

본 규정은 국제스포츠규정(FIA International Sporting Code, 이하 국제스포츠규정)을 한국어로 번역한 것으로 국내스포츠규정이 별도로 명시하지 않는 내용은 국제스포츠규정을 적용하는 것을 원칙으로 한다. 국제스포츠규정의 영문과 국문의 해석이 다를 경우, 영문의 내용을 우선으로 한다.

제1조 총칙

제1.1조 모터스포츠의 국제규정

1.1.1 국제자동차연맹(The Fédération Internationale de l'Automobile, 이하'FIA')은 안전과 스포츠의 공정성 원칙에 바탕을 둔 규정을 만들고 집행 권한을 가지고, 자동차 경기와 기록을 촉진하고 통제할 목적을 가지며, FIA 국제챔피언십을 조직하는 유일한 국제경기 기구다.

1.1.2 FIA는 이로부터 제기되는 분쟁을 해결하기 위한 최종 국제 항소재판소다. 1, 2, 3륜 차량에 관해서는 국제 모터사이클 연맹(Fédération Internationale de Motocyclisme)이 같은 권한을 행사한다.

제1.2조 국제스포츠규정

1.2.1 위의 권한이 공정하고 공평한 방법으로 행사될 수 있도록 FIA는 이 국제스포츠 규정과, 그에 따른 모든 부칙을 포함하여 제정한다.

1.2.2 국제스포츠규정의 목적은 국제 모터스포츠를 규제, 장려하고 촉진하는 것이다.

1.2.3 이러한 목적은 경기 또는 참가자의 참가를 막거나 방해하기 위함이 아니다. 단, FIA가 모터스포츠의 안전, 공정, 또는 질서 있는 운영을 위해서 필요하다고 판단한 경우는 예외다.

제1.3조 규정의 속지와 복종

1.3.1 경기를 조직하거나 이에 참가하는 모든 사람, 또는 단체는,

1.3.1.a FIA의 정관과 규정, 그리고 국내규정을 속지하고 있는 것으로 간주한다.

1.3.1.b 위 사항 및 스포츠 기구의 결정 그리고 그로부터 파생되는 결과에 대해서 예외

없이 복종할 책임을 진다.

- 1.3.2 이러한 규칙을 이행하지 않을 경우, 경기를 조직하거나 이에 참가하는 어떤 사람 또는 집단이든 그에 대해 발급된 라이선스가 취소될 수 있으며, 어떤 제조자든 FIA 챔피언십에서 일시 또는 영구 제명될 수 있다. FIA 및 ASN은 그러한 결정의 이유를 밝힌다.
- 1.3.3 차량이 기술규정을 준수하지 않은 것으로 밝혀지면 성능에 이익을 보지 않았다는 주장은 변명이 될 수 없다.

제1.4조 모터스포츠의 국내 총괄

- 1.4.1 하나의 ASN은 그 단체가 있는 나라의 권력 안에 있는 모든 영토에서 국제스포츠 규정을 집행하고 모터스포츠를 관할하는 유일한 국제적 스포츠 권한을 가지는 단체로 FIA에서 승인한다.

- 1.4.1.a 국내총괄권

대한자동차경주협회(이하 “KARA : Korea Automobile Racing Association”)는 FIA에 의하여 대한민국 ASN(National Sporting Authority)으로 승인되어, FIA의 정관 및 국제스포츠규정을 승인하고, 국내의 자동차경기를 관리, 총괄하는 유일한 권능단체다.

- 1.4.2 각 ASN은 국제스포츠규정에 구속된다.

제1.5조 영토 내 스포츠 권한의 행사

국가 내 비자치 영토는 해당 국가에서 FIA를 대표하는 ASN이 행사하는 스포츠권한의 적용을 받는다.

제1.6조 스포츠 권한의 위임

각 ASN은 국제스포츠규정에 따라 부여된 권한 가운데 전체 또는 일부를 그 나라안의 다른 클럽에 위임할 수 있다. 단, 이를 위해서는 사전에 FIA로부터 승인을 받아야 한다.

제1.7조 스포츠 권한의 위임 철회

ASN은 FIA에 권한 위임을 철회한다는 통보를 하는 것으로 위임을 철회할 수 있다.

제1.8조 국내경기 규칙

각 ASN은 자체 국내경기 규정을 제정할 수 있으며 FIA에 제공해야 한다.

제2조 경기 - 총괄 조건

제2.1조 총괄 원칙

2.1.1 국제스포츠규정의 일반 적용

2.1.1.a FIA를 대표하는 주체가 있는 나라에서 진행되는 모든 경기는 국제스포츠규정의 지배를 받는다.

2.1.1.b 그러나 클로드 경기 그리고 국가 내 기록 도전은 국내스포츠규정의 지배를 받는다. 국내스포츠규정이 발표되지 않은 나라에서는 국제스포츠규정이 적용된다.

2.1.2 경기 조직

모든 나라에서는 다음 주체가 경기를 조직할 수 있다.

2.1.2.a ASN.

2.1.2.b 자동차 클럽, 또는 예외적으로 자격을 얻은 다른 스포츠 그룹. 단, 이들 클럽 또는 단체는 필요한 허가를 받아야 한다.

2.1.3 공식 문서

2.1.3.a 기록 도전을 제외한 모든 경기에서는 FIA 규정 안에서 특별히 정한 경우가 아니라면 공식 문서가 작성되어야 하며, 이 문서에는 특별규정, 참가 신청 서식 및 공식 프로그램의 내용이 반드시 포함되어야 한다.

2.1.3.b 이들 공식 문서에 포함된 조건 중 무엇이든 국제스포츠규정에 반할 경우에 그 조건은 무효가 된다.

2.1.4 경기에 관련된 모든 문서에 포함되는 문구

2.1.4.a 어떤 경기든 그에 관련된 모든 특별규정, 공식 프로그램, 그리고 참가 신청 서

식은 다음 문구(부칙을 포함한 FIA 국제스포츠규정 및 ASN의 국내경기규정에 따라서 개최되는)를 명확하게 포함하고 있어야 한다.

2.1.4.b 국내스포츠규정이 발표되지 않은 나라에서는 이 문구는 다음과 같이(부칙을 포함한 FIA 국제스포츠규정에 따라서 개최되는) 줄인다.

2.1.5 금지된 경기

2.1.5.a 국제스포츠규정 또는 해당 ASN의 규정에 따르지 않고 조직된 경기 또는 예정된 경기는 금지다.

2.1.5.b 이러한 경기가 공인을 받을 경우 그 공인은 무효가 된다.

2.1.6 경기의 연기 또는 취소

2.1.6.a 경기는 불가항력적인 이유 또는 안전을 이유로만 연기 또는 취소될 수 있다.

2.1.6.b 24시간 이상 연기 또는 취소된 경우에 참가비는 반환된다.

2.1.7 경기는 사무국 관련 업무 그리고/또는 검차 시작 시각에 시작되는 것으로 간주한다. 경기 종료는 아래 두 가지 업무 모두 마치는 시점이다.

2.1.7.a 위 내용은 항의 또는 항소 기한 또는 모든 심리가 끝났을 때를 의미한다.

2.1.7.b 국제스포츠규정에 따라 수행된 사무국 업무 및 경기 후 차량 검사가 끝났을 때.

2.1.8 국제챔피언십, 컵, 트로피, 챌린지, 또는 시리즈의 일부에 속하는 어떤 경기도 FIA에게 공인을 받지 않으면 국제스포츠캘린더에 들어갈 수 없다.

2.1.9 국제스포츠규정에 정의된 것과 같이 FIA의 포물러, 카테고리, 또는 그룹에게 개방된 어떤 국내 또는 국제경기든 여기에 참여하는 모든 자동차는 FIA 기술 규정의 모든 면을 준수해야 하며, 이들 규정에 대한 공식 해명은 FIA가 제공한다. ASN은 FIA에게 명시적으로 서면 허가를 받지 않고서는 이들 FIA 기술 규정을 변경할 수 없다.

제2.2조 국제경기

2.2.1 국제 수준을 신청하기 위해서는 경기는 반드시 다음 조건을 모두 만족해야 한다.

2.2.1.a 국제 서킷 경기에 대해서는, 관련 서킷은 참가 자격이 있는 자동차에 대해 적절

한 등급의 FIA에서 발급한 공인 라이선스를 가지고 있어야 한다.

- 2.2.1.b 국제 랠리 그리고 크로스컨트리 랠리에 대해서는, 관련된 규정의 모든 조항이 적용되어야 한다.
- 2.2.1.c 경기 참가자와 선수는 해당 국제라이선스를 가지고 있어야 한다.
- 2.2.1.d 기록 도전을 제외한 경기는 국제스포츠캘린더에 들어 있어야 한다.
- 2.2.2 국제스포츠캘린더 등록은 FIA의 재량이며 그 경기가 열리는 나라의 ASN을 통해서 신청되어야 한다. 신청이 거부될 경우 FIA는 그 이유를 밝힌다.
- 2.2.3 국제경기만이 국제챔피언십(컵, 챌린지, 그리고 트로피) 또는 시리즈의 일부가 될 수 있다.
- 2.2.4 FIA의 이름을 보유하는 국제챔피언십, 컵, 트로피, 챌린지 또는 시리즈에 포함 되는 국제경기는 FIA의 경기 지휘 감독 아래에 있다.
- 2.2.5 모든 국제경기에 대해서 ASN은 국제스포츠규정에 따라 정립된 국제규정과 함께 ASN의 규정 및 이 경기에 적용할 수 있는 규정이 그 나라 안에서 적용되는 문제에 관한 책임을 가진다.
- 2.2.6 선수, 팀, 또는 다른 나라 라이선스 보유자는 국제스포츠캘린더에 등록되지 않았거나 FIA 또는 그 ASN이 관할하지 않는 국제경기에(국제챔피언십, 컵, 트로피, 챌린지, 시리즈 포함) 참가해서는 안된다.
- 2.2.7 국제경기에 참가하는 팀 또는 선수가 특정한 조건을 준수해야 할 경우, 이를 “제한된”(Restricted) 경기라고 한다. 예를 들어, 초청에 따른 경기는 “제한된” 경기가 된다. 특수한 상황이 국제스포츠규정 부칙 O의 특례 요건을 구성한다면 FIA는 ASN이 국제스포츠캘린더에 “제한된” 국제경기를 포함시킬 수 있도록 허가할 수 있다.

제2.3조 국내경기

- 2.3.1 국내경기는 규정과 조직에 대한 권한을 행사하는(국내경기 규칙을 통한 권한 포함) ASN의 경기 지휘 감독 아래에 전적으로 놓임과 동시에 국제스포츠규정을 준수 한다.
- 2.3.2 다음 예를 제외하고 국내경기는 담당 ASN이 발급하는 라이선스를 가진 팀과

선수만 참가할 수 있다.

2.3.3 국내경기는 국제챔피언십, 컵, 트로피, 챌린지 또는 시리즈에 포함될 수 없으며, 국제 순위를 매길 때에 포함될 수도 없다.

2.3.4 국내경기는 담당 ASN의 재량에 따라서 타 ASN으로부터 발급된 라이선스 보유자도 받아들일 수 있다.

2.3.5 모든 국내경기는 이를 공인한 ASN의 국내캘린더에 등록되어 있어야 한다.

2.3.6 해외 라이선스 보유자는 국내 챔피언십, 컵, 트로피, 챌린지 또는 시리즈 경기에 참가 가능하다.

2.3.6.a.i 만약 국내경기가 국내챔피언십 또는 시리즈의 일부라면 외국 라이선스를 보유한 경기 참가자는 해당 챔피언십 또는 시리즈 포인트를 얻을 자격이 없다. 해당 챔피언십 또는 시리즈의 순위에서 포인트 배분은 경기에 참가한 외국 라이선스 보유자를 포함하지 않고 계산되어야 한다.

2.3.6.a.ii 대회주최자가

- 외국 라이선스를 보유한 선수/경쟁자에게 챔피언십, 컵, 트로피, 챌린지 또는 시리즈 포인트를 허가하거나,
- 외국 라이선스를 보유한 선수/경쟁자에게 챔피언십, 컵, 트로피, 챌린지 또는 시리즈 포인트 지급 및 순위 지정을 고려하거나 한다면

이 대회주최자는 규정을 위반하게 되는 것이며, 해당 국내대회를 담당하는 ASN이 상황을 인지하게 되는 경우 ASN의 재량에 의해 벌금이나 다른 페널티를 받게 된다.

2.3.6.a.iii FIA 존(Zone) 가이드라인에 따른 FIA 존 챔피언십의 일부를 이루는 국내경기에 대해서는 그 존 내 라이선스 보유자에 한정해서 이 조항은 적용되지 않는다.

2.3.6.a.iv FIA F4 챔피언십에 있어서, 한 나라의 서킷 상황이 경기를 개최하기에는 충분하지 않다는 점을 FIA에 입증한 경우, 공유 국경(단, 해상 국경인 경우에는 FIA는 적절한 지리적 관계를 가진 추가 국가를 고려한다)에서 열리는 F4 대회에 자국의 선수 라이선스 소지자가 참가할 수 있으며 이 경우 2.3.6.a.i조와 2.3.6.a.ii조가 적용되지 않는다.

2.3.6.b 다른 ASN의 라이선스 보유자의 경기참가를 허가한 ASN은 최소한 다음 사항

을 공식 문서에 (특히 참가 신청 서식에) 보이도록 해서 FIA 그리고 경기 참가자와 선수에게 이를 제공할 의무를 준수해야 한다.

- 2.3.6.b.i 서킷이 FIA가 정한 경기용 자동차의 범주에 부합하는 유효한 FIA 국제 공인 서킷, 또는 관련된 ASN이 발급한 국내 공인 서킷인지에 대한 명확한 정보.
- 2.3.6.b.ii 서킷의 공인 라이선스에 따른 경기 참가가 허가된 자동차의 범주에 관한 정보.
- 2.3.6.b.iii 그 경기에 참가하기 위해서 필요한 선수 라이선스의 등급에 관한 정보.
- 2.3.7 해외 참가를 위해 FIA에 등록된 국내 챔피언십, 컵, 트로피, 챌린지 또는 시리즈 경기
 - 2.3.7.a 해외 참가를 위해 FIA에 등록된 국내경기로 구성된 국내 챔피언십, 컵, 트로피, 챌린지 또는 시리즈 경기에 참가하는 참가자 및 드라이버는 국제 라이선스를 보유하고 있어야 한다.
 - 2.3.7.b 해외 참가를 위한 국내 챔피언십, 컵, 트로피, 챌린지 또는 시리즈를 FIA에 등록을 하려는 ASN은 반드시 FIA와 참가자 및 드라이버에게 스포츠 규정과 기술규정을 공식 문서를(특히 참가 신청 서식에) 통해 제출할 의무가 있다.
 - 2.3.7.b.i 서킷 또는 코스의 경기 참가 자격이 있는 경기용 자동차의 범주에 부합하는 현재 유효한 FIA 국제 공인 또는 FIA의 허용 여부에 대한 명확한 정보.
 - 2.3.7.b.ii 해당 서킷에 대한 FIA의 서킷 공인 및 허용에 따른 챔피언십, 컵, 트로피, 챌린지 또는 시리즈 경기 참가 가능 차량 등급에 대한 정보.
 - 2.3.7.b.iii FIA의 기준에 따른 해외 참가를 위한 챔피언십, 컵, 트로피, 챌린지 또는 시리즈 경기 참가 가능 국제 드라이버 라이선스 등급에 관한 정보.
- 2.3.8 해외에서 열리는 국내경기에 참가하고자 하는 국내 팀과 선수는 소속 ASN의 허가를 받아야만 참가할 수 있다.
 - 2.3.8.a 위의 허가는 해당 ASN이 편리하다고 판단하는 형식으로 이루어진다.
 - 2.3.8.b 주최자가 라이선스를 발급한 ASN의 허가가 없는 외국 경기 참가자 그리고/또는 선수의 참가를 받아들일 경우, 주최자는 위반을 저지른 것이 된다. ASN에 이 사실이 통보되면 주최자는 벌금 처분 또는 다른 페널티를 받을 수 있으며, 이는 ASN에 의해 결정된다.

- 2.3.8.c 오로지 ASN의 국내캘린더에 등록된 경기에 대해서는, ASN이 그 라이선스 보유자에 대해서만 참가를 허가할 수 있다.
- 2.3.9 EU의 프로페셔널 팀 또는 선수는 유럽연합 또는 이들 나라의 국민들과 같은 기반을 가진 비슷한 나라에서 열리는 국내경기에 참가하고 포인트를 얻을 권리가 있다.
- 2.3.10 여권상 국적과 다른 타국 ASN의 라이선스를 보유한 선수는 국적 ASN (Parent ASN)의 규정을 조건으로, 국적 ASN에서 열리는 국내 대회에 참가할 수 있다.
- 2.3.11 국내 또는 국제경기에 참가하는 경기 참가자 또는 선수가 특정한 조건을 준수해야 할 경우, 이를 “제한된” 경기로 부를 수 있다. 초청에 따른 경기는 제한된 경기가 된다.
- 2.3.12 클로즈드 경기는 ASN에게 허가를 받아야 하며 특정한 예외 상황에서는 여러 클럽이 개최하는 협정을 승인할 수 있다.

제2.4조 챔피언십, 컵, 트로피, 챌린지와 시리즈

2.4.1 국제챔피언십

- 2.4.1.a FIA만이 국제챔피언십을 허가할 수 있다.
- 2.4.1.b 국제챔피언십은 FIA 또는 FIA에게 서면으로 인정을 받은 단체만이 조직할 수 있다. 이 경우, 챔피언십 주최자는 경기주최자와 같은 권리와 의무를 가진다.
- 2.4.1.c FIA 이름을 쓰는 국제챔피언십은 FIA 또는 FIA가 서면으로 인정한 단체만이 조직할 수 있으며 “세계”라는 단어를 포함하는 단어는 (또는 어느 언어에서든 “세계”에서 파생되어 나온 비슷한 뜻의 어떤 단어든) 적용되는 규정이 적어도 다음의 요구 조건을 준수하며 전체 시즌에 걸쳐서 평균으로 적어도 네 개의 자동차 제조사를 참가시키는 추가 필수 조건 안에서만 가능하다.

2.4.2 국제 컵, 트로피, 챌린지 그리고 시리즈

- 2.4.2.a 컵, 트로피, 챌린지 그리고 시리즈는 같은 규정으로 관할되는 여러 개의 경기, 또는 하나의 경기로 구성될 수 있다.
- 2.4.2.b 국제경기만이 국제 컵, 트로피, 챌린지 또는 시리즈를 구성할 수 있다.

- 2.4.2.c 모든 국제 컵, 트로피, 챌린지 또는 시리즈는 신청한 ASN이 먼저 FIA로부터 서면승인을 받아야 조직될 수 있으며 승인을 위해 다음 사항을 검토한다.
 - 2.4.2.c.i 특히 안전 측면을 고려한 경기규정과 기술규정
 - 2.4.2.c.ii 챌린더 등록 여부
 - 2.4.2.c.iii 컵, 트로피, 챌린지 또는 시리즈에 포함되는 하나 이상의 경기가 열리는 ASN으로 부터 받은 사전 허가(날짜 포함)
 - 2.4.2.c.iv 레이스를 위한 서킷의 공인이 참가 자동차의 범주에 적합한지, 그리고 모든 경기에 대하여 안전과 의료 지원에 관한 모든 FIA 규정이 준수되는지에 대한 검증.
 - 2.4.2.c.v 컵, 트로피, 챌린지 또는 시리즈의 타이틀이 지리적 범위, 그리고 모든 기술 및 경기 조건에 부합하는지에 대한 검증.
 - 2.4.2.d FIA 이름을 쓰는 챔피언십, 컵, 트로피, 챌린지 또는 시리즈는 FIA의 소유이며 FIA 또는 FIA가 서면으로 인정한 단체만이 조직할 수 있다. 이 경우, 컵, 트로피, 챌린지 또는 시리즈의 주최자는 경기의 주최자와 같은 권리 및 의무를 가진다.
- 2.4.3 “세계(월드)” 명칭의 사용**
- 2.4.3.a FIA 이름을 쓰는 챔피언십, 컵, 트로피, 챌린지 또는 시리즈는 적어도 다음 요구 조건을 준수하며 전체 시즌에 걸쳐서 적어도 평균 네 개의 자동차 제조사를 참가시키는 추가 필수 조건 안에서만 “세계”(또는 어느 언어에서든 “세계”에서 파생되어나온 비슷한 뜻의 모든 단어) 라는 단어가 포함된 타이틀을 쓸 수 있다.
 - 2.4.3.b 국제 컵, 트로피, 챌린지 또는 시리즈는 FIA의 허가를 받지 않고서는 “세계”라는 단어(또는 어느 언어에서든 “세계”에서 파생되어 나온 비슷한 뜻의 모든 단어)를 타이틀에 포함할 수 없다. 일반 규칙으로서, FIA는 다음 필수 조건에 부합하며 FIA가 이를 허가하는 것이 스포츠의 이익에 도움이 된다고 판단될 때에만 허가를 한다. 경기가 이들 요구 조건을 준수하지 못했을 때에는 FIA는 허가를 취소할 수 있다.
 - 2.4.3.bi 컵, 트로피, 챌린지, 또는 시리즈 챌린더는 같은 시즌 동안에 적어도 3개 대륙에서 열리는 경기를 포함하고 있어야 한다.
 - 2.4.3.bii 컵, 트로피, 챌린지, 또는 시리즈가 단 하나의 경기로만 구성되어 있을 때에는 이 하나의 경기에 참가할 경기 참가자를 선발하는 기능을 하는 히트, 경기, 또

는 다른 시리즈는 적어도 3개 대륙에서 개최되어야 하며 이 경기들은 국제스포츠캘린더에 유효하게 등록되어 있어야 한다.

2.4.3.b.iii 국제스포츠규정 또는 다른 곳에 서술되어 있는 모든 권리 또는 권한에 더해, FIA는 “세계”라는 타이틀을 사용하거나 사용이 신청된 컵, 트로피, 챌린지, 또는 시리즈의 어떤 경기든 국제스포츠규정 및 적용되는 규정의 원칙이 완전히 준수되는지를 검증하기 위한 조사를 수행할 권리를 보유하고 있다는 것을 주최자는 받아들이고 인정해야 한다. 주최자는 이러한 목적을 위해서 FIA가 서킷 전체 그리고 모든 관련 문서를 볼 수 있도록 이러한 조사에 편의를 제공해야 한다.

2.4.3.b.iv 관련 컵, 트로피, 챌린지 또는 시리즈의 주최자는 각 경기에 대해서 FIA가 발표하고 정기적으로 갱신하는 심사 명단 가운데서 적어도 한 명을 심사위원으로 임명해야 한다. 그는 심사위원회의 의장 직무를 수행하며 경기 동안에 기록된 어떠한 심각한 규칙 위반이나 부정사함을 FIA와 경기를 제정한 ASN 그리고 경기가 개최되고 있는 영토의 관할 ASN에게 보고해야 한다.

2.4.3.c FIA는 “세계”라는 용어를 오래 전부터 관습으로 써 왔다는 사실을 입증한 시리즈에 대해서는 예외로 면제를 인정할 수 있다.

2.4.4 국내챔피언십

2.4.4.a ASN만이 국내챔피언십을 허가할 수 있다.

2.4.4.b 국내챔피언십은 ASN이 직접 또는 ASN으로부터 서면으로 인정을 받은 단체만이 조직할 수 있다.

2.4.4.c 최대 1개의 국내챔피언십 경기가 다른 나라의 영토에서 열릴 수 있으며, 다음 조건의 대상이 된다.

2.4.4.c.i 챔피언십이 조직된 나라와 공유 국경(단, 해상 국경인 경우에는 FIA는 적절한 지리적 관계를 가진 추가 국가를 고려한다) 을 가진 나라에서 열린다.

2.4.4.c.ii 국내챔피언십의 기술과 경기규정은 FIA가 접수하고 승인한다.

2.4.4.c.iii 경기가 열리는 코스는 FIA로부터 승인을 받았으며, 서킷 레이스가 공인된 경우에는 안전과 의료 지원에 대한 모든 FIA 규정을 준수한다.

2.4.4.d 국내 카트챔피언십만은 예외로, 국내의 서킷 영역이 국내 카트 경기를 개최하

기에는 충분하지 않다는 점을 FIA가 만족할 수 있을 만큼 입증하면 ASN은 자체 국내 챔피언십을 조직하기 위해서 관련 ASN과 합의를 거쳐서 국내경기를 공유 국경(단, 해상 국경인 경우에는 FIA는 적절한 지리적 관계를 가진 추가 국가를 고려한다)이 있는 여러 나라에서 개최할 수 있다.

2.4.4.e 이에 더해 FIA는 그 재량권으로, 해당 ASN 관할 영토 바깥에서 2개 이상 경기가 열리는, 오로지 클로즈드 경기로만 구성되는 국내챔피언십을 허가할 수 있다.

2.4.5 국내 컵, 트로피, 챌린지 또는 시리즈

2.4.5.a 오직 ASN만이 국내 컵, 트로피, 챌린지 또는 시리즈를 허가할 수 있다.

2.4.5.b 국내 컵, 트로피, 챌린지 또는 시리즈는 같은 규정의 지배를 받는 여러 개의 경기, 또는 단일 경기로 구성될 수 있다.

제2.5조 파크 퍼미

2.5.1 파크 퍼미 안에는 지정된 오피셜만이 들어올 수 있다. 이들 오피셜 또는 관련 규정이 허용하지 않으면 어떠한 조작, 검사, 조정 또는 수리도 허용되지 않는다.

2.5.2 파크 퍼미는 차량 검사가 규정되어 있는 경기에서는 의무다.

2.5.3 경기에 적용되는 규정에서는 파크 퍼미가 설치되는 장소를 지정해야 한다.

2.5.4 클로즈드 코스(Closed course)에서 열리는 경기에서, 파크 퍼미는 결승선(또는 정해져 있는 경우에는 출발선)과 아주 가까워야 한다.

2.5.5 경기가 끝날 때 결승선과 파크 퍼미 입구 사이 구간은 파크 퍼미 규정을 적용 받는다.

2.5.6 파크 퍼미는 적절한 크기를 가지며 자동차가 수용되어 있는 동안에 허가되지 않은 사람이 들어올 수 없도록 적절히 폐쇄되어야 한다.

2.5.7 감시는 파크 퍼미 운영에 대한 책임을 진 오피셜이 수행하며 이들만이 경기 참가자에게 지시를 내릴 수 있다.

2.5.8 랠리와 크로스컨트리 랠리에서는 통제 구역 그리고 리그룹 구역은 파크 퍼미로 간주된다. 적용되는 규정에서 특별히 다르게 정하지 않는 한, 통제 구역 안에서는 수리나 지원이 이루어질 수 없다.

제2.6조 라이선스

2.6.1 총괄 원칙

- 2.6.1.a 라이선스 보유자는 국제스포츠규정의 본문을 숙지한 것으로 간주되며 그 규정을 따라야 한다.
- 2.6.1.b 국제스포츠규정의 조건 안에서 라이선스를 얻은 어떤 참가자들에게든 해당되는 경기 및 기술규정 그리고 도덕 현장이 적용된다.
- 2.6.1.c 소속 ASN에서, 또는 소속 ASN의 인정을 받은 다른 ASN에서 발급한 라이선스를 가지고 있지 않은 어떤 사람도 경기에 참가할 수 없다.
- 2.6.1.d 국제라이선스는 해마다 1월 1일에 갱신되어야 한다.
- 2.6.1.e 각 ASN은 FIA 규정에 따라서 라이선스를 발급해야 한다.
- 2.6.1.f 라이선스는 가명으로 발급될 수 있으나, 한 사람이 두 개의 가명을 쓸 수는 없다.
- 2.6.1.g 라이선스 발급 또는 갱신을 위한 비용이 있을 수 있다.
- 2.6.1.h 각 ASN은 FIA를 대표하는 단체가 없는 국가에 속해 있는 외국인에게 FIA의 사전 동의를 받아 라이선스를 발급할 수 있다. 이러한 조건으로 발급된 라이선스의 목록은 FIA 사무국에서 보유한다.

2.6.2 슈퍼 라이선스

- 2.6.2.a 슈퍼 라이선스를 발급받고자 하는 자는 관련된 신청 서식을 완전하게 작성하고 이에 서명해야 한다. 이는 해마다 갱신되어야 한다.
- 2.6.2.b FIA는 슈퍼 라이선스 발급을 거부할 권한을 보유한다. 특히 후보가 국제스포츠규정에 덧붙인 FIA의 도덕현장에 정의된 도덕 규율에 불만을 가질 경우에는 발급을 거부할 수 있다. FIA는 어떤 이유로 거부하든 그 이유를 통보해야 한다.
- 2.6.2.c 슈퍼 라이선스 문서는 FIA의 자산이며 이를 각 보유자에게 전달한다.
- 2.6.2.d 징계 결과로 슈퍼 라이선스가 정지 또는 취소되면 그 보유자는 출장 정지 또는 취소 기간 동안 FIA 챔피언십에 참가 할 수 없다.
- 2.6.2.e 교통 법규 위반 중 국내의 경찰 당국이 확인한 결과, 그 위반이 심각하거나, 다른 사람을 위협에 빠뜨렸거나, FIA가 지키고자 하는 모터스포츠의 이미지 또

는 가치에 위배되는 경우에는 국제스포츠규정을 위반한 것이 된다.

2.6.2.f 교통 법규 위반을 저지른 슈퍼 라이선스 보유자는,

2.6.2.fi FIA로부터 경고를 받을 수 있다.

2.6.2.ii 국제재판소 결정에 따라 공익 업무 수행 의무를 지거나 슈퍼 라이선스를 일시 또는 영구 취소 당할 수 있다.

2.6.3 EU 프로페셔널 팀 또는 선수

2.6.3.a EU 프로페셔널 팀 또는 선수는 EU 국가(또는 FIA가 결정한 이에 상당한 나라)에서 열리는 국내경기에 특별 허가가 없어도 참가가 허용된다. 단, 카트에서는 선수와 경기 참가자가 국제라이선스를 보유해야 하는 의무를 조건으로 한다.

2.6.3.b 이러한 국내 라이선스에는 EU 깃발이 들어 있어야 한다.

2.6.3.c 각 EU ASN, 또는 FIA가 결정한 이에 상당한 국가의 ASN은 이들 규정을 참작하여 보험 처리를 보장한다.

2.6.3.d 이들 프로페셔널 팀 또는 선수는 그가 경기를 하는 국가의 ASN의 관할권, 그리고 라이선스를 발급한 ASN의 관할권 안에 들어간다.

2.6.3.e 이러한 라이선스에 대한 정지가 결정되면 이는 FIA 국제모터스포츠 공고 그리고/또는 FIA 웹사이트 www.fia.com에 공개된다.

2.6.4 FIA 월드챔피언십에 참가하는 팀 관련 스태프에 대한 등록증

2.6.4.a FIA 월드챔피언십에서 아래와 같은 팀 관련 스태프 구성원은 FIA에 등록을 의무로 한다.

2.6.4.b FIA 월드챔피언십에 참가하는 경기 참가자를 대표하여 다음과 같은 역할을 일부 또는 전부 수행하는 어떤 사람이든 적절한 절차대로 FIA에 등록을 해야 한다.

2.6.4.b.i 팀 단장 (Team Principal) : 팀을 위한 가장 중요한 결정을 책임지는 사람.

2.6.4.b.ii 경기 감독 (Sporting Director) : 팀이 월드챔피언십 경기규정을 준수한다는 것을 보장할 책임을 맡은 사람.

2.6.4.b.iii 기술 감독 (Technical Director) : 팀이 월드챔피언십 기술규정을 준수한다는 것을 보장할 책임을 맡은 사람.

- 2.6.4.b.iv 팀 매니저 (Team Manager) : 경기에서 팀의 운영 책임을 맡은 사람.
- 2.6.4.b.v 레이스 엔지니어 (Race Engineer) 또는 그에 상당하는 사람 : 팀의 자동차 가운데 한 대에 대한 책임을 맡은 사람.
- 2.6.4.c FIA 포뮬러 1 월드챔피언십에서 등록해야 하는 사람들의 최소 숫자는 경기 참가자 당 6명이다. 다른 FIA 월드챔피언십에서는 FIA 경기위원회가 각 챔피언십의 특성에 따라서 숫자를 조정할 책임을 가진다.
- 2.6.4.d 누구든 정당하게 등록된 팀의 스태프 구성원은 참여자(Participant)로 간주된다.
- 2.6.4.e FIA 월드챔피언십에 참가 신청할 때, 팀은 스태프로 등록된 사람들이 일정 서식에 서명을 한 스태프 명단을 FIA에 전달해야 한다.
- 2.6.4.f 적절하게 등록된 경기 참가자 스태프의 각 구성원은 FIA로부터 등록증을 받는다. 이 등록증은 FIA가 작성하고 발급하며 FIA의 소유물로 계속 남는다.
- 2.6.4.g 등록은 해마다 1월 1일에 갱신되어야 한다.
- 2.6.4.h FIA는 누구든 등록을 거부하거나 취소할 권한을 보유하며, 특히 그가 국제스포츠규정에 더하여 FIA의 도덕헌장에 정의된 도덕 규율에 불만을 가질 경우에는 등록을 거부 또는 취소할 수 있다. FIA는 어떠한 이유로 이러한 결정을 내리든 그 이유를 통보해야 한다.
- 2.6.4.i FIA는 적절하게 등록된 경기 참가자의 스태프 구성원이 월드 챔피언십의 일부를 이루는 경기의 보호 구역에 출입할 권한을 일시 또는 완전 거부할 권한을 가진다.
- 2.6.4.j 경기 참가자의 조직에 변화가 있어서 그 때문에 FIA에 등록해야 하는 스태프 구성원의 명단에 변동이 있을 경우, 경기 참가자는 이러한 변화가 생긴지 7일 안에 FIA에 이를 통보하고 같은 기한 안에 갱신된 명단을 제출하는 한편, 그 역할 수행이 중단된 사람의 등록증을 FIA에 반납해야 한다.

제2.7조 특별 조건

- 2.7.1 국제 랠리에 참가가 허가되는 자동차는 다음과 같다.
- 2.7.1.a 모든 국제 랠리에서 모든 자동차의 동력은 FIA 월드랠리챔피언십을 제외하고 최소 무게/마력 비율이 3.4kg/hp(4.6kg/kw)로 제한된다. 어느 때든 그리고 어느

상황에서든, FIA는 이동력 제한을 부과하기 위해 필요한 모든 조치를 할 수 있다.

- 2.7.1.b 다음 자동차만이 국제 랠리에 참가할 수 있다.
- 2.7.1.bi 투어링 자동차 (그룹 A). 단, 특정한 진화를 제외하고는 호몰로게이션을 받은 형식과 다른 경우
- 2.7.1.bii 프로덕션 자동차 (그룹 N, R 그리고 RGT).
- 2.7.1.c 특정한 진화를 제외하고는 호몰로게이션을 받은 형식과 다르지 않는 한, 그룹 A, N, R 그리고 RGT 자동차는 공인이 만료된 날짜 이후에도 4년까지는 다음을 조건으로 월드랠리 챔피언십을 제외한 국제 랠리 참가가 허용된다.
- 2.7.1.ci 운영 점검과 차량 검사 과정에서 FIA 호몰로게이션 증명서를 제시해야 한다.
- 2.7.1.cii 차량은 공인이 만료된 날짜 기준으로 유효한 기술규정(국제스포츠규정 부칙 J)을 준수하며 기술 오피셜의 재량에 따른 판단으로 경기 참가에 아무런 문제도 없어야 한다.
- 2.7.1.d 이들 자동차에 쓰이는 터보 리스트릭터의 크기와 최소 무게는 현재 유효한 것 이어야 한다.

2.7.2 크로스컨트리 랠리와 바하 크로스컨트리 랠리

FIA 기술규정에 정의된 크로스컨트리 자동차(그룹 T)만이 참가할 수 있으며 다른 어떤 자동차든 제외된다.

2.7.3 마라톤 크로스컨트리 랠리

- 2.7.3.a 모든 마라톤 크로스컨트리 랠리는 국제스포츠캐린터 안에 들어 있어야 한다.
- 2.7.3.b FIA로부터 특별 면제를 받지 않는 한은 해마다 대륙 당 하나의 마라톤 크로스컨트리 랠리만이 조직될 수 있다.
- 2.7.3.c 경기는 21일을 넘겨 지속될 수 없다(차량 검사와 슈퍼 스페셜 스테이지 포함).
- 2.7.3.d FIA 기술규정에 정의된 크로스컨트리 자동차(그룹 T)만이 참가할 수 있으며 어떤 다른 자동차든 제외된다.

2.7.4 기록 도전

- 2.7.4.a 기록 보유자

- 2.7.4.ai 개별 도전 과정에서 기록이 수립되었다면 기록 보유자는 그 도전을 위한 허가를 승인 받은 사람이며 그 허가를 위한 공식 신청을 한 사람이다.
- 2.7.4.a.ii 경기 과정에서 기록이 수립되었다면 기록 보유자는 그 성과를 기록한 자동차로 참가한 이름을 가진 경기 참가자다.
- 2.7.4.b 관할권
- 2.7.4.bi ASN은 그 관할 영토 안에서 수립되었다고 주장하는 모든 기록에 대한 판정을 내린다.
- 2.7.4.b.ii FIA는 모든 세계 기록 수립 주장에 대한 판정을 내리며, 그 신청은 ASN이 제출해야 한다.
- 2.7.4.c 기록 수립 자격이 있는 자동차
각각의 국제 기록은 자동차만이 세울 수 있다.
- 2.7.4.d 공인되는 기록
- 2.7.4.di 공인되는 기록은 지역 기록, 국내 기록, 세계 기록, 절대 세계 기록 (Absolute World Records), 통산 세계 기록 (Outright World Record) 뿐이다.
- 2.7.4.d.ii 똑같은 기록이 위에서 언급된 범주 가운데 여러 개에 대해 공인될 수도 있다. 서킷 기록과 도로 기록을 구분하지는 않는다.
- 2.7.4.e 소속 등급에 한정된 자동차 기록
소속 등급 안에서 세계 기록을 세우거나 경신한 자동차는 이를 통해 절대 세계 기록을 경신할 수는 있지만, 그보다 높은 등급이 세운 같은 기록을 경신할 수는 없다.
- 2.7.4.f 공인 기간 및 거리
- 2.7.4.fi 국제스포츠규정 부칙 D에서 정한 대로인 국내 기록에 대한, 그리고 세계 기록에 대한 기간과 거리만이 공인된다.
- 2.7.4.f.ii ASN은 해당 지역 내 기록을 공인할 수 있다.
- 2.7.4.g 레이스 동안 수립되는 기록
레이스 동안에는 어떠한 기록도 공인되지 않는다.

2.7.4.h 기록을 위한 도전

기록 도전을 위한 조건은 국제스포츠규정 부칙 D에 자세하게 언급되어 있다.

2.7.4.i 세계 기록 공인을 위한 조건

2.7.4.i.i 세계 기록은 FIA를 대표하는 단체에서 수립되었거나, 예외로 대표 단체가 없지만 FIA로부터 조직 허가를 받은 나라에서 수립된 것이 아니라면 공인 받지 못한다.

2.7.4.i.ii 어떤 세계 기록도 FIA가 승인한 코스에서 그 도전이 이루어지지 않으면 공인 받지 못한다.

2.7.4.j 기록 명부

2.17.4.j.i 각 ASN은 해당 국가에서 수립 또는 경신된 모든 기록의 명부를 보유하고 있어야 하며 요청에 따라 국내 또는 지역 기록의 인증서를 발급한다.

2.17.4.j.ii FIA는 세계 기록의 명부를 보유하며 요청에 따라서 이들 기록에 대한 인증서를 발급한다.

2.7.4.k 기록의 발표

2.7.4.k.i 기록에 대한 주장이 정식 공인될 때까지는 “확정 필요”(Subject to Confirmation)라는 문구를 쉽게 읽을 수 있는 글씨로 덧붙이지 않고는 결과를 공고할 수 없다.

2.7.4.k.ii 이 규정을 무시할 경우 기록에 대한 주장은 자동적으로 공인을 받지 못하는 결과로 되며, 이 처분은 ASN이 부과하는 어떠한 추가 벌칙에 대해서도 참작 사유가 될 수 없다.

2.7.4.l 기록 도전 수수료

2.7.4.l.i ASN은 국내 기록 도전을 감독하고 관리하기 위한 수수료를 정할 수 있다. 이 수수료는 해마다 확정되고 ASN에게 납부되어야 한다.

2.7.4.l.ii FIA는 세계 기록 도전을 감독하고 관리하기 위한 수수료를 정할 수 있다. 이 수수료는 해마다 확정되고 FIA에게 납부되어야 한다.

제3조 경기 - 조직 세부 사항

제3.1조 공인의 필요성

경기는 관련된 국가의 ASN으로부터 공인을 받아야 한다. FIA를 대표하는 주체가 없는 국가에서 열린다면 FIA의 특별 허가를 받아야 한다.

제3.2조 공인의 신청

3.2.1 모든 공인 신청은 적용되는 기한에 따라서 ASN에 다음 정보와 함께 제출되어야 한다 : 각 경기에 적용될 특별규정의 초안. 기록 도전인 경우에는 제외.

3.2.2 ASN이 사전에 공인 비용을 설정한 경우에 신청은 그 비용과 함께 제출되어야 하며, 공인이 허가 나지 않으면 그 비용은 반환된다.

제3.3조 공인서의 발급

3.3.1 ASN이 선택한 형식에 따라서 공인서를 발급할 권한을 가진다.

3.3.2 공인을 신청하는 대회주최자는 국제스포츠규정이 명기하는 조건 그리고 적용되는 FIA 및 관련 ASN의 경기 및 기술규정을 만족해야 공인을 받을 권리를 가진다.

제3.4조 법과 규정의 준수

3.4.1 경기는 일반 도로 또는 서킷, 혹은 양쪽 모두에 걸쳐서 개최될 수 있지만 조직 위원회가 관할지역 당국으로부터 관련된 허가를 받아내지 못하면 ASN의 공인을 받을 수 없다.

3.4.2 일반 차량 통행이 개방되어 있는 공도에서 열리는 경기의 부분은 그 나라의 도로 교통 법규를 준수해야 한다.

3.4.3 스피드웨이에서 열리는 경기에는 국제스포츠규정 뿐 아니라 스피드웨이에서 레이스 운영을 위해 자체적으로 제정된 특별규정의 적용도 함께 받는다.

3.4.4 규정 발표 : 여러 FIA 챔피언십 경기의 규정은 적용되는 FIA 챔피언십 경기규정에 따라서 FIA 사무국에 제출되어야 한다.

제3.5조 특별규정에 포함되는 주요 정보

(FIA 포뮬러 1 월드 챔피언십에는 적용되지 않음)

- 3.5.1 대회주최자 정보;
- 3.5.2 경기의 이름, 성격, 그리고 정의;
- 3.5.3 국제스포츠규정 및 국내규정에 따라서 경기가 개최된다는 문구;
- 3.5.4 조직위원회의 구성 및 조직위원회의 주소(조직위원회를 구성하는 사람들의 명단 포함);
- 3.5.5 경기가 열리는 장소와 날짜;
- 3.5.6 구체적인 경기 계획 (서킷의 길이와 방향, 참가가 허용되는 자동차의 클래스 그리고 카테고리 설명, 주유방식, 해당된다면 엔트리 수 제한, Appendix O 를 근거로 한 스타트 허용 차량 수 등);
- 3.5.7 참가에 관련된 모든 유용한 정보(제출할 주소, 시작과 종료 날짜 및 시각, 참가비용 등);
- 3.5.8 보험에 관련된 모든 정보;
- 3.5.9 출발 날짜, 시각, 특성, 핸디캡의 명시;
- 3.5.10 국제스포츠규정의 조항들에 대한 주지, 특히 필수 등급 관련 라이선스 및 번호 (국제스포츠규정 부칙 H 참조);
- 3.5.11 순위를 정하는 방식;
- 3.5.12 순위 게시의 장소와 시간. 주최자가 명시한 대로 공식 결과를 게시할 수 없는 경우 순위와 관련된 시행하려는 방안에 관한 자세한 내용을 지정한 시간과 장소에 공지하여야 한다.
- 3.5.13 상금의 자세한 내역;
- 3.5.14 항의에 관한 국제스포츠규정의 조항들에 대한 주지;
- 3.5.15 심사위원과 다른 오피셜들의 이름;
- 3.5.16 공식 게시판의 위치;
- 3.5.17 적용될 경우에는 연기 또는 취소에 대한 규정.

제3.6조 특별규정의 개정

특별규정은 이미 참가한 모든 경기 참가자가 만장일치로 동의하거나 심사위원회가 결정하지 않는 한은 참가 신청 기간이 시작된 뒤에는 개정될 수 없다.

제3.7조 공식 프로그램에 포함되는 주요 정보

- 3.7.1 국제스포츠규정 또는 국내스포츠규정에 따라서 경기가 개최된다는 문구;
- 3.7.2 경기의 장소와 날짜;
- 3.7.3 예정된 경기에 대한 간단한 설명과 시간표;
- 3.7.4 팀과 선수의 이름 및 이들의 자동차에 주어진 엔트리 번호;
- 3.7.5 존재한다면 핸디캡;
- 3.7.6 상금의 자세한 내역;
- 3.7.7 심사위원과 다른 오피셜들의 이름.

제3.8조 참가 신청

- 3.8.1 참가 신청은 경기 참가자와 대회주최자 사이의 계약이다. 이는 양쪽 당사자가 서명을 하거나 서신을 교환함으로써 체결될 수 있다. 이는 경기 참가자로 하여금 출전이 받아들여진 경기에 불가항력적인 이유로 정당하게 결정된 경우를 제외하고는 반드시 참가하도록 강제한다.
- 3.8.2 이는 또한 대회주최자로 하여금 경기 참가자가 관련된 경기에 충실하게 참가하기 위해 최선을 다했을 때에 한정하여 참가가 이루어졌을 때 경기 참가자에 대한 조건을 모두 만족시키도록 의무화한다.

제3.9조 참가 접수

- 3.9.1 ASN에서 공인을 증명하는 문서 발급에 동의하고 나면 그 조직위원회는 참가 신청을 받을 수 있다.
- 3.9.2 **참가 신청 형식**
최종 참가 신청은 조직위원회가 요구하는 적절한 형식에 지명된 경기 참가자와 선수의 이름 및 주소 그리고 필요하다면 경기 참가자와 선수의 라이선스 번호를 함께 기입함으로써 이루어져야 한다. 그러나 특별규정에서는 선수 지명을 위한 추가 기간을 정할 수 있다.
- 3.9.3 **참가 신청비 지불**

특별규정에 참가비가 정해져 있다면 이 비용과 함께 제출되지 않은 모든 참가 신청은 무효가 된다.

3.9.4 해외에서 열리는 국제경기 참가를 위한 ASN의 허가

3.9.4.a 해외에서 조직된 국제경기에 참가를 원하는 경기 참가자와 선수는 소속된 ASN의 승인이 있어야만 참가할 수 있다.

3.9.4.b 이러한 승인은 ASN이 편리하다고 판단하는 형식으로 이루어질 수 있다.

3.9.4.c 주최자가 라이선스를 발급한 ASN의 허가가 없는 외국 경기 참가자 그리고/또는 선수의 참가를 받아들일 경우, 주최자는 위반을 저지른 것이 된다. FIA에 이 사실이 통보되면 FIA가 결정하는 처벌을 받는다.

3.9.4.d 허가는 오로지 국제스포츠캘린더에 들어 있는 경기에 대해서 ASN이 그 라이선스 보유자에 대해서만 내줄 수 있다는 점에 주의한다.

제3.10조 참가의 준수

3.10.1 경기 참가자와 주최자 사이에 참가에 관련된 분쟁이 벌어질 경우 그 조직위원회 승인을 받은 ASN이 판정을 내린다.

3.10.2 경기 날짜 전까지 분쟁이 해결되지 않은 경우, 참가 신청을 완료한 경기 참가자 또는 선수가 출전하지 않았다면 해당 ASN이 설정한 액수의 보증금을 지불해야 하며, 그렇지 않으면 국제적으로 출장 정지가 된다 (라이선스의 일시 취소).

3.10.3 보증금 지불은 그 경기 참가자 또는 선수가 어떤 경기에서 다른 사람을 대신할 수 있다는 뜻이 되지 않는다.

제3.11조 참가 신청 마감

3.11.1 특별규정에는 참가 신청이 마감되는 날짜와 시각이 언급되어 있어야 한다.

3.11.2 국제경기에 대해서는 참가 신청 종료는 이벤트를 위해 예정된 날짜보다 적어도 7일 이전에 참가 신청이 마감되어야 한다. 다른 경기에 대해서는 이 기한은 관련 ASN 또는 FIA 재량으로 정한 날짜만큼 줄어들 수 있다.

제3.12조 전자 수단으로 접수된 참가 신청

- 3.12.1 참가 신청은 무엇이든 전자적 통신 방법으로도 할 수 있다. 단, 참가 신청 마감 을 위해 지정된 기한 전에 접수가 되며, 필요한 경우에는 참가비를 함께 납부하 는 것을 조건으로 한다.
- 3.12.2 전자 통신(예를 들어서 이메일, 그밖에)에 나와 있는 송신 시각은 시각에 대한 결 정적인 증거로 쓰인다.

제3.13조 거짓된 문구를 포함한 참가 신청

- 3.13.1 거짓된 문구를 포함하고 있는 어떤 신청이든 무효로 간주된다.
- 3.13.2 이러한 참가 신청은 국제스포츠규정에 대한 위반으로 간주된다. 더 나아가 참 가비가 몰수될 수도 있다.

제3.14조 참가 신청 거부

- 3.14.1 국제경기에 대한 참가 신청이 조직위원회로부터 거부될 경우, 조직위원회는 거 부된 신청자에게 늦어도 참가 신청 마감으로부터 2일 안에, 늦어도 경기 시작 5일 전에 거부한 근거를 명시하여 이 사실을 통보해야 한다.
- 3.14.2 다른 경기에 대해서는 거부에 관련된 통보에 한하여 국내규정이 다른 조건을 정할 수 있다.

제3.15조 조건부 참가

- 3.15.1 특별규정이 구체적으로 정한 조건에서, 예를 들어 출발 선수의 수를 제한하는 경우, 참가한 다른 경기 참가자 중에 결원이 생겼을 때와 같은 경우에 참가를 받아들일 수 있도록 정할 수 있다.
- 3.15.2 조건부 참가는 참가 신청 마감 다음날까지는 관련 당사자에게 서신 또는 어떤 전자 수단으로든 통보되어야 하지만 조건부로 참가한 경기 참가자는 허가 받 지 않고 한 경기를 다른 경기로 대체한 경우에 관한 규정을 적용 받지 않는다.

제3.16조 참가자 발표

- 3.16.1 대회주최자가 적절하게 작성된 참가 신청서를 받았으며 참가비가 있는 경우,

참가비와 함께 받은 신청이 아니라면 이를 발표해서는 안 된다.

3.16.2 조건부로 참가하는 경기 참가자는 참가 명단 발표 시점에서 조건부 참가자로 지정된다.

제3.17조 경기 참가자의 선택

3.17.1 참가자 수 또는 스타트 허용차량 수의 제한을 규정했다면 경기 참가자 선택 절차가 규정에 명시되어 있어야 한다.

3.17.2 그렇지 않은 경우에는 선택은 제비뽑기 또는 ASN이 결정하는 방법으로 한다.

제3.18조 대기자의 지명

어떤 경기 참가자든 경기 참가자의 선택(제3.17조)에 관련된 국제스포츠규정의 조항에 따라서 탈락되었을 경우, 이들은 조직위원회의 동의를 거쳐 대기자로 인정될 수 있다.

제3.19조 자동차의 참가

3.19.1 한 대 그리고 똑같은 자동차는 같은 경기에 한 번 이상 참가할 수 없다.

3.19.2 예외적으로 ASN은 관할 영토 내의 같은 이벤트에서 같은 자동차가 한 번 넘게 참가하는 것을 승인할 수 있다. 단, 같은 선수는 한 번만 운전해야 한다.

제3.20조 참가자의 공식 명단

조직위원회는 경기 참여가 승인된 참가자의 공식 명단을 늦어도 이벤트 시작 48시간 전까지 ASN에 보내고 각 경기 참가자가 볼 수 있도록 해야 한다. 단, 참가신청이 이 시간 이후에 마감되는 경우는 예외로, 이 때는 경기 시작 전에 공식 명단을 각 참가자가 볼 수 있어야 한다.

제3.21조 특별구역

특별구역에 출입 권한을 가지기 위해서는 특별 허가나 패스를 가지고 있어야 한다.

제4조 투어링 어셈블리

제4.1조 투어링 어셈블리

투어링 어셈블리에서는 일정은 의무지만 단순한 패시지 컨트롤만으로 이루어져 있으며 참가자들이 주행할 때에 부과되는 평균 속도는 없다.

제4.2조 총괄 조건

- 4.2.1 스피드 이벤트를 제외한 하나 또는 여러 개의 추가 모터스포츠 활동을 투어링 어셈블리 프로그램 안에 포함시킬 수 있으나 이들 추가 모터스포츠 활동은 도착 지점에서만 열려야 한다.
- 4.2.2 이들 투어링 어셈블리에는 상금이 걸려 있지 않아야 한다.
- 4.2.3 투어링 어셈블리는 참가자가 여러 국적으로 구성되어 있다고 해도 국제스포츠 캘린더 등록이 면제되지만 규정을 승인해야 하는 ASN의 동의를 얻지 못한 국가에서 조직될 수 없다.
- 4.2.4 규정은 조직 세부 사항에 관련된 국제스포츠규정 안의 경기에 대한 규정과 똑같은 정신에 따라서 작성되어야 한다.
- 4.2.5 투어링 어셈블리 경로가 하나의 ASN 관할 영토만을 통과한다면 해당 투어링 어셈블리의 참가자가 라이선스를 반드시 보유하지 않아도 된다.
- 4.2.6 그렇지 않은 경우, 투어링 어셈블리는 국제 코스에 적용되는 규정을 따라야 하며 참가자는 필요한 라이선스를 가지고 있어야 한다.

제5조 퍼레이드

제5.1조 조건

다음 조건이 준수되어야 한다.

- 5.1.1 오피셜 카 한 대가 퍼레이드를 선도하며 다른 한 대가 가까이에 있다.
- 5.1.2 이 두 대의 오피셜 카는 경기위원장의 통제 속에서 경험 있는 선수가 운전한다.
- 5.1.3 앞지르기는 금지된다.

5.1.4 시간 계측은 금지된다.

5.1.5 경기의 틀 안에서, 어떤 퍼레이드이던 특별규정에 언급되어 있어야 하며 참가 자동차는 공식 프로그램에 언급되어 있어야 한다.

제5.2조 허가

국내 퍼레이드는 ASN으로부터 명시적인 허가를 받지 않고서는 열릴 수 없다.

제6조 데모 주행

제6.1조 조건

다음 조건이 준수되어야 한다:

6.1.1 데모 주행은 항상 경기위원장이 통제해야 한다;

6.1.2 5대가 넘는 자동차의 데모 주행은 항상 세이프티 카의 통제를 받으며, 세이프티카는 경기위원장의 통제 속에서 경험 있는 선수가 대열을 선도하여 운전해야 한다;

6.1.3 모든 마샬은 각자의 포스트에 있어야 하며(이벤트의 틀 안에서), 구조와 신호 서비스는 필수다;

6.1.4 관중의 안전을 보장하기 위한 준비가 되어 있어야 한다;

6.1.5 선수는 적절한 안전 복장을 입어야 한다(FIA가 승인한 복장과 헬멧을 강력하게 권고한다). 주최자는 최소 복장 기준을 지정할 수 있다;

6.1.6 자동차는 안전에 근거를 둔 차량 검사를 통과해야 한다;

6.1.7 차량 검사 뒤에 정확한 참가 명단이 발표되어야 한다;

6.1.8 탑승자는 허용되지 않는다. 단, 자동차가 원래부터 선수와 똑같은 안전 조건으로 탑승자를 태우기 위해서 설계되었고 장비가 갖추어져 있으며 탑승자들이 적절한 안전 복장을 입고 있는 경우(FIA가 승인한 복장과 헬멧을 강력하게 권고한다)에는 예외다. 주최자는 최소 복장 기준을 지정할 수 있다;

6.1.9 청색기를 제시한 마샬의 지시가 아닌 한은 앞지르기는 엄격하게 금지된다;

6.1.10 시간 계측은 금지된다;

6.1.11 이벤트의 틀 안에서, 어떤 데모 주행이든 특별규정에 언급되어 있어야 하며 참가 자동차는 공식 프로그램에 언급되어 있어야 한다.

제6.2조 허가

국내 데모 주행은 ASN으로부터 명시적인 허가를 받지 않고서는 열릴 수 없다.

제7조 코스와 서킷

제7.1조 국제코스

7.1.1 경기의 코스가 여러 국가의 영토를 가로지르는 경우, 이 경기 주최자의 ASN은 먼저 국제 스포츠 캘린더 등록을 요청하기 이전에 해당 영토의 각 ASN에 승인을 받아야 하고, FIA를 대표하는 주체가 없는 국가에서는 FIA에게서 인가를 받아야 한다.

7.1.2 경기가 진행되는 코스를 통과하는 이들 국가의 ASN들은 영토의 한계 안에서 코스 전체에 걸친 경기 통제권을 보유하지만, 경기 결과에 대한 최종 승인은 주최자가 속한 ASN이 한다는 점에 유의한다.

제7.2조 코스의 승인

코스는 ASN의 승인을 받아야 하며 승인 요청을 위해서는 주행해야 할 정확한 거리와 루트를 제출해야 한다.

제7.3조 거리 측정

기록 시도가 아닌 경기에 대해서는 10 킬로미터까지의 거리는 코스의 중앙선을 따라서 자격 있는 측량사가 측정해야 한다. 10 킬로미터가 넘는 거리는 공식 도로 표지 또는 축척이 25만분의 1을 넘지 않는 공식 지도로 결정해야 한다.

제7.4조 서킷 또는 코스에 대한 국제라이선스

- 7.4.1 레이스 또는 기록 도전이 예정될 때, 상설 또는 임시 서킷 또는 코스에 대한 국제 라이선스 신청은 ASN이 FIA에 해야 한다.
- 7.4.2 FIA는 자동차 레이스를 위한 서킷 또는 기록 도전을 위한 코스의 라이선스를 내줄 수 있으며, 코스가 필요한 기준에 적합한지 보장하기 위해 감독관을 임명한다.
- 7.4.3 FIA는 ASN 및 인스펙터와 협의를 거쳐서 라이선스를 거부 또는 승인하거나 취소할 수 있으나 이와 같은 취소 또는 거부 사유를 밝혀야 한다.
- 7.4.4 **코스 또는 서킷 라이선스에 들어 있는 정보**
- 7.4.4.a FIA에게 승인 받은 라이선스에는 코스 또는 서킷의 길이 그리고 레이스 서킷인 경우에는 이 라이선스에 대해 유효한 경주 차량 카테고리 등급을 표시한다.
- 7.4.4.b 필요하다면 코스 또는 서킷이 세계 기록 도전을 위해서 승인되었는지 여부를 표시한다.

제7.5조 서킷 또는 코스에 대한 국내라이선스

ASN은 제7.5.1조와 제7.5.2조에서 지정한 조건에 따라 서킷 또는 코스에 대해 비슷한 라이선스 승인을 할 수 있다.

- 7.5.1 ASN에게 승인 받은 라이선스에는 코스 또는 서킷의 길이, 그리고 지역 또는 국내 기록 도전을 위해서 승인되었는지 여부를 표시한다.
- 7.5.2 또한 코스나 서킷에서 선수들이 숙지하고 따라야 하는 규칙을 서술한다.

제7.6조 상설 및 임시 코스와 서킷 모두에 대해서 충족되어야 할 조건

상설 및 임시 코스와 서킷 모두에 대해서 충족되어야 할 조건은 FIA가 정기적으로 정한다.

제7.7조 서킷 라이선스의 전시

서킷 라이선스는 유효 기간 동안 서킷에서 눈에 잘 띄이는 장소에 게시되어야 한다.

제8조 출발과 히트

제8.1조 출발

8.1.1 두 가지 출발 유형이 있다.

8.1.1.a 롤링 스타트

8.1.1.b 스탠딩 스타트

8.1.2 경기 차량은 스타트 방식에 상관 없이 출발 신호 순간에 출발한 것으로 간주한다. 어떤 경우에도 출발 신호는 되풀이되지 않는다.

8.1.3 기록 도전을 제외한 모든 경기에서는 관련된 경기 또는 특별규정에서 출발 특성을 정의해야 한다.

8.1.4 시간 계측이 쓰일 경우에는 출발 때부터 시작된다.

제8.2조 출발선

8.2.1 롤링 스타트를 하는 모든 경기에서 출발선은 이를 지났을 때 그 자동차의 시간 계측이 시작되는 선이다.

8.2.2 스탠딩 스타트를 하는 경기에서 출발선은 각 자동차(필요한 경우에는 각 선수)가 출발 전에 그에 맞춰서 자리를 고정해야 하는 선이다.

