

부칙6 모터레이스 일반 운영 규정(General Prescription)

2016년	2017년
	<p>서킷을 사용하는 모든 챔피언십, 챌린지, 트로피, 컵 경기와 그 경기들의 예선, 결승 경기에 적용 가능하다</p> <p>제1조 규정의 적용</p> <p>1.1 국내에서 개최되어 KARA의 공인을 받은 모든 경기와 모든 행위는 본 규정이 적용된다. 서로 상충될 경우 ISC규칙이 우선한다.</p> <p>1.2 FIA 및 KARA 만이 위의 규정을 변경 또는 수정할 수 있다.</p> <p>제2조 경기의 형태</p> <p>경기는 모든 국내, 국제 경기의 형태를 말하며 국내스포츠캘린더에 기재된다.</p> <p>제3조 경기 등록</p> <p>3.1 경기에 대한 모든 신청은 KARA에 의해 지정한 마감 시간 전에 KARA 사무국에 제출하여야 한다.</p> <p>제4조 경기 취소와 연기</p> <p>4.1 대회주최자는 계획한 국내 경기를 취소하고자 할 때는 대회 개최 15일 전까지 KARA에 공식문서를 통하여 통보하여야 한다.</p>

4.2 국제 경기의 경우 해당 국제 경기 규정 및 FIA ISC 규칙에 명시된 일정에 따라 취소와 연기를 해야 하며 경기 취소 시 취소에 대한 수수료가 부과된다.

4.3 국내 각 경기 주최자가 개최하는 경기 일정, 장소, 클래스, 주최자, 경기명칭 등의 변경은 경기 개최 30일 전까지 KARA에 신청을 한다.

제5조 규정 공표

5.1 경기규정은 대회주최자가 KARA에 승인을 받은 후 적어도 경기 시작 2개월 전부터 엔트리 마감 1개월 전까지 공표되어야 한다.

5.2 경기 주최자의 경기 규정과 경기특별규칙은 KARA 자동차경기 국내 규정집 보다 우선 적용된다.

5.3 경기 주최자의 경기 규정과 경기특별규칙에 내용이 없을 시 KARA 자동차경기 국내규정집과 FIA ISC에 적용된다. 이 때 FIA ISC는 최상위의 규정으로 적용한다.

제6조 참가 등록

6.1 경기 주최자는 규정에서 참가 최소 차량 대수를 지정할 수 있다. 만약 그 숫자에 도달되지 않았을 경우 경기 주최자는 KARA의 승인을 얻은 후에 경기를 취소할 수 있다.

제7조 엔트리 번호

각 차량은 드라이버들의 엔트리 번호를 부여 받아야 한다.

엔트리 번호는 검차하는 동안 식별할 수 있도록 차에 부착되어 있어야 한다.

제8조 기술 검사와 스포츠 안전 검사

8.1 전체 규정과 각각의 경기규정에 지정된 시간과 장소에서 스포츠 안전 검사와 기술 검사를 하는 동안 선수들은 요구된 모든 문서를 가지고 있어야 한다.

8.2 심사위원회에서 인정된 경기 포기인 경우를 제외하고 제한된 시간 안에 참석하지 않은 경기 참가자는 경기 참가가 허가되지 않는다.

8.3 어떠한 경기 참가자나 드라이버, 다른 관계자들도 규정에 명확히 공시되지 않은 포기 선언이나 다른 문서에 서명할 필요가 없다.

8.4 경기위원장이나 의료위원장은 경기 동안 드라이버에게 언제든지 메디컬 체크를 요구할 수 있다.

8.5 기술위원들에 의해 통과되지 않은 차량은 경기에 참여할 수 없다.

8.6 기술위원들은,

8.6.1 경기 동안 차량이나 경기 참가자(KARA 라이선스, 의료카드, 슈트, 장갑, 헬멧, 슈즈, HANS 등)의 적법성을 검사를 할 수 있다.

8.6.2 경기 참가자에게 적법 상태나 적법 상태를 확인하기 위해 차량의 설비 분해를 요구할 수 있다.

8.6.3 경기 참가자에게 제반 동력 측정 비용 지불을 요구할 수 있다.

8.6.4 경기 참가자에게 필요에 따라 부품이나 샘플을 요구할 수 있다.

8.7 기술위원의 차량 검사 통과 후에도 안전에 영향을 미치거나, 적법성에 의심이 제기되거나, 사고에 연루된 차량은 재검사를 받아야 한다.

