

2026 中国大学生方程式锦标赛·郑州 技术检查表（一）

Part1: Accumulator Inspection 电池箱检查

电池包信息（车队填写）			
车号		院校名称	
电芯最高电压		电池包最高电压	
电芯最低电压		电池包最低电压	
电芯数量		电芯串并联关系	
充电机最大功率		充电机最高电压	
身体保护电阻阻值（BPR）		身体保护电阻功率	

这部分检查的时间限制是 30 分钟。重新申请后可以继续检查。在技术检查期间，对电池箱的所有操作都必须经过车检裁判的批准。

相关符号含义

- 表示要注意的信息
- 表示裁判进行的检查
- ▶ 表示要执行的动作
- △ 表示车队进行的自检

车检状态更新

▶ 当前日期及时间：__月__日__时__分

必要材料及资源

- 1. □ 一名 ESO 必须参加
 - 2. □ 电池箱曾通过 2025FSEC 电气技术检查
 - 3. □ ESO 自检电池箱当前状态可通过正赛版 2025 FSEC 技术检查表一
- ESO 签字：_____
- 所有在比赛中可能使用的电池箱
 - 电池箱手推车
 - 充电机及充电设备
 - 需要拆装电池箱的所有工具
 - 如果需要，打印或电子版的规则相关问题
 - 如果需要，电池箱内部的图片
 - 所有线束，绝缘材料和驱动系统部件的说明书（纸面或者在电脑中，妥善排序整理，禁止使用手机展示）
 - 电池箱内部所有使用线束的样例
 - 所有电池箱体材料的样例
 - 驱动系统中使用的不易接触到的 PCB 板，要求完全组装
 - 用于展示 AMS 数据的电脑及其线缆

安全须知

- 不准穿戴珠宝首饰、戒指等
- 禁止穿纤维制衣物
- 不允许携带手机
- 穿戴护目镜
- 禁止颈挂身份牌/项链
- 穿戴绝缘手套
- 禁止携带分散注意力的物品



高压操作基础设备与工具

- 4. 绝缘电缆剪
- 5. 绝缘六角/螺丝刀
- 6. 绝缘扳手（除非证明驱动系统安装不需要）
- 7. 带有保护尖端探针的电压表
- 8. 两个 4mm 香蕉插头测试引线（600V CAT III）

安全装备

- 9. 防护面罩
- 10. 护目镜（至少三副）
- 11. 高压绝缘手套（至少两双）
- 12. 高压绝缘毯（两块）（各至少 1 平方米）带有其标签或序列号并附有参数表

充电机

- ▶ 将充电机与电池箱连接（不要激活充电机），保证 AIRs 断开
- ▶ 处理。（充电机、充电盒子、充电器、电池箱上的金属开关/接插件都要接地）
- 13. 充电时，充电机和电池箱的导电部分必须接地

放电回路和身体保护电阻

- ▶ 测量 TS+ 及 TS- 之间的电阻，测量阻值为 $R = \underline{\hspace{2cm}}$ k Ω
- ▶ 生的功率
- 14. 阻值等于 2* 身体保护电阻 + 放电电阻阻值
- ▶ Δ 放电电阻需要能够持续承受驱动系统电压（额定功率足够）
- Δ 身体保护电阻额定功率大于 TS+ 与 TS- 直接短路产

绝缘测试及过流保护

- 15. 测量低压地测试点和 PE/壳体之间电阻极低
- ▶ 根据驱动系统最大电压 U_{max} 选择测量电压 U_{Test} ，
 $U_{max} \leq 250VDC$ 时， $U_{Test} = 250VDC$ ；
 $U_{max} \geq 250VDC$ 时， $U_{Test} = 500VDC$
- ▶ 将绝缘测试仪连接到 TS+ 和 LV GND
- ▶ 测量绝缘电阻为 $R_{iso+} = \underline{\hspace{2cm}}$ k Ω
- ▶ 将绝缘测试仪连接到 TS- 和 LV GND
- ▶ 测量绝缘电阻为 $R_{iso-} = \underline{\hspace{2cm}}$ k Ω
- 17. 阻值远大于驱动系统最大电压 * 500 Ω / V + BPR
- 18. 阻值大致相等
- 19. 每个电池箱中都至少有一个合适尺寸和等级的熔断器
- ▶ 检查保险丝、主线和电池的数据表，并与 ESF 进行比较
- 16. 阻值远大于驱动系统最大电压 * 500 Ω / V + BPR

