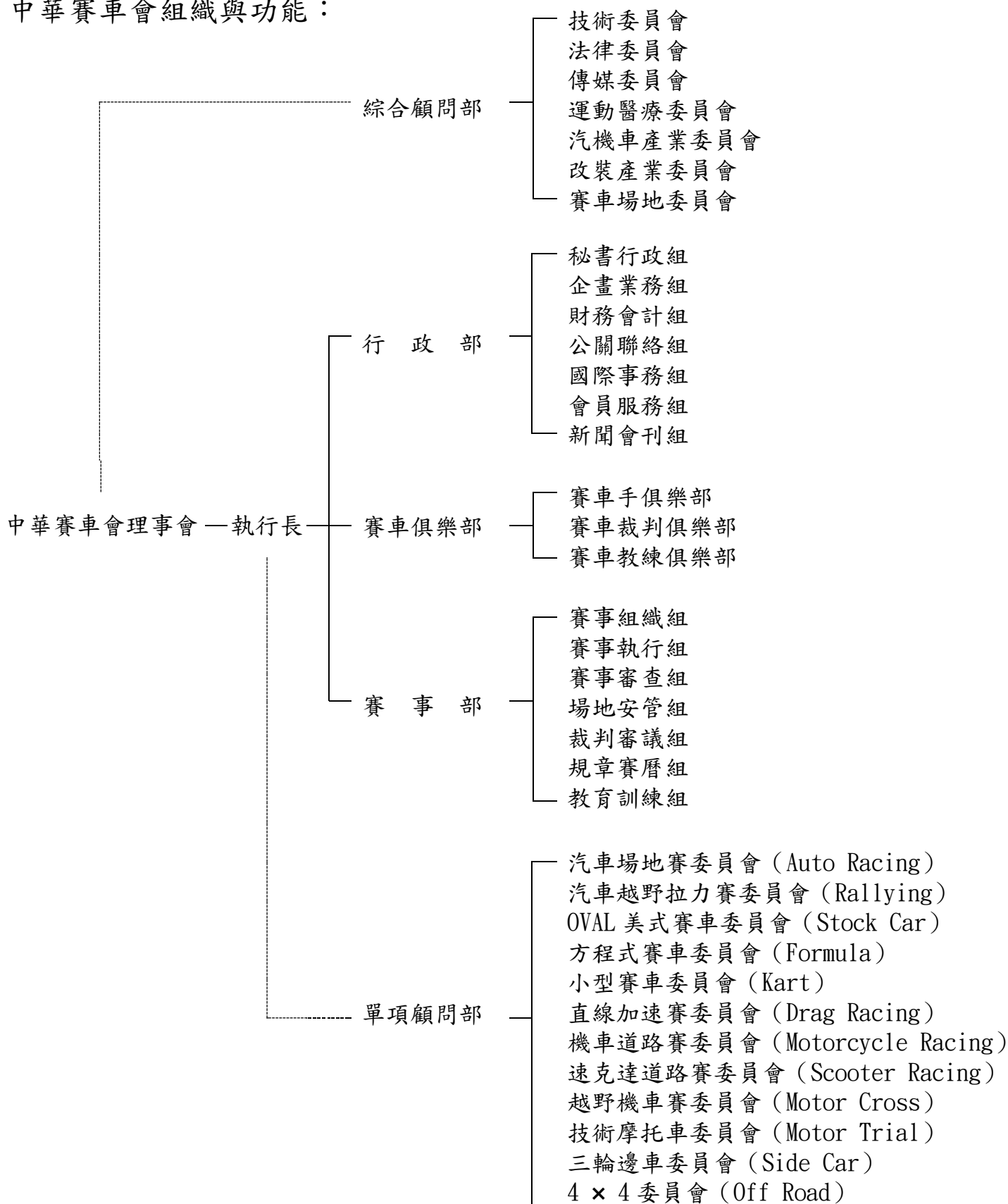
亞洲汽車聯盟

- ★ Federation of Automobile Sports of China (FASC)
- ★ Hong Kong Automobile Association (HKAA)
- ★ Motorsports Association of India (MAI)
- ★ Ikatan Motor Indonesia (IMI)
- ★ Japan Automobile Federation (JAF)
- ★ Korea Automobile Racing Association (KARA)
- ★ Automovile Clube de Macau China (APMC)
- ★ Automobile Association of Malaysia (AAM)
- ★ Mongolian Auto Motorcycle Sport's Federation (MAMSF)
- ★ Philippine Motor Association (PMA)
- ★ Singapore Motor Sports Association (SMSA)
- ★ Ceylon Motor Sports Club (CMSC)
- ★ Chinese Taipei Motor Sports Association (CTMSA)
- ★ Royal Automobile Association of Thailand (RAAT)

ASIAN MOTORCYCLE UNION (UAM) 亞洲機車聯盟

- ★ Chinese Motor Sports Association (CMSA)
- ★ Hong Kong Automobile Association (HKAA)
- ★ Federation of Motor Sports Clubs of India (FMSCI)
- ★ Ikatan Motor Indonesia (IMI)
- ★ Automobile & Motorcycle Federation of I.R Iran (MAFIRI)
- ★ Motorcycle Federation of Japan (MFJ)
- ★ Korea Motorcycle Federation (KMF)
- ★ Kuwait International Automobile Club (KIAC)
- ★ Automovel Clube de Macau China (ACMC)
- ★ Automobile Association of Malaysia (AAM)
- ★ Mongolian Auto Motorcycle Sport's Federation (MAMSF)
- ★ National Motorcycle Sports & Safety Association of Philippines
(NAMSSA)
- ★ Singapore Motor Sports Association (SMSA)
- ★ Federation of the Motorcycle Sports in Sri Lanka (FMSSL)
- ★ Chinese Taipei Motor Sports Association (CTMSA)
- ★ Federation of Motor Sports Clubs of Thailand (FMSCT)
- ★ United Arab Emirates Motorcycle Club (UAEMC)

中華賽車會組織與功能：



基本規則 GENERAL REGULATION

- 第1章 賽車運動之行政 MOTOR SPORTS ADMINISTRATION
- 第2章 參與賽車運動者之資格 PARTICIPANT ELIGIBILITY & LICENSES
- 第3章 賽事之組辦 ORGANIZATION OF COMPETITIONS
- 第4章 賽事工作人員 RACE OFFICIAL
- 第5章 賽車裁判制度 RACE MARSHAL
- 第6章 賽車教練制度 RACE TUTOR
- 第7章 比賽車輛分類 RACE VEHICLE CATEGORY
- 第8章 賽車之安全裝備 RACING SAFETY
- 第9章 賽車手場地競賽之基本規範 CONDUCT ON TRACK
- 第10章 汽車場地賽基本規則 REGULATION OF CAR CIRCUIT RACING
- 第11章 汽車 OVAL 跑道賽基本規則 REGULATION OF OVAL STOCK CAR RACING
- 第12章 汽車拉力賽基本規則 REGULATION OF RALLYING
- 第13章 直線加速賽基本規則 REGULATION OF DRAG RACING
- 第14章 小型賽車競賽基本規則 REGULATION OF KARTING
- 第15章 道路摩托車賽基本規則 REGULATION OF MOTORCYCLE ROAD RACING
- 第16章 越野摩托車賽基本規則 REGULATION OF MOTOCROSS
- 第17章 技術摩托車賽基本規則 REGULATION OF TRIAL
- 第18章 違規與罰則 PENALTIES
- 第19章 抗議 PROTESTS
- 第20章 申訴及上訴 APPEALS
- 附 錄 賽事執行人員工作要點 WORKING GUIDE FOR MARSHALS

賽車運動之行政(MOTOR SPORTS ADMINISTRATION)

1-1 汽車競賽之國際管轄

國際汽車聯盟 (FIA) 是國際汽車運動之最高管轄機構，任何有關國際汽車比賽事宜、紛爭、規則之制訂及最終審判裁決均屬 FIA 之權責。

1-2 機車競賽之國際管轄

國際機車聯盟 (FIM) 是國際機車運動之最高管轄機構，任何有關國際機車 (二輪或三輪) 比賽事宜、紛爭、規則之制訂及最終審判裁決均屬 FIM 之權責。

1-3 國際賽車運動法規

FIA 與 FIM 分別依其權責以公平及公正之原則制訂國際汽車運動法規及國際機車運動法規，以供國際比賽之依據，其修訂版每年更新一次。

1-4 賽車運動之國內管轄

1-4.1 FIA 授權每一國家一個車會為加盟會員，負責管理其國內所有汽車運動，並代表該國參與國際賽車事務。一個國家只能允許一個國家汽車賽車會 (ASN)，是訂定該國國內汽車運動規則及核發國內及國際比賽執照之唯一單位。

1-4.2 FIM 授權每一國家一個車會為加盟會員，負責管理其國內所有機車運動，並代表該國參與國際賽車事務。一個國家只能允許一個國家機車賽車會 (FMN)，是訂定該國國內機車運動規則及核發國內及國際比賽執照之唯一單位。

1-5 中華民國賽車運動之國內管轄權

1-5.1 依據 FIA 章程 3.3 條款，中華賽車會 (CTMSA) 自 1998 年 10 月起是 FIA 所承認之國家賽車會 ASN，成為中華民國台灣地區汽車賽車運動之唯一管轄單位。

1-5.2 依據 FIM 章程 2-11 條款，中華賽車會 (CTMSA) 自 1997 年 10 月起是 FIM 所承認之國家賽車會 FMN，成為中華民國台灣地區機車賽車運動之唯一管轄單位。

1-5.3 中華民國行政院體育委員會是國內管理一切體育運動之官方單位；1997 年 9 月該委員會正式認可中華賽車會為國內推廣賽車運動之團體。

1-5.4 中華民國奧林匹克委員會是國內管理國際奧委會 IOC 所承認之各單項運動團體；1998 年 9 月該委員會正式承認中華賽車會為國內唯一賽車單項運動協會，負責國內一切機車及汽車比賽事宜，並代表中

中華民國以 CHINESE TAIPEI 名義參與國際賽事。

1-6 國內比賽規則之制訂與執行

- 1-6.1 CTMSA 根據 FIA 與 FIM 之授權，以公平公正的方式並參考國內之現實環境制訂國內之汽、機車比賽規則，其基本精神仍以 FIA 及 FIM 之母法為歸依；所有經 CTMSA 認可之賽事必須明示以 CTMSA 國內比賽規則為標準。
- 1-6.2 CTMSA 保留隨時修改國內比賽規則之權力，於必要時得隨時更改並經文字公告後馬上實施。
- 1-6.3 各主辦賽事單位可提出特別規則書以應不同賽事之需要，但必須經 CTMSA 審核後始得公告實施。
- 1-6.4 任何有關特別規則之修訂，仍須經 CTMSA 審核通過並經文字公告後始生效。
- 1-6.5 國內規則書如有不足之處，分別以 FIA 及 FIM 之 Sporting Code 所包含之精義為進一步解釋之依據。

1-7 國際比賽之規則

CTMSA 是中華民國台灣地區唯一具有資格主辦國際汽車及機車比賽之單位，其主辦之國際賽事必須以 FIA 或 FIM 之國際賽車規則為標準，並登錄於相關國際年度賽事曆中；其他國家之 ASN 或 FMN 於台灣地區組辦或與 CTMSA 合辦之國際賽事亦同。

1-8 加盟中華賽車會之社團、俱樂部及車隊之管轄

- 1-8.1 凡國內參與賽車運動之團體必須經 CTMSA 承認，並於加盟後始具有參加或主辦 CTMSA 所認可賽事之資格。
- 1-8.2 加盟 CTMSA 之社團必須具有內政部立案之社團證書，加盟之俱樂部必須具有經濟部立案之營利事業登記證書，加盟之車隊必須具有負責人之身份證明。
- 1-8.3 加盟之社團及俱樂部可向 CTMSA 提出申辦地區性或俱樂部性的賽事活動，並須以 CTMSA 之國內賽車運動規則為依據，提出其特別附則，經 CTMSA 審核認可後始可執行，其成績列入正式紀錄。
- 1-8.4 加盟之社團、俱樂部及車隊不得主辦或參加未經 CTMSA 認可之任何賽車活動，如經查證屬實將被處停權。
- 1-8.5 加盟之社團須經提出申請，經審核通過並繳納年度註冊費後始生效，其有效期限至當年度 12 月 31 日止。

1-9 賽車場地之認可與管轄

- 1-9.1 無論固定性或臨時性之比賽場地，必須先經 CTMSA 認可取得許可證

後始能在該地舉辦賽車活動。

1-9.2 固定性之賽車場必須向 CTMSA 提出認可之申請，經 CTMSA 實際評鑑後，依其安全性及適合性決定其可舉行比賽之車種、比賽性質及比賽層級，並簽發相應之賽車場認可執照。

1-9.3 已取得 CTMSA 核發賽車場執照之場地，其舉行之賽事必須為 CTMSA 認可監督之比賽，如違反此項規定，可能吊銷賽車場執照。

1-9.4 賽車場欲申請 FIA 或 FIM 之國際賽車場執照，依據 FIA 或 FIM 之規定，必須先取得 CTMSA 簽發之國內級賽車場執照始具申請資格，並必須經由 CTMSA 向國際賽車聯盟進行申請。

1-10 中華賽車會賽車俱樂部會員管理辦法：

1-10.1 凡認同本會宗旨熱愛賽車運動，年齡滿 16 歲以上之人士，均可加入本會賽車俱樂部為個人會員。

1-10.2 凡本會之賽事工作人員、裁判及教練均須加入本會賽車俱樂部為個人會員。

1-10.3 會籍有效期自加入日起算十二個月內為有效。

1-10.4 具有有效期內會籍之會員，始具參加本會正式紀錄性比賽之基本資格。

1-10.5 俱樂部會員可享有使用本會直屬場地使用之資格及各項相關之優惠

1-10.6 俱樂部會員每月均可收到本會發行之會訊刊物，提供各項活動資訊。

參與賽車運動者之資格(PARTICIPANT ELIGIBILITY & LICENSES)

2-1 主辦者(ORGANIZER)

必須為加盟 CTMSA 之社團、俱樂部始可申請主辦地區性及俱樂部性之賽事；全國性之比賽原則上由 CTMSA 主辦，或在特別情況下授權加盟之社團主辦；凡 FIA 或 FIM 所認可之國際賽事，CTMSA 是唯一的主辦者。

2-2 協辦者(CO-ORGANIZER)

除了加盟 CTMSA 之社團、俱樂部外，其他之社會團體、公司行號、政府單位皆可以協辦者名義與合法之主辦者協同組織賽事。

2-3 推廣者(PROMOTER)

凡具有推廣能力之單位或個人，皆可以推廣者名義，來協助合法之主辦者推廣賽事。

2-4 贊助者(SPONSOR)

實際以金錢或其他物質資源來提供贊助予合法之主辦者，協助達成賽事之單位或個人皆可成為合法之贊助者，惟與中華民國菸害防治法相抵觸者不適用。

2-5 場主(CIRCUIT OWNER)

以其私有之場地提供作比賽使用之個人或團體；作為提供場地予 CTMSA 認可賽事之場主，必須先為其場地取得 CTMSA 比賽場地認可証後始能進行賽事；場主亦可兼具主辦者、協辦者、推廣者或贊助者之身份。

2-6 競賽者(COMPETITOR)

凡報名參加比賽之車隊、車主或實際駕車上場出賽以車手身份參與賽事活動者通稱為競賽者；除國際錦標賽等特別賽事外，一般比賽毋須另外持有競賽者執照。

2-7 報名者(ENTRANT)

凡持有 CTMSA 賽車手執照或車隊執照報名參加比賽之個人或團體；報名者是以參賽之車輛為報名的單位，其參賽號碼屬於參賽車所有。

2-8 賽車手(DRIVER / RIDER)

凡持有 CTMSA 賽車手執照，以駕駛員或騎士身份親自上場出賽者謂之賽車手；以個人名義出賽之賽車手亦可同時成為報名者。

2-9 賽車手執照之分類 (RACER LICENSE CATEGOLY)

- ★ 汽車場地賽 (Car Circuit Driver)
- ★ 汽車 OVAL 跑道賽 (Oval Stock Car Driver)

- ★ 汽車拉力賽 (Rally Driver)
- ★ 競速賽 (Drag and Sprint)
- ★ 方程式場地賽 (Formula Driver)
- ★ 小型賽車場地賽 (Kart Driver)
- ★ 道路摩托車賽 (Motorcycle Road Race Rider)
- ★ 越野摩托車賽 (Motocross Rider)
- ★ 技術摩托車賽 (Trial Rider)
- ★ 道路速克達賽 (Scooter Road Race Rider)
- ★ 越野速克達賽 (Scooter Cross Rider)
- ★ 越野沙灘車賽 (Quad Racer)

2-10 賽車手執照之等級 (RACER LICENSE STATUS)

- ★ 預備級 (TEMPORARY LICENCE)：為嘗試賽車活動者臨時使用之準執照，僅適用於競速賽 (Drag and Sprint) 且限單次使用。
- ★ 新手級 (NOVICE LICENSE)：為入門者之初級證照，必須參加受訓課程，並通過考試後始得申請。
- ★ 全國級 (ALL NATIONAL LICENSE)：具備新手級執照並實際參加多次比賽，成績達一定標準者，始得申請換證，依車手程度分為 A、B 兩級。
- ★ 國際級 (FIA INTERNATIONAL LICENSE)
(FIM INTERNATIONAL LICENSE)
依 FIA、FIM 之國際比賽規章條件辦理，其必要條件為已具全國 A 級執照及比賽經驗豐富者。

2-11 執照之效期與吊銷：

凡持有 CTMSA 核發之各項執照，除預備級及國際單次有效證外，其他有效期均以年度計算至該年度 12 月 31 日止，期滿需換發；如持照者違反 CTMSA 之運動規則，視情節輕重，有可能被吊銷。凡持有 CTMSA 執照者若在國內參加未經 CTMSA 認可之賽事，或在國外參加未經 FIA 或 FIM 認可之賽事，其執照必然被吊銷。在公路非法飆車，經舉發查證屬實者，亦吊銷其執照。

2-12 出賽同意書 (VISA)

凡參加 FIA 或 FIM 認可之國際賽事，本國籍車手除了必須備有 CTMSA 核發之國際級執照外，無論有效期為單次或全年多次適用證，均應同時附有單獨為某一特定賽事而簽發之參賽同意書 VISA，該同意書必須由車手於兩週前持參賽報名表向中華賽車會個別申請。

2-13 海外參賽車手請領國際執照或出賽同意書之基本資格：

凡向 CTMSA 申請核發國際執照或 VISA 者，除了具備相關級別之比賽經驗證明外，必須持有效期內 CTMSA 賽車俱樂部會員證，始具申請資格。

賽事之組辦 (ORGANIZATION OF COMPETITIONS)

3-1 組辦賽事單位之資格

主辦者必須為加盟 CTMSA 之社團或俱樂部，已完成註冊手續，繳納年費並領有 CTMSA 核發之證照者始備申請組辦賽事之資格。

3-2 組辦賽事之申請

3-2.1 主辦者必須於比賽日前六週以書面向 CTMSA 提出申請。申辦全國性年度錦標賽系列賽事者必須於一年前之十月三十日以前提出書面申請；逾期申請將加倍收費。

3-2.2 未接獲 CTMSA 核發之組辦賽事許可證及未完成繳費手續者，比賽將禁止舉辦。CTMSA 有權在申請書上附加條件然後接受申請或退回申請。

3-2.3 任何申辦賽事之團體，如果未能依照 CTMSA 之要求或未依 CTMSA 國內比賽規則執行，則 CTMSA 有權終止其組辦賽事之認可或撤銷其日後再申辦賽事之資格。

3-3 申辦賽事之要件

申請之書面文件必須詳列下述各項資料

- ★ 申辦者名稱、負責人姓名、地址及電話。
- ★ 賽事之性質、日期及場地。
- ★ 賽事名稱及其特別規則書或補充說明。
- ★ 報名參賽表格
- ★ 賽事工作人員名單，必須含裁判長、競技長及計時長之姓名及其資歷，以便審核認可。

3-4 比賽場地之認可

申辦賽事所使用之賽道，無論屬於臨時性或永久性之設施，必須先取得 CTMSA 比賽場地執照後始可舉辦賽事。比賽期間由 CTMSA 所指派之裁判長將有權就安全性之考量，要求組辦單位加強或更改賽場之安全設施。

3-5 賽事舉行時的必要條件

3-5.1 比賽進行時必須在場的賽事工作人員，包括裁判長、競技長及計時長。

3-5.2 比賽進行時必須在場的安全人員，包括最少一名醫師、一名護士或助理急救員。

3-5.3 比賽進行時必須有至少一部設備齊全之救護車在場待命。

3-6 組辦賽事之保險

3-6.1 組辦單位必須確認每一參賽車手均投保一百萬元以上之賽車死亡或殘廢意外險。

3-6.2 對開放觀眾參觀之賽事，組辦單位必須確認已投保總額二千萬元以上之公共意外責任險。

3-7 賽事之延期或取消

一經申請核准之賽事，組辦者必須如期舉行，如有不能抗拒之因素，而使賽事必須臨時延期或取消，則組辦者必須在事發後 48 小時內以書面向 CTMSA 報告並說明，但申請費用不予發還。

3-8 賽事裁判長之任命

地區性及俱樂部性之賽事，可由組辦者自行任命裁判長；但全國級之賽事則必須由 CTMSA 指派合格之裁判長出任，其勤務費由 CTMSA 支付，但食宿費則由主辦單位負責。

3-9 組辦賽事之文宣要求

由主辦單位印發之任何文宣，包括特別規則、報名表格、宣傳單及海報等，都必須名列主辦單位之名稱及中華賽車會所認可賽事之字樣，同時須出現 CTMSA 之 LOGO。

3-10 賽事之監督

為確認組辦者依據申辦賽事條件及規則執行賽事之進行，CTMSA 可視情況需要而指派賽事監督前往視察賽事的進行，而主辦者有義務協助監督通行賽場各處（包括主控中心），並提供必要文件紀錄供監督檢視。

3-11 賽事報告與成績紀錄

主辦者於賽事結束後二十四小時內完成賽事報告書，並經裁判長及競技長之聯合簽名後，以傳真送達 CTMSA；比賽成績亦須經計時長之簽章，而由競技長及裁判長背書後同時以傳真送達；此成績始為 CTMSA 所正式認可，將列入車手個人檔案中備查。

賽事工作人員 (RACE OFFICIAL)

4-1 賽事工作人員之組成

裁判委員會、競技長、賽會秘書、計時組、旗號組、安全管制組、驗車組、禁區管制組、醫療組及邊審組。

4-2 監督權

FIA 授予 CTMSA 對國內之賽車活動，擁有監督之權責，由 CTMSA 指定之裁判長 (Chief Steward) 或賽事指導 (Race Director) 代為執行。