8.2.3 관련된 경기규정 또는 특별규정에서는 모든 자동차의 상대 위치와 이들 위치가 결정되는 방법을 출발 전에 정의해야 한다.

제8.3조 롤링 스타트

8.3.1 롤링 스타트는 시간 계측이 시작되는 순간에 자동차가 움직이고 있는 방식이다.

8.3.2 관련 경기 또는 특별규정에서 정하고 있지 않는 한은 경기 차량은 그리드 순서를 유지하면서 오피셜 카의 선도에 따라서 출발 그리드를 떠나며, 관련 경기 또는 특별규정에서 정하는 바에 따라 한 줄 또는 나란히 주행해야 하고, 이들 규정에는 지정된 장소에서 출발에 실패한 자동차가 있을 경우의 절차 역시 규정되어 있어야 한다.

- 8.3.3 오피셜 카가 트랙을 떠났을 때, 자동차의 전체 대열은 출발 신호가 나올 때까지 선두 차량 뒤에서 순서를 유지한다. 그러나, 관련 경기규정 또는 특별규정에서 다르게 정하고 있지 않는 한, 출발 신호가 주어져야 하며, 자동차들이 출발선을 지나야 레이스가 시작된 것으로 간주한다. 또한 선두 자동차가 출발선을 지나고 기록 계측이 시작되어야 한다.

제8.4조 스탠딩 스타트

- 8.4.1 스탠딩 스타트는 출발 신호가 주어지는 순간에 자동차가 멈추어 있는 방식이다.
- 8.4.2 스탠딩 스타트를 하는 기록 도전에서 자동차는 시간 계측을 하는 부분이 출발선으로부터 뒤로 10cm 넘게 떨어져 있지 않도록 멈추어 있어야 한다. 자동차의 엔진은 출발 전부터 작동되고 있어야 한다.
- 8.4.3 스탠딩 스타트를 하는 다른 모든 경기에서는 출발 신호가 나오기 전에 엔진을 작동시켜야 할 것인지 아니면 정지시켜야 할지를 특별규정에서 정해야 한다.
- 8.4.4 개별 출발 또는 한 줄로 나란히 출발하는 자동차에 대해서
 - 8.4.4.a 시간 계측이 자동 계측으로 이루어진다면 자동차 또는 자동차들은 위 스탠딩 스타트로 하는 기록 도전에 대한 정의와 같이 출발 전에 자리를 잡아야 한다.
 - 8.4.4.b 시간 계측이 시계를 쓰는 방법 또는 자동으로 작동되지 않는 계측 시스템으로 이루어진다면 자동차 또는 자동차들은 출발 전에 출발선이 있는 지면에 앞쪽 휠의 일부가 닿도록 자리를 잡아야 한다.
- 8.4.5 그리드 대형으로 출발하는 자동차에 대해서
 - 8.4.5.a 관련 경기 또는 특별규정에서 정한 출발선을 기준으로 상대적으로 정한 어떤 출발 위치든 시간 계측은 출발 신호가 나올 때 시작된다.
 - 8.4.5.b 이때부터는, 위에서 언급한 규정에서 다르게 정하지 않았다면 레이스가 서킷에서 열리는 경우, 각 자동차가 첫 번째 랩을 마쳤을 때부터는 시간 계측선을 넘을 때 계측이 된다.
- 8.4.6 출발 그리드가 최종 발표된 뒤, 그리드 출발을 못하는 차량의 자리는 비워둔 채로 남겨 놓으며, 다른 차량은 그리드에서 발표된 위치를 유지한다.

제8.5조 스타터

모든 국제 스피드 경기에서 스타터는 이 기능을 수행하는 다른 오피셜이 임명되지 않았다면 경기위원장 또는 레이스 디렉터여야 한다.

제8.6조 부정 출발

8.6.1 부정 출발은 경기 차량이 다음 경우에 해당될 때다:

8.6.1.a 출발 위치가 (관련 경기 또는 특별규정에 나와 있는 대로가 아닌) 잘못된 곳에 있거나;

8.6.1.b 적절한 신호가 나오기 전에 지정된 위치에서 앞으로 움직인 경우;

8.6.1.c 스탠딩 스타트 동안에 출발 신호가 나왔을 때 움직이고 있거나;

8.6.1.d 롤링 스타트 동안에 일찍 또는 불규칙하게 가속하거나 (모두 관련 경기 또는 특별규정에 나와 있는 대로 또는 레이스 디렉터 혹은 경기위원장이 지정한 대로) 규정된 대형을 유지하지 못한 경우;

8.6.2 어떤 부정 출발이든 이 규칙에 대한 위반으로 간주된다.

제8.7조 히트

8.7.1 경기는 여러 히트로 시작할 수 있으며, 그 구성은 조직위원회가 결정하고 공식 프로그램에 공개되어야 한다.

8.7.2 이러한 히트들의 구성은 필요할 때에는 바꿀 수 있으나 심사위원회만이 그렇게 할 수 있다.

제8.8조 동률

동률이 발생했을 경우 해당 경기 참가자들은 순위 결과에서 이들이 기록한 순위에 걸려 있는 상금 및 그에 따른 상을 나눠 가지거나, 이들 경기 참가자들이 모두 동의할 경우에는 심사위원회가 관련 경기 참가자들만으로 제한된 추가 경기를 허가할 수 있다. 그러나 어떤 경우에도 처음의 경기를 다시 치를 수는 없다.

제9조 경기 참가자와 선수

제9.1조 경기 참가자 (Competitor)와 선수의 등록

- 9.1.1 경기 참가자 또는 선수로서 자격을 얻고자 하는 어떤 사람이든 그가 시민권을 가진 나라의 ASN에 라이선스를 정식으로 신청해야 한다.
- 9.1.2 만약 참가 신청서에 경기 참가자가 나와 있지 않으면 퍼스트 선수가 경기 참가자를 겸하며 그에 따른 두 개의 라이선스를 가져야 한다.

제9.2조 라이선스의 발급

- 9.2.1 ASN은 그 ASN의 명칭과 함께 “팀 등록증 (또는 라이선스)”, “선수등록증 (또는 라이선스)” 또는 ISC 부칙 I에 정의된 “장애인 선수용 등록증 (또는 라이선스)” 라는 이름으로 부르는, FIA가 승인한 형식모델에 따라 작성된 등록증을 발급할 수 있다.
- 9.2.2 FIA 국제 라이선스에는 세 가지 종류가 있다. 곧,
 - 9.2.2.a 경기 참가자 라이선스
 - 9.2.2.b 선수 라이선스
 - 9.2.2.c 장애인 선수용 등록증 (또는 라이선스)
- 9.2.3 각 ASN은 국제 라이선스를 발급하는 것이 허가된다.
- 9.2.4 또한 ASN은 국내 라이선스를 발급할 수 있으며 그 종류는 ASN이 정할 수 있다. 국제 라이선스도 같은 목적으로 사용될 수 있으며 이 경우에는 그 국가 안에서만, 또는 경기의 특정한 범주에서만 유효하다는 문구를 더한다.

제9.3조 라이선스 발급 권한

- 9.3.1 각 ASN은 해당 국가의 국민들에게 라이선스를 발급할 권한을 가진다.
- 9.3.2 각 ASN은 다음에 명시한 바에 따라서 FIA를 대표하는 주체가 있는 다른 국가의 국민들에게, 라이선스 발급 권한을 가진다.
 - 9.3.2.a 소속 ASN이 사전에 발급에 동의해야 하며, 이는 특별한 경우에 한하여 1년에 단 한 번 뿐이다.
 - 9.3.2.b 다른 국가에 살고 있다는 타국 거주 증거를 소속 ASN(여권을 발급한 나라의)

게 제출할 수 있어야 한다 (신청한 날 기준으로 18살이 되지 않은 사람은 다른 나라에서 전일제 교육을 받고 있다는 증거를 제공해야 한다).

9.3.2.c 소속 ASN은 원래 발급되었던 라이선스를 회수해야 한다.

9.3.3 다른 ASN에 라이선스를 신청할 수 있도록 소속 ASN으로부터 허가를 받은 어떤 사람도 그 해에 유효한 소속 ASN의 라이선스를 가지고 있을 수 없다.

9.3.4 그러나 아주 특별한 이유가 있을 때 라이선스 보유자가 현재 년도 도중에 라이선스의 국적을 바꾸고자 할 때에는, 소속 ASN으로부터 동의를 얻어서 소속 ASN에 기존 라이선스를 반납한 다음에만 국적을 바꿀 수 있다.

9.3.5 ASN은 FIA에 사전에 동의를 얻어 FIA를 대표하는 주체가 없는 국가에 속한 외국인에게 라이선스를 발급할 수 있다.

ASN은 FIA의 요구사항을 준수해야 할 의무가 있고, 거절할 내용이 있으면 FIA에게 이를 알린다.

9.3.6 예외적으로 어떤 ASN이 공인한 드라이빙 스쿨에 실제로 다니는 학생은 학생의 소속 ASN과 주최국 ASN의 동의를 받는 조건 하에서 이 드라이빙 스쿨에서 조직하는 그 나라 국내경기에 두 번까지 참가할 수 있다.

이 경우에 주최국 ASN에 원래의 라이선스를 경기 기간 동안 임시 예치해야 한다.

제9.4조 경기 참가자 또는 선수의 국적

9.4.1 국제스포츠규정의 적용에 관해서는, 어떤 ASN으로부터 라이선스를 받은 모든 경기 참가자 또는 선수는 그 라이선스의 유효기간 동안에는 그 ASN의 국적을 얻은 것으로 본다.

9.4.2 라이선스의 국적에 관계없이 FIA 월드챔피언십경기에 참가하는 모든 선수는 모든 공식 문서, 발행물 그리고 시상식에서 여권 국적을 유지한다.

제9.5조 라이선스의 거절

9.5.1 ASN과 FIA는 라이선스를 신청할 수 있는 국내 또는 국제 조건에 부합하지 않는 신청자의 라이선스 발급을 거절할 수 있다.

9.5.2 이러한 거절 이유는 명시되어야 한다.

제9.6조 라이선스의 유효 기간

라이선스는 해마다 12월 31일에 만료되어야 한다. 국내 라이선스의 경우 해당 ASN의 방침에 따른다.

제9.7조 부과되는 라이선스 발급비

9.7.1 ASN은 라이선스 발급을 위한 수수료를 부과할 수 있으며, 이 비용은 해마다 ASN이 정한다.

9.7.2 FIA는 국제 라이선스에 부과된 수수료를 ASN에게서 통보 받아야 한다.

제9.8조 라이선스의 유효성

9.8.1 ASN이 발급한 팀 또는 선수의 라이선스는 FIA를 대표하는 주체가 있는 모든 국가에서 유효하며, 이 라이선스 보유자는 ASN 공인 경기는 물론 국제스포츠 캘린더에 등록된 모든 경기에 대한 참가 자격을 가진다. 단, ASN의 라이선스 승인에 관해서는 국제스포츠규정에 언급된 조건을 적용 받는다.

9.8.2 클로드드 경기에 대해서, 라이선스 보유자는 적용되는 경기 및 특별규정에 포함된 특별 조건을 준수해야 한다.

제9.9조 라이선스의 제시

경기에서 정당한 자격이 있는 오피셜의 라이선스 제시 요청이 있을 때 경기 참가자 또는 선수는 그 요청에 따라야 한다.

제9.10조 라이선스의 취소

9.10.1 금지된 경기에 참가, 운전, 직무 수행, 또는 어떤 식으로도 참여한 어떤 사람도 라이선스를 발급한 ASN으로부터 출장 정지 처분을 받을 수 있다.

9.10.2 금지된 경기가 이러한 ASN의 관할 바깥에서 개최되었거나 개최될 예정이라면

관련된 두 ASN이 출장 정지의 기간을 합의해야 하며 합의에 실패했다면 이 문제는 FIA에 전달되어야 한다.

제9.11조 의료 기록 관리

국제경기에 참가하는 모든 선수는 요청이 있을 때에는 국제스포츠규정 부칙 L의 요구 조건에 따라서 적합한 진단서를 보여줄 수 있어야 한다.

제9.12조 가명

- 9.12.1 라이선스를 가명으로 요청하려면 관련된 ASN에 특별 신청을 해야 한다.
- 9.12.2 이 경우 승인되었다면 라이선스는 그 가명으로 발급된다.
- 9.12.3 가명으로 등록된 라이선스 보유자는 모든 경기에서 어떤 다른 이름으로도 참가해서는 안 된다.
- 9.12.4 가명을 바꾸려면 원래의 이름을 바꿀 때와 같은 절차가 필요하다.
- 9.12.5 가명으로 등록한 사람은 ASN을 통해 본명으로 새로운 라이선스를 발급받을 때까지는 본명으로 돌아갈 수 없다.

제9.13조 참가 신청을 한 선수 교체

- 9.13.1 참가 신청이 마감되기 전 선수 교체를 원하는 팀은 금지 조항이 규정에 없으면 가능하다.
- 9.13.2 참가 신청이 마감된 후 선수 교체를 원하는 팀은 조직위원회의 승인을 받아야 한다.

제9.14조 식별 번호

적용되는 규정 안에서 다르게 정하지 않은 한, 경기 동안 각 자동차는 국제스포츠규정의 관련 조항에 따라서 하나 또는 그보다 많은 번호 또는 표식을 잘 보이게 붙여야 한다.

제9.15조 경기 참가 팀의 책임

- 9.15.1 경기 참가팀은 경기 또는 챔피언십에 참가하거나 이와 관련해서 서비스를 제공하는, 특히 직접 또는 간접 고용인, 선수, 미캐닉, 컨설턴트, 서비스 제공자, 또는 탑승자를 포함한 모든 사람들, 그리고 경기 참가자가 보호 구역에 들어올 수 있도록 허용한 모든 사람들의 모든 행동 또는 태만에 대한 책임을 진다.
- 9.15.2 이에 더해서 이들 각각은 국제스포츠규정 또는 관련된 ASN의 국내규정 위반에 대해서 똑같은 책임을 진다.
- 9.15.3 FIA의 요청에 따라서, 경기 참가 팀은 경기 또는 챔피언십에 참가하거나 이와 관련해서 서비스를 제공하는 사람들의 전체 목록을 이들을 대표하여 FIA에 제공한다.

제9.16조 허가되지 않는 다른 경기 참가

- 9.16.1 어떤 국내 또는 국제경기든 이에 참가하는 경기 참가팀은 또는 여기에서 운전하기로 한 선수가 그 경기에 참여하지 않고 같은 날 다른 곳에서 열리는 다른 경기에 참여하면 그는 후자의 경기가 시작될 때부터 ASN이 적절하다고 간주하는 기간 동안 출장 정지 처분(라이선스의 일시 취소)을 받는다.
- 9.16.2 위 두 경기가 서로 다른 국가에서 열린다면 관련된 두 ASN이 부과할 벌칙을 합의하며, ASN이 합의에 실패했다면 이 문제는 적절한 결정을 위해서 FIA에 전달되어야 하고 이에 대한 FIA의 결정이 최종이 된다.

제9.17조 국제경기 참가 신청

- 9.17.1 FIA 연감이나 FIA 공고로 발표된 국제스포츠캘린더에 나와 있는, 기록 도전을 제외한 경기들만이 공식으로 공인된 이벤트다.
- 9.17.2 금지된 경기에 참가하는 어떤 라이선스 보유자든 국제스포츠규정을 통해 부과할 수 있는 징계 대상이 된다.

제10조 자동차

제10.1조 자동차의 분류

기록 도전과 그 밖에 다른 경기 모두에 대해서, 자동차는 형식에 따라서, 그리고/또는 어떤 유형이든 동력원의 능력에 따라서 분류될 수 있으며, 기록 도전과 경기는 관련된 규정 또는 기록 등급에 따라서 그 제한에 부합하는 자동차만으로 제한 될 수 있다.

제10.2조 위험한 구조

심사위원회는 위험하다고 간주되는 구조를 가진 자동차를 실격 시킬 수 있다.

제10.3조 자동차의 공인 (또는 호몰로게이션)

- 10.3.1 자동차는 관련 기술 및 경기규정에 따른 호몰로게이션을 필요로 한다.
- 10.3.2 호몰로게이션 절차를 완료하고 FIA 또는 관련 ASN이 이를 받아들이고 나면, 그 자동차의 차량 검사는 규정에 따른 호몰로게이션 서류에 근거해야 한다.
- 10.3.3 자동차는 각자 호몰로게이션 내용을 준수해야 한다.
- 10.3.4 제출된 공인 항목 중에 무엇이든 오류나 누락이 있다고 해서 이 규정을 이행하지 않은 데에 대한 면책을 받을 수는 없다.

제10.4조 특정한 자동차의 자격상실 또는 출장 정지

- 10.4.1 ASN 또는 FIA는 경기 참가자, 선수, 제조사 또는 이들이 허가한 대표가 국제스포츠규정 또는 국내스포츠규정을 위반한 것으로 드러난 특정한 자동차를 하나 또는 그보다 많은 경기에 대해서 자격 상실, 출장 정지 또는 제외 시킬 수 있다.
- 10.4.2 ASN은 경기 참가자, 선수, 제조사 또는 이들이 허가한 대표가 국제스포츠규정 또는 국내스포츠규정을 위반한 것으로 드러난 특정한 자동차를 출장 정지, 또는 제외 시킬 수 있다.
- 10.4.3 만약 국제적인 출장 정지 또는 제외인 경우에는 ASN이 FIA에 보고하며, FIA는 모든 다른 ASN에게 이를 통보한다. 이들 다른 ASN들은 처분 기간 동안 해당 차량을 관할하는 모든 경기에서 금지시켜야 한다.
- 10.4.4 한 ASN이 다른 ASN에 속한 자동차에 대해서 벌칙을 결정한 경우, 이에 대해서 FIA에 항소할 수 있으며, FIA의 결정이 최종결정 된다.

제10.5조 자동차 모델에 대한 출장 정지 및 제외

- 10.5.1 ASN은 자동차 제조사 또는 이들이 허가한 대표가 이 국제스포츠규정 또는 국내스포츠규정을 위반한 경우, 관할 영토 안에서 그 자동차의 모델을 출장 정지시킬 수 있다.
- 10.5.2 ASN이 이 벌칙을 국제적으로 적용하기를 원하거나 해당 모델을 제외시키고자 할 때에는 FIA 회장에게 이를 신청해야 하며, FIA 회장은 이 문제를 국제재판소에 회부한다.
- 10.5.3 국제재판소는 FIA 회원 두 명, 그리고 이들이 상호 합의로 정할 또 한 명의 회원으로 구성한다. 처음 두 명의 FIA 회원이 세 번째 회원 지정에 합의하지 못할 경우, 세 번째 회원도 FIA 회장이 지명한다.
- 10.5.4 국제재판소의 결정에 대해서 벌칙을 받은 제조자는 국제스포츠규정과 부속 조항에 나와 있는 조건에 따라서 제조자의 소속 ASN을 통하여, 또는 국제적 벌칙을 요청한 ASN을 통하여 국제항소법원에 항소할 수 있다.
- 10.5.5 제조자가 속한 나라의 ASN이 국제적인 벌칙의 부과를 신청한 ASN일 경우, 그 ASN은 FIA에 항소를 전달하는 것을 거부할 수 없다.

제10.6조 자동차의 광고

- 10.6.1 자동차의 광고는 국제스포츠규정에 나와 있는 조건을 따르는 경우에 한하여 자유다.
- 10.6.2 국제대회에 참가하는 선수는 자동차의 광고가 정치적, 종교적이거나 또는 FIA의 이익에 해로울 수 있는 것을 부착함이 허용되지 않는다.
- 10.6.3.a ASN은 그 관할권 안에서 조직되는 경기에 적용되는 특별 조건을 지정해야 한다.
- 10.6.3.b 경기의 특별규정은 이 특별 조건은 물론 그 경기가 열리는 국가 안에서 효력이 있는 모든 법적 그리고 행정 규정을 언급해야 한다.

제10.7조 허위 광고

- 10.7.1 경기의 결과를 광고하는 어떤 경기 참가자 또는 회사든 언급하는 성과의 정확한 조건, 경기의 범주, 등급 및 그 밖에 특성, 자동차의 특성, 그리고 순위 또는 결과를 정확하게 밝혀야 한다.

- 10.7.2 대중들에게 의심을 불러일으키기 위해서 계획적으로 정보를 생략하거나 덧붙이면 광고의 공개에 책임이 있는 사람은 벌칙을 받을 수 있다.
- 10.7.3 FIA 챔피언십, 컵, 트로피, 챌린지 또는 시리즈의 마지막 경기가 끝나기 전에는 이들 챔피언십, 컵, 트로피, 챌린지 또는 시리즈 결과에 관한 모든 광고에는 다음 문구를 넣어야 한다. “FIA의 공식 결과 발표를 필요로 함.”
- 10.7.4 이러한 규칙은 FIA 챔피언십, 컵, 트로피, 챌린지 또는 시리즈의 한 경기에서 거둔 우승에 대해서도 적용된다.
- 10.7.5 이러한 광고에는 관련된 FIA 챔피언십, 컵, 트로피, 챌린지 또는 시리즈에 대해 특별히 정해져 있는 FIA 로고가 포함되어야 한다.
- 10.7.6 이러한 규칙을 위반하면 FIA는 누구든 광고의 공개에 책임이 있는 경기 참가자, 자동차 제조사, 선수, ASN 또는 회사에게 벌칙을 부과할 수 있다.
- 10.7.7 서로 다른 제조사에서 공급한 부품을 포함한 자동차에 부여하는 이름을 둘러싼 어떠한 항의 또는 분쟁이든 만약 이들 제조사가 모두 같은 나라에 속해 있다면 그 나라의 ASN이, 이들 제조사가 서로 다른 나라에 속해 있다면 FIA가 결정한다.

제11조 오피셜

제11.1조 오피셜의 목록

- 11.1.1 ‘오피셜’이란 다음 사람들로 구성되며 이들은 보조 인원을 둘 수 있다:
 - 11.1.1.a 심사위원
 - 11.1.1.b 레이스 디렉터
 - 11.1.1.c 경기위원장
 - 11.1.1.d 경기 사무국장
 - 11.1.1.e 기록 오피셜
 - 11.1.1.f 기술 오피셜
 - 11.1.1.g 의료 위원장 (임무는 관련 경기규정에서 정의한다)
 - 11.1.1.h 안전 위원장 (임무는 관련 경기규정에서 정의한다)

- 11.1.1.i 트랙 또는 로드 마샬
- 11.1.1.j 플래그 마샬
- 11.1.1.k 결승선 판정관
- 11.1.1.l 사실 판정관
- 11.1.1.m 스타터
- 11.1.1.n 환경 위원장 (임무는 관련 경기규정에서 정의한다)
- 11.1.2 FIA 챔피언십 경기에서는 FIA가 다음 오퍼셜을 지명할 수 있으며, 그 임무는 관련 경기규정에서 정의한다.
 - 11.1.2.a 경기 대표
 - 11.1.2.b 안전 대표
 - 11.1.2.c 의료 대표
 - 11.1.2.d 기술 대표
 - 11.1.2.e 미디어 대표.

제11.2조 지휘감독권

위에 나와 있는 오퍼셜과는 별도로, ASN은 어느 나라에서 열리는지 관계없이 국제스포츠규정이 관할하는 모든 경기에서 정당한 자격을 갖춘 사람들에게 자국민 중 누구든 개별적으로 지휘 및 감독할 권한을 부여할 수 있으며, 필요하다면 경기의 주최자에 대하여 이러한 특혜를 유지할 권한이 있다.

제11.3조 오퍼셜의 조직 구조

- 11.3.1 국제경기에서는 적어도 세 명의 심사위원으로 구성된 심사위원회, 그리고 경기 위원장, 그리고 경기의 결과가 전적으로 또는 부분적으로 시간 기록에 따라 결정될 경우에는 한 명 또는 그보다 많은 기록 오퍼셜이 있어야 한다.
- 11.3.2 심사위원들은 단일체로 직무를 수행하며 특별규정 또는 무엇이든 적용되는 규정에서 명확하게 지정한 위원장의 권한 아래에 있다.

- 11.3.3 심사위원회의 위원장은 특히 대회의 계획, 그리고 합의의 준수를 보장할 책임을 가진다. 또한 심사위원장은 안건을 제기하고 회의록을 작성할 책임을 진다.
- 11.3.4 심사위원회 내 찬반이 갈린 경우, 심사위원장이 최종 결정권을 가진다.
- 11.3.5 다르게 규정되어 있는 경우가 아니라면 심사위원회는 국제스포츠규정에 정의된 경기 기간 동안 업무를 수행하고 있어야 한다.
- 11.3.6 원활한 운영을 보장하기 위하여 경기위원장은 경기 내내 대회 심사위원장과 밀접한 연락을 유지해야 한다.
- 11.3.7 세계 기록 도전에 대해서는, ASN에서 임명한 심사위원 한 명만이 필요하다. 이 심사위원은 심사위원회의 의장과 같은 직무를 수행한다.
- 11.3.8 절대 세계 기록 또는 절대 세계 속도 기록 도전에 대해서는 세 명의 심사위원회가 임명되며 두 명은 FIA가 임명한다. ASN에 의해 심사위원 1명을 제안할 수 있다. FIA에서 심사위원회의 위원장을 지명한다. 심사위원회 분쟁이 발생할 경우는 심사위원장이 최종 결정권을 행사한다.

제11.4조 오피셜의 지명

- 11.4.1 대회 심사위원 중 적어도 한 명은 이 경기를 주최했거나 공인을 내어 준 ASN이 지명해야 한다.
- 11.4.2 다른 오피셜들은 ASN의 승인을 조건으로 주최자가 지명한다.

제11.5조 이익의 충돌

심사위원, 레이스 디렉터, 경기위원장, 기술 오피셜 그리고 사무국장은 경기 결과로부터 직접 또는 간접으로 이익을 얻을 수 있는 거래 또는 산업과 관련이 없어야 한다.

제11.6조 임무의 경계

- 11.6.1 어느 경기에서도 오피셜은 정해진 임무 말고는 어떤 다른 임무도 수행해서는 안된다.

11.6.2 오피셜은 그 임무를 수행하고 있는 어떤 경기에서도 경쟁에 참여할 자격을 가져서는 안 된다.

제11.7조 오피셜의 보수

11.7.1 FIA 또는 ASN이 내린 특별한 결정이 있는 경우를 제외하고는 심사위원은 명예직으로 활동해야 한다.

11.7.2 다른 오피셜은 ASN이 작성한 요율에 따라서 그 서비스에 대한 보수를 받을 수 있다.

제11.8조 심사위원의 임무

11.8.1 심사위원은 어떤 식으로든 경기의 주최에 대한 책임을 지지 않으며, 주최와 연관된 어떠한 운영 임무도 수행해서는 안 된다.

11.8.2 따라서 임무 수행 과정에서 이들은 적용되는 규정을 관할하는 ASN과 FIA를 제외하고는 누구에게도 책임을 지지 않는다.

11.8.3 예외로, ASN이 직접 주최하는 경기에서만, 그 경기의 심사위원들은 주최자의 임무를 겸할 수 있다.

11.8.4 FIA 챔피언십 이벤트를 제외하고는 심사위원은 대회가 끝난 뒤에 경기 심사 보고서에 서명하고 이를 가능한 곧바로 ASN에 보내야 한다. 이 보고서에는 각 경기의 결과와 제기된 모든 항의의 자세한 내용, 심사위원회에서 결정한 자격 상실 처분, 그리고 출장 정지 또는 제외 처분이 필요할 수도 있는 결정에 대해서는 이에 대한 권고 사항을 포함한다.

11.8.5 여러 경기로 구성된 경기에서는 각 경기마다 대회 심사위원을 별개로 둘 수 있다.

11.8.6 같은 경기를 위해 임명된 여러 심사위원들이 내린 결정에서 상충되는 점이 있을 경우, 다음 순서대로 우선권을 가진다.

- 1) FIA 챔피언십 경기
- 2) FIA 컵, 트로피, 챌린지 또는 시리즈 경기
- 3) 국제 시리즈 경기

- 4) 국내 챔피언십 경기
- 5) 국내 컵, 트로피, 챌린지 또는 시리즈 경기

제11.9조 심사위원의 권한

- 11.9.1** 심사위원은 FIA 적절한 국제스포츠규정(ISC) 그리고 국내 및 특별규정과 공식 프로그램의 시행에 대한 최고의 권한을 가지며, 제11.9.3.t조 와 제14.1조 규정의 조건으로 경기 체제 내에서 지명되어야 한다.
- 11.9.2.a** 이들은 경기 동안에 제기되는 모든 주장에 대한 결정을 내리며 이 결정은 국제스포츠규정에서 정한 항소권의 대상이 된다.
- 11.9.2.b** 심사위원은 규정에서 적용될 수 있는 모든 위반 사항이 경기의 범위 밖에서 발생될 시 이에 대한 판결을 내릴 수 있으며, 이는 해당 경기에서의 위반 사항이 즉시 발견 될 경우에 가능하다.
- 11.9.3** 이들의 임무는 다음과 같다.
 - 11.9.3.a** 규정 위반이 벌어졌을 때 부과할 벌칙을 결정한다.
 - 11.9.3.b** 특별규정을 개정할 수 있다.
 - 11.9.3.c** 히트제인 경우에는 히트의 구성 또는 수를 바꿀 수 있다.
 - 11.9.3.d** 동물이 발생한 경우에는 새로운 출발을 허가할 수 있다.
 - 11.9.3.e** 사실 판정관이 내놓은 정정 처분을 받아들이거나 거부할 수 있다.
심사위원들은 사실 판정을 하여 기각할 수 있다.
 - 11.9.3.f** 벌칙 또는 벌금을 부과할 수 있다.
 - 11.9.3.g** 실격 처분을 선언할 수 있다.
 - 11.9.3.h** 순위를 바꿀 수 있다.
 - 11.9.3.i** 위험하다고 간주하거나 경기위원장이 위험하다고 보고한 어떤 차량 또는 어떤 선수이든 경기 참가를 금지시킬 수 있다.
 - 11.9.3.j** 참가할 자격이 없거나 부당 행위 또는 부정 행위를 한 것으로 간주된, 또는 경기위원장이나 조직위원회가 그와 같이 보고한 어떤 경기 참가자 또는 선수가

든 한 경기에서 또는 전체 경기 동안 제외시킬 수 있다.

- 11.9.3.k 책임을 맡은 오피셜의 지시에 따르기를 거부한 어떤 경기 참가자 또는 선수이든 지정 장소에서 떠나도록 명령할 수 있다.
- 11.9.3.l 불가항력적인 상황 또는 심각한 안전에 관한 근거가 있을 경우 경기를 연기시킬 수 있다.
- 11.9.3.m 경기위원장 또는 주최자가 안전을 위해서 요청할 경우 공식 프로그램을 변경할 수 있다.
- 11.9.3.n 심사위원 가운데 한 명 또는 여러 명이 결석할 경우, 특히 심사위원 세 명의 참석이 필수인 경우에는 한 명, 또는 필요하다면 여러 명을 임명할 수 있다.
- 11.9.3.o 경기의 일부 또는 전부, 일시적 또는 완전히 중단시키기 위한 결정을 내릴 수 있다.
- 11.9.3.p 최종 순위와 결과를 발표할 수 있다.
- 11.9.3.q 기술 점검을 수행하도록 명령할 수 있다.
- 11.9.3.r FIA(또는 ASN)의 요청에 따라, 검사할 드라이버 수를 정하여, 규정에 의한 음주 검사를 시행할 수 있다.
- 11.9.3.s 레이스 디렉터가 직무를 맡고 있는 챔피언십, 컵, 트로피, 챌린지 그리고 시리즈에 대해서는 레이스 디렉터가 제출한 문제에 대해서 위에서 언급한 제재 조치를 내릴 수 있다.
- 11.9.3.t 어떤 이유로든 경기 뒤에 결정을 내려야 할 경우, 심사위원들은 그 권한을 같은 챔피언십, 컵, 트로피, 챌린지 또는 시리즈의 후속 심사위원회에 위임하거나, 대안으로는 권한 위임을 목적으로 구성되며 원래의 심사위원회를 선택하는 책임을 맡았던 주체가 선택한 심사위원회에게 위임할 수 있다. 국내 심사위원이 심사위원회의 일부일 경우, 원래의 심사위원을 임명했던 ASN은 후속 개최지에 심사위원 한 명을 보내거나 국내 심사위원의 권한을 후속 심사위원회에 위임할 수 있다.
- 11.9.3.u 심사위원회는 판정을 위해 비디오 또는 전자 시스템을 이용할 수 있다.
- 11.9.4 모든 순위 및 결과 뿐만 아니라 모든 결정들은 오피셜들에 의해 발표되어야 하며, 공식 시간과 함께 공식 게시판에 발표되어야 하며 디지털 게시판 또한 공식 시간이 함께 공지되어야 한다.

결정문, 순위 또는 기타 공식 문서들이 디지털 게시판이나 주최자 웹 사이트에 게시된 경우에도 공식 게시판에 게시된 것처럼 유지되어야 한다.

제11.10조 레이스 디렉터의 임무 (서킷 레이스에서만 적용)

- 11.10.1** 레이스 디렉터는 각 챔피언십, 컵, 트로피, 챌린지 또는 시리즈의 기간 동안 임명될 수 있다.
- 11.10.2** 경기위원장은 언제나 레이스 디렉터와 협의하며 업무를 수행하도록 한다.
- 11.10.3** 레이스 디렉터는 다음 사항들에 대해 우선권을 가지도록 하며 경기위원장은 레이스 디렉터의 동의가 표명된 지시를 내릴 수 있도록 한다.
 - 11.10.3.a** 일정표에 맞는 연습주행과 예선의 통제, 일정표의 변경 (국제스포츠규정과 경기규정에 따라 심사위원회 제출이 필요할 경우)
 - 11.10.3.b** 국제스포츠규정과 경기규정에 따라 차량을 멈추게 함 또는 정지.
 - 11.10.3.c** 경기 진행에 재시작 절차가 동반되는 위험이 판단될 경우, 규정에 따라 연습주행 또는 레이스 중단.
 - 11.10.3.d** 시작 절차.
 - 11.10.3.e** 세이프티 카의 사용.
- 11.10.4** 만약 위의 규정과 다른 임무와 책임이 필요한 업무가 필요할 경우, 이러한 사항들은 관련 경기규정에 명시될 것이다.

제11.11조 경기위원장의 임무

- 11.11.1** 경기위원장은 경기 사무국장을 겸할 수 있으며 다양한 보조 인력을 둘 수 있다.
- 11.11.2** 여러 경기로 구성된 대회에서는 각 경기마다 경기위원장을 별개로 둘 수 있다.
- 11.11.3** 경기위원장은 적용되는 규정에 따라서 경기를 지휘한다.
- 11.11.4** 특히, 적절한 경우에는 레이스 디렉터와 협력하여 다음 직무를 수행해야 한다.
 - 11.11.4.a** 경기 행사의 치안을 유지하며 공공 안전에 대해서 더욱 직접적인 책임을 가진 군 및 경찰 당국과 함께 총괄적으로 질서를 유지해야 한다.

- 11.11.4.b 모든 오피셜이 각자의 포스트에 있도록 보장해야 한다.
- 11.11.4.c 모든 오피셜이 임무 수행에 필요한 정보를 제공받을 수 있도록 보장해야 한다.
- 11.11.4.d 경기 참가 팀과 이들의 자동차를 통제하며 자격 상실, 출장 정지, 또는 제외된 경기 참가 팀 또는 선수가 자격이 없는 경기에 참가하는 것을 막아야 한다.
- 11.11.4.e 각 자동차, 그리고 필요하다면 각 경기 참가자가 공식 프로그램에 따라서 올바른 식별 번호를 붙이도록 보장해야 한다.
- 11.11.4.f 각 자동차를 그 범주와 등급에서 요구하는 올바른 선수와 마샬이 운전하도록 보장해야 한다.
- 11.11.4.g 자동차가 올바른 순서로 출발선까지 오도록 해야 하며 필요한 경우에는 출발 신호를 낸다.
- 11.11.4.h 공식 프로그램 변경, 또는 경기 참가자의 규정 위반, 또는 항의에 대한 어떤 제안이든 심사위원회에 전달한다.
- 11.11.4.i 항의 접수 시 이에 대한 필요한 조치를 할 심사위원회에 즉시 전달해야 한다.
- 11.11.4.j 기록 오피셜, 기술 오피셜, 트랙 또는 로드 마샬로부터 보고서와 함께 결과의 결정을 위해서 필요할 수 있는 다른 공식 정보를 수집해야 한다.
- 11.11.4.k 책임이 있는 경기에 관해서는 심사위원회의 결과 보고서를 위한 데이터를 준비하도록 이벤트 사무국장에게 준비시키거나 요청해야 한다.
- 11.11.4.l 국제경기에서는 도덕현장을 준수하지 않은 것으로 FIA에서 결정을 내린 어떤 사람이든 보호 구역에 드나들 수 없도록 보호 구역 출입을 지휘 감독해야 한다.

제11.12조 경기 사무국장의 임무

- 11.12.1 경기 사무국장은 경기의 조직, 그리고 이에 관련되어 필요한 모든 발표를 책임지며, 경기 참가자와 선수에 관련된 모든 문서의 검사를 맡는다.
- 11.12.2 경기 사무국장은 다양한 오피셜들이 자신들의 임무를 숙지하고 필요한 장비를 제공받을 수 있도록 보장해야 한다.
- 11.12.3 필요하다면 경기 사무국장은 각 경기에 대한 결과 보고서를 준비하도록 경기 위원장에게 재청할 수 있다.

제11.13조 기록 오피셜의 임무

기록 오피셜의 주된 임무는 다음과 같다.

- 11.13.1 경기 시작 때에 경기위원장에게 보고서를 제출하며 경기위원장은 이들에게 필요한 지시를 내린다.
- 11.13.2 경기위원장이 지시를 내릴 때마다 경기를 시작 시킨다.
- 11.13.3 ASN이 승인한 장치만을 써서 시간을 측정하며, 기록 도전을 목적으로 할 때에는 FIA가 승인하고 1000분의 1초 정밀도의 시간 측정값을 얻을 수 있는 장비여야 한다.
- 11.13.4 각 경기 차량이 코스를 완전히 주행했을 때 측정된 시간을 발표해야 한다.
- 11.13.5 각자의 책임에 따라서 보고서를 준비하며 이에 서명하고 경기위원장에게 보고서와 함께 모든 필요한 서류를 전달해야 한다.
- 11.13.6 요청이 있을 때에는 원본 시간 기록표를 심사위원회와 ASN에 전달해야 한다.
- 11.13.7 심사위원회 그리고 경기위원회가 지시한 경우가 아니라면 이들을 제외하고는 어떤 시간 기록 또는 결과 든 알려주어서는 안 된다.

제11.14조 기술 오피셜의 임무

- 11.14.1 기술 오피셜은 자동차의 모든 검사를 맡으며, 보조 인력에게 임무를 위임할 수 있다.
- 11.14.2 이들은 다음 사항을 지켜야 한다.
 - 11.14.2.a 해당 스포팅 규정에 명시된 경우를 제외하고, 경기 전에는 ASN이나 조직위원회의 요청이 있을 경우, 경기 도중에는 경기위원장 그리고/또는 심사위원회의 요청이 있을 경우 검사를 수행한다.
 - 11.14.2.b ASN에서 지정 또는 승인할 수 있는 검사 장비만을 쓴다.
 - 11.14.2.c 어떤 공식 정보 든 ASN, 조직위원회, 심사위원회 그리고 경기위원회를 제외하면 어떤 사람에게도 알려주어서는 안 된다.
 - 11.14.2.d 자신의 책임으로 보고서를 준비하며 이에 서명하고, 위에 언급한 지휘권자 중 이를 작성하도록 지시한 사람에게 전달한다.

제11.15조 트랙 또는 로드 마샬과 플래그 마샬의 임무

- 11.15.1 트랙 또는 로드 마샬은 코스를 따라서 설치된, 조직위원회가 배치한 자신의 포스트에 상주해야 한다.
- 11.15.2 경기가 시작하는 즉시 각 트랙 또는 로드 마샬은 경기위원장의 통제 아래에 놓이며 자신이 책임을 맡은 부분 안에서 발생한 모든 사건 또는 사고를 어떤 처리 수단으로든 (전화, 신호, 배달 그 밖에) 즉시 경기위원장에게 보고해야 한다.
- 11.15.3 플래그 마샬은 특별히 깃발 신호를 맡는다(국제스포츠규정 부칙 H 참조). 이들은 트랙 또는 로드 마샬을 겸할 수 있다.
- 11.15.4 트랙 또는 로드 마샬은 자신이 기록한 사건 또는 사고에 관한 서면 보고서를 경기위원장에게 제출해야 한다.

제11.16조 사실 판정관의 임무

11.16.1 스타터 오피셜

- 11.16.1.a 레이스의 조직위원회에서 레이스 출발 감시를 위해서 한 명 또는 여러 명의 판정관을 임명할 수 있다.
- 11.16.1.b 스타터 오피셜은 어떤 부정 출발이든 일어난 것으로 보이면 경기위원장에게 즉시 알린다.

11.16.2 피니쉬 오피셜

차량이 결승선을 통과한 순서에 관한 결정을 내려야 하는 경기에서는 이러한 결정을 내릴 피니쉬 오피셜이 임명되어야 한다.

11.16.3 기타 판정관

특정한 선에 닿거나 이를 넘었는지 여부에 따른, 또는 경기의 특별규정 또는 무엇이든 적용되는 규정에서 정한 그 밖에 사실에 따른 결정이 내려져야 하는 경기에서는 이러한 결정 가운데 하나 또는 여러 개에 대한 책임을 맡은 한 명 또는 여러 명의 사실 판정관을 주최자가 제안하고 심사위원회가 승인해야 한다.

11.16.4 보조 판정관

위 판정관 각각은 이들을 지원하거나, 절대적인 필요성이 있을 때에는 이들을

대체하기 위해 임명된 보조 판정관을 둘 수 있으나, 이들 사이에 의견 차이가 있을 때에는 사실 판정관 자신의 결정이 최종 결정이 된다.

11.16.5 오심

판정관이 자신이 오심을 했다고 생각한다면 이를 바로잡을 수 있으나, 심사위원이 이를 받아들이는 경우에 한정한다.

11.16.6 판정되어야 할 사실

경기에 적용되는 규정에서 사실 판정관이 판정해야 할 사실을 지정해야 한다.

11.16.7 사실 판정관은 그 이름이 공식 게시판에 게시되어야 한다.

제12조 벌칙

제12.1조 규정 위반

12.1.1 앞에서 규정한 어떤 반칙이든 그에 더해서 다음의 반칙 가운데 무엇이든 이 규칙에 대한 위반으로 간주한다.

12.1.1.a 경기에 관한 오피셜 직무를 수행하는 모든 사람, 또는 경기에 어떤 식으로든 고용된 모든 사람에게 직접 또는 간접으로 뇌물을 주거나 뇌물을 주려는 모든 시도, 또는 이들 오피셜이나 피고용인이 뇌물을 받거나 요구하는 행위.

12.1.1.b 어떤 경기에 참가 자격이 없는 자동차가 참가 또는 참가 신청을 하려는 모든 행위.

12.1.1.c 어느 경기 참가자든 그의 이익을 침해하거나 모터스포츠 전체의 이익을 침해하는 모든 부정 행위 또는 행동.

12.1.1.d FIA, ASN의 목적에 반하거나 어긋나는 모든 시도.

12.1.1.e FIA, ASN 결정에 대한 모든 거부 또는 불이행.

12.1.1.f 도덕적 침해, 또는 FIA, ASN, 그 기구 및 회원, 또는 경영진에게 해를 입히는 원인이 되는 모든 말, 행위 또는 글

12.1.1.g 조사에 협조하지 않는 모든 행위.

12.1.1.h 무엇이든 안전하지 않은 행동 또는 정당한 조치를 하지 않은 결과로 벌어진 모든 안전하지 않은 상황.

- 12.1.1.i 안전 그리고 경기의 질서 있는 진행을 위한 관련 오피셜의 지시를 따르지 않는 행위.
- 12.1.1.j FIA 서킷 주행 규칙(국제스포츠규정 부칙 L)을 따르지 않는 행위.
- 12.1.2 다르게 명시되어 있지 않다면 반칙 또는 위반은 고의든 과실이든 처벌을 받을 수 있다.
- 12.1.3 반칙 또는 위반을 저지르려는 시도 역시 처벌을 받을 수 있다.
- 12.1.4 반칙 또는 위반에 가담한 개인 또는 단체는 주동자든 공범이든 역시 처벌을 받을 수 있다.
- 12.1.5 위반에 대한 공소시효는 5년이다
- 12.1.5.a 시효는 다음을 기준으로 계산된다.
- 12.1.5.a.i 반칙 또는 위반을 저지른 날로부터.
- 12.1.5.a.ii 연속된 또는 반복된 반칙 또는 위반을 한 경우에는 마지막 행동을 한 날로부터
- 12.1.5.a.iii 반칙 또는 위반이 지속적인 경우에는 이를 중단한 날로부터.
- 12.1.5.b 그러나 모든 경우에 대하여 반칙 또는 위반을 심사위원회 또는 FIA의 검찰기구가 모르게 숨겨왔다면 시효는 반칙 또는 위반 사실을 심사위원회 또는 FIA의 검찰기구가 알게 된 날로부터 시작된다.
- 12.1.5.c FIA의 재판 및 징계 규칙 제2장에 나와 있는 기소 또는 조사활동이 있으면 시효는 중지된다.

제12.2조 벌칙

- 12.2.1 국제스포츠규정, 국내규정 또는 그 부칙, 또는 특별규정에 대해서 주최자, 오피셜, 경기 참가자, 선수, 출전자, 다른 라이선스 보유자, 또는 다른 사람 또는 조직이 무엇이든 위반을 한 경우에는 벌칙 또는 벌금 처분을 받는다.
- 12.2.2 벌칙 또는 벌금은 다음 조항에서 정한 대로 대회 심사위원회나 ASN이 부과한다.
- 12.2.3 경기에 참여하는 경기 참가자가 일으킨 안전(음주검사에 적용되는 규정 위반), 도덕 기준, 또는 부정 참가에 관련된 문제에 대한 심사위원회의 결정은 항의 여부에 관계없이 즉시 구속력을 가지며, 같은 경기 기간 중에 추가 위반을 저지르면 같은 참가자를 자격 상실 시키는 사유가 된다.

- 12.2.3.a 심사위원회의 결정은 위에 언급한 문제에 대해 정확한 근거를 언급해야 한다.
- 12.2.3.b 그러나 보호 조치의 일환으로서, 위에서 정한 경우를 제외하고는, 특히 이후 경기의 참가에 영향을 주는 어떠한 핸디캡 규칙이든 그 적용을 결정할 때에는 경기 참가자가 항의를 하면 벌칙은 유예된다.
- 12.2.3.c 항소에 따른 유예의 효과는 그 경기 참가자와 선수가 시상식 또는 포디엄 행사에 참석할 수 있도록 허용하지는 않으며 경기의 공식 순위에서도 벌칙을 적용한 결과로 얻게 되는 순위가 아닌 다른 순위로 표시될 수 있도록 허용하지도 않는다. 항소재판소에 제출된 항소에서 승소한 경우, 시간 경과로 불가능한 경우가 아니라면 경기 참가자와 선수의 권한은 회복된다.
- 12.2.4 해당되는 스포팅 규정에서 명확하게 명시한 특정한 벌칙과 함께 부과된 드라이브 스루 또는 피트 레인 정차 벌칙은 항의를 허용하지 않는다.
- 12.2.5 도핑 방지 관련 문제에 대해서는 국제스포츠규정 부칙 A에 나와 있는 반도핑 규정에서 언급한 제재는 FIA 반도핑 징계위원회의 권한에 속한다.
- 12.2.6 이 조항, 그리고 이후 조항들과 관계 없이, FIA의 검찰기구는 FIA 옵서버의 제안과 보고, FIA가 선임한 이벤트의 국제 심사위원 두 명의 공동 보고서, 또는 FIA재판 및 징계 규칙에 따른 자체 발의로, 앞서 언급한 당사자들 가운데 어느 하나에 대해서든 이벤트의 심사위원회가 발표한 벌칙을 대신해서 하나 또는 그보다 많은 벌칙을 부과하기 위해 문제를 국제재판소에 회부할 수 있다.
- 12.2.6.a 국제재판소 회부에 따르는 과정은 FIA 재판 및 징계 규칙에 설명되어 있다.
- 12.2.6.b 국제재판소가 제재 조치를 결정하면 이에 대한 항소를 국제 항소재판소에 제기할 수 있으며 관련된 ASN은 관련 당사자를 대신한 항소 제기를 거부할 수 없다.

제12.3조 벌칙의 범위

- 12.3.1 부과될 수 있는 벌칙은 다음과 같다:
 - 12.3.1.a 경고
 - 12.3.1.b 벌금
 - 12.3.1.c 공익 업무 수행 의무

- 12.3.1.d 선수의 예선 랩 기록 삭제 (하나 또는 여러 개)
- 12.3.1.e 그리드 순위 강등
- 12.3.1.f 선수에게 레이스를 피트 레인에서 출발하도록 강제
- 12.3.1.g 시간 벌칙 또는 벌칙 랩
- 12.3.1.h 경기 참가자의 순위 강등
- 12.3.1.i 드라이브스루 페널티
- 12.3.1.j 스톱 앤 고
- 12.3.1.k 자격 상실
- 12.3.1.l 출장 정지
- 12.3.1.m 제외.
- 12.3.2 시간 벌칙은 분 그리고/또는 초로 표현되는 벌칙을 뜻한다.
- 12.3.3 벌칙은 같은 챔피언십, 컵, 트로피, 챌린지 또는 시즌의 후속 경기에 적용될 수 있다.
- 12.3.4 증거를 검토한 후 조사를 진행하고 나서 위 벌칙 가운데 한 가지만을 적용할 수 있으며, 마지막 세 가지 중에 하나를 적용할 경우에는 변론 기회를 주기 위해서 관련 당사자를 소환해야 한다.
- 12.3.5 모든 FIA 챔피언십, 컵, 챌린지, 트로피, 시리즈에서 심사위원회는 경기 참가자 또는 선수에게 다음과 같은 벌칙을 부과할 수 있다 : 하나 또는 그보다 많은 경기에 대한 출장 정지, 벌금, 포인트 몰수.
- 12.3.5.a 예외적인 상황을 제외하고는 선수와 경기 참가 팀의 포인트를 별개로 몰수할 수는 없다.
- 12.3.5.b 해당되는 경우에는 이들 벌칙은 집행이 누적 또는 유예될 수 있다.
- 12.3.6 국제재판소는 또한 FIA 또는 FIA를 대표하는 주체가 직접 또는 간접으로 조직하는, 또는 FIA의 규정과 결정의 대상이 되는 경기, 이벤트, 또는 챔피언십에 직접 또는 간접으로 참가하거나 직무를 수행하는 것을 직접 금지시킬 수 있다.

제12.4조 벌금

- 12.4.1 어떤 규정이든 또는 경기 오피셜의 어떤 지시든 이를 거부하는 경기 참가자는 물론 선수, 관련자, 탑승자 또는 주최자(12.2.1항에 언급된)에게도 벌금을 부과할 수 있다.
- 12.4.2 벌금 부과는 ASN 또는 경기 심사위원회에서 명령할 수 있다.
- 12.4.3 심사위원회에서 이러한 벌금을 부과했다면 해마다 FIA에서 정하는 특정한 액수를 넘어서는 안 된다.

제12.5조 대회 심사위원회가 부과할 수 있는 최대 벌금

심사위원회 또는 FIA 공식 공고를 통해 발표되는 추가 통지가 있을 때까지, 부과될 수 있는 최대 벌금은 250,000€(이십오만 유로)다.

제12.6조 벌금 납부에 대한 책임

경기 참가 팀은 그의 소속 선수, 스태프, 탑승자, 그밖에 다른 사람들에게 부과된 벌금을 납부할 책임을 진다.

제12.7조 벌금 납부 기한

- 12.7.1 벌금은 통보를 받은 지 48시간 안에 전자 결제 수단을 포함한 어떤 지불 방식으로든 납부해야 한다.
- 12.7.2 벌금 납부를 지연하면 벌금을 내지 않은 기간 동안 출장 정지 처분이 따른다.
- 12.7.3 FIA 챔피언십, 컵, 챌린지, 트로피 또는 시리즈 경기에 부과되는 벌금은 다음과 같이 납부되어야 한다.

경기 동안 발생한 벌금	납부처
FIA 챔피언십, 컵, 챌린지, 트로피 또는 시리즈 경기	FIA
국제 시리즈 경기	국제 시리즈의 모국(Parent) ASN
여러 나라의 영토에서 개최되는 경기	국제 스포츠 캘린더에 등재된 ASN
지역 챔피언십 경기	지역 경기를 조직한 ASN
자국 챔피언십 경기	자국 챔피언십을 조직한 ASN
자국 경기	자국 챔피언십을 조직한 ASN

12.7.4 FIA 챔피언십, 컵, 챌린지, 트로피 그리고 시리즈 경기 도중에 부과된 벌금은 FIA에 내야 한다. 국내 챔피언십, 컵, 챌린지, 트로피 그리고 시리즈 경기 도중에 부과된 벌금은 모두 ASN에 내야 한다.

제12.8조 자격 상실

12.8.1 대회 심사위원회는 참가 자격 상실 처분을 내릴 수 있다.

12.8.2 경기 전체에 대한 자격 상실 처분을 받으면 참가비는 몰수되어 주최자에게 귀속된다.

제12.9조 출장 정지

12.9.1 국제스포츠규정과 FIA 재판 및 징계 규칙에 따른 처분에 더해서 ASN은 출장 정지 처분도 내릴 수 있으며 이는 심각한 위반에 한정한다.

12.9.2 출장 정지 처분을 받으면 효력이 있는 기간 동안, 이 처분이 국내인지 국제인지에 따라서 ASN의 관할 영토 또는 FIA의 관할권이 인정되는 모든 나라의 영토 안에서 개최되는 어떤 경기에서든, 어떤 지위로도 참가할 권리를 잃게 된다.

12.9.3 출장 정지 처분은 또한 그 정지 기간 동안 열리는 어떤 경기에 대해서든 이전에 얻은 참가 자격을 무효로 만들며 이러한 참가 신청을 위해서 지불한 비용은 몰수된다.

제12.10조 잠정 정지

- 12.10.1 FIA가 후원하여 주최하는 경기에서 참가자를 보호할 필요가 있을 경우, 공공 질서 또는 모터스포츠의 이익을 이유로, 국제 재판소는 FIA 회장의 요청에 따라서 FIA가 조직한 레이스, 경기, 또는 다른 이벤트의 틀 안에서 특히 FIA가 발급한 공인 라이선스 또는 승인을 잠정 정지할 수 있다. 이러한 조치는 3개월을 넘길 수 없으며 한 번 갱신할 수 있다.
- 12.10.2 모든 잠정 정지 처분은 FIA 재판 및 징계 규칙에 따라서 내려져야 한다.
- 12.10.3 공인, 라이선스, 승인을 잠정적으로 정지당한 사람은 이러한 정지 조치를 회피할 수 있는 모든 행동을 삼가해야 한다.

제12.11조 라이선스의 취소

12.11.1 국내 출장 정지

- 12.11.1.a 국내에서 출장 정지 처분을 받은 경기 참가팀 또는 선수는 ASN에 라이선스를 반납해야 하며, ASN은 다음과 같은 문구가 있는 압인을 찍는 방법으로 명확하게 표시해야 한다. “...(국가명)에서는 유효하지 않음.”

- 12.11.1.b 출장 정지 기간이 만료되면 압인이 찍힌 라이선스는 새 라이선스로 교환 된다.

12.11.2 국제 출장 정지

국제적으로 출장 정지 처분을 당한 경기 참가자 또는 선수는 ASN에 라이선스를 반납해야 하며 정지 기간이 만료될 때까지는 돌려주지 않는다.

- 12.11.3 위 두 가지 경우에 대해서 ASN에 대한 라이선스 반납이 지체되는 기간만큼 정지기간에 추가된다.

제12.12조 출장 정지의 효력

- 12.12.1 ASN이 내린 자격 정지 처분은 그 ASN의 영토 안에서만 적용된다.
- 12.12.2 그러나 ASN에서 해당 라이선스 보유자(참가자, 선수, 오피셜, 주최자 등)의 명백한 규정 위반에 의한 자격 정지 처분을 국제적으로 인정해 주기를 원할 경우, 지체 없이 그 뜻을 FIA 사무국에 통보해야 하며 FIA 사무국은 모든 ASN에 이

사실을 통보한다. 자격 정지 처분은 각 ASN이 곧바로 인지해야 하며, 그 결과에 따른 규제가 효력을 발휘한다.

- 12.12.3** ASN에게 인정을 받은 이러한 자격 정지는 www.fia.com 웹사이트 그리고/또는 공식 공고에 게시된다.

제12.13조 제외

- 12.13.1** FIA 재판 및 징계 규칙에서 정한 경우를 제외하고는, 제외 처분은 ASN에서 내릴 수 있으며, 예외적으로 심각한 위반에 한정한다.
- 12.13.2** 제외는 언제나 국제적으로 적용된다. 이는 모든 ASN에게 통보되며 국제 자격 정지 조건에 따라서 등록된다.

제12.14조 국제 스포츠 기구에 대한 벌칙 통보

- 12.14.1** 국제적으로 적용되는 출장 정지와 제외는 FIA가 부과한 벌칙을 적용하도록 호혜주의를 기반으로 합의한, FIA가 지정한 국제 스포츠 기구들에게 통보된다.
- 12.14.2** 이들 기구로부터 FIA에 통보된 모든 출장 정지와 제외 처분은 FIA에서 그와 같은 범위로 시행한다.

제12.15조 출장 정지 또는 제외 이유 언급

ASN은 출장 정지 또는 제외의 대상자에게, 또 FIA 사무국에 이 사실에 대해 통보 할 때 이러한 처벌을 내리는 이유를 꼭 알려야 한다.

제12.16조 자동차의 출장 정지 또는 제외

특정한 자동차 또는 자동차 모델에 대한 출장 정지 또는 제외 처분을 내릴 수 있다.

제12.17조 포상의 상실

대회 도중 자격 상실, 출장 정지, 또는 제외를 당한 경기 참가자는 해당 경기에서 수여되는 어떤 상도 받을 자격을 잃는다.

제12.18조 순위와 포상의 수정

경기 참가자의 경기 기간 동안에 자격 상실, 출장 정지 또는 자격 상실이 된 경우, 경기심사위원회는 그 결과로 수정되는 순위와 포상을 발표하며, 다음 순위 경기 참가자의 순위를 올릴지 여부를 결정한다.

제12.19조 벌칙의 발표

12.19.1 FIA 또는 ASN은 사람, 자동차, 또는 자동차 모델에게 벌칙이 부과되었다는 사실을 명시하는 공고문을 만들거나 발표할 권리가 있다.

12.19.2 어떤 결정이든 이에 대해 항소할 권한을 침해하지 않는 선에서, 이러한 공고문에 언급된 사람은 FIA, ASN 또는 해당 공고문을 발표한 누구를 상대로도 법적 조치를 제기할 권한이 없다.

제12.20조 처분의 감면

ASN은 스스로 결정한 조건에 따라서 아직 만료되지 않은 제외 기간을 감면하거나 자격 취소를 해제할 권한을 갖는다. 단, 원래의 벌칙을 ASN이 부과했을 경우에 한정한다.

제13조 항의

제13.1조 항의를 할 권리

13.1.1 항의를 할 권리는 경기 참가자에게만 있다.

13.1.2 여러 경기 참가자가 공동으로 항의를 할 수 없다.

13.1.3 하나가 넘는 동료 경기 참가자들에 대해 항의를 제기하고자 하는 경기 참가자는 관련 행위에 연루된 경기 참가자들의 수만큼 항의를 제기해야 한다.

제13.2조 항의의 대상

13.2.1 항의를 제기할 수 있는 대상

- 경기 참가자 또는 선수

- 코스의 길이
- 핸디캡
- 히트 또는 결승의 구성
- 경기 중 발생하는 오류 또는 부정, 또는 규정 위반
- 차량 규정을 준수하지 않은 의심되는 사항
- 경기 종료 후 순위

제13.3조 항의 시간 제한

항의	시간 제한
경기 참가자 또는 선수 코스의 길이	차량 공식 검차가 끝난 시간으로부터 늦어도 2시간 전까지
핸디캡	경기 시작 1시간 전까지 또는 스포팅 규정 또는 특별규정에 정의된 규정 적용
히트 또는 결승의 구성	스포츠팅 규정 또는 특별규정에 명시되어 있지 않는 한 히트 또는 결승 구성 발표 후 30분 전까지
경기 중 발생하는 의심되는 오류나 부정, 경기 규정 위반	심사위원회에서 30분 이내에 항의가 불가능하다고 판단하거나, 스포츠 규정 또는 특별 규정에서 별도로 명시되어 있는 것을 제외하고 잠정 결과 발표 후 30분 이내
차량 규정 위반에 대한 의심되는 항의	
경기 종료 후 확정된 결과	

제13.4조 항의의 제출

13.4.1 항의는 서면으로 명확하게 작성되어야 한다.