电池箱装配

- Δ 电池箱内外的一切部件都需要牢固固定
- Δ 所有使用的紧固件必须用防松措施，除非他们是非导电或者非结构固定的
- Δ 如果电池箱体由导电材料制成，那么电池箱内部高压必须与电池箱体内部表面绝缘
- Δ 必须用绝缘防火（防护等级达到 UL94-V0，FAR25 或等效材料）材料使电池绝缘继电器（AIR）和主熔断器与电池箱其它部分隔离
- Δ 维护插头不能无意中产生电流或短路，具有防误插功能。
- Δ 电池箱内部以及外部只允许有为线束进出、通风设备、冷却或者紧固件而打的孔，且每个面开孔面积不能超过表面积的 25%。
- Δ 电池箱的所有连接处都要绝缘并覆盖住，不允许有



露出的连接点（使用 100mm 长，6mm 直径的绝缘测

试针测试）

电池管理系统及充电机安全回路

- △ AMS 要监测至少 30% 的电池温度，并且被监测的电池要在电池箱内均匀分布
- △ 电池温度必须在各块电池的负极测量，传感器必须与负极直接相连或者离各自总线 10mm 以内的地方
- ▶ 开始充电程序，如果车队可以在不开始充电（无电流但 AIR 闭合）的情况下展示，也可以接受。
- 20. □ 电池箱指示灯亮起，指示高压存在
- ▶ 请车队将笔记本电脑或其他设备连接到 AMS。
- 21. □ 可以显示电池电压及电压限制。
- 22. □ 可以显示电池单体温度及温度限制。
- 23. □ 可以正确显示蓄电池电流。
- ▶ 充电过程中，按下充电机急停开关
- 24. □ AIR 断开
- 25. □ 电池箱指示灯熄灭，指示电压 < 60V
- ▶ 开始充电，在充电过程中拔掉高压电池连接
- 26. □ AIR 断开
- 27. □ 充电机停止输出，充电机连接器无电压

绝缘监测设备

- 28. □ 一条 IMD 接地检测线连接到电池箱体，再通过另一条单独导线连接充电机。
- ▶ 测试电阻为驱动系统最高电压 * 250Ω/V-BPR（需队员自己准备）
- ▶ 测试电阻阻值 $R_{test} = \underline{\hspace{2cm}}$ kΩ
- ▶ 启动充电机，输出电源，将测试电阻连接到 TS+ 和 LV GND 之间
- 29. □ 安全回路在 30s 内断开
- 30. □ 在安全回路断开之后 5s 内电压下降到 60V 以下
- 31. □ 无法再次激活充电机输出
- ▶ 如果按下复位开关（如果有）
- 32. □ 无法再次激活充电机输出
- ▶ 移除测试电阻，等待大概 40s 直到 IMD 的状态输出复原
- 33. □ 无法再次激活充电机输出
- ▶ 激活驱动系统，将测试电阻连接到 TS- 和 LV GND 之间
- 34. □ 安全回路在 30s 内断开

电池箱箱体

- △ 箱体外壳由导电材料制成，则需要设置 0.5mm 厚的铝或更佳导电率的导电接地层
- △ 电池箱箱体的加工制作与 SES 一致
- △ 内部垂直隔板必须牢固安装在箱体上。高度至少为侧壁的 75%。隔板分开的每部分电池最大重量 12kg。
- △ 单体在三个方向（XYZ 三轴）均有效固定
- △ 所有承受机械负载的部件都要达到 UL94-V0, FAR25 等效或以上的防火标准
- △ 用于冷却和连接的冷却管道的开口不得对着车手。
- 35. □ 车号、大学名字和 ESO 的联系方式写在高对比度背景上
- △ 文字至少 20mm 高
- 36. □ 警示标志贴纸边长至少 100mm，文字为“Always Energized”和“High Voltage”（TS > 60V DC 或 50V AC 时需要）的警告贴纸和文字（三角形的黑色字体和黄色背景）
- 37. □ 检查电池箱外壳各部件或盖子是否紧固

手推车

- △ 手推车有四个轮子，手推车最大尺寸为 1200mm*800mm
- 38. □ 有松手即停止的刹车
- 39. □ 电池箱箱体在手推车上时，蓄电池必须机械地