8.8 경기위원장은 사고에 관련된 차량을 정차시켜 검사 받도록 요구할 수 있다.

8.9 스포츠 안전 검사와 기술 검사를 받기 위해서는 파크 퍼미 통제 자격이 있는 오피셜과 경기 참가자들에게 지시 권한을 부여 받은 오피셜로 하여금 이동되어야 한다.

8.10 심사위원은 각 차량 기술 검사 결과를 공표하여야 하며 요구 받을 경우 선수들에게 제공하여야 한다.

이 결과들은 연료 분석이나 기술규정 위반 발견 위치를 제외하고 특별한 분석을 포함하지 않는다

8.11 차량 기술 검사는 의무적으로 해야 한다.

제9조 파크 퍼미

9.1 관리 권한이 있는 오피셜만이 파크 퍼미에 들어갈 수 있다.
권한을 부여 받은 오피셜들을 제외하고 어떠한 개입이나 조정도

	<p>허용되지 않는다.</p> <p>9.2 파크 퍼미 규정은 스타트, 피니시 라인과 파크 퍼미에서 경기 참가를 위해 서킷으로 이동하는 진, 출입구 사이에서 적용된다.</p> <p>9.3 파크 퍼미는 충분한 큰 공간을 확보하고 허가 받지 않은 사람이 들어올 수 없게 안전하게 차단해야 한다.</p> <p>제10조 무게 측정</p> <p>10.1 다음과 같이 대회 기간 동안 차량 무게 측정을 할 수 있다.</p> <p>10.1.1 예선 동안과 예선 후</p> <p>10.1.1.a 경기 주최자는 피트 입구에 무게 측정을 할 수 있게 6m×3m의 평평 하고 수평한 공간을 만든다.</p> <p>10.1.1.b 경기에 참가하는 모든 드라이버들은 경기 동안 모든 레이싱 장구를 입은 채 무게를 측정하여야 한다. 드라이버의 무게는 FIA, KARA 기술 감독관의 통제 하에 소프트웨어 프로그램에 입력된다.</p> <p>10.1.1.c 예선 동안 이 소프트웨어 프로그램은 무작위로 차량을 선택하여 무게 측정을 한다.</p>
--	---

	<p>10.1.1.d 적색 신호등을 보면서 드라이버는 무게 측정 장소로 이동하며 엔진을 멈춘다.</p> <p>10.1.1.e 차량 무게가 측정되고 결과가 작성되어 드라이버에게 제공된다.</p> <p>10.1.1.f 만약 차량을 자력으로 무게 측정 장소로 오지 못하면 무게 측정을 맡은 마샬의 직접 통제 하에 놓인다.</p> <p>10.1.1.g FIA, KARA 기술위원의 승인 없이 차량이나 드라이버는 무게 측정 장소를 벗어날 수 없다.</p> <p>10.1.2 결승 주행 후 피니시 라인을 통과한 차량은 무게를 측정한다. 만약 드라이버 없이 차량 무게만 측정한 경우, 무게는 위의 10.1.1.b에서 결정된 무게를 기술규정에 의거하여 총 무게에 더한다.</p> <p>10.1.3 제10.1.1항과 제10.1.2항에 의거하여 무게를 측정하였을 때 기술규정에 정한 것보다 가벼울 경우 차량과 드라이버는 경기에서 제외되거나 불가항력 적으로 차량 사고로 인한 부품 손실로 무게 부족한 경우는 구제된다.</p> <p>10.1.4 무게 측정에 선택되었거나, 결승 주행을 마쳤거나, 무게 측정 중에 있는 차량에는 어떠한 고체, 액체, 가스, 기타 물질, 자연적인 물체도 추가되거나 놓일 수 없다(기술 위원회의 공식 작업도구는 제외).</p> <p>10.1.5 기술 위원과 오피셜만 무게 측정 장소에 들어갈 수 있다.</p>
--	---

이러한 허가된 오피셜들을 제외하고 어떠한 중재나 간섭도 용납되지 않는다.

10.2 차량 무게 측정 항목을 위반할 경우 실격된다.

제11조 일반 안전

11.1 드라이버는 위험지역에서 차량을 움직여야 하는 확실한 필요가 있기 전까지는 레이스 역주행은 엄격하게 금지된다.

마살에 의해서 유도 하에서만 차량을 밀어 위험지역으로부터 이동할 수 있다.