4-3 最少之必要成員

一場賽事最少之組成為：裁判長 1 位、競技長 1 位、計時長 1 位。

4-4 賽事工作人員之任命

CTMSA 主辦之賽事，由 CTMSA 任命有資格之各工作人員、其他主辦單位之工作人員，需由 CTMSA 認可之裁判審議委員會來任命。

4-5 必要之資格

參與賽事之工作人員 (競技長、計時長、車檢長、旗號手…) 皆必須領有 CTMSA 核發之裁判執照才得執行職務，可經由參加 CTMSA 或 CTMSA 授權之組織舉辦的講習會並通過考試取得各項資格。

4-6 兼任之職務

工作人員在比賽時原則上只擔任一項職務，但必要時可由競技長指定同時兼任二種或以上之職務。

4-7 禁止之任務

1. 工作人員不得參加比賽。
2. 計時員不得兼任其他職務。
3. 除非賽前已規劃工作安排一人可兼 2 至 3 職位，否則已安排固定之工作者，比賽時不得臨時兼任其他之職務。

4-8 工作人員之報酬

工作人員之報酬，由主辦單位支付。

4-9 裁判委員會 (Stewards Committee)

每次賽事均須有裁判委員會，負責監督賽事是否依 CTMSA 所決定之工作及規定進行，一場賽事有兩種不同比賽亦可由同一批裁判委員兼任。

4-10 裁判委員會之權責

4-10.1 裁判委員會為賽會當日最高之權力機關。

- 4-10.2 裁判委員會有規則書之解釋權。
- 4-10.3 裁判委員會對違反規則之罰則，可做最後之決定。
- 4-10.4 特別規則之變更由裁判委員會決定，比賽圈數也可變更。
- 4-10.5 對於同時間到達時，有最終之判決權。
- 4-10.6 以特別規則書為依據，裁判委員會有權變更比賽者之出場時間及順序。
- 4-10.7 對於競技長之提案，裁判委員會可受理或拒絕。
- 4-10.8 裁判委員會對違規者可依罰則處分或罰金，並可宣佈停止出場比賽。
- 4-10.9 必要時對比賽順位可以修正。
- 4-10.10 對有可能發生危險之車手（身體狀況、精神恍惚、行為不檢等…）經競技長報告時，可禁止參賽者出賽。
- 4-10.11 對沒有資格之參賽者，或經競技長報告行為不正，或不服工作人員指揮時，可將參賽者除名。
- 4-10.12 在不可抗拒因素或緊急情況時，可以延期舉行比賽或取消賽事。
- 4-10.13 對於車手及一般大眾之安全，在競技長或主辦者要求時，可將起跑線或終點線及賽程變更。
- 4-10.14 當一位或多位裁判委員不在時，如有特別需要，原裁判委員二人出席，可指定一位或數位代理委員。
- 4-10.15 裁判委員會有權決定終止比賽。

4-11 裁判委員會之報告義務

裁判委員會於比賽終了後，收集競技長成績報告（含提出抗議之處理方法）並在完賽報告書上簽署，向 CTMSA 提出報告。

4-12 裁判委員的報告

當一場賽事結束且完賽報告送達 CTMSA 後，若接獲車手或其他人員之申訴，表示該完賽報告為偽造或不實之記錄，可由 CTMSA 調查後對該場賽事裁判委員會提出糾正，唯申訴應於 60 天內提出，過期不予受理。

4-13 競技長之任務 (Clerk of Course)

- 4-13.1 競技長為賽會執行之總負責人。
- 4-13.2 競技長可在一場比賽中指定一名助理競技長，分擔競技長之工作。
- 4-13.3 在一天賽事之中，如有好幾項單項比賽時，必須要有各單項之競技長，但亦可由同一人擔任。
- 4-13.4 競技長有責任依照大會公佈之程序、時間表來管控比賽。
- 4-13.5 競技長負有維持秩序之任務，特別是場地安全與公眾安全必須特別

注意執行，於比賽前與安全組（警察主管機關及醫院）及主辦單位之聯繫需良好，並確保場地之安全（安全設施之檢查），否則不能讓比賽進行。

4-13.6 競技長必須確定比賽所有工作人員之位置，如工作人員出缺（不在工作位置），則競技長必須向裁判委員會報告。

4-13.7 競技長必須對大會所有工作人員的執行任務，提供必要之資訊，需讓工作人員完全瞭解其任務。

4-13.8 競技長對所有參加比賽之車手及車輛必須負責監督，防止被取消資格者或已被判停止出賽者及無執照者之出賽。

4-13.9 競技長應確認每位參賽車手依照時間表出賽及各識別號碼貼紙之位置，需依大會規定黏貼。

4-13.10 競技長必須注意報名者是否為出場者，報名之車輛是否一致，及所有車輛必須依照各種類、級別配置一定位置。

4-13.11 競技長必須指揮車輛出場依照指定順序，往起跑線進行排位。

4-13.12 如對規則、比賽程序有變更，競技長需對裁判委員提出報告。

4-13.13 對於參賽車手之違反規則、行為不正或參賽者抗議之事宜，競技長必須向裁判委員會提出。

4-13.14 受理抗議之申請，競技長必須馬上向裁判委員會報告，由裁判委員會處理，競技長無權裁決，除非裁判長特別指定。

4-13.15 各計時、技術、旗號、車檢委員，必須收集有關資料，全部提交給競技長。

4-13.16 競技長必須將比賽之最終成績資料簽名後呈送裁判委員會，並對裁判委員會負責。

4-14 賽事秘書長之任務 (Secretary of the meeting)

對賽會及有關賽會之公告需負全責，並嫻習所有工作人員之任務，且附帶資料必須確認，秘書長必須彙收競技長在比賽終了之報告書，呈送裁判委員會外，並負責代表接受抗議或申訴書。

4-15 計時長之任務 (Chief Time Keeper)

4-15.1 計時長必須在比賽開始時與競技長一同進入場地，在必要時競技長可以指揮計時委員。

4-15.2 計時長必須依照競技長指示進行比賽之計時工作。

4-15.3 計時所使用之計時器必須經 CTMSA 認可，如對 1/100 秒為止之計時（或破紀錄之登記時），必須使用國際汽車聯盟 (FIA) 承認之計時裝置。

- 4-15.4 要確定每個比賽者之比賽時間記錄。
 - 4-15.5 屬於自己責任之成績報告需親自簽名，並向競技長提出其他必要之記錄。
 - 4-15.6 對於挑戰記錄或測試之成績必須向 CTMSA 提出。
 - 4-15.7 如必要時計時長有義務向裁判委員會或 CTMSA 提供計時（記錄）之原始成績。
 - 4-15.8 在未經競技長及裁判委員同意時，計時長無須把成績向其他人公佈。
- 4-16 安全管制組之任務（Safety Marshals）
- 4-16.1 比賽前負責維護、佈置與檢查場地安全設施。
 - 4-16.2 比賽進行中負責意外之排除、跑道暢通之恢復。
 - 4-16.3 火災出現時之滅火及第一線對意外車手之救援。
- 4-17 車輛檢查組之任務（Scrutineer）
- 車輛檢查委員必須在競技長指揮之下，檢驗參賽車輛之重量、車身、配備、改裝情形、廣告。車檢員於驗車後必須於驗車表上簽名以示負責；正式比賽之驗車報告除裁判委員、競技長外，不得向他人公佈。
- 4-18 禁區管控組之任務（Pit & Paddock Marshal）
- 4-18.1 整備區與維修區域安全秩序是否有不當之停車。
 - 4-18.2 比賽時車輛入 PIT 需減低速度，如果不減低速度管控員可警告之，如不聽從取消出賽資格。
 - 4-18.3 當比賽車輛進入跑道在 PIT 出口處時需循路線進入，不可跨越黃線進入，如有以上違規情形發生，管控員報告組長再上報裁判委員會加以處分。
- 4-19 醫療組之任務（Medical Official）
- 4-19.1 醫療組由秘書處統籌管理。
 - 4-19.2 比賽時醫療組應隨時待命，於狀況發生時能立即前往救援。
 - 4-19.3 醫療組應有救護車、駕駛，並有醫師、護士等人員，救護車上應有齊全之設備。
- 4-20 旗號組之任務（Flag Marshal）
- 4-20.1 旗號手是賽事裁判委員會或組織委員會任命作為比賽中與車手溝通的管道，於比賽開始後接受競技長指揮，對各區域內所發生之事故利用可能之方法（電話、傳令、信號、無線電…）直接向競技長報告，並負責以旗號做出反應。
 - 4-20.2 旗號手負責比賽中各項旗號之使用。
 - 4-20.3 旗號手可兼任邊審員。

4-21 邊審員之任務 (Judge of Fact)

必要時賽事組織委員會，對下列情形任命邊審員：

4-21.1 起點邊審員：賽事組織委員會可任命一人至數人為起點邊審員，如發現參賽者違規時應馬上報告競技長。

4-21.2 終點邊審員：參賽者通過終點順序決定之裁判。

4-21.3 跑道邊審員：跑道邊審員之任務，在比賽中對於參賽者於跑道行駛中發生違規之裁判。

4-21.4 候補邊審員：在正式邊審員無法執行任務時，可被任命替補擔任裁判工作。

4-22 邊審員之裁定

4-22.1 主辦單位為了使邊審員容易判定之各項器材皆可使用，如攝影機、照相機等，由於使用器材之判定有其正確性而必須延遲判決時亦可被接受，但非主辦單位指定之使用器材則不被承認。

4-22.2 抗議：邊審員為最終之證人，其證詞不接受抗議，但其判定可能會因其他因素而變更。

4-22.3 誤判：邊審員如有誤判時，且經裁判委員承認時可以更改判決。

4-22.4 報告書：比賽終了時各邊審員需向競技長提出報告，並應簽名以示負責。

賽車裁判制度 (RACE MARSHAL)

5-1 賽車裁判制度之目的：

賽車運動與其他一般運動基本上有很大的差異，在國際賽車規則中裁判的工作是分由多個不同層級的賽事執行工作人員 (Race Marshal) 來分工，其資格及養成並無明文之規定。但中華賽車會在國內為體委會及中華奧會承認之賽車單項協會，基於配合國家既有體育政策，及配合中華民國體育運動總會的全國裁判及教練證照統一計畫之推行，同時更可藉機提高賽車運動的公平及公正性，使比賽進行順利，特擬定賽車裁判制度及其實施準則。

5-2 賽車裁判的基本資格：

5-2.1 必須年滿二十歲，對賽車運動有高度之熱情。

5-2.2 中等以上學校畢業 (含同等學歷)。

5-2.3 個性成熟，品行端正。

5-2.4 熟悉中華賽車會之運動規則。

5-2.5 參加中華賽車會所安排之裁判講習會全部課程及進修課程。

5-2.6 必須通過裁判考試合格，並完成實習。

5-3 賽車裁判之分級：

★ 高級裁判 (A 級)

★ 中級裁判 (B 級)

★ 初級裁判 (C 級)

5-4 各級裁判執行賽事之權限：

★ A 級：擔任全國級賽事之競技長 (Clerk of Course)、裁判長 (Chief Steward)。

★ B 級：擔任全國級賽事之競技長代理人 (Deputy COC)、裁判委員 (Steward)，擔任俱樂部級賽事之競技長、裁判長。

★ C 級：擔任各級賽事之邊審員 (Judge of Fact) 及各級賽事執行人員 (Marshal)。

5-5 各級裁判講習會：

5-5.1 最低研習天數為三天 (或授課總時數達 24 小時)，每天最少四個課題，並需內含實習之時數。可連續或分梯次舉行，每年至少主辦二期。

5-5.2 C 級講習會屬基礎級課程 (Ordinary level Seminar for Marshals)

B 級講習會屬進階級課程 (Advance level Seminar for COC & Steward)

A 級講習會屬深造級課程 (Master level Seminar for COC & Chief Steward)

5-5.3 各級課程內容均需涵蓋下列各主要課題，C 級 B 級以中文為主，A 級則必須以英文為主。

- | | |
|----------------|-----------------|
| (1) 國內賽車運動規則 | (2) 英文國際賽車運動規則 |
| (3) 賽事執行人員之職責 | (4) 賽事執行人員工作要點 |
| (5) 旗號意義及執行技術 | (6) 賽車意外之處理 |
| (7) 賽車運動傷害防護 | (8) 賽事安全管理 |
| (9) 比賽車輛之檢驗 | (10) 計時與記錄 |
| (11) 判例分析及裁判示範 | (12) 賽車運動之酒測與藥檢 |

5-5.4 專科進修課程：

取得初級裁判資格後，可選修針對不同類型賽事不定期舉辦的專科進修課程，包括拉力賽、直線加速賽、越野機車賽、技術機車賽等，進修課程基本以一日為限。

5-6 裁判執照之簽發：執照有效期為一年（以年度計算），每年初需換發。

C 級裁判執照：參加裁判講習會全部基礎級課程結訓並通過考試合格之學員，可具實習裁判之資格，實際參加賽事工作人員之職務達 10 次，表現正常者，由中華賽車會核發 C 級裁判執照，並函送全國運動執照主管機構備查。

B 級裁判執照：已領有 C 級裁判執照，完成全部主管級課程結訓並通過考試合格之學員，並累積執行賽事工作人員或裁判職務達 20 場次經驗，由中華賽車會換發 B 級裁判執照，並函送全國運動執照主管機構備查。

A 級裁判執照：已領有 B 級裁判執照，並完成全部深造級課程結訓並通過考試合格之學員，最少擔任 10 次俱樂部級賽事競技長或全國級賽事競技長代理人職務之經驗，由中華賽車會換發 A 級裁判執照，並函送全國運動執照主管機構備查。取得 A 級裁判執照者，始具參加國際裁判研習與活動之資格。

5-7 賽車裁判俱樂部：

凡取得中華賽車會簽發各級之裁判均需加入中華賽車會裁判俱樂部為會員，保持適當的溝通、聯誼管道，享有進出賽車場各門禁區之通行權，並甄選成員代表加入裁判審議委員會協助處理紀律及申訴事件。會員有效期自繳費入會日起算十二個月為有效期，據效期內會員資格始可出勤裁判任務。

5-8 中華賽車會對所屬各級裁判應加以考核，如有特殊優績事實者，得報請目的事業主管機構表揚獎勵，如有違反規章之情事，得由審核評議會議處。

5-9 本準則經中華賽車會理事會通過並報請全國運動執照主管機構核備後施行，並登錄於中華民國賽車運動規則書中，修正時亦同。

賽車教練制度 (RACE TUTOR)

6-1 賽車教練制度的目的：

賽車運動的國際規則中並未設有教練制度，但中華賽車會在國內為體委會及中華奧委會承認之賽車單項協會，因此本會比照其他運動項目加入賽車教練制度，基於配合國家既有體育政策及提高新進車手進入賽車門檻之水準，並使資深車手的經驗得以傳承，特擬定賽車教練制度及其實施準則。

6-2 賽車教練之分級：

- ★高級教練 (A 級)
- ★中級教練 (B 級)
- ★初級教練 (C 級)

6-3 各級賽車教練之權限：

- ★ A 級：指導國家代表隊、指導賽車學校學員、指導車隊個別選手。
- ★ B 級：指導賽車學校學員、指導車隊個別選手。
- ★ C 級：指導車隊個別選手。

6-4 賽車教練的基本資格：

- 6-4.1 必須具有豐富之賽車經驗，並具有全國級以上比賽執照資格。
- 6-4.2 必須熟悉中華賽車會之運動規則，正確的瞭解並嚴格遵守。
- 6-4.3 必須在過去比賽歷史中，未曾出現嚴重破壞體育精神之行為。
- 6-4.4 必須完成中華賽車會所安排的教練講習會之全部課程。
- 6-4.5 必須通過教練考試過程。

6-5 賽車教練經驗之認定標準：

- 6-5.1 曾參加 CTMSA 所主辦之全國錦標賽 (每站可得 4 點)。
- 6-5.2 曾參加 CTMSA 所主辦或認可之非積分獨立賽事 (每站可得 2 點)。
- 6-5.3 曾參加 CTMSA 認可之新手賽 (每站可得 1 點)。
- 6-5.4 曾參加 FIA 認可之國際比賽 (每站可得 5 點)。
- 6-5.5 曾參加 CTMSA 認可之國內或國外賽車學校課程 (可得 5 點)。

6-6 各級賽車教練經驗之要求：

- 6-6.1 初級教練 (C 級)：積點必須達到 50 點。
- 6-6.2 中級教練 (B 級)：積點必須達到 50 點外，其中 5 點必須為曾參加 CTMSA 認可之國內或國外賽車學校課程並取得結業證書者。
- 6-6.3 高級教練 (A 級)：積點必須達到 50 點外，其中 5 點必須為曾參加 CTMSA 認可之國內或國外賽車學校課程並取得結業證書者，另外 20 點必須為曾參加 FIA 認可之國際比賽的累積。

6-7 賽車教練之責任與權力：

- 6-7.1 在賽車知識及技術上正確地指導新手，並強調安全守則。
- 6-7.2 協助新手正確瞭解並遵從 CTMSA 之賽車運動規則。
- 6-7.3 可於賽車場跑道內隨車指導學員，但必須隨身配戴教練執照。
- 6-7.4 本人憑教練證進出賽車場大門及通行禁區。

6-8 賽車教練講習會：

6-8.1 最低研習天數為三天（或授課總時數達 24 小時），每天最少四個課題，並需含有實習之時數。可連續或分梯次舉行，每年至少主辦二期。

6-8.2 C 級講習會屬基礎及課程 (Ordinary Level)

B 級講習會屬進階級課程 (Advance Level)

A 級講習會屬深造級課程 (Master Level)

6-8.3 各級課程內容均須涵蓋下列各主要課題

- | | |
|-----------------|------------------------|
| (1) 賽車運動規則 (國內) | (2) 賽車手體能訓練法 |
| (3) 賽車運動基本技術 | (4) 賽車指導技術及教學法 |
| (5) 賽車手行為之規範 | (6) 賽車戰略與戰術 |
| (7) 賽車運動醫學與營養學 | (8) 賽車運動科學理論 |
| (9) 個人安全裝備與傷害防護 | (10) 抗議與申訴之程序 |
| (11) 酒測與藥檢 | (12) 英文國際賽車運動規則(A 級課程) |

6-8.4 專科進修課程：

取得一般教練資格後，可選修針對不同類別車種不定期舉辦之專科進修課程，包括房車、小型賽車、機車、方程式賽車、越野機車、拉力賽、直線加速賽及技術機車等，進修課程基本以一日為限。

6-9 賽車教練證之有效期限：

- 6-9.1 教練證有效期為一年（以年度計算），每年初需換發。
- 6-9.2 教練必須參加每年定期舉辦之在職教育教練課程，每年最少一次。
- 6-9.3 教練如果因本身參賽犯規被判失格者其教練執照將予吊銷。
- 6-9.4 教練如果違反 CTMSA 或 FIA 賽車規則而被取消比賽執照時，其教練執照將同時吊銷。
- 6-9.5 教練未經本會核准而自行參加未經 CTMSA 認可之國內比賽或未經 FIA 認可之國外比賽，經查證為屬實，其教練執照將被吊銷。

6-10 賽車教練俱樂部

凡取得中華賽車會簽發之各級教練，均需加入本會賽車教練俱樂部為會員，保持適當的溝通、聯誼管道。會員有效期自繳費入會日起算十二個月

為效期，具效期內會員資格始可執行教練之任務。

6-11 中華賽車會對所屬各級教練應加以考核，如有特殊優績事實者，得報請日的事業主管機構表揚獎勵，如有違反規章之情事，得由教育訓練委員會議處。

6-12 本準則經中華賽車會理事會通過並報請全國運動執照主管機構核備後施行，並登錄於中華民國賽車運動規則書中，修正時亦同。

比賽車輛分類 (RACE VEHICLE CATEGORY)

7-1 比賽車輛之定義

凡以引擎動力驅動之車輛謂之，包括二輪、三輪及四輪適用於比賽者。

7-2 汽車類總表：

房車 (Touring Car or Production Car)

超級跑車 (GT Car or Super Saloon)

小跑車 (Roadster or Sport Car)

方程式賽車 (Formula Car or Single Seater)

小型賽車 (Kart)

卡車 (Truck or Pick Up)

吉普車 (4×4 or Jeep)

7-3 摩托車類總表：

道路摩托車 (Road Motorcycle)

GP 摩托車 (GP-Motorcycle)

越野摩托車 (Cross Motorcycle)

技術摩托車 (Trial Motorcycle)

道路速克達 (Road Scooter)

越野速克達 (Cross Scooter)

三輪摩托邊車 (Side Car)

四輪沙灘摩托車 (Cross Quad)

7-4 房車

國內外量產之汽車，前驅、後驅或四驅均可，具有完整之公路行駛配備，含雨刷、大燈、煞車燈等。依改裝程度不同而參加不同之類別與等級之比賽，適用於場地賽、拉力賽、直線加速賽。依改裝程度不同可分原廠 (Show Room Stock)、有限改裝 (Limited Modified)、改裝 (Modified) 及無限改裝 (Unlimited Modified)。

7-5 超級跑車

國外量產之大馬力跑車，基本上馬力必須在兩百匹以上，只具兩個座位，前驅、後驅或四驅均可；引擎前置、後置、中置亦不受限制，改裝程度亦自由取向，例如 Ferrari、Porsch... 等跑車均屬此類，只限參加場地賽。

7-6 小跑車

國外量產之小跑車，敞篷或有蓋皆可，僅有兩個座位，引擎以 2000cc 為上限，引擎前置、中置均可，限前驅或後驅，例如 MGF、MAZDA MX-5 等，只限

參加場地賽。

7-7 方程式賽車

專為場地比賽設計製造之比賽用車，只有一個中央駕駛座且四輪均外露、引擎後置、後輪驅動，不適行於一般公路，例如 Formula-3、Formula-Campus，可適用於場地賽及 OVAL 跑道賽。

7-8 小型賽車（亦稱卡丁車）

是專門場地比賽設計製造之縮小型單座方程式賽車，以鋼管為骨架，不設避震器，以鏈條齒輪帶動後輪，可用二行程或四行程引擎為動力，僅用於場地賽，不適行於一般公路。

7-9 卡車（亦稱貨車）

國內外量產之載貨用車輛，在駕駛座後必須具有載貨斗，前驅後驅均可，必須具有公路行駛之基本配備，如大燈、雨刷、煞車燈等，可參加場地賽、OVAL 跑道賽及拉力賽。

7-10 吉普車：

國內外量產之四輪驅動具越野性能高底盤車輛，可適用於拉力賽、跨國越野賽、障礙賽等。

7-11 道路摩托車

國內外生產之摩托車，具排擋設備，二行程、四行程引擎均可，引擎 750cc 以上稱為超級機車（Super Bike），400~600cc 稱為（Super Sport），250~150cc 稱為（Sport Production），經適度改裝後用於場地道路賽。