固定在手推车上

40. 手推车上要有合适的防振动冲击装置

41. 在手推车上时，电池上的文字和贴纸仍清晰可见

42. 手推车必须提供垂直防火墙，以在移动手推车时保护人员。防火墙必须与手推车具有相同的宽度，从手推车的最低点开始，并至少比手推车把手和电池箱高 30cm

箱体密封

▶ 成功通过所有检查测试后，对电池箱、充电机粘贴易碎贴，并记录易碎贴编号：

43. 电池箱/备用电池箱

44. 充电机

45. 附加部分： _____

46. 附加部分： _____

47. 易碎贴编号： _____

车检状态更新

▶ 在车检表中记录时间、签字并在赛事系统中更新车检状态

电池箱第一次检查

推入时间：__月__日__时__分 推出时间：__月__日__时__分

检查裁判：_____

问题记录：

电池箱第二次检查

推入时间：__月__日__时__分 推出时间：__月__日__时__分

检查裁判：_____

问题记录：

电池箱第三次检查

推入时间：__月__日__时__分 推出时间：__月__日__时__分

检查裁判：_____

问题记录：

电池箱第四次检查

推入时间：__月__日__时__分 推出时间：__月__日__时__分

检查裁判：_____

问题记录：

电池箱检查通过

裁判签字：_____

日期时间：__月__日__时__分



Part2: Electrical Inspection 电气检查

赛车电气信息表			
车号		院校名称	
电机品牌		电机型号	
电机额定功率		电机峰值功率	
电池品牌		电池类型	
电量容量		电池单体电压	
电池箱电压		电池最大放电电流	

这部分检查的时间限制是 60 分钟。重新申请后可以继续检查。在技术检查期间，对车辆的所有操作都必须经过车检裁判的批准。

车检状态更新

▶ 当前日期及时间：__月__日__时__分

必要材料及资源

48.□ 一名 ESO 必须参加

49.□ 赛车曾通过 2025FSEC 电气技术检查

50.□ ESO 自检赛车当前状态可通过正赛版 2025

FSEC 技术检查表一

ESO 签字：_____

- 低压电池或电池参数表
- 如果是车队开发的低压电池，则需要携带已开箱的低压电池，笔记本电脑和电缆显示 AMS 的数据
- 所使用的线缆、绝缘材料和驱动系统零件的参数表（纸面或者在电脑中，妥善排序整理，禁止使

用手机展示）

- 驱动系统的所有线缆样品（每种至少 10cm 长）
- 所有电池箱外不可见的驱动系统的电路板，且元件焊接完备。
- 在移除 HVD 后，短接 HVD 的安全回路时，用于安全短接的连接器
- 在电池箱未安装时，用于为驱动系统安全供电的（输入 60V）连接器。
- 所有不可见的驱动系统连接点照片（禁止使用手机展示）
- 用于展示 AMS 数据的电脑及其线缆

车辆移动

▶ 在未激活驱动系统时移动赛车

△ 车辆可以移动

低压电池

△ 电压 ≤ 60VDC

△ 坚固的刚性壳体

△ （仅用于含有电解液的电池）如果电池安装在驾驶舱内，需要有 IPX7 级防水以及耐酸的壳体

△ 防火墙将低压电池与驾驶员隔离开

51.□ 有短路保护（例如保险丝），且距离正极不超过 100mm

△ 负极连接到车架/单体壳

△ 壳体内部连接妥善且有充分的绝缘处理

△ 电芯安装合理

52.□ 电池整体（包括壳体）位于防滚包络以内

● 以下检查仅用于锂电池（磷酸铁锂电池除外，自带有电芯保护功能的电池整包在裁判检查参数后可以例外）

△ 壳体最薄处也需要达到 UL94-V0 防火标准，或 FAR25 及其他等效标准。

△ 过流保护的电流值低于电池最大放电电流

△ 至少对 30% 的电池单体有过温保护（60°C 和参



数表中所要求的温度取较低温度)

- △ 所有电池有电压保护
- △ 信号故障/超过阈值将会导致低压电池断开负载 (系统关键信号)

- ▶ 车队成员连接低压电池 AMS 与电脑 (或其他设备)
- 53. 可以显示电池单体电压
- 54. 可以显示电池单体温度

放电电路和身体保护电阻

- ▶ 关闭低压系统主开关, 测量 TS+ 和 TS- 间电阻, 测量值为 $R = \underline{\hspace{2cm}}$ k Ω
- 55. 电阻等于人体保护电阻 $\times 2 +$ 放电电阻
- 56. 身体保护电阻功率大于等于短路 TS+ 和 TS- 时的功率
- 57. 放电功率对于持续放电是足够的 (额定功率足够大)