11.2 연습(예선)과 결승 주행 동안 드라이버는 트랙만을 사용해야 하고 ISC 규칙의 서킷에서의 드라이버 의무사항(FIA ISC 부칙 L 제4장)을 항상 준수하여야 한다.

11.3 만약 연습(예선)이나 결승 주행(아래의 제17.9.3항, 제17.9.4항 제외) 중 차량이 멈추면 추가 위험을 유발하거나 다른 선수들을 방해하지 않게 가능한 한 빨리 트랙에서 이동해야 한다.

만약 드라이버가 위험한 위치에서 차량을 움직이지 못할 경우 마살은 도와줄 의무가 있다. 그러나, 만약 엔진을 시동을 거는데 도움을 주었다면 도움을 받은 예선이나 결승 주行的 결과에서 제외된다.

차량을 포기한 드라이버는 차와 핸들에서 떠나야 한다.

연습(예선)이 시간 간격을 두고 두 부분으로 나누어졌을 경우 첫 부분에서

	<p>서킷 상에 방치된 모든 차량들은 피트로 들어올 수 있고 두 번째 부분을 참여할 수 있다.</p> <p>11.4 차량 수리는 패독과 피트 그리고 스타트 전 그리드에서만 수행할 수 있다.</p> <p>11.5 재급유가 허용될 경우 피트나 출발 5분전 보드가 나오기 전까지 피트 또는 스타트 그리드에서만 가능하다.</p> <p>11.6 ISC규칙이나 규정에서 특별히 허용된 경우 외에 피트나 스타트 그리드에 있는 경우를 제외하고 드라이버 외에는 아무도 멈춘 차량에 손댈 수 없다.</p> <p>11.7 연습 동안, 연습 후 그리고 녹색기가 제시된 후 레이스 컨트롤에서 트랙을 폐쇄하였을 때에는 직무 수행중인 마샬, 레이스 중에 있는 드라이버 혹은 포메이션 랩 동안 마샬과 미케닉의 감독 하인 경우를 제외하고 차량이 움직이는 것과 상관없이 모든 차량들이 파크 퍼미에 들어가기 전까지 아무도 트랙에 있을 수 없다.</p> <p>11.8 레이스 동안 피트에서 허가된 추가 시동장치의 사용 외에 모든 엔진은 오직 기본 시동장치만으로 스타트할 수 있다.</p> <p>11.9 연습(예선)과 결승 주행 참가중인 드라이버는 항상 규정된 헬멧과 복장을 착용해야 한다.</p> <p>11.10 연습(예선)과 매 랩마다 피트 제한 속도 규정은 강제적이다.</p>
--	--

	<p>규정 속도를 초과한 드라이버는 규정에 의하여 부가적인 벌금을 받는다</p> <p>11.11 만약 연습(예선) 중이나 결승 주행 중에 드라이버에게 심각한 기술적 장애가 발생했을 경우 드라이버는 안전이 확보되면 즉시 트랙을 떠나야 한다.</p> <p>11.12 웨트 선언이 된 트랙에서 달리는 동안 항상 차량등과 적색 후미등, 후미 안개등(상황에 따라 양쪽 다)은 켜져 있어야 한다.</p> <p>기술 감독관은 녹색기가 제시되기 15분 전까지 차량에 달려있는 등을 체크할 수 있다.</p> <p>만약 레이스 주행 동안 등을 켜는데 실패하였을 때에는 페널티도 없고 차량을 멈출 필요도 없다.</p> <p>11.13 사고에 관계된 드라이버는 심사위원회의 동의 없이 서킷을 떠날 수 없다.</p> <p>11.14 연습(예선) 동안 피트 출구에는 녹색, 적색 신호등이 켜진다. 차량은 녹색 신호등이 켜져 있을 때만 코스 인 할 수 있다.</p> <p>11.15 결승 주행 동안 코스 인을 하는 것은 드라이버 자신의 책임이다. 그러나, 청색등이 켜지거나 정지된 청색기가 제시되면 차량이 다가오고 있는 것을 경고하는 것이다.</p> <p>11.16 규정에 명시된 깃발 의미를 드라이버에게 공식 의미를 주지시켜야</p>
--	--

한다.

경기 참가자들은 신호기와 동일한 어떠한 깃발도 사용할 수 없다.

11.17 드라이버가 트랙을 떠나거나 피트나 패독으로 들어가려고 할 때 위험하지 않게 적절한 시간에 들어갈 것을 신호하여야 한다.