7-12 GP 摩托車

國外專為比賽生產製造之方程式機車，馬力強勁，車身輕盈，適用於 FIM 摩托車大獎賽，依引擎不同為 GP-125、GP-250 及 GP-500 三種，以二行程或四行程引擎為動力，不適行於公路。

7-13 越野摩托車

國外量產適宜行走在無鋪裝之土石路或野外，可進行跳躍等動作，輪胎以巧克力紋為主，可適用於越野摩托車賽、超級越野摩托車賽、越野拉力賽及摩托車林道耐力賽。

7-14 技術摩托車

國外專為比賽製造用於超越障礙比賽而設計的摩托車，以慢速前進及強大扭力為特色，僅用於技術摩托車賽，不適用於公路。

7-15 道路速克達（亦稱道路踏板機車）

國內外量產之速克達，均是自動排擋，其輪子直徑較一般摩托車為小，引擎自 50cc 至 150cc，經改裝後適用於場地道路賽。

7-16 越野速克達（亦稱越野踏板機車）

國內外量產之速克達，均內建自動排擋，其輪子直徑較一般道路摩托車小，但較道路速克達要大，亦稱大輪子速克達，引擎自 50cc 至 150cc 經改裝後適用於越野賽，但僅能進行小坡度跳躍。

7-17 三輪摩托邊車

專為比賽設計製造之三輪摩托車，由兩名車手共同操駕，在轉彎時其中一名車手要用身體作重心轉移來平衡車身，依設計不同可用於場地道路賽與越野賽。

7-18 四輪沙灘摩托車

專為休閒及比賽製造之四輪摩托車，轉向仍以把手控制，雖為四輪但騎士仍為跨越騎乘式，可用於進行越野賽及沙灘賽。

賽車之安全裝備 (RACING SAFETY)

8-1 當車輛的各項組件安裝被認為可能是具危險性時，裁判長有權取消其參賽權。

8-2 非必要性組件的裝置，亦必須符合比賽規則的限制。

8-3 纜線、管路

各油料煞車管路一方面必須能防止外來因素造成的性能衰減（如飛石撞擊、銹蝕、機械耗損等），另一方面亦需能避免車輛本身起火所導致的危險，如果原車的保護措施仍然保留的話，可以無須額外的保護。

8-4 煞車安全系統

以同一踏板操作雙迴路：踏板需能正常地控制所有的輪子，當煞車管路有漏油或任何形式傳遞煞車力的失誤時，煞車踏板應仍能控制至少兩輪。

附註：所有車輛皆須符合。若上述系統在原車生產線上已裝置的話，可無須額外的修正。

8-5 額外的固定裝置

引擎蓋與行李箱蓋宜分別加裝至少兩個輔助固定裝置，原車的上鎖機構可以因此除去。大型隨車物件（諸如備胎、工具箱等）必須確實固定。

8-6 安全帶

需用四點固定式（髖帶及對角肩帶）或以上的安全帶，使用雙肩帶加單髖帶方式者，髖帶需有兩點固定於車體上，肩帶相對於座椅需有對稱的兩點或一點固定於車體上，原車於生產線上，可容許設置一個用來穿過安全帶的洞口。

8-7 滅火器-滅火裝置

8-7.1 越野賽車 (Rally)

系統裝置得符合下述 (8-7.3) 規定。

手動式滅火器各組均需裝置 (請參照 8-7.4 說明)

8-7.2 場地賽

手動滅火器必須裝置，但可以自動滅火器 (參照 8-7.3) 取代之。

8-7.3 系統的裝置

1. 固定 (Fixation)

每一支滅火器筒身的裝設，不論以任何方式，都必須能夠承受達 25 個 G 值的加速力。

2. 操作-斷路

這兩項系統必須能同時啟用，斷路裝置以任何方式為之皆可；然而

若在主要的能量供應源之外有其他的能量來，亦需設置斷路裝置。車手以正常姿勢坐在駕駛座上並繫安全帶時，必須能夠以手動操作斷路裝置，車外的人也必須能由車身上操作；斷路裝置的位置必須在電路阻斷器（Circuit Breaker）附近（或甚至合併在一起），並且必須至少 10cm 直徑、白底紅邊、中有紅色“E”字的標示明顯表示。

建議最好裝置附熱度感應器的自動斷電裝置。

整個系統必須當車體在任何角度、位置下均能正常操作，即使是車輛翻覆時亦然。

3. 檢查

滅火劑的型式、品質以及重量均需規範，如（4）。

4. 規格

滅火系統的最小容量：封閉式車輛（Closed Cars）之車室/引擎室分別為 2.5/5 公斤、開放式車輛（Open Cars）者則分別為 5/2.5 公斤。總重 7.5 公斤而比例依上述分配的單瓶系統亦可。滅火劑型必須是海龍型 Halon 1211 或 1301（BCF-BTM）其中之一。

滅火設備本身必須防火並受撞擊保護，系統的噴嘴不可直接指向駕駛員。

5. 釋放時間

車室：Halon 1211 需 30 秒，Halon 1301 需 60 秒；引擎室：10 秒。

8-7.4 手動滅火器

1. 系統設定方式

與（8-7.3）1. 條件相同，此外，必須以能夠快速解開的金屬帶方式固定之。

2. 操作-斷路

滅火器需能讓正駕駛與副駕駛都易於取用。

3. 檢查：同 8-7.3（3）。

4. 車輛必須配置一至兩瓶最低容量 2 公斤海龍 Halon 1211 或 1301（BCF-BTM）材料的滅火器，或是效率與非毒性（NON-TOXICITY）表現至少與海龍 Halon 1211 相同的材料。

8-8 防滾架

8-8.1 定義

1. 安全籠（Safety Cage）：由鋼管、連接點（Connections）與固定端（Fixation Points）所組成的結構框架，其設計目的在防止車輛因撞擊或翻滾所導致的嚴重車體變形。

2. 防滾桿 (Rollbar)：由主防滾桿、連接點與固定端所組成的框架。
3. 防滾籠 (Roll Cage)：由一支主防滾桿與一支前防滾桿 (或是由兩支側防滾桿) 加上連接點與固定端組成。
4. 主防滾桿 (Main Rollbar)：位於車輛前座之後垂直橫剖面上的框架結構。
5. 前防滾桿 (Front Rollbar)：與主防滾桿定義相近，但其剖面形狀則沿車頂前端以及擋風玻璃底座而定。
6. 側防滾桿 (Lateral Rollbar)：位於車內左邊或右邊，車輛垂直縱剖面方向上的防滾籠框架結構；結構上的後方支柱位置應在駕駛員或副駕駛員的座椅之後；如果主防滾桿即用來做後方支柱的話，連接點應該靠近車頂，前防滾桿必須貼近擋風玻璃及儀表板，駕駛員及副駕駛員必須要能夠毫無困難地進出車輛。
7. 縱向柱 (Longitudinal Member)：既不屬於主防滾桿，亦不屬於前防滾桿的縱向鋼管。
8. 對角柱 (Diagonal Member)：或稱斜支柱由主防滾桿一角落，貫穿至防滾桿另一端任一固定端，或是至距其較近之縱向柱任一固定端的鋼管。
9. 框架補強 (Framework Reinforcement)：固定在防滾籠上以增進其強度的鋼管。
10. 補強板 (Reinforcement Plate)：固定在防滾桿所架設的底盤結構位置上之金屬板。
11. 固定板 (Mounting Foot)：焊在鋼管上作為固定於底盤上之用的金屬板。
12. 活動連接點 (Removable Connection)：側向柱或對角柱與主防滾桿或前防滾桿間的選擇性連接點；它必須能夠拆解。

8-8.2 基本說明

1. 安全籠設計與製造的目的是希望藉由其適當的架構，防止車體變形並降低乘員受傷害的風險；安全籠應具備的重要特性乃是來自良好的細節設計、適當地裝置與固定於車體，加上配合車身的尺寸；防滾桿絕不得用於輸送液體之用途。

安全籠的設置必須不能妨礙前座乘員進出，並且亦不得佔用駕駛員與副駕駛員的活動空間，不過防滾籠的組件倒是可以以穿越儀表板及側面內裝的方式略微佔用前座乘員的使用空間，後座可以折疊倒下。

任何對經過認證防滾桿的修改措施都是被禁止之舉，即使固定點

及焊接點不變亦然。

2. 基本型防滾籠

防滾桿：僅限使用於 2000cc 以下賽車。

防滾籠：2000cc 以上賽車必須裝設。

3. 裝置必要支柱的幾種可能性：支柱可以固定在任何型式基本防滾籠上，多枝支柱組的方式是被允許的（如附圖 1、2）。
4. 裝置非必要補強物於防滾籠上的幾種可能性：不同方式的補強可以混用或合用，這些補強物都可以裝置在任何形式的基本防滾籠上。

8-8.3 機械規格

1. 主/前/側防滾桿：防滾桿必須是單體形式，其製造不能有不平衡或裂縫等瑕疵；裝進車身時框架應能儘量貼合車廂內部形狀，在無法安全貼合時則應拉直，如果防滾桿底部組件必須拉彎的話，這些組件必須補強強度並完全符合內裝形狀。
* 鋼管最大彎曲半徑不得小於管外徑的 3 倍，為增進防滾籠設置的效益起見，原始設計的支撐方式容許做局部修正，以防滾籠支角為例，可以做切割或是彎曲等修正。
改裝部分只有妨礙防滾桿設置的內裝組件可以拆除。然而，前述所謂的修正不得導致任何支撐性零件的移動。
2. 防滾桿與車體間的固定
安全防滾籠的固定端數目：
主/側防滾桿上至少一點。
前防滾桿上至少一點。
後方縱向柱上至少一點。
主防滾桿上至少一點，並且在側防滾桿於前座安全帶固定端位置（或附近）需至少一點。
防滾桿上支柱的固定必須至少以三點螺絲為之。
前/主防滾桿與車身的接合點必須以至少 120 平方公分的鋼板做焊接補強，連接螺絲的直徑最小為 8mm，螺絲應為附墊片可拆式。
以上固定方式均為最低限制，增加螺絲固定點數目或是將防滾桿焊接於車體上均被允許。
額外的固定端可以螺絲和/或焊接方式固定至車體上。
3. 縱向柱：縱向柱應固定在主防滾桿的左右上端外側，直接向後延伸並盡可能沿車廂內曲線而行。
圓弧形結構（有大的彎曲）的縱向柱如果是儘可能靠近車頂弧線

的話是可容許的。

縱向柱的管徑、厚度及材質都需比照防滾籠的材料規格。撞擊力道必須能夠被有效地分散及吸收掉。

接合點的位置如果無法吸收力道的話必須以鋼板補強。

4. 對角柱：至少需裝設一支（越野賽車例外）。
對角柱的構成必須遵循相關規定形狀為之，並且不可彎曲。
對角柱接合點的設置應注意不可引起乘員傷害的可能性。
對角柱的直徑應與防滾籠主體結構的鋼管都相同。
5. 防滾籠的選擇性補強：補強材料的管徑、厚度與材質必須符合防滾籠本身的相關規定，補強材料必須以焊接（前橫切面得以可拆卸式接點）方式安裝，補強管不能夠連接在車體上。
 - 5.1 橫向柱（Transversal Members）：橫向柱裝設方式是允許的（如附圖 3 所示），不過位於前房滾桿上的橫向柱安裝不得影響到乘員活動空間，它必須裝在儀表板之下儘可能較高的位置，並且必須是拆卸式的。
 - 5.2 縱向柱側向防護（Longitudinal Members）：縱向柱裝置在車側門邊是被允許的，此項補強材料必須安裝在防滾籠上，並且補強管與水平面夾角得大於 15，縱向柱上任何一點的高度都不能超過整扇車門高度的三分之一（如附圖 4）。
 - 5.3 車頂補強：防滾籠上部以交叉方式（如附圖 5）之柱狀補強是被允許的。
 - 5.4 折角補強（Angle Reinforcement）：主防滾桿與縱向連桿間夾角的補強，以及其與側向防滾桿間夾角的補強，都是被允許的。折角補強上端接點的位置必須在縱向連桿中間點之後（由車頭看去），下端接點的位置亦需高於防滾桿垂直柱（Vertical Pillar）中間點位置（如附圖 6、7）。
6. 襯墊防護（Padding for Protection）：防滾桿上危險的接點位置建議可增設若干襯墊（Padding）以防止可能的傷害，防滾桿可覆以可拆卸的防護性包覆物（Protective Casing）。
7. 可分離式接點（Removable connections）：可分離式接點可用於防滾桿架構上，形式則需符合 FIA 認可者，螺絲及螺帽尺寸不能小於最低限制，其材質亦應儘量選擇較佳者（如附圖 8、9、10、11、12）。
8. 補強板（Reinforcement Plate）：固定防滾桿所架設的底盤結構位置，應有不小於 60 平方公分，厚度 3mm 的保強鋼板。

9. 焊接注意事項：所有的焊接點都應完整徹底，最好採環狀焊接，雖然焊接面平整美觀不見得焊接品質一定良好，但是看起來施工不良的焊接是不可能代表高品質產品的。

在使用熱處理過的鋼材時，應注意製造廠家的特別說明（如特殊電極即在保護氣體之下施工等），有一點需特別提到的是經熱處理過的鋼材以及高碳鋼可能會有某些問題點，而不良的防滾籠架構則可能在強度與彈性上都有缺失。

8-8.4 材質基本說明

鋼管基本規格：最低限制材質為冷作無縫碳鋼（Cold drawn seamless carbon steel）：最低沿展強度 350 牛頓/mm²，主防滾桿及側防滾桿最小 45 x 2.5 或 50 x 2.0，其他部分最小尺碼 38 x 2.5 或 40 x 2.0（公釐）。

選擇鋼管材質實應留意其延展性及焊接性。

8-8.5 車輛規則

1. 2000cc 以下房車場地賽：所有車輛均需裝置防滾桿或防滾籠架，若有必要可移動保險絲盒位置，以配合防滾籠的安裝。

2. 2000cc 以上房車場地賽：

安全防滾籠（Safety Cage）必須裝置，對角柱最好是有，雖然在越野賽車並未強制裝設。

裝設規定如下：

8-8.6 防滾籠製造商也可以提供自由設計防滾桿給 ASN 進行認可但其材質、尺寸及裝置方式必須保證能夠承受下列規定的應力（需同時符合）

側向：1.5W

前方/後方：5.5W

垂直方向：7.5W

（W 代表車重加上 150kg）

使用此類防滾籠架必須簽署一份由賽會驗車主管認可的機械師簽字證明或由 ASN 核可的表格，並且需附上一份防滾桿結構圖，其中附聲明此防滾桿足以承受上述的受力。

8-8.7 認證須留意由於防滾籠架裝置所引起之車室居住性（Habitability）的問題，建議車廠對車輛能推薦一款符合 FIA 標準的防滾籠形式。鋼管製造的防滾桿，必須經由送至 FIA 檢定的方式做認證工作，並且不得做任何修改。

8-9 後方視野（Rear View）

後方視野主要由車內後視鏡反射後窗景物提供，後窗玻璃至少要 10 公分的垂直高度，並有至少連續 50 公分的寬度，但若是後窗上、下緣間連線與水平夾角小於 20 度時，則必須以其他有效方式來獲取後方視野（譬如：左右車側後視鏡或是其他同等效力的系統），在場地賽上所有車輛都需配置兩支車側後視鏡，其反射面積不得小於 90 平方公分。

8-10 拖曳環 (Towing-Eye)

所有車輛在所有賽事中都必須配有前、後拖曳環，但只有在車子可以自由移動時才能拖曳，拖曳環的位置必須明顯可見，而且要塗成黃、紅或橙色。

8-11 車窗 (Windows)

車窗必須是適於道路使用的，前擋風玻璃必須是膠合安全玻璃。

8-12 擋風玻璃安全固定裝置 (Safety fixing devices)：裝設與否皆可，此為選擇配件。

8-13 基本的電路截斷裝置 (Circuitbreaker)

基本電路截斷器必須能截斷所有的電系路線（電瓶、發電機、燈光、喇叭、電器控制、點火系統等），且需能將引擎熄火，截斷器本身要能防止靜電，且需自車外、車內都能操作，在車外，電路截斷器的開關必須裝設在駕駛座側前窗框下沿附近，且需以一約 12 公分左右、鑲白邊的藍色三角形中嵌紅色星星的標誌標明。

車外電路截斷器只有封閉型車輛 (Closed Cars) 需裝置。

8-14 FIA 認可的安全油箱

參賽車輛所配置的安全油箱，其製造商必須是 FIA 認可者，為取得 FIA 同意，油箱製造商需證明其產品的恒定品質 (Constant Quality)，並且符合 FIA 設定的規格。

經 FIA 認可的安全油箱製造廠家，必須保證其顧客所使用的產品是符合 FIA 規格規定的，基於此點，每個油箱上都應標明製造商名稱、產品型號、詳細規格、製造日期、產品序號 (Series NO.) 等資料。

1. 機械規格 (FIA / Spec / FT3)：油箱規格可逕詢 FIA 認可之登錄。
2. 油箱使用期限：安全油箱使用若干時日之後（一般約為五年），在強度特性上會有降低，因此油箱自製造日期算起五年後便需更換新品。

8-15 防火裝置

在引擎與乘員座椅必須設置防火牆 (Protective Screen) 以防萬一起火時造成的危險，簾幕也須有防火（不燃性）表層。

8-16 座椅附屬品/支撐架

若原規格座椅支撐物之附屬品及支撐物已改變，則新零件必須符合 FIA 認可之製造商生產或必須符合下列說明：

8-16.1 支撐物必須連接於車身，符合每張座椅至少四個架設點，最少 8mm 直徑之螺栓和對向支撐座（附圖 12）在支撐物、車身、椅架及對向支座之間，每一架設點所接觸的起碼區域面積為 40 平方公分，假如安全帶快速解開系統已使用，它必須有能力承受 18000N（牛頓）垂直及橫向力、拉力或衝擊力；假如座椅軌道之調整已使用，它們必須是 FIA 認可車種或認可座椅之製造商正式供應。

8-16.2 座椅必須被附著於支撐物，經由 4 支點，2 點在座椅前，2 點在座椅後，使用至少 8mm 直徑之螺栓，加強品需完全附於椅上，每一架設點必須有能力承受 15000N（牛頓）任何直接的衝撞力量。

8-16.3 支撐物和對向支撐座最低要求的厚度為 3mm 之鋼製品或 5mm 輕合金材料，每一支撐最小的長度尺寸是 6cm。

8-17 壓力控制閥

禁止在車輪上裝設壓力控制閥。

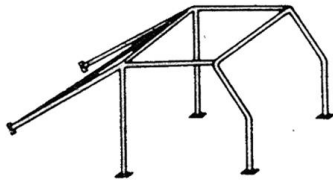


圖 1

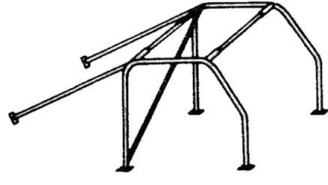


圖 2

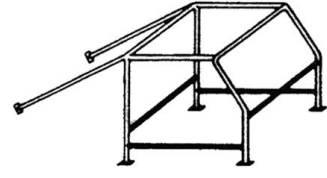


圖 3

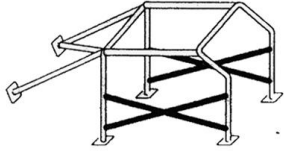


圖 4

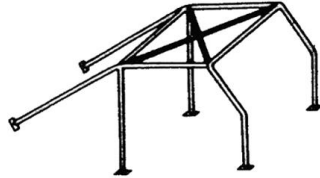


圖 5

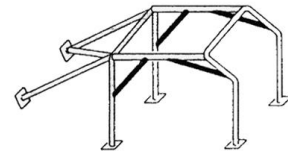


圖 6

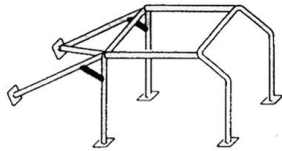


圖 7

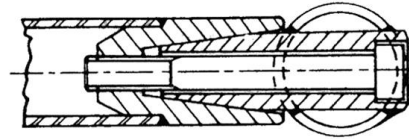


圖 8

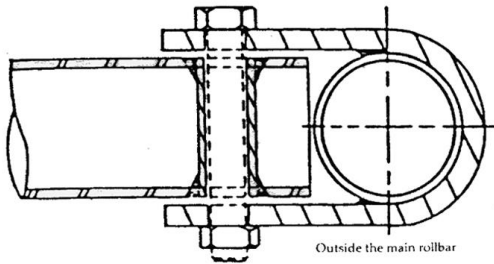


圖 9

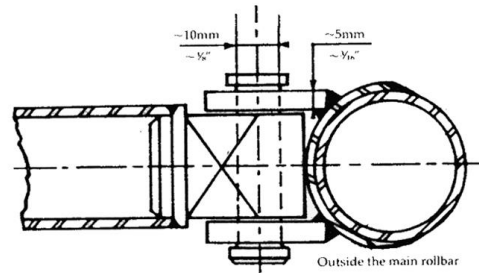


圖 10

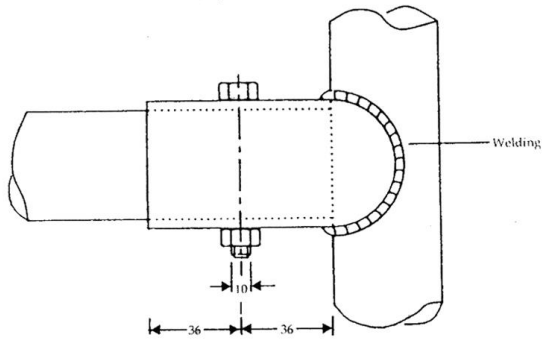


圖 11

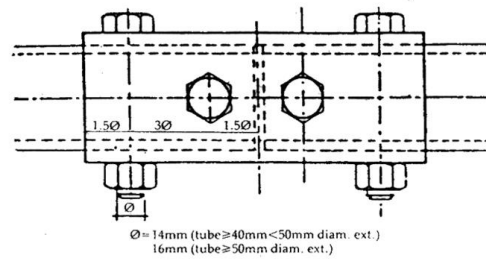


圖 12

Ø = 14mm (tube ≥ 40mm < 50mm diam. ext.)
16mm (tube ≥ 50mm diam. ext.)