- 관련 규정들
- 항의 당사자의 관련 내용
- 항의 대상과 발생 시간, 장소

여러 참가자들과 관계된 경우, 각 참가자에 대한 별도의 항의서를 제출해야 한다. 동일한 드라이버가 여러 차량들과 관련되어 있는 경우, 각각의 차량에 대하여 별도의 항의서를 제출하여야 한다.

13.4.2 각 항의는 보증금과 함께 제출되어야 하며, 보증금 액수는 그 나라의 ASN에서 매년 결정한다.

- 인터내셔널 시리즈 주최 ASN
 - 내셔널 챔피언십 주최자 ASN, 만약 ISC 2.4.4.c 따라 조직된 경기
 - FIA에 의한 특정된 챔피언십, 컵, 트로피, 챌린지 또는 시리즈, 그리고 경기 스포팅 규정 또는 부칙에 의한 경기
- 이 보증금은 항의가 인정되었을 때에만 반환된다.

제13.5조 항의를 제출할 곳

13.5.1 경기에서 발생한 항의는 심사위원장에게 제출되어야 한다. (ASN 규정에 의해 경기 사무국에서 접수가 가능하다.)

13.5.2 만약 항의가 있다면 경기위원장 또는 그 보조위원에게 항의 정보가 전달되어야 한다. 경기위원장 또는 그 보조원이 부재시에는 항의는 심사위원장에게 전달되어야 한다.

13.5.3 차량 검차가 주최자의 국적과 다른 나라에서 수행될 때에는 그 다른 나라 ASN의 오피셜 중 누구든 항의를 접수 받아 필요하다면 타당한 의견과 함께 최대한 빨리 심사위원회에 전달할 권리가 있다.

13.5.4 항의 접수는 서면으로 접수되어야 하고, 접수 시간이 명시되어야 한다.

제13.6조 심리

13.6.1 항의가 제출되고 나면 항의를 제기한 사람 그리고 항의에 관련된 모든 당사자를 상대로 한 심리가 최대한 빨리 열려야 한다.

13.6.2 관련 당사자들은 심리에 참석하도록 소환되며, 증인을 동반할 수도 있다.

13.6.3 대회 심사위원회는 관련된 모든 당사자들이 개별적으로 소환 통보를 받도록 보장해야 한다.

13.6.4 관련 당사자 또는 이들의 증인 가운데 누구든 없을 경우에는 결석 상태에서 결정이 내려질 수 있다.

13.6.5 관련 당사자들의 심리 뒤에 곧바로 결정이 내려지지 않을 때에는 그 결정을 받을 시간과 장소를 통보 해야 한다.

제13.7조 인정되지 않는 항의

13.7.1 직무 수행 중인 오피셜이 판정한 사실에 대한 항의는 받아들여지지 않는다.

13.7.2 이 판정은 심사위원회에서 번복하지 않는 한은 최종이지만, 판정 만으로 순위가 결정되어서는 안 된다. 선수가 어떤 조건에서 코스를 완주했는지는 고려하고 있지 않기 때문이다.

13.7.3 1명 이상의 경기 참가자를 상대로 한 한번의 항의는 받아들여지지 않는다.

13.7.4 여러 경기 참가자가 공동으로 제기한 항의는 받아들여지지 않는다.

제13.8조 포상과 시상 발표

13.8.1 항의 제기 대상이 된 경기 참가자가 획득한 포상은 그 항의에 대한 결정이 내려질 때까지는 보류되어야 한다.

13.8.2 더 나아가, 그 결과가 경기의 순위를 바꿀 수 있는 항의가 제기된 경우에는 주 최자는 잠정 순위만을 발표할 수 있으며 모든 포상은 그 항의(항소를 포함하여)에 관한 최종 결정이 내려질 때까지는 보류된다.

13.8.3 그러나 항의가 순위의 일부에만 영향을 줄 수 있을 때에는 항의에 영향을 받지 않는 부분은 확정적으로 발표될 수 있으며, 그에 따른 포상이 수여된다.

제13.9조 판결

국제스포츠규정에서 정한 항소를 조건으로, 내려진 결정은 관련된 모든 당사자에게 구속력을 가지지만 심사위원회는 물론 ASN에서도 경기를 다시 치르도록 명령할 권한을 가지고 있지 않다.

제13.10조 근거 없는 항의

13.10.1 항의가 기각되거나 제기된 뒤 철회되었다면, 항의 보증금은 일부라도 반환되지

않는다.

- 13.10.2 일부 근거가 있는 것으로 판정되면 보증금의 일부가 반환되며, 항의가 인정되면 전체를 반환한다.
- 13.10.3 더 나아가, 항의를 제기한 사람이 부정직한 행동을 한 것이 입증되면, ASN은 이 국제스포츠규정에서 정한 벌칙 가운데 한 가지를 부과할 수 있다.

제14조 재검토 권한

14.1.1 만약 FIA 챔피언십, 컵, 트로피, 챌린지 또는 시리즈, 국제 시리즈의 일부를 이루는 경기에서 중요하고 관련성 있는 새로운 사실이 발견된다면, 해당 경기 관계자는 재검토에 참여할 수 없으며, 이에 대한 심사위원회의 판단 여부와 상관없이, FIA의해 지명된 사람들은 그들 사이에 합의된 날짜(인편 또는 다른 방법으로)에 만날 수 있어야 하며, 관련 당사자를 소환하여 관련 내용 설명을 듣고 그 전에 제기된 사실과 요소들을 고려하여 판단해야 한다.

14.1.2 관련 당사자들은 그들의 심리권리를 포기할 수 있다.

14.2 심사위원회 본래의 결정에 대해 재검토가 이루어지고 있다는 것은 본래 결정된 판단에 대한 중지 효과가 있는 것은 아니다.

14.3 심사위원회는 관련 있는 중요한 새로운 정보가 존재하는지를 결정할 유일한 재량권을 가진다.

심사위원회의 결정에 관해, 어떠한 정보(구성요소) 존재의 여부는 국내항소재판소 또는 국제항소재판소에 앞서 항소할 수 있는 주제가 아니다.

14.4.1 최종 결과 발표 일로부터 14일이 이내 경기 재검토 되어야 한다.

14.4.2 더욱이, FIA 챔피언십, 컵, 트로피, 챌린지 또는 시리즈 내에서는 FIA prize-giving 시상식 일자로부터 최소 4일 전부터는 경기 재검토 요청이 이루어 질 수 없다.

14.5 이 새로운 결정에 대한 항소 권한은 국제스포츠규정 제12.2.4조를 침해 없이, 국제스포츠규정 제15조에 따라 관련 당사자들에게 국한된다.

14.6 최초의 결정이 국내 항소재판소 또는 국제 항소재판소에, 아니면 연속적으로 양쪽 재판소 모두에 이미 제기되었던 항소의 안건이라면, 이 사건은 합법적으로 이들 재판소에 제출되어 이전 결정에 대해 가능한 수정을 할 수 있도록 해야 한다.

- 14.7** 국제 항소재판소는 자체 발의 또는 FIA 회장 혹은 관련된 그리고/또는 이전 결정에 직접 영향을 받은 당사자 중 하나가 제기한 재검토 청원서에 따라서 판결된 사건에 대한 재검토를 할 수 있다.

제15조 항소

제15.1조 관할권

경기별 구분	담당 항소 재판소
15.1.1. 국내 챔피언십, 컵, 트로피, 챌린지 또는 시리즈(ISC 2.3.7.b, 2.4.4 와 2.4.5)	ASN의 국내 항소 재판소(최종)
15.1.2. 여러 나라의 영토에 걸쳐서 진행되는 경기 (ISC 7.1)	국제 스포츠 캘린더 등록을 요청한 ASN의 항소 재판소
15.1.3. 존(Zone) 챔피언십	해당 국가 ASN의 항소 재판소
15.1.4. 국제 시리즈	국제 시리즈의 모국의 ASN 항소 재판소
15.1.5. FIA 컵, 트로피, 챌린지 시리즈	해당 국가 ASN의 국내 항소 재판소
15.1.6 FIA 챔피언십 또는 월드컵	국제 항소 재판소 (FIA의 규정 및 징계 규칙에 따라)

국제 항소재판소(국제항소법원)은 국제스포츠코드(ISC) 15.1.2부터 15.1.5에 따라 이루어진 국내항소재판소의 결정과 관련하여 관할권을 갖는다 (FIA 규정 및 징계 규칙).

- 15.1.7** FIA 반도핑 징계위원회의 결정에 대한 항소는 스포츠 중재위원회에만 제출할 수 있다.

제15.2조 국내 항소재판소

- 15.2.1** ASN은 ASN의 회원이거나 회원이 아닌 일정한 수의 사람들을 임명하여 국내 항소재판소를 구성한다.
- 15.2.2** 국내 항소재판소의 어떤 구성원도 심리 중인 경기의 경기 참가자, 선수, 또는 오피셜과 어떤 식으로든 관련이 있다면, 또는 심의 중인 문제에 대해서 관련된 이전의 결정에 참여했거나 직접 혹은 간접으로 관여했다면 그 사건을 맡을 수 없다.

제15.3조 국내 항소 재판소 전의 항소 절차

15.3.1 국적에 관계없이 경기 참가자는 심사위원회가 발표한 결정에 대한 항소를 ASN에 제출할 수 있는 권리가 있다.

- 국제시리즈의 모국 ASN
- ISC 2.4.4.c에 따라 조직된 국내 챔피언십의 ASN

15.3.2a 결정이 발표된 지 한 시간 안에 서면으로 심사위원에게 항소할 뜻을 밝히지 않으면 권리를 잃는다.

15.3.2b 위의 11.9.2.s3 또는 14.1.4에 의거 한 결정의 경우 또는 심사위원이 1시간의 기한 준수가 불가능하다고 판단한 경우, 항소의사에 대한 통지에 다른 기한을 설정할 수 있다.

이 기한은 서면으로 이루어져야 하며 결정이 발표된 후 24시간을 초과해서는 안 된다. 이에 따라, ASN에 이의 제기가능 기한 및 보증금에 대한 납부기한은 연기될 수도 있다.

15.3.3 ASN에 항소를 하기 위해서는 결정이 발표된 지 한 시간 안에 심사위원회에게 서면으로 항소할 뜻을 밝혀야 하며, 항소 의사는 심사위원회에게 통지한 시각으로부터 96시간 동안 유효하다.

15.3.4 항소는 수신을 확인할 수 있는 전자 통신 수단으로 제출할 수 있으며 같은 날 발송된 확인이 필요하다.

15.3.5 ASN은 최대 30일 안에 항소에 대한 결정을 내려야 한다.

15.3.6 모든 당사자들은 항소의 심의에 대한 적절한 통보를 받는다. 이들은 증인을 부를 수 있으나 그가 심리에 출석하지 않더라도 심리 진행 절차는 중단되지 않는다.

제15.4조 국내 재판소 전의 항소 형식

15.4.1 모든 항소 통보는 서면으로 하여야 하며 항소인 또는 공인된 대리인의 서명이 있어야 한다.

15.4.2 항소 보증금은 항소인이 심사위원회에 항소할 뜻을 밝힌 때로부터 납부 의무가 생기며 항소인이 항소할 뜻을 선언한 뒤 후속 절차를 이행하지 않아도 납부

의무가 유지된다.

항소 보증금 액수는 그 나라의 ASN에 의해서 매년 결정된다.

- 국제시리즈의 모국 ASN

- ISC 2.4.4.c에 따라 조직된 국내 챔피언십의 ASN

- 15.4.3 상기 15.3.2.b 규정에 의거하여, 보증금은 심사위원회가 항소할 뜻을 통보 받은 지 96시간 안에 내야 한다. 그렇지 않으면 항소인의 라이선스는 보증금을 낼 때까지 자동으로 정지된다.
- 15.4.4 항소가 기각되거나 제기된 뒤 철회되었다면, 항의 보증금은 일부라도 반환되지 않는다.
- 15.4.5 일부 근거가 있는 것으로 판정되면 보증금의 일부가 반환되며, 항소가 인정되면 전체를 반환한다.
- 15.4.6 더 나아가, 항의를 제기한 사람이 부정직한 행동을 한 것이 입증되면, ASN은 국제스포츠규정에서 정한 벌칙 가운데 한 가지를 부과할 수 있다.

제15.5조 국내 항소 재판소의 판결

- 15.5.1 국내 항소재판소는 항소 대상이 된 벌칙 또는 다른 결정을 면제할지, 그리고 필요하다면 벌칙을 경감 또는 가중할지를 결정할 수 있으나 경기를 다시 치르도록 명령할 권한은 없다.
- 15.5.2 국내 항소재판소의 판결은 명확하고 근거가 충분해야 한다.

제15.6조 비용 (수수료 제외)

- 15.6.1 국내 항소재판소는 제출된 항소에 대한 결정을 내릴 때 그 결과에 따라 항소 절차와 재판소 회의를 준비하는 데 들어간 지출의 수준을 사무국에서 계산하여 재판소가 비용에 대한 부분을 결정해야 한다.
- 15.6.2 이 비용은 이러한 지출만으로 구성되며 당사자가 부담하는 지출과 변호료는 제외된다.

제15.7조 판결의 발표

15.7.1 FIA 또는 ASN은 항소의 결과를 발표하거나 공고문을 만들고 관련된 당사자들의 이름을 명시할 권리를 가진다.

15.7.2 어떤 결정이든 이에 대해 항소할 권한을 침해하지 않는 선에서, 이러한 공고문에 언급된 사람은 FIA, ASN 또는 해당 공고문을 발표한 누구를 상대로도 법적 조치를 제기할 권한이 없다.

제15.8조

논란을 피하기 위해서, 이 규칙 안의 어느 부분도 어떤 당사자든 어떤 법원 혹은 재판소에든 법적 조치를 제기할 어떤 권리도 막지 않는다. 하지만 이는 언제나 다른 구제 방법 또는 대안으로 쓸 수 있는 분쟁 해결 방법을 추구하기 전에 우선 받아들인 모든 의무를 다했을 경우로 한정한다.

제16조 차량의 경기 번호와 광고에 관한 규칙

제16.1조

다르게 지정된 경우를 제외하고, 경기 번호의 숫자는 흰 바탕색 사각형 위에 검은색으로 되어 있어야 한다. 밝은 색깔의 자동차인 경우, 흰 바탕색 사각형의 둘레 전체에 걸쳐 5cm 너비의 검은 테두리가 쳐져 있어야 한다.

제16.2조

다르게 지정된 경우를 제외하고, 숫자는 다음에 보이는 것과 같은 전통적인 형식이어야 한다 : 1 2 3 4 5 6 7 8 9 0

제16.3조

다르게 지정된 경우를 제외하고, 각 자동차에는 다음 장소에 경기 번호가 붙어 있어야 한다:

16.3.1 자동차 양쪽, 앞쪽 문, 또는 콕핏과 같은 높이에.

16.3.2 앞에서 읽을 수 있도록 차량의 노즈 또는 보닛에.

16.3.3 1인승 자동차에 대하여

16.3.3.a 숫자의 최소 높이는 23cm이며 획의 굵기는 4cm.

16.3.3.b 흰 배경색은 적어도 45cm 너비에 33cm 높이.

16.3.4 다른 모든 자동차에 대하여,

16.3.4.a 숫자의 최소 높이는 28cm이며 획의 굵기는 5cm.

16.3.4.b 흰 배경색은 적어도 50cm 너비에 38cm 높이.

16.3.5 어느 지점에서든 숫자의 모서리와 흰 배경색의 모서리 사이 거리는 5cm보다 가까워서는 안 된다.

제16.4조

16.4.1 앞쪽 날개 양편에는 선수(들)의 국기(들) 그리고 선수의 이름(들)이 표시되어 있어야 한다.

16.4.2 이들 국기와 이름의 최소 높이는 모두 4cm이다.

제16.5조

16.5.1 흰 배경색 위아래로, 높이가 12cm이고 너비가 배경색 영역과 같은 영역은 주 최자가 광고 목적으로 쓸 수 있도록 남겨두어야 한다.

16.5.2 이러한 영역을 확보할 수 없는 자동차(예를 들어서 몇몇 1인승 자동차)에 대해서는 경기 참가자는 흰 배경색 바로 부근에 이와 동등한 영역을 광고 없이 남겨 두어야 한다.

16.5.3 ASN이 다르게 결정한 경우가 아니라면, 차체의 남은 부분에 대한 광고는 자유다.

제16.6조

경기 번호 그리고 광고는 차체 바깥으로 튀어나와서는 안 된다.

제16.7조

윈드스크린과 창문에는 광고를 붙일 수 없다. 단, 윈드스크린의 위쪽으로 최대 10cm 높이의 띠 모양 영역, 그리고 선수의 시야를 방해하지 않는 것을 조건으로 뒤쪽 창문에 8cm 높이의 띠 모양 영역은 예외다.

제16.8조

히스토리 자동차에 붙일 수 있는 광고와 경기 번호에 관련된 규정은 국제스포츠규정 부칙 K에 정의되어 있다.

제17조 도박

제17.1조 도박 금지

라이선스, 슈퍼 라이선스 또는 FIA월드챔피언십에 참여하는 팀의 스태프 등록증을 가진 사람, 그리고 국제스포츠캘린더 또는 ASN의 국내캘린더에 등록된 경기 대회주최자 관련 직원은 경기의 어떤 단계든, 또는 경기에 대하여 직접으로도 또는 간접적으로라도 내기 또는 도박을 할 수 없다.

제17.2조 부패 방지

라이선스, 슈퍼 라이선스 또는 FIA월드챔피언십에 참여하는 경기 참가자의 스태프를 위한 등록증을 가진 모든 사람, 그리고 국제스포츠캘린더 또는 ASN의 국내캘린더에 등록된 경기의 주최자의 모든 직원은 다음 행위를 해서는 안 된다.

17.2.1 경기 과정 또는 결과에 영향을 미치기 위해서, 또는 자신 혹은 다른 참가자의 경기 능력에 영향을 미치기 위해서, 돈 또는 어떤 종류의 이득이든 제공하거나 제공하려고 시도하는 행위.

17.2.2 경기 과정 또는 결과에 영향을 미치기 위해서, 또는 자신 혹은 다른 참가자의 경기 능력에 영향을 미치기 위해서, 돈을 받거나 어떤 종류의 이득이든 얻으려는 행위.

제17.3조 정보 누설

라이선스, 슈퍼 라이선스 또는 FIA월드챔피언십에 참여하는 경기 참가자의 스태

프를 위한 등록증을 가진 모든 사람, 그리고 국제스포츠캘린더 또는 ASN의 국내 캘린더에 등록된 경기의 주최자의 모든 직원은 다음 행위를 해서는 안 된다.

17.3.1 경기에 대한 도박 활동의 목적을 달성하거나 달성하도록 해 줄 목적으로 해당 경기의 기밀 정보를 대중들이 알게 되기 전에 이를 이용하여 돈 또는 어떤 종류의 이득을 제공하거나 제공하려고 시도하는 행위.

17.3.2 경기에 대한 도박 활동의 목적을 달성하거나 달성하도록 해 줄 목적으로 이들의 직업 또는 임무 수행 과정에서 얻은 해당 경기의 기밀 정보를 대중들이 알게 되기 전에 제3자에게 전달해서는 안 된다.

제18조 모터스포츠에 관련된 상업적 문제

제18.1조

FIA에게 서면 동의를 받지 않고서는 FIA 챔피언십, 컵, 트로피, 챌린지 또는 시리즈에 속한 경기의 주최자 또는 주최자의 집단은 해당 챔피언십, 컵, 트로피, 챌린지 또는 시리즈가 직접이든 간접이든 상업 회사 또는 조직으로부터 보조금 또는 재정 지원을 받는 것으로 믿도록 명시하거나 유도할 수 없다.

제18.2조

따라서 상업 회사, 조직 또는 브랜드의 이름을 FIA 챔피언십, 컵, 트로피, 챌린지 또는 시리즈와 묶을 수 있는 권한은 전적으로 FIA가 보유한다.

제19조 FIA 결정의 공식화

제19.1조 FIA 챔피언십, 컵, 트로피, 챌린지 또는 시리즈 캘린더의 발표

19.1.1 FIA 챔피언십, 컵, 트로피, 챌린지 또는 시리즈와 이를 구성하는 경기의 목록은 해마다 10월 15일보다 늦지 않게 발표된다.

19.1.2 발표 뒤에 캘린더에서 취소되는 어떤 경기든 해당 년도의 국제적인 자격을 잃게 된다.

제19.2조 규정의 개정

FIA는 필요하다고 간주하면 규정에 대한 변경을 할 수 있다. 이러한 변경은 다음 규정에 따라서 발표되고 효력을 가지게 된다.

19.2.1 안전

안전을 이유로 FIA가 규정에 대해서 시행한 변경은 통지 또는 지체 없이 효력을 가진다.

19.2.2 자동차의 기술적 설계

국제스포츠규정 기술규정, 부칙 J 또는 부칙 K에 대해서 FIA가 채택한 변경은 해마다 6월 30일 이전에 발표되며 발표된 이듬해 1월 1일 이전에는 효력을 가지지 않는다. 단, 이는 FIA에서 해당 변경이 자동차의 기술적 설계 그리고/또는 자동차 사이의 성능 균형에 근본적인 영향을 미치지 않을 것이라고 간주했을 때이며, 그렇지 않다면 이 변경은 발표된 다음다음 해의 1월 1일보다 빠르지 않은 시기부터 효력을 가진다.

19.2.3 경기규정 그리고 다른 규정

19.2.3.a 경기규정, 그리고 위에서 언급한 규정이 아닌 다른 모든 규정은 관련 챔피언십, 컵, 트로피, 챌린지 또는 시리즈 참가 신청 시작 날짜로부터 적어도 20일 전에 발표되지만 해마다 12월 15일보다 절대로 늦어서는 안 된다.

19.2.3.b 이러한 변경은 발표된 이듬해 1월 1일 이전에는 효력이 없다. 단, 이는 FIA에서 해당 변경이 자동차의 기술적 설계 그리고/또는 자동차 사이의 성능 균형에 근본적인 영향을 미치지 않을 것이라고 간주했을 때이며, 그렇지 않다면 이 변경은 발표된 다음다음 해의 1월 1일보다 빠르지 않은 시기부터 효력을 가진다.

19.2.4 위에서 언급한 것보다 더 짧은 예고 기간이 적용될 수 있으나, 이는 해당 챔피언십, 컵, 트로피, 챌린지 또는 시리즈에 정식으로 참가한 모든 경기 참가자들의 만장일치 동의를 얻었을 경우로 한정한다.

제19.3조

FIA 챔피언십, 컵, 트로피, 챌린지 또는 시리즈 캘린더의 발표는 인터넷 사이트 www.fia.com 그리고/또는 공식 공고에 게시되는 대로 공식적인 문서가 되며 그 효력을 가진다.

제20조 국제스포츠규정의 시행

제20.1조 규정의 국내 해석

각 ASN은 그 관할 영토 안에서 일어났으며 항소의 권리를 ISC 15.1 적용 받아, 국제스포츠규정 또는 그 국내규정의 해석에 관련된 어떤 사안이든 결정할 권한을 부여 받는다. 단, 이러한 해석은 FIA가 내놓은 해석 또는 해명과 상충되어서는 안된다.

제20.2조 국제스포츠규정의 변경

20.2.1 FIA는 언제든지 “국제스포츠규정”을 바꾸고 정기적으로 그 부칙을 개정할 권한을 보유한다.

제20.3조 통보

국제스포츠규정에서 ASN이 FIA에게 요구하는 모든 연락은 FIA 본부의 주소 또는 별도로 주어진 주소로 전달되어야 한다.

제20.4조 이 규칙의 국제적인 해석

20.4.1 이 규칙은 프랑스어와 영어로 작성된다. 이 규칙은 다른 언어로 발표될 수도 있다.

20.4.2 FIA 또는 국제 항소재판소에서 그 해석에 관련된 분쟁이 벌어질 경우, 프랑스어 원문만이 공식 원문으로 간주된다.

제21조 정의

다음의 정의는 국제스포츠규정 및 그 부칙, 모든 국내규칙과 그 부록, 그리고 특별규정에 채택되어야 하며 일반적으로 쓰여야 한다.

절대 세계 기록 : 범주, 등급, 또는 그룹에 관계없이 한 자동차가 공인된 거리 또는 시간 동안 거둔 가장 좋은 성과로서 FIA가 공인한 기록.

ASN (National Sporting Authority) : FIA Statutes 3.3조에 의해 FIA가 승인한 국내 자동차 클럽, 협회 또는 연맹으로 그 나라 안의 유일한 스포츠 권한 보유

자이다. 또한, FIA Statutes 3.1조에서 정의된 것처럼 ASN은 ACN(National Automobile Club)을 겸할 수 있다.

자동차 : 모두가 한 줄로 늘어 서있는 않는 적어도 네 개의 바퀴가 지속적으로 지면(또는 얼음)과 접촉해 있으며, 적어도 두 개의 바퀴는 조향에, 적어도 두 개의 바퀴는 추진에 쓰이고, 탑승한 선수가 그 동력과 조향 시스템을 지속적으로 그리고 완전하게 제어하는 운송 수단. (경기의 유형에 따라서 적절하게 차량, 트럭, 카트를 포함한, 그러나 이들만으로 한정되지 않은 다른 용어들을 자동차와 바꿔서 쓸 수 있다)

바하 크로스컨트리 랠리 : 하루 동안 (포함되는 최대 거리 : 600km) 또는 이를 동안 (포함되는 최대 거리 : 1,000km. 두 레그 사이에 최소 8시간, 최대 20 시간의 휴식 기간이 있어야 한다) 열리는 크로스컨트리 랠리. 추가로 하루 동안 슈퍼 스페셜 스테이지 가 운영될 수 있다. 선택적인 각 구간의 거리는 300km에서 801km 여야 한다.

FIA월드챔피언십에 참가하는 경기 참가자의 스태프에 대한 등록증 : FIA 월드 챔피언십의 경기 참가자의 스태프 구성원이 국제스포츠규정에서 정한 조건에 따라서 FIA로부터 발급받는 등록증.

챔피언십 : 챔피언십은 여러 경기 또는 단일 경기일 수 있다.

서킷 : 고유한 설비를 포함하며, 시작점과 끝점이 같으며, 특별히 자동차 레이스를 위해 건설되거나 개조된 폐곡선 코스. 서킷은 설비의 특성 그리고 경기를 위한 이용 편의성에 따라서 임시, 준상설, 또는 상설일 수 있다.

서킷 레이스 : 폐곡선형 서킷에서 열리고 두 대 또는 그보다 많은 자동차 사이에서 벌어지며, 같은 코스에서 동시에 달리며, 속도 또는 주어진 시간 안에 달린 거리가 결정적인 요인이 되는 경기.

등급 분류 : 엔진 실린더 용량 또는 무엇이든 다른 구분 방법에 따라서 차량을 그룹으로 묶는 것. (FIA 국제스포츠규정 부칙 D와 J 참조)

클로드 경기 : 국내경기가 ASN이 발급한 라이선스(경기 참가팀 또는 선수)를 가진 한 클럽의 회원만으로 한정하는 경우에는 이를 클로드 경기라고 부를 수 있다. 클로드 경기는 ASN에게 허가를 받아야 하며 특정한 예외 상황에서는 여러 클럽이 개최하는 협정을 승인할 수 있다.

국제스포츠규정 : FIA 국제스포츠규정과 그 부칙.

경기 : 자체적으로 결과를 내는 단일 모터스포츠 활동. 경기는 하나 또는 여러 개의 히트, 그리고 결승전, 자유 연습주행, 예선 연습주행 그리고 여러 범주의 결과로 구성되거나 이와 비슷한 방식으로 구분될 수 있으나 이벤트가 끝날 때까지는 완료되어야 한다. 다음은 경기로 간주된다 : 서킷 레이스, 랠리, 크로스컨트리 랠리, 드래그 레이스, 힐 클라임, 기록 도전, 테스트, 트라이얼, 드리프트 그리고 FIA의 재량에 따른 다른 형태의 경기.

경기 참가팀/경기 참가자 : 종류에 관계없이 어떤 경기든 그 참가가 받아들여진 모든 사람 또는 단체로 소속 ASN이 발급한 경기 참가자/선수 라이선스를 반드시 가지고 있어야 한다.

컨트롤 라인 : 이곳을 지나는 순간 자동차의 시간이 계측되는 선.

코스 : 경기 참가자가 따르게 되는 경로

크로스컨트리 랠리 : 전체 거리가 1,200에서 3,000km 사이인 경기. 선택적인 각 구간의 거리는 500km를 넘을 수 없다.

실린더 용량 : 피스톤이 위 또는 아래로 움직임에 따라서 실린더(또는 실린더들) 안에 만들어지는 부피. 이 부피는 세제곱센티미터로 표기되며 실린더 용량에 관한 모든 계산에서 원주율 Pi는 3.1416과 같은 것으로 간주된다.

데모 주행 : 하나 또는 그보다 많은 자동차가 성능을 선보이는 것.

자격 상실 : 자격 상실은 사람 또는 사람들이 경기 참가를 지속적으로 할 수 없는 것을 의미한다.

자격 상실은 심사위원회의 재량에 따라서 같은 이벤트 안에서 경기의 일부 (즉 히트, 결승전, 자유 연습주행, 예선 연습주행, 레이스, 그 밖에), 전체 경기 또는 여러 경기에 걸칠 수 있으며, 심사위원회의 결정으로 경기 또는 경기 일부의 도중 또는 이후에 발표될 수 있다. 자격 상실된 사람의 관련된 결과 또는 시간 기록은 무효화된다.

드래그 레이스 : 적어도 두 대의 자동차 사이에서 벌어지며 하나의 직선 구간에서 출발선에서부터 레이스를 벌이고, 정확하게 측정된 코스에서 결승선을 먼저 (별칙 없이) 통과한 자동차가 더 나은 성적을 거두는 가속 시합.

선수 : 종류에 관계없이 어떤 경기에서든 자동차를 운전하는 사람으로 소속 ASN이 발급한 선수 라이선스를 반드시 가지고 있어야 한다.

참가 : 참가는 경기 참가자와 주최자 사이의 계약이다. 이는 양쪽 당사자가 서명을 하거나 서신을 교환함으로써 체결될 수 있다.

EU의 프로페셔널 경기 참가팀 : 어떤 EU 회원국 또는 FIA가 결정한 이에 상당한 나라에서든 그로부터 라이선스를 발급받은 프로페셔널 경기 참가팀.

여기에서 프로페셔널 경기 참가자란 모터스포츠 참가로 얻은 급여 또는 스폰서십의 방법으로 받은 돈을 관련 당국에 신고하였으며 라이선스를 발급한 ASN이 이러한 신고 사실을 인정할 수 있도록 서류 형식의 증거물을 제공한 사람, 그렇지 않으면 예를 들어 획득은 했지만 관련 당국에 신고할 필요는 없는 이익에 의한 방법을 포함하여 그의 직업적인 상태를 FIA가 만족한 개인 또는 단체를 뜻한다.

EU의 프로페셔널 경기 선수 : 어떤 EU 회원국 또는 FIA가 결정한 이에 상당한 나라에서든 그로부터 라이선스를 발급받은 프로페셔널 선수.

여기에서 직업적 선수란 모터스포츠 참가로 얻은 급여 또는 스폰서십의 방법으로 받은 돈을 관련 당국에 신고하였으며 라이선스를 발급한 ASN이 이러한 신고 사실을 인정할 수 있도록 서류 형식의 증거물을 제공한 사람, 그렇지 않으면 예를 들어 획득은 했지만 관련 당국에 신고할 필요는 없는 이익에 의한 방법을 포함하여 그의 직업적인 상태를 FIA가 만족한 개인을 뜻한다.

대회 : 하나 또는 여러 개의 경기, 퍼레이드, 데모 주행 또는 투어링 어셈블리로 구성된 경기.

제외 : 어떤 사람 또는 단체가 어떤 경기든 모두 참가를 완전히 금지 당하는 경우. 제외된 사람은 이전 엔트리가 무효 처리되고 엔트리 비용은 몰수 된다. 제외는 한 명 또는 여러 명이 계속해서 경기에 참가할 수 없다는 것을 의미한다.

FIA : 국제자동차연맹(Fédération Internationale de l'Automobile).

결승선 : 시간 측정 여부에 관계없이 마지막 컨트롤 라인.

불가항력 : 예측할 수 없고, 피할 수 없으며, 외부 요인으로 일어난 사건.

핸디캡 : 경기 참가자의 기회를 될 수 있는 대로 균등하게 할 목적으로 경기의

특별규정에서 정한 방법.

힐 클라이م : 자동차가 따로따로 출발하며 결승선이 보통 출발선보다 고도가 더 높은 곳에서 끝나는 같은 코스를 달리는 경기. 출발선과 결승선 사이의 거리를 달리는 데 걸린 시간이 순위를 가르는 결정적인 요인이 된다.

국제 챔피언십 : FIA 또는 FIA가 서면으로 인가한 다른 주체가 조직하는 국제 경기로만 구성된 챔피언십.

국제경기 : 국제스포츠규정과 부칙 안에서 FIA가 결정한 요건에 따른 국제적인 안전 기준치를 유지하고 있는 경기.

국제 라이선스 : FIA를 대리하여 ASN이 발급한 라이선스이며 그 라이선스의 수준에 적절한 국제경기에 대해서 유효하다. 단, 이는 국제스포츠캘린더에 들어 있을 경우에 한정한다.

라이선스 : 어느 지위든 관계없이 국제스포츠규정에서 관할하는 경기에 참가 또는 참여를 원하는 모든 사람 또는 단체(선수, 경기 참가자, 제조자, 팀, 오피셜, 주최자, 서킷, 그 밖에)에게 발급되는 등록증.

라이선스 보유자의 등록 명부 : ASN이 경기 참가자 또는 선수 라이선스를 발급한 사람들의 목록으로 해당 ASN이 보유한다.

라이선스 번호 : ASN의 등록 명부에 오른 경기 참가자 또는 선수에게 해마다 지정하는 번호.

지역 기록 : 상설 또는 임시 트랙에서 거둔 기록으로 경기 참가자의 국적에 관계없이 ASN이 승인한 것.

마라톤 크로스컨트리 랠리 : 마라톤 크로스컨트리 랠리는 전체 거리가 적어도 5,000km인 크로스컨트리다. 선택적인 선택구간의 전체 길이는 적어도 3,000km는 되어야 한다.

마일과 킬로미터 : 마일법을 미터법으로 전환하거나 그 반대일 경우에는 항상 1마일을 1.609344 킬로미터로 환산한다.

국내 챔피언십 : ASN 또는 ASN이 서면으로 인가한 다른 주체가 조직하는 챔피언십.

국내 경기 : 국제경기의 하나 또는 그보다 많은 조건을 충족하지 않는 모든 모

터스포츠 활동.

국내 기록 : ASN이 정한 규정에 따라서 그 관할 영토 또는 다른 ASN의 관할 영토에서(이 경우에는 사전 허가가 필요하다) 수립되거나 경신한 기록. 국내 기록은 도전할 자격이 있는 자동차의 형식을 세분화한 등급 가운데 하나에 대해 나온 최고 결과일 경우에는 기록 등급에 관계없이 최고 기록일 경우에는 절대 기록이 된다.

공식 프로그램 : 경기에 관한 자세한 내용을 공중에게 알리기 위한 모든 정보를 제공하기 위해 경기의 조직위원회가 준비하는 의무적인 공식 문서.

주최자 : ASN, 자동차 클럽 또는 다른 자격 있는 스포츠 단체.

조직위원회 : ASN에게 승인을 받고, 스포츠 경기의 주최자가 투자하고, 스포츠 경기의 조직을 위해 필요한 모든 권한을 가지고 특별규정을 집행하는 단체.

공인서 : 스포츠 경기의 조직을 허가하는 문서로 ASN이 발급한다.

세계 절대 육상 속도 기록 : 자동차의 등급 범주 또는 그룹에 관계없이 하나의 차량이 거둔 최고의 플라잉 스타트 마일의 결과.

퍼레이드 : 적절한 속도로 달리는 자동차의 집단을 보여주는 것.

파크 퍼미 : 경기 참가자가 그의 자동차를 가져와야 하는 장소로 적용되는 규정에 미리 예정되어 있다.

소속 ASN (Parent ASN - 라이선스 발급자 관련) : 라이선스 보유자의 국적 (여권 발행 국가)에 해당하는 ASN. 국제스포츠규정 안에 정의된 유럽 프로페셔널 선수인 경우, 소속 ASN은 라이선스 보유자가 실제로 영주하고 있는 EU 국가의 ASN일 수 있다.

소속 ASN (Parent ASN - 시리즈 경기 관련) : 시리즈 경기의 승인을 요청한 ASN으로 해당 ASN의 국내 규정에서 해당내용을 언급한 경우에는 국내 규정 승인 및 적용에 대한 책임이 있다.

참가자 : 보호 구역에 출입하는 모든 사람.

탑승자 : 선수를 제외하고 자동차에 탄 사람으로 장비를 포함한 몸무게가 60kg보다 가볍지 않아야 한다.

랠리 : 일반 차량 통행이 개방되어 있는 도로에서 전체 또는 일부가 열리는, 평균 속도를 부과하는 도로 경기. 하나의 랠리는 모든 차량이 따라야 하는 단일한 일정으로 구성되어 있거나, 사전에 정해져 있는 같은 랠리포인트에 모이는 여러 개의 일정, 그리고 그 다음에 하나의 공통 일정이 있거나 없는 방식으로 구성할 수 있다.

경로는 하나 또는 여러 개의 스페셜 스테이지, 곧 일반 차량 통행이 금지되어 있는 도로에서 주최되는 이벤트로, 이들을 모두 합쳐서 랠리의 총 순위를 결정하는 구간을 하나 또는 여러 개 둘 수 있다. 스페셜 스테이지로 쓰이지 않는 일정은 로드 섹션이라고 부른다. 이들 로드 섹션은 순위를 결정하는 요소가 되어서는 안된다. 일반 차량 통행이 개방되어 있는 도로를 부분 활용하는 경기지만 상설, 또는 준상설 서킷에서 진행되는 스페셜 스테이지가 랠리의 전체 거리 가운데 20% 보다 많은 경우에는, 진행 절차의 모든 문제에 대해서는 스피드 경기로 보아야 한다.

기록 : 국제스포츠규정에서 정한 특정한 조건에서 얻은 가장 좋은 결과.

기록 도전 : 국제스포츠규정에 따라 지역 기록, 국내 기록, 세계 기록, 세계 절대 기록, 세계 절대 육상 속도 기록을 깨기 위한 도전.

보호 지역 : 경기가 열리는 지역. 다음을 포함하지만 다음으로 한정되지는 않는다.

- 트랙(코스)
- 서킷
- 패독
- 파크 피미
- 서비스 파크 또는 존
- 홀딩 파크
- 서킷인 경우에는 피트
- 대중에게 금지된 구역
- 통제 구역
- 미디어 전용 구역
- 급유 구역

특별 자동차 : 적어도 네 개의 바퀴를 가지고 있으나 바퀴가 아닌 다른 방법으로 추진되는 운송 수단.

스피드웨이 : 코너가 4개보다 많지 않은 상설 서킷으로 모든 턴은 같은 방향이다.

출발 : 출발은 하나의 경기 참가자에게 또는 동시에 출발하는 여러 경기 참가자에게 출발하라는 지시가 내려지는 순간이다.

출발선 : 시간이 계측되거나 계측되지 않는 첫 번째 컨트롤 라인이다. 국제 슈퍼 라이선스는 FIA가 작성하고 이를 신청한 후보들에게 발급한다. 단, 이들이 이미 부칙 I에 따른 국내 라이선스 보유자임을 조건으로 하며 특정한 FIA 국제 챔피언십에 대해서는 그에 대한 일련의 규칙에서 정한 조건이 의무다.

특별규정 : 경기의 자세한 내용을 정할 목적으로 스포츠 경기의 조직위원회가 발표하는 공식문서.

자격 정지 : 어떤 사람 또는 단체가, 이들에 대해 지정된 기간 동안 자격 정지 처분을 선언한 ASN의 관할 영토 안에서, 또는 FIA의 관할권이 인정되는 모든 나라의 관할 영토 안의 모든 경기에 참가가 금지되는 경우 이를 자격 정지라고 부른다.

테스트 : 규정에 따라서 정해진 기간 또는 시간 내에 각 경기 참가자가 선택해서 주행할 수 있는 공식 시간을 말한다.

투어링 어셈블리 : 사전에 결정된 한 지점에 참가자들이 모이는 것만을 유일한 목적으로 조직되는 모터스포츠 활동.

트라이얼 : 여러 건의 거리 또는 기술 테스트로 구성된 경기.

세계 기록 : 특정한 등급 또는 그룹으로부터 거둔 가장 좋은 성과. 자동차, 그리고 특별 차량에 대한 세계 기록이 있다.

제22조 규정의 시행

본 규정은 2018년 1월 1일부터 시행한다.

제1조 세이프티카 운용 절차 (개별 규정을 적용하는 FIA 챔피언십, 시리즈, 또는 컵 제외)

- 1.1 경기위원장의 결정 하에, 다음 목적을 위해서 세이프티카가 경기에 투입될 수 있다.
- 참가 선수나 오피셜이 즉각 대처를 요하는 신체적 위험에 처해있으나 레이스 상황이 경기를 중단시킬 필요가 있을 정도가 아닌 경우
 - 예외적인 환경에서 경기를 시작 시킬 때(예 : 악천후)
 - 롤링 스타트를 위해 속도를 맞출 때
 - 중지되었던 경기를 재개할 때
- 1.2 세이프티카 운용 절차가 적용되는 서킷들에서, 두 개의 20cm 폭의 “세이프티카 라인” 실선이 사용되어야 한다. 미끄럼을 유발하지 않는 페인트로, 트랙 측면 끝에서 끝까지 횡으로, 피트 입구 진입로와 출구 진출로에 트랙 중앙 라인에 대해 정확한 각도로 아래와 같은 위치에 마련되어 있어야 한다.
- ① 세이프티카 라인 1 : 피트로 들어오는 경기 차량이 세이프티카나 트랙에 있는 다른 경쟁 차량을 추월할 수 있게 허용될 정도로 적절하다고 여겨지는 위치. 이 위치는 또한 세이프티카가 경기에 개입을 마치고 피트로 들어갈 때에 경기 차량이 이 세이프티카를 추월할 수 있는 그 위치이기도 하다.
 - ② 세이프티카 라인 2 : 피트를 떠나는 경기 차량이 다른 경쟁 차량들과 비슷한 속도로 주행하리라 여겨지는 지점이다. 그러므로 트랙에 주행 중인 차량은 피트를 떠나 나오는 차량이 이 지점에 도달하기 전에 추월해서 지나가야만 하며, 이 지점 이후에는 트랙에 주행 중인 차량이 피트에서 나오는 차량을 추월할 수 없을 것이다.
 - ③ 한 대 이상의 세이프티카가 사용되어지는 경우, 중간 세이프티카 라인 : 세이프티카가 경기 개입을 마치고서 중간 지점으로 돌아옴에 따라 경기 차량들이 그 세이프티카를 추월할 수 있게 되는 지점.
- 1.3 세이프티카는 높은 수준의 서킷 드라이빙에 적합하게 만들어져 있거나 개조된 차량이어야 하며, 해당 경기에 참가하는 다른 경기 차량들이 경기에 임하기에 적절한 상태를 계속 유지할 수 있는 속도를 앞에서 유지해줄 수 있는 충분한 출력을 갖고 있어야 한다. 일부 경기들에서, 세이프티카는 특정한 카테고리에 적합한 차량으로 지정되어 지기도 한다. (예 : 트럭 레이스)

세이프티카에는 적어도 두 개의 의자와 두 개 또는 네 개의 문이 있어야 한다; 후방 시야가 반드시 좋은 차량이어야 한다. FIA 승인 시트 하네스와 함께, FIA 부록 J 사양에 맞는 롤케이지의 장착이 권장된다.

세이프티카는 측면과 후방에 “SAFETY CAR” 라는 문구를 경기 차량 엔트리 넘버의 경우와 같이 적합한 크기로 표기하고 있어야 한다. 최소한 하나의 뚜렛이 보이는 노란색 또는 오렌지 색의 경광등이 지붕에, 녹색의 경광등이 후방을 향해서 장착되어 있어야 하며, 각각은 서로 다른 전자 회로에 전원 연결 되어 있어야 한다. 차의 외부에 장착된 경광등 들은 반드시 해당 차량이 낼 수 있는 최고 속도에서도 떨어지지 않도록 잘 고정되어 있어야 한다.

레이스 경험이 많은 서킷 드라이버가 세이프티카를 운용해야 한다. 경기 참가중인 차량들을 식별할 수 있는 옵저버를 1명 태우고 있어야 하며, 해당 인원은 레이스 컨트롤과 상시로 무전 연결 되어있어야 한다. 탑승자들은 FIA 승인 헬멧과 FIA 승인 방염 의복을 착용할 것을 권장한다. 이러한 점들은 FIA 챔피언십, 시리즈 또는 컵에서 의무 사항이다.

1.4 한 시점에 오직 한 대의 세이프티카만 트랙에 있을 수 있지만, 7km 길이가 넘는 서킷에서는 추가적인 세이프티카들이 중간 지점들에 배치되어 있을 수 있도록 대회 규정에 명시되어 있어야 한다. 하나 이상의 세이프티카들이 승인된 경우, 아래 요구 사항들이 적용된다:

- ① 각 세이프티카들의 투입과 철수 위치는 모든 참가자와 드라이버들에게 고지되어 있어야 한다.
- ② 레이스 중립 상황이 해제되는 지점을 정의하고 드라이버들에게 신호를 하기 위해, 세이프티카 철수 위치를 지나서 녹색 등이 반드시 위치되어 있어야 한다.

1.5 경기 시작 전에, 세이프티카는 그리드 앞쪽에 위치해야 하며, 경기 시작 5분 전까지 대기하여야 한다.

1.6 경기 시작 5분 전 신호가 주어지면 (제1.18조의 경우를 제외하고는), 세이프티카는 :

- ① 그리드를 떠나 피트레인으로 복귀하거나
- ② 레이스 컨트롤에서 피트레인으로 복귀나 투입을 지시하였을 때, 레이스 스타트가 확실해질 때까지 피트입구 근처에서 배치된다.

- 1.7 한대 이상의 세이프티카가 사용되어지는 경우, 한 대의 차량이 순서대로 진행하며, 나머지 세이프티카들은 경기 시작 전 5분이 되기 전에 중간 지점에 대기한다.

경기 종립화

- 1.8 세이프티카 투입을 위한 명령이 떨어지게 되면, 경기 개입이 끝날 때까지 모든 마샬 포스트들은 황기 진동을 시행하고 “SC” 보드를 꺼내게 되며, 스타트 신호등에서는 오렌지색 등불이 점등된다.

- 1.9 세이프티카는 피트레인에서 차량의 오렌지색 경광등을 켜고 출발해야 하며 선두 차량이 어디에 있는지 상관없이 트랙에 투입될 수 있다.

- 1.10 모든 경기 차량들은 세이프티카 뒤에 각기 차량 5대 거리 이상 벌어지지 않으며 추월을 하지 않으면서 줄을 지어 주행하게 된다. 추월은 세이프티카가 피트로 복귀한 이후 경기 차량들이 스타트 또는 피니시 라인(또는 다음 레이스 중립 해제 지점)에 도달한 경우를 제외하고는 금지이다. 추월은 아래와 같은 경우에만 허용된다.

- ① 세이프티카에 의해 추월하도록 신호를 받은 경우
- ② 제1.18조에 해당하는 경우
- ③ 제1.2조에 정의된 대로, 피트에 진입하는 경기 차량이라면 세이프티카 라인 1을 지난 후 다른 차량이나 세이프티카를 추월할 수 있다.
- ④ 피트에서 나오는 차량은 해당 차량이 세이프티카 라인 2를 지나기 전에 트랙 위의 다른 차량에 의해 추월 될 수 있다.
- ⑤ 세이프티카가 피트 위치나 중간 지점으로 돌아올 때에, 세이프티카가 라인을 지난 상황에서는 다른 차량들에 의해 추월 될 수 있다.
- ⑥ 세이프티카가 피트 레인을 사용중인 동안에(제1.14조 참고) 지정된 개라지 지역에 정차하고 있는 경기 차량은 추월될 수 있다.
- ⑦ 명백한 문제로 인해 저속으로 주행되고 있는 차량이 있을 때 추월이 이뤄질 수 있다.

- 1.11 세이프티카가 투입되어 있는 상황에서 불필요하게 느리게 주행하는 차량, 불규칙하게 변덕스러운 주행을 하는 차량, 다른 드라이버들에게 위협할 수 있다고 여겨

지는 형태의 주행을 하는 차량은 심사위원에게 보고될 것이다. 이는 해당 차량이 트랙에 있는지, 피트 입구, 피트 레인 또는 피트 출구에 있는지 상관없이 적용된다.

- 1.12** 경기위원장에 의해 명령을 받게 되면, 세이프티카에 타고있는 오퍼버는 녹색 경광등을 사용해서 세이프티카와 경기 선두 차량 사이의 모든 차량들에게 세이프티카를 추월하도록 신호할 수 있다. 이 차량들은 세이프티카 뒤에 줄지은 진행 차량들에 도달할 때까지는 세이프티카 상황에 맞는 낮은 속도로 추월 없이 진행하여야 한다.

세이프티카는 경기 선두 차량의 엔트리 넘버를 표시하기 위해 전자식으로 조정되는 후방 패널을 장비할 수도 있다. 점등 되었을 때, 점등된 엔트리 번호를 가진 선두 차량을 제외한 그 앞의 다른 차량들은 세이프티카를 추월할 수 있다.

- 1.13** 세이프티카는 선두 차량이 세이프티카 바로 뒤에 오고 다른 차량들이 선두 차량 뒤에 줄지어 배치되기까지 사용된다. (또는 한 대 이상의 세이프티카가 사용되는 경우, 각 세이프티카 구역 안에 있는 모든 차량들이 줄지어 배치되기까지)

세이프티카 후미에 줄 지은 상태가 되면, 경기 선두차량(또는 해당 세이프티카 구역 안의 선두 차량)은 세이프티카와 차량 5대 간격 이내를 유지해야 한다.(제1.15조의 경우를 제외) 그리고 다른 모든 차량들은 서로 가능한 가깝게 대열을 형성해야 한다.

- 1.14** 세이프티카가 투입되어 있는 동안, 참가 차량들은 피트레인에 들어갈 수 있으나, 트랙으로 나올 때는 피트레인 끝의 신호등이 녹색인 경우에만 합류할 수 있다.

해당 신호등은 세이프티카와 그 뒤를 따르는 대열이 피트 출구를 지나려고 하는 중이거나 지나고 있는 동안을 제외하고 녹색을 유지할 수 있다. 트랙에 합류하는 차량은 세이프티카 뒤를 따르는 대형 맨 끝에 이를 때까지는 적절한 속도로 진행하여 따라붙어야 한다.

특정한 경우에, 경기위원장은 세이프티카가 피트레인을 사용하도록 요구할 수 있다. 이런 경우, 오렌지색 경광등이 켜져 있는 채로, 모든 차량들은 세이프티카를 따라 추월 없이 피트 레인으로 진입해야 한다. 이러한 상황에서 피트 레인에 들어오는 어떠한 차량이든, 해당 차량의 지정된 게라지 구역에 정착할 수 있다.

- 1.15** 경기위원장이 세이프티카를 불러들이면, 세이프티카의 오렌지색 경광등은 꺼지게 된다. 이는 세이프티카가 해당 랩의 끝에 피트레인으로 들어갈 것을 의미하는 신호가 된다. 이 시점에서, 대열의 선두 차량은 주행 흐름에 변화를 주어, 필요하

다면 세이프티카 뒤로 차량 5대 간격 이상의 거리까지 떨어질 수 있다.

세이프티카가 피트로 들어오기 전에 있을 수 있는 사고를 방지하기 위해, 오렌지색 경광등이 꺼진 시점에서부터, 드라이버들은 다른 드라이버들을 위협에 빠뜨리고 경기의 재시작을 방해할 수 있는 급작스러운 가속, 감속, 또는 기동을 하지 않도록 주행하여야 한다.

세이프티카가 피트 입구에 접근함에 따라, 마샬 포스트에 배치된 황기와 SC 보드는 해제될 것이며, 스타트 또는 피니시 라인 중간의 레이스 중립 상황 끝 지점들에서 녹색 점등과 녹기 진동으로 대체될 것이다.

한 대 이상의 세이프티카가 있는 경우, 황기와 SC 보드 철수는 매우 정확하게 동기화 되어 동시에 이뤄져야 한다.

1.16 세이프티카가 투입된 상태에서의 매 랩들은 경기의 랩으로 인정된다.

1.17 경기 마지막 랩의 시작 시점에서 세이프티카가 여전히 투입되어 있는 상태이거나, 또는 경기 마지막 랩 도중에 투입되는 경우, 해당 랩을 마치고서 세이프티카는 피트로 들어올 수 있으며, 다른 차량들은 추월 없이 정상적으로 체커기를 받게 된다.

세이프티카 후미에서 경기가 시작되는 경우

1.18 예외적인 환경에서, 경기가 세이프티카를 선두로 시작될 수 있다. 이런 경우, 경기 시작 1분전 신호가 있기 전, 세이프티카의 오렌지색 경광등이 켜질 것이다. 이는 드라이버들에게 있어서 레이스가 세이프티카 뒤에서 시작될 것이라는 의미이다. 녹색 등이 점등 되면, 세이프티카는 그리드를 떠나 출발하고, 나머지 차들은 서로 차량 5대 이내 간격을 유지하며 그리드 순서에 따라 그 뒤를 따른다. 포메이션 랩은 진행하지 않고, 녹색 등이 켜지면 레이스가 바로 시작 될 수 있다.

이런 경우 첫 랩에서의 추월은 오직 그리드 위치에서 차량이 출발하지 못하고 지연이 있는 경우에만 트랙 위의 다른 차량들을 지나치게 지연시키는 일을 방지하기 위해 후방 차량들이 어쩔 수 없이 추월하는 경우만 허용된다.

출발 시에 지연이 되었던 차량의 드라이버는 다른 차량들이 출발선을 지난 후에 정지한 상태가 되었다면 다른 움직이는 차량을 추월해서는 안되며, 세이프티카 뒤를 따르는 다른 참가 차량들의 맨 뒤에 따라 붙어야 한다. 한 명 이상의 드라이버가 출발 지연을 겪은 경우, 그들은 그리드를 떠난 순서에 따라 다른 차량들의

뒤에 붙여야 한다.

심사위원의 판단에 따라 첫 랩에서 다른 차량을 불필요하게 추월한 차량의 드라이버에게는 페널티가 주어질 것이다.

- 1.19** 규정 8.3장에 따라, 세이프티카는 롤링스타트를 실행하기 위해 사용될 수 있다. 이런 경우, 경기가 시작된 이후 세이프티카가 그 역할을 계속하는 동안에는 경기 시작을 관장하는 특별규정이 적용된다.

중단된 경기를 재개하는 경우

- 1.20** 세이프티카는 적색 라인 뒤에서 줄지어 있는 차량들의 앞쪽까지 이동할 것이다. 경기를 재개할 것인지 판단하는 조건은 FIA 일반 지침 또는 경기 규정에 명기된 내용에 따라 결정될 것이지만, 아래 내용들이 적용된다.

- ① 레이스 컨트롤에서 지정된 순서에 따라 마샬들이 차량들을 정렬시킨다.
- ② 적기 라인과 선두 차량 사이에 있는 어떠한 차량이건 추월 없이 해당 랩을 진행하여 마치도록 수신호를 받아, 세이프티카 뒤에 줄지어 차량들에 합류한다.
- ③ 경기 속개 전, 들을 수 있는 경고와 함께 적절한 간격을 두고 시각적 신호가 주어질 것이다.

경기는 제1.18조의 절차와 조건에 입각하여 세이프티카 뒤에서 속개될 것이다. 세이프티카 경기 개입과 관련된 모든 조항들이 해당 상황에 적용된다.

세이프티카는 모든 참가 차량들이 아직 세이프티카 뒤에 한 줄로 정렬되지 못한 경우 레이스 디렉터 또는 경기위원장이 경기를 재개 하기에 안전하지 않다고 결정할 경우를 제외하고는 한 랩을 주행한 후에 피트 레인에 복귀한다.

제2조 규정의 시행

본 규정은 2018년 1월 1일부터 시행한다.

제251조 - 분류와 정의

제1장 분류와 정의

제1조 분류

1.1 범주와 그룹

경기에 쓰이는 차량들은 다음과 같은 범주와 그룹으로 나뉘게 된다.

범주 I :

- 그룹 N : 프로덕션 자동차
- 그룹 A : 투어링 자동차
- 그룹 R : 투어링 자동차 또는 대량 연속 생산 프로덕션 자동차
- 그룹 E - I : 자유 포뮬러 레이싱 자동차

범주 II :

- 그룹 RGT : GT 프로덕션 자동차
- 그룹 GT3 : 컵 그랜드 투어링 자동차
- 그룹 CN : 프로덕션 스포츠 자동차
- 그룹 D : 국제 포뮬러 레이싱 자동차
- 그룹 E - II : 자유 포뮬러 레이싱 자동차

범주 III :

- 그룹 F : 레이싱 트럭

1.2 배기량 등급

차량은 배기량에 따라서 다음과 같은 등급으로 나뉜다.

1.	500cm ³ 까지	
2.	500cm ³ 초과	600cm ³ 까지
3.	600cm ³ 초과	700cm ³ 까지
4.	700cm ³ 초과	850cm ³ 까지
5.	850cm ³ 초과	1000cm ³ 까지
6.	1000cm ³ 초과	1150cm ³ 까지
7.	1150cm ³ 초과	1400cm ³ 까지
8.	1400cm ³ 초과	1600cm ³ 까지
9.	1600cm ³ 초과	2000cm ³ 까지
10.	2000cm ³ 초과	2500cm ³ 까지
11.	2500cm ³ 초과	3000cm ³ 까지
12.	3000cm ³ 초과	3500cm ³ 까지
13.	3500cm ³ 초과	4000cm ³ 까지
14.	4000cm ³ 초과	4500cm ³ 까지
15.	4500cm ³ 초과	5000cm ³ 까지
16.	5000cm ³ 초과	5500cm ³ 까지
17.	5500cm ³ 초과	6000cm ³ 까지
18.	6000cm ³ 초과	

특정한 경기 범주에 대해 FIA가 강제하는 특별 규정이 다르게 지정하지 않은 한, 주최자들은 위에 언급된 모든 등급을 특별규정에 포함시킬 의무는 없으며, 더 나아가 경기의 특정한 상황에 따라서 자유롭게 두 개 이상의 연속된 등급을 한데 묶을 수 있다. 어떤 등급도 더 작게 나눌 수는 없다.

제2조 정의

2.1 총괄 조건

2.1.1 연속 생산 자동차 (범주 I)

제조회사의 요청으로 정해진 기간 안에 똑같은 실체 (아래에서 이 단어에 대한 정의를 볼 것)가 정해진 숫자만큼 생산되었음이 검증되었으며 대중에게 일반 판매 (이 표현 참조) 되는 것을 목적으로 한 차량.

차량들은 호몰로게이션 서식대로 판매되어야 한다.

2.1.2 경기 차량 (범주 II)

단일한 실체로 제작되었으며 오로지 경기를 위한 목적을 가진 차량.

2.1.3 트럭 (범주 III)

2.1.4 똑같은 자동차들

같은 생산 시리즈에 속해 있으며 같은 차체(안쪽과 바깥쪽), 같은 기계 구성요소들, 그리고 같은 새시(모노콕 구조인 경우 이 새시가 차체와 일체형 부분일 수 있다고 하더라도)를 가진 차량들.

2.1.5 차량의 모델

특정한 개념과 차체의 개괄적 외부 윤곽선으로, 또한 엔진 및 휠에 대한 동력 전달의 똑같은 기계 구조로 구별할 수 있는, 연속 생산에 속한 차량.

2.1.6 일반 판매

제조회사의 정상적인 상업 수단을 통해 개인 구매자에게 차량이 유통되는 것을 뜻 한다.

2.1.7 호몰로게이션

이 규정의 프로덕션 자동차 (그룹 N), 투어링 자동차 (그룹 A) 로 분류된 것이 타당함을 보이기 위해 특정 모델의 차량이 연속 생산 기일에 최소 숫자만큼 만들어졌다는 것을 FIA가 공식 인증하는 것이다.

호몰로게이션 신청은 차량이 만들어진 나의 ASN이 FIA에 제출해야 하며 호몰로게이션 서식 (아래를 볼 것) 작성을 필요로 한다. 이는 FIA가 정한 “호몰로게이

선 규정”이라고 부르는 특별한 규정에 따라서 입증되어야 한다.

연속 생산 자동차의 호몰로게이션은 해당되는 모델의 연속 생산이 정지된 (연속 생산량이 관련된 그룹의 최소 생산량의 10% 미만일 때) 날짜로부터 7년 뒤에는 무효가 된다.