제12조 연습

12.1 규정에 다른 방식이 요구되었을 때를 제외하고 연습 때 피트와 트랙의 규정과 안전 규정은 결승 주행과 동일하다

12.2 예선에 참가하지 않은 드라이버는 결승 주행에 참가할 수 없다.

12.3 동일한 날에 있는 연습 종료와 예선 시작 사이의 시간 간격은 규정에서 제시해야 한다.

첫 세션 종료 시간 지연은 2번째 세션의 시작 시간을 동일하게 지연시켜야 한다. 매우 이례적인 상황에서만 결승 주행 날 아침에 연습 주행 시작 지연이나 다른 문제 발생 시에만 결승 주행 시작 시간을 변경될 수 있다.

마지막 예선과 결승 주행 출발 시간은 최소 18시간의 시간 간격을 두어야 한다.

12.4 경기위원장은 트랙을 깨끗이 하거나 차량의 구난이 필요하다고 판단될 때에 자주 혹은 길게 연습 주행을 중지할 수 있다.

연습주행 경우에만 경기위원장은 심사위원회의 동의를 얻은 뒤 중지 후

연습주행의 연장을 거부할 수 있다.

더 나아가 만약 심사위원회의 판단 하에 고의에 의한 장애발생이라면 관계된 드라이버는 그 세션에서 그의 기록이 취소될 수 있으며 그 날 다른 연습 주행에 참가를 거부당할 수 있다.

12.5 한 번 이상 이런 식으로 중지되었을 경우 드라이버의 자격으로 경기 중단에 가능한 영향을 미칠 수 있는 항의는 허용되지 않는다

12.6 예선 동안 모든 랩은 드라이버의 결승 스타트 위치를 결정하도록 시간을 기록한다.

제13조 드라이버 브리핑

드라이버 브리핑은 지정된 장소에서 최종 연습 주행 종료 후 또는 결승 전날 연습주행(웜업 주행) 후에 이루어진다.

모든 경기 참가자(혹은 지정된 대표자)들과 결승에 참가자격이 있는 차량 드라이버들은 전체 브리핑 동안 출석하여야 하며 불참 시 결승 참가에서 제외 페널티를 받을 수 있다

제14조 출발 그리드

14.1 최종 예선이 종료되면 예선 차량들의 순서를 공식 발표한다.

14.2 발표된 차량들만이 결승 주행의 참가가 허용된다.

14.3 최종 스타트 그리드는 결승 1시간 전까지 발표한다.

	<p>스타트 할 수 없는 차량의 (혹은 자신의 차량이 스타트 할 수 없는 합당한 이유를 갖는) 경기 참가자는 경기위원장에게 결승 주행 45분 전까지 알려야 한다. 만약 1대 또는 그 이상 차량이 포기하면 해당 그리드는 비워둔다.</p> <p>14.4 그리드는 예선 주행에서 가장 빠른 시간을 수립한 드라이버 순으로 정렬한다. 둘 혹은 그 이상의 드라이버가 동일한 시간일 경우 우선권은 해당 기록을 먼저 수립한 사람에게 주어진다.</p> <p>14.5 가장 빠른 드라이버가 폴 포지션 위치에서 레이스를 시작한다. 스탠딩 스타트와 롤링 스타트를 위한 권고 폴 포지션 위치는 FIA 서킷 라이선스에 표시(왼쪽 또는 오른쪽) 되어 있다.</p> <p>경기위원장, 레이스 디렉터(만약 적절하다면)와 심사위원회는 특별한 상황이 가장 빠른 드라이버에게 불이익을 주게끔 폴 포지션이 위치해 있다고 판단되면 가장 빠른 드라이버에게 의견을 구한 뒤 폴 포지션의 위치를 바꿀 수 있다.</p> <p>14.6 그리드의 열은 최소 8미터 간격을 둔다. 정확한 거리는 규정에서 명시한다.</p> <p>14.7 결승 스타트 시작 10분 전에 그리드 진입은 폐쇄된다. 이 시간 후 그리드 포지션에 정위치 하지 못한 차량은 진입할 수 없고 피트 스타트하여야 한다.</p> <p>14.8 해당 서킷에 참가 차량 수의 최대 한계에 대해서는, 불가항력적인</p>
--	--

이유로 예선 기준을 통과하지 못한 3대의 차량까지 결승 주행 출장에 대해서 심사위원회에서 결정을 할 수 있다.