賽車手場地競賽之基本規範 (CONDUCT ON TRACK)

9-1 使用跑道之一般狀況

- 9-1.1 車手應用車上之起動馬達發動引擎。
- 9-1.2 任何時間車手不得駕車在跑道上與賽事逆向行駛，違者即逐出比賽。
- 9-1.3 車手如中途因故棄賽，應將車輛停在不妨礙他車行進的跑道旁。
- 9-1.4 故障車輛的車手，須高舉單或雙臂，表示該車無法行動。
- 9-1.5 賽事中，不能用車上的起動器來使比賽車完成賽程，但可用此方法將車移至安全處所。

9-2 在比賽將開始前的行為表現

- 9-2.1 參賽者、車手或其隊員，如有表現缺乏遵守大會規則的行為時，將受處罰。
- 9-2.2 在國旗揮動前或紅燈熄滅綠燈亮起前，車輛未能保持靜止，比賽車不論以何方向跨越起跑定點位置都視為偷跑 (Jump Start)。
- 9-2.3 下列犯規情形將受(先停止再走)罰秒或賽後加罰秒的處罰。
 - 1. 偷跑。
 - 2. 未受指示下，超越安全領航車。
- 9-2.4 接受上項處罰不得上訴。

9-3 推車 - 發動車輛

- 9-3.1 比賽中，在維修區不得以推車方式發動車輛。必須以車上的起動器或輔助起動器發動車輛；除非經大會許可才准以推車方式來發動車輛。
- 9-3.2 比賽車未就起跑定點位置前，准許用推車方式發動車輛。
- 9-3.3 比賽中在跑道上一律不准以推車方式發動車輛。

9-4 在賽車跑道上的行為規範

- 9-4.1 車手只能將比賽車行駛在標白線內的跑道上。
- 9-4.2 車手除應遵守大會規章駕車外，並應尊重其他車手的空間。
- 9-4.3 車手禁止在跑道上與他車碰撞，蓄意碰撞其他車輛者將受罰。
- 9-4.4 車手應遵循跑道上的標線內行駛，而不能駛離跑道，抄近路。
- 9-4.5 車手不得無意義的突然改變正常行車路線或蛇行以及不適時的試踩煞車。由於比賽車在跑道行進中除了在溫胎中容許車輛進行蛇行溫胎動作外，其他時間無論練習、測時或正式比賽中皆禁止蛇行，所謂蛇行是指車輛脫離其正常前進路線，而任意連續改變其前進方向（但如為閃避路上障礙物則例外），其理由為除溫胎圈外超車是容許的，因此後車超車時可能無法預知前車突然改變其行進路線而易生意外，不

適時之煞車亦然。

- 9-4.6 萬一車手衝出跑道，應趕緊控制好車輛，必要時得將車停止下來。然後在工作人員的指引下，在適當的地點安全的回到跑道。
- 9-4.7 衝出跑道的車手，在無場邊工作人員指引情形下，不顧及其他車手的安全情況企圖返回跑道者，將受罰。
- 9-4.8 屢次犯錯或表現出無法穩定控制車輛者，將被逐出比賽或受其他處罰。
- 9-4.9 大會競技長，可在資格賽或正式比賽中，命令有威脅其他車輛安全的車手退出比賽。例如：車速不夠、車輛漏油或其他原因等，受處置者不得抗議或上訴。
- 9-4.10 車體主要部份在比賽中必須保持其在正常位置。車體肢離或部份掉落將會被舉黑底蛋黃旗。
- 9-4.11 車手自己可在跑道邊維護車輛或在場邊工作人員指引下，回到修護區找零件來修車；車手不能接受他人幫忙，但基於安全理由場邊工作人員可以協助。
- 9-4.12 從跑道上要回到維修區時，車手應高舉一臂示意。
- 9-4.13 重回跑道繼續比賽，不能取巧直接穿越過維修區。

9-5 跑道上超車

- 9-5.1 在角落、彎道或出入口處，車手自認有把握的情形下方可跨越白線超越前車。
- 9-5.2 欲超越前車的車手須為其決定負責，但被超車的車手也得負安全責任，尤其被超車者不應有不當之阻擋行為。
- 9-5.3 落後一圈之被超車的車手，應以手勢指示後車可超車的方向。
- 9-5.4 車手需注意跑道邊的旗號，不遵從旗號者視同違規。
- 9-5.5 車手不論有意或無意妨礙後車超越或忽視藍旗，將受舉黑白旗警告，連續犯規者將受罰甚至被逐出比賽。
- 9-5.6 比賽中車手須特別注意藍旗之揮動，處劣勢者必須讓處優勢者，前車不得採惡意阻擋，後車不得蓄意追撞。
- 9-5.7 行車線之改變，如果車手在正常行進狀況中，突然改變行車線可能會因產生阻擋而受罰，在直線跑道中連續變動路線兩次視同犯規。
- 9-5.8 當兩車平行入彎時，以內側車為優先，如此時發生擦撞，外側車為劣勢，可能受罰。
- 9-5.9 兩車入彎時，如外側車已略為領先及進入彎角頂點時，外側車B柱已越過內側車車頭時，則外側車處優勢，如此時外側車維持正常路線而仍發生擦撞，內側車為劣勢可能受罰。

9-5.10 以上情況，雖未發生碰撞，但處劣勢車仍可因危險駕駛試圖超越或阻擋而受警告。

9-6 維修區一般使用規範

9-6.1 任何比賽開始時，維修區內的快速通道與維修通道須完全暢通。

9-6.2 比賽中，維修區內工作人員應穿著整齊，禁止穿著拖鞋。

9-6.3 維修區快速通道與跑道間之水泥牆上，禁止任何人員跨坐其上面。

9-6.4 每輛參賽車得配置二位隊員，在比賽開始前即就位於水泥牆邊，為其隊員傳遞訊號。

9-6.5 比賽車進入維修通道，因疏忽超越其指定使用維修位置，此時應以人力將車推回其指定使用位置，否則需重新進入跑道繞行一圈再回到其維修位置。

9-6.6 在維修或快速通道上，絕對禁止倒車及逆向行駛車輛。

9-6.7 在比賽中參賽車需經由維修區進入跑道，而故障未能繼續賽車者，則停置在維修棚內，待該場賽事結束再移至整備區。

9-6.8 在資格賽或正式比賽中，車輛離開維修區進入整備區，稍後重返賽事，需符合下列二項條件：

1. 車輛欲離開維修區，須經競技長同意。

2. 競技長應指派一觀察員隨著車輛到整備區，並向其報告該車輛在整備區內維修細節。

9-6.9 離開PIT出口進入跑道時，切勿超越黃線，以免受罰。

9-6.10 維修區嚴禁吸煙及禁止其他有任何煙火。

9-6.11 維修區內禁止兒童及寵物之進入，違反者參賽車手遭連帶處罰。

9-7 比賽車停放在維修區

9-7.1 比賽車停在維修區，無論在資格賽或比賽當中均可以對車輛進行檢修，但限停於維修通道上進行。

1. 在維修區內車隊隊員除了指派一名隊員手持滅火器待命外，其餘隊員都可參與對車輛的維修工作。

2. 在耐久賽中於替換車手時，其中一名車手可協助另一名車手配戴安全裝備但不能參與車輛檢修工作。

3. 每輛比賽車，維修工作人員數不得超過五名。

9-7.2 每輛參賽車僅准使用一具千斤頂。

9-7.3 千斤頂及輪胎等備用工具或材料，可於比賽車進入維修位置前放置於維修通道上。但車輛離開後，所有物品則應收存在維修棚內。

9-7.4 在維修區內車輛，如有漏油情形應即刻告知維修區內大會之工作人

員，並協助清理地面。

9-7.5 車輛如未以固定式頂高工具頂起時，禁止人員在車底下維修車輛。

9-7.6 除了耐久賽外其他任何賽事皆不准在維修通道上對車輛實行添加燃油的工作，除非得到競技長許可。

9-7.7 在維修區內會產生火花的器材、工具及空氣壓縮機等，應配有防止火花產生器之裝置，且上述性質工具皆不應放置於工作中的維修通道上，同時應與裝置燃油容器的距離離的愈遠愈好。

9-7.8 容易產生高溫及火花之器械品，不應在本區內使用。

9-7.9 於測時(資格)賽時，除非在賽前大會特別指定分配使用棚位，否則依競賽車入場先後順序自由停放在任一維修棚內。

9-7.10 於正式比賽前，依排位順序停至應停之棚位。

9-8 離開維修區進入跑道之要點：

9-8.1 車輛離開維修通道，欲進入跑道前需經該處管制員之許可，並受其指示前進、慢行或停止。

9-8.2 獲准進入跑道時，車手須沿靠路邊進入跑道，同時應留意跑道上狀況以防碰撞，絕對禁止穿越出口黃色分界線。

9-8.3 違反上述規則之要求，所遭受之處罰是不能上訴的。

9-9 整備區的安全規範

9-9.1 在整備區內之競賽車輛，得經競技長許可同意，始准穿越跑道進入維修區。

9-9.2 在整備區內的任何車輛都應在 15 公里時速下小心行駛。

9-9.3 任何人在整備區內不能用危險的行為駕車。

9-9.4 車輛在加油或維修時有可能引起火災必須小心防範，做好必要的措施。例：焊接時必須要有隊員持滅火器在旁。

9-9.5 整備區內不得攜帶兒童及寵物進入。

9-9.6 違規者將受罰且不得上訴。

汽車場地賽基本規則(REGULATION OF CAR CIRCUIT RACING)

10-1 試車

參賽車輛可於比賽日前進場練習，而跑道開放後練習之時間及跑道使用費用則由賽車場公告；且主辦單位對比賽前因試車而發生之意外不負任何責任。

10-2 對賽車手之指示

10-2.1 所有對賽車手的指示，須經由大會裁判長認可。

10-2.2 當裁判長在車手簡報會開始時，先點名參賽車手，對未出席車手，得裁予處分且不得上訴。

10-3 資格賽

10-3.1 車手只許使用經大會檢驗合格之車輛參賽(在車身特定位置貼有驗車合格貼紙)。

10-3.2 資格賽中參賽車手的最佳單圈如有相同時，得採用次佳成績以評定。

10-3.3 車手成績如未達資格賽標準時，在下列情況均成立下仍得以參賽：

1. 經由裁判長同意。
2. 參賽車手名額未超過最高限額數。
3. 排位在最末位。
4. 其決賽成績不列入排名及積分之計算，僅保留其參賽記錄。

10-3.4 在資格賽或正式比賽，不得臨時使用其他車手的車輛，除非經書面報備並得到裁判長之同意；違者雙方(借方與被借方)將遭退賽且不得上訴。

10-4 起跑點位置

10-4.1 除非大會規則有其它特別規定外，所有參賽車手均應按其資格賽之名次排列順序。

10-4.2 排首位車之位置規定如下：

1. 起跑後第一彎道轉向是右轉時，首車在右邊，反者亦同。
2. 亦可依跑道個別差異而訂定。

10-4.3 當所有比賽車自集合區駛往起跑點就位時，各車要依排位序停在指定位置，車輛必須停定，前保桿與白線之距離不得大於 10 cm；在起跑點上如有因故致空下來的位置時，也不可由他車頂替該空位。

10-4.4 離開維修區或整備區開始進行探路圈(sighting lap)前往起跑點的車輛，如未能依規定在時限內自行按序駛往指定起跑點位置時，則該車在正式起跑時就必須放棄其原起跑點位置，只能排在

最末位，暖胎圈時亦僅能從 PIT 出發跟在最後進行。

10-4.5 任何時間車手在起跑點上，無法依大會規定起動車輛時，此時車手應即時高舉雙手或將手伸出窗外作出訊號，讓大會裁判知道。

10-4.6 動態式起跑點組成之基本條件：

★兩列縱隊。

★兩車間隔應保持兩個車身寬度之間隔。

★前後車距離則保持一個車身長之距離。

10-4.7 靜止式起跑點組成之基本條件：

★平行或垂直交錯的行和排。

★平行的兩行間有二個車寬之間隔。

★前後車距離則保持二個車身長之距離。

10-5 暖胎圈 (Warm Up Lap)：

10-5.1 當參賽車在起跑點就位完畢後，旗號長出示綠旗，開始進行暖胎圈。

10-5.2 在行進中，每部車必須維持與安全領航車或桿位車之相近速度前進，且與前車距離不得大於 20 公尺且不得有超車之行為。

10-5.3 如因車輛故障無法保持速度，車手應伸手出車外示意後車超越。

10-5.4 如慢速車已被 Safety Car 超越則必須返回 PIT 內，改為由 PIT 起跑。

10-5.5 如車手未出示手號而故意放慢車速至與前車距離超過 20 公尺，則被認定為蓄意擾亂暖胎程序，起跑後將會被罰 Stop & Go 5 秒。

10-6 合資格可以起跑的參賽車之認定

10-6.1 在起跑線旗號長紅旗舉出時，所有合資格的參賽車必須都已停置在起跑位置上；不合乎此規定的車將被歸類為“DNS” DO NOT START。

10-6.2 紅旗出示後，其它車輛就不准再進入賽道。

10-6.3 資格賽合格車手，如未參加原規定順序賽事（初賽、複賽…）之起跑，將無法得到該場賽事之任何積分。

10-7 比賽之開始

10-7.1 車輛出發是以國旗、綠旗或燈號作為指示；國旗揮動或紅燈熄滅綠燈亮起，始能出發。

10-7.2 在動態式起跑時，有時無法讓所有車手同時看到國旗的揮動或起跑燈號，此時可由裁判長指定第二位旗號長在另一適當位置同時揮動綠旗。

10-7.3 任何車手在紅燈未熄滅前就超越起跑點或滑動車輛意圖超越均視

為偷跑，違者將受罰 Stop & Go 且不能對此種處罰提出任何上訴或抗議。

10-7.4 暖胎圈完成後，各車已就位，如有特別狀況，競技長可延後開賽，此時無論紅燈是否已亮起，旗號長須出示紅旗，並舉出告示牌「Start Delayed」，所有車輛必須關掉引擎留在原位，5 分鐘後再重新起跑程序，但賽程將減少一圈。

10-8 安全領航車的使用 (Safety Car)

10-8.1 所有汽車競賽的主辦單位，均應備有安全領航車，在跑道旁隨時待命調遣。

10-8.2 安全領航車應具有的裝備。

1. 可和競技長聯絡的雙向式無線電通話機。
2. 安全領航車車頂上裝配有閃燈或可從車頂揮動黃旗。

10-8.3 安全領航車駕駛員必須是由賽事競技長指派，同乘者亦需具有豐富的賽車知識。

10-8.4 以促使跑道上的比賽車輛調節速度及間隔距離，大會競技長可以以安全理由調遣安全領航車。

10-8.5 安全領航車在收到指示後，會亮閃燈或揮動黃旗，再進入比賽跑道上並駛至排首位車的前面，若無法駛至排首位車前面就對其它車輛一一搖旗重新列隊，此時全場黃旗出示，起跑燈號呈現閃黃燈亮起。

10-8.6 跟隨在安全領航車後的比賽車絕不能超越過安全領航車，除非安全領航車內的人員作出信號表示才可超越它。

10-8.7 跟隨在安全領航車後的比賽車，要保持單列形式前進，車距不得超過 20 公尺。

10-8.8 在重新開賽前，安全領航車將會關掉閃燈，以告知後車將駛離跑道，此時起跑線熄滅閃黃燈，亮起紅燈；待排首位車行將通過起跑線之前，紅燈熄滅，綠燈亮起，或以旗號長搖動綠旗表示比賽重新開始。

10-8.9 在紅燈未熄或綠旗尚未搖動時，所有參賽車相互之間不能有超車情形。

10-8.10 跟隨在安全領航車所繞行圈數，核計入比賽賽程內。

10-9 停止/重新開賽

10-9.1 除了安全上的理由外，賽事競技長應和大會裁判長商議比賽是否要停止，並將決定停賽後之賽事是否需重新續賽。

10-9.2 在下列情況下，賽事將重新開始：

1. 帶頭領先車尚未完成兩圈賽程時，則比賽視為重新開始，且所有車輛均需回到各自原來之起跑定點位置起跑。
2. 如果比賽未完成百分之三十賽程就停止，又無法續賽，此時比賽將予以取消成績作廢。
3. 如果比賽是在完成百分之三十以上，百分之六十以下之賽程時因故停賽，此時賽事仍不能視同完賽，應重新安排時間賽完其後續賽程；而重賽時各車排位順序是依停賽前最後一圈的順序為依據。續賽結束之完賽序，視為整個賽事之最終成績；如客觀情況不容續賽時，則以紅旗出示前一圈之順序為成績，但其年度積分僅以 50% 計算。
4. 如果比賽是在百分之六十以上之賽程時停賽，此賽事可視同完賽，成績則按最後一圈的結果公佈，如協議要完成未完賽賽程時，各車排位順序也是按最後一圈的順序以單列形式排列。
5. 中斷後續賽之賽事，以續賽結束時之完賽序為該賽事之成績。

10-10 中止比賽的影響

10-10.1 報名費用將不予退還。

10-10.2 若為積分賽時，按下列方式計算成績

完成情形	結果	積 分 之 計 算	
		資格賽(預賽)	決賽
0-2 圈	取消	100%	0%
2 圈-30%	取消	100%	0%
31%-60%	未完賽	100%	50%
61%-100%	完賽	100%	100%

10-10.3 如果大會有積分以外的獎賞，應由賽事組織委員會安排分配。

10-11 賽事重賽時日期之安排

賽事組織委員會應重新安排被取消或未完成比賽之賽事，如未能重新安排時則按 10-10 之規定予以核計成績。在比賽中止當時，只有仍在跑道上的車輛及在維修區內維修而能繼續比賽的車輛才准許再參加重新安排的比賽；而再安排的比賽的起跑順序位置應與終止比賽時的順序一樣，而主辦單位亦不能再收報名費用。

10-12 『雨中賽事』的程序

- 10-12.1 在比賽前，如果大會裁判長裁定為『雨中賽事』時，則所有用光頭胎的參賽車在大會准許的時間內需換上雨胎，而此時之參賽車輛如為車輪外露式車輛時可稍作底盤的調整，但不能更換零件，且上列動作必須在大會規定時間內完成。
- 10-12.2 如果大會裁判長裁定為『雨中賽事』，而車手仍執意用光頭胎者將被禁止；於開賽後，旗號長將會對光頭胎之車手揮黑旗令其退場。
- 10-12.3 如果賽事是在雨中開始，在賽事進行中天氣轉晴，此時車手可自行決定配用何種車胎。
- 10-12.4 如果在賽事途中下雨，且賽程又未超過百分之六十，此時大會裁判長有權中止比賽，且賽事欲重新開始時，則准許所有車輛需在大會規定時間內換上雨胎。

10-13 被指定車輛受檢之程序

- 10-13.1 比賽結束時，大會裁判長有權抽選車輛做檢查，此時車手必須將車輛駛至指定地點接受大會指定人員檢查，包括車重之測量噪音的測試，禁止改裝的檢查及視情況需要時之馬力值測試。
- 10-13.2 受檢車輛應保持賽後的狀況，直到檢查人員檢查完畢方可將車取回。
- 10-13.3 未將車輛在指定時間內駛至指定地點受檢者，將被罰款或被取消成績，此種處罰則不能抗議或上訴。
- 10-13.4 車輛受檢時需有該車之參賽車代表一人陪同在場。
- 10-13.5 如有任何規定以外附加上去的零件，裁判長有權對該車採取消其成績。
- 10-13.6 為了檢視車輛而需拆卸，由參賽者或車手自行負責，大會只負責拆邂逅之檢查工作。
- 10-13.7 檢視結果未認定前，該車的起跑順序位置、名次或積分點數大會將有權暫不發佈。
- 10-13.8 車手或參賽者，要自行承擔車輛檢視後的狀況，任何有關抗議車輛檢視人員之行為皆不被接受。

10-14 道路賽車旗號釋義 (Flag Signals For Road Race)

- 10-14.1 綠旗
旗號長用在開始比賽或在彎道處的旗號手，表示跑道無障礙。
- 10-14.2 黃旗
黃旗平舉不動：(小心、危險、減速)(通過危險區前不准超車)

注意:車手到達危險區前，可能遇到幾面黃旗，表示減速且不要超車。

黃旗揮動:極度危險、減速、準備停車。在通過危險區前不准超車。

注意:在危險區裡，可能有多起意外狀況，車手不應超車直到完全通過所有危險區。

10-14.3 紅旗在起/終點和其它所有旗號台

表示如果由於意外事件發生必須中止比賽時，在起/終點線會顯示紅旗外，同時在各彎道前也應顯示紅旗。當車手看到紅旗應減速，極度小心，準備停車，待回到維修區應成單列停置於維修通道上，但車輛不能進入維修棚內，如比賽將隨時重新開始時就不能對車輛進行修護，除非經裁判長同意。

10-14.4 國旗：當揮動國旗即為開始比賽之時。

10-14.5 藍旗：平舉時表示後面有車手跟的很接近；揮動時表示一個很快的競賽者正試圖超越你。

10-14.6 黃旗上有紅色條紋旗

表示提醒車手小心，前面路滑，可能是因油、水或落屑造成。

10-14.7 白旗

表示告知車手前方有車速緩慢的車輛，可能是救護車、維修車或慢速的比賽車；比賽車可超越此慢行車輛外，仍可在此路段互相超車（但機車比賽則禁止互相超越）。

10-14.8 黑白對角旗，並標示車號

表示警告車手有缺乏運動精神或危險駕駛行為，可能受罰（此旗只舉乙次）。

10-14.9 黑旗並標示車號

表示通知該車手賽完該圈，就回到維修區並向維修區裁判報到。

10-14.10 黑旗中間有橘色圈並標示車號

表示通知該車手，車輛機械有故障，可能造成危險應減速到維修區檢查。

10-14.11 黑白格子旗

表示練習或比賽結束，所有車輛賽完該圈後就降低車速回到維修區或到指定區域。

10-15 停止及再出發 (Stop & Go)