驱动系统线束

- 58. 所有的驱动系统线缆和部件都位于防滚包络内, (侧边) 防撞结构保护之后。(轮边电机除外)
- △ 驱动系统壳体外的所有驱动系统接插件如果误插到对应接插件以外的位置, 无法激活驱动系统
- 59. 轮毂电机的驱动系统线缆在断开时不得接近驾驶舱开口, (侧边) 防撞区域的以外驱动系统线缆应当尽量得短
- △ 所有的驱动系统线缆和接插件都应有适当的过流保护
- △ 驱动线路的电路必须使用绝缘导线管包裹或使用橙色的屏蔽电缆
- 60. 车壳外的驱动系统线缆必须紧固且能承受至少 200N 的力
- 61. 驱动系统线缆远离任何可能的刺伤或损坏
- 62. 保护电缆远离旋转的/移动的部件
- 63. 没有驱动系统电缆低于车架
- △ 驱动系统电缆和低压系统电缆物理上相互隔开 (互锁例外)
- △ 电线额定温度 > 85 摄氏度, 额定电压 \geq 驱动系统最高电压
- △ 每个螺纹连接处都需要有主动锁紧机构
- 64. 禁止只采用绝缘胶带或类似橡胶的涂料来实现绝缘

驱动系统保护

- ▶ 检查驱动系统覆盖物开口, 使用直径 6mm, 长 100mm 的绝缘检测探针接触高压连接点
- 65. 无法接触到任何高压连接点
- 66. 驱动系统部件和箱体要防潮

高压断开装置 (HVD)

- △ HVD 要明确地用 “HVD” 标示出
- △ 必须离地 350mm 以上
- △ 高压断开必须位于防滚保护范围内
- △ 不得远程操控 HVD (比如通过线缆)
- △ 集成有互锁
- ▶ 站在车旁, 安装 HVD, 移除 HVD
- 67. 10s 内不借助工具可以移除
- 68. 驱动系统保护仍有效 (绝缘检测探针), 如果加上了盖子/空连接器, 则需将之存放在推杆之内
- 69. 空接插件要在颜色等外观上和 HVD 有明显区分



数据记录仪 (DATA Logger)

70. 数据记录仪必须有外壳保护并牢固固定

71. 所有来自电池箱的驱动系统电能必须经过数据记录仪

防火墙

● 将驾驶员的任何部位(头盔最高点的 100mm 以下)与以下区域的高压部件(包括高压线缆,但轮边电机除外)隔开

72. 驾驶员背部

73. 驾驶员体侧

74. 车辆前端

75. 第一层, 朝向驱动系统, 使用至少 0.5mm 厚的

铝

76. 第二层, 朝向车手, 使用绝缘材料(不允许使用碳纤维)

77. 即使是最薄弱处, 材料也要符合 UL94-V0、FAR25 或等同标准

78. 即使位于防火墙后, 电池箱的冷却出风口也不应当指向车手

制动灯

79. 车辆有且只能有一个红色的制动灯

80. 制动灯在车辆后方清晰可见

81. 在非常明亮的阳光下清晰可见

电池管理系统

▶ 断开驱动系统电池的低压连接

82. AMS 指示灯亮起且是红色的

▶ 车队连接 AMS 上位机

83. 可以展示相关电池读数

接地检查

● 包含驱动系统壳体的接地应当符合下列两种要求其中之一, 1) 包含有至少 0.5mm 厚的导电层专门用于接地, 2) 完全绝缘。既有导电部分又有绝缘部分的壳体可以分别适用于上述两个要求, 只要其内部是隔开的。

● 导电的驾驶员座位, 安全带安装点, 导电的防火墙固定点, 防火墙导电面, 以及从驱动系统壳体内部延伸出的金属部件都需要妥善接地。妥善接地被定义为在 1A 的测量电流下对地电阻不大于 300mΩ, 且使用的接地线的额定电流应当不小于 10% 的主保险丝额定电流。

▶ 检查所有的驱动系统壳体

84. 驱动系统壳体使用的材料如果具有不小于 200MΩ @500V 的绝缘值(最薄弱处的电阻, 分隔内部高压和外部的电阻), 则适用于规则 2), 不需要接地层

85. 上述绝缘壳体上的导电的紧固件, 接插件和背板等, 如果使用了妥善的绝缘材料将其与驱动系统部件分隔, 可以不设有规则 1) 要求的接地层, 但是所有延伸出的金属部件都需要妥善接地