심사위원회는 다음 조건에서만 출전을 허가할 수 있다.

14.8.1 심사위원회는 예선을 마친 차량들을 배제할 수 없다.

14.8.2 심사위원회는 최소 자격 가능 여부를 판정한다.

14.8.3 드라이버는 서킷에 대한 지식을 포함한 모든 안전 요구사항을 만족시켜야 한다.

결승 주행 참가 허가를 받은 차량들은 스타트 그리드 맨 뒤에 놓인다. 심사위원회는 상기 사항과 동일한 조건 하에 예선전에는 참여했으나 불가항력적으로 예선을 마치지 못한 드라이버에게 결승 출주를 허가할 수 있다.

제15조 스타트 절차

15.1 스타트 신호는 신호등 또는 신호기로 한다.

레이스 스타트 동안 피트 월은 승인된 패스를 착용한 사람들만이 출입할 수 있다.

15.2 결승 경기 스타트 10분 전에 차량들은 코스를 확인하기 위한 1랩 주행을 위해 피트를 출발하여야 한다.

이 랩의 끝에 지정된 스타팅 그리드에 멈추고 엔진을 정지한다.

1랩 이상 필요하면 강제적으로 철저하게 제한된 속도로 매 랩 동안 피트

레인을 사용해야 하며 그리드를 통과할 수 없다.

15.3 스타트 7분 전에 피트 출구가 폐쇄된다는 경고 신호를 제시한다.
스타트 5분 전에 피트는 폐쇄되며 두 번째 경고 신호를 준다.
피트에서 출발하는 차량은 마샬들의 지시에서만 피트에서 스타트할 수 있다.

이 때 그리드 지정이 된 드라이버만 피트 아웃을 할 수 있다.
피트 출구가 스타트 라인 이후에 있으면 차량이 첫 랩에서 피트 출구를

전체차량이 통과한 뒤에 경기에 참여할 수 있다.
피트 출구가 스타트 라인 이전에 있으면 스타트 후 모든 차량이 스타트 라인을 통과하자마자 경기에 참여할 수 있다

15.4 스타트가 가까워짐은 스타트 10분 전, 5분 전, 3분 전, 1분 전, 30초 전 보드로 알린다.
이 보드들은 경고음이 수반되어야 하고 다음 의미를 갖는다.

15.4.1 10분 전 보드 : 드라이버와 오피셜과 팀 기술 스태프 외에는 전부 그리드를 떠나야 한다.

15.4.2 5분 전 보드 : 카운트다운 시작

15.4.3 3분 전 보드

15.4.4 1분 전 보드 : 차량에 타고 있는 드라이버는 엔진 시동을 건다.

팀 기술 스태프는 그리드를 떠나야 한다.

15.4.5 30초 전 보드 : 이 보드 제시 30초 후 그리드 맨 앞에서 녹색기가 보이며 차량들은 폴 포지션 드라이버의 유도로 스타트 순서를 유지하며 포메이션 랩을 시작한다.

포메이션 랩 동안 스타트 연습은 불허되며 포메이션은 가능한 한 타이트하게 유지되어야 한다.

추월은 오직 포메이션을 유지할 목적일 때만 허용된다.

15.5 포메이션 랩을 스타트하지 못한 드라이버는 손을 올리거나 문을 열어 신호를 해야 한다. 다른 모든 차량들이 포메이션 랩을 출발한 후 마샬의 감독하에 미캐닉들이 엔진 스타트를 위해서 차량을 밀 수 있다.

이 차량은 포메이션 랩 출발은 가능하나 다른 차량을 추월하는 것은 금지된다.

만약 반복해서 스타트가 안 되면 미캐닉이 스타트 재시도를 할 수 있는 피트 입구나 출구(레이스 디렉터가 드라이버 브리핑 때 지정한 곳으로)로 밀어야만 한다.

15.6 스타트를 실패했거나 포메이션 랩 동안 출발 위치를 유지하지 못한 차량은 그리드 최후미에서 스타트해야 하며 적색 신호등이 켜질 때까지 움직이지 말아야 한다.

적색 신호등이 켜질 때까지 정위치하지 못 한 차량은(서킷에서 사용

가능한 통로를 이용하여) 감속해서 피트로 들어간다. 그 차량은 위의 제15.3항에 규정된 바에 따라 피트에서 스타트한다.

15.7 스탠딩 스타트의 경우 차량들이 포메이션 랩을 마치고 그리드로 복귀 할 때 시동이 걸려있는 상태에서 지정된 그리드에 정지한다.