모델의 호몰로게이션 프로덕션 자동차(그룹 N) / 투어링 자동차(그룹 A) 가운데 한 그룹 안에서만 유효하다.

2.1.8 호몰로게이션 서식

이 호몰로게이션 서식은 제조자가 기입한 대로 대량생산 차량을 정의한다.

경기 참가자의 레이스가 속한 그룹에 따라서, 시리즈의 국제 경기 안에서 허용되는 변경의 한계는 부칙 J에 나와 있다. 경기 동안 어느 때든 기술 오피셜의 요구에 따라서 적용되는 최신 버전의 호몰로게이션 서식을 제시하는 것은 의무다.

제시되지 않았을 경우 그 경기에서 경기 참가자의 참가를 거부하는 수준까지의 페널티가 부과될 수 있다.

제시된 서식에는 반드시 다음 중 하나가 인쇄되어 있어야 한다.

- FIA 스탬프/워터마크가 찍힌 종이.
- 또는 제조자가 관련 ASN과 같은 국적일 경우에 한하여 ASN의 스탬프/워터마크가 찍힌 종이.

마찬가지로 새시/외각과 관련된 키트 변형 (아래를 볼 것) 을 장착한 그룹 A 차량이 쓰였다면 제조회사에게 인증 받은 센터에서 이를 부착한 시점에 제공된 원래의 인증서가 있어야 한다.

경기 동안에 호몰로게이션 서식의 유효 기간을 넘기게 될 경우 호몰로게이션 서식은 그 경기에 대해서는 해당 경기 기간 동안 유효하다.

프로덕션 자동차 (그룹 N) 에 관해서는, 이 그룹에 특정한 서식과는 별도로 투어링 자동차 (그룹A) 서식 또한 제출되어야 한다. 호몰로게이션 서식과 비교해서 차량의 모델을 검사한 뒤에 어떤 의심이든 남아 있는 경우, 기술 오피셜은 제작자의 판매 대리점이 쓰기 위한 유지 관리 책자 또는 모든 예비 부품들의 목록이 있는 총괄 카탈로그 가운데 하나를 참조해야 한다.

정확한 문서가 충분하지 않은 경우, 기술 오피셜은 영업권자로부터 얻을 수 있는 똑같은 부품과 비교함으로써 직접 차량 검사를 수행 할 수 있다. 경기 참가자가 자신의 차량에 관련된 공인서를 ASN으로부터 얻는 것은 자신의 책임이다.

기재 사항 :

서식은 다음과 같은 방식으로 나뉜다.

- 기본 모델을 묘사하는 기본 서식
- 나중 단계에서 '변형'이 될 수 있는 '공인 확장', 또는 '정오표'나 '진화'를 묘사한 특정한 숫자의 추가 페이지

a. 변형(VF, VP, VO, VK)

이들은 공급 변형 (VF)(제조자를 위하여 두 공급사가 똑같은 부품을 공급하며 고객이 선택할 가능성을 갖지 못한 것) 또는 생산 변형 (VP)(요청에 따라서 공급되며 판매자로부터 구할 수 있는 것) 또는 옵션 변형 (VO)(특정한 요청에 따라서 공급되는 것) 또는 "키트"* (VK)(특정한 요청에 따라서 공급되는 것) 가운데 하나다.

b. 정오표(ER)

서식에서 건조자로부터 예전에 공급되었던 정보의 잘못된 부분을 대체하거나 취소하는 것.

c. 형식 진화(ET)

기본 모델의 영구적인 바탕 위에서 이루어진 특성의 변경(원래의 서식에 나온 차량 생산의 완전한 중단).

사용 :

1) 변형 (VF, VP, VO, VK)

경기 참가자는 어떤 변형이든, 또는 변형의 어떤 조항이든 원하는 대로 쓸 수 있으나 차량의 그에 따라 설계된 모든 기술 데이터가 차량에 적용되는 호물 로게이션 서식에 기술된 내용을 따르거나, 부칙 J에서 명시적으로 허용한 경우인 경우로 한정한다.

다음 부품들에 대해서는 여러 VO를 조합하는 것이 금지된다 : 터보차저, 브레이크 그리고 기어박스.

예를 들어, 변형 서식에 정의된 대로 브레이크 캘리퍼를 장착하려면 그로써 얻게 되는 브레이크 라이닝의 치수나 그밖에 것들이 관련된 차량에 적용되는 서식에 나와있는 대로여야 한다 (프로덕션 자동차 (그룹 N) 에 대해서는 254-2 조항 참조).

키트 변형 (VK) 에 한정해서는, 이들은 호몰로게이션 서식에서 제조사가 지시한 조건만으로는 쓰일 수 없다.

이는 특히 경기 참가자가 한 단위로 보아야 하는 부품의 그룹, 그리고 적용될 수 있다면 준수되어야 하는 제원에 관련된다. FIA 챔피언십에 대해서는, 경기 차량 검사에서 WRC, S2000 - 랠리, S2000, R5 그리고 슈퍼 1600 차량의 FIA 테크니컬 패스포트가 제시되어야 한다.

이에 더해서, 테크니컬 패스포트와 연관된 표식은 어떤 경우에도 떼어내서는 안 된다.

2) 형식 진화(ET)

(프로덕션 자동차 - 그룹 N에 대해서는 제254-2조 참조)

차량은 진화의 주어진 단계를 따라야 하며 (공장에서 출고된 날짜와는 별개로) 따라서 진화는 전부 적용되거나 아예 적용되지 않아야 한다.

이와는 달리, 경기 참가자가 특정한 진화를 선택한 시점부터 그 이전의 모든 진화는 적용되어야 하지만 이들이 호환되지 않을 때에는 예외다.

예를 들어 두 가지 브레이크 진화에서 어떤 하나가 나온 다음 다른 하나가 나왔다면 차량 진화 단계의 날짜에 상응하는 것만이 쓰일 수 있다.

2.1.9 기계 구성요소

추진, 현가, 조향, 그리고 제동을 위해 필요한 모든 것들은 물론 움직이든 그렇지 않든 이들의 정상 작동을 위해서 필요한 모든 부속물.

2.1.10 원래의 또는 연속 생산 부품

예견된 제작의 모든 단계를 거쳤으며 관련된 차량의 제조회사가 이를 수행했고 원래 차량에 장착된 부품.

2.1.11 소재 - 정의

X 기반 합금 (예를 들어, 니켈 기반 합금)

X는 % w/w 기반 합금에서 가장 많은 성분이어야 한다. 성분 X가 들어 있을 수 있는 최소 무게 퍼센트는 언제나 합금 안에 들어 있는 다른 개별 성분의 가능한 최대값 각각보다 커야 한다.

X - Y 기반 합금 (예를 들어, 알루미늄 - 구리 기반 합금)

X는 가장 많은 성분이어야 한다. 이에 더해서 성분 Y는 합금 안에서 X 다음으로 두 번째로 많은 성분 (% w/w) 이어야 한다. X와 Y 성분의 무게 비율의 가능한 최소 합계는 합금 안에 존재하는 다른 개별 성분의 합계의 가능한 최대 무게 비율보다 항상 커야 한다.

금속간 소재 (예를 들어, TiAl, NiAl, FeAl, Cu3Au, NiCo)

이들은 그 소재가 금속간 상에 기반을 둔 물질들이다. 곧, 소재의 모체는 50%v/v 금속간 상(들)보다 더 크게 구성되어 있다.

금속간 상이란 화학당량 비율 주위의 좁은 범위의 조성에서 부분적 이온 또는 공유를 보이거나 금속 결합을 나타내는 둘 또는 그보다 많은 금속들 사이의 고용체이다.

복합 소재

여러 가지 별개의 구성요소로부터 형성된 소재로서 이들의 조합이 구성요소 가운데 어떤 것으로든 별개로는 얻을 수 없는 특성이 있는 완전체를 제공하는 것.

더욱 엄밀히는 모체 소재가 연속 또는 비연속 상 중 하나로 보강된 소재다.

모체는 금속, 세라믹, 중합체 또는 유리 기반일 수 있다.

보강재는 긴 섬유 (연속 보강), 또는 짧은 섬유, 단결정 그리고 미립자 형태 (비연속 보강) 로 존재할 수 있다.

금속 모체 복합 재료 (MMCs)

금속 모체의 액체 상 안에서 용해되지 않는 상을 2%v/v보다 크게 포함하고 있는 금속 모체가 있는 소재.

2%v/v란 다음과 같이 이해할 수 있다: “모체 액체 상의 최저 온도”

세라믹 소재 (예를 들어, Al2O3, SiC, B4C, Ti5Si3, SiO2, Si3N4)

이들은 무기물이고, 금속이 아닌 고체로 금속 또는 비금속의 복합물로 만든다.

세라믹 소재는 결정형 또는 부분 결정형일 수 있다. 이는 용합된 물질이 식으면서 굳어짐으로써 형성될 수도 있으며, 또는 가열 행위를 통해 성형과 숙성이 동

시에 일어나거나, 순차적으로 일어날 수도 있다.

2.1.12 봉인

다음 목적 가운데 어느 하나를 위하여 차량의 부품을 식별하기 위한 요소.

- 부품의 사용 또는 교체를 통제하기 위하여.
- 해당 규정에서 요구한 등록된 부품 사용 또는 수량을 확인하기 위하여
- 즉시 또는 뒤에 기술 검사를 수행하기 위하여 입수한 부품의 등록을 위하여.
- 부품 또는 조립품의 일부를 분해 그리고/또는 변경하지 못하도록 막기 위하여.
- 기술 그리고/또는 경기 규정의 적용을 위해서 어떤 다른 방식으로든 필요해서.

2.2 치수

위에서 본 차량의 경계선

차량은 관련된 경기의 출발 그리드에 있을 때다.

2.3 엔진

2.3.1 실린더 용량

부피 V 는 실린더 (또는 실린더들) 안에서 피스톤 (들) 이 위 또는 아래로 움직임에 따라서 만들어진다.

$$V = 0.7854 \cdot b^2 \cdot s \cdot n$$

여기에서, b = 보어

s = 스트로크

n = 실린더 숫자

2.3.2 과급

연소실 안을 채우는 연료 - 공기 혼합기의 무게를 어떤 방법으로든 늘리는 (일반 대기 압력, 램효과 그리고 동적 효과로 유발되는 무게를 넘어서) 것.

압력으로 연료를 분사하는 것은 과급으로 간주하지 않는다 (총괄 규정 252 - 3.1 조항 참조).

2.3.3 실린더 블럭

크랭크케이스와 실린더들.

2.3.4 흡기 매니폴드

카뷰레이터 유도 시스템인 경우 :

카뷰레이터(들) 에서부터 실린더 헤드 가스킷 표면까지 이어진, 공기 - 연료 혼합기를 모으는 부분.

단일 밸브 분사 유도 시스템인 경우 :

버터플라이 밸브의 본체에서부터 실린더 헤드 가스킷 표면까지 이어지는, 공기 또는 공기 - 연료 혼합기류를 모으고 조절하는 부분.

다중 밸브 분사 유도 시스템인 경우 :

버터플라이 밸브들의 본체에서부터 실린더 헤드 가스킷 표면까지 이어지는, 공기 또는 공기 - 연료 혼합기류를 모으고 조절하는 부분.

디젤 엔진인 경우 :

실린더 헤드에 부착된 유닛으로 흡기구 하나로부터 공기를 분배하거나 실린더 헤드 포트에 가는 유일한 덕트.

2.3.5 배기 매니폴드

언제든 적어도 두 개의 실린더로부터 나오는 가스를 합쳐서 모으며 실린더 헤드로부터 첫 번째 가스킷까지 이어져 여기서 나머지 배기 시스템과는 분리되는 부분.

2.3.6 터보차저 자동차에 대해서는, 배기부는 터보차저 뒤부터 시작한다.

2.3.7 오일 셉트

실린더 블럭 아래에 볼트로 고정되어 있으며 엔진의 윤활유를 담고 통제하는 구성요소.

2.3.8 엔진실

엔진을 가장 가깝게 구조적으로 감쌀 수 있도록 정의되는 공간.
트랜스미션 터널은 엔진실에 속하지 않는다.

2.3.9 건식 섬프를 통한 윤활

한 챔버 또는 칸에서 다른 곳으로 오일을 전달하기 위해 펌프를 쓰는 모든 시스템으로, 엔진부품의 일반 윤활을 위해 쓰이는 펌프는 제외한다.

2.3.10 기계 부품을 위한 정적 가스킷

가스킷의 유일한 기능은 서로 고정되어 있는 두 개 이상의 부품을 확실하게 밀봉하는 것이다. 가스킷으로 분리되는 부품의 표면 사이 간격은 5mm보다 적거나 이와 같아야 한다.

2.3.11 교환기

두 유체 사이에 열량을 교환할 수 있도록 하는 기계 부분.

특정 교환기에 대해서는, 첫 번째로 이름이 나오는 유체는 냉각되는 유체며 두 번째로 이름이 나오는 유체는 냉각할 수 있도록 하는 유체다.

예를 들어 오일/물 교환기 (오일은 물로 냉각된다).

2.3.12 방열기

이는 액체를 공기로 식힐 수 있도록 해 주는 특정 교환기다. 액체/공기 교환기.

2.3.13 인터쿨러 또는 과급 교환기

압축기와 엔진 사이에 놓여 있어서 압축된 공기를 액체로 식힐 수 있게 해 주는 교환기다. 공기/액체 교환기.

2.4 런닝 기어

런닝 기어는 완전히 또는 부분적으로 서스펜션에 얹혀 있지 않은 모든 부품을 포함한다.

2.4.1 휠

플랜지와 림.

컴플리트 휠은 플랜지, 림과 타이어를 뜻한다.

2.4.2 브레이크의 마찰 표면

휠이 완전히 한 바퀴를 회전할 때 드럼 위의 라이닝 또는 디스크의 양쪽 면 위 패드가 쓸고 지나가는 표면.

2.4.3 맥퍼슨 서스펜션

텔레스코픽 스트럿을 내장하고 있는 모든 서스펜션 시스템으로, 이 스트럿은 반드시 스프링 그리드/또는 완충 작용을 제공해야 하는 것은 아니지만 스텝 충격과는 일체화되어 있고, 그 꼭대기 끝에서는 단일 부착 지점을 통하여 차체 또는 새시에 고정되며 아래쪽 끝에서는 폭 방향과 길이 방향으로 장소를 잡아 주는 폭 방향 위시본에서, 아니면 길이 방향으로는 엔터 - 롤 바 또는 타이로드 옆에 자리 잡은 폭 방향 단일 링크에서 회전한다.

2.4.4 트윈스트림 축

두 개의 트레일링 암으로 이루어진 축으로, 각각은 조인트를 통해서 외각에 부착되며, 폭 방향구조물을 통해서 서로가 단단하게 붙어 있으며, 이들의 비틀림 탄성은 굽힘 탄성과 비교해서 더 낮다.

2.5 새시 - 차체

2.5.1 새시

차량의 전체 구조물로 이 구조물의 어떤 구조적 부분이든 포함하여 기계 구성요소와 차체를 조립한 것.

2.5.2 차체

외부 : 차량에서 서스펜션에 완전히 얹혀 기류가 훑고 지나가는 부분.

내부 : 콕핏과 짐칸.

차체는 다음과 같이 구분된다.

- 1) 완전히 닫힌 차체
- 2) 완전히 열린 차체
- 3) 유연하거나(드롭 - 헤드) 아니면 단단한(하드탑) 재질로 된 후드가 있는 컨버터블 차

2.5.3 좌석

하나의 바닥과 하나의 등받이로 만든 장비.

등받이

정상적으로 좌석에 앉은 사람의 척추 아래쪽 끝으로부터 위쪽 방향으로 측정되는 표면.

좌석 바닥

같은 사람의 척추 아래쪽 끝으로부터 앞쪽을 향해 측정되는 표면.

2.5.4 짐칸

차량 안에서 콧빚 그리고 엔진실과는 별도인 모든 공간들.

이 공간은 길이로는 제조자가 제공한 고정된 구조물 그리고/또는 좌석의 뒤쪽으로 제한되고/ 되거나 만약 가능하다면, 뒤쪽으로 최대 15° 각도로 경사가 있을 수 있다. 이 공간은 높이로는 제조자가 제공한 고정된 구조물 그리고/또는 때 어낼 수 있는 칸막이로, 또는 이런 것들이 없으면 윈드스크린의 가장 낮은 지점을 지나가는 수평면으로 제한된다.

2.5.5 콧빚

드라이버와 승객을 수용하는 구조적 내부 공간.

2.5.6 보닛

엔진에 접근할 수 있도록 열리는 차체의 바깥쪽 부분.

2.5.7 펜더

펜더는 그림 251 - 1 그리고 그룹 A 형식정의서의 그림 XIII-A1(또는 XIII) 에 따라서 정의되는 영역으로 간주된다.

뒤쪽 펜더 :

옆에서 보았을 때 펜더의 위쪽 끝은,

- 닫힌 상태인 뒤쪽 옆 창에서 눈에 보이는 부분의 아래쪽 끝 아래. (그림 251 - 1)

- 뒤쪽 옆 창에서 눈에 보이는 부분의 아래쪽 뒤 모퉁이 그리고 뒤쪽 창에서 눈에 보이는 부분의 아래쪽 모퉁이가 만나는 선. (그림 251 - 1).



[2 도어 차량]



[3 도어 차량]



[4 도어 차량]



[4 도어 차량]

2.5.8 루브르

하나의 개방부 둘레 안에 배열된 경사진 얇은 판의 조합으로 개방부의 표면에 수직으로 보았을 때 그 뒤에 자리 잡은 물체를 감추는 것.

2.5.9 주간등

앞쪽을 향해 있으며 낮 동안에 주행할 때 차량을 더욱 쉽게 알아볼 수 있도록 하기 위해서 쓰이는 전등.

주간등은 전조등이 켜질 경우 자동으로 꺼져야 한다.

2.6 전기 시스템

전조등 : 그 초점이 앞쪽을 향한 빛나는 심층 광선을 만들어 내는 모든 신호.

2.7 연료 탱크

어떤 방법으로든 주 탱크 또는 엔진을 향하여 흐를 연료를 담고 있는 용기.

2.8 오토매틱 기어박스

이는 유체역학 토크 변환기, 그리고 클러치 및 다중 디스크 브레이크와 함께 장비된 유성 기어 및 고정된 숫자의 감속 기어가 있는 상자, 그리고 기어 체인지 컨트롤로 구성되어 있다.

기어 변속은 엔진과 기어박스의 연결을 끊지 않고 자동으로 이루어지며 따라서 엔진 토크 전달을 차단하지 않는다.

무단 변속기가 장착된 기어박스는 무한한 숫자의 감속 비율을 가진 특수성이 있는 오토매틱 기어박스로 간주된다.

제252조 - 프로덕션 자동차(그룹 N), 투어링 자동차(그룹 A), GT프로덕션 자동차(그룹 R-GT)에 대한 총괄 규정

제1조 총괄 주의 사항

1.1 변경

차량이 속하는 그룹에 대한 특정한 규정이나 아래 총괄 규정에서 명시적으로 허용한 경우, 또는 “안전 장비” 장에서 강제한 경우가 아니라면 모든 변경은 금지된다. 차량의 구성요소는 원래 기능을 유지해야 한다.

1.2 총괄 규정의 적용

프로덕션 자동차 (그룹 N), 투어링 자동차 (그룹 A) 의 제원에 더 엄밀한 규정이나와 있지 않은 경우에는 총괄 규정이 지켜져야 한다.

1.3 소재

비항복률이 40Gpa/g/cm³ 보다 큰 소재는 플러그, 배기 코팅, 물 펌프 터보 조인트, 브레이크패드, 브레이크 캘리퍼 피스톤 코팅, 베어링에서 회전하는 구성요소(볼, 니들, 롤러), 전자구성요소와 센서, 20g보다 가벼운 부품, 그리고 두께가 10 마이크론 또는 이보다 얇은 모든 코팅을 제외하고는 금지된다.

비항복률이 30 Gpa/g/cm³ 보다 큰 철금속 소재 또는 최대 특정 UTS가,

- 비철금속 기반 합금이라면, 0.24 Mpa/kg/m³ 보다 큰
- 철금속 기반 합금이라면 0.30Mpa/kg/m³ 보다 큰

소재는 자유이거나 옵션 변형으로 공인된 모든 부품을 만들 목적으로 사용하는 것이 금지된다.

Ti - 6Al - 4V ASTM 5 등급 방식 티타늄 합금 ($5.5 < Al < 6.75$, $C_{max} 0.10$, $3.5 < V < 4.5$, $87.6 < ti < .91$) 은, 티타늄이 명백하게 금지된 특정한 부품을 제외하고는 허용된다.

터보차저나 그와 동등한 어떤 과급 시스템이든 그 회전 부품 (베어링의 구르는 부품은 제외) 은 세라믹 소재로 만들거나 세라믹 코팅을 할 수 없다.

이 제한은 표준 차량에 형식정 의된 부품에 대해서는 관련이 없다.

두께가 3mm보다 얇은 마그네슘 합금 판을 쓰는 것은 금지된다.

- 1.4 각 참가자들은 그들의 차량이 이벤트 동안 언제나 이 규정을 완전히 준수한다는 점을 경기의 기술 오퍼셜과 심사위원들이 수궁하도록 만들 의무를 갖는다.
- 1.5 손상된 나사선은 똑같은 안쪽 지름을 가진 새로운 나사선('나선형' 방식)을 내서 복구할 수 있다.
- 1.6 1999년 1월 1일 이후에 공인되었으며 랠리에 참가하는 모든 그룹 A 차량들은 키트 변형을 제외하고는 1800mm보다 넓어서는 안 된다. 그룹 N 차량들은 일체형 버전으로 참가할 수 있다.
- 1.7 **'자유로운' 부품**
 '자유로운'은 원래의 부품 및 부품의 기능(들)을 없애거나 새로운 부품으로 바꿀 수 있다는 것을 뜻한다. 단, 새로운 부품은 원래 부품과 비교하여 새로운 기능을 더하지 않는다는 것을 조건으로 한다.

제2조 치수와 무게

2.1 지면에 대한 간격

한쪽 편에 있는 모든 타이어들이 바람이 빠졌을 때 차량에서 어떤 부분도 지면에 닿아서는 안 된다.이 검사는 레이스 상태에서 (탑승자가 타고 있을 때) 평탄한 표면 위에서 이루어져야 한다.

2.2 무게추

무게추를 하나 또는 여러 개 써서 차량의 무게를 맞추는 것이 허용된다. 단 이 무게 추들은 단단하고 단일체이며, 봉인을 붙일 수 있도록 공구를 쓰는 방법으로 콕핏의 바닥에 고정하며, 기술 오퍼셜이 눈으로 볼 수 있고 봉인을 붙일 수 있어야 한다.

적용 : 투어링 자동차(그룹 A)와 그룹 R 자동차, 프로덕션 자동차(그룹 N)에는 어떤 종류의 무게추도 허용되지 않는다. 하지만 랠리에서는 제253조에 나와 있는 조건 안에서 차량을 위한 공구와 예비 부품을 콕핏 안, 그리고/또는 엔진실 안, 그리고/ 또는 짐칸 안에 싣는 것은 허용된다.

제3조 엔진

3.1 과급

과급인 경우에, 명목 실린더 용량은 가솔린 엔진에 대해서는 1.7, 디젤 엔진에 대해서는 1.5를 곱하며, 차량은 이렇게 얻은 가상 용량에 따른 등급에 소속되어야 한다.

실린더 용량이 이렇게 올라간 경우, 차량은 모든 면에서 이 수치를 실제 용량인 것처럼 간주한다. 이는 특히 차량에 실린더 용량 등급, 안쪽 치수, 장소의 최소 숫자, 최소 무게, 그밖에 것들을 지정할 경우에 해당된다.

3.2 왕복 피스톤과 로터리 엔진(NSU 반켈 특허로 보호된 방식) 사이 등가 공식

등가 용량은 연소실의 최대 그리고 최소 용량 사이의 차이에 따라서 결정되는 부피는 1.8배이다.

3.3 왕복 피스톤과 터빈 엔진 사이 등가 공식

공식은 다음과 같다.

$$C = \frac{S(3.10 \times R) - 7.63}{0.09625}$$

S = 고압 노즐 넓이 — 제곱센티미터로 표현되며 고정자 블레이더 배출구 (또는 고정자가 여러 단계를 가지고 있다면 첫번째 단계로부터 빠져나가는 배출구) 에서 기류의 넓이를 뜻한다. 측정은 고압 터빈 첫번째 단계의 고정된 블레이드 사이의 영역에서 이루어진다.

첫번째 단계 터빈 고정자 블레이더가 조절식인 경우에는 이를 최대 범위로 열어야 한다. 따라서 고압 노즐의 넓이는 높이 (cm 단위)와 폭 (cm 단위)을 곱하고 여기에 블레이드 숫자를 곱한다.

R = 압력 비율은 터빈 엔진의 압축기 비율이다.

이는 다음에 나와 있는 대로 압축기 각 단계의 값을 함께 곱해서 얻는다.

- 아음속 축형 압축기 : 단계당 1.15
- 천음속 축형 압축기 : 단계당 1.5
- 방사상 압축기 : 단계당 4.25

따라서 방사상 한 단계 그리고 축 형태로 음속보다 느린 여섯 단계를 가진 압축기는 압력 비율이 다음과 같이 된다.

$$4.25 \times 1.15 \times 1.15 \times 1.15 \times 1.15 \times 1.15 \times 1.15 \times \text{또는 } 4:25 \times (1.15)^6.$$

C = 왕복 피스톤 엔진과 동등한 용량으로 cm³ 단위다.

3.4 배기 포트의 하루 쪽으로 연료가 분사되고 연소되는 모든 엔진은 금지된다.

3.5 왕복 피스톤 엔진과 새로운 방식의 엔진 사이의 등가 관계

FIA는 전통적인 엔진과 새로운 방식의 엔진을 비교한 확증을 바탕으로, 결정이 내려진 다음 돌아오는 1월 1일부터 2년 동안 예고를 함으로써 변경할 권리를 가진다.

3.6 배기 시스템과 소음기

한 그룹에 대한 특정 규정이 원래의 소음기를 다른 것과 바꾸는 것을 허용하더라도, 개방된 도로 이벤트에 참가하는 차량들은 그 이벤트가 운영되는 나라(들)의 도로교통 법규를 준수하는 배기 소음기를 항상 장비해야 한다. 펠리에서 쓰이는 모든 차량은 지역 당국이 부과하는 제한이 더 낮지 않다면 개방된 도로에서 소음 수준은 가솔린 엔진은 3500rpm, 디젤 엔진은 2500rpm에서 103dB(A)을 넘어서는 안 된다.

배기 파이프의 구멍은 지면으로부터 최대 45cm 그리고 최소 10cm에 자리 잡아야 한다.

배기 파이프 배출구는 차량의 경계선 안에 자리 잡아야 하며 이 윤곽선으로부터 10cm보다 가까이 있어야 하고, 휠베이스 중심을 지나는 수직면 후미에 있어야 한다. 더 나아가, 가열된 파이프가 불이 나는 원인이 되는 것을 피하기 위한 적절한 보호가 제공되어야 한다.

배기 시스템은 일시적이어서는 안 된다.

배기가스는 시스템의 끝에서만 빠져나갈 수 있다.

새시의 부품은 배기가스들을 배출하는 데 쓰일 수 없다.

촉매식 배기 :

한 가지 차량 모델에 가능한 두 가지 버전이 공인되었다면(촉매식 그리고 다른 배기방식), 차량들은 한 가지, 또는 다른 한 가지 버전을 따라야 하며 두 버전을 어

면 식으로든 조합하는 것은 금지된다.

키트(VK - WRC - S2000-렐리, R5)를 장비한 모든 차량들은 공인 받은 촉매식 배기부를 달아야 한다.

모든 그룹에 대해서, 모든 차량은 그 차량이 등록된 국가에서는 의무로 하고 있는 경우에는 원래 것 또는 공인 받은 촉매식 배기부를 달아야 한다. 단, 주최국에서 촉매식 배기를 의무로 하지않은 경우에는 떼어낼 수 있다.

형식정의된 촉매 변환기에는 어떤 변경도 허용되지 않는다.

형식정의서의 인증된 사본이 이벤트의 기술 오피셜에게 제시되어야 한다.

3.7 차 안에서 차량 시동

드라이버가 좌석에 앉아 있을 때 조작할 수 있는, 차량에 전기 또는 다른 에너지원을 탑재한 스타터.

3.8 실린더

슬리브 없는 엔진에 대해서는, 자재를 더해서 실린더 수리를 할 수는 있으나, 부품을 더해서는 안 된다.

제4조 트랜스미션

모든 차량에는 이 차량이 경기를 시작할 때 정상 작동되어야 하며 드라이버가 정상으로 좌석에 앉아 있을 때 조작할 수 있는, 후진 기어 하나를 포함한 기어박스를 장착해야 한다.

제5조 서스펜션

복합 소재로 일부 또는 전체를 만든 서스펜션 부품은 금지된다.

제6조 휠

복합 소재로 일부 또는 전체를 만든 휠은 금지된다.

휠 폭 측정 : 폭은 차량에 휠을 장착하고, 지면 위에서, 차량이 레이스 조건에 있고, 드라이버가 타고 있을때, 지면에 닿는 영역 안에 있는 지점을 제외하고는 타

이어의 원주를 따라서 어떤 지점에서든 측정된다.

하나의 컴플리트 휠의 일부로서 여러 타이어가 장착되었을 때에는 컴플리트 휠은 타이어들이 쓰인 그룹의 최대 치수를 준수해야 한다 (255 - 5.4와 256 - 5 참조).

제7조 차체 / 새시 / 외각

7.1 컨버터블 차량은 모든 면에서 오픈 카에 적용되는 제원들을 모두 준수해야 한다. 이에 더하여, 접어 넣을 수 있는 단단한 지붕을 가진 차량은 지붕이 닫혀 있고 잠겨 있을 때에만 운전할 수 있다.

7.2 최소 안쪽 치수

만약 부록 J에서 허가되는 변경이 형식정의서에 나와 있는 치수에 영향을 미칠 경우 이 치수는 차량에 대한 자격 기준을 유지할 수 없다.

7.3 콕핏

운전하는 쪽을 반대로 바꿀 수 있다. 단, 원래의 차량과 변경된 차량이 기계적으로 동등하며 변경에 쓰인 부품들은 관련된 패밀리에 대해서 이와 같은 변환을 위해 제조자가 공급한 경우로 한정한다.

특히 스티어링 칼럼은 관련된 패밀리에 대해서 제조자가 이러한 목적을 위해 만든 구멍을 통해서만 차체 외각을 관통해야 한다.

R5, 슈퍼 1600, 슈퍼 2000과 WRC 차량에 대해서는, 운전하는 쪽을 반대로 바꾸려면 제조자가 옵션 변형으로 공인한 완전한 스티어링 시스템을 써야만 한다. 스티어링 칼럼이 외각을 관통할 수 있도록 하는 구멍은 이 시스템과 함께 공인 받은 것이어야 한다.

다음 액세서리들만이 콕핏 안에 설치될 수 있다: 예비 휠, 공구, 예비 부품, 안전 장비, 통신장비, 무게추 (허용되는 경우), 윈드스크린 세척액 용기 (투어링 자동차 (그룹A) 에서만). 모든 예비 부품과 공구는 드라이버 그리고/또는 코드라이버의 좌석 뒤, 아니면 드라이버 그리고/또는 코드라이버의 좌석 밑에 고정되어야 한다. 오픈 카의 조수 영역 및 좌석은 어떤 식으로도 덮을 수 없다.

콕핏 안에 놓여 있는 헬멧과 공구를 위한 용기는 불연성 소재로 만든 것이야 하며, 불이 났을 때 독성이 있는 연기를 뿜어서는 안 된다.

원래의 에어백 이음관은 차체의 외관을 바꾸지 않는다면 떼어낼 수 있다.

7.4 차량의 모든 차체 그리고 새시/외각 패널들은 언제나 원래 공인 받은 차량의 것과 똑같은 소재여야 하며 소재의 두께는 원래 공인 받은 차량의 것과 똑같아야 한다.
문 사용 증지로 인해 장치의 제거 또는 교체는 승인 받아야 한다.

7.5 전조등 부착과 보호

전등 브래킷을 위해 앞쪽 차체의 구멍을 보링하는 것은 허용되나, 오로지 부착을 위해서 만으로 한정된다.

캘리에서는, 유연성이 있는 소재로 만든 무반사 보호물을 전조등에 부착할 수 있다. 이는 전조등 유리 보다 앞쪽으로 10cm 넘게 튀어나올 수 없다.

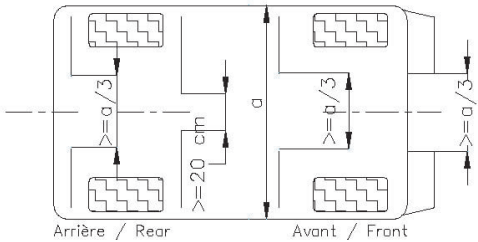
7.6 위험한 성질이 있는 어떤 물체든(가연성 제품, 그밖에) 콧바꿈 바깥으로 내놓아야 한다.

7.7 흡반이판(캘리에서만)

아래 조항을 따르는 폭 방향 흡반이판을 달 수 있다. 만약 폭 방향 흡반이판의 의무라면 이 요구 조건이 이벤트의 보충 규정에 언급되어있어야 한다.

어떤 경우에서든 폭 방향 흡반이판은 다음 조건 안에서 허용된다.

- 적어도 폭이 4mm인 유연성 있는 플라스틱 소재(최소 밀도 = 0.85g/cubiccm)로 만든 것이어야 한다.
- 차체에 장착되어야 한다.
- 적어도 각 휠의 폭을 덮어야 하지만, 앞쪽 휠과 뒤쪽 휠 뒷면으로는 적어도 차량 폭의 3분의 1(그림 252-6을 볼 것)은 남겨 두어야 한다.



- 뒤쪽 휠 앞에서 오른쪽과 왼쪽 흡반이판 사이에는 적어도 간격이 20cm 있어야 한다.

- 이들 흠반이판의 가장 아래 부분은 차량이 서 있고 아무도 타고 있지 않을 때, 지면으로부터 10cm보다 높아서는 안 된다.
- 타이어의 전체 높이에 걸쳐, 그리고 그 위로, 타이어의 전체 폭을 덮어야 한다. (뒤에서 보았을 때).

경기의 보충 규정에서 허용하거나 강제할 경우에는, 앞쪽을 향해 튀는 것을 막기 위한 유연한 소재로 만든 흠반이판을 차량의 앞쪽에 설치할 수 있다. 이들은 차량의 전폭을 넘어서, 또는 원래의 전장보다 10cm 넘게 튀어나와서는 안되며, 앞쪽 휠 앞쪽에서 적어도 차량 폭의 3분의 1은 남겨 두어야 한다.

제8조 전기 시스템

8.1 조명과 신호

원래의 부착부가 똑같이 유지되는 경우에 한하여 안개등은 다른 등으로 바꿀 수 있으며, 그 반대로도 할 수 있다.

원래의 후사경이 방향 지시등과 일체형이며 부록 J의 조항에서 그 차량이 후사경을 바꿀 수 있도록 허용한 경우에는, 방향 지시등은 유지되어야 하며 후사경과 일체형일 필요는 없다.

원래의 후사경이 방향 지시등과 일체형이 아닌 경우에는, 방향 지시등은 유지되어야 하지만 원래의 자리에서 옮길 수 있다.

8.2 교류 발전기와 교류 스타터

교류 발전기와 교류 스타터 장착은 자유다.

8.3 경음기

렐리에서만, 경음기가 만들어 내는 소음 수준은 차량 앞 7m에서 측정해서 적어도 3초 동안 97dB과 같거나 커야 한다.

제9조 연료 - 연소성

9.1 휘발유

연료는 다음 제원을 따라야 한다.

특성	단위	최소	최대	검사방법
RON		95.0(1)	102.0(1)	ISO 5164 ASTM D2699
MON		85.0(1)	90.0(1)	ISO 5163 ASTM D2700
밀도 (15°C에서)	kg/m ³	720.0	785.0	ISO 12185 ASTM D4052
산소	% m/m		3.7	EN ISO 22854/ EN 13132(2) 원소분석 ASTM D5622
질소	mg/kg		2000(3)	ASTM D4629 ASTM D5762
황	mg/kg		10.0	ISO 20846(2) ASTM D5453
납	mg/l		5.0	EN 237 ASTM D3237 또는 ICP-OES
망간	mg/l		2.0	ASTM D3831 또는 (ICP-OES) EN 16136
벤젠	% v/v/		1.00	ISO 12177 ASTM D5580 ISO 22854(2) ASTM D6839 EN 238
올레핀	% v/v		18.0	ISO 22854 ASTM D6839
방향족	% v/v		35.0	ISO 22854 ASTM D6839
총 디올레핀	%m/m		1.0	GC-MS 또는 HPLC

산화 안전성	분	360		ISO 7536 ASTM D525
DVPE	kPa		80(4)	IISO 13016-1(2) ASTM D4953 ASTM D5191(2)
증류 특성 :				
E100°C에서	% v/v	30.0	72.0	ISO 3405 ASTM D86
E150°C에서	% v/v	46.0		ISO 3405 ASTM D86
최종 비등점	°C		210	ISO 3405 ASTM D86
잔류물	% v/v		2.0	ISO 3405 ASTM D86

1) EN 228:2012에 다른 최종 결과 계산에서 MON과 RON에 대한 보정 계수 0.2를 빼야 한다.

2) 선호 방법

3) 옥탄이 니트로 화합물을 올리는 것은 허용되지 않는다.

4) 겨울 경기에서는 최대 DVPE가 100kPa까지 올라갈 수 있다.

허용되는 함산소계는 최종 끓는점이 210°C보다 낮은 파라핀계 모노알콜과 파라핀계 모노에테르 뿐이다 (분자당 다섯 개 또는 그보다 많은 탄소 원자).

연료는 이 방법에 들어 있는 오차 정의에 따라서 허용 또는 거부된다.

이벤트를 위해서 그 지역에서 사용할 수 있는 연료가 참가자들이 쓰기에 충분한 품질이 되지 않는다면, 주최국의 ASN은 FIA에게 이와 같은 연료를 쓸 수 있도록 하기 위한 면책을 요청할 수 있다.

현재 판매중인 윤활제 첨가는 2행정 엔진에서 사용하는 연료에서 허가된다.

9.2 디젤

연료는 다음 제원에 해당하는 경유여야 한다.

특성	단위	최소	최대	검사 방법
밀도 (15°C에서)	kg/m ³	820.0	845.0	ISO 12185 ASTM D4052
세탄가(2)			60.0(1)	ISO 5165 ASTM D613
유도세탄가 (DCN) (2)			60.0(1)	EN 15195 ASTM D6890
황	mg/kg		10	ISO 20846 ASTM D5453
다환방향족 탄화수소	% m/m		8.0	IP 548 ASTM D6591 (무 FAME 연료) EN 12916 (FAME 함유 연료)
FAME	% v/v		7.0	EN 14078 ASTM D7371
윤활성	μm		460	ISO12156-1 ASTM D6079

1) FIA의 재량으로 FIA 국제 경기/챔피언십에서는, 그리고/또는 ASN의 재량으로 국내/지역 경기 또는 챔피언십에서는 최대 세탄가 및 유도세탄가가 70.0까지 늘어 날 수 있다.

2) 각각의 세탄가 수치 또는 유도세탄가 수치를 분석해야 한다.
반드시 2가지 분석을 모두 수행할 필요는 없다.

이벤트를 위해서 그 지역에서 사용할 수 있는 연료가 참가자들이 쓰기에 충분한 품질이 되지 않는다면 주최국의 ASN은 FIA에게 이와 같은 연료를 쓸 수 있도록 하기 위한 면책을 요청할 수 있다.

9.3 대체 연료

무엇이든 다른 연료를 쓰려고 한다면 서면 요청 접수에 따른 FIA 또는 주최국 ASN의 승인대상이 된다.

9.4 산소

연료와 혼합될 수 있는 산소는 공기 뿐이다.

9.5 재급유 절차

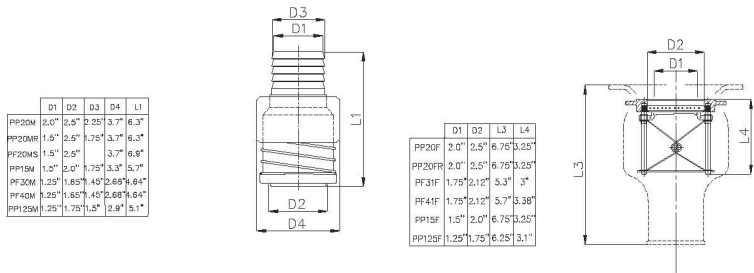
표준화된 커플링 :

서킷에서 제공하는 중앙 집중 시스템이나 경기 참가자가 제공하는 시스템인 경우에는, 재급유 호스는 차량에 장착된 표준화된 주입구에 맞는 누액 방지 커플링과 함께 제공되어야 한다 (그림252-5에 따라서, D의 안쪽 지름은 50mm를 넘을 수 없다).

모든 차량들에는 이 도면을 따르는 연료 주입구가 제공되어야 한다.

이 누액 방지 이음관은 테드 맨 원리를 따라야 하며 따라서 열린 상태에 있을 때에는 어떤 보류장치와도 합체되어서는 안 된다 (스프링이 걸린 방식, 베이어넛, 그밖에). 공기 통풍구(들)는 표준 주유구의 것과 같은 폐쇄 시스템, 그리고 같은 지름을 가진 역류 방지 및 폐쇄 밸브를 장비해야 한다.

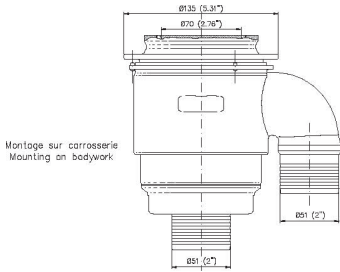
재급유 동안 공기 통풍구들의 배출구는 주 공급 탱크 또는 최소 용량이 20 리터로 완전하게 누액이 방지되는 폐쇄 시스템이 있는 투명한 휴대용 컨테이너를 향하는 적절한 커플링에 연결되어야 한다.



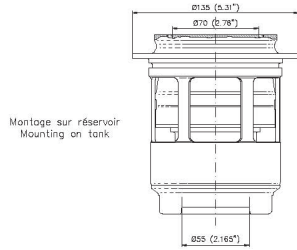
Prise male / Push pull series male

Prise femelle / Push pull series female

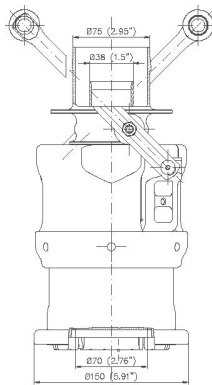
252-5 (Version A)



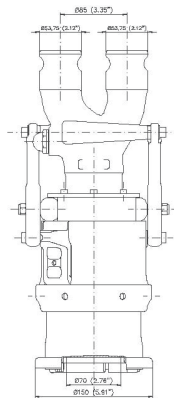
Accoupeur Femelle



Female Coupling



Coaxial
Accoupeur Mâle



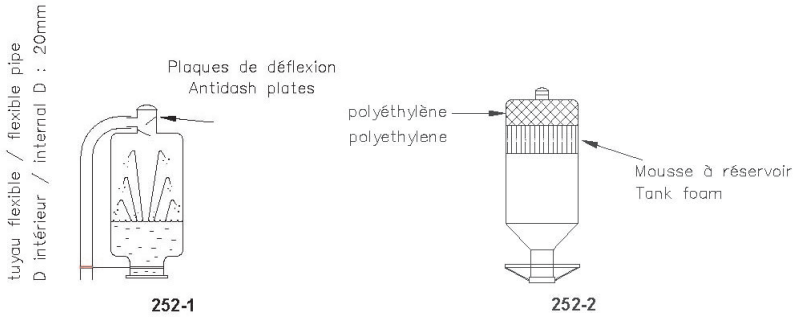
Parallèle / Parallel
Male Coupling

252-5 (Version B)

통풍 캐치 탱크는 재급유 작업이 시작될 때에는 비어 있어야 한다.
서킷이 경기 참가자에게 중앙 집중 시스템을 제공할 수 없을 때에는 경기 참가자
는 위 절차에 따라서 재급유를 해야 한다.

비축 탱크의 수준은 어떤 경우에도 재급유가 실행되는 트랙 수준 위로 3 미터를
넘을 수 없다. 이는 이벤트 전체 기간 동안에 적용된다.

오버플로우 보틀은 그림 252-1 또는 252-2 가운데 하나를 따라야 한다.



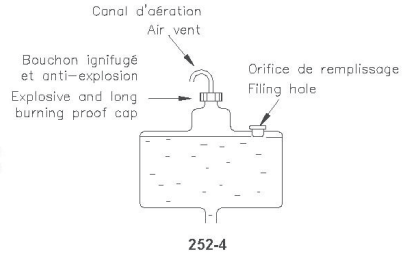
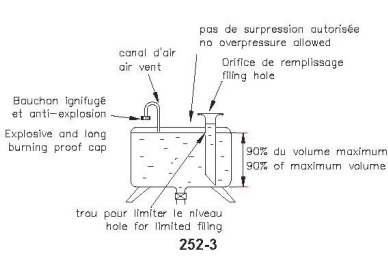
비축 탱크, 그리고 커플링부터 그 흐름을 따라서 탱크와 이들의 랙에 이르기까지
재급유 시스템의 모든 금속 부품들은 전기 접지가 되어 있어야 한다.

다음을 적용할 것을 권고한다.

1. 각 피트는 항공기 방식 접지 장치 두 개를 장비해야 한다.
2. 재급유 시스템(타워, 탱크, 호스, 노즐, 밸브와 통풍 용기를 포함하여)은 레이스 전
체 기간 동안에 위 접지 장치에 접속되어야 한다.
3. 차량은 피트 안에서 정지하자마자 적어도 순간적으로라도 다른 지면 연결 장
치에 접속되어야 한다.
4. 조건 2와 3이 충족되지 않았으면 충족되기 전까지는 연료 호스가 연결 (주입
구 또는 통풍구) 되지 않아야 한다.
5. 연료를 다루는 모든 피트 크루 요원들은 정전기 방지 보호복을 입는다.

재급유 탱크는 다음 가운데 하나일 수 있다.

- 허가된 제조자가 만든 FT3-1999, FT3.5-1999, 또는 FT5-1999 방식 고무
제 모델, 또는
- 그림 252-3, 252-4 가운데 하나를 따라 만들어진 탱크.



적용 : 투어링 자동차(그룹 A), FIA 챔피언십의 총괄 규정 참조.

9.6 탱크 통풍

차량의 지붕을 통해서 통풍 배출구를 내는 탱크를 장비하는 것은 허용된다.

9.7 FT3-1999, FT3.5-1999 또는 FT5-1999 탱크 설치

FT3-1999, FT3.5-1999 또는 FT5-1999 탱크는 원래의 탱크 장소 또는 짐칸 중 한 곳에 설치 할 수 있다. 그곳에는 탱크 구획 안으로 퍼질 수 있는 어떤 연료 든 빼낼 수 있도록 구멍 하나가 있어야 한다.

주유 구멍의 자리와 치수, 또한 그 뚜껑은 새로운 설치가 차체 바깥으로 튀어 나오지 않으며 어떤 연료도 차량의 안쪽 구획 중 한 곳으로 새지 않는 한은 바꿀 수 있다. 만약 주유 구멍이 차량 안쪽에 있다면, 액체가 새지 않는 보호물로 꼭 덮고 격리되어야 한다.

제10조 제동

카본 브레이크 디스크는 금지된다.

제11조 에너지 저장

차량에 비축해 둔 회수된 에너지의 총량은 200kJ을 넘지 않아야 한다. 이 에너지는 최대 1kW를 쓰는 방법으로 10kJ을 넘지 않으면 재활용할 수 있다.

제12조 냉각

드라이버를 식히기 위한 유일한 목적을 제외하고는, 차량의 안이든 바깥이든 어떤 고체, 액체 또는 기체

제253조 - 안전 장비 (그룹 N, A, R - GT)

제1조

구조가 위험하다고 간주되는 차량은 경기의 심사위원이 제외시킬 수 있다.

제2조

장비가 선택 사항인 경우, 규정을 따르는 방법으로 장착해야 한다.

제3조 라인과 펌프

3.1 보호

연료, 오일 그리고 브레이크 라인은 모든 손상의 위험 (돌, 충돌, 기계적 파손, 그밖에) 으로부터 그 바깥쪽이 보호되어야 하며, 모든 화재와 손상의 위험으로부터 그 안쪽이 보호되어야 한다.

적용 : 연속 생산 이음관이 유지되는 경우 그룹 N에 대해서는 선택 사항이다.

연속 생산 이음관이 유지되지 않거나 라인이 차량 안쪽을 지나가며 그 보호 덮개를 없앤 경우에는 모든 그룹에 대해서 의무다.

연료 라인에 대해서는, 차량 외각으로부터 부도체로 격리되어 있는 금속 부품은 전기적으로 이 부도체에 연결되어 있어야 한다.

3.2 제원과 설치

연속 생산 이음관이 유지되지 않는 경우에는 의무로 적용된다.

냉각수 또는 윤활유를 포함하고 있는 라인은 록핏 바깥에 있어야 한다.

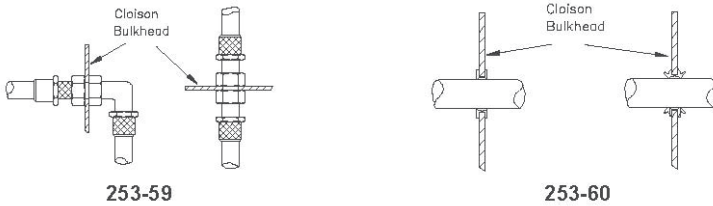
연료 라인, 윤활유 라인과 유압 액체를 포함하고 있는 라인의 이음관은 다음과 같은 제원에 따라서 만들어져야 한다.

* 유연성이 있는 경우에는, 이 라인들은 나사선, 크립프 또는 자체 밀폐 연결기, 그리고 마멸과 불꽃에 견디는 (연소로 손상되지 않아야 한다) 편조물 외피를 가져야 한다.

* 최소 운전 온도에서 측정된 최소 파열 압력은,

- 연료 라인 (인젝터 연결부 그리고 탱크로 돌아가는 회로의 냉각 방열기는 제외) 에 대해서는 135℃(250°F) 에서 70 bar(1000 psi).
- 윤활유 라인에 대해서는 232℃(450°F) 에서 70 bar(1000 psi).
- 유압 액체가 들어있는 라인에 대해서는 232℃(450°F) 에서 280 bar(4000 psi) 유압 시스템의 운전 압력이 140 bar(2000 psi) 보다 크다면, 파열 압력은 운전 압력보다 적어도 두 배는 커야 한다.

연료나 유압 액체를 포함하는 라인은 콧핏을 거쳐갈 수 있지만, 그림 253 - 59 와 253 - 60에 따른 앞쪽과 뒤쪽 격벽, 그리고 제동 회로와 클러치 액체 회로에 있는 것 말고는 안쪽에 어떤 연결부도 없어야 한다.



3.3 자동 연료 차단

모든 그룹들에 대한 권고 :

엔진으로 가는 모든 연료 공급 파이프에는, 연료 탱크 바로 위에 자리 잡고 있으며 연료 시스템 안에서 압력을 받는 연료 라인 가운데 하나가 파손되거나 새는 경우에 모든 연료 라인을 자동으로 잠그는 자동 차단 밸브가 설치되어야 한다.

의무 : 모든 연료 펌프는 출발 과정 동안을 제외하고는 엔진이 작동되고 있을 때에만 작동되어야 한다.

3.4 연료 셀 환기

아래 설명된 밸브까지 연료 셀의 환기 라인은 연료 라인의 것과 같은 제원(제3.2조) 이어야 하며, 다음 조건을 따르는 시스템과 함께 장착되어야 한다.

- 중력으로 활성화되는 전복 밸브.
- 플로트 챔버 환기 밸브.

- 플로트 챔버 환기 밸브가 닫혔을 때 동작하는, 최대 과압이 200 mbar인 분출 밸브. 만약 연료 탱크 브리더 환기 튜브의 안쪽 지름이 20mm보다 크다면, FIA가 형식정의했으며 253-14.5조에 정의되어 있는 역류 방지 밸브를 장착해야 한다.

제4조 제동 및 조향 시스템의 안전

◆ 제동

같은 페달로 조작되는 이중 회로 : 페달은 모든 휠을 정상 제어해야 한다. 제동 시스템 파이프가 어떤 지점에서든 새거나 제동 전달 시스템이 어떤 식으로든 고장이 난 경우에도 페달은 적어도 두 개 휠을 제어해야 한다.

적용 : 연속 생산 차량에 이 시스템이 달려 있다면 어떤 변경도 할 수 없다.

◆ 조향

도난 방지 조향 잠금 장치의 잠금 시스템은 동작하지 않도록 만들 수 있다. 컬럼 조절식 시스템은 잠가야 하며 공구를 썼을 때에만 동작해야 한다.

제5조 추가 잠금 장치

보닛과 짐칸 뚜껑 각각에 추가 안전 잠금 장치를 적어도 두 개씩 달아야 한다. 원래의 잠금 기계 장치는 작동되지 않도록 하거나 떼어내야 한다.

적용 : 그룹 N에서는 선택 사항, 모든 다른 그룹에서는 의무.

차량에 실려 있는 큰 물체 (예비 휠, 공구 모음, 그밖에) 들은 단단하게 고정해야 한다.

제6조 안전벨트

6.1 벨트

FIA 표준 n° 8853/98을 준수하는 안전 벨트 사용이 의무다. 더 나아가, 서킷 경기에서 쓰이는 벨트는 턴 버클 릴리즈 시스템을 장비해야 한다.

렐리에 대해서는, 벨트 커터 두 개를 언제나 차량에 신고 다녀야 한다. 이 장비는 드라이버와 코드라이버가 안전띠를 동여매고 좌석에 앉은 상태에서도 쉽게 손에 닿을 수 있어야 한다. 한편 일반 도로 구간을 포함한 경기에 대해서는 벨트에 푸시 버튼 릴리즈 시스템을 장비할 것을 권장한다.

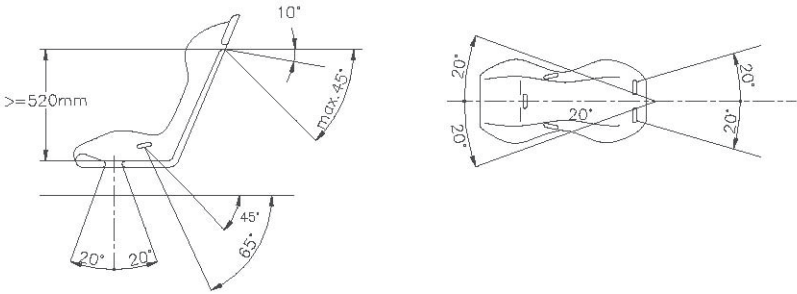
ASN은 안전 케이지 호몰로게이션을 받을 때 롤케이지의 안전 벨트 부착 지점을 호몰로게이션을 할 수 있으나, 이 지점들이 검사를 받는 것을 조건으로 한다.

6.2 설치

좌석이나 그 지지부에 좌석 벨트를 고정하는 것은 금지된다.

안전띠를 연속 생산 차량의 고정 지점에 설치할 수 있다.

고정점에 대하여 권고되는 기하학적 장소는 그림 253-61에 나와 있다.



253-61

아래쪽 방향으로서는 어깨띠는 바로 뒤쪽을 향해야 하며 등받이의 위쪽 림으로부터 수평으로 각도가 45°가 넘지 않는 방법으로 설치해야 한다. 하지만 이 각도가 10°가 넘지 않을 것을 권고한다.

좌석 중심선에 대해서 최대 각도는 확대 또는 수렴 방향으로 20°이다. (어깨띠는 앞쪽 좌석의 중심선에 대칭되게 열십자형으로 설치해야 한다) 가능하다면 C-필러에 차량 제조자가 원래 부착했던 고정 지점을 써야 한다.

수평으로 더 높이 올라가는 각을 만드는 고정 지점은 써서는 안 된다.

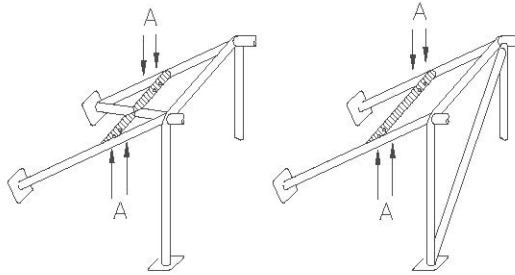
이 경우에, 어깨띠를 차량 제조자가 원래 부착했던 뒤쪽 좌석 허리끈 고정 지점에 설치할 수 있다.

허리와 가랑이띠는 될 수 있는 대로 골반 영역의 가장 넓은 표면을 감싸고 고정하기 위해서, 좌석의 옆면 위를 지나가지 않고 좌석을 뚫고 가야 한다.

허리띠는 골반 용기부와 위쪽 넓적다리 사이 굴곡부 사이를 바짝 죄어 꼭 맞아야 한다. 어떤 경우에도 복부 영역 위에 걸친 곳이 헤어져서는 안된다.

안전띠가 날카로운 모서리에 닿아서 손상되지 않도록 보호가 이루어져야 한다. 연속 생산 고정 지점에 어깨띠 그리고/또는 가랑이띠를 설치할 수 없을 때, 새로운 고정 지점은 외각이나 새시에, 어깨띠에 대해서는 될 수 있는 대로 뒤쪽 휠의 중심선에 가깝게 설치해야 한다.

어깨띠는 또한 안전 케이지나 보강 바에 고리 모양으로 고정할 수 있으며, 또한 뒤쪽 벨트의 꼭대기 고정점에 고정하거나, 또는 케이지의 뒷버팀대 사이에 용접한 폭 방향 보강물 (그림253-66)이나 그림 253-18, 253-26, 253-27, 253-28 또는 253-30에 따른 폭 방향 튜브 보강물에 고정하거나 받쳐놓을 수 있다.

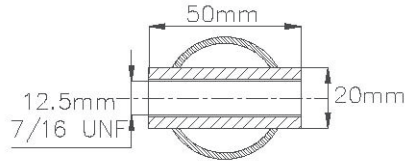


Ⓐ trous de montage pour harnais
mounting holes for harness

253-66

이 경우, 폭 방향 보강물 사용은 다음 조건을 적용 받는다.

- 폭 방향 보강물은 치수가 적어도 38mm2.5mm 또는 40mm2mm이며, 이 음매 없이 냉간 압연한 탄소강으로 최소 항복 강도가 350N/mm² 인 튜브여야 한다.
- 이 보강물의 높이는 뒤쪽을 향하는 어깨 끈이 아래쪽 방향으로 등받이의 림으로부터 수평각도가 10°에서 45° 사이가 될 수 있도록 해야 하며, 10° 각도를 권고한다.
- 띠는 고리 모양으로 또는 스크류로 붙여야 하지만, 후자인 경우에는 삽입물은 각 부착지점마다 용접을 해야 한다 (치수는 그림 253-67 참조).



253-67

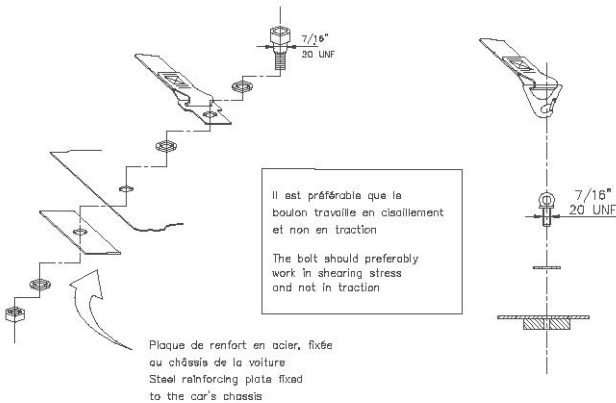
이들 삽입물은 보강 튜브 안에 자리 잡아야 하며 띠는 M12 8.8이나 7/16UNF 제원 볼트를 써서 이곳에 부착해야 한다.

각 고정 지점은 1470daN 하중을 견딜 수 있어야 하고 가랑이 띠에 대해서는 720daN이다.

두 띠에 대해서 고정 지점이 하나인 경우(어깨띠에 대해서는 금지된다), 하중은 요구되는 하중의 합과 같아야 한다. 만들어진 새로운 고정 지점마다 넓이가 적어도 40m² 이고 두께가 적어도 3mm인 강철 보강판을 하나씩 사용하여야 한다.

◆ 새시/모노코크에 부착하는 원칙

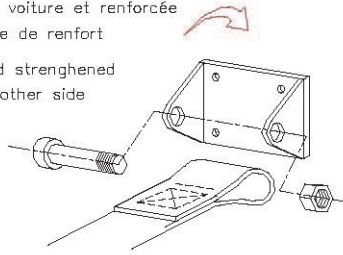
1) 일반 부착 시스템 : 그림 253-62 참조.