10-15.1 當旗號長出示附有比賽車號碼之 Stop & Go 牌子時，車手應於三圈內返回 PIT，在受罰區內靜止 5 秒後，依從管制員之指示重返

跑道比賽。

- 10-15.2 車手因有明顯之犯規意圖或危險動作，但並未因此而獲得利益者，僅出示警告旗，車手自行改正即可。
- 10-15.3 車手因一再重複犯規之明顯意圖或危險動作，雖未獲得實際利益，仍有可能被罰 Stop & Go 5 秒。
- 10-15.4 除非前車本身犯規，否則後隨車手不論因犯規動作或無心之過而獲得實際利益時，則裁判會出示 Stop & Go 牌，車手應馬上回 PIT 區受罰 5 秒；但車手若自行馬上作出補償行為即可免受罰。
- 10-15.5 Stop & Go 警示牌最多出示 3 圈，若車手未於此時段內返回 PIT 區受罰 5 秒，裁判長可視犯規之情況出示黑旗令其退賽或賽後加罰 30 秒。
- 10-15.6 如車手犯規之時機在賽程的最後三圈，則不再出示 Stop & Go 僅出現警告旗，但賽後直接加罰 30 秒。
- 10-15.7 車手如受警示 Stop & Go 三圈後，不但未返回 PIT 受罰，並再度發生類似犯規行為或危險動作，不管其獲利與否，裁判仍可立處黑旗直接除名，驅逐車手出場，並取消其成績。
- 10-15.8 Stop & Go 是依據競技長及裁判長主觀判斷做出之即時處分，不接受任何抗議或申訴。
- 10-15.9 偷跑 (Jump Start) 將會處罰 Stop & Go 5 秒，其執行之時間可能自起跑後三圈以後始進行。

10-16 比賽之完成

- 10-16.1 當領先者完成指定之圈數通過終點線，黑白方格旗揮動，表示比賽結束，並繼續平舉直至最後一部車通過，但 5 分鐘為最長之期限。
- 10-16.2 如果領先車在返抵終點前有落後一圈之比賽車在其前面，旗號長會同時揮動方格旗及藍旗，落後車通過終點線後仍應續賽一圈，再通過終點線一次才算完賽。
- 10-16.3 如果完賽衝線時兩者成績十分接近，則以攝影判斷，以前輪最前端通過終點線者為勝。
- 10-16.4 不管任何原因若方格旗在未達比賽圈數完成前即揮動，則以領先車在方格旗出示前的最後一次通過終點線時算為結束比賽，同樣不管任何原因，若方格旗於圈數已滿而延後出示，比賽之正式結束仍應以原來之圈數屆滿即視為結束。
- 10-16.5 所謂合格之完賽者必須在方格旗出示後五分鐘內自力通過終點線，其完賽之圈數亦必須最少達到冠軍車的 75% 圈數。

汽車 OVAL 跑道賽基本規則 (REGULATION OF OVAL STOCK CAR RACING)

11-1 試車(同 10-1)

11-2 對賽車手之指示(同 10-2)

11-3 資格賽(同 10-3)

11-4 起跑位置

11-4.1 參賽車手原則按資格賽成績排定出發先後順序，大會可在預賽或決賽中採用不同之排列方式、順序或逆序進行。

11-4.2 排首位車之位置是第一排的內圈(左邊)，第二位是在第一排的外圈(右邊)，以此類推。

11-4.3 當所有比賽車駛往起跑點就位時，各車依序停在指定位置呈雙行排列，在起跑點上如有因故空下的位置時，由後車順序交叉補位。

11-4.4 離開維修區或整備區前往起跑點就位的車輛，如未能依規定在指定時間內就位，一旦開始暖胎圈時，該車就必須放棄其原來之起跑順序，只能跟在車隊之最後出發。

11-4.5 任何時間車手在起跑點上，無法依大會規定起動車輛時，此時車手應即高舉雙手或將手伸出窗外作出訊號讓大會裁判知道。

11-5 動態起跑

11-5.1 兩列縱隊。

11-5.2 兩車間隔應保持兩個車身寬度之間隔。

11-5.3 前後車距離保持一個車身長之距離。

11-6 合資格可以起跑的參賽車之認定(同 10-6)

11-7 比賽開始之程序

11-7.1 車輛出發是以黃旗作指示或以黃燈為信號，車隊分二列縱隊齊頭前進。

11-7.2 當車隊排列妥當後，旗號長會出示捲起之綠旗，並伸出手指表示再溫一圈始進行比賽，如有安全領航車在場此時安全領航車將會退出跑道。

11-7.3 帶頭車在第三彎道開始加速，同時注視旗號長之旗號，當綠旗揮下時，表示比賽正式開始。

11-7.4 在動態起跑時，有時無法讓所有車手同時看到綠旗揮動，此時可由審議長指定第二位旗號長在另一適當位置同時揮動綠旗，讓所有參賽車手能同時開始比賽。

- 11-7.5 任何車手在綠旗尚未揮動前超越前車或意圖超越前車均視為偷跑，違者將受罰且不能對此種處罰提出任何抗議或申訴。
- 11-7.6 帶頭並排之二車，如一直無法保持車頭平行，經裁判警告二次後仍不理會，可被判罰至最末位。

11-8 安全領航車之使用(同 10-8)

11-9 賽事暫停及重組

- 11-9.1 當跑道內出現狀況，競技長認為可能發生危險的情況，就可以出示黃旗讓場上競賽車子慢下來，繼續繞場並進行重組。
- 11-9.2 當跑道內出現狀況至跑道為之阻塞，競技長判定暫時不宜比賽，就可以出示紅旗，讓場上車輛就地停下來，以利清理出事現場；但車手不得關掉引擎或離車。
- 11-9.3 在比賽進行中，參賽車若發生打滑現象，但經緊急修正且競技長尚未出示黃旗已恢復上路，則賽事繼續進行；但打滑發生後車輛已成 180 度之轉向並影響賽事進行，則競技長出示黃旗，比賽暫時停止進行，參賽車仍繼續慢行重組以單行繞場，此時打滑車需於掉頭後排至末位。
- 11-9.4 當黃旗出現進行重組之過程中，各車必須按比賽暫停時之順序以單行繼續前進；不按序排隊或故意在黃旗出示後超車者，將被處罰至末位。
- 11-9.5 當黃旗出現時，內圈車如果落後至外圈並排車之前門後柱時，其路線優先權已喪失，視同已被超越，重組時應排列於外圈車之後。
- 11-9.6 當場內狀況排除後，競技長會收起紅旗，改示黃旗車輛繼續開動繞場並按序重組成單行縱隊，待重組完畢競技長將出示捲起之綠旗，再一圈後始揮動綠旗繼續比賽。
- 11-9.7 重組時如使用安全領航車，則依 10-8 規則進行。
- 11-9.8 除了耐久賽以外，一般的短距離賽事，開賽後參賽車一旦進入維修區必須等下次黃旗重組時才能返回跑道。
- 11-9.9 除了耐久賽以外，當黃旗亮出時車子的繞場圈數不予計算。
- 11-9.10 在比賽中連續發生三次打滑導致黃旗或紅旗出示者，將被競技長指名判處離場不得續賽。

11-10 中止比賽的影響(同 10-10)

11-11 賽事重賽時日期之安排(同 10-11)

11-12 雨中賽事的程序

- 11-12.1 比賽開始前下雨，競技長有權視情況決定按時開賽或延後、或取

消比賽，參賽者不得申訴。

11-12.2 比賽進行中下雨，競技長有權視情況中止比賽。

11-13 被指定車輛受檢之程序(同 10-13)

11-14 OVAL 跑道賽事旗號釋義 (Flag Signals For OVAL Race)

11-14.1 綠旗

揮動時表示比賽開始，捲起時表示再進行一圈暖胎，下一圈就要開始比賽。

11-14.2 黃旗

揮動時表示跑道上有所狀況發生，馬上減速慢行，並依比賽進行中當時之先後順序成單列慢行前進，等待綠旗揮起再比賽。

11-14.3 紅旗

緊急事件發生，跑道受阻，比賽車應馬上減速並就地停車，車手並應停留在駕駛座內，不能離開其車輛，待事故處理完畢黃旗出現後，再重新以單行列隊前進。

11-14.4 黑旗

表示車輛有故障或車手犯規失格，車子必須減速然後離場向維修區裁判報到。

11-14.5 藍旗

表示帶頭車已追及背後，馬上要超越一圈，落後車應讓路。此旗號只對阻擋帶頭車之慢車揮動。

11-14.6 白旗

表示最後一圈開始，下次返回終點時將出現黑白格子旗。

11-14.7 黑白格子旗

比賽或試車之結束，車子通過後冠軍車子繞場一週至旗號長前停車領旗繞場一週接受歡呼，餘車按指示離場。

汽車拉力賽基本規則 (REGULATION OF RALLYING)

12-1 拉力賽之組織

12-1.1 主辦單位為 CTMSA 或 CTMSA 所授權之註冊團體。

12-1.2 比賽規則以本規則為主，如有未盡事宜則以國際汽車聯盟 FIA 之規則為最後依歸。

12-1.3 CTMSA 所指定之裁判委員會為最後裁決者。

12-2 賽事之說明

主辦單位應於賽前公佈比賽路段地圖、特殊路段之狀況、時間及路程等。

12-3 參加比賽資格

12-3.1 年滿十八歲，持有合法之汽車駕照，及經 CTMSA 審核發給有效比賽執照者。

12-3.2 獲取 CTMSA RALLY 參賽執照應具有 CTMSA 主辦或 CTMSA 認可之 Rally 課程證書者。

12-3.3 參加之人數上限於每次比賽特別規則中另訂之。

12-3.4 獲准參加者及維修人員都應簽署 CTMSA 所印發之切結書，以表示充份了解比賽活動為危險之活動，放棄意外發生時向主辦單位追究責任之權利。

12-4 車輛資格

12-4.1 車輛在驗車時須符合主辦單位所明定之驗車規範。

12-4.2 車輛之分組按照比賽之路程另訂之。

12-4.3 每一位參加比賽者對其參賽車必須具有全面的認知並在賽前交付檢查，驗車合格證明應於比賽中間隨時接受查閱。

12-4.4 比賽車輛應為於公路上合法行駛之車種，並具有有效期內之行照。

12-4.5 比賽期間車輛必須遵守當地之道路法規要求。

12-4.6 車輛前後應設有拖車環。

12-4.7 禁止使用任何防滑裝置，如輪胎上裝有金屬或其他材料如大頭釘及鍊條等。

12-4.8 車輛之指示燈及燈光等設備應符合監理單位之標準規定。

12-4.9 車輛應備有警告之三角標誌，於特殊路段停車時應置於車後三十公尺處。

12-4.10 無線電通訊設備之規格由主辦單位按路程而另訂之。

12-5 報名表及報名

12-5.1 報名需填妥 CTMSA 所認可之正式報名表格交付主辦單位。

12-5.2 如果報名者非參賽者，報名表上指名的第一駕駛將被視為他們的代理人。

12-5.3 報名後如需更換駕駛員或車輛，必須由裁判委員會批准。

12-5.4 如在驗車後參賽車輛並不符合所參加之組別，驗車員有權向審查委員會提議參加車輛改為另一適當之組別。

12-5.5 報名費由主辦者收取，依比賽特別規則另訂之。

12-6 規則修正

規則如有更改或修正，將以註明日期並編有號碼的賽訊通告正式發佈，也同時在比賽秘書處張貼。

12-7 規則執行之解釋

12-7.1 賽事主辦單位所指定之裁判委員會為本規則之執行及決定者。

12-7.2 在本規則中以下三名詞定義為：

1. 報名者-可以是個人、車隊或俱樂部。

2. 參賽者-為第一及第二駕駛員。

3. 在報名人不在場的情況下，第一駕駛員將負責所有相關的問題。

12-8 對參賽車手之規定

12-8.1 每車只能坐兩人，但必須指定第一及第二駕駛員，車內兩人皆可在比賽時駕車，但必須持 CTMSA 認可之執照。

12-8.2 比賽中參賽者兩人必須均在車內（除有規則指明的情況外），如參賽者其中一人退出或有第三者在車上（受傷者除外）參賽者將被取消資格。

12-8.3 兩人之身份證明上貼有照片、簽署及車輛之詳情，必須置於車內以便查驗，否則將會被除名。

12-9 比賽排位及號碼牌

12-9.1 發車乃根據號碼牌順序，此號碼牌將以種子車手名次及主辦單位編排而明定。

12-9.2 每段比賽將按前一天臨時成績分配，如遇特殊狀況，發車時間將跟前一天一樣。

12-9.3 賽車手應按時到達，早到或遲到者均會被處罰。若報到時間差異過大者將取消資格。

12-9.4 比賽號碼牌由主辦單位所提供，嚴格遵守所指示應張貼的位置，其號碼牌不能被擋住，否則將受處罰。

12-9.5 車手必須在車輛的兩側後車窗玻璃上註明姓名和血型。

12-9.6 未能按上述標準者應受處罰，處罰標準按每次比賽特別規則另行

訂定。

12-10 時間卡

- 12-10.1 每一比賽車輛有一份時間記錄卡，指名發車時間；此時間卡應於每日比賽完結後交還計時員，在第二天（2 LEG）出發時將收到一份新的時間卡。
- 12-10.2 時間卡必須在每一控制點交予控制員簽名，若沒有簽名則資格將被取消。
- 12-10.3 如遇塗改應有控制員認簽，車手應注意。
- 12-10.4 時間卡內比賽路段表格如遇上例情況將受同樣處罰。

12-11 維修及交通

- 12-11.1 維修車及人員只允許在指定地區進行維修，車輛必須依照指定路段行駛。
- 12-11.2 若維修車或人員有違反規定者，參賽者將受時間之處罰，在不准進行維修地區將維修車停下或架起設備都將視為在進行維修。
- 12-11.3 比賽進行時，所有參賽維修者，必須遵守當地交通法規，違反者將受處罰。
- 12-11.4 如已被當地警察已攔下違規車輛，且已開出罰單者，則不再受以上處罰。
- 12-11.5 如當地警察沒有攔下違規賽車，而通知主辦單位，則將按規則處罰，但必須在下列情況下才有效：
 1. 成績公佈前。
 2. 事實相符者。
 3. 無法駁回犯規事實者。
- 12-11.6 如比賽進行中，參賽車被拖動將會被除名（除特殊狀況外）。
- 12-11.7 參賽車有意阻擋後車超越或違反運動精神將被除名。
- 12-11.8 參賽車及維修車之通訊器材及無線電通訊頻率應在適當的表格填寫獲准後才能使用，使用未經批准之器材將受處分。
- 12-11.9 維修車應有符合規定之配備。

12-12 廣告

- 12-12.1 按下列規定，參賽車可作廣告及宣傳。
 1. 不能在主辦單位所規定之車身位置及號碼牌上。
 2. 不得違反煙害防制法及引起主辦單位反感或途經地方之反感。
 3. 在擋風玻璃上方之廣告貼紙，最寬不得超過十公分，後窗不

得超過八公分。

12-12.2 對車輛進行檢查時，廣告必須已貼好，比賽進行中得隨時檢查。

12-13 比賽時之發車

12-13.1 發車前一小時，所有參賽車必須駛入停車點。

12-13.2 發車時按編排每分鐘發一輛。

12-13.3 參賽車遲到將被罰所遲到之時間差，超過允許遲到總時間則取消資格。

12-13.4 參賽車應按指定控制點順序報到。

12-13.5 控制點之間所需時間會註明在時間卡上。

12-13.6 比賽時間按本地標準時間（117）計算。

12-13.7 應以路線手冊內之時間表為根據，如不服從，將被除名。

12-14 比賽控制點之說明

12-14.1 在各比賽之控制點，通過控制點(passage control)及時間控制點(time control)皆採用 FIA 指示之標誌(除主辦單位有特別指示外)。各標誌圖例請見附頁。

12-14.2 控制點前二十五公尺處會有一個黃色底的標誌牌來顯示，此為控制區之起點，控制員只會在時間卡中簽名而不會記錄時間。

12-14.3 控制點的位置由一個紅底標誌表明，而結束點則在控制點後五十公尺處，由一個米色底黑斜線的標誌表明。

12-14.4 在時間控制點時，控制員就會把參賽者到達之時間記錄於時間卡內。

12-14.5 控制員在第一輛車預定到達前十五分開始工作，在最後一輛之預定到達時間加三十分關閉。

12-14.6 參賽者報到時，應在預定報到時間一分鐘內才可進入控制區，不能到處停車，只能停在控制點處進行時間登錄。

12-14.7 記錄之正確時間為參賽者把時間卡交給控制員時之時間。

12-14.8 遲到一分加罰 10 秒，而每早到一分鐘加罰 30 秒。

12-14.9 若控制點後就是一般行駛路段，其到達時間也就是離開時間。

12-14.10 若控制點後就是特殊路段則按以下方式處理：

1. 時間控制點及發車點為相連，同時有以下指示牌：

① 黃色牌-控制區開始。

② 紅色牌-控制點(離① 25 公尺)

③ 紅色旗號牌-特殊路段開始(離② 50 公尺~200 公尺)。

④ 米色牌-控制區結束點(離③ 50 公尺)。

2. 到達控制點後，控制員將會記錄到達時間及特殊路段發車時間(發車時間為到達時間加三分鐘)。
3. 如賽車在控制區內輪胎出現問題，控制員可多給予參賽者額外五分鐘作為維修時間，但必須簽署證明，而發車時仍然保留跟前車一或二分鐘的距離。
4. 報到之時間，通常這時間跟時間卡內填寫應該一樣。
5. 如遇意外時，報到時間和發車時間不一樣，以發車時為依據，除裁判委員推翻外。

12-15 除名

12-15.1 參賽者如超越容許遲到時間，將被除名：

- ①如在一行駛路段遲到超過三十分鐘。
- ②如在一天內總遲到時間累計超出三十分鐘。總遲到時間之計算為各段遲到時間之總和。
- ③如超越任一路段應到達報到之時間三十分鐘以上。

12-15.2 提前到達控制點並不能減少遲到時間，反而會受罰。

12-15.3 總遲到時間，容許時間及特殊路段容許時間有可能被競技長更改。

12-15.4 超越總遲到時間只會在每一階段 (LEG) 完結後公布。

12-15.5 如特別規則明訂採用 Super Rally Format 制度，則不受上述情況限制，車手將不會因遲到而除名。

12-16 重組控制點

12-16.1 重組點的主要目的為把參賽者距離拉近(如遲到太多及有退出)。重組點的停留時間並不會加上總時間內。

12-16.2 重組控制點有可能設於路線上，其他進出及設立的標準皆按控制點的一般方法處理。

12-16.3 到達重組點後，參賽者須將時間卡交給控制員，同時必須立即遵從控制員之指示到停車點(不能維修)，發車後仍按到達重組點之順序編排。

12-17 特殊路段 (Special Stage)

12-17.1 特殊路段為在封閉道路上進行速度之比賽。

12-17.2 比賽時，參賽者必須戴上安全頭盔，違者取消參賽資格。

12-17.3 如反方向前進，會被除名。

12-17.4 發車方法如下：

當賽車到達發車點，控制員會填寫發車時間在時間卡內，在交回

時間卡給比賽者後，控制員會從三十秒開始倒數三十秒... 十五秒... 十秒... 五、四、三、二、一。倒數完後參賽者必須發車。

- 12-17.5 控制員在必要情況下，可以更改發車時間。
- 12-17.6 比賽者發車有誤，特別是在發車信號之前發車，將受罰一分鐘。
- 12-17.7 賽段將會明顯標示，但在終點及停車點之間停車將會被除名，在終點後之 100~300 公尺處將會有一停車點為紅色 STOP 牌指明，控制員將會在這點登記時間。
- 12-17.8 如因車手所犯之錯誤而沒有時間登記，其處罰為：
 - 1. 發車點: 除名。
 - 2. 在終點(停車點): 五分鐘罰分。
- 12-17.9 如特殊路段在中段取消，部份車手還沒有比賽時，所有尚未比賽的參賽者將被給予一時間，此時間為已比賽參賽者中最慢的時間。如只有一車手在正常情況下完成比賽，其所需時間將給予所有沒有比賽之車手。此給予時間之決定，必須由競技長提議，裁判委員會批准。如裁判委員會認為最慢時間不合理，它們有權選擇最慢的四個時間來決定一為合理時間。

12-18 停車場禁區

- 12-18.1 所有休息點與控制點皆為禁區。
 - 1. 如果在禁區內維修或加油，將被除名。
 - 2. 如驗車員認為車輛在禁區內需要修理，必須先通知競技長。
 - 3. 修車所須時間將按行駛路段遲到之處罰處理，此處罰為避免賽員故意取巧，修車後車手將有一新的發車時間。
- 12-18.2 在所有禁區內，若經由主要控制員之許可，以下修理是容許的：
 - 1. 用車內的工具，車手可以自行修理輪胎。
 - 2. 更換車前擋風玻璃。
 - 3. 所有修理必須在發車前修完。
- 12-18.3 賽車進入禁區後，車手必須立即離開而不能提出再進入禁區內之要求。
- 12-18.4 在休息點發車前十分鐘，車手可以進入禁區提車。
- 12-18.5 賽車在發車時，引擎必須發動，不然將受處罰：
 - 1. 若是在休息點出現問題，將被罰三十秒，但不加在總遲到時間上。
 - 2. 在賽段發車點出現問題，將被除名。
- 12-18.6 若是違反禁區規則任何一項，則有可能被除名。

12-19 驗車

- 12-19.1 車手必須在指定時間內到達指定驗車地點。
- 12-19.2 出發前之驗車
 1. 查看車輛牌照及車手證件。
 2. 檢查賽車之車架及引擎牌號。
 3. 車輛之型號及車輛級別之認可。
 4. 安全器材之檢查。
 5. 車輛是否有違反交通法規。
- 12-19.3 出發前，每車必須備有符合規定之防滾架、滅火器(重量需二公斤以上)及其他規則所指定之安全標準。
- 12-19.4 如賽車不合指定之安全標準，將不容許發車。
- 12-19.5 在賽事進行期間，車輛及車手有可能再被檢查。
- 12-19.6 車輛及車手檢查之證明文件由車手保管，如有遺失車手將立即被除名。
- 12-19.7 如有任何證明文件及標記被塗改，其車手及任何涉嫌參與塗改之參賽者將會同時被除名。

12-20 終點檢查

- 12-20.1 到達終點時，車手必須把車駛到停車點禁區，驗車員將會進行以下檢查：
 1. 比賽後車輛是否和比賽前檢查時一樣。
 2. 如有需要按處罰表附加處罰(處罰表按比賽而另定)。
- 12-20.2 在整個賽事中，各分組分級暫時領先的參賽車輛須接受更仔細的檢查，如遇抗議時有，裁判委員有權決定是否執行拆卸涉案車輛。
- 12-20.3 如果某一參賽者對另一參賽者的車輛提出抗議，他必須向主辦單位繳納檢查費用，如抗議有效，保證金可發還而由被抗議者代繳。

12-21 抗議、上訴

- 12-21.1 所有抗議必須由書面處理，連同費用繳交賽事秘書，如抗議無效，將沒收之；如抗議需要拆卸車輛，抗議者需加付保證金。
- 12-21.2 抗議如成立，所有費用由被抗議者負責；如抗議無效，費用則沒收。
- 12-21.3 如抗議無效而所需費用超過保證金，抗議者需付餘數；但若是所需費用少於保證金，餘數將退還。
- 12-21.4 抗議者如對判決不滿意，可向 CTMSA 裁判審議委員會申訴。
- 12-21.5 如對主辦單位發表之公佈或成績有疑問，可使用路線手冊內之詢