마샬들은 각 그리드 열 반대편에 차량 번호판을 들고서 있어야 한다. 차량이 자신의 열에 멈춤과 동시에 해당 마샬은 보드를 제시하여야 한다.

모든 차량이 멈춰서고 모든 보드가 시야 밖으로 내려지는 순간, 스타터는 5초 전 보드를 제시하고 5초 후 적색 신호등을 켜다.

적색 신호등이 켜진 후 레이스는 녹색 신호등이 켜지면서 스타트한다. 롤링 스타트에서는 차량들 앞에 페이스 카가 선행되며 중재 차량을 따라간다.

포메이션 랩이 끝나면(혹은 최종 포메이션 랩이 끝나고 적합할 때에) 페이스 카는 라인 앞에서 철수하고, 풀 포지션을 차지한 차량은 동일한 속도로 운행되어야 하고 다른 차량들은 스타트 신호가 주어지기 전까지 자신의 위치를 유지하여야 한다.

포메이션 랩이 끝날 때 만약 필요하다면 경기위원장은 1 랩 또는 그 이상의 포메이션 랩 운영을 페이스 카에 지시할 수 있다. 이런 추가 포메이션 랩 운영 시 결승 주행 스타트는 첫 번째 포메이션 랩 끝에

주어진 것으로 간주한다.

15.8 만약 포메이션 랩이 끝나고 스타트 그리드로 돌아온 후에 엔진이 멈추고 재출발을 못한 드라이버는 즉시 신호를 해야 하고 그 열의 마샬은 즉시 황색기 진동을 해야 한다.

만약 스타트 지연 선언이 되면 모든 차량이 그리드를 떠날 때까지 황색기를 가진 마샬이 차량 움직임으로부터 보호하기 위하여 관계된 차량의 앞에 선다.

이 드라이버는 위의 제15.5항과 제15.6항을 명시된 절차에 따라서 진행할 수 있다.

이런 상황인 차량이 한 대 이상일 경우 포메이션 랩의 스타트에 있어서 그들의 적절한 위치와 관련하여 그리드 뒤쪽에 새로운 위치가 결정된다.

15.9 포메이션 랩이 끝나고 차량이 스타팅 그리드에 도달했을 때 문제가 생기면 다음 사항을 따른다.

15.9.1 만약 적색 신호등이 안 켜진 상태라면 적색기와 함께 "스타트 딜레이" 보드가 라인에서 제시한다.

15.9.2 적색 신호등이 켜진 상태면 스타터는 적색기(적색 신호등이 켜진 상태에서) 와 "스타트 딜레이" 보드를 라인에서 제시한다

15.9.3 제15.9.1항과 제15.9.2항 두 가지 상황에서 모든 엔진은 멈추고 레이스 거리에서 1랩을 뺀 상태로 5분 지점에서 진행한다. 스타트 후 차량이 스타트 그리드에서 움직이지 않으면 트랙 마샬들은 차를 가장 빠른 루트를 이용하여 피트 레인으로 밀어낼 의무가 있다.

만약 드라이버는 미는 동안 차량이 재스타트를 할 수 있으면 결승 주행 복귀가 가능할 수 있다.

15.9.4 만약 미는 동안 차량 재스타트를 실패한 드라이버는 미캐닉이 피트 레인에서 스타트 시킬 수 있다.

이렇게 스타트한 차량도 결승 주행에 복귀할 수 있다.

이러한 절차 동안 드라이버와 미캐닉은 항상 트랙 마샬들의 지시를 따라야 한다.

15.10 위의 제15.9항에 적용된 상황이라면 진행이 반복되거나 결승 주행의 결과가 짧아져도 챔피언십 포인트로 계산된다.

15.11 위의 제15.9항 상황 하에 만약 필요해서 한 번 이상의 스타트 진행을 하였다 해도 그리드에서 재급유는 허용되지 않는다.

15.12 부정 스타트 시 규정에서 명시된 타임 페널티를 부과한다

15.13 경기는 서킷이 막혀버리거나 위험해서 지속하기 힘들 때는 경기를 중지할 수 있다.

15.14 이러한 스타트 절차의 변경은 규정에서 정해야 한다.
ISC규칙이나 스타트 절차와 관계된 본 규정에 대한 위반은 경기에 출장하는 차량과 드라이버를 실격시킬 수 있다.