253-62

2) 어깨띠 부착 : 그림 253-63 참조.

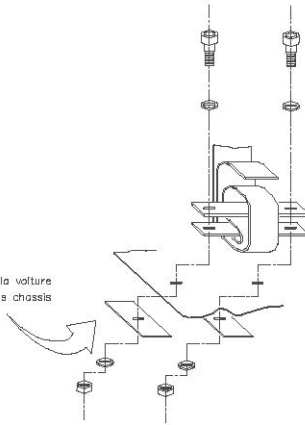
plaque fixée au châssis de la voiture et renforcée
de l'autre côté par une plaque de renfort
plate fixed to the chassis and strengthened
by a reinforced plate on the other side



253-63

3) 가로이띠 부착 : 그림 253-64 참조.

plaque de renfort fixée au châssis de la voiture
reinforcing plate fixed to the car's chassis



253-64

6.3 사용

안전띠는 부품을 어떤 식으로든 변경하거나 제거하지 않고 호몰로게이션을 받은 구성으로 써야 하며 제조자의 지시를 준수해야 한다.

안전 벨트의 효력과 수명은 이들이 설치되고, 쓰이고, 유지되는 방식과 직접 관계가 있다.

어깨 끈에 탄성 장치 부착은 금지된다.

벨트는 심한 충동이 있었을 때마다, 그리고 띠가 잘렸거나, 닳았거나, 화학 또는 태양광 작용으로 약화되었을 때마다 바꾸어야 한다. 이들은 금속 부품 또는 버클이 구부러지거나 변형되거나 녹슬었을 때에도 다른 것으로 바꾸어야 한다. 어떤 안전띠든 기능을 완벽하게 하지 않으면 바꾸어야 한다.

제7조 소화기 - 소화 시스템

7.1 적용

랠리에서:

7.2 또는 7.3이 적용된다.

FIA 표준 8865-2015(기술 목록 n°52)를 준수하는 소화 시스템과 수동 소화기가 권장된다. FIA월드 랠리 챔피언십의 RC1 클래스 차량에 대해서는 FIA 표준 8865-2015(기술 목록 n°52)를 준수하는 소화 시스템이 의무다.

서킷 이벤트, 슬라럼, 힐클라임에서 :

7.2 또는 7.3이 적용된다.

FIA 표준 8865-2015(기술 목록 n°52)를 준수하는 소화 시스템과 수동 소화기가 권장된다.

7.2 부착된 시스템

7.2.1 모든 차량은 경기 차량의 배관된 소화기 시스템 (1999) 또는 FIA 표준 8865-2015를 준수하는 소화 시스템을 장비해야 한다.

이 시스템은 제조사의 지시와 기술 목록 n°16 및 n°52를 따라야 한다.

랠리에서 n°16 시스템의 소화제 최소량은 3kg이어야 한다.

7.2.2 모든 소화기들은 적절하게 보호되어야 하며 콧 안에 자리 잡아야 한다.

용기는 짐칸에도 있을 수 있으나 모든 폭 방향 차체의 바깥쪽 0트머리로부터 적어도 300mm 떨어져 있는 것을 조건으로 한다.

용기는 스크류로 고정된 금속 띠 2개로 고정되어야 하며 이 고정 시스템은 적어도 25g 감속을 견딜 수 있어야 한다.

안티 토포도 탭이 요구된다.

고정 시스템의 소재는 -15℃에서 +80℃까지의 온도 범위에서 동작해야 한다.
모든 소화 장비는 불에 견뎌야 한다.

플라스틱 파이프는 금지되며 금속 파이프가 의무다. (다르게 지정되어 있지 않은 한)

7.2.3 드라이버 (그리고 적용되는 경우에는 코드라이버) 는 안전 벨트를 동여매고 스티어링 휠이 제자리에 있는 상태로 정상으로 앉아 있을 때 소화 시스템을 수동으로 작동시킬 수 있어야 한다.

더 나아가, 바깥쪽에서 작동시키는 수단은 회로 차단 스위치와 결합되어 있어야 한다. 여기에는 적어도 지름이 10cm로 붉은 테두리를 가진 흰 원 안에 붉은 색으로 “E” 글자로 표시를 해야 한다.

WRC 유형 차량에 대해서는, 바깥쪽이나 안쪽에서 소화기를 작동시키면 엔진과 배터리가 차단되는 것이 의무다.

7.2.4 시스템은 모든 자세에서 작동해야 한다.

7.2.5 소화기 노즐은 소화제에 알맞은 것이어야 하며 타고 있는 사람의 머리를 직접 향하지 않는 방식으로 설치해야 한다.

7.3 수동 소화기

7.3.1 모든 차량들은 아래 7.3.2에서 7.3.5까지를 준수하거나 FIA 표준 8865-2015를 준수하는(후자인 경우에는 아래 7.3.2에서 7.3.5가 적용되지 않는다) 소화기를 하나 또는 두 개 장비해야 한다.

7.3.2 허용되는 소화제들 :

AFFF, FX G-TEC, Viro3, 분말 또는 FIA의 다른 모든 호몰로게이션 소화물.

7.3.3 소화물의 최소 용량

AFFF : 2.4 리터

FX G-TEC : 2.0kg

Viro3 : 2.0kg

Zero 360 : 2.0kg

분말 : 2.0kg

7.3.4 모든 소화기에는 내용물에 따라서 압력이 가해져 있어야 한다.

AFFF : 제조자의 지시에 따라.

FX G-TEC과 Viro3 : 제조자의 지시에 따라.

Zero 360 : 제조자의 지시에 따라.

분말 : 최소 8bar, 최대 13.5bar.

더 나아가, AFFF로 채운 각 소화기는 내용물의 압력을 검사할 수 있는 방법으로 장비해야 한다.

7.3.5 각 소화기마다 다음 정보를 볼 수 있어야 한다.

- 용량

- 소화제의 방식

- 소화제의 무게나 부피

- 내용물을 채운 날짜 또는 마지막 점검을 한 날짜로부터 2년이 넘어서는 안 되는, 소화기를 점검해야 할 날짜 또는 이에 상응하는 만료 날짜.

7.3.6 모든 소화기는 적절하게 보호되어야 한다.

이들의 부착부는 25g 감속을 견딜 수 있어야 한다.

더 나아가, 금속 띠가 함께 있는 퀵릴리즈 금속 잠쇠 (적어도 2개) 만이 인정된다. 안티 토피도 탭이 요구된다.

7.3.7 소화기는 드라이버와 코드라이버가 손쉽게 다룰 수 있어야 한다.

제8조 안전 케이지

8.1 총괄

안전 케이지 장착은 의무다.

이는 다음 중에 하나일 수 있다.

a. 다음 조항들의 요구 조건에 따라서 규격 생산한 것 (253-8.2처럼).

b. 안전 케이지에 대한 호몰로케이션 규정에 따라서 ASN에게 형식정의 또는 인증을 받은 것.

ASN이 승인하고 제조자를 대표하는 자격 있는 기술자가 서명한 호몰로게이션 서식이나 인증서의 정식 사본이 경기의 기술 오피셜에게 제시되어야 한다.

ASN에게 호몰로게이션을 받고 판매되고 있는 어떤 새로운 케이지든, 2003년 1월 1일부터는 제조자가 부착한 등록번호판을 쓰는 방법으로 식별될 수 있어야 한다. 이 등록번호판은 복사 또는 다른 곳으로 옮길 수 없어야 한다 (긋, 박아 넣거나, 새기거나, 떼면 못쓰게 되는 스티커여야 한다).

이 등록번호판에는 제조자의 이름, ASN 호몰로게이션 서식 또는 인증서의 호몰로게이션 또는 인증번호, 그리고 제조자의 개별 연속 생산 번호가 들어 있어야 한다. 차량에 실려 있는 것과 같은 번호를 가진 인증서가 경기의 기술 오피셜에게 제시되어야 한다.

- c. 안전 케이지에 대한 호몰로게이션 규정에 따라 FIA가 호몰로게이션 한 것. 이는 FIA가 호몰로게이션 차량에 대한 호몰로게이션 형식정의서의 확장 (VO) 대상이어야 한다.

1997년 1월 1일 이후에 생산되고 판매된 모든 케이지에는 제조자의 이름과 연속 생산번호가 명확하게 보여야 한다.

케이지의 호몰로게이션 서식에는 이 정보가 어떻게, 그리고 어디에 표시되어 있는지가 명시되어야 하며, 구매자는 이에 따라서 번호가 매겨진 호몰로게이션 서식을 받아야 한다.

다음 차량에 대해서는 케이지는 FIA 호몰로게이션이 필수다 :

슈퍼 1600 키트 변형, 슈퍼 2000 키트 변형, 슈퍼 2000 랠리 키트 변형, 월드 랠리 카 변형.

호몰로게이션 또는 인증된 안전 케이지에 대한 모든 변경은 금지된다.

소재 또는 안전 케이지에 대한 영구 변경을 일으키는 케이지에 대한 기계 공작, 용접을 통한 어떤 과정이든 변경으로 간주된다.

호몰로게이션 또는 인증된 안전 케이지가 사고 뒤 손상되었을 때 이에 대한 모든 수리는, 롤케이지 제조자가 하거나 제조자의 승인을 받아 수행해야 한다.

케이지의 어떤 부품에든 크롬 도금은 금지된다.

안전 케이지의 튜브는 액체나 다른 어떤 물질도 실어 나르지 않아야 한다.

안전 케이지는 드라이버 또는 코드라이버가 드나드는 것을 과도하게 방해해서는 안 된다.

콕핏 안에는 차체 외각의 옆쪽 구성요소와 안전 케이지 사이에 다음이 지나가는 것은 금지된다.

- 전기 케이블.
- 액체를 운반하는 라인. (윈드스크린 워셔는 제외)
- 소화기 시스템의 라인.

멤버는 대시보드나 트림을 거쳐서 탑승자의 공간 안을 침범할 수 있으며 뒤쪽 좌석을 거쳐서도 침범할 수 있다. 뒤쪽 좌석은 접어 내릴 수 있다.

8.2 정의

8.2.1 안전 케이지

충격을 받았을 때 외각 (새시) 변형을 줄이기 위한 기능으로 콕핏 안에 설치되며 외각에 가깝게 들어맞는 다중 튜브 구조물.

8.2.2 롤바

부착발 두 개가 있는 후프 하나로 된 튜브 프레임.

8.2.3 주 롤바 (그림 253-1)

앞쪽 좌석 바로 뒤에서 차량을 가로질러 자리 잡은 폭 방향 그리고 수직에 가까운 (수직으로 최대 각도 $\pm 10^\circ$) 단일체 튜브형 후프. 튜브의 축은 하나의 단일면 안에 있어야 한다.

8.2.4 앞쪽 롤바 (그림 253-1)

주 롤바와 비슷하지만 모양이 윈드스크린 필러와 스크린 꼭대기 모서리를 따른다.

8.2.5 옆쪽 롤바 (그림 253-2)

길이 방향에 가까우며 수직에 가까운 단일체 튜브형 후프로 차량의 왼쪽이나 오른쪽 옆을 따라 자리 잡은 구조물로서, 그 앞쪽 필러는 윈드스크린 필러를 따르고 뒤쪽 필러는 수직에 가까우며 앞쪽 좌석 바로 뒤에 자리 잡아야 한다. 뒤쪽 필러는 옆에서 보았을 때 일직선이어야 한다.

8.2.6 옆쪽 하프 롤바 (그림 253-3)

옆쪽 롤바와 같지만 뒤쪽 필러가 없는 것.

8.2.7 길이 방향 멤버

앞쪽 롤바와 주 롤바의 위쪽 부분과 결합되는 길이 방향에 가까운 튜브.

8.2.8 폭 방향 멤버

옆쪽 하프 롤바 또는 옆쪽 롤바의 위쪽 부분과 결합되는 폭 방향에 가까운 튜브.

8.2.9 대각선 멤버

다음에 있는 폭 방향 튜브.

주 롤바의 꼭대기 귀통이 가운데 하나, 또는 옆쪽 롤바일 경우에는 폭 방향 멤버의 끄트머리 가운데 하나, 그리고 롤바의 반대편 아래쪽 부착 지점 사이. 또는 뒷버팀대의 위쪽 끝과 다른 뒷버팀대의 아래쪽 부착 지점 사이.

8.2.10 탈착식 멤버

떼어낼 수 있어야 하는 안전 케이지의 멤버들.

8.2.11 케이지 보강물

안전 케이지의 강도를 향상시키기 위해서 추가하는 멤버.

8.2.12 부착발

롤바 튜브의 끝을 외각/새시 구조물에 볼트로 고정할 수 있도록 해 주는, 롤바 튜브에 용접해서 붙이는 판으로 보통 보강판 위에 온다. 이 판은 볼트에 더해서 외각/새시에 용접할 수 있다.

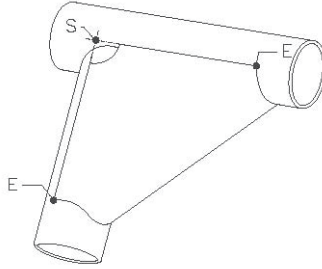
8.2.13 보강판

롤바 부착 발 아래 차체 외각/새시에 고정하여 부하를 외각/새시로 더 잘 퍼지도록 하는 금속 판.

8.2.14 거싯 (그림 253-34)

휘거나 접합한 부위를 위한 보강물로 U자 모양을 가진 흰 금속판으로 만들었으며 그 두께는 1.0mm보다 얇아서는 안 된다. 이 보강물의 끝 (E 지점)은 앵글의 꼭대기 (S 지점)로부터 접합된 튜브들의 가장 큰 바깥쪽 지름의 2배에서 4배 사이 거리에 놓여 있어야 한다.

앵글의 꼭대기에는 도려낸 면이 허용되지만 그 반지름은 (R) 접합된 튜브들의 가장 큰 바깥쪽 지름의 1.5배보다 더 커서는 안 된다.
 거시의 평평한 쪽은 접합된 튜브들의 가장 큰 바깥쪽 지름보다 더 커서는 안되는 지름의 구멍을 가질 수 있다.



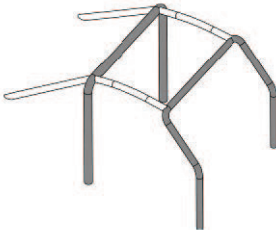
253-34

8.3 제원

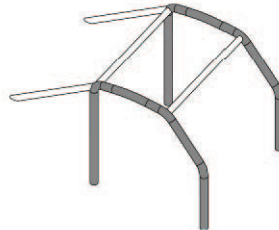
8.3.1 기본 구조

기본 구조는 다음 설계 가운데 하나에 따라야 한다.

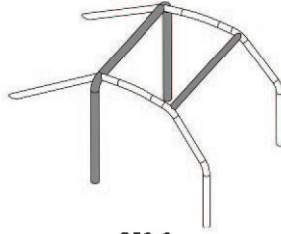
- * 주 롤바 1 + 앞쪽 롤바 1 + 길이 방향 멤버 2 + 뒷버팀대 2 + 부착발 6 (그림 253-1) 또는
- * 옆쪽 롤바 2 + 폭 방향 멤버 2 + 뒷버팀대 2 + 부착발 6 (그림 253-2) 또는
- * 주 롤바 1 + 옆쪽 하프 롤바 2 + 폭 방향 멤버 1 + 뒷버팀대 2 + 부착발 6 (그림 253-3)



253-1



253-2



253-3

주 롤바의 수직 부분은 외각의 안쪽 윤곽선에 최대한 가까워야 하며 아래쪽 수직 부분에는 구부러진 부위가 단 한 곳만 있어야 한다.

앞쪽 롤바나 옆쪽 롤바의 앞쪽 필러는 윈드스크린 필러를 될 수 있는대로 가깝게 따라야 하며 아래쪽 수직 부분에는 구부러진 부위가 단 한 곳만 있어야 한다.

안전 케이지를 구축하기 위해서, 폭 방향 멤버를 옆쪽 롤바에 연결하는 부분, 길이 방향 멤버를 앞쪽 및 주 롤바에 연결하는 부분, 또한 옆쪽 하프 롤바를 주 롤바에 연결하는 부분은 지붕 높이에 있어야 한다.

모든 경우에 대해, 지붕 높이에는 떼어낼 수 있는 연결부가 4개보다 더 많아서 는 안된다.

뒷버팀대는 차량 양편에서 지붕라인에 가깝게 그리고 주 롤바의 꼭대기 부분 바깥 쪽 휘어진 곳에 가깝게, 될 수 있으면 탈착식 연결부를 쓰는 방법으로 붙여야 한다. 이들은 수직으로는 적어도 30° 각도를 이루어야 하며, 뒤쪽으로 그리고 똑바로 향해가면서 외각의 안쪽 사이드 패널에 될 수 있는 대로 가깝게 붙어 있어야 한다.

8.3.2 설계

기본 구조가 정의되고 나면 필수 멤버와 보강물로 완성해야 하며 (253-8.3.2.1 참조), 선택적 멤버와 보강물을 더할 수 있다 (253-8.3.2.2 참조).

명시적으로 허용하지 않았다면, 그리고 253-8.3.2.4 조항에 따른 탈착식 접합 부가 쓰이지 않았다면, 모든 멤버와 튜브형 보강물은 단일체여야 한다.

8.3.2.1 필수 멤버와 보강물

8.3.2.1.1 대각선 멤버

2002년 1월 1일 이전에 호몰로게이션된 차량들 :

케이지는 그림 253-4, 253-5, 253-6으로 정의된 대각선 멤버 가운데 하나를 가져야 한다. 대각선의 방향은 반대로 할 수 있다.

그림 253-6인 경우에는 외각/새시에 대한 두 부착점 사이의 거리는 300mm보다 커서는 안 된다. 멤버는 일직선이여야 하며 탈착식일 수 있다.

대각선의 위쪽 끝은 뒷버팀대와 접합되는 지점으로부터 100mm보다 더 멀지 않도록 주 롤바에 연결하거나, 주 롤바와 접합되는 지점으로부터 100mm보다 더 멀지 않도록 뒷버팀대에 연결해야 한다 (치수는 그림 253-52 참조).

대각선의 아래쪽 끝은 부 착발로부터 100mm보다 멀리 떨어져 있지 않도록 주 롤바 또는 뒷버팀대에 연결해야 한다 (그림 253-6인 경우에는 예외) .

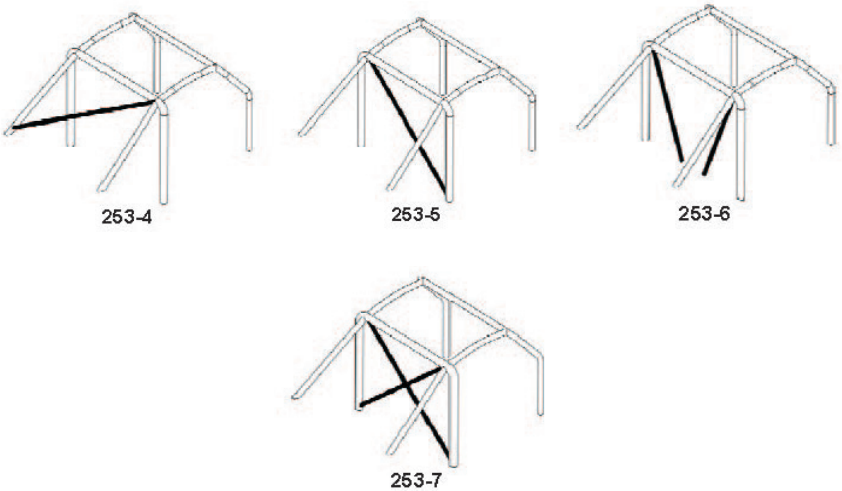
2002년 1월 1일부터 호몰로게이션된 차량들:

케이지는 그림 253-7에 따라 주 롤바에 대각선 멤버 두 개를 가져야 한다.

멤버는 일직선이여야 하며 탈착식일 수 있다.

대각선의 아래쪽 끝은 부착 발로부터 100mm보다 멀리 떨어져 있지 않도록 주 롤바에 연결해야 한다 (치수는 그림 253-52 참조) .

대각선의 위쪽 끝은 뒷버팀대와 접합되는 지점으로부터 100mm보다 더 멀지 않도록 주 롤바에 이어져야 한다.



8.3.2.1.2 도어바

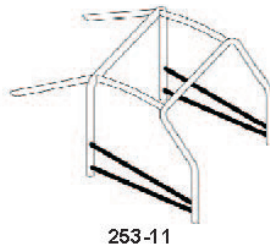
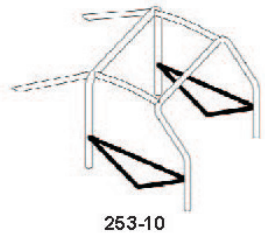
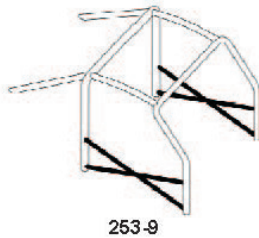
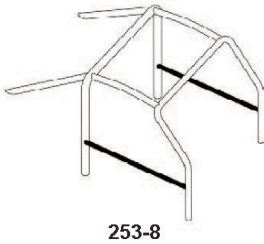
하나 또는 그보다 많은 길이 방향 멤버를 그림 253-8, 253-9, 253-10 그리고 253-11에 따라서(2007년 1월 1일부터 호몰로게이션 차량에 대해서는 그림 253-9, 253-10 그리고 253-11) 차량의 각 옆면마다 달아야 한다.

이 그림들은 결합될 수 있다. 설계는 양쪽이 똑같아야 한다. 이들은 탈착식일 수 있다. 옆쪽 보호물은 될 수 있는 대로 높아야 하지만, 그 위쪽 부착 지점은 문 개방부를 그 기초부터 측정한 높이의 절반보다 높아서는 안 된다.

이러한 위쪽 부착 지점이 문 개방부의 앞쪽이나 뒤쪽으로 자리 잡고 있을 때에는, 이에 대응하는 스트럿과 문 개방부의 교차점에 대해서도 높이 제한이 유효하다.

도어바가 “X”(그림 253-9) 모양을 하고 있는 경우, 크로스 - 스트럿의 아래쪽 부착 지점은 외각/새시의 길이 방향 멤버에 직접 고정되고 “X” 가운데 적어도 한 부분은 일체형 바일 것을 권고한다.

도어바를 윈드스크린 필러 보강물에 연결하는 것 (그림 253-15) 이 허용된다. 코드라이버가 없는 경기에 대해서는, 멤버를 드라이버 쪽에만 장착해도 되며 양쪽이 똑같은 설계를 의무로 하지 않는다.



8.3.2.1.3 지붕 보강물

2005년 1월 1일부터 호몰로게이션된 차량들 :

안전 케이지의 위쪽 부분은 그림 253-12, 253-13, 그리고 253-14 가운데 하나를 따라야 한다.

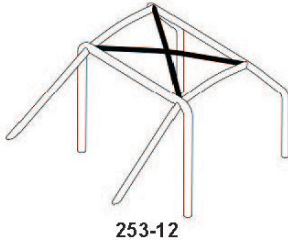
보강물은 지붕의 곡선을 따라야 한다.

코드라이버가 없는 경기에서는, 그림 253-12인 경우에 한하여 대각선 멤버를 하나만 달아도 되지만 앞쪽 연결부는 드라이버 편에 있어야 한다.

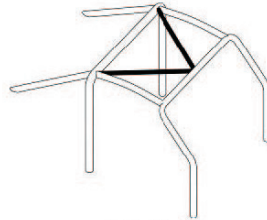
보강물의 끄트머리는 롤바와 멤버 사이 접합부로부터 100mm보다는 가까워야 한다(그림 253-13과 253-14에 있는 보강물로 만들어지는 V자형의 꼭대기에는 적용되지 않는다.)

V자형의 꼭대기에서 튜브 접합부 :

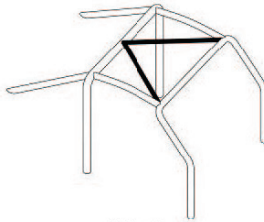
만약 튜브가 서로 결합되지 않는다면, 이들이 롤바 또는 폭 방향 멤버와 연결되는 곳에서 이들 사이의 거리는 100mm보다 멀어서는 안 된다.



253-12



253-13



253-14

8.3.2.1.4 윈드스크린 필러 보강물

2006년 1월 1일부터 호몰로게이션된 차량들 :

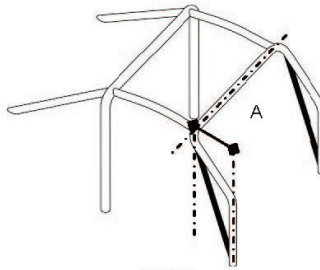
만약 치수 “A” 가 200mm보다 크다면 앞쪽 롤바의 양편에 각각 달아야 한다(그림 253-15). 옆쪽에서 보았을 때 일직선을 이룬다는 조건으로 구부릴 수 있으며 구부리는 각도는 20°를 넘어서는 안 된다.

위쪽 끝은 앞쪽 (옆쪽) 롤바와 길이 방향 (폭 방향) 멤버 사이 접합부로부터 100mm 보다는 가까워야 한다 (치수는 그림 253-52 참조).

아래쪽 끝은 앞쪽 (옆쪽) 롤바의 (앞쪽) 부착 발로부터 100mm보다는 가까워야 한다.

2018년 1월 1일부터 호몰로게이션된 차량들

이 강화 장치가 도어 바를 가로 지르는 경우 여러 부분으로 분리되어야 한다.



253-15

8.3.2.1.5 구부린 부분과 접합부 보강

다음 사이의 접합부는,

- 주 롤바의 대각선 멤버
- 지붕 강화물(그림 253-12의 구성 그리고 2007년 1월 1일부터 호몰로게이션된 차량에 한하여)
- 도어바 (그림 253-9의 구성)
- 도어바와 윈드스크린 필러 강화물 (그림 253-15)

253-8.2.14에 따라 적어도 거싯 2개로 보강해야 한다.

도어바와 윈드스크린 필러의 보강물이 같은 면에 놓여 있지 않다면 보강물은 용접 구조의 금속판으로 제작된 것일 수 있으나, 253-8.2.14의 치수를 따르는 것을 조건으로 한다.

8.3.2.2 선택 사항인 보강 멤버

253-8.3.2.1 조항에 다르게 지정되어 있는 경우를 제외하면, 그림 253-12부터

253-21까지, 그리고 253-23부터 253-33까지에 나와 있는 멤버와 보강물은 선택 사항이며 건조자가 원하는 바에 따라서 설치할 수 있다.

이들은 용접을 하거나 아니면 떼어낼 수 있는 연결부를 쓰는 방법으로 설치할 수 있다. 위에 언급된 모든 멤버와 보강물들은 서로에 대해서 별개로 또는 결합해서 쓸 수 있다.

8.3.2.2.1 지붕 강화물 (그림 253-12에서 253-14까지)

2005년 1월 1일 이전에 호몰로게이션된 차량에 대해서만 선택사항이다. 코드라이버가 없는 경기에서는 그림 253-12인 경우에 한하여, 대각선 멤버를 하나만 장착할 수 있지만 앞쪽 연결부는 드라이버 쪽에 있어야 한다.

8.3.2.2.2 윈드스크린 필러 강화물 (그림 253-15)

2006년 1월 1일 이전에 호몰로게이션 차량에 한해서만 선택사항이다. 옆쪽에서 보았을 때 일직선을 이룬다는 조건으로 구부릴 수 있으며 구부리는 각도는 20° 를 넘어서는 안 된다.

8.3.2.2.3 대각선 뒷버팀대 (그림 253-21)

그림 253-14를 따르는 지붕 강화물이 쓰였을 경우에는 그림 253-21의 구성은 그림 253-22의 것으로 대체할 수 있다.

2014년 1월 1일부터 호몰로게이션된 차량에 대해서 :
그림 253-14에 따른 지붕 강화물이 쓰였을 경우에는 그림 253-22의 구성이 의무다.

8.3.2.2.4 앞쪽 서스펜션 부착점 (그림 253-25)

연장물은 앞쪽 서스펜션 폭대기 부착 지점에 연결되어야 한다.

8.3.2.2.5 폭 방향 멤버 (그림 253-26에서 253-30까지)

주 롤바에 또는 뒷버팀대 사이에 장착되는 폭 방향 멤버는 253-6.2 조항에 따라서 안전띠 부착부로 쓸 수 있다 (탈착식 연결부를 쓰는 것은 금지된다).

그림 253-26과 253-27에 나와 있는 멤버에 대해서는, 가운데의 다리와 수직 사이의 각도는 적어도 30° 는 되어야 한다.

주 롤바에 고정된 폭 방향 멤버는 탑승자를 위한 공간으로 침범해 들어올 수 없다. 이는 될 수 있는 대로 높이 자리 잡을 수 있지만 아래쪽 모서리는 대시보드에서

가장 위쪽지점보다 더 높아서는 안 된다.

2007년 1월 1일부터 호몰게이션된 차량에 대해서 :
스티어링 컬럼 아래에 자리 잡을 수 없다.

8.3.2.2.6 구부러진 부분과 접합점 보강 (그림 253-31에서 253-34까지)

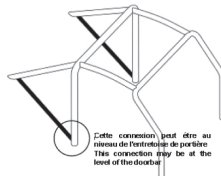
보강물은 253-8.2.14 조항에 따라서 튜브 또는 U자 모양으로 흰 금속판으로 만들어야 한다.

보강물을 이루는 구성요소의 두께는 1.0mm보다 얇아서는 안 된다.

튜브 모양 보강물의 끄트머리는 이 보강물이 부착된 멤버의 중간선보다 더 내려가거나 이를 따라가서는 안 되지만, 앞쪽 롤바 접합점의 보강물 끄트머리는 예외로, 이는 도어 스트럿/앞쪽 롤바 접합점과 만날 수 있다.



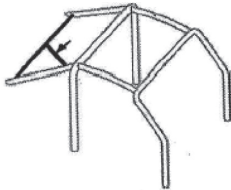
253-16



253-17



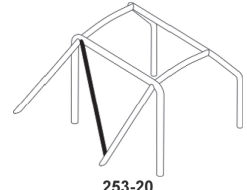
253-18



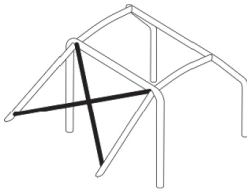
253-18B !! Provisional !!



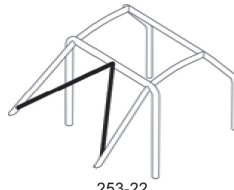
253-19



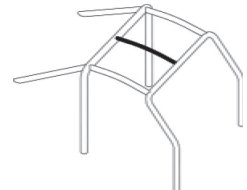
253-20



253-21



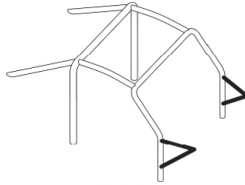
253-22



253-23



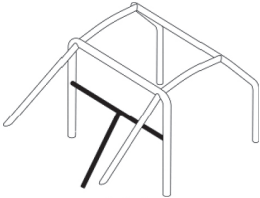
253-24



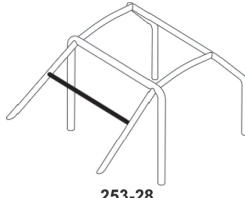
253-25



253-26



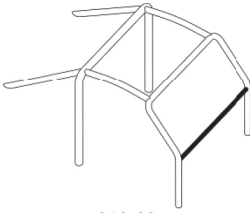
253-27



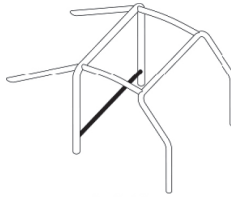
253-28



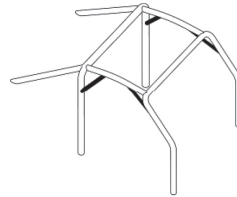
253-28B !! Provisional !!



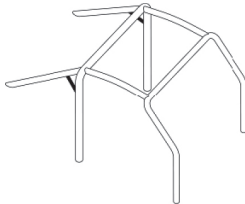
253-29



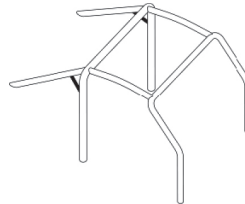
253-30



253-31



253-32



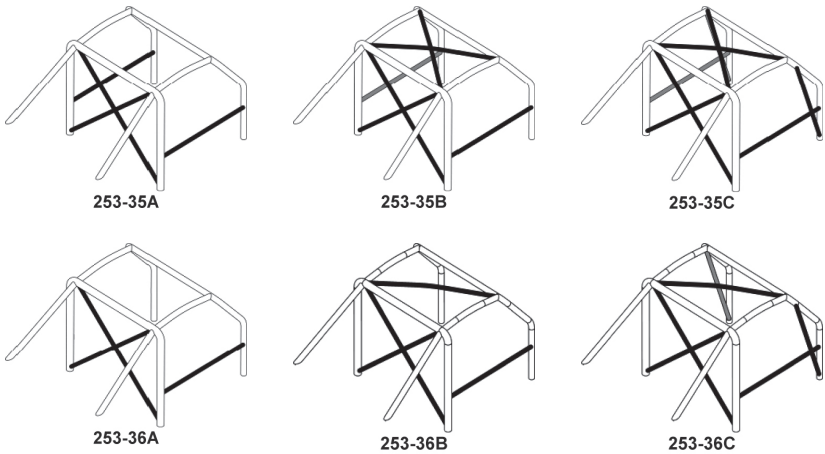
253-33

8.3.2.c 안전 케이지의 최소 구성

안전 케이지의 최소 구성은 다음과 같이 정의된다.

차량 공인	코드라이버가 있을 때	코드라이버가 없을 때
01.01.2002과 31.12.2004 사이	그림 253-35A	그림 253-36A 또는 대칭
01.01.2005과 31.12.2005 사이	그림 253-35B	그림 253-36B 또는 대칭
01.01.2006부터	그림 253-35C	그림 253-36C 또는 대칭

도어바 그리고 지붕 보강물은 253-8.3.2.1.2와 253-8.3.2.1.3 조항에 따라서 다양하게 할 수 있다.

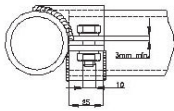


8.3.2.4 탈착식 멤버

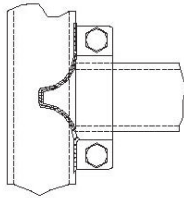
안전 케이지의 구조 안에서 탈착식 멤버들이 쓰였다면, 탈착식 조인트는 FIA가 인가한 방식을 따라야 한다 (그림 253-37에서 253-47까지 참조).

이들은 일단 조립하고 나면 용접해서는 안 된다.
스크류와 볼트는 최소 8.8(ISO 표준) 이어야 한다.

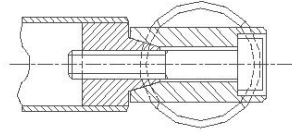
그림 253-37, 253-40, 253-43, 253-46 그리고 253-47을 따르는 탈착식 조인트는 오로지 253 8.3.2.2 조항에 나와 있는 선택적 멤버와 보강 물을 붙이기 위해서만 쓰일 수 있으며, 주 롤바, 앞쪽 롤바, 앞쪽 하프 롤바, 그리고 옆쪽 롤바까지, 이들의 위쪽 부품을 연결시키기 위해서는 쓸 수 없다.



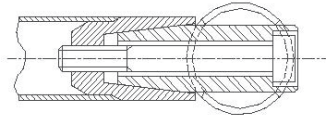
Direction d'application de la charge
Direction of applied load



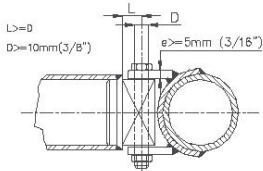
253-37



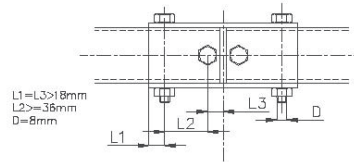
253-38



253-39

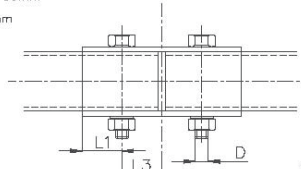


253-40

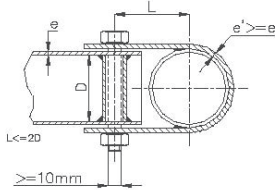
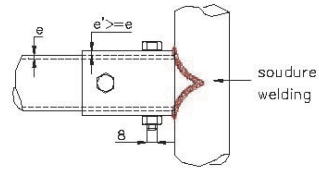


253-41

$L1 = L3 > 36\text{mm}$
 $D = 10\text{mm}$



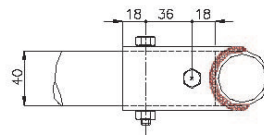
253-42



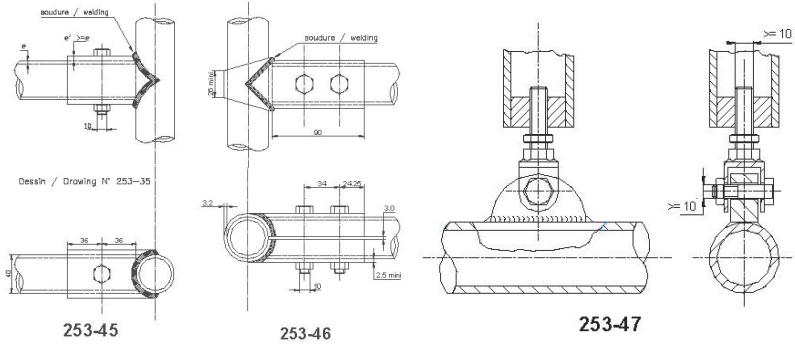
L doit être minimum
La largeur de la patte doit
être d'au moins 25mm

L must be minimum
The clamp width must
be at least 25mm

253-43



253-44



8.3.2.5 설치 제약

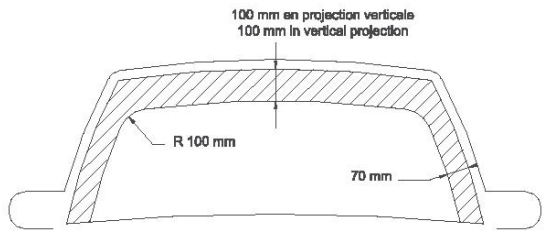
길이 방향으로, 안전 케이지는 수직 하중을 받는 앞쪽과 뒤쪽 서스펜션 구성요소(스프링과 속업쇼버)의 부착 지점들 안에 완전히 포함되어야 한다.

안전 케이지 그리고 뒤쪽 앵티-롤 바를 외각/새시에 고정하는 지점 사이에서는 이 제한을 넘는 보충 보강물이 허용된다.

이들 고정 지점들 각각은 치수가 301.5mm인 단일 튜브로 안전 케이지에 연결될 수 있다.

2002년 1월 1일부터 호몰게이션된 차량들에 대하여 :

앞쪽 투영면에서, 앞쪽 롤케이지의 위쪽 모퉁이의 구부러진 부분과 접합점 보강물은 그림 253-48에 나와 있는 윈드스크린의 영역을 통해서만 보여야 한다.

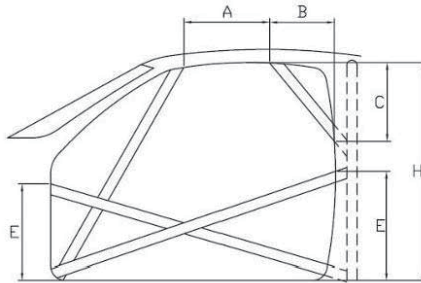


253-48

FIA 기술 패스포트 가지고 있는 랠리 차량들과 랠리 크로스 차량들은 2018년 1월 1일부터 :

문 구멍 안에 있는 케이지 보강물은 다음과 같은 조건을 따라야 한다(그림 253-49).

- 치수 A는 최소 300mm여야 한다.
- 치수 B는 최대 250mm여야 한다.
- 치수 C는 최대 300mm여야 한다.
- 치수 E는 문 구멍 높이(H)의 절반을 넘어서는 안 된다.



253-49

8.3.2.6 외각/새시에 롤케이지 부착

안전 케이지의 최소 부착 지점은 다음과 같다.

- 앞쪽 롤바의 각 필러마다 1개씩
- 옆쪽 롤바 또는 옆쪽 하프 롤바의 각 필러마다 1개씩
- 주 롤바의 필러마다 1개씩
- 뒷버팀대마다 1개씩

외각에 효율적으로 부착하기 위해서, 안전 케이지와 그 부착부 주위에서 원래의 안쪽 트림을 잘라내거나 찌그러뜨려서 변경할 수 있다.

하지만, 이런 변경은 좌석 시트 또는 트림의 완전한 부품을 떼어내도록 허용하지 않는다. 필요한 곳에서는 안전 케이지를 달 수 있도록 퓨즈 박스를 옮길 수 있다.

앞쪽, 주, 옆쪽 롤바 또는 옆쪽 하프 롤바의 부착 지점 :

각 부착 지점은 적어도 3mm 두께인 보강판을 포함해야 한다.

각 부착 발은 두께가 적어도 3mm이고 외각에 용접한 넓이가 적어도 120cm² 인강철 보강판에 적어도 볼트 세 개를 써서 붙여야 한다.

2007년 1월 1일부터 형식승인된 차량에 대해서는, 이 120cm² 영역은 보강판과 외각 사이 접촉면이어야 한다.

그림 253-50에서 253-56까지에 보기가 나와 있다.

그림 253-52에 대해서는, 보강판을 차체 외각에 반드시 용접해야 할 필요는 없다.

그림 253-54에 대해서는, 부착 지점의 옆쪽은 용접된 판으로 막아야 한다.

고정 볼트들은 최소 지름이 M8이고 최소 품질이 8.8(ISO 표준) 이어야 한다.

침쇠는 자체 잠금이 되거나 잠금 워셔와 함께 달아야 한다.

볼트 2개 사이의 각도(부착발 높이에서 튜브 축으로부터 측정했을 때, 그림 253-50 참조)는 60도보다 작아서는 안 된다.

뒷버팀대의 부착 지점 :

각 뒷버팀대는 최소 60cm² 넓이인 부착발과 함께 최소 M8 볼트 2개로 고정하거나(그림 253-57),

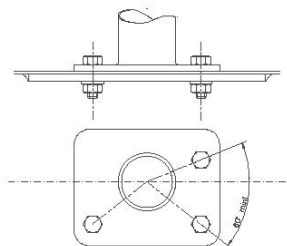
충분한 단면과 강도가 있으며 부시를 뒷받침대에 용접하는 경우에 한하여 이중 전단 안에 볼트 하나로 고정하거나(그림 253-58) 해야 한다.

이들은 최소 요구사항이다.

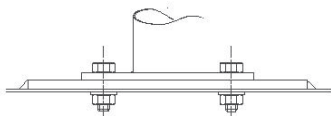
이에 더하여 더 많은 침쇠들이 쓰일 수 있고, 부착발의 지지판을 보강판에 용접할 수 있으며, 안전 케이지(그림 253-8.3.1에 정의된 대로)를 외각/새시에 용접할 수 있다.

특별한 경우 :

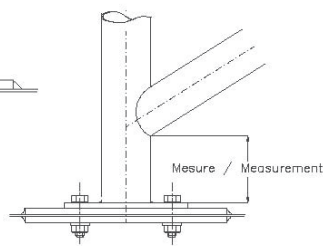
강철제가 아닌 외각/새시에 대해서는, 케이지와 외각/새시 사이에 어떤 용접이든 금지되며, 외각 새시에 보강판을 접착하는 것만 허용된다.



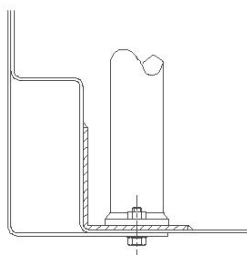
253-50



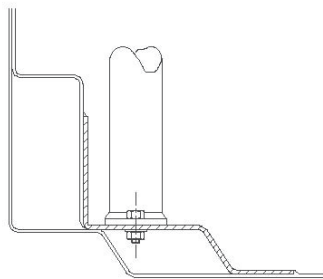
253-51



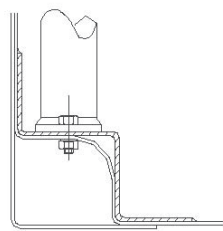
253-52



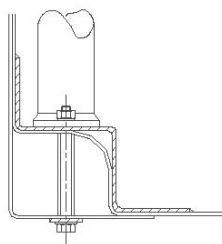
253-53



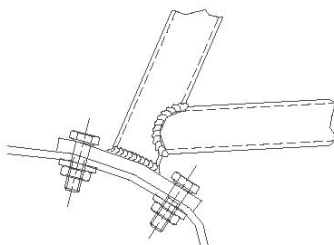
253-54



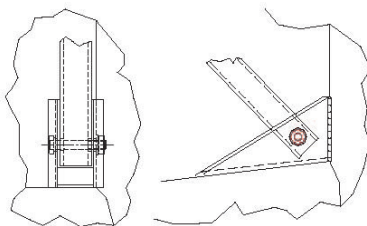
253-55



253-56



253-57



253-58

8.3.3 소재 제한

단면이 원형인 튜브만이 허용된다.

쓰이는 튜브의 제한은 다음과 같다.

소재	인장 강도	최소 치수 (mm)	사용
탄소가 최대 0.3% 들어 있는 냉간 압연한 이음매 없는 비합금 탄소강 (아래 참조)	350N/mm ²	45 2:5 (1:75'' 0:095'') 또는 50 2:0 (2:0'' 0:083'')	주 롤바 (그림 253-1 그리고 253-3) 또는 옆쪽 롤바 그리고 뒤쪽 폭 방향 멤버 (그림 253-2)
		38×2.5 (1.5"×0.095") 또는 40×2.0 (1.6"×0.083")	옆쪽 하프 롤바 그리고 안전 케이지의 다른 부품들 (위 조항들에서 다르게 지정하지 않았다면)

주의 : 비합금 강철에 대해서는, 첨가물 최대 함유량은 망간에 대해서는 1.7%이며 다른 원소들에 대해서는 0.6%다.

강철을 고를 때, 좋은 신장도 특성과 충분한 용접 능력을 얻도록 주의를 기울여야 한다. 튜브는 냉간 작업 공정을 통해서 구부러야 하며 굽은 곳의 중심선 지름은 적어도 튜브 지름의 3배는 되어야 한다.

구부리는 동안에 튜브가 타원형이 되었다면, 작은 지름과 큰 지름의 비율은 0.9 또는 그보다 커야 한다.

구부러진 곳의 높이에서 표면은 잔주름이나 금이 가 있지 않고 매끄럽고 고르게 되어 있어야 한다.

8.3.4 용접에 대한 지도

용접은 튜브의 윤곽선 전체에 걸쳐서 이루어져야 한다.

모든 용접은 할 수 있는 최고 품질로 하여 완전하게 침투되어야 하고 가스 차폐 아크를 쓰는 것이 좋다.

용접된 외관이 좋게 보이는 것은 용접의 품질을 보증하기 위한 필수 사항은 아니지만 나쁘게 보이는 용접은 절대로 좋은 기술을 뜻하지 않는다.

열처리 강철을 썼을 경우에는 제조자의 특별 지시를 따라야 한다 (특별 전극, 가스로 보호한 용접).

8.4 보호 패딩

탑승자의 몸이 안전 케이지와 닿을 수 있는 부분에는 보호를 위한 방염 패딩을 제공해야 한다.

그림 253-68 처럼 모든 지붕 보강은 FIA 표준 8857-2001 타입 A(기술 목록 n°23 참조) 기준에 따라 모든 튜브들은 패딩이 장착되어야 한다.

각 패딩은 튜브에서 움직이지 않도록 고정해야 한다.

적용 : 모든 카테고리.

코 드라이버가 없는 경기는 운전석만 장착한다.



제9조 뒤쪽 시야

바깥으로 난 후사경 두 개 (하나는 오른쪽, 하나는 왼쪽) 로 뒤쪽 시야가 확보되어야 한다. 이 후사경은 표준 그대로일 수 있다.

각 리어 뷰 미러는 반사면이 적어도 90cm² 여야 한다. 리어 뷰 미러는 선택 사항이다.

콧핏 환기를 위해 리어 뷰 미러 하우징 안에 도려낸 면 (미러 당 최대 넓이 25cm²) 하나를 내는 것이 인정된다.

적용 : 랠리에 대해서만, N, A, B, R, 슈퍼 2000 랠리 및 WRC.

제10조 견인 고리

모든 차량들은 모든 이벤트 동안에 뒤쪽과 앞쪽 견인 고리를 장비해야 한다.

이 견인 고리는 차량이 자유롭게 움직일 수 있을 때에만 쓰인다.

견인 고리는 명확하게 보이고 노란색, 붉은색 또는 오렌지 색깔로 색칠해야 한다.

제11조 창문 / 그물

창문 : 창문은 도로용으로 인증 받아야 하며, 그 표식은 검사 받은 대로 그 자리에 있어야 한다.

4 또는 5 도어 차량에 대해서는, 창문의 위쪽 부분과 뒤쪽 문 창문의 개방부 위쪽 부분 사이 중간에 부품을 달 수 있으나, 콕핏을 환기시키는 것 말고는 어떤 기능도 하지 않으며 차량의 경계선 바깥으로 튀어나오지 않는 경우로 한정한다. 전면 유리는 합판 유리로 만들어야 한다.

이벤트가 열리는 국가(들)의 도로교통 법규가 금지하지 않는다면 하나 또는 그보다 많은 무색 투명 필름(최대 총 두께 400 마이크론)을 바깥쪽 표면에 붙일 수 있다. 윈드스크린을 위한 차광 스트립은, 탑승자가 도로 표식(신호등, 교통 표지판)을 볼 수 있다는 조건으로 허용된다.

옆쪽과 뒤쪽 창문에는 색깔이 들어 있는 유리 그리고/또는 안전 필름을 쓰는 것이 허용된다.

이런 경우에는 차량으로부터 5m 뒤에 있는 사람이 드라이버는 물론 차량 안에 있는 것들을 알아볼 수 있어야 한다.

렐리에서만 :

옆 유리와 선루프 창에 폴리카보네이트를 사용하지 않을 경우, 투명하고 무색의 비산 방지 필름(최대 두께 : 100 마이크론) 사용은 의무 사항이다.

뒤쪽과 선루프 창은 투명하고 무색의 비산방지 필름을 대신에 은색 또는 착색된 필름(아래 조건 참조)을 사용할 수 있다.

옆 유리, 뒤쪽 유리, 선루프에 은색 또는 착색 필름 사용은 아래 조건에서 승인된다.

- 뒤쪽 옆 창에 붙인 은색 또는 착색 필름은 드라이버와 차량 내부가 보일 수 있도록 직경 70mm의 원 표면의 구멍이 있어야 한다.
- 이에 대한 승인은 경기 특별규정에 언급되어야 한다.

그물 : 서킷에서 개최되는 경기는 이벤트에서는 안전 롤케이지에 고정된 그물을 쓰는 것은 의무다. 이 그물들은 다음 특성을 가져야 한다.

- 끈의 최소 폭 : 19mm

- 그물코의 최소 크기 : 25×25mm

- 그물코의 최대 크기 : 60×60mm

그리고 스티어링 휠 중심부까지 창문 개방부를 모두 막아야 한다.

제12조 전면 유리를 위한 안전 고정 장치

이러한 장치들을 자유롭게 쓸 수 있다.

적용 : 그룹 N, A, B.

제13조 전체 회로 차단 장치

전체 회로 차단 장치는 모든 전기 회로(배터리, 교류기 또는 다이나모, 전등, 경적, 점화기, 전기 제어기, 그밖에)를 차단해야 하며 엔진도 정지시켜야 한다.

전자 제어 인젝터가 없는 디젤 엔진에 대해서는, 회로 차단기는 엔진으로 들어가는 흡기를 차단하는 장치와 연결되어야 한다.

이는 전기 불꽃을 방지하는 모델이어야 하며, 차량 안쪽과 바깥쪽에서 다룰 수 있어야 한다. 바깥쪽의 경우, 폐쇄형 차량에서는 회로 차단기를 작동하는 시스템이 의무적으로 윈드스크린 부착부의 아래쪽 부분에 자리 잡아야 한다. 여기에는 밀변이 적어도 12cm인 모서리가 흰 파란색 삼각형 안에 붉은 전기 불꽃이 있는 표식을 해야 한다.

바깥쪽 작동 시스템은 폐쇄 차량에만 관련된다.

적용 : 서킷에서 벌어지는 스피드 레이스, 랠리 또는 힐-클라임에 참여하는 모든 차량들에는 의무로 설치해야 한다.

다른 이벤트에는 설치를 권고한다.

제14조 FIA가 허가한 안전 연료 탱크

14.1 FT3 1999, FT3.5 또는 FT5-1999 제원

오직 FIA는 이러한 제원만을 승인한다.

이러한 탱크들의 기술 사양들은 FIA로부터 요청하여 얻을 수 있다.

14.1.1 탱크의 유효성과 표시

각 탱크는 다음의 표시 정보를 가지고 있어야 한다.

- FIA의 표준 이름
- FIA의 호몰로게이션 번호
- 제조자의 이름
- 시리얼 번호
- 유효 기간

제조일로부터 5년 이상 사용될 경우 주머니가 약해져, 제조사가 검수 및 재인증을 받아 2년까지 사용할 수 있다.

유효기간 만기일 확인할 수 있도록 탱크 보호장치 내에 공구들을 사용하여 쉽게 접근할 수 있고 분리할 수 있는 불연성 재질로 만든 누출 방지 덮개를 설치해야 한다.

14.1.2 제원의 신청

- 그룹 N과 그룹 A 차량 :
만약 제254조와 제255조에 의해 허용된 변경 사항을 초과하지 않을 경우 FT3-1999, FT3.5-1999 또는 FT5-1999 안전 연료 탱크가 장착되어야 한다.
- 다른 그룹 차량 :
그룹과 관련있는 기술 규정 참고.
- 모든 차량 :
FT3-1999, FT3.5-1999 또는 FT5-1999 탱크에 권고하는 안전 품을 사용해야 한다.

14.2 그룹 A와 N의 연료 탱크 필터 넥

콧길을 통과하는 필터 넥 연료 탱크가 장착된 모든 차량들은 FIA로부터 공인 받은 역류 방지 밸브가 있어야 한다.

1개 또는 2개 플랩”있는 타입의 밸브는 탱크 옆에 필터 넥이 설치되어야 한다.

필터 넥은 차량의 연료 필터 구멍을 연료 탱크에 연결하는 수단으로 정의된다.

제15조 화재 보호

불이 났을 경우에 불길이 번지는 것을 막기 위해서, 효율성 있는 보호 스크린을 엔진과 탑승자의 좌석 사이에 두어야 한다.

이 스크린을 뒷좌석 곁에 세울 경우에는, 뒷좌석을 방염 코팅으로 덮을 것을 권고한다.

제16조 좌석, 정착 지점 그리고 지지부

원래의 좌석 부착부나 지지부가 바뀐 경우, 새로운 부품은 좌석 제조자에게 적용을 승인 받거나, 아니면 다음에 언급되는 제원을 준수해야 한다.

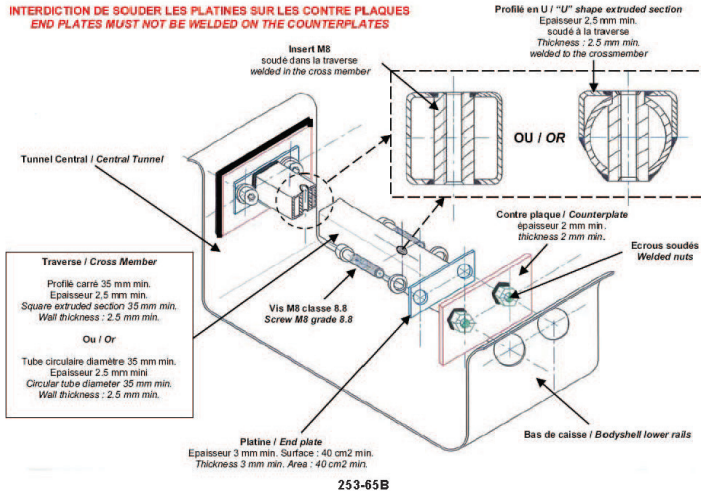
16.1 좌석 지지물을 고정하기 위한 정착 지점들

1. 좌석 지지물을 고정하기 위한 정착 지점들

좌석 지지물은 다음 가운데 하나에 고정되어야 한다.

- 원래의 차량에 쓰인 시트 고정을 위한 정착 지점에.
- 제조자가 옵션 변형으로 공인한 시트 고정을 위한 정착 지점에 (이 경우에 원래의 정착 지점들은 없앨 수 있다).
- 그림 253-65B에 따르는 시트 고정을 위한 정착 지점에.

좌석 지지물은 좌석 당 부착 지점이 적어도 4곳이어야 하며, 최소 지름이 8mm인 볼트를 써서 고정해야 한다.



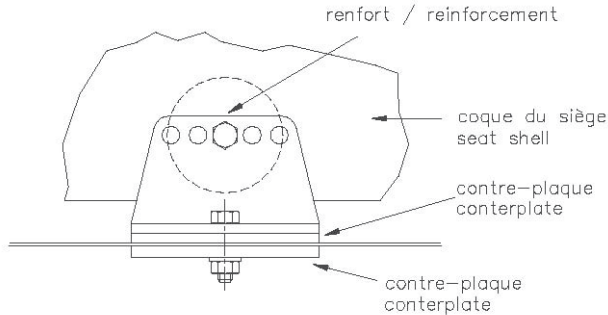
장착 요령

1. 외각의 아래쪽 레일과 가운데 터널 윗 안에 드릴로 구멍을(너트의 바깥 지름보다 더 크게) 뚫는다.
2. 너트를 카운터플레이트에 용접하고 이들을 가운데 터널 윗의 외각 아래쪽 레일에 용접한다.
3. 나사선이 난 삽입물 2개를 크로스멤버 안에 용접하고, 엔드플레이트를 크로스 멤버의 각 끄트머리에 용접한다.
4. 용접된 너트에 8.8 등급의 M8 스크류 4개를 죄어서 조립물을 고정한다.

16.2 외각/새시 위에 곧바로 좌석 지지물을 고정하기

지지물은 그림 253-65에 따라서 좌석 당 부착 지점이 적어도 네 곳이어야 하며 최소 지름이 8mm인 볼트와 카운터플레이트를 써서 고정해야 한다.

지지물, 외각/새시 그리고 카운터플레이트가 맞닿는 면은 각 부착 지점마다 넓이가 적어도 40cm²는 되어야 한다.



253-65

- 16.3 만약 킥 릴리즈 시스템을 썼다면 이 시스템은 수직과 수평으로 가하되 동시에 가하지는 않는 18000N의 힘을 견뎌내야 한다.
만약 좌석을 조절하기 위한 레일이 쓰였다면 이들은 공인 받은 차량 또는 좌석과 함께 원래 공급된 것이어야 한다.
- 16.4 좌석은 부착 지점 4곳을 통해서 지지부에 붙여야 하며 두 지점은 좌석 앞쪽 그

리고 두 지점은 뒤쪽이고 최소 지름이 8mm인 볼트, 그리고 좌석에 일체화된 보강 물을 써야 한다.

각 부착 지점은 어떤 방향으로든 15000N의 힘을 가했을 때 이를 건디는 능력이 있어야 한다.

16.5 지지부와 카운터플레이트의 최소 두께는 강철은 3mm이고 경합금 소재는 5mm이다. 지지부 각각의 길이 방향 최소 치수는 6cm이다.

16.6 공인 받은 좌석과 탑승자 사이에 쿠션이 있다면 이 쿠션의 최대 두께는 50mm다. 모든 탑승자의 좌석은 FIA에게 공인 받은 것으로(8855/1999 또는 8862/2009 표준) 변경되지 않은 것이어야 한다.

◆ 8855/1999 FIA 표준을 준수하는 좌석

좌석은 좌석 제조자의 지시 및 기술 목록 n°12에 따라 쓰여야 한다.

사용 기한은 의무 레이블에 나와 있는 제조 날짜로부터 5년이다.

2년을 더 쓸 수 있도록 제조자에게 허가를 받을 수 있으며 추가 레이블에 명시되어 있어야 한다.

◆ 8862/2009 FIA 표준을 준수하는 좌석

좌석은 좌석 제조자의 지시 및 기술 목록 n°40에 따라 쓰여야 한다.

사용 기한은 의무 레이블에 나와 있는 제조 날짜로부터 10년이다.

좌석과 함께 공인 받은 지지물을 쓰는 것이 의무다.

캘리에 대해서만, 자동차 제조자가 옵션 변경으로 공인한 지지물을 좌석에 쓸 수 있다.

제17조 압력 제어 밸브

휠에 압력 제어 밸브를 다는 것은 금지된다.

제18조 규정의 시행

본 규정은 2018년 1월 1일부터 시행한다.

제1조 목적 (총칙)

FIA 서킷위원회에서 작성된 본 조항들은 해당 코스에서 개최되는 경기가 FIA 국제스포츠 캘린더에 등록될 수 있는가에 대한 결정을 할 때 FIA 모터레이싱 코스 검수위원이 참조해야 할 사항이다. 더불어 코스 설계자나 운영자의 당면 지침으로 사용된다.