問表格提出。

12-22 比賽結果

- 12-22.1 比賽時間以時、分、秒計算，總成績時間最少者名次最先，以此類推。
- 12-22.2 如果出現平分，則在第一個賽段比賽時間最少者將領先；若仍平分，就用第二、三、四賽段決定，直到打破平分為止。
- 12-22.3 成績將在規則內註明之地方公佈。
- 12-22.4 總成績在終點公佈後一小時成立，同時分段成績也會在各休息點公佈，如在公佈後一小時無人抗議（除審查委員提出異議外），將成為正式成績。

12-23 主辦者的權力

12-23.1 主辦者可以有以下之權力：

1. 如果發生了事先沒有預料的情況而中止、取消或延長這次比賽。
2. 如因特殊情況比賽未能如期完成，可以決定分發獎品。
3. 取消那些在比賽路線上練車或或以比賽車進行熟悉路況的參賽者資格（主辦單位規定的比賽路線堪查時間則例外）。
4. 邊審員（judges of the fact）來確定參賽者是否遵照這些規定的要求，這些邊審員可以判定，某一比賽者是否按正確路線行車、有無超速或造成過大的噪音以及是否按照有關維修及維修區的規定執行。
5. 取消因健康狀況不佳、喝酒或吸毒而不宜參加比賽的參賽者資格。

12-23.2 主辦者對參加比賽車輛有以下權力：

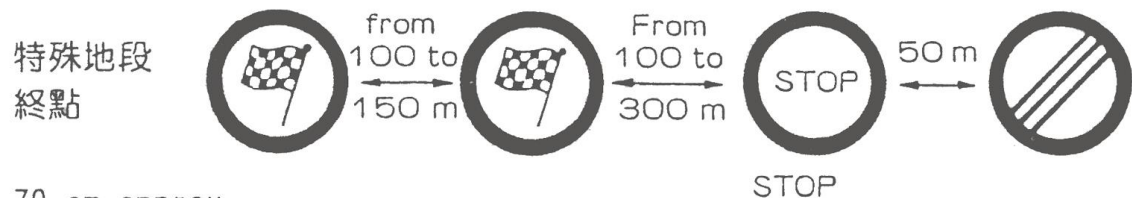
1. 將不宜在道路上使用、不安全或不符合比賽要求的車輛除名。在比賽路線某處進行檢查，可以避免比賽者繼續使用不安全的車輛在公共道路上行駛，直到這種情況得到改正；而檢查者認為車輛噪音超過了八十分貝的合法範圍，將不允許車輛繼續行駛，直到噪音減少到合法範圍為止。
2. 車輛接到指示未能接受檢查或其車手不能拆卸車輛，該車將除名。

越野賽控制點標誌圖例

控制區起始點
黃底指示牌

強制停止點
紅底指示牌

控制區結束點
米色或橙底指示牌



70 cm approx.
各指示牌之直徑

特殊地段終點
(不須停止)

直線加速賽基本規則 (REGULATION OF DRAG RACING)

13-1 直線加速賽之定義 (Drag Racing)

係由兩輛比賽車在預先設定的直線距離內競速以較先通過終點線的比賽車為獲勝。

13-2 秒差讓分制之意義 (Handicapped Racing)

為使各種不同性能級別的比賽車都能參加對抗賽並有均等獲勝機會而特別設計的讓分制，其辦法如下：

13-2.1 在比賽開始前每一車手都需先預報其可能完賽所需時間秒數（至百分秒）稱為 DIAL IN（車手可參考前兩次練習測試成績再預報）。

13-2.2 比賽車就位前，管制員將事先把各車手所預報之比賽時間秒數分別輸入電腦。

13-2.3 起跑燈號將依兩車分別輸入之 DIAL IN 秒差先後亮起，也就是慢車先發，快車後發，如果兩車輸入之 DIAL IN 與實際完賽的時間一致，則二車將同時接近終點，而首先通過者為勝方。

13-2.4 如果較快之車隱藏實力，虛報較慢之 DIAL IN，希望縮少與對手慢車發車時之秒差，以便增加獲勝之機會，但結果卻跑出比 DIAL IN 為快之成績，則其成績會自動被取消，稱為 BREAK OUT。

13-3 比賽跑道 1/4 哩直線跑道，分左、右二車道，路寬 60 呎。

13-4 比賽車輛：分四輪汽車與二輪機車兩組，汽缸容積均不受限制。

13-5 參賽車手：持有 CTMSA 競速執照，並戴上安全帽始可參賽。

13-6 測時賽練習賽：每一比賽車，獲有最少兩次練習測試機會，左、右側跑道各測試乙次，並取其較佳乙次成績作為配對依據。

13-7 比賽方式：採單敗淘汰制，如遇對手缺席或輪空，仍須單獨出賽完成該場賽事，取得成績再晉級複賽。」

13-8 跑道之選擇：以測時賽或上一場對抗賽之成績較優者，優先選擇左側或右側跑道。

13-9 燈號及起跑：

13-9.1 就位前燈號 (PRESTAGE LIGHT) 亮燈時即表示賽車前輪接近就位前起跑線。

13-9.2 就位燈號 (STAGE LIGHT) 亮燈時表示就位完成，應保持車輛不得再前後移動。

13-9.3 黃燈 (預備起跑)：當兩輛比賽車就位完成後，燈號表會按下開

關亮起黃燈，隨時準備起跑。

13-9.4 綠燈（起跑燈）：在黃燈自上至下依序亮起後（0.4至0.5）秒間，即亮綠燈表示比賽開始。在測時賽時左、右兩側起跑燈會同時亮起，在正式對抗賽時左、右兩側亮綠燈時間秒差係依比賽車手預報各自完賽時間而經由電腦依秒差自動設定控制。

13-9.5 紅燈（失格燈）：賽車就定位後，若前後移位或綠燈未亮即起跑者，紅燈會自動亮起，表示失格。

13-10 終點線：距起跑線1/4哩處為終點線，通過終點線後之任一比賽車，應隨即減速且保持行進於原有車道，不得越線佔用他車車道行進。

13-11 獲勝車：兩車對抗賽以先通過終點線之車輛為獲勝，如兩車同時通過終點線，取得過終點線前瞬間較高車速者為優勝，如仍相同則以起跑反應時間較少者為獲勝車。

13-12 成績取消：有下列任一項情形發生者，其成績將被取消，如對抗賽中兩車都犯規則僅先犯者遭取消成績。

13-12.1 未亮綠燈起跑亦即偷跑者。

13-12.2 比賽中跨越中線者。

13-12.3 比賽中有異物掉落於對手車輛前方賽道上者。

13-12.4 實際完賽時間秒數少於預報時間秒數者（BREAK OUT）。

13-12.5 若兩車實際完賽時間均少於其各自預報時間，則僅取消時間差距較大者之成績。

小型賽車競賽基本規則 (REGULATION OF KARTING)

14-1 小型賽車之定義 (Kart)

專為比賽而製造之小型方程式單座賽車，由簡單的車架、引擎、座椅所構成，以單缸二行程及單或雙缸四行程引擎經鍊條所帶動後輪為動力，可具或不具變速箱，並無避震裝置且四輪均外露，其標準規格以 CIK-FIA 認可者為準。

14-2 比賽場地 (Kart track)

必須為封閉式之柏油鋪裝道路，全長必須達 700 公尺，但不得超過 1700 公尺，寬度不得小於 8 公尺，跑道中之加速直線部分不得短於 150 公尺，用於具有變速箱之 Kart 賽事，跑道規格則不受上列限制。

14-3 比賽車數：

在 1500 公尺以內之跑道最多可容許 36 部車比賽或 51 部車練習；1500 公尺以上之跑道最多可容 60 部車為上限，耐久賽則以每 100 公尺跑道可容 6 部車參賽計算。

14-4 參賽車手之資格：

必須年滿 16 歲，身心健康之人士男女均可，必須持有中華賽車會核發有效期內之比賽執照；未滿 18 歲者，須附家長同意參賽切結書。

14-5 車手之基本裝備

14-5.1 全罩式安全帽，其材質應堅硬性不易碎裂且具有可保護眼睛安全之功能。

14-5.2 可完全包覆手部的手套。

14-5.3 可包覆軀體、手、腳之皮製賽車服或其他經由 CIK-FIA 認可登錄且有顯示出登錄號碼之賽車服。

14-5.4 完全包覆足踝之賽車鞋。

14-6 對車手之要求

14-6.1 所有車手須完全遵守現有的規則。

14-6.2 任何參加比賽的車手從比賽的第一圈開始至最後一圈當中，如有破壞或違反比賽規則者，必須停滯維修區修正其所犯之行為後，才准繼續比賽。

14-6.3 在比賽過程中任何車手均不准在跑道上接受外來的協助，否則遭罰秒之處分。

14-6.4 比賽中不能蛇行前進也絕對禁止逆向行駛。

14-6.5 當競技長宣告比賽為“雨天賽事”時，所有比賽車均應在競技長

宣布開始比賽的時間內即時裝好雨胎出場參賽。

14-6.6 無論在任何環境下禁止同時使用雨胎與光頭胎在同一輛車上。

14-6.7 參加比賽的車手對他的隨行人員安全是需要負起完全行為責任的。

14-7 賽前簡報

賽前簡報是由競技長對所有參加比賽人員所安排而設立的，因此所有參賽者必須都有義務參加；如未來參加簡報或未簽到者，主辦單位則有權取消其參賽資格，或處以罰款；而簡報內之主旨包含下列事項：

14-7.1 提醒參賽人員對賽程中特別規則的瞭解，及臨時變動之項目。

14-7.2 比賽車手在進入跑道前應注意相關的安全事項。

14-7.3 對任何有可能產生之誤解的規則加以說明。

14-8 比賽方式

14-8.1 採兩車並排雙列動態起跑，進行集體爭先賽。

14-8.2 當車輛過多時，可採預賽、複賽等方式進行淘汰，最後以決賽之完賽順序來定成績，或依特別規則進行。

14-8.3 測時賽成績為比賽之排位順序的依據。

14-9 比賽出發

14-9.1 起跑出發的程序規定是依比賽的特別規則來進行，採取動態或靜態方式來進行起跑。

14-9.2 比賽開始之際，旗號長需站在跑道旁且安全位置的一個一公尺高及 1.5 公尺寬的旗號台上執行比賽開始的旗號，而是不能站在跑道中央來執行的。

14-9.3 在繞行排位起跑過程中，如有連續違反起跑規定的車手，將被處以罰秒（特別規則中註明）或罰扣其積分，以作為處罰。

14-10 出發的程序

14-10.1 宣告比賽開始前五分鐘將封閉比賽車的集合區，逾時者則不准入場參賽。

14-10.2 在舉出比賽發車之際，所有比賽車都應位於被安排的出發順序，此時任何比賽車都不准接受他人對其比賽車做維修或調整。

14-10.3 比賽開始起跑後，在跑道上的故障車輛均不准接受外來的協助，並應將其故障車移離跑道至安全地點，如欲將故障車移離跑道時，則可接受外來之協助。

14-10.4 在起點線前 25 公尺處之地面上應劃有一條黃線，而比賽中如配置有安全領航車時，則該黃線應劃在起點線前 50 公尺處，且在比賽開始之前的任何繞行圈中都應禁止所有比賽車在還未通過

該條黃線位置之前加速前進。

- 14-10.5 在比賽開始的旗號出現前，大致上均會讓比賽車在跑道上有一完整的繞行排位圈，而在繞行圈中是禁止有任何超越前車的行為（違規者將受罰，也會於特別規則中註明），且各車手亦有責任去維持他的排位順序位置，而旗號長並不需額外增加繞行排位圈數來使掉落正確排位的車手回到他的原來排位位置。
- 14-10.6 在繞行排位中，停留在跑道上的故障車需等到其他比賽車通過他的位置後才可重新回到跑道，並應排在末位，不准回到他原來的排位位置，違反者將被判舉黑旗退場；而在繞行排位圈中，如有比賽車因故速度慢下來，而並未有停車情形者，僅能跟在整個車陣的最末位，也不能回到他原來的位置上。在繞行排位中，如有車手是因受到其他車手的妨害而導致車輛熄火未能行進，此時旗號長可考慮停止繞行排位，進行重組仍依原來的排位順序再重新繞行排位，此時欲回到原來位置的車手則需按比賽所指定的路線回到他原來的位置，而不能使用非比賽路線回到原位置。旗號長如認定繞行排位順序是正確時，則應儘快舉出比賽開始的旗號，此時如有車手意圖不按正確排位順序排列或影響比賽進度時，則處以罰則（將會註明於特別規則中）。
- 14-10.7 如經繞行排位兩圈以上而排位順序仍有不正確且會影響比賽結果時，旗號長應令所有比賽車停止在起跑線之前，此時任何比賽車都不能接受外來任何協助及添加燃料，而助手仍應停留在其特定地區，直到旗號長認定排位順序是正確以後，助手才可回到比賽車停車位置，等待比賽開始旗號再現時再恢復推動車輛的協助動作。
- 14-10.8 賽程中如有比賽車引擎熄火，無法回到跑道繼續比賽時，則該車手應將車輛移至跑道旁的安全地點，此時車手需停留在比賽車旁之安全地方，直到比賽結束為止。

14-11 旗號座

每一個旗號座均需以 50 平方公分白色底黑色數字標明，其數字順序安排係以起點線開始，依序給予連續號碼，而其數字之顯示面應明顯面對跑道來車之方向。

14-12 停止比賽

比賽過程中出現嚴重影響跑道安全時，競技長應在起點線位置舉出紅旗，其他旗號手亦同時舉紅旗，表示比賽將予停止，此時跑道上的車手

應即時減低車速，將車停至起點線之前或主辦單位所指定的位置，在停止比賽時將可能產生的結果如下：

14-12.1 完成 60% 的賽程（競技長經與計時人員確定後）其成績就已停止比賽時的前一圈通過終點線的順序作為決定。

14-12.2 未達 60% 的賽程，如為預賽賽程所有車手均可重新比賽；如是在決賽賽程時，則僅准紅旗出現時有通過終點線的車手重新參加比賽；恢復重新比賽時間為出示紅旗停止比賽的 30 分鐘以後，而恢復比賽的前 5 分鐘，此時比賽車的集合區將予以關閉。

14-13 信號旗

賽車場之比賽管制一律以旗號來表示，並指示車手處置方式。

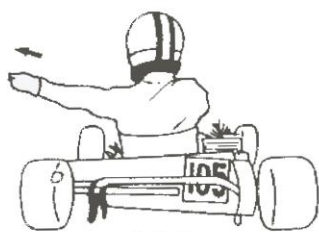
14-13.1 旗號：

1. 國旗：比賽開始。
2. 黑白方格旗：比賽或試車結束。
3. 綠旗：跑道暢通無阻，此旗使用於出發或解除黃色旗號後。
4. 黃旗：
 - 靜止並平舉時：表示前方不遠處有事故發生，注意隨時保持煞車狀態，且不得超車。
 - 揮動時：表示前方很近處有意外發生，需減速慢行，並準備隨時煞車同時不得任意超車。
 - 同時揮動兩支黃旗時：表示有重大事故發生，應立刻減速慢行，並準備隨時煞車，同時亦不得任意超車。
5. 黃紅直條旗：
 - 靜止平舉時：表示前方有油污地面濕滑，需注意並小心開車。
 - 揮動時：表示前方特定地點有多量之油污，要特別小心開車。
6. 白旗：
 - 平舉時：表示跑道內有工作車輛（如救護車、消防車、拖吊車、大會車），此時比賽車輛必須注意。
 - 揮動時：表示有工作車輛正在作業中，必須特別注意小心。
7. 藍旗：
 - 靜止平舉時：表示後方有超越你一圈之車輛接近，並準備超車。
 - 揮動時：表示有後方車要超越，必須讓路使後車順利超越。
8. 紅旗：比賽終止之旗號，應立刻減速並以慢速回到起跑線排位，等候指示重新比賽，在此時間內不能動引擎及修理車輛。

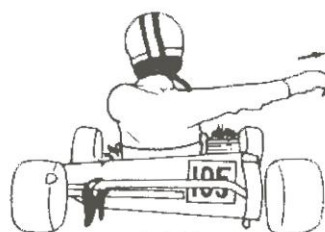
9. 綠底黃色 \wedge 形旗：表示比賽開始時有車輛犯規，所有車輛需減速回到起跑線重新排位，比賽重新開始。
10. 黑底圓形橙色旗（加號碼指示）：表示該號碼車輛故障，請立刻回維修區修理，修理後可重回跑道比賽。
11. 黑白對角旗（加號碼指示）：表示該號碼車手已犯規，做最後警告，如不遵守規則便會取消參賽資格。
12. 黑旗（加號碼指示）：表示該號碼車手已嚴重違規，需停止比賽，並離開跑道向大會裁判處報到。

14-13.2 賽車手之手號：

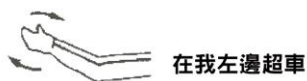
1. 車手在比賽中因故欲靠邊停車或退出比賽而駛離跑道，則舉單手示意讓其他車手或旗號手知道。
2. 當車手接獲裁判出示藍旗時應以手勢指示，並讓出跑道內側位置，而讓後車先行通過。
3. 車手在比賽中因意外或引擎故障，而停留在跑道不能發動，則舉雙手示意其他車手注意，不至發生碰撞。



向左轉



向右轉



在我左邊超車



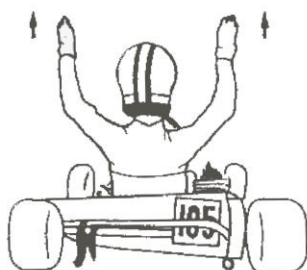
在我右邊超車



我現在慢下來，
將向左轉



我現在慢下來，
將向右轉



我已停了下來，將不會移動，
直至你過了我之後



我發生麻煩，我將慢下來或停頓，
請不要駛近

道路摩托車賽基本規則 (REGULATION OF MOTORCYCLE ROAD RACING)

15-1 道路摩托車賽旗號及意義

15-1.1 國旗：表示比賽開始。

15-1.2 黃紅相間條紋旗：表示路面積水或油導致路面滑溜，在通過該路段時宜加留神。

15-1.3 藍旗：表示正將要被後面較快之車輛超越。

當藍旗靜止時，表示後面快車正接近中。

當藍旗揮動時，表示後面快車正要超越。

15-1.4 黑白方格旗：表示比賽或練習之結束。

15-1.5 黑白方格旗與藍旗：此二面旗同時出現在最後一圈衝線前，有落後車在冠軍車前面將同時通過終點。

15-1.6 黃旗：表示此路段有意外危險狀況。

當黃旗靜止時，表示車手應準備放慢車速。

當黃旗揮動時，表示危險逼近，車手必須慢車通過並做隨時停車之準備。

只要出示黃旗一律嚴禁超車，直至下一點綠旗出現為止。

在觀察圈 (Inspection Lap) 全場需出示黃旗在正確的旗號座上。

15-1.7 綠旗：表示跑道暢通，在練車時段的第一圈，在探路圈 (Sighting Lap)

及暖車圈 (Warm Up Lap) 均全程出現綠旗；在意外事故出示黃旗的下一旗號座必須出示靜止之綠旗。

15-1.8 白旗：表示在跑道上慢車在移動，包括救護車等。

當白旗靜止時，表示不遠處有慢車要注意。

當白旗揮動時，表示馬上接近慢車，車手超越慢車是准許

的，但禁止超越其他在正常狀況下之比賽車。

當慢速車停下時，白旗仍將出示，同時亦出示黃旗。

15-1.9 紅旗：表示比賽或練習終止，跑道上重大事故，所有車輛慢速返回 PIT 區。

15-1.10 黑旗：出示時必定同時合併車號牌，此車號之車手必須在下一圈

結束前返回 PIT，向裁判報到，且不能再重返跑道。

15-1.11 黑底蛋黃旗：出示時必定同時合併車號牌，表示該車有機械上之

問題，並可能影響車手本人或他人之安全，必須返回 PIT 或離開跑道。

15-1.12 白底紅斜十字旗：比賽重新整隊，車手均需減慢車速，等候安全

領航車 (Safety Car) 之出現，並依序跟上，此時全場會同出示黃旗，禁止超越安全領航車及其他比賽車，以單行順序追隨 Pace Car，等候 Rolling Start 再比賽。

15-2 練車 (Practice)

比賽前之練車時段，開始時全場出示綠旗，車手於 PIT 出口處集合，依 PIT 控管員之指示分隔進入跑道；練車時段結束，旗號長出示黑白方格旗，通過後慢速返回 PIT 區。

15-3 起跑位置 (Grid Position)

依測時賽成績先後排列順序。

每一排為四車斜列，首位車 (Pole Position) 位於跑道內側或外側，依場地不同有別，其決定已於事前跑道認可過程中明訂。

15-4 起跑之程序 (Start Procedure)

15-4.1 比賽前 15 分鐘：PIT 出口開放，車輛可進行探路圈並就位。

倒數牌在出口處會分別顯示 5, 4, 3, 2, 1 分鐘。

15-4.2 比賽前 10 分鐘：PIT 出口重新關閉，車輛不得再進入跑道。

15-4.3 探路圈非強制性，車手亦可在工作人員指導下以人力推車直接前往起跑點就位，但必須在暖胎圈開始前 5 分鐘完成。

15-4.4 未從起跑線出發之車輛，可從 PIT 出口處依從工作人員指示在暖胎圈開始後進場暖胎並就位，但注意當 3 分鐘牌出示後，不得再進行換胎。

15-4.5 當車手完成探路圈 (Sighting Lap) 就起跑位置後，車隊隨行人員可進入跑道，但以五人為限。

工作人員會在跑道旁顯示排序，協助車手就位。

15-4.6 競技長此時應決定比賽是否為雨中賽事 (Wet)，如決定是，則要舉出 “Wet” 之牌子，朝向起跑線及面對 PIT BOX。

15-4.7 在探路圈中，如果車輛有問題，車手可騎車返回 PIT 內再做調整，此種情況，車手僅能從 PIT 出口處加入暖胎圈。

在此階段，在起跑位置之車手仍可就地調整其車輛，即使在跑道中換胎亦可，但必須在 3 分鐘牌出示前完成，否則車手必須把車推入 PIT 內繼續進行至 1 分鐘牌出示，如果及時趕上，仍可在 PIT 出口處加入暖胎圈。