86. 驱动系统壳体任意一处材料不满足 200MΩ @500V 要求的, 则适用规则 1), 需设置 0.5mm 厚的铝或更佳导电率的导电接地层

87. 如果驱动系统电池箱适用于导电层要求, 且使

用钢材料, 厚度需要达到至少 0.9mm

▶ 使用 TSMP 旁的接地检查点对于上述要求的接地点及其他要求接地的部位进行测量(@1A, 电阻不大于 300mΩ)

88. 主环

89. 座椅安装点

90. 安全带安装点

91. 防火墙安装点

92. 防火墙

93. 驱动系统电池箱

94. 驱动系统壳体(导电层)

95. 驱动系统壳体金属延伸

96. 上述接地使用的接地线额定电流不小于 10% 驱



动系统主保险丝额定电流

- ▶ 对下列部件测量对地电阻, 要求不大于 $100\Omega @ 0A$
- 97. 驱动系统部件附近 10cm 以内的碳纤维部件

- 98. 左前和右前的碳纤维悬架部件
- 99. 左后和右后的碳纤维悬架部件

绝缘检查

- ▶ 根据驱动系统最大电压 U_{max} 选择测量电压 U_{Test} ,
 - $U_{max} \leq 250VDC$ 时, $U_{Test} = 250VDC$;
 - $U_{max} \geq 250VDC$ 时, $U_{Test} = 500VDC$
- ▶ 将绝缘监测仪连接至 TS+ 和 LV GND
- ▶ 测量绝缘电阻为 $R_{iso+} = \underline{\hspace{2cm}} k\Omega$
- 100. 阻值远大于驱动系统最大电压 * $500\Omega / V$ + 身

- 体保护电阻
- ▶ 将绝缘监测仪连接至 TS- 和 LV GND
- ▶ 测量绝缘电阻为 $R_{iso-} = \underline{\hspace{2cm}} k\Omega$
- 101. 阻值远大于驱动系统最大电压 * $500\Omega / V$ + 身
体保护电阻
- 102. 两次测量的电阻值近似相等

车队获得上高压许可

裁判签字: _____

日期时间: ____月____日____时____分

上高压许可标签:



！！ 以下检查在高压下进行！！

驱动系统启动及指示灯

- ▶ 将驱动轮抬升并离开地面，移除驱动轮
- ▶ 安装 HVD
- ▶ 在 TS+和 TS-间连接电压表
- ▶ 闭合 TSMS，同时 LVMS 保持断开
- 103.□ 高压测量点电压 $\leq 60\text{VDC}$
- ▶ 闭合 LVMS，同时 TSMS 保持断开
- 104.□ IMD、AMS 指示灯亮起 1-3s 进行可视性检查，TS OFF 指示灯为绿色
- 105.□ 在阳光下，从车外侧清晰可见
- 106.□ 处于驾驶员可以观察到为位置
- 107.□ 主环灯和 TS OFF 指示灯都为绿色
- ▶ 闭合 TSMS 和所有急停开关
- ▶ 复位 IMD 或 AMS 的报警
- 108.□ 驱动系统未激活
- ▶ 激活驱动系统，在驱动系统启动时测量驱动系统电压，使用车队所提供的万用表和测试引线，建议将万用表置于手动挡。
- 109.□ 在第二个 AIR 闭合之前驱动系统正在预充
- 110.□ 主环灯闪烁红色，频率为 2 Hz -5 Hz, TS OFF 指示灯关闭
- 111.□ 主环灯在 3m 外阳光下清晰可见(水平位置，整个发光表面)
- ▶ 断开 TSMS
- 112.□ 驱动系统电压在 5s 内降到 60VDC 以下
- ▶ 保持 TSMS 断开，尝试激活驱动系统
- 113.□ 驱动系统未激活
- ▶ 闭合驱动系统总开关
- 114.□ 驱动系统未激活

驱动系统急停

- ▶ 在 TS+和 TS-间连接万用表
- ▶ 检查以下全部开关，任意开关失效都会导致驱动系统关闭，且驱动系统电压在 5s 内降到 60VDC 以下
- 115.□ 控制系统主开关
- 116.□ 左侧急停开关
- 117.□ 右侧急停开关
- 118.□ 驾驶舱急停开关
- 119.□ 惯性开关
- 120.□ 制动超程开关
- ▶ 展示驱动系统所有互锁（出示 ESF）
- 121.□ 全部互锁电路