FIA 검수위원에 의한 상세한 사항들은 FIA의 서킷 도면 검토와 개별적인 각각의 상황에 대한 권고사항의 적합성에 기반한다.

제2조 용어의 정의

2.1 코스

자동차 경기를 위해 이용되는 일반 도로 또는 트랙과 고유의 시설물을 말한다. 코스 는 그 시설물의 특성과 경기를 위한 효율성에 의해 비상설, 준상설, 상설로 구분한다.

2.2 서킷

자동차 경기를 위해 특별하게 만들어진 고유한 시설물로 시작점과 끝지점이 동일한 폐쇄된 코스를 지칭한다.

서킷은 시설의 사용 목적과 특성에 따라 임시, 반영구, 영구로 구분된다.

2.3 트랙

서킷 경기를 위해 특별하게 건설되었거나 전용된 도로를 말한다. 트랙은 레이싱 지면의 외곽선에 의해 정의된다.

2.4 신규 서킷

서킷 건설이나 안전에 관하여 본 규정과 FIA 국제스포츠규칙을 적용할 목적을 위한 '신규 서킷'이라는 용어는 국제경기에 한 번도 사용되지 않은 서킷을 의미한다. 상설, 비상설 서킷이 한 번이라도 국제경기에 사용되었다면 더 이상 신규 서킷에 해당되지 않는다. 그러나 그 이후 변형되었을 때는 신규 서킷으로 간주될 수 있다.

2.5 위원회

본 규정에서 '위원회'라는 용어는 FIA 서킷위원회를 의미한다.

2.6 검수

본 부칙에 따라 권고사항을 수립하거나 그 권고에 근거한 작업을 확인 또는 승인, 혹은 국제경기의 개최를 위하여 요구된 모든 조건 및 시설 확인 등을 목적으로 FIA 서킷위원회 파견 위원에 의한 시찰을 말한다.

2.7 서킷 라이선스

이 서킷이 FIA에 의한 검수를 받았으며 FIA 국제스포츠캘린더의 등록을 위한 해당 서킷의 사용 조건 및 허용되는 차량과 경기의 카테고리에 대해서 명기한 증명서를 말한다.

제3조 절차

3.1 국제경기를 개최하려는 신규 서킷의 건설자는 도면과 세부 사항에 대한 포괄적인 서류를 프로젝트 승인과 FIA에 의뢰하기 위해 KARA에 제출한다(부록 1 필요 서류 참조).

3.2 FIA는 신규 서킷 서류의 분석을 위한 프로젝트 연구비용 및 검수비용을 KARA를 통해 청구한다. 기존 서킷의 제안된 변경 승인을 위해 FIA에 문의할 때도 동일하게 매번 청구된다.

추가 비용은 서킷 검수 비용에 허용된 4번의 시뮬레이션에 덧붙여 프로젝트 분석이 있는 FIA 승인(추가 시뮬레이션)을 위해 수정되거나 변경된 서킷의 연구를 위해 청구될 수 있다.

3.3 FIA는 해당 서킷의 고유 환경에 관하여 각각의 상황에 대하여 분석 후 변경을 요구할 수 있고 KARA를 통하여 각 단계별 진척상황을 통보 받는다.

3.4 현장 검수는 필요에 따라 위원회의 파견 위원에 의해 최소 한 번의 사전 검수와 한 번의 최종 검수가 이루어진다.

상설 서킷의 경우 최종 검수는 예정된 첫 국제경기가 열리기 60일 전까지(FIA 포뮬러 1 월드챔피언십 대회는 90일 전)에 이루어지며, 이 검수 때에는 트랙 표면, 상설되는 주요 시설 및 안전 구조물 등이 FIA의 이행조건에 맞게 완료되어야 한다.

비상설 서킷의 경우 경기 120일 전까지 부록 1의 서류와 건축 계획표를 FIA의 승인을 위해 제출한다. 최종 검수의 날짜와 시간은 경기 60일 전에 열리는 예비

검수 후에 FIA 검수관에 의해 각각의 개별적인 상황에 따라 정해지며, 이때에는 가능한 한 소규모 변경이나 보수를 제외한 트랙 표면과 관련된 모든 작업이 FIA의 이행조건에 맞게 완료되어야 한다.

- 3.5 상기의 진행 절차는 대규모 변경을 하는 서킷에 대해서도 필수적이다. 실행에 앞서 FIA의 승인을 위해 제공되지 않은 레이아웃이나 안전시설의 변경은 국제경기에 부적격 서킷이 될 수 있다.
- 3.6 FIA 안전 대표와 함께 향후의 프로젝트 또는 수정에 대한 사전 협의는 ASN을 통해 무료로 진행될 수도 있다. 그러나, FIA 조서관은 이 부칙 4.4와 4.5에 따르는 FIA 검수와 관련해서 권한을 가질 때를 제외하고는 협의 또는 현장 방문을 하기 위한 초대에 응하지 않을 것이다.

제4조 검수

4.1 KARA의 검수는 다음 서킷에 대하여 의무이다.

FIA 캘린더에 등록된 경기를 위해 사용되거나 경기 주최자의 국적과 다른 드라이버들이 참가하는 경기에 사용되는 모든 서킷은 서킷 서류(부록 1에 의해 준비된)와 보고서(부칙 O 제3조 진행에 따른)를 FIA에 제출하여야 하고 KARA는 이 서킷이 모든 사항에 대하여 기준을 충족시키고 있는 것을 FIA에 서면으로 입증하여야 한다.

4.2 FIA에 의한 의무적인 서킷 검수와 비용 범주

의무적인 서킷 검수의 유형	비용 범주
국제경기를 위해 만들어진 새로운 서킷으로 첫 그레이드 1을 승인 받고자 하는 경우 (최대 4번의 시뮬레이션과 최종까지 필요한 모든 검수를 포함한다)	A
국제경기를 위해 만들어진 새로운 서킷으로 그레이드 2와 3 (최대 4번의 시뮬레이션과 최종까지 필요한 모든 검수를 포함한다)	B
국제경기를 위해 만들어진 새로운 서킷으로 그레이드 4, 5 그리고 6 (최대 4번의 시뮬레이션과 최종까지 필요한 모든 검수를 포함한다)	C
그레이드 1, 2를 위한 FIA 서킷 라이선스 갱신	D

그레이드 3, 4 그리고 5를 위한 FIA 서킷 라이선스 갱신 (서킷위원회에 결정에 따라 KARA에 위임 포함)	E
렐리크로스, 오토크로스 또는 아이스 레이스 경기를 위한 FIA 서킷 라이선스 갱신	F
그레이드 1, 2의 레이아웃 또는 안전 설치의 변경 그리고 라이선스의 더 높은 그레이드를 요구하는 서킷 (최대 4번의 시뮬레이션까지 포함)	D
그레이드 3, 4 그리고 5의 레이아웃 또는 안전 설치 그리고 라이선스의 상위 그레이드를 요구하는 서킷 (최대 4번의 시뮬레이션까지 포함)	E
FIA 챔피언십 경기 전에 모든 임시 경기장	E
매해 주요 국제경기 전에 모든 임시 서킷 (위원회의 결정에 따라 ASN에 위임된다면 포함)	E
그 해에 FIA 월드 투어링 카 챔피언십으로 사용되는 서킷	E
각 FIA 포뮬러 원 월드챔피언십 서킷(경기 전) (FIA 포뮬러 원 안전 대표단에 의해 수행되는 그랑프리 확인 검사)	GPC
각 대체의 트랙 형태(배치)의 호몰로게이션 또는 라이선스 갱신	G
기록 시도를 하기 위한 트랙의 국제 라이선스	R

시뮬레이션들은 또한 다음 범주 내에서 요청되거나 청구될 수 있다.

4.2.1 실행 가능한 연구 1

그레이드 1, 4번의 시뮬레이션까지, A 검수 비용으로부터 금액 공제, 수령 받은 날짜로부터 2년간 유효한 결론.

4.2.2 실행 가능한 연구 2

그레이드 2 그리고 3, 4번의 시뮬레이션까지, B 검수 비용으로부터 금액 공제, 수령 받은 날짜로부터 2년간 유효한 결론.

4.2.3 실행 가능한 연구 3

그레이드 4에서 6, 시뮬레이션 4회까지. C 검수 비용으로부터 금액 공제, 수령 받은 날짜로부터 2년간 유효한 결론.

4.2.4 추가 시물레이션

시물레이션 결과는 ASN에 보고될 어떤 권고사항들도 FIA의 소유물(자산)이다. 비용은 FIA가 신청자가 속한 ASN에게 청구된다. 서류 수령 시 50% 그리고 프로젝트를 위한 최종 검수후 50%, 또는 기존 서킷에 대한 검수 후에 100%.

그 비용은 서킷 소유자나 ASN이 직접 책임을 맡아야 하는 그 나라에서 조사관의 식사 및 숙박을 제외한 모든 비용을 포함한다.

각 범주에 적용하는 요금은 매 해에 FIA로 부터 갱신된다. 메디컬위원회를 통해 별도의 인보이스가 발행되는 서킷 메디컬 시설 검수를 위한 발생 비용은 상기 비용과 별도로 진행된다.

4.3 검수는 다른 이유에서도 이루어질 수 있다.

세계모터스포츠평의회에 의해, 위원회 혹은 위원장에 의해, 혹은 KARA를 통하여 서킷 대표자에 의해 요구가 있을 경우, 각 상황별로 결정될 것 이다.

4.4 FIA 검수 절차

4.4.1 검수위원은 세계모터스포츠평의회에서 승인되어 검증된 검수위원들의 명단에서 위원회나 위원장에 의해 지명된다.

4.4.2 검수위원은 서킷에 KARA의 대표자를 동반하여야 한다. KARA의 동의 없이 검수는 이루어지지 못한다.

4.4.3 검수에 앞서, 검수위원은 서킷 서류 및 도면(부록 1 참조)을 검토해야 한다. 이미 건축된 서킷의 경우에는 이행된 표준 FIA 서킷 질의 응답지와 모든 관계서류를 이에 포함시킨다. 서킷 안전 설비의 구조적인 적합성은 검수 전 KARA에서 FIA에 제출하는 의무 서류 안에 있는 건설 엔지니어의 보고서에 기인한다(이것은 헬리크로스 및 오토크로스를 포함하는 모든 서킷에 적용한다). 이러한 조건이 충족되지 않을 시에 페널티를 부여하거나 검수를 취소(사안에 따라 양쪽 다) 할 수 있다.

4.4.4 미디어 관계자들은 검수하는 동안 트랙에 들어오는 것이 허용되지 않으며 KARA와 서킷 대표자는 검수와 관계없는 사람들에 의해 검수위원들의 업무 수행이 방해받지 않도록 책임을 져야 한다. 검수하는 동안 불가피하게 코스가 공공 도로를 사용할 경우를 제외하고는 어떠한 차량도 코스 안에 있을 수 없다.

4.4.5 헬리크로스, 오토크로스 및 아이스 레이싱 서킷에 대한 서킷위원회 검수위원은

신규 서킷이나 처음으로 FIA 챔피언십 경기를 신청한 서킷의 경우 오프로드위원회와 동행한다.

4.5 FIA 검수 보고서

검수위원의 보고서는 FIA 서킷위원회 사무국에 제출된다. 오직 FIA 사무국에서 KARA로 전달된 보고서만이 유효하다.

제5조 검수 결과

5.1 검수보고서가 공식적으로 위원회 사무국에서 KARA에 보내진 때 KARA는 최대 3주 내로 보고서에 대한 의견을 FIA에 발송한다. 의견이 없을 시, 보고서와 계획된 작업 스케줄은 모든 관계자에 의해 받아들여진 것으로 한다. 그러나 만약 3주 후에도 검수위원과 KARA 사이에 리포트의 일정 부분에 관련하여 지속적인 이견이 있을 경우 위원회 위원장이 조사하여 최종적으로 문제를 결정한다.

5.2 검수위원이 지시한 스케줄에 따라 요구된 작업이 완벽하게 이루어지지 않으면 국제경기의 조직은 허용되지 않는다. FIA(혹은 세계모터스포츠평의회)는 서킷에서 국제경기를 허가하는 권한이 있고 만약 FIA 서킷위원회 결정에 따르지 않을 시 금지할 권한이 있다.

한 개 레이아웃 이상의 복합 서킷인 경우 승인은 오직 검수 받은 형태에 대해서만 유효하다. FIA가 보유한 도면에 나와 있는 것과 FIA의 검수위원이 동의한 것과 동일한 형태 아래 모든 동일한 시설을 갖고 있을 때 FIA 국제스포츠캘린더에 포함된 경기의 개최를 승인 받으며 검수일로부터 최대 3년 동안 유효하다.

5.3 랠리크로스, 오토크로스 및 아이스 레이싱 서킷이 승인되었을 시 라이선스는 마지막 검수 받은 해로부터 3년 더 유효하다.

제6조 서킷 라이선스 등급

FIA 서킷 라이선스는 서킷이 허용한다고 간주된 차량의 형태와 그룹에 따라 1 등급에서부터 6등급까지 발급되고 기재된 차량의 카테고리를 위한 FIA 국제스포츠캘린더에 경기 등록을 허가하는 단일 목적으로 발급한다. 형태와 그룹은 국제스포츠규정 부칙 J의 1장에 규정된 분류와 히스토리(국제스포츠규정부칙

K), 오프로드, 대체 에너지 차량을 위한 FIA 규정의 해당 항목에 명시되어 있다.

각 라이선스 그레이드는 하위 그레이드 모든 차량 카테고리에도 유효하다. 1등급은 최상위의 그레이드이다. 서킷 라이선스의 승인은 FIA 국제스포츠캘린더에 해당 서킷 라이선스에 포함된 카테고리 안에서의 서킷 경기와 랠리 경로에 서킷 경기가 포함된 경기를 등록하기 위해서는 사전에 필수사항이나, 서킷 라이선스의 승인이 FIA 챔피언십의 일환으로 캘린더에 경기를 등록시키기 위한 충분조건은 아니다.

FIA 서킷 라이선스 등급의 결정은 국제스포츠규정 부칙 J와 K에 따른 차량들에 관련되어 결정된다.

차량의 구분	등급
출력 대 중량비가 1 kg/hp를 넘지 않는 1인승 차량 (Group D - FIA International Formula, Group E - Free Formula)	1
출력 대 중량비가 1 kg/hp에서 2 kg/hp 사이의 1인승 차량 (Group D - FIA International Formula, Group E - Free Formula)	2
출력 대 중량비가 2kg/hp에서 3kg/hp 사이의 카테고리 2(부칙 1 기술규정 - Appendix J)에 부합하는 차량	3
모든 카테고리 1(부칙 1 기술규정 - Appendix J)차량, 출력 대 중량비가 3kg/hp를 넘는 카테고리 2(부칙 1 기술규정 - Appendix J)에 부합하는 차량	4
대체 에너지 차량	5
오프로드 6A 오토크로스(모든 등급) 6B 랠리크로스(모든 등급) 6C 아이스레이싱(모든 등급)	6

※ FIA Historic Cars의 경우에는 FIA 국제스포츠규정 Appendix O를 기준으로 한다.

오벌 트랙은 FIA에 의해 사용이 승인된 차량들이 출전하는 국제경기에서만 라이선스가 부여된다.

오벌 트랙에서 허용되는 현재의 차량 :

1마일을 초과하는 포장 오벌 트랙의 경기를 위해 특수하게 디자인 된 차량(예를 들면 NASCAR 차량)과 규정 및 아래 사항에 관련하여 특별한 성능 요구사항을 갖춘 오픈 휠 차량

- 측면 관통 보호
- 드라이버 머리 보호
- 정면 충격 에너지 분산
- 휠 고정 끈

해당 ASN에 의해 기술규정이 제출되고 FIA에 의해 오벌 레이싱이 승인되지 않는 한 어떠한 카테고리, 포뮬러, 클래스 국제캘린더에도 등록할 수 없다.

제7조 서킷 구상

7.1 총칙

이 항에서 서술된 것은 향후 서킷 등록을 고려하여 FIA에 제출하기 위한 서킷 도면의 기본 개념에 도움을 주고자 하는데 그 목적이 있다(제3조 참조). 본 항목은 오토크로스과 랠리크로스를 위한 FIA 유러피언 챔피언십의 규정 하의 사전 방안이 반영된 경우에는 적용되지 않는다.

관련법이 있는 나라에서는 코스에 대한 책임은 공공 기관의 규정에 따라야 하고 해당 기관의 공식 승인을 얻어야 한다.

7.2 도면

도면 안에서의 코스의 형태는 비록 FIA가 적절한 경기의 이익과 실제적인 필요에 의해 변경을 권고할 수 있지만 제한을 조건으로 하는 것은 아니다.

트랙의 직선 부분의 최대 허용 길이는 2km이다.

만약 서킷이 FIA 챔피언십, 트로피, 컵 경기를 위한 것이라면 길이는 부록 2의 최소 규정을 충족하도록 계산되어야 한다. 새로운 서킷의 길이는 7km를 초과하지 않도록 권고되고 있다.

레이스의 거리, 레이스의 기록과 순위 분류의 계산을 위한 서킷의 길이는 트랙의 중앙 라인으로 측정한다. 별도의 설명이 없는 한 이 조항에서 직선과 곡선의 모든 관련 사항은 최고 성능을 가진 차량에 의한 실제적인 궤적과 관련되어 있고 레이아웃의 기하학적 형상과는 관련이 없다.(도면이 그려질 경우 궤적은 일반적으로 직선부를 줄이고 곡선부를 연장하는 효과를 갖는다. 코스를 계획하거나 변형할 때 디자이너는 이것을 포함한 데이터를 기초로 하여야 한다).

7.3 폭

신규 상설 서킷 계획 시 예정되는 트랙의 폭은 최소 12m이다. 트랙의 폭이 변경되는 지역에서 변환은 총 넓이 20m 안에서 변화 비율 당 1m가 넘지 않게 가능한 한 점진적으로 만들어 진다. 스타트 그리드의 폭은 적어도 15m이어야 한다.

이폭은 첫 번째 코너의 출구까지 유지되어야 한다(레이싱 라인에 의해 나타내어진 것과 같은). 국제 기준보다 폭이 좁은데도 불구하고 국제승인을 요청할 경우 해당 서킷에서 정기적으로 국내경기가 이루어졌을 경우 승인할 수 있다.

7.4 종단형

경사의 변화는 불룩하거나 오목한, 차량 주행을 위해서 적합한 수직적인 경사를 이용할 수 있도록 만들어야만 한다. 일반적으로, 경사의 변화는 고속 구간의 브레이킹 또는 커브 부분 또는 가속 부분에서 피하여야 한다.

스타트/피니시 직선의 기울기는 2%를 넘어서는 안 된다.

7.5 가로 방향 경사도와 배수

직선에서 배수목적의 횡단면 경사도는 트랙 양 가장자리 사이이거나 중심선과 가장자리(상단) 사이에서 1.5% 이상 3% 이하이어야 한다. 곡선부에서 뱅크는(트랙 외부에서 내부로의 경사) 10%를 넘어서는 안 된다(스피드웨이 같은 특별한 경우에는 예외가 가능하다). 진입 속도가 125kph를 넘지 않는 특별한 경우를 제외한 반대방향의 경사는 일반적으로 허용되지 않는다.

특별히 면적 측정 기술 방법에 의한 커브의 진입과 출구 부분에 따른 가로방향의 경사도의 변화는 궤적과 7.4항을 기본으로 적절한 고도 측량 기술을 시행하여야 한다. 트랙, 피트 레인, 패독 및 공공 지역에서의 적절한 배수 시스템은 코스의 기획 단계에 있어서의 우선 사항으로 논의되어야 한다.

7.6 트랙 가장자리, 버지와 런오프 지역

피트 출구나 입구와 같은 특정한 이유로 인식되는 경우를 제외하고 상설 트랙은 트랙 전체 길이를 따라서 양 측면에 최소 10cm 폭의 미끄러짐 방지 페인트로 명확하게 표시된 흰색 라인으로 경계되어야 하고 항상 1m에서 5m 사이의 폭을 가진 평평한 표면의 뾰족한 버지에 접해 있어야 한다. 이러한 버지들은 트랙과 층이 없이(변화는 매우 완만해야 한다) 트랙 횡단면과 연장되어야 한다.

런오프 지역은 버지와 제1방호선 사이의 지표면을 말하며 버지와 명확히 구분되어야 한다. 런오프 지역은 버지를 향하여 기울기가 완만하여야 한다. 만약 비탈이 있다면 이 비탈의 경사도는 트랙부터 런오프 지역까지 완만하게 변화하며 트랙 표면의 옆 돌출부와 연계하여 위로 25%(자갈판에는 적용되지 않는다) 또는 아래로 3%를 넘어설 수 있다.

7.7 스타팅 직선로

스탠딩 스타트에서 차량 1대당의 그리드의 길이는 적어도 6m이어야 한다(포뮬러 원 월드챔피언십은 8m).

스타트라인과 첫 코너와의 사이는 최소 250m가 되어야 바람직하다. 첫 코너는 300m 미만의 반지름으로 최소 45°의 방향 전환이 인지되어야 한다.

7.8 방호 조치

경기 중 관객, 드라이버, 레이스 오피셜 및 서비스 요원의 방호를 위하여 의도된 조치를 결정할 때에는 트랙의 각 포인트에 도달하는 스피드와 같은 코스 특성(트랙 레이아웃과 종단면, 지형, 주행 궤적, 인접하는 지역, 건축물과 구조물)등을 고려하여야 한다. 비록 상황이 허용하여 방호 조치가 제어를 상실하여 트랙을 떠난 차량의 에너지가 완벽하게 소진되게 하기 위하여 장애물이 충분히 없고 관객이 없는 공간을 적절하게 확보하였다 할지라도 차량의 에너지를 흡수하거나 드라이버가 제어할 수 있는 조건(상황에 따라 양쪽 다)을 제공함으로써 비교적 트랙사이드에 근접하게 하여 사고를 저지하는 것이 방호 대책으로 필요 및 선호된다.

이것을 수행하기 위해 다양한 감속 시스템과 에너지 분산 및 정지 배리어로 제1방호선을 구축할 수 있다. 고려되는 설비의 형태는 이용할 수 있는 공간과 충격 각도에 좌우된다. 일반적으로 예상되는 충돌 각도가 작을 경우 연속해서 평탄한 수직의 장벽이 바람직하고 예상되는 충돌 각도가 클 경우에는 에너지 분산장

치나 정지 배리어(상황에 따라 양쪽 다) 를 이용하고, 충분한 공간을 확보할 수 있다면 린-오프 지역과 감속 시스템을 결합하여야 한다.

설계 단계에서 이러한 지점에 충분한 공간을 확보하는 것이 필수적이다. 이러한 지역은 대체로 코너 외부에 위치하고 트랙에서 예상되는 진입 속도와 코너링 속도에 따라 대략 30m에서 100m 공간이 일반적이다. 추가적으로 트랙 가장자리보다 높거나 동일한 위치에 설치되는 공공지역의 보호를 위한 보조적 방호가 요구될 수 있다. 공공장소의 승인과 이와 관련한 조건들은 서킷이 있는 국가의 법률을 준수하여야 한다.

FIA는 제안된 레이아웃 검토 후 KARA에서 요청이 있었을 경우 상기 내용에 대한 조언을 할 수 있다.

7.9 서킷 건물 및 시설물

레이스 컨트롤, 마샬 포스트, 피트, 패독, 메디컬 센터 등에 관한 필요 사항은 계획된 경기 종류에 따라 다르다.

각각의 계획은 서킷 경영자, KARA 및 FIA(기본 필요사항은 국제스포츠규정 부칙 H 참조)의 협력으로 수립된다.

피트 개러지와 레이스 관제 시설이 있는 최소 12m 폭인 피트 레인은 스타트 직선로에서 인접하고 버지, 피트 월과 신호 플랫폼을 위한 최소 4m 공간에 의해 스타트 직선로에서 분리되어야 한다. 일반적인 지침으로 경기 차량 한 대당 피트 레인의 길이는 피트 시설물을 위한 최소 공간 4m를 포함하여 대략 7m이어야 한다. 피트 입구와 피트 출구는 레이싱 라인의 간섭을 받지 않는 지점에서 적절히 분리 및 합류되어야 한다.

요원과 트럭, 응급 서비스가 서킷 안에서부터 밖으로 이동하기 위한 교각이나 터널(상황에 따라 양쪽 다)은 서킷의 레이아웃에 중대한 영향을 미칠 수 있으므로 계획 단계부터 사전에 확인하여야 한다.

7.10 서비스 로드

응급 서비스는 제1방호선 뒤에 충분한 숫자의 차량이 대기할 수 있는 지역과 서비스 로드를 필요로 하며 응급 차량이 신속하게 아무런 방해도 받지 않고 트랙의 어느 지점이든 도달하고 메디컬 센터와 서킷의 출구에 도달할 수 있도록 트랙에 진입 포인트가 필요하다. 공공장소를 위해 정해진 응급 서비스 시설은 서킷이 있는 국가의 법령에 따른다.

제8조 서킷 길이의 측정

레이스의 거리, 레이스의 기록과 순위 결정의 계산을 위한 서킷의 길이는 트랙의 센터라인을 기준으로 한다.

트랙의 센터라인은 요구된 하얀색 라인으로 경계됨에 따른 트랙의 아스팔트 왼쪽 가장자리부터 오른쪽 가장자리 사이를 양분한 라인이다. 도심 스트리트 서킷의 경우에는 이에 대한 특별한 주의가 있어야 한다.

길이는 실제 측량하는 것이 바람직하며(왼쪽과 오른쪽 끝 가장자리의 측량 치수의 평균치), 그러나 이 측정이 실패할 경우, 산출을 위하여 아래의 방법이 제시된다. 레이아웃의 기하학적 형태는 평면도와 트랙 센터라인에 따른 종단단면도에 의해 정의되고 이 레이아웃이 공식적인 서킷의 길이의 산출에 사용된다.

평면도의 정의는 모든 직선과 커브의 평면상의 센터라인의 길이, 모든 원형 커브의 반지름과 모든 커브 변화에 대한 산술적인 기술이 포함되어 있어야 한다. 종단 단면도는 수직 원형 곡선 또는 0.01m의 정밀도로 측정된 10m보다 작은 간격의 센터라인 높이의 연속물로 정의된다.

공식 트랙길이는 평면도 상에서 평면상의 트랙 길이에 종단 단면도를 맞추어서 정확하게 1m까지 측정되어야 한다.

제9조 신체 장애인을 위한 시설들

아래 시설물들은 신체에 장애를 가지는 관객의 편의를 위하여 모든 레이스 개최 장소에 최소한 준비되어야 할 권고사항이다.

- 9.1 휠체어 장애인 관람객과 동반 인을 수용 가능한 지정 관람 지역.
- 9.2 장애인 관람 장소에 가까이 위치하고 휠체어가 들어갈 수 있는 화장실 설치.
- 9.3 지정 관람 지역에 근접하고 휠체어 이동이 가능한 충분한 공간이 있는 아스팔트나 콘크리트의 지정 주차장.
- 9.4 신체 장애인 전용일 필요는 없지만 그것을 염두에 둔 접근하기 쉬운 의료시설.
- 9.5 상기 시설물 사이에 휠체어 이동이 가능한 포장된 통로.

제10조 트랙 옆의 광고와 구조물

광고 표시나 광고판, 비디오 스크린, 그리고 그밖에 트랙 옆 구조물은 견고하고 안전하여야 한다. 광고의 위치와 특성상 드라이버와 오피셜의 시계를 방해하거나 시각의 혼란과 오인을 일으켜서는 안 된다(예: 명암의 대비가 강한 포스터가 혼란스럽게 연속되는 것이나 코스 판단 착오를 야기시키는 부적절한 위치의 간판 등).

트랙의 표면에 광고나 장식은 허가되지 않는다. 포장된 런오프 지역 표면의 모든 광고나 장식은 미끄럽지 않아야 한다.

트랙과 제1방호 배리어 사이에 모든 광고물 설치는 금지된다. 단, 경기위원장 또는 레이스 디렉터 그리고 KARA 대표단에게 각각의 특별한 구조와 위치에 대한 승인 받은 경기를 위한 광고 패널의 추가는 예외로 한다.

승인되어 설치된 모든 간판은 차량이 충돌했을 경우 가볍고 무해한 조각으로 부서지게 설계되어야 하나 경기가 개최되는 장소의 바람에 견디어야 한다. 이러한 광고와 구조물은 마살들 및 드라이버들이 경기 때에 시계를 방해하지 않는 위치여야 한다. 또한 출구, 코너의 바깥쪽이나 한쪽 면에 위치할 수 없고 트랙 가장자리부터 3m 이내에 설치할 수 없다. 금속 제재는 금지되며 폴리스티렌이나 이와 비슷한 늘어나는 불연재의 두께는 100mm까지 허용된다. 밧줄은 사용할 수 없고, 접합과 고정은 가벼운 천으로 해야 한다.

제1방호선의 방호벽이나 가드레일 상의 광고는 페인트 되었거나 또는 가드레일의 경우 레일의 윤곽을 정확하게 따른 접착성 포스터 형식이어야 한다.

제1방호선(확장 불가)에 고정된 가볍고 유연성 있는 패널 또는 배너의 사용은 트랙으로부터 멀리 떨어져야 하고 모든 일어날 수 있는 사고에 대해서 이러한 해당 광고 구조물들이 수직인 지역에서만 승인될 수 있다. 광고 패널의 사용은 트랙과 레이스 차량 궤도와 평행하는 배리어에서는 금지된다.

제1방호선 전면에 확장된 고가식 구조물은 적어도 지면에서 4m 높이에 있어야 한다. 이 구조물들은 제1방호선을 넘어 확장할 수밖에 없는 구조물로서 강풍이나 제1방호선 충돌에 의해 무너짐이나 분리를 피할 수 있는 관련된 표준 강도와 안정성을 따르고 있음이 엔지니어에 의해 증명되어야 한다.

제1방호선 뒤의 어떠한 구조물도 최소 1m 뒤에 있어야 하고 어떠한 방법으로도 왕래나 응급 활동을 방해하지 않아야 한다. 그러나 특별한 경우에는 경기위원장 또는 레이스 디렉터가 넓은 간격을 요구할 수 있다. 만약 구조물이 쓰러질 때

안전 배리어를 넘어가는 곳에 위치한 경우 그 구조물은 이 상황을 피하기 위한 관련된 강도와 안정성을 따르고 있음이 엔지니어에 의해 증명되어야 한다. 제2 방호선 앞에 연속되는 광고 구조물은 경기위원장 또는 레이스 디렉터의 승인을 받아야 하고 진입 포인트를 방해하여서는 안 된다.

제11조 사고 보고

테스트 또는 경기 중에 사고가 발생하여 누군가가 입원 하거나, 차량의 운전석이나 트랙 설비의 중대한 뒤틀림(또는 강한 충돌 에너지 사고에서 이러한 시설물의 효과가 나타나거나)이 나타났을 경우 서킷 소유자는 사고 상황, 부상 정도 및 차량과 서킷 시설의 피해 정도에 대한 상세한 리포트를 KARA와 국가의 법이 허용하는 지역에서는 FIA에 제공할 의무가 있다.

그 나라의 법이 이것을 허용하지 않을 경우에도 KARA는 FIA에 정보를 지속적으로 보고하여야 한다. 보고서는 다음 사항을 가능한 한 모두 포함한다 : 사고가 발생한 시점 및 사고 후의 차량과 현장이 기록된 비디오, 차량에서 기록된 팀 데이터, 차량 상태에 대한 엔지니어의 보고서, 메디컬 보고서, 마살과 목격자 보고서 등.

이런 의무는 서킷 라이선스의 유효성의 조건이고 의무 불이행은 세계모터스포츠 평의회에 보고된다.

제12조 서킷 유지보수

KARA는 라이선스의 기간 동안 정기적인 검수를 하는 것이 권고된다.

서킷과 제반 시설의 적절한 유지보수는 라이선스의 조건이다. 서킷은 피해가 평가되고 복구 프로그램이 수립 가능하도록 경기 전 뿐만 아니라 경기 후에도 점검하여야 한다.

아래의 주요 항목들은 정기적인 주의가 필요하다.

12.1 트랙 표면

청결 상태와 일반적 상황.

12.2 가장자리, 버지와 측면부

모든 가장자리, 버지와 측면부는 트랙의 가장자리와 동일한 높이어야 하며 연

석 뒤의 모든 지역은 채워지고 평탄화하여야 한다. 잔디로 덮인 모든 지역에서 잔디는 깎아 준다. 마른 잔디와 모든 잡초는 제거한다. 잡초는 자갈판에서 제거한다. 모든 측면부는 제1방호선까지 어떠한 방해물로부터도 깨끗하여야 한다.

12.3 가드레일

모든 가드레일은 지상에 고정되어 있는지 점검한다. 볼트와 너트가 잘 잠겨있는지 점검한다. 정확하게 겹친 부분은 유지되어야 한다. 지면과 최하단 레일의 간격과 상단 레일 사이의 간격은 4cm를 유지한다. 서킷 엔지니어는 설치물의 설계를 확인한다. 나무기둥으로 지지되는 가드레일 지점은 정기적으로 노후와 습기가 찢는지를 점검하여야 한다.

12.4 타이어 배리어

타이어 배리어는 기존의 구조물과 단단하게 결합되어 견고한 위치에 있는지 점검해야 한다. 타이어는 설치 전 기둥에 볼트로 단단히 조여져 있어야 한다.

12.5 관중과 파편 방지 펜스

펜스의 지지 상태와 팽팽한가를 정기적으로 점검하여야 하며 펜스의 노후 정도 여부도 점검하여야 한다.

12.6 연석

연석은 피해상황을 지속적으로 점검해야 한다. 부서진 연석은 즉시 수리 또는 교체해야 한다.

12.7 배수구 및 배수로

배수구는 청결하여야 하고 주요 경기에 앞서 적절하게 운영되는지를 KARA에 의해 검수 받아야 한다.

12.8 서비스 로드

서비스 로드는 평탄한 표면에 양호한 상태를 유지하여야 하고 모든 방해물로부터 깨끗하여야 한다.

12.9 서킷 경계선

트랙과 피트의 모든 경계선은 명확하게 유지되고 청결하여야 하며 주요 경기에 앞서, 보다 선명하게 재도색 되어야 한다.

12.10 감시와 시야(확보)

연어는 마살 포스트와 신호 제시 위치 등의 사이에는 항상 명확한 시야 확보가 유지 되어야 한다. 나무와 잡초는 시야 확보 유지를 할 수 있게 제거되거나 다듬어야 한다.

12.11 통신

전화와 기타 통신 수단들이 점검되어야 한다.

12.12 어레스터 베드(Arrestor Beds)

모든 자갈 베드들은 빠진 차량들을 신속하게 구난할 수 있게 설계되어야 한다. 모든 식물이 제거되어야 하며, 일반적으로 압축되어 굳어지는 것을 피하기 위해 정기적으로 뒤집어 주어야 하고, 주위의 땅과 표면이 평탄하게 자갈을 보강하여 관리하여야 한다.

12.13 배리어 수리

배리어 또는 서킷의 다른 안전 시설들은 손상되기 전과 동일한 안전 성능을 갖도록 수리되어야 한다.

이러한 것이 불가능할 경우 배리어는 안전 성능이 동등하거나, 안전 성능이 보다 향상된 배리어로 대체되어야 한다.

제13조 드라이버 기록

서킷에서는, 해당 서킷에서 테스트를 하는 드라이버의 기록정보와 경기 라이선스 번호를 관리할 의무가 있다.

이 기록은 FIA 또는 ASN이 요청 시 제공되어야 한다.

제14조 규정의 국내적 적용

KARA는 본 규정에 준하여 국내 모터 레이스용 서킷을 검수 및 공인한다.

제15조 규정의 시행

본 규정은 2018년 1월 1일부터 시행한다.

부록 1 서킷 의무 서류

서킷의 관계 서류는 다음 정보를 포함하여야 한다.

- 1:2000(최소) 축척의 서킷 레이아웃. 방위 표시, 진행방향, 건물, 설비, 진입로, 관람 지역, 안전 배리어(월/가드레일), 파편 방지 펜스, 각종 감소 장치, 관제 포스트, 피트, 패독의 표시와 스타트 라인의 위치, 컨트롤 라인, 앰블런스, 메디컬 센터, 헬기장, 소방차, 마샬 포스트, 파크 퍼미의 위치를 나타낸다.
- 1:500(최소) 축척의 피트와 패독 지역 및 메디컬 센터 도면.
- 1:200(최소) 축척의 모든 빌딩(메디컬 센터와 헬기장 포함) 상세 도면.
- 1:2000(길이)/1:200(높이) 축척의 트랙 센터라인 측면도.
- 출발선, 주요 코너의 중심부, 최대 및 최소 폭인 곳, 다리 및 그 외의 특별한 장소에서 트랙과 주변 지역의 1:200(최소) 축척 횡단면도(트랙 양 끝 부분에서 최소10m에 대한)
- 오토크로스과 랠리크로스 서킷의 경우에만 최소 상기 1항에서 요구된 특성들이 보이는 1:500 축척의 전문도면이 있어야 한다.

서킷 서류들은 하드 카피본과 디지털 포맷 2가지를 제출하여야 한다(디지털 도면의 경우 오토크로스과 랠리크로스에서는 필수 사항은 아니다).

디지털 도면은 FIA 서킷 도면 양식에 맞추어 제출하여야 한다(FIA 웹사이트, 국제스포츠규정-서킷 참고). 이 도면은 코스가 변경될 때마다 수정하고 KARA를 통하여 FIA에 보내져야 하며 매년 행하는 FIA의 검수와 서킷 라이선스 발급에 필수적인 참고사항이 된다.

주의 : 신규 서킷 또는 기존 서킷 대규모 변경의 프로젝트는 초기 기술자문을 위하여 KARA를 통하여 FIA 서킷위원회 사무국으로 제출되어야 한다.

부록 2 서킷 최소 길이와 연습 및 경기 스타트시 최대 출장(출주) 대수

1. FIA 챔피언십 경기의 서킷 최소 길이

- 아래 표는 신규 혹은 기존의 서킷이 지금까지 해당 서킷에서 개최한 적이 없는 FIA선수권, 트로피 또는 컵 경기의 개최 신청을 하였을 경우 그 적합성을 결정할때에 고려되는 것이다.

차량	지속시간의 최소 거리 Km		
	2시간 45분	6시간	12시간
스포츠카	3.5	3.7	4.7
GT	3.5	3.7	4.7
F1	3.5		
투어링카	3.0	3.2	4.0
F3	2.0		

주의 : 국제경기를 위해 적합한 서킷의 최소 길이는 보통 2km이다. 이 보다 짧은 서킷은 KARA가 수정 신청을 하여야 한다.

2. 국제경기 스타트시 허용되는 최대 차량 대수

최대 출주 차량 수(N)는 다음의 공식에 의해 계산된다.

$$N = 0.36 \times L \times W \times T \times G \quad (N \text{은 반올림한 정수})$$

여기서 각 계수는 아래와 같다.

L : 아래의 표 1)에 주어진 서킷 길이를 기준한 계수

W : 아래의 표 2)에 주어진 서킷 최소 폭에 기준한 계수

T : 아래의 표 3)에 주어진 경기 지속 시간에 기준한 계수

G : 아래의 표 4)에 주어진 경기 참가 차량 그룹에 기준한 계수

FIA 검수위원은 공식에 의한 숫자와 비교하여 서킷위원회에 스타트가 허용된 차량의 수를 줄일 수 있도록 권고할 수 있다.

※ 위 사항은 챔피언십 규정에 따른 숫자로 F1 월드 챔피언십 경기와 오벌 트랙에는 적용하지 않는다.

표 1. 계수 L

서킷 거리	계수 L
2km 까지	표 하단 참조
2km 초과 2.6km 까지	10
2.6km 초과 3.2km 까지	11
3.2km 초과 3.8km 까지	12
3.8km 초과 4.4km 까지	13
4.4km 초과 4.8km 까지	14
4.8km 초과 5.2km 까지	15
5.2km 초과 5.6km 까지	16
5.6km 초과 6km 까지	17
6km 초과 8km 까지	18
6km 초과 8km 까지	20

※ 2km까지의 서킷에 대해서 KARA가 서킷위원회가 고려하여야 될 사항을 위하여 권고사항을 만든다.

표 2. 계수 W

“참고 폭 (m, 서킷 라이선스에 표기, 반올림)”	계수 W
8	9
9	9
10	10
11	10
12	10

13	11.5
14	12
15(최대 허용)	12.5

※ 서킷 라이선스 상의 표시 참고

표 3. 계수 T

지속시간	계수 T
1시간까지	1
1시간 초과 2시간까지	1.15
2시간 초과 4시간까지	1.25
4시간 초과 12시간까지	1.4
12시간 초과	1.5

표 4. 계수 G

차량 카테고리	계수 G
그룹 N, A, B, GT, 히스토리릭 투어링과 GT	1.00
“2,000cc 까지 스포츠카와 1인승 차량, 기타 모든 히스토리릭 차량”	0.80
2,000cc 초과 스포츠카	0.70
2,000cc 초과 1인승 차량	0.60

주의 : 한 카테고리 차량 이상 경기의 경우, 각 카테고리에서 낮은 쪽 계수를 적용 한다.

3. 연습(예선) 출주 대수

- 동일한 연습(예선) 주행에 참가하는 최대 차량 대수는 결승 스타트에 승인된 수의 20%를 초과해서는 안된다.

서킷을 사용하는 모든 챔피언십, 챌린지, 트로피, 컵 경기와 그 경기들의 예선, 결승 경기에 적용 가능하다

제1조 규정의 적용

- 1.1 FIA 챔피언십의 모든 경기 규정은 법전(Code), 부칙, FIA공식 계시판, 본 일반 운영 규정을 따라야 한다. 만약 서로 내용이 상충될 경우 ISC 규칙이 우선시 된다.
- 1.2 FIA 만이 위의 운영 및 규정에 대하여 변경 또는 수정을 허가할 수 있다.

제2조 경기의 형태

경기는 모든 국내, 국제 경기의 형태를 말하며, 국제 스포츠 캘린더에 등록되어야 한다.

제3조 적용 가능한 차량

Hill Climbs에는 규정에 명시된 그룹 또는 지정된 차량만이 공식경기에 참가할 수 있다.

제4조 경기 등록

- 4.1 챔피언십 경기에 포함된 모든 신청은 FIA에서 지정한 날짜를 준수하여 FIA에 접수하여야 한다.
- 4.2 챔피언십 경기는 최소 2주 간격을 두어야 한다.
FIA는 특별한 상황에 따라 경기 날짜 간격을 짧게 또는 길게 할 수 있는 권리를 가지고 있다.
- 4.3 새로운 챔피언십 경기 개최를 희망하는 ASN은 이를 FIA에 알려야 하며, 최소 1명의 FIA 옵저버를 배정 받고 국제 스포츠 캘린더에 등록되기 바로 1년 전에 개최 경기에 참석할 수 있도록 한다.

제5조 심사위원, FIA 대표

주최자와 국적이 다른 심사위원이 적어도 2명은 있어야 한다.

경기에서 동점일 경우 심사위원회의 위원장이 최종 결정권을 가진다.

또한, FIA는 기술 대표를 임명할 수 있고, 모든 국내 기술 오피셜에 대한 권한과 책임을 갖는다.

FIA다른 담당대표들을 지명할 수 있으며, 그들의 이름은 규정에 명시되어 있어야 한다.

제6조 경기 취소 또는 변경

- 6.1 경기 취소는 적어도 대회 3개월 전에 FIA에 통보되어야 한다.
- 6.2 FIA는 예약된 경기에 우선권을 부여하고, 취소된 경기를 위해 대체 일을 지정할 수 있다.
- 6.3 불가항력적인 경우를 제외하고, 경기가 개최일로부터 3개월 이내에 취소할 경우, FIA는 다음 해에 챔피언십 등록을 거절할 수 있다.

제7조 규정 공표

- 7.1 경기규정은 대회주최자가 KARA에 승인을 받은 후 적어도 경기 시작 2개월 전부터 엔트리 마감 1개월 전까지 공표되어야 한다.
- 7.2 경기 주최자의 경기 규정과 경기특별규칙은 KARA 자동차경기 국내규정집 보다 우선 적용된다.
- 7.3 경기 주최자의 경기 규정과 경기특별규칙에 내용이 없을 시 KARA 자동차경기 국내규정집과 FIA ISC에 적용된다. 이 때 FIA ISC는 최상위의 규정으로 적용한다.

제8조 참가 등록

- 8.1 경기 주최자는 규정에서 참가 최소 차량 대수를 지정할 수 있다.

제9조 엔트리 번호

각 차량은 드라이버들의 엔트리 번호를 부여 받아야 한다.

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

제10조 기술 검사와 스포츠 안전 검사

- 10.1** 전체 규정과 각각의 경기규정에 지정된 시간과 장소에서 스포츠 안전 검사와 기술 검사를 하는 동안 선수들은 요구된 모든 문서를 가지고 있어야 한다.
- 10.2** 심사위원회에서 인정된 경기 포기인 경우를 제외하고 제한된 시간 안에 참석하지 않은 경기 참가자는 경기 참가가 허가되지 않는다.
- 10.3** 어떠한 경기 참가자나 드라이버, 다른 관계자들도 규정에 명확히 공시되지 않은 포기 선언이나 다른 문서에 서명할 필요가 없다.
- 10.4** 경기위원장이나 의료위원장은 경기 동안 드라이버에게 언제든지 메디컬 체크를 요구할 수 있다.
- 10.5** 기술위원들에 의해 통과되지 않은 차량은 경기에 참여할 수 없다.
- 10.6** 기술위원들은,
- 10.6.1** 경기 동안 차량이나 경기 참가자(KARA 라이선스, 의료카드, 슈트, 장갑, 헬멧, 슈즈, HANS 등)의 적법성을 검사를 할 수 있다.
- 10.6.2** 경기 참가자에게 적법 상태나 적법 상태를 확인하기 위해 차량의 설비 분해를 요구할 수 있다.
- 10.6.3** 경기 참가자에게 제반 동력 측정 비용 지불을 요구할 수 있다.
- 10.6.4** 경기 참가자에게 필요에 따라 부품이나 샘플을 요구할 수 있다.
- 10.7** 기술위원의 차량 검사 통과 후에도 안전에 영향을 미치거나, 적법성에 의심이 제기되거나, 사고에 연루된 차량은 재검사를 받아야 한다.
- 10.8** 경기위원장은 사고에 관련된 차량을 정차시켜 검사 받도록 요구할 수 있다.
- 10.9** 스포츠 안전 검사와 기술 검사를 받기 위해서는 파크 퍼미 통제 자격이 있는 오피셜과 경기 참가자들에게 지시 권한을 부여 받은 오피셜로 하여금 이동되어야 한다.
- 10.10** 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

10.11 차량 기술 검사는 의무적으로 해야 한다.

제11조 파크 퍼미

- 11.1 관리 권한이 있는 오피셜만이 파크 퍼미에 들어갈 수 있다.
권한을 부여 받은 오피셜들을 제외하고 어떠한 개입이나 조정도 허용되지 않는다.
- 11.2 파크 퍼미 규정은 스타트, 피니시 라인과 파크 퍼미에서 경기 참가를 위해 서킷으로 이동하는 진, 출입구 사이에서 적용된다.
- 11.3 파크 퍼미는 충분한 큰 공간을 확보하고 허가 받지 않은 사람이 들어올 수 없게 안전하게 차단해야 한다

제12조 무게 측정

- 12.1 다음과 같이 대회 기간 동안 차량 무게 측정을 할 수 있다.
- 12.1.1 예선 동안과 예선 후
- 12.1.1.a 경기 주최자는 피트 입구에 무게 측정을 할 수 있게 6m×3m의 평평 하고 수평한 공간을 만든다.
- 12.1.1.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.
- 12.1.1.c 예선 동안 이 소프트웨어 프로그램은 무작위로 차량을 선택하여 무게 측정을 한다.
- 12.1.1.d 적색 신호등을 보면서 드라이버는 무게 측정 장소로 이동하며 엔진을 멈춘다.
- 12.1.1.e 차량 무게가 측정되고 결과가 작성되어 드라이버에게 제공된다.
- 12.1.1.f 만약 차량이 자력으로 무게 측정 장소로 오지 못하면 무게 측정을 맡은 마샬의 직접 통제 하에 놓인다.
- 12.1.1.g FIA, KARA 기술위원의 승인 없이 차량이나 드라이버는 무게 측정 장소를 벗어날 수 없다.

12.1.2 결승 주행 후

피니시 라인을 통과한 차량은 무게를 측정한다.

만약 드라이버 없이 차량 무게만 측정한 경우, 무게는 위의 12.1.1.b에서 결정된 무게를 기술규정에 의거하여 총 무게에 더한다.

12.1.3 제12.1.1항과 제12.1.2항에 의거하여 무게를 측정하였을 때 기술규정에 정한 것보다 가벼울 경우 차량과 드라이버는 경기에서 제외되거나 불가항력적으로 차량 사고로 인한 부품 손실로 무게 부족인 경우는 구제된다.

12.1.4 무게 측정에 선택되었거나, 결승 주행을 마쳤거나, 무게 측정 중에 있는 차량에는 어떠한 고체, 액체, 가스, 기타 물질, 자연적인 물체도 추가되거나 놓일 수 없다(기술 위원의 공식 작업도구는 제외).

12.1.5 기술 위원과 오피셜만이 무게 측정 장소에 들어갈 수 있다.

이러한 허가된 오피셜들을 제외하고 어떠한 중재나 간섭도 용납되지 않는다.

12.2 차량 무게 측정 항목을 위반할 경우 실격된다.

제13조 일반 안전

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

마샬에 의해서 유도 하에서만 차량을 밀어 위험지역으로부터 이동할 수 있다.

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

13.3 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 마샬은 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 서킷 상

에 방치된 모든 차량들은 피트로 들어올 수 있고 두 번째 부분을 참여할 수 있다.

- 13.4 차량 수리는 패독과 피트 그리고 스타트 전 그리드에서만 수행할 수 있다.
- 13.5 재급유가 허용될 경우 피트나 출발 5분전 보드가 나오기 전까지 피트 또는 스타트 그리드에서만 가능하다.
- 13.6 ISC규칙이나 규정에서 특별히 허용된 경우 외에 피트나 스타트 그리드에 있는 경우를 제외하고 드라이버 외에는 아무도 멈춘 차량에 손댈 수 없다.
- 13.7 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 피미에 들어가기 전까지 아무도 트랙에 있을 수 없다.
- 13.8 레이스 동안 피트에서 허가된 추가 시동장치의 사용 외에 모든 엔진은 오직 기본 시동장치만으로 스타트할 수 있다.
- 13.9 연습(예선)과 결승 주행 참가중인 드라이버는 항상 규정된 헬멧과 복장을 착용해야 한다.
- 13.10 연습(예선)과 매 랩마다 피트 제한 속도 규정은 강제적이다.
규정 속도를 초과한 드라이버는 규정에 의하여 부가적인 벌금을 받는다
- 13.11 만약 연습(예선) 중이나 결승 주행 중에 드라이버에게 심각한 기술적 장애가 발생했을 경우 드라이버는 안전이 확보되면 즉시 트랙을 떠나야 한다.
- 13.12 웨트 선언이 된 트랙에서 달리는 동안 항상 차량등과 적색 후미등, 후미 안개등(상황에 따라 양쪽 다)은 켜져 있어야 한다.
기술 감독관은 녹색기가 제시되기 15분 전까지 차량에 달려있는 등을 체크할 수 있다.
만약 레이스 주행 동안 등을 켜는데 실패하였을 때에는 페널티도 없고 차량을 멈출 필요도 없다.
- 13.13 사고에 관계된 드라이버는 심사위원회의 동의 없이 서킷을 떠날 수 없다.
- 13.14 연습(예선) 동안 피트 출구에는 녹색, 적색 신호등이 켜진다. 차량은 녹색 신호등이 켜져 있을 때만 코스 인 할 수 있다.
- 13.15 결승 주행 동안 코스 인을 하는 것은 드라이버 자신의 책임이다. 그러나, 청색등이 켜지거나 정지된 청색기가 제시되면 차량이 다가오고 있는 것을 경고하는 것이다.

- 13.16 규정에 명시된 깃발 의미를 드라이버에게 공식 의미를 주지시켜야 한다.
경기 참가자들은 신호기와 동일한 어떠한 깃발도 사용할 수 없다.
- 13.17 드라이버가 트랙을 떠나거나 피트나 패독으로 들어가려고 할 때 위험하지 않게 적절한 시간에 들어갈 것을 신호하여야 한다.

제14조 연습

- 14.1 규정에 다른 방식이 요구되었을 때를 제외하고 연습 때 피트와 트랙의 규정과 안전 규정은 결승 주행과 동일하다
- 14.2 예선에 참가하지 않은 드라이버는 결승 주행에 참가할 수 없다.
- 14.3 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.
- 14.4 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.
- 14.5 한 번 이상 이런 식으로 중지되었을 경우 드라이버의 자격으로 경기 중단에 가능한 영향을 미칠 수 있는 항의는 허용되지 않는다
- 14.6 예선 동안 모든 랩은 드라이버의 결승 스타트 위치를 결정하도록 시간을 기록한다.

제15조 드라이버 브리핑

드라이버 브리핑은 지정된 장소에서 최종 연습 주행 종료 후 또는 결승 전날 연습주행(웍업 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.

제16조 출발 그리드

- 16.1 최종 예선이 종료되면 예선 차량들의 순서를 공식 발표한다.
- 16.2 발표된 차량들만이 결승 주행의 참가가 허용된다.
- 16.3 최종 스타트 그리드는 결승 1시간 전까지 발표한다.
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.
- 16.4 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.
- 16.5 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.
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.
- 16.6 그리드의 열은 최소 8미터 간격을 둔다. 정확한 거리는 규정에서 명시한다.
- 16.7 결승 스타트 시작 10분 전에 그리드 진입은 폐쇄된다. 이 시간 후 그리드 포지션에 정위치 하지 못한 차량은 진입할 수 없고 피트 스타트하여야 한다.
- 16.8 해당 서킷에 참가 차량 수의 최대 한계에 대해서는, 불가항력적인 이유로 예선 기준을 통과하지 못한 3대의 차량까지 결승 주행 출장에 대해서 심사위원회에

서 결정을 할 수 있다.

심사위원회는 다음 조건에서만 출전을 허가할 수 있다.

16.8.1 심사위원회는 예선을 마친 차량들을 배제할 수 없다.

16.8.2 심사위원회는 최소 자격 가능 여부를 판정한다.

16.8.3 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.

제17조 스타트 절차

17.1 스타트 신호는 신호등 또는 신호기로 한다.

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

17.2 결승 경기 스타트 10분 전에 차량들은 코스 확인을 위한 1랩 주행을 위해 피트에서 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.

17.3 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

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

17.4.1 10분 전 보드 : 드라이버와 오피셜과 팀 기술 스태프 외에는 전부 그리드를 떠나야 한다.

17.4.2 5분 전 보드 : 카운트다운 시작

17.4.3 3분 전 보드

17.4.4 1분 전 보드 :

차량에 타고 있는 드라이버는 엔진 시동을 건다. 팀 기술 스태프는 그리드를 떠나야 한다.

17.4.5 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 목적인 때만 허용된다.

17.5 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.

17.6 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 못한 차량은(서킷에서 사용 가능한 통로를 이용하여) 감속해서 피트로 들어간다. 그 차량은 위의 제17.3항에 규정된 바에 따라 피트에서 스타트한다.

17.7 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 랩 끝나고 적합할 때에) 페이스 카는 라인 앞에서 철수하고, 폴 포지션을 차지한 차량은 동일한 스피드로 운행되어야 하고 다른 차량들은 스타트 신호가 주어지기 전까지 자신의 위치를 유지하여야 한다.

포메이션 랩이 끝날 때 만약 필요하다면 경기위원장은 1랩 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.

- 17.8** 만약 포메이션 랩이 끝나고 스타트 그리드로 돌아온 후에 엔진이 멈추고 재출발을 못한 드라이버는 즉시 신호를 해야 하고 그 옆의 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 제17.5항과 제17.6항을 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.

- 17.9** 포메이션 랩이 끝나고 차량이 스타팅 그리드에 도달했을 때 문제가 생기면 다음 사항을 따른다.

- 17.9.1** 만약 적색 신호등이 안 켜진 상태라면 적색기와 함께 “스타트 딜레이” 보드가 라인에서 제시한다.

- 17.9.2** 적색 신호등이 켜진 상태면 스타터는 적색기(적색 신호등이 켜진 상태에서)와 “스타트 딜레이” 보드를 라인에서 제시한다

- 17.9.3** 제17.9.1항과 제17.9.2항 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.

17.9.4 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.

17.10 위의 제17.9항에 적용된 상황이라면 진행이 반복되거나 결승 주行的 결과가 짧아져도 챔피언십 포인트로 계산된다.

17.11 위의 제17.9항 상황 하에 만약 필요해서 한 번 이상의 스타트 진행을 하였다 해도 그리드에서 재급유는 허용되지 않는다.

17.12 부정 스타트 시 규정에서 명시된 타임 페널티를 부과한다

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

17.14 이러한 스타트 절차의 변경은 규정에서 정해야 한다.

ISC규칙이나 스타트 절차와 관계된 본 규정에 대한 위반은 경기에 출장하는 차량과 드라이버를 실격시킬 수 있다.

제18조 결승 이나 연습/예선에서의 경기 중단

18.1 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 :

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

18.1.2 결승 주행 동안, 모든 차량들은 즉시 감속하고 지정된 적색기 라인으로 천천히

진행해야 한다.

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

18.1.2.b 경기 차량과 지원 차량은 트랙에 있을 수 있다.

18.1.2.c 사고로 인해 서킷은 모두 폐쇄된다.

18.1.2.d 날씨 조건에 따라 서킷에서 레이스 속도를 낼 수 없을 수도 있다.

18.1.2.e 피트는 오픈된다.

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

18.2 경기 중단 신호가 나오기 전까지 선두차량이 완성한 랩의 수에 따라서 다음 질차대로 바뀐다.

Case A: 2랩보다 적은 경우. 만약 레이스를 재스타트 할 수 있다면 제21.1항을 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 제19.2항을 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.

제19조 재스타트

19.1 Case A:

19.1.1 원래 스타트는 무효로 간주된다.

19.1.2 재스타트된 레이스 총 길이는 예정된 레이스 길이로 한다.

단, 대회심사위원회의 판단에 따라 최고 2랩까지 감할 수 있다.

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

19.1.4 레이스 중지 신호가 내려진 후에 움직일 수 있는 모든 차량들은 천천히 오픈셜의 지시에 따라 그리드 또는 피트로 진행한다.

- 19.1.5 차량은 움직일 수 있어야 한다.
- 19.1.6 재급유는 허용된 대회에 한해 5분 전 보드가 제시되기 전까지 허용된다.
- 19.2 Case B :
- 19.2.1 레이스는 두 파트로 나뉜다. 첫 파트는 레이스 중단 직전 선두 차량이 피니시 라인을 통과한 시점에서 2랩을 제외한 부분이다.
- 19.2.2 두 번째 파트의 길이는 계획된 레이스 거리보다 3랩 적게 진행된다.
- 19.2.3 두 번째 파트 그리드는 첫 번째 파트 종료 순서대로 차량들을 배정한다.
- 19.2.4 이 차량은 첫 번째 파트에 참가했던 차량이고 자력으로 그리드에 복귀했거나 허가된 길로 피트에 들어온 차량만 해당된다
- 19.2.5 예비 차량이나 여분은 허용되지 않는다
- 19.2.6 차량은 움직일 수 있어야 한다.
- 19.2.7 재급유나 연료 방출은 허용되지 않는다.
- 19.2.8 비 때문에 경기가 중지되었다면 스타트 라인에서 '레인' 신호를 제시하여야 한다.
- 19.3 사례 A와 B 모두 :
- 19.3.1 정지 신호 후 10분 후에 피트 출구가 닫힌다.
- 19.3.2 정지 신호 후 15분 후에 5분 보드가 표시되며 그리드가 닫히고 정상적인 스타트 절차가 재개된다.
- 19.3.3 5분 보드가 표시되기 전에 그리드에 위치하지 못한 차량들은 피트에 위치하며 제19조 3항에 명시된 내용처럼 피트에서 스타트할 수 있다.
주최자는 앞에 언급한 일정을 수행하기 위하여 충분한 인력과 장비를 보유하고 있어야 한다.

제20조 세이프티 카

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

제21조 종료

- 21.1** 결승 주행 종료 신호는 선두차량이 예정된 레이스 거리를 완료했거나 레이스 시간 동안의 최대 길이가 완료되었을 때 피니시 라인에서 제시한다.
- 21.2** (제18.1항 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.
- 21.3** 결승 종료 신호 후 서킷에 있는 모든 차량은(필요에 의해 마샬이 도움을 준 경우를 제외하고) 어떠한 도움이나 정차 없이 바로 파크 피미로 들어와야 한다. 자력으로 파크 피미에 도착할 수 없는 분류된 자동차는 파크 피미에 차량을 이동시킬 때 마샬의 직접적인 통제에 놓인다.