15-4.8 完成探路圈並已就位後，禁止在起跑區內加油。

15-4.9 暖胎圈開始前 5 分鐘：

在起跑線前出示 “5 minutes” 牌。

- 15-4.10 暖胎圈開始前 3 分鐘：
在起跑線前出示 “ 3 minutes ” 牌。
此時除了一名技師及一名持傘 Team Girl 外，其餘人等全部離開跑道。
- 15-4.11 暖胎圈開始前 1 分鐘：
出示 “ 1 minute ” 牌。
此時 Team Girl 離場，同時技師協助車手推動機車使之發動後，退回起跑位置，然後迅速離開跑道。
- 15-4.12 暖胎圈開始前 30 秒：
出示 “ 30 seconds ” 牌。
此時起點管控員左右手各持一面紅旗平舉站立在第一排前面正中間，所有在起跑線上之車輛均已發動引擎，此時如有熄火者，立時推回 PIT 內，稍後從 PIT 口再進入跑道完成暖胎圈。
- 15-4.13 正式比賽前兩分鐘：
開始暖胎圈，此時閃黃燈亮起，起點管控員從第一排向前走，在每排前面停下，放下紅旗，車輛分排依指示出發暖胎，車手將進行一圈速度不限之暖胎圈，當全部車出發後，Safety Car 會尾隨清場，當所有車輛通過 PIT 出口後，PIT 出口綠燈轉亮，30 秒後 PIT 出口紅燈亮起，PIT 口再度關閉，此時起跑線控管員持紅旗站於起跑線前，當車手繞行一圈回到起跑位置停定時，前輪勿超白線，同時保持引擎轉動，任何車手在 Safety Car 之後返回起跑區均被引導進入 PIT 內或停在 Safety Car 後，如果在暖胎圈車輛有問題，亦應進入 PIT 內搶修，但如果停在起跑點後才熄火或有狀況即應停在原位，高舉雙手警示，但不能延緩比賽之開始。
當每一排車都就位妥當後，且車況正常，則此排之舉排員會放下號牌，此時若 Safety Car 已返回就位，一名管控員在最後一排會揮動綠旗表示已準備完成，此時在前排持紅旗之工作人員離開跑道，旗號長將代之舉起紅旗，然後換上國旗，2 至 5 秒後揮動國旗比賽開始，如果使用燈號則先亮起紅燈，2 至 5 秒後熄滅並切換成綠燈，開始比賽。
- 15-4.14 任何在綠燈或國旗揮動前之偷跑者將會受處罰 Stop & Go 5 秒。
- 15-4.15 如果綠燈亮起而車子熄火不發，此時起點管控員可協助推車至發動或推返回 PIT 內處理。
- 15-4.16 當比賽車全部通過 PIT 出口後，PIT 口綠燈亮起，在 PIT 內之車可進入跑道開始比賽。

15-4.17 如果在未開賽前，有狀況可能影響安全，則競技長可下令延後比賽之開始，此時會亮起閃黃燈，同時出示“Start Delayed”警示牌，所有在起跑位置之車手需關掉引擎，同時一名技師可進場協助車手，待情況清除後，會從“1 minute”牌舉出再開始進行一圈暖胎圈，從新開始比賽，但賽程將會自動減少一圈。

15-4.18 在起跑過程中，觸犯任何一項皆會被判罰 Stop & Go 5 秒。

15-5 “Stop & Go”之處理

當旗號長出示 Stop & Go 牌子同時顯示車號，最多連續出示三圈，車手必須在三圈內返回 Pit lane，在受罰區停車靜候 5 秒，然後依從管控員指示返回跑道續賽；如三圈次未回或比賽已到最後三圈而無法執行時，則於完賽後直接加罰 30 秒。

15-6 賽車手在跑道上之應有規範

15-6.1 車手必須遵守旗號、燈號及警示牌之指導。

15-6.2 車手必須對自己的行為負責，無論在賽道或 PIT 內均不能對他人構成危險，在 PIT 快速通道嚴禁停車。

15-6.3 車手如果在比賽中越出跑道，必須自行從原點返回跑道，不得超短路，如果熄火可由就近之賽會工作人員協助推車發動，但其他人等不得協助。

15-6.4 如果中途退賽車手要把車推離跑道，需停放在安全處，以免影響其他車進行比賽。

15-6.5 如果車輛故障，但仍可慢行回 PIT，此時車手應把車輛行駛於遠離正常之比賽路線。

15-6.6 在比賽進行中，如返回 PIT 區修理車輛，必須停在維修通道上進行，如進入 Pit Box 即視同退賽。

15-6.7 車輛在 Pit lane 內熄火，可由其技師協助推動。

15-6.8 任何時候比賽車禁止搭載他人。

15-6.9 禁止在跑道或 Pit lane 內逆向行車。

15-6.10 在比賽或練習中，嚴禁把車停放跑道中。

15-6.11 車手如需練習起跑，只能在練習時段中進行，並僅限於從 PIT 出口進入跑道的地方進行。

15-7 比賽之完成

15-7.1 當領先者完成指定之圈數通過終點線，黑白方格旗揮動，表示比賽結束，並繼續平舉直至最後一部車通過，但 5 分鐘為最長之期限。

15-7.2 如果領先車在返抵終點前有落後一圈之比賽車在其前面，旗號長會

同時揮動方格旗及藍旗，落後車通過終點線後仍應續賽一圈，再通過終點線一次才算完賽。

15-7.3 如果完賽衝線時兩者成績十分接近，則以攝影判斷，以前輪最前端通過終點線者為勝。

15-7.4 不管任何原因若方格旗在未達比賽圈數完成前即揮動，則以領先車在方格旗出示前的最後一次通過終點線時算為結束比賽，同樣不管任何原因，若方格旗於圈數已滿而延後出示，比賽之正式結束仍應以原來之圈數屆滿即視為結束。

15-7.5 所謂合格之完賽者必須在方格旗出示後五分鐘內自力通過終點線，其完賽之圈數亦必須最少達到冠軍車的 75% 圈數。

越野摩托車賽基本規則 (REGULATION OF MOTOCROSS)

16-1 越野摩托車賽之定義 (Motocross)

在越野道路規劃成的賽場上進行摩托車的比賽，包括越過場地上之天然障礙。

16-2 符合此項比賽之車輛

包括二輪的越野摩托車及四輪之越野沙灘車 (quad racer)

16-3 比賽場地

16-3.1 封閉之賽場越野跑道，不得有柏油之路面，全長不得少於 1500 公尺，最長不得超過 3 公里，跑道最窄處不得少於 5 公尺，不得有連續跳躍坡，兩跳躍坡之間距離不得少於 30 公尺，跑道直線不得過長，以保持車速平均不超過 55km/hr。

16-3.2 安全標準：

跑道旁必須有一公尺以上之緩衝帶以區隔觀眾，並且以明顯之膠帶標示，其離地高度不得高於 50cm，跑道內不得有可遊離之石塊，而且跑道必須隨時能加以澆水以減少塵土飛揚。

16-3.3 起跑區 (Starting zone)

起跑區之寬度至少要有 30 公尺，每一起跑車手需佔用 1 公尺寬之起跑區。

16-3.4 起跑架 (Starting gate)

為設在起跑區之柵欄，其高度不得少於 50cm，固定此架之水泥基座寬度不得大於 60cm，起跑架必須以人力或遙控同時打開。

16-4 練習

每一車手只能用一部車參賽，必須完成驗車手續後始可進場練習，且必須單獨區間進入跑道，禁止集體出發。

16-5 車手簡報會

必須在車手報到結束後舉行，最遲仍必須在練習結束後正式比賽開始前於起跑區內進行，未參加簡報會之車手將被取消出賽資格，如有特殊原因先以書面報備（但仍將處以測時賽罰秒之處分）。

16-6 比賽程序

16-6.1 每一站比賽必須進行測時賽，以決定選擇當日之排位順序。

16-6.2 每一站比賽特色包括兩個回合之賽事，每一回合進行 20 分鐘加 2 圈之賽程。

16-6.3 比賽開始前之就位：

比賽前 10 分鐘，所有車輛必須停妥在等候區 (waiting zone) 未準時到位者，取消出賽資格。

比賽前 5 分鐘哨子聲響起，只准車手及一位隨行技師留在等候區，接著競技長在吹響哨子後，唱名比賽車號 (依測時賽成績) 按序自選位置進入起跑門 (starting gate) 內就位，技師則留在原處；如果此時車手發現車輛有問題，必須在 gate 內自行處理，技師不得上前協助，直至起跑柵欄放下後，技師才能上前協助，但車輛不得退回等候區，違例者取消比賽資格。

16-6.4 比賽開始

旗號長出示綠旗，各車手發動引擎向前慢慢移近起跑線，當全部就位後，起跑員出示 15 秒牌號，15 秒後出示 5 秒牌，在此牌舉出後 5~10 秒內柵欄將同時開啟，比賽正式開始。

16-6.5 偷跑 (False Start)

如有犯規之起跑，全場出示紅旗，車手必須慢行回等候區，準備第二次重新起跑。

16-6.6 比賽中之維修 (Repair)：

比賽進行中，車手只允許在指定之維修區內進行搶修。

16-6.7 比賽之終止：

* 競技長有權基於安全之考量，或其他不可抗拒之外力，半途終止比賽或取消部分以至全部賽事。

* 比賽停止時如未超過賽程 50% 之時間，則車手返回整備區待命 30 分鐘後重新開賽，競技長有權取消犯規引起紅旗之車手再出賽之資格。

* 如果停賽時已超過賽程時間之一半，則視同比賽完成，其成績以紅旗揮出前一圈通過終點線之順序為成績，競技長可依情況判定因犯規造成紅旗狀況之車手排名在其他完賽車手之最後。

16-6.8 比賽之完成：

* 當領先車，完成 20 分鐘加上兩圈之賽程時，首先通過終點線即視為比賽結束，方格旗將出示並揮動；其他在後通過之車手無論落後多少圈，通過終點線後均應結束其比賽。

* 當冠軍車通過終點後 5 分鐘內，仍未能通過終點之其他車輛，視同未完賽，不列入排名。

* 當車手通過終點線時，其完賽之總圈數未達冠軍車 75% 者，亦不列入計分。

16-7 外力援助 (outside assistance)

- 16-7.1 無論測時賽或比賽中，車輛在賽道上故障，必須自行排除，不能接受外力援助，除非由大會工作人員基於安全理由施予之必要援手，違例者處罰秒至失格。
- 16-7.2 比賽中途，車手不能隨意停靠路旁與其隊友溝通，此行為亦視為外力援助，處以罰秒，但停在維修區內則不在此限。
- 16-7.3 在比賽中唯一合法之外力援助是在指定的維修區內進行，如需加油，則必須熄火進行。
- 16-7.4 比賽中不得使用無線電通話機。
- 16-7.5 在起跑區內，車手不得使用任何輔助工具進行起跑。

16-8 犯規與處分：

- 16-8.1 抄短路（course cutting）：在比賽中未依指定賽道進行而抄短路者，其成績取消，如因意外超越邊界，必須以最接近出界點處重返賽道，如有明顯取巧意圖，將判罰加一圈。
- 16-8.2 比賽中不可任意阻擋他車前行，不得蛇行或意圖推撞拉扯等小動作，違反者視情節輕重處罰秒至取消成績之處分。
- 16-8.3 比賽車輛在跑道中任何時間不得乘載他人。
- 16-8.4 比賽日，參賽車手不得藉由服用藥物或者禁藥造成亢奮狀態，違者處禁賽處分，並呈報體委會核備。
- 16-8.5 酒後參賽，將被強制逐出賽場，成績取消。
- 16-8.6 嚴禁跑道逆向行車，判失格。
- 16-8.7 車輛倒轉後，如不能續賽，應把車移至跑道外，以免妨礙比賽，如故意留置路中央，將判失格。
- 16-8.8 禁止車手間有惡言相向之行為，如動手打架者一律處以禁賽處分，並呈報體委會核備。
- 16-8.9 無論任何原因，車手對大會工作人員不禮貌之行為，將判失格成績取消，嚴重者處以禁賽。

16-9 旗號及其意義：

- 16-9.1 紅旗揮動：比賽停止，所有車輛慢行回等候區。
- 16-9.2 黑旗及號碼牌：被指名號碼之車手判失格，須離場。
- 16-9.3 黃旗（靜止）：跑道上狀況，危險、慢行，不得超車。
- 16-9.4 黃旗（揮動）：立即出現之危險，準備隨時停車，嚴禁超車。
- 16-9.5 藍旗（揮動）：警告，將被超越一圈，注意讓路。
- 16-9.6 綠旗：跑道通暢，準備起跑。
- 16-9.7 方格旗：比賽或練習結束。

16-10 積分：

每回合比賽完賽前十五名可得積分如下：

20, 17, 15, 13, 11, 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1

16-11 抗議及申訴：

依 CTMSA 規則書第 19 章及第 20 章之規定辦理。

技術摩托車賽基本規則 (REGULATION OF TRIAL)

17-1 技術摩托車賽之定義：

此項比賽是以考驗騎士的技術與穩定性作為比賽結果之依據，在賽車中可包含多個具有不同程度障礙之賽段，騎士如何憑技術超越通過將在裁判的監視下進行，加以判別是否罰分，同時亦有通過時間之限制，賽道可利用自然的野外地形規劃，如山間小徑、林道等…，亦可在室內體育場以人工設計之障礙賽道進行。

17-2 賽道 (Course)

17-2-1 賽道可依自然地地形來設計，亦可在室內以人工搭建障礙而成，劃分為若干個賽段 (Section)。

17-2-2 賽道中任何一賽段均只能單向通過，如無法避開必須雙向時，應有適當的隔離，特別安全上的注意亦應加派安管員指揮，騎士必須靠車輛自力完成，通過整個賽道的每一賽段才算完賽且不得接受外力援助。

17-2-3 距離：全程不可超過 12 公里。

17-2-4 賽道指標：

1. 賽道全長均應以方向標誌式旗號標明，車手只能在標示內之賽道中通過，越界受罰，且必須從越界點重新進入比賽。
2. 每一賽段 (Section) 編有序號，未依順序通過之車手將受罰 20 分。
3. 每一賽道必須清楚標明 “Section Begin” 賽段起點及 “Section End” 賽段終點之標記。

17-3 比賽路段 (Section)

17-3-1 比賽特別規則書必須明載賽段之數目。

17-3-2 賽段比賽是指機車前輪車軸越過起點線至前輪軸通過終點線為止，如果比賽開始時車輛未經過起點線而從旁邊開始，視同無效。

17-3-3 車手若無法超越賽段障礙，則必須聽從賽段裁判之指示於何時何處離開賽段，否則加罰 5 分。

17-3-4 當賽段中出現不可抗拒之外力，車手決定放棄通過此賽段，將不受罰。

17-4 時限與管制 (Time Allowance & Control)

17-4-1 計時員必須在設有時限管制之賽道或比賽路段使用比賽核准之計時器具進行管控。

- 17-4-2 整個完成賽道之總時限 (Overall Time Allowance) 應於特別規則書內明載。
- 17-4-3 參賽者每人之時限均相同。
- 17-4-4 起點計時 (Start Time Control) 設於第一個賽段的起點線上。
- 17-4-5 終點計時 (Final Time Control) 設於最後一個賽段的終點線上。
- 17-4-6 賽段時限 (Section Time Allowance)
如果採用分段時控則必須於特別規則書上明載，依每賽段容許通過之時間者車手未在時限內通過該賽段，則該賽段視同未完賽。
- 17-4-7 賽段之練習：
未在大會公告之時間內自行進入賽段練習，將會被直接除名，不得出賽。
- 17-5 參賽者之資格：
17-5-1 必須持有 CTMSA 核發之技術摩托車比賽執照 (Trial License)。
17-5-2 車手必須於比賽時穿上大會發給印有明顯比賽號碼之背心，以茲識別。
- 17-6 出發之區隔時間 (Starting Interval)
每車自起點出發中間相隔之時間視賽道及賽段之不同而定，但必須明載於特別規則書內。
- 17-7 發車順序 (Starting Order)
可依車手過去之成績排列，或以抽籤排定均可，但應於特別規則書中說明。
- 17-8 比賽車輛之資格：
僅限專用於比賽用之技術摩托車參賽，其引擎噪音值必須低於 85db，其測量方法是距離排氣管後 2 公尺處，測量引擎在 5000rpm 時之分貝值。
- 17-9 犯規及其處罰：
17-9-1 著地 (Footing)
當比賽中，車手身體任何一部份或摩托車體部分與地面碰觸或倚靠在旁邊之物體 (如樹木或岩石) 均視為著地。
在賽段中無論車輪越界與否，只要有著地之行為皆被判犯規。
摩托車之輪胎、腳踏板 (Footrest) 及引擎底座或其保護蓋碰觸地面時仍不算犯規。
- 17-9-2 失誤 (Fault)
是在比賽中車輛未能持續前進而靜止在原地或每一次 Footing 皆列入計算。
- 17-9-3 失敗 (Failure)

1. 車輛往後退不管是否有無著地。
2. 騎士身體已向側移動，但前輪或後輪並未有向前進的動作。
3. 前輪或後輪越出比賽界線。
4. 騎士或車輛破壞了指標或界線標示帶。
5. 騎士與車輛分開，雙足已著地。
6. 未能在時限內通過比賽路段。
7. 騎士接受外力之援助。
8. 騎士或其技師擅自更動賽段現況。
9. 技師進入賽道內。
10. 當車輛因熄火無法前進。
11. 握把手著地。
12. 車輛原地打轉，兩輪軌跡重疊。

17-9-4 扣分之規定：

1. 未依指定時間出發，每遲到一分鐘加罰 1 分。
未依時向終點控制報到，每遲到一分鐘加罰 1 分。
2. 在每賽段中依失誤的次數加罰分

1 次失誤	加 1 分
2 次失誤	加 2 分
2 次以上失誤	加 3 分
3. 失敗未能通過賽段加 5 分
4. 漏跑一個賽段加 20 分

違規與罰則 (PENALTIES)

18-1 違規事項

- 18-1.1 行賄或企圖賄賂與競賽有關之人或受賄者，指使他人受賄都是不合法。
- 18-1.2 參賽車或車手不合規定時，與之有關任何行為皆屬違規。
- 18-1.3 任何欺騙行為或舉動危害了大會或賽車運動之公平性，權益及形象
- 18-1.4 拒絕合作或干涉妨礙大會工作人員的工作。
- 18-1.5 辱罵其他參賽者或工作人員或有動手打架之事宜。
- 18-1.6 缺乏運動精神之行為。
- 18-1.7 違反本規則所定的賽道行為基本規範。
- 18-1.8 參加未經 CTMSA 認可之國內賽事或參加未經 FIA 或 FIM 認可之國外賽事。

18-2 重覆違規

- 18-2.1 反覆違規將導致處罰的加重直至不再重蹈覆轍。
- 18-2.2 多重違規實施以多重處分。
- 18-2.3 合併處分將視情況而定。

18-3 申誡 (Reprimand)

當裁判長有權予以懲戒任何在比賽中違規者，被處以申誡者皆須記錄於車手基本檔案中。

18-4 時間上之處罰 (Time Penalty)

時間之處罰是依裁判長之判決處以罰秒或罰分秒 “ Stop & Go ” 或取消資格皆被視為時間上之處罰。

18-5 距離之處罰 (Lap Penalty)

處罰可以判以增加比賽之圈數，比賽違規者可按照裁判長或上訴程序後結果規定處罰。

18-6 罰款 (Fines)

- 18-6.1 罰款可單獨處分亦可合併其他處分。
- 18-6.2 當事人在接獲罰單 72 小時內繳清罰款，所有罰金應劃撥至 CTMSA 帳戶，如果延遲付款則以終止其比賽相關之資格、權利等。
- 18-6.3 罰款支票被退票時，將同樣會導致終止參賽者或車手比賽的任何權益，直到罰款帳單完全付清且額外的服務費 NT10000 元也已繳清為止。

18-7 除名 (Exclusion)

裁判長可對參賽車或人處除名懲罰取消其當日參賽之資格，或者嚴重者可取消其系列賽事參賽資格。

18-8 比賽結果之修正

當有車手被取消資格時，裁判長應宣告修正比賽結果，並決定補上車手之獎勵及名次。

18-9 比賽獎之取消

當車手獲參賽者被取消資格後，其有關之獎賞、名次等相關權利即自動取消。

18-10 積分取消

審議長對取消資格之參賽者或車手之積分予以取消。

18-11 紀律之維護

18-11.1 有違反規則或行為有損人格或運動精神者應交付進入紀律維護程序。

18-11.2 裁判長可自行斟酌是否採取紀律程序。

18-11.3 紀律程序後之結果為最終結果，任何對車手之結果同樣適用於車隊。

18-12 緩刑

18-12.1 裁判長或上訴程序之結果可以處罰後緩刑，緩刑以不超過六個月為限。

18-12.2 裁決結果要記錄於車手檔案中，緩刑中再犯得重罰，CTMSA 可以提前終止緩刑。

18-13 禁賽處分 (Suspension)

18-13.1 對於車手比賽之停權處分，可由裁判長建議由 CTMSA 公告執行，以不超過十二個月為限，其範圍包括國內及國外。

18-13.2 當對車手採取禁賽，車手應立即交還比賽證，延遲交還證件者停權將予以延長（時間是延遲交還時間之兩倍時間）。

18-13.3 禁賽之處分同時及於國內及國際比賽。

18-14 取消賽車運動資格 (Disqualification)

對極端嚴重犯規及無悔意者，CTMSA 可判其喪失賽車運動資格，禁止其參加一切賽車活動，並呈報體委會核備及上報 FIA 或 FIM。

18-15 處罰之公佈

CTMSA 有權保留或公佈被處罰人之姓名及原因，若被公佈受罰者亦無權採

取任何行動對付 CTMSA 或工作人員，否則會加重其刑。

抗議 (PROTESTS)