16. 결승 이나 연습/예선에서의 경기 중단

16.1 사고로 인해 서킷이 폐쇄되었거나 날씨 등 다른 사정으로 경기를 지속하기 위험한 상태로 결승 주행이나 연습주행(예선)을 멈출 필요가 있으면 경기위원장은 스타트 라인에 적색기 발령을 지시하여야 한다.

동시에 적색기들은 모든 마샬 포스트들에서 동시에 제시된다.
결승 주행이나 연습주행(예선)의 경기 중단에 대한 판단은 오직 경기위원장에게 주어진다(혹은 부재시 부경기장).

경기 중단 신호가 주어졌을 때 :

16.1.1 연습주행(예선) 동안, 모든 차량들은 즉시 감속하고 천천히 각자의 피트로 되돌아 와야 하고, 트랙에 방치된 차량들은 구난된다.

16.1.2 결승 주행 동안, 모든 차량들은 즉시 감속하고 지정된 적색기 라인으로 천천히 진행해야 한다.

16.1.2.a 결승 주행 순위(그리드 정렬순서)는 레이스 중지 신호가 나온 랩의 2랩 전 것으로 한다.

16.1.2.b 경기 차량과 지원 차량은 트랙에 있을 수 있다.

16.1.2.c 사고로 인해 서킷은 모두 폐쇄된다.

16.1.2.d 날씨 조건에 따라 서킷에서 레이싱 속도를 낼 수 없을 수도 있다.

16.1.2.e 피트는 오픈된다.

모든 차량들은 마샬들이 그리드 방향으로 진행하든지, 피트로 들어가든지, 파크 퍼미로 진행하든지 하는 지시가 있기 전까지는 적색기 라인(Red Flag Line)에 반드시 대기하여야 한다.

16.2 경기 중단 신호가 나오기 전까지 선두차량이 완성한 랩의 수에 따라서 다음 절차대로 바뀐다.

Case A: 2랩보다 적은 경우. 만약 레이스를 재스타트 할 수 있다면 제19.1항을 따른다.

Case B: 2랩 혹은 그 이상 랩이나 계획된 레이스 길이(전체 랩 수로 계산해서 근접하게 올린)의 75%보다 적은 경우.

만약 레이스를 재스타트 할 수 있다면 제17.2항을 따른다.

Case C: 계획된 레이스 길이(전체 랩 수로 계산해서 근접하게 올린)의 75% 혹은 그 이상이 되었을 경우. 차량들은 바로 파크 퍼미로 보내고 레이스 중지 2랩 전 선두 차량 기준으로 종료된 것으로 간주한다.

제17조 재스타트

17.1 Case A:

17.1.1 원래 스타트는 무효로 간주된다.

17.1.2 재스타트된 레이스 총 길이는 예정된 레이스 길이로 한다.
단, 대회심사위원회의 판단에 따라 최고 2랩까지 감할 수 있다.

17.1.3 레이스에 참가한 드라이버들은 원래의 차량이나 예비 차량으로 재스타트할 수 있다.

17.1.4 레이스 중지 신호가 내려진 후에 움직일 수 있는 모든 차량들은 천천히 마샬의 지시방향에 따라 그리드 또는 피트로 진행한다.

17.1.5 차량들은 움직일 수 있어야 한다.

17.1.6 재급유는 허용된 대회에 한해 5분 전 보드가 제시되기 전까지 허용된다.

17.2 Case B :

17.2.1 레이스는 두 파트로 나뉜다. 첫 파트는 선두 차량이 피니시 라인을 통과한 시점에서 2랩 전의 것으로 끝난다.

17.2.2 두 번째 파트의 길이는 비록 첫 파트보다 짧더라도 계획된 레이스 거리보다 3랩 적게 이루어진다.

17.2.3 두 번째 파트 그리드는 첫 번째 파트 종료 순서로 표준 그리드이며 차량들을 배열한다.

17.2.4 첫 스타트를 했던 차량이고 그리드에 복귀했거나 허가된 길로

자력으로 피트에 온 차량만 허용된다

17.2.5 예비 차량이나 여분은 허용되지 않는다

17.2.6 차량은 움직일 수 있어야 한다.

17.2.7 재급유나 연료 방출은 허용되지 않는다.

17.2.8 비 때문에 경기가 중지되었다면 스타트 라인에서 '레인' 신호를 제시하여야 한다.