제22조 광고

- 22.1** 주최자는 FIA의 동의 하에 참가 번호 배경에 광고를 삽입할 수 있다.
- 22.2** 엔트리 번호의 광고 배경은 흰 바탕으로 위 또는 아래로 폭 50cm 와 높이 14cm를 초과할 수 없다.

제23조 순위

- 23.1** 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(제251.1.1조)를 기본으로 한 특별 분류로 규정한다.
- 23.2** 챔피언십 경기의 일반적인 순위를 결정하는데 사용되는 단일 방법은 아래를 따른다.
- 23.2.1** 4시간을 넘지 않는 서킷의 스피드 경기에서는 우승자 기준 90%를 완성한 차량들만 순위가 인정된다(모든 랩에 가장 가깝게 내림차순).
- 23.2.2** 4시간 이상 서킷 경기에서는 우승자가 완성한 길이 기준 70%를 완성한 차량들만 순위가 인정된다(모든 랩에 가장 가깝게 내림차순).

- 23.2.3 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.
- 23.2.4 한 파트를 초과한 경기가 진행될 때, 우승자는 예정된 거리를 가장 빠른 시간에 완주한 사람이거나 예정된 시간에 가장 긴 거리를 달린 사람으로 정한다.
- 23.3 챔피언십 대회 주최자의 ASN은 FIA에 경기 결과를 경기 종료 후 그 다음주 안으로 보고해야 한다.

제24조 무승부

- 24.1 드라이버들
드라이버들의 종합 포인트가 정확히 같은 경우 다음 규칙에 따라 결정한다.
 - 24.1.1 그들이 받았던 포인트의 합과 경기의 순위에서 상위 입상 순위.
(1위, 2위, 3위, 기타 순위 순차대로)
 - 24.1.2 동일 포인트의 드라이버들이 각각 참가한 모든 경기에서의 상위 입상 순위.
 - 24.1.3 모든 것이 같을 경우 FIA는 적합하다고 생각되는 다른 고려 사항을 기본으로 하여 우승자를 결정한다.

제25조 항의와 항소

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

제26조 정당하고 공평한 보도

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

제27조 규정의 적용

KARA는 본 규정에 준하여 국내 자동차 경주의 일반 운영 규정으로 적용하며 대회주최자는 본 규정을 참고하여 본 규정을 전반적으로 위반하지 않는 범위 내

에서 대회 특별 운영 규정을 발표, 적용할 수 있다.

제28조 규정의 시행

본 규정은 2018년 1월 1일부터 시행한다.

제1조 드리프팅 개요

1.1 정의

드리프팅은 나이에 관계없이 새로운 드라이버들을 모터스포츠에 입문 시키기 위해 각 모터스포츠 주관 단체(ASN)에서 발전시켜 나갈 수 있는 입문 레벨의 모터스포츠 활동이다.

드리프팅은 모터스포츠 훈련 형태의 일종이며, 정식 트랙(카트장이나 서킷) 또는 임시 트랙(자동차용 주차장)에서 행해질 수 있다. 차량은 반드시 오버스티어 상태에서 측방으로 진행해야 하며, 이 때 오버스티어 상황은 드라이버의 조작에 의해서 조종되어야 하고, 드라이버들은 오버스티어의 표현 스타일과 주행하면서 클리핑 존을 얼마나 잘 따르는지에 의해 평가 받는다.

드라이버들은 차량 속도뿐만 아니라, 단독 또는 배틀 상황에서 슬라이드를 조절하는 컨트롤 능력을 보여줘야만 한다.

드리프팅 경기 참가자들의 복장과 차량 요구사항은 해당 문서에 상세하게 열거될 것이다.

제2조 드리프트 경기 관련 어휘

- 런(Run) : 주행 라운드, 경기
- 솔로(Solo) : 예선 라운드에서 단독의 드라이버에 의해 치러지는 런(Run)
- 배틀(Battle) : 결승 경기들에서 두 명의 드라이버에 의해 치러지는 런(Run)

클리핑 존(Clipping Zone) : 트랙 가장자리 끝의 참고용 표시로서 드라이버들이 그 위치를 밟지 않으면서 최대한 가깝게 가도록 해놓은 지정 지역. 이 지역들은 각 커브의 궤적 안쪽이나 바깥쪽에 지정될 수 있다.

원 모어 타임(One more time) : 결선 때에 경기 결과가 동률인 경우 최종 승자를 가리기 위한 추가적인 배틀

제3조 시험 서술

- 3.1 드리프팅 경기는 두 개의 분야로 나뉘며, '솔로'와 '배틀'이다. 솔로 드리프팅은 기본적인 드리프팅 이벤트에 해당하며, 배틀 드리프팅은 두 차량이 함께 달리는 고급 드리프팅 이벤트이다. 이러한 두 가지 형태는 참가자들로 하여금 특수하게 준비된 차량이나 값비싼 장비 없이도 시합에 참여할 수 있게 해주는 형태이다.
- 3.2 솔로 드리프팅은 단독 차량의 드리프팅이 4개의 항목에 의해 평가되는 시합 형태이며, 그 4개 항목은 속도, 카운터 스티어링, 주행 라인, 그리고 표현 스타일이다. 순위는 얻어진 점수에 의해 결정된다.
- 3.3 드리프팅 배틀은 두 대의 차량이 대형을 이뤄 드리프트를 하는 시합이다. 평가 항목은 솔로 드리프팅과 동일하다. 후미 차량은 선행 차량에 최대한 가깝게 붙어 달려야 한다.

제4조 조직

4.1 허가

모든 드리프팅 경기에는 준비 허가가 요구된다. ASN 허가증으로 배상 책임보험이 제공되어 진다. ASN 심사위원/참판인이 드리프팅 행사를 위해 지정될 수 있다.

4.2 오피셜

드리프트 경기의 경기위원장은 그가 속한 ASN으로부터 유효한 경기위원장 라이선스를 갖고 있는 사람이어야 한다.

최소 3명(최대 5명)의 심사위원이 드리프팅 경기를 위해 배정되어야 하며, 이들은 ASN 라이선스를 갖고 있으며 드리프팅 경험이 있는 사람들 이어야 한다.

경기를 위해 정해진 트랙 레이아웃의 매 코너당 최소 1명의 마샬이 배치되어 있어야 한다.

해당 마샬의 안전에 대한 임무 이외에도, 모든 마샬들은 상황에 따라 아닌 경우도 있지만 판정 근거에 대한 판단을 나타내는 특정 깃발을 사용하여 판정관 역할을 하게 될 수 있다.

4.3 등록

국내 공인 경기와 챔피언십 시리즈 경기에는 승인된 기술 규정과 특별 규정 (Supplementary Regulation)이 공표 되어야만 한다.

4.4 의료 서비스

드리프트 경기에는 자격있는 의무 요원이 탑승한 한 대의 엠블런스와 한 대의 소방차가 의무이다.

4.5 화재 진압 대책

훈련 받은 마샬의 관리 아래, 마샬 포스트 근접 거리에 6kg 이상 규격의 소화기가 최소 2개씩 배치되어 있어야 한다.

제5조 경기의 수칙

어떠한 형태의 연습주행, 예선, 결선 경쟁 주행 세션이 있기에 앞서, 경기 위원장은 긴급 상황 대처 절차에 대해 모든 드라이버들에게 숙지 시켜주어야 한다. 긴급 차량들의 투입을 위한 진입로는 모든 경우에 방해 없이 확보되어 있어야 한다.

제6조 검차

6.1 자신의 차량이 최소한의 안전 요구사항을 충족하도록 보장하는 것은 참가 선수의 책임이다. 예를 들면 하네스, 배터리 고정, 차량 안의 고정되지 않은 물품이 없을 것, 타이어는 닳지 않고 트레드 양이 온전할 것이 이에 속하며, 헬멧은 의무 사항이다.

6.2 참가 신청서는 '신고'의 의미를 포함하며, 경기 서류 접수 때에 작성 완료되고 제출 되어야 한다. 그리고 이는 검차를 위해 차량을 제공하는 것과 함께 안전 규정에 대한 승응의 표현이 내포된 것으로 간주될 것이다.

6.3 경기 참가자는 지정된 검차관이나 경기 오거나이저의 요청이 있을 때 안전 장비와 차량 검차를 위해 준비시켜야 한다. 차량은 모든 장비가 설치된 채로, 실제 경기 때 사용될 그 상태로 검차에 제공되어야 한다.

제7조 심사위원의 판정(Judgment of the judge of fact)

7.1 판정에 영향을 주는 요소들은 특별 규정이나 공식 게시판에 언급되어 있어야 하며, 드라이버 브리핑 때에도 설명 되어져야만 한다.

7.2 판정 요소의 예

① 드리프팅 각도 :

차량이 커브에 접근할 때의 각도의 크기와 안정성, 그리고 연속적인 드리프팅 움직임 중의 연결 타이밍과 안정성

② 드리프팅 자세 :

부드러운 드리프팅 자세를 유지 시키면서도 코너의 지정된 위치들(클리핑 존)에 최대한 근접해서 주행하는가

③ 드리프팅 속도 :

경기의 지정된 구간(심사 구간) 전체에 걸쳐서 비교적 높은 속도가 유지 되었는가

④ 후미 차량은 선행 차량에 최대한 가깝게 붙어 달려야 한다

7.3 경기에 적용되는 판정 요소들은 심사위원의 판단에 의해 판정될 것이며, 심사위원의 이름이 공식 게시판에 공지 되어야 한다.

7.4 판정은 판정 요소들과 관련하여 점수 추가와 점수 감점의 방식에 의해 수행된다.

7.5 심사위원에 대한 항의는 제기될 수 없다.

제8조 경기 코스

오거나이저는 코스의 디자인을 포함하여 경기장에 대한 아래와 같은 항목들을 제공해야 하며, 경기장 코스 그림을 행사 시작 이전에 명시해야 한다. 복수 차량 드리프팅이 계획된 경우, 스타트 라인에서 2대나 그 이상의 차량이 설 수 있는 공간이 확보 되어 있어야 한다.

① 스타트 라인

② 가속 구간

- ③ 시합 (판정) 구간, 최소 3개, 최대 7개의 코너를 포함
- ④ 피니시 라인
- ⑤ 감속 구간
- ⑥ 판정관의 위치

제9조 클래스 구분

클래스를 결정하는 방법은 오거나이저의 재량이며, 해당 경기의 특별규정에 명시 되어야만 한다.

클래스 결정 방법의 예

- ① 결과에 근거하여 득점한 점수에 따라 결정
- ② 토너먼트 경기를 통해서 결정

제10조 카테고리

드라이버들은 네 개의 카테고리로 나뉜다.

- ① D1 : 프로 선수
- ② D2 : 세미프로 선수
- ③ D3 : 아마추어 선수
- ④ D4 : 초보자

제11조 카테고리에 따른 차량 요구사항의 일반적인 세부사항

(“x” 표기가 해당 의미를 가짐)

	D1	D2	D3	D4
	프로	세미 프로	아마추어	초보자
프로	X	X	해당 없음	해당 없음
아마추어	해당 없음	해당 없음	X	X
승인된 시판公道 차량	해당 없음	해당 없음	X	X
승인된 튜닝 시판公道 차량	X	X	해당 없음	해당 없음
상업 유류	X	X	X	X
출력 최대 허용	고려 예정(TBC)	고려 예정(TBC)	고려 예정(TBC)	고려 예정(TBC)
서스펜션 변형 자유	X	X	선택 사항	선택 사항
룰케이지	X	X	해당 없음	해당 없음
윈도우 넷	X	X	해당 없음	해당 없음
소화기	의무사항 (연동식)	의무사항 (연동식)	의무사항 (수동식)	의무사항 (수동식)
외부/내부 전원 차단기	X	X		
안전 연료탱크	X	X	선택 사항	선택 사항
헤일로 시트(머리 보호)			선택 사항	선택 사항
5점 벨트가 달린 레이스 시트	필수	필수	Hans 의무시 선택 사항	Hans 의무시 선택 사항
최소 5점 이상의 시트 벨트	필수	필수	선택 사항	선택 사항
FIA 인증 드라이버 개인 풀 장비	X	X	X	X
HANS	X	X	X	X
솔로	X	X	X	X
배틀	X	X	해당 없음	해당 없음

최대 속도	경기장 승인 스펙에 따름	경기장 승인 스펙에 따름	60 km/h	60 km/h
일반 서킷	X	X	해당 없음	해당 없음
카트 서킷	X	X	X	X
자동차용 주차장	X	X	X	X
힐클라임 코스	X	X	해당 없음	해당 없음
드라이버 라이센스	의무 / ASN 라이센스에 따름	의무 / ASN 라이센스에 따름	의무 / ASN 라이센스에 따름	의무 / ASN 라이센스에 따름
드라이버 보험	권장	권장	권장	권장

경기의 진행

제1조 자율 연습

자율 연습 세션이 마련될 수 있다. 자율 연습에 참가하는 차량들은 참가하는 클래스 구분에 따라 제공되는 기술 규정을 준수해야만 한다.

이 자율 연습 세션의 참가 선수들은 유효한 라이선스를 가지고 있어야만 한다. 데모 주행(시연 주행)에 참가하는 드라이버들 역시 마찬가지로 원칙이 적용된다.

자율 연습이 마련된 경우, 날짜, 장소, 시간이 특별 규정에 명시 되어 있어야 한다.

자율 연습은 오거나이저의 재량에 따라 아래와 같이 행해질 수 있다.

- 1.1 경기 예선 절차와 동일한 경기 안전 진행 절차에 따라 운영될 수 있다.
- 1.2 코스 위의 차량 대수는 경기 위원장의 재량과 트랙 형태에 따라 결정될 수 있다.

제2조 예선 라운드 - 솔로(SOLO)

각 드라이버는 최대 3번의 주행 기회와 1번의 선택적인 정찰 주행 기회를 갖는다. 주행의 순서는 추첨을 통해 정하거나 오거나이저의 선택에 의해 정해진다.

매 주행은 심사위원에 의해 점수가 매겨지게 된다.

3번의 주행 중 가장 좋은 주행이 예선 라운드 결과 결정을 위해 사용된다.

예선 때 있을 수 있는 동물 점수에 대해서는 2번째로 좋았던 주행이 선수간 예선 결과를 가르는 데 사용된다.

예선에 사용된 경기 차량이 결승에 사용된다.

제3조 배틀

D1 과 D2 카테고리를 모두 합해 상위 32명의 드라이버들이(또는 참가 드라이버 숫자에 따라 상위 16명의 드라이버들이) 결승에 참가할 권리를 갖게 된다.

각 드라이버들은 상대 드라이버와 대항해서 벌어지는 경기(배틀)를 하게 되는데, 심사위원에 의해 점수가 매겨지는 두 번의 주행을 하게 된다. 한 번의 워업 주행은 선택 사항이다.

참가자들의 숫자가 상위 32명을 가려낼 정도로 충분하지 않다면, 또는 타임테이블이 32명의 결승을 치를 정도로 여유 있지 않다면, 오거나이저는 결승 배틀에 상위 16명만을 참가시키도록 조정할 수 있다.

제4조 경기 시작 절차

경기의 시작은 항상 “스타터” 오피셜의 재량에 따라 이뤄지지만, 기본적으로 “스타터”는 경기위원장의 명령에 따르는 오피셜이다. “스타터”는 신호등 장치로 대체 되어질 수 있다 : 빨간색은 출발 금지, 초록색은 출발 허가를 의미한다.

제5조 점수 판정

원칙 : 매 주행은 특별 규정에 따라 지정된 3명의 심사위원(드리프트 스텐우드)에 의해 평가되며, 다음과 같은 항목을 보게된다 : 속도, 드리프트 궤도, 드리프트 각도, 표현 스타일. 평가를 위해 측정 장비가 사용될 수 있다.

매 주행은 심사위원의 판정을 용이하게 하기 위해 녹화될 수 있다. 예선 또는 결승 주행의 각 단계에서, 드라이버는 그가 차량을 완전히 컨트롤하고 있다는 것을 보여주어야 한다.

5.1 예선 점수 판정

심사위원 각 드라이버의 주행을 100 점 만점 기준으로 평가하게 된다. 다음 사항들을 확인하기 위해 측정 장비가 사용될 수 있다.

- ① 클리핑 존에 얼마나 잘 따르는 가(요구되어지는 궤적을 얼마나 잘 따르는 가)에 따라 30점. 드라이버들은 클리핑 존을 넘거나 표시물을 쓰러뜨리지 않고서 최대한 가까이 붙어서 통과해야만 한다.
표식이 차량에 의해 쓸려지거나 움직여졌으면서도 그 위치가 변하지만 않으면 최대 점수를 받게 된다. 만일 쓰러지거나 밀려난다면 감점의 대상이며, 그에 따라 처리될 것이다.
- ② 코너 정점을 향한 차량의 드리프트 각도에 따라 30점. 각도가 클 수록 높은 점수를 받게 된다.
- ③ 주행에 들어가는 속도에 따라 30점. 속도가 빠를 수록 높은 점수를 받게 된다. 이 속도는 GPS나 레이저 속도 측정기로 측정될 수 있다.
- ④ 주행이 주는 전반적인 효과와 볼거리를 풍성하게 하는 표현 스타일에 10점.

각 드라이버들은 선택 사항인 한 번의 정찰 주행과 판정에 사용되는 세 번의 주행을 포함하여 최대 4번의 주행을 할 권리를 갖는다.

각 심사위원들은 매 주행에 대해 점수를 매기게 된다.

매번 주행 후 심사위원들의 평가 점수의 평균이 계산되고, 그 점수가 매 주행에 대한 최종 점수가 된다.

예선주행 점수 중 최고 점수가 예선 순위 결정을 위해 사용된다.

동률이 있을 경우, 두 번째 높은 점수가 사용된다.

5.2 “배틀” 경기 점수 판정

배틀은 드리프트 경기의 마지막 단계이다. 예선을 통과한 드라이버들은 아래와 같은 순서로 불러진다. (표 참고)

1위와 32위, 2위와 31위, 이와 같은 방식으로 진행.

이러한 방식은 최종 승자를 가리기 위해 성공적으로 선수들을 가려낼 수 있게 해준다. 이 절차는 드라이버들에게 마련되는 3번의 주행을 통해 달성된다.

- ① 차량의 기계적 부분들을 워업 시키고 드라이버들이 점수를 받을 수 있게 하는 “워업” 이라고 불리는 한 번의 선택 주행. 드라이버들은 점수를 받은 첫 번째 주행에 따라 결승 주행 순서를 지정 받는다.
- ② “선행차”로서 한 번의 주행. 선행 위치에서, 드라이버는 심사위원들 앞에서 그가 후행 드라이버에서 멀어질 수 있음을(또는 거리를 유지시킬 수 있음을) 증명해야 한다. 동시에 드라이버는 슬라이드 상황에 대한 컨트롤을 할 수 있어야만 한다.
- ③ “후행차”로서 1번의 주행. 이 위치에서, 드라이버는 심사위원들 앞에서 그가 선행차와 최대한 가까운 거리를 유지하면서 선행 드라이버의 주행을 그대로 따라 할 수 있음을 증명해야 한다.

배틀은 두 선수의 우열에 따라 10점의 점수를 두 선수에게 나눠 배점하는 방식으로 평가된다.

예 : 동률인 경우 5점/5점, 약간의 우위에 있는 경우 6점/4점, 이와 같은 방식으로 평가.

평가된 점수 결과에 따라 심사위원은 해당 라운드들의 승자를 결정하게 된다.

동률 결과의 경우, 예를 들어 첫 번째 주행에서는 6/4, 두 번째 주행에서는 4/6 이 된 경우, 심사위원은 해당 배틀 라운드를 다시 진행하도록 마련할 것이다(“원 모어 타임”이라고 부름). 이 경우, 워업 주행은 없을 것이다. 최대 3번의 “원 모어 타임”이 치러질 수 있다.

두 명의 선수 중 첫 번째 주행의 선행 선수가 승자로서 판정된다.

또 다른 방식의 점수 판정 시스템이 적용될 수 있으며, 그런 경우 이는 반드시 특별 규정에 명시되어 있어야 한다.

5.2.1 배틀의 규칙

① 선행 차량 드라이버

선행 드라이버는 심사위원의 요구에 맞추어 예선 때와 같은 조건에서 어떠한 실수도 하지 않으려 노력하면서 최대한도로 드리프트를 수행한다. 그 속도는 예선 때의 속도와 대동소이 해야 한다.

후행 차량 드라이버의 속도를 늦추기 위한 어떠한 전술이든 금지된다.

② 후행 차량 드라이버

후행 드라이버는 선행 드라이버를 실제 추월하지는 않으면서도 바짝 붙어서 주행할 수 있다는 것을 보여주어야만 한다. 그는 선행 차량의 궤적을 따라야만 하며, 선행 드라이버가 하는 꼭 그대로 또는 더 능란하게 주행하려고 노력해야 한다. 만일 후행 차량이 선행 차량에 붙거나 추월하기 위해서 속도를 얻으려고 타각을 줄인다면 후행 드라이버는 감점을 받게 된다.

논리적으로, 경기 중에 후미 드라이버는 선행 드라이버를 추월하지 않는 것이 타당하다. 하지만, 위험 상황 또는 경기가 자연스럽게 진행되는 데 영향을 줄 수 있는 상황을 피하기 위해서는 추월을 하게 될 수도 있다.

제6조 일반 규칙들

드라이버들은 매 주행의 스타트 때에 스타트 지점에 나타나야만 하며, 의무 안전 의류와 안전 장비를 입고 있어야 한다. 드라이버들은 이 의류와 장비들을 경기 전체에 걸쳐서 항상 착용하고 있어야 하며, 그렇지 못할 경우 참가하도록 허용되지 않을 것이다.

선행 차량의 궤도를 수정하게끔 만드는 차량 접촉은 금지된다. 이러한 행위는 해당 라운드 점수 0점 처리로 처벌될 것이다.

트랙 상에서 움직일 수 없게 된 차량의 드라이버는 차량을 트랙 한쪽 옆으로 대기 위해 최대한의 노력을 해야 한다. 드라이버는 트랙 마샬과 오피셜들의 지시에 복종해야 할 것이다. 불가항력이 있지 않는 한, 드라이버는 차에서 내리지 않아야 하며, 오직 오피셜이 내리도록 허용할 때에만 내릴 수 있다.

경기를 하던 차량이 일단 멈추면, 드라이버는 스스로 원하더라도 주행에 복귀할 수 없다.

드라이버들이 차량을 미는 행위는 철저히 금지된다.

움직일 수 없게 된 차는 조직위원회에 의해 치워지게 된다. 드라이버가 속한 팀원이 서킷으로 침입하는 것은 어떠한 상황에서도 허용되지 않으며, 위반할 경우 드라이버 제외 처벌까지 각오해야 한다.

고의적인 의도이든 아니든, 상대 차량에 돌진하는 것은 금지된다.

오피셜은 판정 결과를 정하는 데 도움을 주는, 참가자의 차 안에 설치된 카메라의 영상을 보기를 원할 경우 요청할 수 있다. 해당 영상을 제시하기를 거절하는 것은 상황을 악화시키는 방해 요인으로 간주될 것이다.

경기 전체 기간에 걸쳐서 정지 상태에서의 번 아웃은 금지되며, 그런 경우 경기에서 제외되는 것을 각오해야 한다.

위험하다고 판단되는 모든 행동은 심사위원회에 의해 처벌될 것이며, 경기에서 제외되기까지 할 수도 있다.

제7조 페널티

다음과 같은 페널티가 부과될 수 있다 :

7.1 예선 또는 결승 배틀에서의 0점 처리

- ① 차량 스핀(또는 기계적 파손), 가속 구간이나 감속 구간에서의 스핀 포함.
- ② 노골적인 언더스티어 조작.
- ③ 트랙 위에서 정해진 위치 유지 실패(네 바퀴 중 어떤 바퀴도 트랙 바깥으로 나가서는 안됨).
- ④ 부당하거나 위험하다고 판정된 드라이빙 테크닉의 사용.
- ⑤ 상대 차량을 향해 충돌(의도했거나 아니거나); 어떠한 위험 요소도 없는 경미한 접촉은 심사위원의 재량에 따라 처리됨.
- ⑥ 예선 때에 비해 10% 이상 속도 저하(속도 측정 장비가 사용되는 경우)

7.2 심사위원의 점수 감점

- ① 드라이빙 실수, 심사위원의 기대를 존중하지 못한 경우 (드라이버 브리핑에서 미리 제시된 사항들).
- ② 배틀 상황에서 노골적으로 “천천히” 미끄러지는 주행을 하는 경우.
- ③ 클리핑 존에 가까이 붙지 못하고 놓치거나 클리핑 존을 넘어 치고 지나가는 경우.

7.3 경기 전체에서 제외 또는 해당 라운드에서 제외(실격)

- ① 트랙 위에서나 주변 시설(예를 들어 패독)에서의 위험하다고 판단되는 모든 행위.
- ② 트랙 밖에서의 부적절한 속도.
- ③ 패독 구역을 포함한, 허용되지 않은 장소들에서의 “거칠은” 연습 행위.
- ④ 스포츠 정신에 어긋나는 행위.
- ⑤ 오피셜과 마샬들에 의해 제시된 신호와 명령에 따르지 않은 경우.
- ⑥ 기술적 부적합.
- ⑦ 약물 위반.
- ⑧ 드라이버 브리핑 때 지시된 중요 지침을 준수하지 않은 경우.
- ⑨ 드라이버와 그 팀에 부과되는 의무사항을 존중하지 않은 경우.

제8조 클래스 구분

드리프트 레이스에는 두 개의 클래스가 존재한다:

- ① 일차적으로, 결승 주행 순서를 정하도록 해주는 예선 클래스 구분.
- ② 경기의 일반 클래스 구분을 정하도록 해주는 결승을 위한 최종 클래스 구분.

8.1 예선 클래스 구분

각 드라이버는 최대 4번의 주행을 하게 되며, 그 중 한 번은 선택 사항인 정찰 주행(웍업)이고 최대 3번의 주행으로 심사위원에 의해 평가 받는다.

3명의 심사위원 각자가 매 주행에 대한 평가를 하게 된다.

매 주행에서 각 심사위원이 결정한 점수의 평균이 계산되며, 해당 드라이버의 주행에 대한 최종 점수가 결정된다.

3번의 주행으로 받은 최종 점수 중 가장 높은 점수가 남게되며, 이것으로 클래스 구분이 행해진다.

32명 또는 16명의 상위 드라이버들이 결승 출전 자격을 갖게 되며, 결승 경기 진

행 방식은 오거나이저에 의해 결정된다. (진행방식은 브리핑 때 조직위원회에 의해 미리 명시되어 있어야 한다.)

8.2 결승(배틀) 클래스 구분

다음은 드리프트 토너먼트(elimination) 경기 결승 클래스 구분에 대한 내용이다.

결승은 예선을 거친 2명의 드라이버들이 치르게 된다. 각 배틀에서 2명 중 1명이 탈락하게 된다.

탈락하지 않은 드라이버는 이어지는 경기에서 이기고 올라오는 다른 드라이버와 경쟁하게 되며, 그렇게 마지막 1명의 참가자가 남을 때까지 경기가 계속된다.

마지막 남은 그가 경기 전체의 우승자로 발표된다.

결승의 첫 번째 경기에서 32명인 드라이버들은 16명이 되고, 그 다음 8명, 그 다음 4명이 되어 최종 승리자가 가려지게 된다.

최후 포디엄에 오를 3위를 가리기 위해, 준결승에서 탈락한 2명의 드라이버 간에 결승 B가 마련될 수 있다.

제1조 공식 조직

안전 임무의 조직은 ISC부록H의 2장에서 다루는 서킷 레이싱에 권고되는 안전 임무 조직과 유사해야 한다. 서킷과 조직위원회는 ASN에 의해 허가되어야 한다.

1.1 코스 통제

1.1.1 마샬

마샬 포스트 : 마샬 포스트는 그 전 포스트와 다음 포스트 간에 서로 육안으로 확인할 수 있는 간격으로 트랙을 따라서 배치되어야 한다. 포스트는 돌과 파편들로부터 적절히 보호될 수 있는 지역으로 이루어져야 하며, 벽으로부터 최소 1미터 뒤, 또는 마샬이 서 있는 곳 위로 최소 1미터, 솟아오른 가드레일 기준으로 최소 1미터 뒤에 위치해 있어야 하거나, 또는 수직으로 솟아있는 충분한 높이의 독 끝 단으로부터 최소 1미터 뒤에 위치해 있어야 한다. 각 포스트 번호는 명확히 볼 수 있어야 하며, 트랙으로부터 뿐만이 아니라 최대한 멀리서부터, 경기위원장에 이르기까지 보여야 한다.

① 장비 :

매 포스트는 최소한 아래 장비를 구비하고 있어야 한다:

- 신호 깃발 세트,
- ASN 으로부터 승인된 소화물이 탑재된 2개의 이동식 6kg 소화기,
- 스핀하여 멈춘 차량을 돌리기 위한 공구들(로프, 후크, 길다란 바),
- 화재 진압을 위한 방염 담요,
- 알루미늄으로 덮여있는 방염 장갑.

마샬들은 하네스, 드라이버 안전망 절단을 위한 도구 등을 휴대하고 있어야 한다.

② 인원 :

각 포스트마다 최소 2명의 마샬이 배치되어 있어야 하며, 이에는 관측/신호자(방해, 사고 유발, 접촉 페널티가 있게 되는 경우 판정관 역할을 하게 될 수 있음) 한 명과 적절히 훈련되고 의복, 장비를 갖춘 소방 요원이 포함된다.

③ 의무 :

마샬의 의무와 개입은 스프린트 레이스에도 적절한 경우에 있어서는 ISC 부록H의 2.3.5장에 설명된 것과 대체로 비슷하다.

사고가 발생하는 경우, 마샬들은 그들이 직접 드라이버를 차 밖으로 옮겨서는 안되며, 대신에 훈련된 전문 구조 팀이 도착할 때까지 기다리면서 드라이버를 단순히 도와주기만 해야 한다. 드라이버들과 마샬들은 이 점을 숙지하고 있어야 한다.

1.2 의료 서비스

1.2.1 의료 요원들은 부록 H의 2.7장에 명기된 처리 방침을 존중하도록 마련되어 있어야 한다. 또한 경기가 열리는 국가에서 요구되는 법적 요구사항을 충족시키는 사람이어야 한다.

의료 요원 조직에 대한 요약 표는 규율 단위로 부록 H 의 끝에 제공되어 있다.

의료 요원들은 다음의 인원들로 구성된다:

- 최고 의무 책임자(Cheif Medical Officer)
- 최고 의무 책임자의 재량으로 도보 투입 대기 하고있는 의사 또는 응급 의료 요원
- 환자 소생법에 능란하고 교통사고 피해자 응급처치 경험이 있는 의사가 탑승하고 있는 의료 차량

의료 차량은 요원(환자 소생법에 능란한 의사, 간호사 또는 응급 의료 요원)이 모두 탑승하고 있는 엠블런스 차량으로 대체될 수 있다.

- 최소 하나의 이동식 부서의 형태로 이뤄지며 경상 환자와 집중 치료를 요하는 환자 모두를 처치할 수 있는 응급 의료 지원 팀(임시 의료 센터). 환자 소생법에 능란하고 교통사고 피해자 응급처치 경험이 있는 의사가 이 팀에 포함되어야 한다.
- 독립된 하나의 구출 팀 구성이 요구된다. 부록 H 의 보충 7 내용에 따르는 것이 요구된다. 구출 팀은 구출에 잘 훈련된 적어도 3명의 인원으로 구성된다. 구출이 필요한 경우, 해당 작업은 의료 차량(또는 긴급 엠블런스)에 의해 도움을 받게 된다.
- 부상자 이송을 위해서, 해당 국가의 법에 따르는 적어도 1대의 엠블런스가 필

요하며, 의사가 타고 있건 그렇지 않건 필요하다.

- 이송 중에 집중 치료를 요하는 부상자를 위해서는, 그러한 처치를 위한 준비가 갖추어져 있는 앰블런스가 필요하며, 환자 소생법에 능란한 의사 한 명과 능란한 응급 의료 요원 한 명이 탑승하고 있어야 한다. (보충 5 참고)

이동식 응급 의료 지원 팀으로서 집중 치료를 위해 갖추어진 앰블런스가 배치되어 있었고 해당 앰블런스가 구조/이송 임무를 담당하고 있는 경우, 해당 차량이 임무에서 복귀하거나 집중 치료를 위해 갖추어진 다른 앰블런스로 대체되기 전에는 경기는 재개될 수 없다.

1.3 화재 진압과 구조 서비스

화재 진압 및 구조 요원들은 부록 H 2.6 장에 지시된 경기 개입과 화재 진압에 대한 표준들을 충족하기 위해 마련되어 있어야 하며, 서킷과 경기의 길이가 짧다는 것을 고려하여 마련되어야 한다. 직업 소방관이 권장된다.

패독에는 충분하면서도 명확히 지정된, 자유롭게 진입 가능하며 적절히 장비된 화재 진압소가 있어야 하며, 이동식 기구들이 쉽게 접근할 수 있어야 한다.

만일 패독과 트랙이 서로 멀리 떨어져 있다면, 트랙 진입로에 소화기가 배치되어야만 한다. 화재 진압 장비의 위치는 잘 표시되어 있어야 한다.

1.4 다른 서비스

특히, 고장난 차량을 들어올릴 수 있는 특수 차량이 오거나이저에 의해 제공되어야 한다. 견인을 위해서는 최소 2대의 차량이 준비되어 있어야 한다.

경기를 중단시키는 일이 없게 하기 위해, 경기 차량을 구난하기 위한 차량이 재빨리 투입될 수 있어야 하며, 충분한 숫자로 준비되어 있어야 한다.

드리프팅 안전 권장사항

드리프팅 이벤트에 적극적으로 반영 되어야할 안전 개선 권장 사항

이 절은 드리프트 이벤트를 위한 드라이버와 실내 안전장비에 대한 권장사항을 포함하고 있다. 달리 명시되어있지 않는 한, 이 권장 사항들은 2016년의 안전 지침부터 적용된다.

제1조 드라이버 안전 장비

이 절은 최소 요구 드라이버 안전장비에 대해 설명한다. 이보다 더 높은 수준의 보호를 해주는 장비의 사용이 권장된다.

1.1 방염 의복

① 모든 경기 클래스 :

- 2016년 1월 1일 기준

모든 드라이버들은 FIA 8856-2000 표준(기술 일람표 제 27번)또는 SFI 3.2/A/5 에 맞춰진 몸 전체를 커버하는 슈트, 장갑, 긴 내의, 바라클라바, 양말, 슈즈를 착용해야 한다. 모든 장비들은 깨끗하고 사용 가능한 상태여야 한다. 착용자들은 해당 의복들이 너무 꽉 끼지 않는 지 확인하고 있어야 한다.

- 슈트 FIA 표준 8856-2000 또는 SFI 3.2/A5
- 신발 FIA 표준 8856-2000 또는 SFI 3.3/5
- 장갑 FIA 표준 8856-2000 또는 SFI 3.3/5
- 바라클라바 FIA 표준 8856-2000 또는 SFI 3.3
- 내의(상의, 하의, 양말) FIA 표준 8856-2000

FIA 인증 의류를 입을 때에는, FIA 국제 스포츠 규칙(ISC)의 부록 L 3항 - 드라이버 장비, 제 2조 “방염 의복”의 조항들을 따라야 한다.

- 2020년 1월 1일 기준

모든 드라이버들은 FIA 8856-2000 표준(기술 일람표 제 27번)에 맞춰진 몸 전체를 커버하는 슈트, 장갑, 긴 내의, 바라클라바, 양말, 신발을 착용해야 한다. FIA 국제 스포츠 규칙(ISC)의 부록 L 3장 - 드라이버 장비, 제 2조 “방염 의복”의 조항들을 따라야 한다.

1.2 헬멧

① 초보자와 아마추어 클래스 :

- 2016년 1월 1일 기준

드라이버는 다음 표준들 중 하나에 준하는 헬멧을 써야 한다:

FIA 표준 8858-2002, 8858-2010, 8859-2015, 8860-2010, Snell SA2010, Snell SAH2010, Snell SA2015, SFI31.2, SFI31.1 or SFI 31.2A. FIA 승인 헬멧을 사용할 때에는, FIA 국제스포츠규칙(ISC)의 부록 L, 제 3장 - 드라이버 장비, 제 1조 “헬멧”의 조항들을 따라야 한다.

앞 유리가 장착되어있지 않은 차량에 탑승할 때에는 풀 페이스 헬멧을 사용하는 것이 필수이다.

헬멧은 파손되어 있지 않고, 사용 가능한 상태여야 한다. 헬멧 안쪽에 착용한 안경은 흔들리지 않게 잘 고정되어야 한다.

전방 머리 보호 장비(경추 보호대)를 착용하는 경우, 반드시 다음 표준 중 하나에 부합하는 헬멧을 사용해야만 한다: FIA standards 8858-2002, 8858-2010, 8859-2015, 8860-2004, 8860-2010, Snell SAH2010 or SA2015.

- 2020년 1월 1일 기준

드라이버는 다음 FIA 표준들 중 하나에 준하는 헬멧을 써야 한다: 8858-2002, 8858-2010, 8859-2015, 8860-2004 or 8860-2010. FIA 국제 스포츠 규칙(ISC)의 부록 L, 제3장 - 드라이버 장비, 제 1조 “헬멧”의 조항들을 따라야 한다.

앞 유리가 장착되어있지 않은 차량에 탑승할 때에는 풀 페이스 헬멧을 사용하는 것이 필수이다.

헬멧은 파손되어 있지 않고, 사용 가능한 상태여야 한다. 헬멧 안쪽에 착용한 안경은 흔들리지 않게 잘 고정되어야 한다.

전방 머리 보호 장비(경추 보호대)를 착용하는 경우, 기술 일람표 33, 41 또는 49에 포함된 헬멧을 쓰는 것이 필수이며, 기술 일람표 24에 포함된 FIA 표준 8853-98에 따르는 최소 5점식의 하네스, 그리고 기술 일람표 12 또는 40에 포함되어 있는 FIA 인증 레이싱 시트를 사용하는 것이 필수이다.

② 프로와 세미프로 클래스 :

- 2016년 1월 1일 기준

드라이버는 다음 표준들 중 하나에 준하는 헬멧을 써야한다. FIA 표준 8858-2002, 8858-2010, 8859-2015, 8860-2004, 8860-2010, Snell SAH2010 또는 SA2015. FIA 승인 헬멧을 사용할 때에는, FIA 국제 스포츠 규칙(ISC)의 부록 L, 제 3장 - 드라이버 장비, 제 1조 “헬멧”의 조항들을 따라야 한다.

헬멧들은 반드시 전방 머리 보호 장비(경추 보호대)와 호환되는 제품이어야 한다. FIA 인증 헬멧들은 기술 일람표 33, 41 또는 49에 포함되어 있다.

앞 유리가 장착되어있지 않은 차량에 탑승할 때에는 풀 페이스 헬멧을 사용하는 것이 필수이다.

헬멧은 파손되어 있지 않고, 사용 가능한 상태여야 한다. 헬멧 안쪽에 착용한 안경은 흔들리지 않게 잘 고정되어야 한다.

- 2020년 1월 1일 기준

드라이버는 다음 표준들 중 하나에 준하는 헬멧을 써야한다. FIA 표준 8858-2002, 8858-2010, 8859-2015, 8860-2004, 8860-2010. FIA 국제 스포츠 규칙(ISC)의 부록 L, 제 3장 - 드라이버 장비, 제 1조 “헬멧”의 조항들을 따라야 한다. 이 헬멧들은 기술 일람표 33, 41 또는 49에 포함되어 있을 것이다.

앞 유리가 장착되어있지 않은 차량에 탑승할 때에는 풀 페이스 헬멧을 사용하는 것이 필수이다.

헬멧은 파손되어 있지 않고, 사용 가능한 상태여야 한다. 헬멧 안쪽에 착용한 안경은 흔들리지 않게 잘 고정되어야 한다.

1.1.3 전방 머리 보호 장비 (FHR, 경추 보호대)

① 초보자와 아마추어 클래스

- 2016년 1월 1일 기준

FHR은 필수 항목이 아니지만, FHR을 착용한 경우, 본 문서 1.1.2장에 따르는 헬멧을 착용하고 1.2.1장에 따르는 레이싱 시트, 그리고 1.2.2장에 따르는 최소 5점식의 하네스를 장착하는 것이 필수이다.

② 프로와 세미프로 클래스

- 2016년 1월 1일 기준

FHR은 필수 항목이다. FIA 국제 스포츠 규칙(ISC) 제 3장 - 드라이버 장비, 제 3조 “전방 머리 보호 장비(FHR)”, 부록 L의 조항 또는 SFI 38.1 에 따르는 전방 머리 보호 장비를 사용해야 한다.

- 2020년 1월 1일 기준

FHR은 필수 항목이다. 오직 FIA 국제 스포츠 규칙(ISC) 제 3장 - 드라이버 장비, 제 3조 “전방 머리 보호 장비(FHR)”, 부록 L의 조항을 따르는 장비만이 허용된다.

1.2 차량 내 안전 장비

이 절에서는 최소 요구 실내 안전 장비에 대해 설명한다. 이보다 더 높은 수준의 보호를 해주는 장비의 사용이 권장된다. 달리 명시되어있지 않는 한, 이 권장 사항들은 2016년의 안전 지침부터 적용된다.

1.2.1 레이싱 시트

① 초보자와 아마추어 클래스 :

- 2016년 1월 1일 기준

FIA 또는 SFI 인증 하네스나 전방 머리 보호 장비가 사용되는 경우를 제외하면 FIA 국제 스포츠 규칙(ISC)의 부록 J, 253.16장에 따르는 FIA 인증 레이싱 시트가 허용되며, 따라서 FIA 인증 시트는 필수 사항이다.

② 프로와 세미프로 클래스 :

- 2016년 1월 1일 기준

FIA 문서 부록 J, 253.16장에 따르는 FIA 인증 레이싱 시트가 필수이다. 두부 보호대를 장비한 시트만이 받아들여진다.

1.2.2 안전 하네스

① 초보자와 아마추어 클래스 :

- 2016년 1월 1일 기준

3점식 안전벨트는 필수이다. 모든 벨트는 양호한 상태여야 한다.

FIA 표준 8853-98, FIA 표준 8854-98, SFI 16.1 또는 16.5 에 따르는 안전 하네스를 사용할 것이 권장된다. SFI 인증 안전벨트들은 또렷한 날짜가 찍

힌 생산자의 태그를 갖고 있어야만 하며, 라벨 상에 생산된 지 2년이 넘지 않은 것이어야 한다.

드라이버가 FHR 을 사용하는 경우, FIA 표준 8853-98 또는 SFI 16.1 또는 16.5 에 따르는 최소 5점식의 안전벨트가 필수이다.

FIA 또는 SFI 안전벨트의 장착 : 장착 방법은 FIA 부록 J, 253.6항을 충족시켜야 한다.

FIA 또는 SFI 인증 하네스를 사용한다는 것은 본 문서 4.2.1 장에 나오는 FIA 인증 레이싱 시트를 사용하는 것이 필수적임을 의미한다.

② 프로와 세미프로 클래스 :

- 2016년 1월 1일 기준

경기 차량은 FIA 표준 8853-98 또는 SFI 16.1 이나 16.5를 충족시키는 최소 5점식 안전벨트를 장비하고 있어야 한다. 벨트가 FIA 또는 SFI 인증인지에 관계없이, 하네스의 장착 방법은 FIA 부록 J, 253.6장을 충족시켜야 한다.

SFI 인증 안전벨트들은 또렷한 날짜가 찍힌 생산자의 태그를 갖고 있어야만 하며, 라벨 상에 생산된 지 2년이 넘지 않은 것이어야 한다.

- 2020년 1월 1일 기준

경기 차량은 FIA 표준 8853-98에 따르는 최소 5점식의 안전벨트를 장비하고 있어야 한다. 장착 방법은 FIA 부록 J, 253.6장을 충족시켜야 한다.

1.2.3 측면 창, 윈도우 네트, 팔 보호대

① 초보자와 아마추어 클래스 :

- 2016년 1월 1일 기준

윈도우 네트 또는 SFI 3.3 팔 보호대를 사용하는 것이 필수이다. 측면 창은 FIA 부록 J, 253.11 장 또는 SFI 27.1의 조건을 충족시켜야만 한다. 윈도우 네트 장착은 네트가 롤케이지 대신 샷시에 장착되는 경우를 제외하고는 FIA 부록 J, 253.11장의 조건을 충족시켜야만 한다.

경기 차량은 창문이 닫힌 채로 경기에 임해야 한다.

소프트탑이 장비되어있는 컨버터블 차량의 경우, FIA 부록 J, 253.8장에 따르는 롤케이지를 장비하고 윈도우 네트까지 장비해야만 받아들여진다.

② 프로와 세미프로 클래스 :

- 2016년 1월 1일 기준

컨버터블과 소프트탑 차량의 경우, SFI 3.3에 따르는 팔 보호대 또는 윈도우 네트를 장착하는 것이 필수이다. 윈도우 네트는 FIA 부록 J, 253.11장 또는 SFI 27.1을 따르는 것이어야 한다.

모든 종류의 차량에서, 순정 상태의 앞 유리 또는 폴리카보네이트(최소 두께 3.8mm) 측면 유리, 그리고 SFI 3.3 팔 보호대 또는 윈도우 네트를 장착하는 것이 의무이다. 윈도우 네트는 FIA 부록 J, 253.11장 또는 SFI 27.1의 조건을 충족시켜야만 한다.

경기 차량은 창문이 닫힌 채로 경기에 임해야 한다.

- 2017년 1월 1일 기준

컨버터블과 소프트탑 차량의 경우, FIA 부록 J, 253.11항에 따르는 윈도우 네트와 SFI 3.3 기준에 따르는 팔 보호대를 장착하는 것이 필수이다.

다른 모든 차량들의 경우, 순정 상태의 앞 유리 또는 폴리카보네이트(최소 두께 3.8mm) 측면 유리, 그리고 FIA 부록 J, 253.11장 또는 SFI 27.1의 조건을 충족시키는 윈도우 네트를 장착하는 것이 의무이다.

경기 차량은 창문이 닫힌 채로 경기에 임해야 한다.

1.2.4 소화기 시스템

① 초보자와 아마추어 클래스 :

- 2016년 1월 1일 기준

모든 차량들은 FIA 부록 J, 253.7.3장에 따르는 휴대형 소화기를 장착하고 있어야 한다.

② 프로와 세미프로 클래스 :

- 2016년 1월 1일 기준

모든 차량은 FIA 부록 J, 253.7.2항 또는 SFI 17.1에 따르는 설치형 소화 시스템을 장착하고 있어야 한다.

각 소화물 실린더들은 발효된 지 24개월을 넘지 않은 유효한 검사/완충 증명서를 갖고 있어야만 한다. 이러한 증명서 태그는 차량 검사 때에 실린더를 떼지

않고서 육안 확인할 수 있어야 한다.

- 2020년 1월 1일 기준
모든 차량은 FIA 부록 J, 253.7.2항에 따르는 설치형 소화 시스템을 장착하고 있어야 한다.

1.2.5 일반 전원 차단기

① 초보자와 아마추어 클래스 :

- 2016년 1월 1일 기준
FIA 부록 J, 253.13항에 따르는 전원 차단 장치를 장착하는 것이 권장된다.

② 프로와 세미프로 클래스 :

- 2016년 1월 1일 기준
모든 차량은 전원 차단 장치를 장착하고 있어야만 하며, 이 장치는 전기 회로, 배터리, 발전기 또는 다이나모, 조명 장치, 경적, 점화, 전자 제어 등을 모두 차단하고 엔진을 멈추는 장치여야 한다. 이 장치는 차량 밖에서 작동시킬 수 있어야 한다.
- 2018년 1월 1일 기준
모든 차량은 FIA 부록 J, 253.13항을 따르는 전원 차단 장치를 장착하고 있어야 한다. 이 장치는 차량 밖에서 작동시킬 수 있어야 한다.

1.2.6 연료탱크

① 초보자와 아마추어 클래스 :

- 2016년 1월 1일 기준
경기 차량은 순정 연료탱크 또는 FIA 부록 J, 253.14항에 따르는 FIA 인증 안전 연료탱크 또는 SFI 28.1에 따르는 안전 연료탱크를 장착하고 있어야만 한다.

② 프로와 세미프로 클래스 :

- 2016년 1월 1일 기준
경기 차량은 순정 연료탱크 또는 FIA 부록 J, 253.14항에 따르는 FIA 인증 안전 연료탱크 또는 SFI 28.1에 따르는 안전 연료탱크를 장착하고 있어야만 한다.
- 2020년 1월 1일 기준

경기 차량은 FIA 부록 J, 253.14장에 따르는 FIA 인증된 안전 연료탱크, 방화 벽, 연료 라인, 그리고 냉각 파이프 같은 다른 모든 튜브 라인을 장비하여야 한다.

1.2.7 롤 케이지와 롤 케이지 패딩

① 초보자과 아마추어 클래스 :

- 2016년 1월 1일 기준

FIA 부록 J, 253.8장에 따르는 롤케이지가 권장된다.

컨버터블 차량과 소프트탑 차량들은 FIA 부록 J 253.8장에 따르는 롤케이지와 윈도우 네트가 장비된 경우에만 받아들여 진다.

② 프로와 세미프로 클래스 :

- 2016년 1월 1일 이전에 롤케이지가 장착된 차량

FIA 부록 J, 253.8장에 따르는 6점식 롤케이지와 롤케이지 패딩이 장착되는 것이 필수이다.

SFI 45.1을 따르는 롤케이지 패딩도 받아들여 진다.

- 2016년 1월 1일 이후에 롤케이지가 장착된 차량

FIA 부록 J, 253.8장을 따르는 롤케이지와 롤케이지 패딩이 필수이다.

제1조 카트의 정의와 분류

제1.1조 정의

다음에 지시된 정의와 약어는 국제스포츠규정에 나와 있는 정의를 보완한다. 본 용어들의 정의는 규정과 부칙, 특별 규칙에 적용되며 일반적으로 사용된다.

1.1.1 CSN(Sporting Commission of an ASN) : ASN의 스포츠위원회

1.1.2 COC(Clerk of Course) : 경기위원장

1.1.3 ST(STeward) : 심사위원

1.1.4 SC(SCrutineer) : 기술위원

1.1.5 TD(Technical Delegate) : 기술 대표

1.1.6 RD(Race Director) : 레이스 디렉터

1.1.7 TKD(TimeKeeping Delegate) : 시간 계측 대표

1.1.8 TR(Technical Regulations) : 기술규정

1.1.9 카트(Kart)

카트는 지붕, 콕핏, 서스펜션이 없고 차체 구성물이 있거나 없으며, 지면에 한 줄로 되어 있지 않은, 방향전환용 앞바퀴 2개 1조와 뒷바퀴 2개 1조로 일렬이 아닌 4개의 바퀴를 가지고, 1개의 액셀러레이터와 연결되어 있으며 동력이 전달되는 지상용 1인 차량이다. 주요 파트는 샤프(차체 포함)와 타이어나 엔진이다.

1.1.10 데이터 처리(Data processing)

메모리를 가지고 있거나 또는 가지고 있지 않은 시스템으로 경기 후 혹은 경기 동안 선수나 그의 팀이 모든 정보를 읽고, 표시하고, 취득하고, 기록하고, 전달하는 것이 가능하도록 설치된 시스템.

1.1.11 텔레메트리(Telemetry)

움직이는 카트와 외부 단체 사이의 데이터 전송.

1.1.12 최대치(Maximum)

변경할 수 있는 범위의 가장 큰 수치. 최상위 한계

1.1.13 최소치(Minimum)

변경할 수 있는 범위의 가장 작은 수치. 최하위 한계

1.1.14 팀 대표(Team leader)

FIA 국제카트위원회(이하 'CIK-FIA') 팀 경기에서 참가자(Entrant) 또는 그 권한을 대리하는 대리인

1.1.15 클래스(Class)

엔진 실린더 용적이거나 다른 분류 기준에 의해 결정되는 차량들의 그룹

1.1.16 그룹(Group)

그룹 1 : 경기에서 특별하게 정해진 카트와 호몰로게이션 등록이 되어 있거나 호몰로게이션으로부터 도출되었거나 승인된 엔진.

그룹 2 : 제작자의 요청에 의해 동일한 장비의 일정한 수의 연속적인 생산이 주어진 기간 안에 확인(새시, 엔진, 타이어, 카뷰레터, 점화장치, 클러치, 배기장치, 브레이크, 차체)되고 일반인에게 정상적인 판매를 위해 예정된 카트. 판매된 장비의 모든 부품들은 호몰로게이션 제원표를 따라야 한다.

1.1.17 카테고리(Categories)

기술적 특성과 선수의 적법성의 조건과 관련된 카트의 분류

1.1.18 제작자(Manufacturer)

CIK-FIA 유효 호몰로게이션이나 CIK-FIA 승인을 갖고 있는 유·무형 단체

1.1.19 기술 대표(Technical Delegate)

CIK-FIA가 지명한 기술 대표는 기술 검차에 대한 책임이 있고 국내 기술위원 승인을 갖는다.

1.1.20 메이커(Make)

제작자에 의해 생산된 제품에 주어지고 하나 혹은 다량의 모델, 타입 또는 버전에 주어질 명칭

1.1.21 지역(Zone)

지역은 FIA 정기 총회의 동의를 얻어 해당 지역 안에 있는 모든 국가의 팀이 참가할 수 있도록 하나 혹은 여러 개의 경기 혹은 챔피언십(또는 양쪽 다)을 조직하는 최소 2개 이상의 ASN들의 특별 그룹을 말한다.

1.1.22 최종 시기(Final phase)

예선 히트 후에 열리고 경기나 챔피언십의 개최와 관련하여 프리파이널과 파이널 혹은 제1결승과 제2결승으로 불리는 결승

1.1.23 '스타트' 서비스 파크(<Start> Servicing Park)

패독과 대기 지역 사이에 한정된 통로가 있고 예선 연습, 예선 히트, 최종 경기 전에 선수와 오직 1명의 미캐닉이 파크 퍼미에서 보존된 타이어와 연료 탱크의 조립을 진행할 수 있는 지역

1.1.24 '피니시' 서비스 파크(<Finish> Servicing Park)

트랙과 패독 사이에 한정된 통로가 있고 예선 연습, 예선 히트, 최종 결승 후 선수와 1명의 미캐닉만이 파크 퍼미에 보존된 타이어와 연료 탱크의 조립을 수행할 수 있는 지역

1.1.25 대기지역(<Pre-Grid> Assembly Area)

〈스타트〉 서비스 파크와 트랙 사이의 구역.

출발선으로 가는 통로 또는 구역.

출발 직선 라인

1.1.26 레이스 디렉터(Race Director)

레이스 디렉터는 아래 사항에 대한 모든 권능을 갖고 있고 경기위원장은 레이스 디렉터의 명백한 동의 하에 관계된 명령을 내릴 수 있다.

1.1.26.a 타임 스케줄을 고려하여 연습과 결승 진행을 감독하고 만약 필요하다면 국제 스포츠규정과 국제카트스포츠규정에 따라 타임 스케줄의 변경을 심사위원회에 제안할 수 있다.

1.1.26.b 국제스포츠규정과 국제카트스포츠규정에 따라 경기를 정지시킨다.

1.1.26.c 경기 진행을 지속할 때 위험하다고 판단되었을 경우 스포츠 규정에 따라 연습(예선)이나 결승의 진행을 정지시키거나 무효화 시키고 절차에 따라서 새로운

스타트가 주어짐을 보장한다.

1.1.26.d 스타트 진행

1.1.26.e 선수 브리핑 지도

1.1.27 호몰로게이션(Homologation)

CIK-FIA에 의해 새시, 엔진 또는 결정된 장비의 모델이 본 규정의 카테고리 안에 분류되어 충분한 수량이 제조된 시리즈임을 공식적으로 확인하는 것이다. 호몰로게이션 신청은 장비가 제작된 나라의 ASN에 의하여 CIK-FIA에 제공되어야 하고 호몰로게이션 형식 제도를 따라야 한다. 호몰로게이션은 CIK-FIA에 의해 법령화된 호몰로게이션 규정을 고려하여 정해야 한다. 자신의 모델을 호몰로게이션 등록하고자 하는 제작자는 그에 관한 규정을 준수하여야 할 책임이 있다.

1.1.28 호몰로게이션 제원표(Homologation Forms)

CIK-FIA에 의해 호몰로게이션 등록된 새시, 엔진 또는 장비의 모델은 모델의 증명서를 인허가한 특성이 서술되어 있는 호몰로게이션 제원표라 불리는 설명된 형식에 종속된다.

경기 주최자는 팀에게 검사 시 또는 스타트 전(때로는 양쪽다)에 제원표의 제출을 요구할 수 있고 미제출시 팀의 참가를 거절할 수 있다. 장비의 공급 시에 제작자는 적합한 호몰로게이션 제원표의 제출을 요구받는다.

기재 내용 : 호몰로게이션 제원표에는 아래 사항으로 구성된다.

1.1.28.a 기본 모델이 설명된 기본 승인서

1.1.28.b 호몰로게이션 확장이 서술된 일정한 수의 추가 서류

1.1.29 승인(Approval)

승인은 CIK-FIA에 의해 특정 생산 모델이 유효한 국제 카트 규정 안에 서술된 조항을 따른다는 것을 공식적으로 기록한 것이다.승인 신청은 생산품(카트 및 관련부품)과 관련된 메이커가 속한 ASN에 의해 CIK-FIA로 제출되어야 하고 승인 기술형식에 포함되어야 한다. 이것은 CIK-FIA에 의해 기안된 승인 규정을 고려하여 작성되어야 한다. 자신의 생산품(카트 및 관련 부품)의 승인을 원하는 제작자는 그에 관한 규정을 준수하여야 할 책임이 있다.

1.1.30 허가(Recognition)

허가는 특별한 시리즈 전체가 유효한 카트 허가 규정에 따르고 있음을 CIK-FIA가 공식적으로 승인한 것이다. 허가 신청은 신청자가 위치해 있는 국가의 ASN에 의해 CIK-FIA에 제출되어야 하고 장비 승인 형식 제도를 따를 수도 있다. 인정된 장비의 구성 요소에는 숫자가 부여되고 “FIA AUTHORISED SERIES”라벨이 시리즈와 관계된 서류에 표시된다.

1.1.31 시리즈(Series)

시리즈는 그것에 따라 좌우되는 스포츠와 기술적 요소에 의해 정의된다.

제1.2조 분류

1.2.1 카테고리과 그룹

경기에 사용되는 카트는 아래와 같이 분류된다.

1.2.1.a Group I :

KZ1 : 실린더 용적 125cc

SuperKart : 실린더 용적 250cc

1.2.1.b Group II :

KZ2 : 실린더 용적 125cc

OK : 실린더 용적 125cc

OK-Junior : 실린더 용적 125cc

제2조 국제 카트 경기와 CIK-FIA 챔피언십, 컵과 트로피에 적용하는 일반 운영 규정

제2.1조 목적

FIA 국제카트위원회(이하 'CIK-FIA')는 FIA가 제정한 원칙에 의해 조직된 FIA의 특별위원회다. 카트를 위한 국제경기(이하'경기')의 운영과 공정한 개최는 FIA 멤버십에 있는 스포츠 권능을 소유한 각 나라의 ASN에 의해 보장된다.

제2.2조 스포츠 규정

2.2.1 일반 규정의 적용

CIK-FIA 국제스포츠캘린더에 등록된 경기의 모든 추가 규정은 국제스포츠규정과 부칙, FIA와 CIK-FIA의 공식 공고와 일반 운영 규정(이하 '일반규정')을 따라야 한다.

2.2.2 경기의 성립

모든 경기는 국제스포츠규정을 고려하여 CIK-FIA 국제스포츠캘린더에 등록되어야 한다.

2.2.3 적법한 카트

오직 CIK-FIA 카트 기술규정만이, 허가된 규정에 따르거나 그렇지 않을 경우에는 CIK-FIA의 허가에 따른 해당 ASN의 규정에 따른 카트만이 경기에 허용될 수 있다. CIK-FIA의 안전규정은 항상 적용되어야 한다. (국제카트스포츠규정 Technical Regulation Article 3참조)

2.2.4 경기의 등록

경기는 CIK-FIA 호몰로게이션을 받고 서킷 라이선스를 갖고 있는 서킷에서만 개최될 수 있고 이 경기들에 사용되는 카트의 형태가 해당 서킷에 적합하여야 한다.

경기가 매년 국제스포츠규정과 부칙을 준수하고 있는 상태라면 CIK-FIA는 ASN의 요청에 의해 CIK-FIA 국제스포츠캘린더에 등록한다. 만약 ASN이 경기조직위원회에 제3자로서 대표를 파견하였다 하더라도 ASN은 모든 규정의 준수에 관하여 관할 책임이 남아있다.

CIK-FIA 국제스포츠캘린더는 매년 스포츠 규정-캘린더-챔피언십 워킹 그룹에 의해 준비되고 CIK에 제공되며 그 후 세계모터스포츠평의회와 10월 FIA 정기총회에 제출된다.