- 19-1 抗議權利僅屬於參加比賽的報名者或車手，抗議的對象亦僅限於同場比賽的其他參賽者。
- 19-2 抗議必須以正式書面提出，其內容必須清楚列明抗議對象、事項及見證人之名字，並由抗議者親筆簽名，連同抗議保證金 1000 元在有效時間內呈交競技長才能被接受。
- 19-3 抗議其他參賽者必須於比賽結束後 30 分鐘內提出。
- 19-4 抗議車輛不合規定者應在驗車完成後 30 分鐘內為之，或者在該車完成比賽後發現其性能有相當可疑之處，仍可在賽後 30 分鐘內提出抗議。
- 19-5 競技長在特殊的情況下可以接受個別逾時抗議之個案。
- 19-6 抗議之接受與否由競技長決定，其判決裁定權則屬裁判長所有。
- 19-7 抗議聽證會，抗議被接納後裁判長應馬上召開聽證會，抗議人及被抗議人均須出席說明，雙方亦可要求其指定之見證人出席。
- 19-8 如果抗議車輛或引擎之機械問題，裁判長可下達即時拆解車體或引擎以檢查，亦可先加封條，容後再檢；其所需費用應即時估算，並通知裁判長待費用已繳清後始進行拆檢車體或引擎；如拆檢後抗議成立，其預付之費用將發還，該費用將改由被抗議者自行負擔。
- 19-9 在進行抗議聽證會後，裁判長未作出最後判決前抗議者可撤回抗議書，並退回抗議保證金；但一經判決如抗議不成立，則其保證金將被沒收。
- 19-10 抗議者可於聽證會提供錄影帶予裁判長參考，同樣被抗議者亦可提供其錄影帶予以辯白，但其提供時間均須在接到聽證會通知後 30 分鐘內提出。
- 19-11 裁判長有權先行審視呈堂之錄影帶，以決定是否作為判決證物，一旦認定為證物則該卷錄影帶由大會扣留直至作出裁決，且未有上訴發生為止。
- 19-12 抗議一旦被接受，有關之成績及獎勵均立時凍結直至抗議被裁定及超過申訴提出之有效時間為止。如果臨時頒發之獎盃，因事後抗議成立，被抗議者應交還獎盃與大會。
- 19-13 抗議之成立及最後之裁定與判決由當日比賽之裁判委員會或裁判長決定，一旦裁定不再接受任何說明，如被抗議者不服只有上訴。
- 19-14 參賽者無權抗議主辦單位不接納其報名參賽，參賽者亦無權抗議任何裁判長指定之邊審員(Judge of Fact)的主觀判定。

19-15 參賽者不能因自己誤解旗號導致失格或影響其成績而提出抗議或申訴。

19-16 抗議者在提出抗議前必須充份了解本抗議規則及程序，未符合本規則之抗議將不會被接受。

申訴及上訴(APPEALS)

- 20-1 參賽者有權對競技長或其它大會執法人員所作之決定或判決罰則提出不服之申訴，不管此原自抗議或其他事件，唯獨對邊審員之判斷不能提出申訴。
- 20-2 申訴者必須由參賽者以書面正式提出，清楚說明其上訴事項及立場，並親筆簽名，連同申訴費用 2000 元在有效期間內呈交競技長或賽會秘書方可被接受。
- 20-3 對大會接受報名，特別規則說明及跑道長度之不滿而提出申訴，必須於比賽開始前一小時為之。
- 20-4 對資格賽、預賽之成績質疑提出之申訴，必須於決賽前一小時前提出。
- 20-5 對於不服驗車結果之申訴，必須於該車被檢完成並告知不合規定事項後之 30 分鐘內提出。
- 20-6 對於參賽者在比賽進行中自認被裁判誤判之申訴，須於比賽結束後 30 分鐘中內提出。
- 20-7 申訴者如果能提出足夠之原因說明在指定時間內無法提出申訴書，裁判長有權宣告延長接受申訴之時間。
- 20-8 申訴聽證會，申訴書一旦被接受，裁判長得馬上召開聽證會，有關之參與人皆必須出席說明；並可同時傳召有關證人出席。在聽證會後裁判長將作出判決，如未能當場判決應明訂下場開會議決之時間與地點。
- 20-9 申訴之結果，無論獲得平反與否，其費用將不予退還。
- 20-10 最後之上訴，對裁判長裁定之抗議或申訴結果不服仍可向 CTMSA 之裁判審議委員會提出最後之上訴。
- 20-11 最後之上訴書必須以正式書面提出，由原案當事人提出，列明上訴之原由於親筆簽名後，連同上訴費用 5000 元在判決日後十天內以掛號郵寄 CTMSA 總會辦公室受理。
- 20-12 最後上訴要求重審可被接納之理由：
1. 在原審判中裁判長有明顯的不公或誤判。
 2. 上訴人在原審中被判以過重不合理之處罰。
 3. 原案例之判決可能影響賽車運動未來整體發展的根基。
- 20-13 最後上訴聽證會將由 CTMSA 會長親自於受理後一個月內召開，由裁判審議委員會作成最後判決；上訴案可能被平反，維持原判或更改罰款，但不

能判決重賽，此結果為最後之結果。

20-14 上訴之費用無論上訴成敗與否皆不予退還。

附錄：賽事執行人員工作要點 (WORKING GUIDE FOR MARSHALS)

1. 賽事執行人員 (Marshal) 的資格：

凡對賽車運動具有濃厚興趣，且願意更積極投入的人士，只要身心健全均可申請加入；基本上年齡應在二十歲以上，男女不拘，並毋須特別之技能與經驗，不過一旦加入此行列，中華賽車會自會安排相關課程之受訓及資深指導員之在職訓練，使每個賽事執行人員終將成為獨當一面的賽事專家，確保賽事進行的順利與安全。

2. 賽事執行人員的基本裝備：

由於執行人員的工作位置均在比賽區的跑道旁，遠離休息區，因此合宜的穿著及隨身攜帶的裝備至為重要，不單涉及工作執行的順利與否，也更與個人安全有直接的關係，必須多加注意。

衣著：以棉質易吸汗之衣褲為宜，最好是長衣袖及長褲，既可防曬防風又可防蟲咬，到了冬天時則應備有防風的厚夾克，便帽亦為必備品；而衣服的颜色則以橘色為宜，因可避免與旗號颜色相混淆。

厚襪及防水半筒運動鞋；因值勤地點多為泥土或草地，且多半時間為站立，而在下雨時更為泥濘，所以鞋子的適合性亦十分重要。

雨具：雨衣是必要的，但不能使用雨傘，因為值勤中雙手均要能自由使用。

工作識別背心：大會將提供具有反光條飾的安全背心，必須隨時穿著以資識別並確保安全。

無線電對講機：大會將提供無線電對講機，必須調整在正確的頻道，保持待機狀態，隨時與主控中心聯絡；由於比賽時噪音甚大，應戴上耳機以防漏聽。

哨子：隨身攜帶並於必要時用做警示，以防任何閒雜人等誤闖進跑道，或進行必要之管制。

防曬油與防蚊液：大太陽下整天的曝曬易造成皮膚的傷害，可適時塗抹防曬油以做保護；而野外蚊蟲甚多，不易驅散，可在身上噴灑防蚊液預防蚊蟲叮咬。

口糧與飲水：必須隨身帶備足夠之飲水，以隨時補充水分，自備一些餅乾或巧克力口糧，在冬天時可補充熱量。

3. 賽事執行人員責任分類：

- 旗號員 (Flag Marshal)
- 安管員 (Safety Marshal)
- 整備區管控員 (Paddock Marshal)
- 維修區管控員 (Pit Marshal)

- 起終點管控員 (Start line Marshal)
- 安全領航車駕駛員 (Safety Car Marshal)

4. 旗號員之職責：

旗號員是比賽進行中負責以旗號與比賽中之車手傳達訊息之人員，其值勤之位置固定於跑道旁預設之旗號台 (Marshal Post)，每一 Post 均有固定之編號，可由一至三位旗號員協同操作。值勤中之旗號員隨時以無線電對講機與主控中心保持通訊聯絡，一方面聽取指示，一方面回報在其管區內之任何意外狀況。在沒有觀察員 (observer) 或邊審 (Judge of Fact) 的 POST，旗號員是需同時肩負監控比賽車輛是否有犯規的動作及意外發生時責任歸屬的現況提供報告者。

5. 安管員之職責：

5-1 安管員亦是留駐在每一 POST 內與旗號員同時值勤者，而他的主要責任是維護賽道上之安全設施，當有意外狀況發生時能在第一線做搶救及處理的人；並在意外發生後能儘速將跑道回復正常安全狀況，確保比賽繼續進行之暢順。於比賽日開始前，安管主任 (Chief Safety Marshal) 會先行召集所有安管員做一簡報，並檢查所有救援器材是否妥當，如有缺失應即時向競技長報告，並設法補足或尋求代用品，在意外發生時安管主任可隨 Safety Car 趕至現場協助指揮各 Post 安管員處理狀況，而安管員之主要任務包括下列各項：

- 意外事件時人員之搶救。
- 意外火災時之預防與撲滅行動。
- 意外受損車輛之拖吊。
- 意外發生後跑道障礙之清除。

5-2 安管員於處理意外時應注意事項：

- 先冷靜觀察經思考判斷後才採取行動。
- 採取最安全的路線前往車輛出事地點，盡可能以不進入跑道為主。
- 隨時帶著滅火器前往救援，在經過障礙時需先放下滅火器才可跨越；障礙處理完畢後，勿忘將滅火器帶回。
- 發生狀況之同時，應馬上以無線電回報其出事地點、車號及乘員之可能狀況。
- 靠近失事車輛時，儘量以其車來保護，也就是以故障車位於迎面來車與安管員中間，同時切記永不背向來車方向，以免來不及反應任何狀況之發生。
- 如果意外事件涉及多部車輛，要先注意各車手是否有活動之行為，應

先對沒有反應的車手採取救援。

- 切斷意外車之電源。
- 檢視車手之狀況，盡可能由正面與車手接觸，如神智清醒試著讓他自己活動，但隨時給予協助；如果車手昏迷但無外傷出血，可靜候片刻觀察其恢復反應。如果有呼吸急促、呼吸障礙或外出血者，應及時向主控台報告出動救護車。
- 受傷之車手，如非昏迷且呼吸有不順現象者，不要急著除下其安全帽；如有必要除下時，必須依特別要領由兩名人員一起協同下來進行。
- 把意外車移至安全處時，應先注意把車放至空檔始得推動，推車時人員儘量靠邊，就近推離跑道即可；但如果無法推動時，則應盡快放棄，人員退回跑道外，以策安全。
- 隨時注意意外車輛是否有起火之徵兆。

5-3 安管員於救火時應注意之事項：

- 以背風方向接近起火之車輛，避免為煙及噴出之滅火劑反撲自己。
- 距離火場至少四公尺，觀察火勢後才行動。
- 記得把滅火器的保險針拔除。
- 如汽油漏出引起地面著火時，應先行噴滅地上火苗後始得接近。
- 撲滅起火車輛及人員之優先序：
 1. 如果車手仍在駕駛座內，先處理駕駛座之火苗。
 2. 如果車手已離開車輛但身上著火，應協助車手在地上滾動並拍打熄火苗，亦可用滅火器對其身體噴射。
 3. 如果車手已安全，則集中對車輛火源施救。
- 注意對人身噴射滅火劑時，應避開其臉部，以免影響其呼吸。
- 注意救火時火苗之反撲、引擎室之悶燒，可利用車底之空隙插入噴嘴進行滅火。
- 一旦完成滅火工作後可撤離，但仍需保持警戒監視狀況，以防死灰復燃。
- 比賽結束後將使用過之滅火器分開放置，以便補充裝填，作為下次之備用。
- 救火時使用 CO₂ 滅火器應特別注意手握位置是否有良好之絕緣，以免因 CO₂ 噴出時之急凍成冷灼傷；如有任何皮膚不適，應速至醫務室處理。

5-4 安管員處理跑道障礙清除之注意事項：

- 比賽中如有障礙物落於跑道中，除了黃旗警示外，安管員可就近處理；一旦進入跑道時應保持高度警戒，宜速去速回。

- 如意外發生時車輛停於跑道邊，對主要路線如無大影響者，可暫不處理；如可能有影響者，可協同車手及其他工作人員把車推至路邊草地上。
- 如果意外車輛停於路中心時，需立即報告主控台待紅旗出示，於比賽暫停後才出動進入跑道清除；如果跑道僅部分阻滯，競技長亦有可能出動安全領航車（Safety Car）來引導車列慢行，此時安管員需儘快移離故障車，且保持高度警戒並切記勿背向來車方向，因理論上比賽仍算在進行當中，此時應是全場黃旗之狀況。
- 如意外事件地區有掉落之車體部分、零件、玻璃等雜物或泥土、砂石時，應以掃帚清理乾淨，如路面有油漬，應先倒上水泥粉吸除後，再以掃帚清除乾淨。
- 在天雨路滑的狀況下，毋須處理路面之油漬，否則愈弄愈糟，可靜待雨水把油漬沖走，或待路面乾後再行處理。
- 跑道清理完畢保持暢通後，應立即電告主控台，以便賽事之繼續進行。

6. 整備區管控員之職責：

6-1 整備區（Paddock）通常是指一處大型之停車場，專供比賽車輛及其工作車輛停放之處，以便進行車輛之整備、加油等動作；此外大會之驗車區亦設於整備區內，為比賽車進行賽前或賽後之驗車、過磅等必要之程序。在整備區內通常可見各車隊或贊助商設立之招待站，此外在整備區通往跑道入口處劃為集合區，是車輛進場比賽或練習時集合等待之區域，因此如何管制整備區內之各路人馬與活動之進行就全靠 Paddock Marshals 了！

6-2 整備區管控員之工作注意事項：

- 通常管控員是比賽日最早報到並展開作業的工作人員，他必須比所有參賽者更早到達。
- 負責進出整備區之車輛及人員，確認必須持有相關之通行證，並且對初次進入者蓋印於通行證上以做塗銷，而對離開者加蓋印記於手臂以做再進場之識別。
- 在練習或比賽前召集車輛至集合區準備進場，並確認進場車輛已完成驗車手續（其比賽證上已蓋有 PASS 章），並確定跑道已經清除可以橫越進入時始引導車輛進入跑道。對集合時間已過仍未進場之車輛進行瞭解，並回報主控中心，如確定自行退賽車輛，應前往拆除其感應器並交還秘書處。
- 協助管制跑道區入口處，僅容許比賽車手、車隊領隊（別有識別證）及貼有 Pit Pass 通行證者使得進入。
- 巡視整備區，並隨時向主控中心報告任何意外狀況，並進行處理，包括

車輛超速、停車不當、吵架糾紛及火警意外等。

- 協助召集車輛進行賽前或賽後之驗車。
- 依主控中心之指示傳召整備區內之車手或領隊至主控中心向競技長報告。

7. 維修區管控員之職責：

7-1 維修區 (PIT) 是比賽進行之場所，視同跑道之一部分，因此 PM 除了負責 PIT 區之安全外，更要聽從競技長之直接指揮，管控比賽進行之程序，比賽前指導車輛進跑道之時機，並對車手及車輛進行最後之目視安全檢查，在比賽進行中，回報在 PIT 區任何車手違規之事項，並依從競技長之指導執行必要即時採取處罰行動。

7-2 維修區管控人員注意事項：

- 必須清楚知道維修區內有關器材的位置及使用方法，包括滅火器、掃把、水泥粉儲存桶等。
- 注意 PIT 區內之人員是否皆有識別許可證，其他人員一律禁止進入，小孩與寵物一律禁止進入。
- 注意 PIT 內車隊工作人員在幹什麼，是否被准許的，和在何處、由何人在進行何事；比方除耐久賽外，PIT 內不准進行加油，而在耐久賽加油過程中必須有其他人員持滅火器待命。
- 隨時使維修通道保持通暢。
- 注意車輛出入或離開 PIT 時，是否有人員橫越車道，隨時以哨子警告。
- 當有故障車停於維修通道上不能發動時，需儘快協同人員把車推進 PIT BOX 內，以免影響 PIT 之暢通。
- 於每場比賽結束後，需清點 PIT BOX，務必把每一部車輛引導離開，以空出空間供下一回比賽車用。
- 在 PIT 區內隨手檢起地上之廢物，特別是鐵釘、塑膠袋、石頭等，可能造成車輛意外之東西。
- 比賽起跑的時候，原則上禁止任何人在 PIT WALL 旁站立，以確保安全；必須待起跑後最後一輛車通過後始得容許工作人員留駐。
- 注意任何時候，禁止任何人跨坐或站立在 PIT WALL 上。
- 注意維護 PIT 區內嚴禁煙火之規定。
- PIT EXIT 維修區出口管控人員應隨時站於出口旁，手持紅綠訊號板，並觀察主跑道車況安全無虞，始可放車入跑道，並注意是否有壓黃線之犯規情形；當比賽結束時仍應守住崗位，聽從主控塔指示，再開放下一梯次車輛進場及引導比賽完畢車輛離場之時機，一般情況下是先進場，後離場。

- 如有因比賽中故障被召回 PIT 檢視之車輛，在重返跑道前，Pit Marshal 應檢查無礙後始得放行。
- 如有被罰秒 Stop & Go 之車輛被召進 PIT，應引導其至黃線方格受罰區停妥後，計秒 5 至 30 秒後，再放其返回跑道；一般比賽罰 5 秒，耐久賽罰 30 秒。
- 如有判黑旗之車輛，應指引至黃線方格停妥，告知其被判失格之原因，拆除其感應器後，自 PIT 後通道回 PIT BOX。

8. 起終點管控員之職責：

8-1 SM 是負責比賽車在起跑前站在其正確之起跑位置上，並確認在暖胎圈後仍回停在正確的位置。起跑區是很忙碌的地方，所以 SM 有責任驅離未具授權進入起跑區的閒雜人員，並於起跑前兩分鐘出清跑道內除車手外之任何人等。

8-2 SM 在值勤時應注意之事項：

- 手上應有每一場次比賽車之起跑順序表，並以此作依據檢查各車是否依序停放，如有疑問應主動與主控台聯繫更正。
- 注意比賽車如有未出場者，其空缺不得由後車遞補，要留出淨空。
- 當比賽前兩分鐘，協助引導所有人員離開起跑區。
- 順序清點各車順位，於正確就位後並確認其引擎均已發動，而 SM 應移行至最後一步車的起跑位置後，以搖動綠旗通知主控台已完成起跑準備動作。
- 如有臨時發生機械故障而不能發動起跑之車輛，其車手應把手伸出窗外高舉，以警示後車；此時 SM 應立即在該車旁出示靜止之黃旗，並通知塔台，如果競技長決定不延後，則黃旗仍應出示，直至起跑後所有比賽車均通過後，快速將故障車推離跑道。
- 正式起跑時要特別注意後排之車輛是否有「偷步」如有此狀況發生要記錄其車號並報告主控台，以便可處以罰秒。
- 起跑後返回 PIT 區內，於圈數牌位置就位，並注意領先車每通過起終點線前已把圈數牌翻至正確數字顯示；如對圈數有疑問時，必須向主控塔查證。
- SM 有時還需在圈數牌位置向犯規之車輛出示警告旗、故障旗及黑旗等，必須附有號碼顯示板的旗號，以及 STOP & GO 之立牌，唯必須聽命於主控台之指令，一旦出示此類旗號時，應注意被警示車是否已注意到並依指示反應，並最多連續出示三圈後撤回。

9. 安全領航車駕駛員之職責：

- 9-1 SC 是負責比賽進行前跑道安全之確認，比賽開始時第一圈的殿後，比賽進行中意外發生時的第一線處理，必要時尚可擔任 Pace Car 調配比賽車列隊之責任，以及比賽後監督跑道意外後復原之確切程度。
- 9-2 SC 之基本裝備：無線對講機與塔台保持聯繫、車頂閃燈、滅火器，黃、紅、綠旗各一面。
- 9-3 SC 駕駛員之條件：正駕駛需具備賽車手級之技術，對賽道要相當熟悉；副駕駛要具備急救、滅火的基本知識，正副駕駛均應穿著防火賽車服及安全帽。
- 9-4 SCM 在值勤時應注意之事項：
- SCM 應參與比賽前之車手簡報會，以瞭解是日比賽流程及臨時變動之事項。
 - SC 比賽時應停駐於 PIT 區靠近出口處待命，一旦受命進入跑道必須開動閃黃燈。
 - SCM 在測時賽前，依 COC 指示巡視跑道一週，注意路上是否有障礙，可能的話立即就地排除，如有較大之狀況，通知 COC 加派其他安管員支援，在通過旗號座時，旗號手應出示黃旗，表示已就位；如旗號座無人，即應回報 COC。
 - 在正式比賽預備開始，比賽車尚未就位前，SC 先離開 PIT，閃動黃燈進入跑道繞行一週，越過起跑線後即停在跑道中央，並伸出紅旗，此時比賽車開始離開 PIT 進行 Sighting Lap 並各自就位。
 - 當 5 min 牌出示後，SC 收起紅旗繞場一週並停在比賽車最末位之後待命。
 - 綠旗搖動開始進行 warm up lap，比賽車全部出發後 SC 始開動，保持與最後一部比賽車約 10 秒車程之距離，注意當通過 PIT 出口區時，是否有比賽車從 PIT 區出發，如有此情況 SC 讓比賽車優先進入跑道，再跟隨其後；如果 SC 已通過 PIT 出口後還有比賽車由 PIT 口進入跑道，必須舉出黃旗禁止其超越，至返回起跑區時該車不得返回原起跑點，SCM 以綠旗指揮該車停在最末位起跑，如該車未依指示自行超越 SC，即回報 COC，將處以 Stop & Go 處分。
 - SC 完成 Warm Up Lap 並觀察所有比賽車定位正確後以無線電通知 COC，紅燈先亮起然後在 7 秒內熄滅，比賽開始，待所有比賽車順利出發通過第一彎道後，再尾隨末車通過，當經過 PIT 出口時注意是否有比賽車自 PIT 出發，如有即應該讓其先進入跑道，再隨其後巡航，第一圈如無意外，即由 PIT 入口返回 PIT，並停於近出口處待命。
 - 在起跑第一圈時，如果有意外狀況發生 SC 馬上停靠在出事處協助處

理，並同時以無線電回報 COC，跑道受阻及人員受傷之情況，以便 COC 決定是否要出示紅旗或其他處理。如能獨自排除障礙則繼續加速追趕前面比賽車，然後由 PIT 入口返回就位處停車。

- 在比賽過程中如有意外發生導致跑道不通，COC 出示紅旗暫停比賽，此時 COC 會通知 SC 進入跑道，直達出事地點，協助救援工作，包括救人及滅火。
- 在比賽過程中如有意外發生導致部分跑道受阻，COC 認為毋須停止比賽但仍須進行意外之處理及同時進行跑道之復原，此時 COC 會下令全場黃旗並通知 SC 以領航之功能進場引導比賽車，SC 進跑道之時機原則上是在比賽領頭車將到達 PIT 出口之前進入，由 COC 直接下指令，此時 SC 應開動閃黃燈或出示黃旗，帶領重整之車隊慢行，小心通過意外路段繼續繞場，直至障礙清除完畢。跑道暢通後 COC 將指示 SC 在最後一個彎道之前熄滅閃黃燈或收起黃旗，並加速返回 PIT 區，比賽將以 Rolling Start 再度起跑。
- SC 在執行任務時如要停車，必須在抵達事故點前停放於路邊，SCM 如需下車處理時必須藉 SC 來保護自身安全，盡可能不要背對來車方向。