17.3 제17.1항과 제17.2항 상황에서

17.3.1 5분 전 보드 제시 전까지 그리드에 위치하지 못한 차량은 피트로 향해야 한다. 그 차량은 제15.3항에 따라 피트에서 스타트할 수 있다.

경기주최자는 가장 어려운 상황에서도 사전 발표한 일정을 준수 할 수 있도록 충분한 인력과 장비를 보유하고 있어야 한다.

제18조 세이프티 카

세이프티 카 규정은 ISC 부칙 H 제2.9항 및 본 규정 부칙에 의거한다.

제19조 종료

19.1 결승 주행 종료 신호는 선두차량이 예정된 레이스 거리를 완료했거나 레이스 시간 동안의 최대 길이가 완료되었을 때 피니시 라인에서 제시한다.

19.2 (제16.1항 상황과 다른 이유로) 예정된 주행 수에 도달하기 전 혹은 규정된 시간을 충족하기 전에 결승 주행 종료 신호가 제시되었을 경우, 결승 주행은 종료 신호 제시 전 선두 차량이 마지막으로 피니시 라인을 통과한 때에 종료된 것으로 간주된다.

어떠한 이유로든 결승 주행 종료 신호가 지연되었을 경우 레이스가 종료되어야 할 시점에 끝난 것으로 간주한다.

19.3 결승 종료 신호 후 서킷에 있는 모든 차량은(필요에 의해 마샬이 도움을 준 경우를 제외하고) 어떠한 도움이나 정차 없이 바로 파크 퍼미로 들어와야 한다.

자력으로 파크 퍼미에 도착할 수 없는 분류된 자동차는 파크 퍼미에 차량을 이동시킬 때 마샬의 직접적인 통제에 놓인다.

제20조 순위

20.1 FIA의 승인을 조건으로 규정에서 제공된 분류를 추가하는 것에 대하여 경기규정은 ISC 부칙 J (제251.1.2조)에 정의된 차량의 그룹에 의거한 분류나 실린더 용적에 의한 분류 혹은 성능표(제251.1.1항)를 기본으로 한 특별 분류로 규정한다.

22.2 챔피언십 경기의 일반적인 순위를 결정하는데 사용되는 단일 방법은 아래를 따른다.

20.2.1 4시간을 넘지 않는 서킷의 스피드 경기에서는 우승자 기준 90%를

완성한 차량들만 순위가 인정된다(모든 랩에 가장 가깝게 내림차순).

20.2.2 4시간 이상 서킷 경기에서는 우승자가 완성한 길이 기준 70%를 완성한 차량들만 순위가 인정된다(모든 랩에 가장 가깝게 내림차순).

20.2.3 만약 차량이 자신의 라스트 랩에서 우승자의 가장 빠른 랩 타임의 2배가 넘는 시간을 기록하면 이 라스트 랩은 이 차가 완성한 전 길이를 계산할 때 포함되지 않는다.

20.2.4 한 파트를 초과한 경기가 진행될 때, 우승자는 예정된 거리를 가장 빠른 시간에 완주한 사람이거나 예정된 시간에 가장 긴 거리를 달린 사람으로 정한다.

제21조 무승부

21.1 드라이버들

드라이버들의 종합 포인트가 정확히 같은 경우 다음 규칙에 따라 결정한다.

21.1.1 그들이 받았던 포인트의 합과 경기의 순위에서 상위 입상 순위.
(1위, 2위, 3위, 기타 순위 순차대로)

21.1.2 동일 포인트의 드라이버들이 각각 참가한 모든 경기에서의 상위 입상 순위.

21.1.3 모든 것이 같을 경우 FIA는 적합하다고 생각되는 다른 고려 사항을 기본으로 하여 우승자를 결정한다.

제22조 항의와 항소

규정에는 FIA, ASN에서 지정한 항의와 항소 비용에 대한 필요한 모든 정보 안내를 포함하여야 한다.

제23조 정당하고 공평한 보도

경기 주최자는 방송 권한을 부여 받은 사람이 정당하고 공평하며 경기의 결과에 대하여 거짓이 없는 보도를 제공하도록 보장하여야 한다.

제24조 규정의 적용

KARA는 본 규정에 준하여 국내 자동차 경주의 일반 운영 규정으로 적용하며 대회주최자는 본 규정을 참고하여 본 규정을 전반적으로 위반하지 않는 범위 내에서 대회 특별 운영 규정을 발표, 적용할 수 있다.

제25조 규정의 시행

본 규정은 2017년 1월 1일부터 시행한다.