绝缘检测装置

- 122.□ 一条 IMD 接地线与电池箱体连接，另一条接地线通过单独的导线与主环连接
- ▶ 测试电阻大小计算 $R_{\text{Test}} = (\text{最大驱动系统电压} * 250 \Omega / V) - \text{BPR} = \underline{\hspace{2cm}} \text{k}\Omega$
- ▶ 激活驱动系统，在 TS+和 LV GND 间连接电阻 R_{Test}
- 123.□ 30s 内安全回路断开
- 124.□ IMD 状态指示灯亮起
- 125.□ 驱动系统电压在安全回路断开后 5s 内降低至 60VDC 以下
- ▶ 尝试通过所需的附加动作来激活驱动系统
- 126.□ 无法重新启动驱动系统
- ▶ 如果有驾驶员触碰不到的复位按钮，按下此按钮
- 127.□ 无法重新启动驱动系统
- ▶ 移除测试电阻等待 40s 直到 IMD 重置输出状态
- 128.□ 无法重新启动驱动系统
- ▶ 按压驾驶舱内的所有重置按钮
- 129.□ 无法重新启动驱动系统
- ▶ 如果有驾驶员触碰不到的 IMD 复位按钮，按下此按钮
- 130.□ 可以重新启动驱动系统
- ▶ 如果有驾驶员触碰不到的复位按钮，保持按下此按钮，在 TS-和 LV GND 间连接电阻 R_{Test}



131. 30s 内安全回路断开

132. IMD 状态指示灯亮起

- ▶ 激活驱动系统，在 TS-和 LV GND 间连接电阻

R_{Test}

133. 30s 内安全回路断开

待驶状态激活程序

- ▶ 激活驱动系统，按压加速踏板

134. 电机不转动

- ▶ 车队将车辆设置为待驶状态

135. 在进入待驶模式的时刻必须正在按下制动踏板

- ▶ 重复激活过程，但是在按下进入待驶程序按钮之前踩一次刹车并放开

136. 不能开启待驶模式

- ▶ 断开制动传感器

137. 不能开启待驶模式

138. (根据之前的鸣笛) 待驶提示音持续 1-3s

△ 待驶提示音至少为 80dBA (车辆 2m 内)

139. 待驶提示音易于察觉且不能是动物叫声或歌曲片段

APPS 和 BSPD

- ▶ 将赛车设置为待驶状态

- ▶ 断开 $\geq 50\%$ 的加速踏板传感器

- ▶ 全行程按压加速踏板

140. 电机不转动

- ▶ 断开所有加速踏板传感器

- ▶ 全行程按压加速踏板

141. 电机不转动

- ▶ 重新连接所有加速踏板传感器，在电机旋转时断开在加速踏板传感器和电机控制器之间的任一信号线 (CAN 线)

142. 电机停止旋转

- ▶ 车队模拟 5kW 功率连接到 BSPD 上，用力压制动踏板 (按压超过 0.5s) (以驱动系统额定电压计算 5kW 电流)

143. 驱动系统关闭

- ▶ 重新启动 TS. 断开电流传感器，将制动踏板压到某一位置或用力压踏板 (按压超过 0.5s)。

144. 驱动系统关闭 (如果不需要刹车，仅切断电流传感器就导致驱动系统关闭，则本条自动通过，不允许通过互锁的方式实现)

145. 只有在 10 秒后才有可能重新激活驱动系统 (故障移除，10s 内尝试一次激活驱动系统，10s 后再进行一次尝试)

部件密封

- ▶ 在所有测试成功通过后，检查以下驱动系统外壳密封并贴易碎贴，记录易碎贴编号

146. 电机控制器外壳密封

147. 能量计外壳密封

148. IMD 外壳密封

149. TSAL 电路外壳密封

150. BSPD 外壳/BSPD 阈值调节密封

151. 其他部件密封: _____

152. 其他部件密封: _____

153. 易碎贴编号: _____

数据记录仪

- △ 检查数据记录仪的功能和连接

车检状态更新

- ▶ 在车检表中记录时间、签字并在赛事系统中更新车检状态

电气检查第一次检查

推入时间：___月___日___时___分 推出时间：___月___日___时___分

检查裁判：_____

问题记录：

电气检查第二次检查

推入时间：___月___日___时___分 推出时间：___月___日___时___分

检查裁判：_____

问题记录：

电气检查第三次检查

推入时间：___月___日___时___分 推出时间：___月___日___时___分

检查裁判：_____

问题记录：

电气检查第四次检查

推入时间：___月___日___时___分 推出时间：___月___日___时___分

检查裁判：_____

问题记录：

电气检查通过

裁判签字：_____

日期时间：___月___日___时___分

车检通过标签：