스포츠 규정-캘린더-챔피언십 워킹 그룹의 결과에 대한 어떠한 논쟁도 CIK에 의해 최종 결정되며 이 결정은 FIA의 세계모터스포츠평의회에 조정된다. 법령과 규정에 따라 논쟁을 결정하는 합법적인 재판권과 최종 공판은 FIA의 국제공소재판소에 있다. ASN은 CIK-FIA에 의해 수립된 국제 카테고리의 클래스를 자신의 나라에서 채택하고 발전시킬 의무가 있다.

ASN은 자국과 관련하여 특정한 기술적, 경제적 기준으로부터 도출된 특별규

정으로 ‘내셔널 프로모션’이라 불리는 카테고리리를 제안할 수 있다. 이 카테고리리들은 국제 카테고리의 선수 참가를 허가해야 하며 안전에 대한 CIK-FIA의 기술적 요구사항에 응하여야 한다.

2.2.5 일정 변경 또는 경기 취소

2.2.5.a 일정 변경이나 경기 취소는 최소한 경기가 예정된 날짜 3개월 전에 ASN에 의해 CIK-FIA로 서면 통지되어야 한다. 이 상황에서 일정 변경 시는 CIK-FIA 국제스포츠캐린더 등록비용의 15%, 취소 시에는 10%를 지불한다.

2.2.5.b 만약 일정 변경이나 취소 통지가 예정된 경기일 3개월 전보다 짧았을 경우 일정 변경이나 취소 비용으로 등록비용의 15% 금액을 지불한다.

2.2.6 특별 규칙의 공표

2.2.6.a 경기 주최자는 특별규칙에서 경기에 참가하는 카트나 스페어 부품 수입의 문제점 여부와 이러한 문제를 제한하기 위하여 무엇으로 규제할 것인가를 명시하여야 한다.

2.2.6.b 경기규정에 항목 변경이나 추가는 국제스포츠규정을 준수하고 번호와 날짜가 부여된 공고에 의해 안내되어야 하며 경기특별규칙에 절대적으로 명시되어야 한다.

2.2.7 적법한 선수

경기에 참가할 목적이 있는 선수는 FIA에 가맹된 ASN에 의해 발급된 당해 연도에 유효한 카트용 국제팀이나 선수 라이선스(국제카트스포츠규정 FIA International Sporting code 3.9, 9.1 참조)를 갖고 있어야 하며 동시에 자신이 소속한 ASN이 경기주최자가 아닐 경우 자신의 ASN이 발급한 사전 경기 참가 승인서(선수 비자)를 갖고 있어야 한다. 팀 라이선스는 팀장의 나이가 어리고 모든 법적 책임을 갖지 않은 사람에게서는 교부되지 않을 수 있다.

2.2.8 경기 주최자는 참가 승인 경기 특별규칙에 참가하는 카트의 최소 숫자를 규정할 수 있다. 만약 그 수에 미달했을 경우 경기 주최자는 경기를 취소할 권한이 있다.

2.2.9 일반 조건

2.2.9.a 참가와 관련된 모든 사람들이 국제스포츠규정, 국제카트스포츠규정 및 기술 규정의 모든 요구 사항을 준수할 책임은 엔트란트의 의무다. 엔트란트가 현장에 없을 경우 엔트란트는 서면으로 그의 대리인을 지명하여야 한다. 경기가 진

행되는 동안 참가하는 카트에 대한 책임을 가지고 있는 사람들은 엔트란트와 함께 개인적으로도 국제스포츠규정과 국제카트스포츠규정의 모든 조항을 준수할 책임이 있다.

2.2.9.b 경기 참가자는 자신의 카트가 연습과 결승 전체에서 적합성과 안전성의 조건을 준수하고 있음을 보장하여야 한다.

2.2.9.c 참가하는 카트에 관련된 사람이나 관계자들, 또는 기타 자격으로 참가한 모든 사람들은 패독, 서비스 파크나 또는 트랙 어느 곳이든 항상 적합한 패스를 착용하여야 한다.

2.2.10 기술 검사와 스포츠 검사

2.2.10.a 대회 특별규칙에서 지정한 날짜와 지정한 위치에서 최초 기술 검사와 스포츠 검사를 하는 동안 선수와 팀은 모든 요구된 서류와 가능한 안내를 제공하여야 한다.

2.2.10.b 특별한 상황에 대하여 심사위원회가 승인한 경우를 제외하고 지정된 시간 안에 참가하지 못한 선수와 경기 참가자는 경기 참가가 허용되지 않는다.

2.2.10.c 팀, 선수 또는 카트와 관련된 어떠한 사람도 CIK-FIA에 사전 승인 받지 않은 포기각서나 기타 다른 서류에 서명을 요구 받을 수 없다.

2.2.10.d 경기위원장이나 의료위원장은 경기가 진행되는 동안 언제든지 선수에게 메디컬 검사를 받았는지를 확인할 수 있다.

2.2.10.e 기술위원에게 검사를 받은 차량을 제외하고는 어떠한 카트도 경기에 참가할 수 없다.

2.2.10.f 경기가 진행되는 동안 언제든지 기술위원은 다음 사항을 점검할 수 있다.

2.2.10.fi 카트나 선수 장비의 적법성을 조사할 수 있다.

2.2.10.f.ii 적법성과 일치성의 조건을 모두 만족하였는지를 확인하기 위해 경기 참가자에게 카트의 분해를 요구할 수 있다.

2.2.10.f.iii 필요하다고 생각하면 경기 참가자에게 부품이나 샘플의 제공을 요구할 수 있다.

2.2.10.g 기술위원에 의해 통과된 후 안전에 영향을 주는 방향으로 제거, 변경 혹은 수리되었거나 적법성에 대한 의문이 제시되었거나 동일한 이유에 의한 사고에 말려들었던 카트는 기술 검사 승인을 위해 재출석하여야 한다.

- 2.2.10.h 경기위원장은 사고와 관련된 카트의 정지나 검사를 요구할 수 있다.
- 2.2.10.i 검사(Sporting Check)와 기술 검사(Scrutineering)는 서비스 파크 또는 파크 퍼미(상황에 따라 양쪽 다)의 구성을 위한 책임이 있고 경기 참가자에게 지시할 권한이 있는 정식 임명된 오피셜에 의해 이루어진다.
- 2.2.10.j 심사위원회는 통제되는 모든 카트에 관련하여 기술 검사위원의 조사 결과를 공표하고 요청에 따라 다른 팀들의 항의에 대하여 조사 결과를 평가한다. 이 조사 결과는 연료 테스트에 관련된 것을 제외한 어떠한 특정한 수치도 포함할 수 없다.
- 2.2.10.k 기술 검사에 카트를 제시하면 이는 적합성을 묵시적으로 선언한 것으로 간주한다.
- 2.2.10.l 스포츠 검사에서 각 선수는 '테크니컬 패스포트'를 받는다. 기술 검사에 제출하기 전에 모든 장비에 대한 자세한 내용을 이 양식에 기재해야 한다. 완벽하지 않은 '테크니컬 패스포트'는 거부된다.
- 2.2.10.m 레이싱 넘버와 가능한 광고 표시는 장비를 기술 검사에 제공하기 전에 카트에 부착된다.
- 2.2.10.n 선수가 기술 검사 후에 자신의 장비를 변경하는 것은 허용되지 않는다.
- 2.2.10.o 엔진 최대 회전수 증가나 장착된 클러치의 조절(상황에 따라 양쪽 다)을 위한 시스템은 엔진 속도 제한이나 클러치의 조절에 대한 제한(상황에 따라 양쪽다)이 규정된 카테고리 안에서만 사용할 수 있다. 이 시스템들은 관련된 규정을 엄격히 준수하여 설치되어야 한다.
- 2.2.10.p 심사위원회의 결정 하에 기술위원은 CIK 또는 ASN에 의해 제공된 장치로 경기 참가자의 점화 장치를 교체할 권한이 있다. 보조 점화 장치는 대상 차량 또는 대상 경기와 관련된 경기 참가자에 의해 사용된 것과 동일한 메이커와 동일한 한 모델이어야 한다.

2.2.11 트랙 접근

오직 경기 특별규칙의 오피셜 리스트에 규정된 오피셜만이 트랙에 접근할 수 있다. 기자는 경기 주최자에게 명확하게 트랙에 들어가겠다는 요청을 하고 승인이 나면 트랙에 들어갈 수 있다. 기자는 오피셜에 의한 안전 규정을 준수하여야 한다.

2.2.12 연료

사용된 연료는 기술규정을 준수하여야 한다(국제카트스포츠규정 Technical Regulation 2.21 참조).

2.2.13 파크 페미

2.2.13.a 오직 검사 권한이 있는 오피셜만이 파크 페미에 들어갈 수 있다. 오피셜의 승인 없이는 파크 페미에서 어떠한 개입도 할 수 없다.

2.2.13.b 체커기가 제시되는 순간 (종료) 피니시 라인과 파크 페미의 입구 사이의 지역은 파크 페미 규정이 적용된다.

2.2.13.c 파크 페미는 넓어야 하고 권한 없는 사람이 접근할 수 없게 보호되어야 한다.

2.2.14 일반 안전

2.2.14.a 위험한 상황에서 카트를 이동할 명백한 필요가 있는 경우를 제외하고 선수가 자신의 카트를 경기 방향과 반대방향으로 운전하는 것은 엄격히 금지된다.

2.2.14.b 자유 연습 주행, 예선 연습 주행, 예선 히트와 최종 결승 주행 동안 선수는 트랙만을 사용할 수 있고 항상 서킷상의 선수와 관련된 국제스포츠규정의 내용에 주의를 기울여야 한다. 서킷은 트랙 양 사이드의 흰색 라인으로 정의된다. 선수는 이 라인 사이의 모든 폭을 사용할 수 있다. 만약 이 라인 바깥쪽으로 카트의 네 바퀴가 나가면 트랙을 벗어난 것으로 간주된다.

2.2.14.c 자유 연습 주행, 예선 연습 주행, 예선 히트와 최종 결승 주행 동안 정지된 카트는 그 위치에서 사고 요소가 되지 않게 하거나 또는 다른 선수들을 방해하지 않게 가능한 한 빠르게 트랙에서 벗어나야 한다.

위험한 위치에서 선수가 자력운전으로 이동할 수 없다면 마샬은 그를 도와줄 의무가 있다. 그러나, 이런 도움의 결과로 카트가 재스타트했다면 도움을 받은 순간 예선 연습이나 결승의 순위에서 실격된다. 메디컬이나 안전상 이유를 제외하고 자유 연습, 예선 연습, 예선 히트나 최종단계 결승이 끝날 때까지 선수는 카트 옆에 머물러야 한다.

연습(예선) 주행이 시간 간격을 두고 2개 파트로 진행될 경우, 첫 파트 동안 서킷에 방치된 모든 카트는 첫 번째 파트가 끝나고 두 번째 파트가 시작되기 전까지 서비스 파크로 이동되어야 하고 두 번째 파트에 참가할 수 있다.

- 2.2.14.d 허가된 수리 지역 이외의 지역에서 공구를 어떠한 수리도 금지된다. 또한 카트에 어떠한 공구나 보조 부품(혹은 양쪽 다)이든 신는 것은 금지된다. 선수는 특별 규칙이나 브리핑 동안 허용된 수리 지역에서만 도움을 받을 수 있다.
- 2.2.14.e 만약 재급유가 승인되었다면 재급유 목적으로 제공된 지역에서만 이를 이행할 수 있다.
- 2.2.14.f 국제카트스포츠규정이나 국제스포츠규정에서 명확하게 규정한 상황을 제외하고 정비지역이 아닌 곳에서는 선수를 제외한 누구도 정지된 카트를 손 댈 권한이 없다.
- 2.2.14.g 연습(예선) 중이나 후, 그리고 종료 후에 관련된 모든 카트가 움직이든 움직이지 않든 '피니시' 서비스 파크나 파크 퍼미에 돌아올 때까지 레이스 디렉터에 의해 트랙이 폐쇄되었을 경우, 임무 수행 중인 마샬이나 운전 중인 선수를 제외하고는 아무도 트랙에 들어가는 것이 허용되지 않는다.
- 2.2.14.h 예선 연습, 예선 히트와 최종 결승 동안 수리 지역으로부터 재스타트를 하는 경우를 제외하고는 선수 자력으로만 재스타트를 할 수 있다. 오직 자력으로 도달할 수 있는 수리 지역을 제외하고 경기에서 주행하는 동안 선수는 트랙에서 어떠한 외부적인 도움도 받을 수 없다. 대기 지역(Assembly Area) 바깥에서 선수가 지정된 스타트 라인을 통과하면 출발 보조자가 선수를 도와주는 것은 허용되지 않는다.
- 2.2.14.i 연습(예선), 결승과 포메이션 랩 동안 피트 레인과 수리 지역에 속도 제한은 의무 사항이다. 속도 제한을 위반한 선수는 본 규정이나 국제스포츠규정에 부여된 페널티가 부과된다.
- 2.2.14.j 만약 선수가 연습이나 예선 히트 또는 최종 결승 중에 기술적인 문제에 직면하면, 안전상 이유로 가능한 한 빠르게 트랙에서 벗어나야 한다.
- 2.2.14.k 선수가 사고에 휘말리면 심사위원회의 동의 없이 서킷을 떠날 수 없다.
- 2.2.14.l 마샬에 의해 떠나라는 지시를 받지 않은 선수는 수리 지역을 떠날 수 없다.
- 2.2.14.m 오퍼셜 지시는 국제스포츠규정에 따른 의거한 신호 도구로 선수에게 제시된다. 팀은 신호기와 비슷한 깃발을 사용할 수 없다.
- 2.2.14.n 트랙을 떠나 서비스 파크로 돌아가거나 수리 지역에 정지할 의도로 트랙을 떠

나는 선수는 즉시 의도를 표현하여야 하고 안전하게 이동하여야 한다.

2.2.14.o 경기 동안 경기위원장이나 레이스 디렉터의 지시가 내려지면 기술규정을 위반한 선수는 마지막 랩을 제외하고 수리 지역에 정차하여야 하며 트랙으로 돌아가기 전에 위반 사항을 고쳐야 한다.

2.2.14.p 자유주행 혹은 예선 연습, 예선 히트나 최종 결승에 참가할 때에 선수는 항상 CIK-FIA 기술규정 제3조에 정의된 모든 장비를 착용하고 있어야 한다.

2.2.14.q 패독에서 모터바이크, 스쿠터나 기타 모터가 달린 장비로 순회하는 것은 금지된다. 패독에서 카트 엔진을 시동을 걸고, 운전을 하고, 워밍업이나 테스트를 하는 것은 반드시 통제해야 한다.

이러한 운용은 패독 레인에서 어떠한 경우여라도 이행되어야 한다. 오직 참가자에 대해 할당된 장치의 주변 내의 보안 구역에서나 이러한 목적으로 대회주최자에 의해 제공되는 특정지역 내부에서만 이행하게 할 수 있다. 추가적으로, 쉬는 시간이 반드시 존중되기 위해 타임 스케줄을 제공할 수 있다.

2.2.14.r 경기주최자는 국제카트스포츠규정 Circuit Regulation Part2에 따라 자유연습부터 경기가 끝날 때까지 경기를 위한 모든 안전장치 및 설비들을 트랙에 갖추고 있어야 할 의무가 있다.

2.2.14.s ‘웨트 레이스’(관제실이나 레이스 디렉터에 의해 패널로 제시된 상황)에서 타이어 선택은 선수의 판단에 따르며 만약 레이스 디렉터나 경기위원장이 선수의 카트가 잘 못된 타이어를 장착하고 있다고 판단되었거나 너무 느리고 다른 선수에게 위험하다고 생각되면 흑색기를 사용할 권한이 있다. 슬릭 타이어의 사용은 다른 상황에서 의무적이다.

2.2.15 깃발의 의미

2.2.15.a 스타트 라인에서 레이스 디렉터, 경기위원장이나 그의 대리인에 의해 사용되는 깃발 신호

2.2.15.ai 국기

이 깃발은 보통 경기 스타트에 사용된다. 스타트 신호는 스탠딩 스타트시 모든 카트가 정지하기 전에 머리 위로 올리지 말아야 하고 10초 이상 지나지 않는 상황에서 신호를 아래쪽으로 내리면서 제시하여야 한다. 이 신호는 오직 확실

한 상황 (예: 신호등이 작동되지 않을 때)과 예선 연습에서만 사용할 수 있다.

2.2.15.a.ii 적색기

이 깃발은 연습(예선) 주행이나 결승 시 경기를 중단하는 결정이 내려질 경우 스타트 라인에서 진동 제시한다. 적색기는 서킷 폐쇄를 위해 경기위원장이나 대리인에 의해 사용될 수 있다.

2.2.15.a.iii 체커기

이 깃발은 반드시 진동 제시되어야 한다. 이것은 연습(예선)주행이나 결승이 끝났다는 것을 의미한다.

2.2.15.a.iv 흑색기

이 깃발은 다음 파크 퍼미 입구에 접근할 때 피트나 특별 규칙에서 정해진 지역에 정지해야 할 선수에게 알릴 때 사용하여야 한다. 어떤 이유에서든 이행에 실패할 경우 이 깃발은 연속된 4랩 이상으로 제시할 수 없다. 이 깃발 제시의 결정권은 심사위원회의 권한이며 관련된 팀은 즉시 결정에 대한 안내를 받는다.

2.2.15.a.v 오렌지 볼기(지름 40cm)

이 깃발은 해당 카드가 선수 자신이나 다른 선수에게 기술적인 문제로 인하여 위험에 노출되어 있다는 것을 알려주기 위해 제시되고 다음 랩에 이 대기 지역에 정지해야 함을 의미한다. 기술적 문제가 해결되면 카트는 경기에 다시 들어갈 수 있다.

2.2.15.a.vi 흑백반기

이 깃발은 오직 한 번만 제시되어야 하고 스포츠맨십 위반이 보고된 선수에게 경고의 의미로 제시한다. 이 세 가지 깃발(본 규정 2.2.15.a.iv, v, vi)은 정지 상태로 보여야 하며 검은 보드 판에 흰색으로 관련된 선수가 운전하는 카드 번호와 함께 제시되어야 한다.

이 깃발들은 레이스 디렉터 또는 경기위원장이 필요하다고 생각되면 스타트 라인이 아닌 다른 지역에서도 제시될 수 있다. 일반적으로 2가지 깃발(본 규정 2.2.15.a.v, vi)은 레이스 디렉터나 경기위원장의 권한이다. 그러나, 강제로 스포츠맨십 위반에 대한 제재 목적으로 심사위원회의 요구에 의해 제시될 수도 있다.

2.2.15.a.vii 레드 X기(청색 바탕)와 넘버 보드

관련된 선수는 해당 랩을 완성하기 전 또는 해당 랩을 완성하자마자 무조건 정차해야 한다. 이 깃발은 챔피언십, 컵, 트로피의 스포츠규정이나 경기의 특별규정에 명시되었을 때만 사용할 수 있다.

2.2.15.b 포스트에서 사용되는 깃발 신호

2.2.15.b.i 황색기

이 깃발은 위험 상황을 나타내고 아래와 같은 2가지 방법으로 내보인다.

- ① 1개 진동 : 속도를 감속함과 동시에 추월하지 말고 방향 전환을 준비하라. 트랙의 가장자리나 트랙의 일부분에 위험이 있다.
- ② 2개 진동 : 속도를 감속함과 동시에 방향 전환이나 정지할 준비를 하라. 트랙의 전부 또는 부분이 폐쇄될 위험이 있다. 황색기는 보통 위험이 진행되는 즉시 오직 마샬 포스트에서만 내보인다. 추월은 첫 황색기 지점에서 사고 지점 뒤 녹색기가 제시된 지점까지 사이에서는 금지된다.

2.2.15.b.ii 황적줄무늬기(오일기)

이 깃발은 부동으로 보여야 하고 깃발이 제시된 지역을 지나 트랙 상에 오일이나 물 같은 점착성 물질이 떨어져 있음을 선수에 알려준다. 이 깃발은 표면이 보통이전 상태로 돌아가지 않았다면 최소 4랩을 제시하여야 한다. 그러나 이 깃발이 제시된 지역의 다음 포스트의 마샬이 녹색기를 제시할 필요는 없다.

2.2.15.b.iii 청색기

이 깃발은 보통 선수 주변에 추월하고자 하는 차량이 접근하고 있음을 알려주기 위해 진동 제시된다.

2.2.15.b.iv 백색기

이 깃발은 진동 제시되고 깃발 제시에 의해 제어되는 트랙의 구간에 아주 느린 차량이 있음을 선수에게 인식시킬 때 사용한다.

2.2.15.b.v 녹색기

이 깃발은 트랙이 깨끗함을 인식시키기 위해 사용되며 하나 혹은 그 이상의 깃발 사용이 수반된 사고 지점 후의 감시 포스트에서 즉시 진동 제시한다. 또한

레이스 디렉터나 경기위원장의 필요에 의해 워업 랩이나 연습 주행의 스타트를 알리는 신호로도 사용 될 수 있다.

2.2.16 지시와 팀에 대한 연락 연습, 예선 히트와 최종 결승의 모든 순위와 결과는 경기의 오피셜 결정과 함께 공식 알림판에 게시된다.

2.2.17 연습

2.2.17.a 서비스 파크와 트랙에서 안전에 관한 규정과 함께 승인된 규정은 모든 연습 주행에서 예선 히트와 최종 결승에서 승인된 규정과 같다.

2.2.17.b 최소한 한 번의 자유 연습이나 자유 연습 주행에 참석하지 않은 선수는 결승 스타트에 참가할 수 없다.

2.2.17.c 경기위원장이나 레이스 디렉터는 트랙을 깨끗하게 하거나 카트를 치우기 위해 필요한 만큼 긴 시간 동안 때때로 연습주행을 중단할 수 있다. 더 나아가 만약 심사위원회의 의견으로 선수에 의한 고의적 정지라면 선수가 주행에서 기록한 시간은 취소될 수 있고 다른 연습 주행에 참가가 거절될 수 있다.

자유 연습 주행에 한하여 레이스 디렉터나 경기위원장은 심사위원회의 동의 하에 경기 중단 후에 연습주행을 계속하지 않을 수 있다.

2.2.17.d 하나 혹은 여러 개의 연습 주행이 이러한 방법으로 중단되었을 경우 선수의 예선 순위 상 이러한 중단 및 중단으로 인해 유발되는 문제와 관련된 어떠한 항의도 허용되지 않는다.

2.2.17.e 예선 연습 주행 동안 완성된 매 랩은 결승 스타트 할 때 선수의 위치를 결정하기 위해 시간이 기록된다.

2.2.18 브리핑

2.2.18.a 정의 : 팀과 선수 브리핑은 경기에 참가하는 모든 팀과 선수를 위해 경기위원장이나 레이스 디렉터가 조직한 회의이다.

2.2.18.b 브리핑의 목적

2.2.18.b.i 경기와 관련된 특별 규칙의 중요 사항을 팀과 선수에게 알려주기 위해서다.

2.2.18.b.ii 일반 혹은 특정 서킷에서 사용되는 안전 개념에 대하여 알려주기 위해서다.

2.2.18.b.iii 규정의 해석과 관련된 내용을 명확히 하기 위해서다.

2.2.18.c 브리핑 시간은 경기 프로그램에서 언급된다. 이 시간은 브리핑의 시작과 입장, 브리핑 참석이 종결되는 시간이 고려된다. 브리핑은 항상 예선 연습이나 첫 예선 히트 전에 이루어진다. 필요시에 추가 브리핑이 이루어질 수 있다.

2.2.18.d 모든 팀과 선수는 의무적으로 브리핑 전 시간 동안 출석하여야 한다. 불참시 경기의 출전 제재 혹은 실격 벌칙을 받을 수 있다. 두 개의 출석부 중 하나는 선수가 하나는 팀장이 서명한다.

2.2.19 스타트 그리드

2.2.19.a 최종 예선 연습 주행이 끝나면 예선 통과 선수와 스타트 그리드가 공식적으로 발표된다.

2.2.19.b 오직 이 선수들만이 예선 히트나 최종 단계(혹은 양쪽 다)의 참가가 허용 된다.

2.2.19.c 어떤 이유에서든 스타트가 불가능한 카트나 스타트를 준비할 수 없는 팀장은 대기지역의 권한이 있는 오피셜에게 알려야 하고 오피셜은 즉시 경기위원장이 나 레이스 디렉터에게 알린다.

2.2.19.d 그리드는 예선 연습에서 계측하여 선수가 달성한 가장 빠른 시간에 따라 정해진다. 하나 혹은 여러 선수가 동일한 시간을 달성하였다면 두 번째 베스트 랩을 기준으로 지정하고 이후 순차적으로 지정한다(두 번째 베스트랩이 같을 경우 세 번째...)

2.2.19.e 각 그리드의 폴 포지션 선수는 대기 지역에 도착하자마자 경기위원장이나 레이스 디렉터에게 통보하였을 경우에 한하여 폴 포지션의 선택권을 갖는다. (트랙의 왼편이나 오른편) 이 선택권은 오직 첫 열만 변경할 수 있고 나머지 열은 제외된다. 그렇게 하지 않을 경우 각 그리드의 선두 포지션 선수는 경기 특별규칙에 지정된 그리드나, 새 서킷의 경우 CIK-FIA에서 지정한 그리드 위치에서 출발한다.

2.2.19.f

2.2.19.f.i 대기 지역으로 이동은 예정된 결승 스타트 5분 전에 종료된다. 이 순간 대기 지역에 위치하지 못한 카트는 심사위원회의 판단에 위임된 예외적인 상황을 제외하고 결승 스타트가 허용되지 않는다.

Pre-grid에 위치해 있는 카트들은 반드시 레이스를 하기 위한 준비가 되어 있어야 한다.

Pre-grid위에 있는 카트는 선수 또는 선수의 미케닉이 직접 조정할 수 있는 타

이러한 압력을 제외하고 어떠한 작업 및 셋업도 엄격히 금지한다.

2.2.19.f.ii 시동 장치가 부착된 엔진의 카테고리에서 미캐닉은 예정된 스타트 시간 3분 전에 대기 장소를 떠나야 한다. 만약 녹색기가 제시된 후 대기 장소에서 출발을 하지 못한 이 선수가 미캐닉의 도움을 요구했을 경우 오직 마샬의 지시 하에 대기 장소를 벗어날 권한이 있고 포메이션 랩의 회수와 상관없이 포메이션 랩 대열 맨 뒤로 들어간다.

날씨가 바뀌는 상황에서는 두 가지 새시를 사용할 준비를 해야 하고 마른 날씨 타입과 젖은 날씨 타입의 두 가지 다른 형태로 맞추어야 한다. 승인 하에 두 가지 새시는 '스타트' 서비스 파크에 위치되어야 한다. 각각의 선수는 대기 공간에 있는 두 가지 새시 중 하나를 선택하고 이 선택은 최종까지 유지된다. 본 조항을 준수하지 못한 선수에게 추가 시간은 허용되지 않는다.

2.2.19.f.iii 선택된 새시의 교환이 레이스 디렉터에 의해 승인되고 "START DELAYED"가 선언된 상황에서 스타트 진행은 5분 연장된다. 두 번째 카트를 준비하지 못한(또는 더 이상 준비할 수 없는) 선수는 필요한 기술적 증재를 받기 위해 '스타트' 서비스 파크로 돌아갈 수 있다.

해당 선수들은 카트 포메이션 스타트를 위해서 다른 모든 카트가 대기 장소를 벗어났을 때 대기 장소를 벗어날 수 있으며 포메이션 랩 대열 맨 뒤로 들어야 한다. 엔진에 시동장치가 있는 카테고리의 경우 미캐닉은 예정된 결승 스타트 시간 2분 전에 대기 장소를 떠나야 한다.

2.2.19.g 시간 제한 안에 카트와 함께 그리드에 있는 선수는 스타트할 선수로 간주된다.

2.2.19.h 그리드 스타트 진행

2.2.19.h.i 특정한 상황에서 카트는 트랙의 그리드에 정위치 한다. 이 시나리오는 경기의 타임 스케줄에 명시된다. 본 규정 2.2.19.f를 대신해서 적용된 특별 진행이다.

2.2.19.h.ii 날씨가 바뀌는 상황에서는 두 가지 새시가 사용될 준비를 해야 하고 마른 날씨 타입과 젖은 날씨 타입의 두 가지 다른 형태로 맞추어야 한다. 승인 하에 두 가지 새시는 '스타트' 서비스 파크에 위치되어야 한다.

각각의 선수는 대기 지역에 있는 두 가지 새시 중 하나를 선택하고 이 선택은 최종까지 유지된다. 본 조항을 준수하지 못한 선수에게 추가 시간은 허용되지 않는다.

2.2.19.h.iii 포메이션 랩 출발 15분 전에 수레에 앉히고 ‘A’ 미캐닉(본 규정 제3.14조 참조)이 미는 카트와 함께 각각의 선수는 결승 스타트 그리드에 위치하기 위해 ‘스타트’ 서비스 파크를 떠난다. 이 시점에서, 카트들은 레이스를 하기 위한 준비가 반드시 되어 있어야 하고, 어떠한 작업이나 혹은 조정(타이어 압력에 관한 것은 제외) 이든 엄격히 금지된다.

2.2.19.h.iv 포메이션 랩 출발 13분 전에 ‘스타트’ 서비스 파크 출구가 1분 뒤 폐쇄되는 것을 알리는 경고음을 울린다. 12분 전에 ‘스타트’ 서비스 파크의 출구는 폐쇄되고 두 번째 경고음을 울린다.

2.2.19.h.v 포메이션 랩의 시작은 보드판을 제시하여 진행된다.

10분 전

5분 전

3분 전

1분 전

30초 전

각각의 보드판은 경고음을 동반한다.

2.2.19.h.vi 스타터가 달린 엔진의 카테고리인 경우만 해당 “MECHANICS, CLEAR THE TRACK” 보드와 함께 10분 전 신호가 보이면 모든 카트는 트랙에 놓여야 한다.

이때 미캐닉은 카트 수레를 가지고 그리드를 떠나 대기 장소로 간다. 이때 트랙에 놓이지 않은 카트는 즉시 스타트할 대기 장소로 이동되어야 한다.

이 상황에서 황색기 마샬은 다른 모든 카트가 포메이션 랩을 스타트하여 떠났을 때 대기 장소로 이동하라고 지시한다.

2.2.19.h.vii 인터뷰는 3분전 보드가 제시되면 더 이상 할 수 없다. 3분전 보드와 함께 “CLEAR THE TRACK” 보드가 제시된다. 선수와 오피셜을 제외한 모든 사람들은 그리드를 떠나야 한다.

2.2.19.h.viii 30초 전 신호 : 이 신호 후 30초 뒤 모든 카트는 스타트 그리드를 유지하고 CIKfia 일반 운영 규정을 준수하면서 포메이션 랩의 시작을 알리기 위해 그리드 맨 앞에서 녹색기가 제시된다.

2.2.19.h.ix ‘30초 전’ 신호 후에 선수가 도움을 요청할 경우 선수는 이것을 마샬에게 확실히 알려야 하고 모든 카트가 그리드를 떠났을 때 대기 장소로 밀며 미캐닉은 카

트를 작업할 수 있다.

이 상황에서 황색기를 가진 마샬은 관련된 카트 옆에 서서 포메이션 랩 동안 선수에게 경고한다. 마샬은 포메이션 랩 스타트 후에 즉시 그리드에 남아있는 카트를 대기 장소로 밀어서 이동시킨다.

만약 미캐닉의 도움 후 대기 장소에서 선수가 스타트하고자 하면 오직 마샬의 지시 하에 스타트하는 것이 승인되고 포메이션 랩의 수와 관계없이 포메이션 랩 대열의 맨 뒤로 들어간다.

2.2.19.h.x 스타트 진행의 변동은 오직 “START DELAYED” 보드가 스타트 라인에 제시 될 때 이루어지며 5분간 진행 시간을 연장한다. 이 상황에서 경기 참가자들은 카트의 교체가 가능하다. 스타트 진행은 카트 교체의 목적으로 5분 전 보드를 다시 제시한다.

미캐닉은 그후 대체 카트를 수레에 실어서 그리드로 반입하는 것이 허용되며 카트의 교체하는 작업이 허용되고 선택되지 않은 카트는 바로 ‘스타트’ 서비스 파크로 가지고 돌아간다.

두 번째 카트를 준비하지 못한(또는 더 이상 준비할 수 없는) 선수는 필요한 기술 적 중재를 받기 위해 ‘스타트’ 서비스 파크로 돌아간다.

이 선수는 모든 카트가 포메이션 랩을 출발하여 그리드를 떠났을 때에만 대기 장소를 떠나는 것이 허가되고 포메이션 랩 수와 관계없이 포메이션 랩 대열 맨 뒤로 들어간다.

2.2.20 스타트 진행

2.2.20.a 스타트 신호는 신호등으로 한다.

2.2.20.b 스타트 방식은 경기 특별규칙에 표시되어야 한다. 스타트 방식은 두 줄의 카트로 구성된 그리드에서 오직 ‘롤링’이거나 ‘스탠딩’이다. ‘르망’ 형태 스타트는 금지된다. (CIK-FIA에서 승인한 경우 제외)

2.2.20.c 스타트가 주어졌을 때 레이스 디렉터(또는 없을 경우 경기위원장)는 트랙 옆으로부터 최소 5m에 설치된 플랫폼과 상설 보호 배리어 뒤에 위치하여야 한다. (국제카트스포츠규정 Circuit Regulation Part1 7.7.1.C)

2.2.20.d 흰색 라인으로 테를 두른 2m 폭의 2개의 레인은 스타트 라인을 향해 110m

넘게 칠한다. 하나의 황색 라인은 스타트 라인 전방 25m에 칠한다. 롤링 스타트를 위해 이 황색 라인에 러버콘을 놓는다(트랙 각 사이트에 1개씩). 페이스카가 사용되면 황색 라인은 스타트 라인 앞 쪽 50m에 칠한다.

2.2.20.e 카트가 스타트 할 수 있다고 경기위원장이나 레이스 디렉터가 녹색기로 지시하는 순간, 선수는 경기위원장이나 레이스 디렉터의 명령 하에 놓이고 더 이상 외부의 도움을 받을 수 없다. 작업 지시로 인해 경기위원장이나 레이스 디렉터의 명령권에 놓이지 못한 카트의 선수는 오직 경기위원장, 레이스 디렉터, 대기 지역의 권한이 있는 오피셜의 명령 하에 대기 장소를 떠날 수 있다.

2.2.20.f 포메이션 랩의 숫자는 브리핑에서 제시된다. 브리핑에서 주어진 지시에 따라 카트는 대체로 스타트가 주어지기 전 1랩 포메이션 랩을 주행한다. 포메이션 랩 동안 다른 선수의 추월은 금지되며 위반 시 심사위원회에서 페널티가 부과된다(10초 혹은 히트로부터 제외).

선수가 포메이션 랩 동안 어떤 이유에서 멈추면 모든 카트가 통과하기 전에 재스타트 시도는 허용되지 않는다. 선수는 포메이션 랩 대열이 지나간 뒤 재스타트 한다. 선두 선수가 추월할 것을 기대하여 포메이션 랩 대열 앞에서 재스타트를 시도할 경우 해당 선수에게 흑색기가 제시되며 결승에서 실격된다.

2.2.20.g 적절한 자신의 위치로 복귀할 목적으로 경기 동안 사용되는 트랙이 아닌 다른 코스를 사용하는 것은 금지된다. 롤링 스타트에서 출발이 늦은 선수는 복귀 행동이 오직 다른 선수와 모든 상황을 방해하지 않는다면 레이스 디렉터나 경기위원장이 브리핑에서 지정한 트랙에 표시된 시간 계측선이 있는 적색 라인에 도달하기 전에 자신의 그리드로 복귀한다. 스탠딩 스타트에서 출발이 늦은 선수는 적색 스타트 신호등이 켜지기 전에 자신의 그리드 위치에 복귀한다.

2.2.20.h 만약 다른 선수의 실수로 인해 선수가 이동 불능 상태가 되었다고 생각하면 경기 위원장이나 레이스 디렉터는 포메이션 랩을 중지시키고 최초 그리드를 기반으로 스타트 기반을 다시 하거나 방해 받은 선수가 자신의 위치로 복귀하는 것을 허용할 수 있다.

2.2.20.i 경기위원장이나 레이스 디렉터는 대열이 정비되면 바로 스타트 시킨다.

2.2.20.j 반복된 부정 스타트나 포메이션 랩 동안 사고 발생 시 경기위원장이나 레이스 디렉터는 사실 판단을 한 뒤 적색기를 이용하여 스타트 진행을 중지시킬 수 있고 심사위원회에 알려 국제카트스포츠규정 General Prescriptions 2.24에

따라 페널티를 부여할 수 있다. 새로운 진행은 상황에 따라 즉시 혹은 30분 이내에 시작한다. 스타트 그리드는 최초 그리드와 동일하다. 스타트가 중지되기 전에 스타트 지역이나 수리 지역에 있는 모든 선수는 새로운 포메이션 랩의 스타트가 허용된다.

2.2.20.k 점프 스타트나 스타트 지연 시도와 신호등이 꺼지기 전에 레인을 떠나는 카트는 국제카트스포츠규정 General Prescriptions 2.24에 따라 따라 벌칙이 가해진다.

2.2.20.l 스타트 신호가 주어짐과 동시에 경기는 시작된 것이고 트랙상의 정지된 카트를 안전한 위치로 옮기는 것을 제외하고는 트랙 상의 카트 위치와 관계 없이 어떠한 도움도 금지된다.

2.2.20.li 클러치가 없거나 다이렉트 드라이브 카트를 위한 롤링 스타트

포메이션 랩의 끝에 선수는 스타트 라인을 향하여 2열로 감속하고 일정한 속도로 전진하거나 혹은 스피드 제어 장치가 있다면 이것을 사용하며 각 열은 트랙에 표시된 레인 사이에 있어야 한다.

레이ンを 가로지른 선수는 심사위원회에 의해 부분적으로 레인을 나갔을 때 3초 페널티, 완전히 선 밖으로 나갔을 경우 10초의 페널티를 받아야 한다. 스타트 라인에 접근하는 동안 지정된 속도를 유지하지 못한 선수는 심사위원회에 의해 초과 속도 1km/h 당 1초의 페널티를 기본으로 하여 최대 10초 페널티까지 부과한다.

카트가 모두 도착했을 때 적색등이 점등된다. 포메이션 랩 시 카트는 자신의 위치를 유지해야 하고 최대한 촘촘하게 대열을 유지하여야 하나 카트끼리 서로 접촉이 없도록 해야 한다. 포메이션 랩 대열이 정비되면 경기위원장이나 레이스 디렉터는 적색 신호등을 끄면서 스타트를 시킨다. 진행이 불만족스럽다면 다음 포메이션 랩이 있다는 의미로 황색 신호등을 켜다.

2.2.20.lii 기어박스가 있는 카트를 위한 스탠딩 스타트 (짧은 서킷)

포메이션 랩이 끝날 때 선수는 자신의 스타트 위치에 자리하고 경기위원장이나 대리인 또는 레이스 디렉터는 스타트 라인에서 적색기를 든다.

마지막 카트가 그리드 상 자신의 위치에 도착할 때까지 모든 신호등은 소등한다. 모든 카트가 그리드 상에서 정지하면 마샬은 그리드의 끝에서 녹색기를 제시한다.

경기위원장이나 그 대리인 또는 레이스 디렉터 그리고 마샬은 함께 트랙을 빠

져 나오고 선수는 그 후 경기위원장이나 레이스 디렉터의 명령하에 놓인다. 경기위원장이나 레이스 디렉터는 연속된(4초) 4개의 자동 신호등을 작동시킨다. 스타트는 그 후 2초 사이에 경기위원장이나 레이스 디렉터에 의해 수동으로 적색 신호등이 꺼지면서 주어진다.

진행이 불만족스러울 경우 추가 포메이션 랩이 진행된다는 의미로 황색 신호등을 켜다. 선수가 스타트를 못했을 경우 카트 안에 있어야 하고 손을 들어서 상황을 알려야 한다. 이 상황에서 추가 포메이션 랩이 승인될 수 있다.

포메이션 랩 스타트를 하지 못한 선수는 모든 대열이 통과했을 때 카트에서 내려서 오직 자력으로만 스타트하는 것이 허용된다.

이 선수들은 포메이션 랩에서 자신의 위치로 돌아가는 것은 허용되지 않고 포메이션 랩 대열의 맨 뒤로 들어간다. 어떤 선수도 비어있는 그리드를 차지하는 것은 허용되지 않는다.

포메이션 랩 동안 스타트 연습은 금지된다.

2.2.20.1.iii 기어박스가 있는 카트를 위한 롤링 스타트 (긴 서킷)

카트는 페이스카(60~80km/h의 속도로)에 의해 유도되며 서비스 카가 따라간다. 포메이션 랩의 종료(혹은 포메이션 랩이 종료로 할 수 있는 상황)에 페이스카는 스타트 라인 전에 옆으로 빠지고 동시에 폴 포지션 카트가 동일한 속도로 주행하며 다른 카트는 적색 신호등이 꺼지면서 스타트가 주어질 때까지 2열로 자신의 위치를 유지한다.

포메이션의 종료 상황에서 추가 포메이션 랩이 필요하면 경기위원장은 페이스카에게 1랩 또는 그 이상의 추가 포메이션 랩을 명령한다.

만약 이러한 추가 포메이션 랩이 진행될 경우 결승의 스타트는 첫 번째 포메이션 랩의 종료에서 주어진 것으로 간주된다.

2.2.20B 예선 히트나 결승의 중립화(Naturalization) (짧은 서킷)

2.2.20B.a 경기위원장이나 레이스 디렉터는 예선 히트나 결승의 중립화를 결정할 수 있다. 이 방법은 만약 트랙이 차단되거나 또는 선수나 오피셜이 즉각적인 물리적 위험에 처해진 사고 상황이 예선 히트나 결승이 중지될 정도가 아닌 경우에만 사용된다.

2.2.20B.b 예선 히트나 결승의 중립화 명령이 주어지면 모든 감시 포스트는 황색기 진동과

“SLOW”(노란색 판에 “SLOW”라고 검은색으로 쓰인) 보드를 제시하고 중립화가 종료될 때까지 유지한다. 스타트 라인에서는 깜박이는 황색 신호등이 켜진다.

2.2.20B.c 모든 참가 카트는 선두 카트 뒤에 열을 형성하고 추월은 엄격히 금지된다. 추월은 오직 심각한 문제로 인해 카트가 감속할 경우에만 허용된다.

2.2.20B.d 중립화 랩 동안 선두 카트는 적당한 속도를 유지하고 다른 모든 카트들은 반드시 가능한 한 대열을 타이트하게 유지한다.

2.2.20B.e 카트는 중립화 동안 수리 지역에 들어갈 수 있으나 오직 마찰이 승인하였을 때만 트랙으로 복귀할 수 있다.
트랙에 복귀하는 카트는 대열 마지막에 도착할 때까지 적당한 속도로 진행한다.

2.2.20B.f 레이스 디렉터나 경기위원장이 중립화 종료를 결정했을 때 깜박이는 황색 신호등의 스위치를 끈다. 이것으로 선수에게 다음 번 스타트 라인을 통과할 때 결승이 재개됨을 알린다. 마지막 중립화 랩에서 “SLOW” 보드는 유지되고 황색기는 부동으로 제시된다.

2.2.20B.g 이 순간에 선두 카트는 적당한 속도로 페이스 유지를 계속한다.
레이스 디렉터나 경기위원장은 스타트 라인에서 녹색기를 흔드는 것으로 레이스 재개를 신호한다. 추월은 예선 히트나 결승의 중립화가 끝나고 카트가 스타트 라인을 통과하기 전까지 금지된다.

레이스 디렉터나 경기위원장에 의해 녹색깃발이 진동되는 스타트 라인에 다가갈 때 선수는 스타트 라인 전에 있는 황색 라인을 통과한 후에만 가속할 수 있다. 감시 포스트의 황색기와 “SLOW” 보드는 동시에 내리고 녹색기 진동으로 대체된다. 이 깃발들은 최대 1랩만 표시된다.

2.2.20B.h 중립화 동안 완성된 랩은 경기 랩으로 계산된다.

2.2.20B.i 중립화 동안 경기가 끝나면 언제나처럼 체키기를 받는다. 추월은 오직 심각한 문제로 인해 카트가 감속하였을 경우만 허용된다.

2.2.20C.a “SLOW” 절차로 레이스가 재개

레이스가 국제카트스포츠규정 General Prescriptions 2.21에 따라서 중지되었다면 재개 절차는 “SLOW” 절차로 진행된다.

레이스 디렉터의 지시로 선수는 출발을 위해서 중립화된 상태로 한 랩 또는 그

이상을 진행한다.

마샬 포스트에서는 “SLOW” 보드와 정지 상태의 황색기를 내보인다.

대열이 만족스럽다면 레이스 디렉터 또는 경기위원장은 라인에서 녹색 깃발을 흔들며, 선수들은 이 라인을 건너는 방법으로 레이스 재개 신호를 준다.

카트가 라인을 지날 때까지는 앞지르기는 계속 금지된다. 라인에 접근할 때, 레이스 디렉터 또는 경기위원장이 라인에서 녹색 깃발을 흔들며, 선수들은 이 라인 앞에 있는 황색 라인을 지난 뒤에만 가속을 할 수 있다.

이후 마샬 포스트에서 보여주는 황색기와 “SLOW” 보드는 거둬들이며 진동하는 녹색 깃발로 대체한다. 이 깃발은 최대 1랩 동안 내보인다.

2.2.21 결승이나 연습의 중단

2.2.21.a 사고에 의해 서킷이 막혔거나 날씨 또는 다른 상황으로 인해 경기를 지속하기에 위험하다고 판단되어 결승이나 연습을 중단할 필요가 있다면 경기위원장이나 레이스 디렉터가 스타트 라인에 적색기를 제시하도록 명령한다.

동시에 적색기는 마샬 포스트에서 제시된다.

결승이나 연습 중지의 결정은 경기위원장(자리를 비웠을 경우 대리인)이나 레이스 디렉터에 의해 지시가 내려진다.

경기 중단 신호가 주어지면 :

2.2.21.ai 연습 동안 : 모든 카트는 즉시 속도를 감속하고 천천히 ‘피니시’ 서비스 파크로 돌아가며 트랙에 버려진 카트는 제거해야 한다.

2.2.21.b.ii 예선 히트 동안 : 모든 카트는 즉시 속도를 감속하고 ‘피니시’ 서비스 파크 입구나 브리핑에서 트랙 상 지정된 위치에 정지하고 다음과 같이 간주한다.

- ① 히트의 순위는 중단 신호가 내려진 동안의 이전 랩의 종료 순위이다.
- ② 카트 구조 차량은 트랙에 있을 수 있다.
- ③ 서킷은 사고로 인해 완전히 막힐 수 있다.
- ④ 날씨가 서킷에서 고속으로 달릴 수 없는 상황일 수 있다.

이후 진행은 중지 신호가 제시되기 전에 히트 선수가 완성한 랩에 따라 달라진다.

a) 히트에 예정된 거리보다 75% 미만인 경우(전체 랩 수로 계산해서 근접하게 올림) : 히트가 재스타트 될 수 있으면 국제카트스포츠클럽 규정 General Prescriptions 2.22를 따른다.

b) 히트에 예정된 거리의 75% 이상인 경우(전체 랩 수로 계산해서 근접하게 올림) : 카트는 즉시 파크 퍼미로 유도되고 히트는 중단 신호가 내려진 동안 이전에 선두 카트가 랩의 끝에 스타트 라인을 통과한 때 종료된 것으로 간주한다.

2.2.21.c 최종 결승 동안 모든 카트는 즉시 속도를 감속하고 ‘피니시’ 서비스 파크 입구 나 브리핑에서 트랙 상 지정된 위치에 정지하고 다음과 같이 간주한다.

- ① 결승의 순위는 중단 신호가 내려진 동안의 이전 랩의 종료 순위이다.
- ② 카트나 구조 차량은 트랙에 있을 수 있다.
- ③ 서킷은 사고로 인해 완전히 막힐 수 있다.
- ④ 날씨가 경기 속도로 달릴 수 없는 상황일 수 있다.

이후 진행은 중지 신호가 제시되기 전에 결승 선두가 완성한 랩에 따라 달라진다.

경우 A : 2랩에 미치지 못했을 때, 포인트는 수여되지 않는다. 레이스가 재개 될 수 있다면 적색기가 제시된 때로부터 30분 안에 새로운 출발이 이루어진다 (2.19.f f에서 정한 조건에 따라서). 새로운 레이스의 거리는 원래의 레이스 거리 전체다. 원래의 출발은 무효가 된다. 출발 그리드는 원래의 레이스와 같다.

레이스가 중지된 랩의 바로 전 랩이 완료되었을 때 결승선을 넘은 선수 그리고 적색기가 나왔을 때 수리 구역에 있었던 선수들은 원래의 카트 또는 세컨드 카트로 재출발 참가가 허용된다. 그리드에서 점유되지 않은 장소는 그대로 비워둔다.

경우 B : 2랩 이상 예정된 결승 거리의 75% 미만(전체 랩수로 계산해서 근접하게 올림). 결승의 재스타트가 가능하면 국제카트스포츠클럽 규정 General Prescriptions 2.22를 따른다. 불가능할 경우 포인트의 절반이 부여된다.

경우 C : 결승 거리 75% 이상(전체 랩수로 계산해서 근접하게 올림 된). 카트는 즉시 파크퍼미로 보내지고 결승은 결승 중단 동안의 이전에 선두 카트가 랩의 끝에 스타트 라인을 통과한 때 종료된 것으로 간주한다. 모든 포인트가 부여된다.

2.2.22 레이스의 재스타트 (예선 히트나 최종 결승)

중지 상황 이후 지연은 될 수 있는 대로 짧아야 하며 재개 시각이 알려지는 대로 선수에게 통보되어야 한다. 모든 경우에 10분 경고 신호가 나간다. 재시작 10분 전, 5분 전, 3분 전, 1분 전, 그리고 30초 전 보드가 제시된다. 각 신호는 경고음과 함께 나간다.

카트 작업은 오직 서비스 파크 안에서만 허용된다. 카트 작업이 허용된 사람들은 오직 선수 자신과 선수에게 지명된, 적합한 패스를 갖고 있는 미케닉 뿐이다. 경기규정에 작업 가능 범위가 명시되어 있을 경우 서비스 파크에 추가 장비(오직 새시나 엔진(또는 양쪽 다)에 관련되어 동일한 장비)를 들여오는 것을 허용할 수 있다.

재주유는 허용된다. 모든 카트는 3분 전 보드가 나갈 때에 준비되어 있어야 한다. 레이스 또는 히트가 재개될 때에 “SLOW” 절차로 재개되며 2.2.20이 적용된다. 새로운 레이스의 길이는 계획되었던 랩 수와 완료된 랩의 차이와 같다.

레이스가 중지된 랩의 바로 전 랩이 완료되었을 때 결승선을 넘은 선수 그리고 적색기가 나왔을 때 수리 구역에 있었던 선수(결승전 레이스는 제외)들은 원래의 카트 또는 세컨드 카트로 재출발 참가가 허용된다. 퍼스트 카트와 세컨드 카트는 ‘출발’ 서비스 파크에서 허용된다.

2.2.23 종료

2.2.23.a 결승의 종료를 알리는 신호는 선두 카트가 모든 레이스 거리나 결승에 예정된 시간 동안 가장 최고 거리가 완성되었을 때 피니시 라인에서 주어진다.

2.2.23.b 2.2.21.a와 다른 이유로 선두 카트가 예정된 랩 수를 완성하기 전이나 규정된 시간이 완료되기 전에 결승의 종료를 알리는 신호가 제시되면 결승은 선두 카트가 신호 제시 전에 마지막으로 피니시 라인을 통과한 시점에 종료된 것으로 간주된다. 어떠한 이유로 결승 종료를 알리는 신호가 지연되면 결승은 일반적인 상황 하에 지연 없이 결승이 종료되었을 시점에 종료된 것으로 간주된다.

2.2.23.c 종료를 알리는 신호를 받은 후에 모든 카트는 트랙을 일반 코스로 사용하여 어떠한 불필요한 지연 없이, 큰 원을 그리지 말며, 정지 없이 그리고 어떤 도움(필요하면 마샬의 도움을 제외하고)도 없이 즉시 파크 퍼미로 간다. 자력으로 파크 퍼미에 도착할 수 없는 순위에선 카트는 정식으로 파크 퍼미에 카트를 넣을 권한이 있는 마샬이 제어한다.

2.2.23.d 유효하게 간주되는 피니시를 위해 선수는 카트에 앉아서 피니시 라인을 통과

하여야 한다.

2.2.23.e 시간 계측 그리고 결승선 사진 촬영 시스템 (이는 시간 계측 시스템, 그리고/또는 결승선 판정관이 임명된 경우에는 그 판정관의 보고서보다 우위에 있다) 판독 결과 동시 도착으로 밝혀진 경우에는 동률을 기록한 선수 사이에서 순위는 각 선수가 기록한 가장 빠른 랩 타임으로 결정된다.

2.2.24 사건

'사건'의 의미는 하나의 사실이나 한 명 혹은 여러 명의 선수가 연관된 여러 개의 사실(혹은 경기위원장이나 레이스 디렉터에 의해 심사위원회에 보고된 선수의 행동이나 심사위원회에 의해 기록되었고 조사를 위해 경기위원장이나 레이스 디렉터에게 보고된 선수의 행동)을 말하며 다음 사항에 해당되는 선수들이 일으킨 것이다.

2.2.24.a 국제스포츠규정 적용으로 결승의 중지를 유발.

2.2.24.b 국제카트스포츠규정이나 국제스포츠규정 위반.

2.2.24.c 부정 스타트.

2.2.24.d 부정확한 위치에서 출발(예를 들어 롤링 스타트에서 폴 시터 보다 앞에 있을 때).

2.2.24.e 신호 무시.

2.2.24.f 부정 스타트를 유발한 한 대 혹은 여러 대의 카트.

2.2.24.g 충돌 유발.

2.2.24.h 트랙 밖으로 다른 선수를 밀어버림.

2.2.24.i 선수의 합법적 통과 행위를 불법적으로 방해.

2.2.24.j 통과하는 동안 다른 선수를 불법적으로 지연하는 행위.

2.2.24.i.i 한 명 혹은 여러 선수들이 사건에 휘말린 경우 보고서나 레이스 디렉터 또는 경기위원장의 보고서나 요청서를 참고하여 심사위원회에서 판단한다. 사건에 연관된 선수는 심사위원회의 동의 없이 서킷을 떠날 수 없다.

2.2.24.i.ii 만약 선수가 사건에 휘말리고 경기 종료 후 30분 안에 심사위원회에서 통보 받으면 심사위원회의 동의 없이 서킷을 떠날 수 없다.

2.2.24.i.iii 심사위원회는 판정에 도움을 받기 위해 비디오나 유사한 전자 시스템을 사용

할 수 있다. 심사위원회는 사건의 원인이 된 선수에게 10초 타임 페널티를 반영한다. 사건이 예선 연습 세션 동안 발생하였으면 관계된 세션에서 수립한 빠른 3개의 타임은 취소한다.

그러나, 명확한 사안으로 생각되면 심사위원회는 10초 타임 페널티외에 ISC규칙 12.3에 있는 페널티 중에서 벌칙을 결정할 수 있다.

2.2.25 순위

2.2.25.a 특별규칙에서 경기 주최자는 카트의 그룹별 세분화, 실린더 용적 클래스별로 세분화 혹은 성능 등급에 기초한 특별 순위를 명시 한다.

2.2.25.b 경기 주최자의 ASN은 경기 후 그 주에 CIK-FIA 사무국에 결과를 제출하여야한다.

2.2.26 항의와 공소

특별규칙에서 항의료나 ASN이 지정한 공소료와 관련된 필요한 사항을 공지한다.

2.2.27 일반 운영 규정의 적용과 해석

본 규정의 해석과 관계된 논쟁은 오직 경기 주최자의 ASN이 국제스포츠규정 적용에 따라 공소권 침해 없이 결정할 권한이 있다.

2.2.28 경기의 공정하고 공평한 미디어 보도

경기 주최자는 방송 권한을 부여 받은 사람이 경기 결과를 변형하지 않고 공정하고 공평한 방법으로 경기 내용을 편집할 수 있음을 보장하여야 한다.

제3조 모든 CIK-FIA 카트 챔피언십, 컵, 트로피에 적용 가능한 특별 운영 규정

CIK-FIA 챔피언십, 컵, 트로피를 사용하는 경기는 일반 운영규정(제2조)이 적용되며 이 특별규정에 의해 완성된다.

'카트'라 불리는 차량을 위한 CIK-FIA 챔피언십 경기의 관리·감독과 합당한 운영은 FIA 멤버십에 있는 스포츠 권한을 가지고 있는 각 나라의 ASN에 의해 보장된다. CIK-FIA는 CIK-FIA의 소유인 국제챔피언십, 트로피와 컵('CIK-FIA 챔피언십'이라 불리는)을 조직한다. 관련된 모든 그룹(FIA, CIK-FIA, ASN, 경기주최자, 경기 참가자, 서킷)은 챔피언십을 관리하는 법규를 적용하고 따를 의무가 있다.

제3.1조 규정

스포츠 규정의 제목은 오직 참고하기 쉽게 한 것이고 본 규정의 일부는 아니다.

제3.2조 조직

CIK-FIA 챔피언십은 하나 혹은 여러 개의 경기로 개최된다.

제3.3조 적법한 카트

오직 카트 기술규정에 따른 카트만이 CIK-FIA 챔피언십 경기에 참가할 수 있다.

제3.4조 CIK-FIA 챔피언십 경기의 등록과 조직위원회

3.4.1 FIA만이 CIK-FIA 챔피언십 경기의 캘린더를 결정하고 그 조직위원회를 ASN에 위탁할 권한이 있다.

3.4.2 FIA만이 특별 제정된 규정에 따라서 ASN에게 CIK-FIA 챔피언십의 조직위원회를 승인할 권한이 있다.

3.4.3 만약 ASN이 경기 조직위원회에 제3자를 대표로 파견하였다 하더라도 ASN은 모든 규정의 반영에 관하여 관할할 책임이 남아있다. 어떠한 제작자, 제작자협회, 경기 참가자도 CIK-FIA 챔피언십으로 포함되는 경기 조직위원회를 위해 ASN의 가맹 클럽 혹은 경기주최자와 함께 조직하거나 연합할 수 없다.

3.4.4 CIK-FIA 챔피언십은 CIK-FIA에 공인되고 A 또는 B 서킷 라이선스(짧은 서킷을 위한)나 그레이드 1에서 4의 FIA 서킷 라이선스(긴 서킷을 위한)를 가진 서킷에서만 개최될 수 있다.

3.4.5 경기 조직위원회를 위한 승인 신청서는 최대한 경기 개최일 전년도 5월 중순까지 모든 서류와 함께 CIK-FIA 사무국에 도착하여야 한다(9월에 신청되는 것이 가능한 긴 서킷에서 열리는 경기를 제외하고) 자국 내 특별규정은 CIK-FIA 국제스포트스캘린더의 경기 등재 신청서 원본과 함께 CIK-FIA에 제공하여야 한다. 오직 CIK-FIA에서 승인한 특별규정이 경기를 위한 효력을 갖는다. CIK-FIA는 경기 참가 마감 전에 참가 신청한 모든 경기 참가자들이 특별규정을 안내 받는 것을 보장한다.

3.4.6 CIK-FIA 챔피언십의 모든 경기 주최자는 경기를 조직함에 있어서 챔피언십을

이루는 모든 규정을 고려하여야 할 책임이 있다.

- 3.4.7** 동일한 챔피언십 경기는 최소 2주로 분산된다. CIK-FIA는 특별한 상황에 따라 이 간격을 조절할 권한을 보유한다.
- 3.4.8** 카테고리 당 최소 20명이 참가하여야 CIK-FIA 챔피언십 이름을 수여한다. 참가자란 스포츠 안전 검사와 기술 검사의 종료 시에 작성된 참가자 리스트에 등재된 선수를 말한다.
- 3.4.9** 경기는 12명보다 적은 카트가 기술 검사를 통과할 경우 취소될 수 있다. 대안이 발견되지 않을 경우 CIK-FIA는 임시방편을 강구한다.
- 3.4.10** CIK-FIA 챔피언십에 회사, 조직위원회 혹은 상업적 메이커의 이름을 표시하는 권한은 CIK-FIA가 독점적으로 가지고 있다. CIK-FIA의 서면으로 된 사전 승인 없이는, CIK-FIA 챔피언십의 일부인 경기를 주최하는 어떠한 경기 주최자나 경기 주최자 그룹도 상업적인 회사나 조직에 의해 직·간접적으로 챔피언십의 이름에 스폰서나 상업적인 도움을 받은 회사를 표기하거나 표기 가능성을 제시할 수 없다.
- 3.4.11** 챔피언십이 포함된 새로운 경기 개최를 원하는 ASN은 국제스포츠캘린더에 등록된 경기 중 하나를 당해 연도에 진행하는 동안 경기 조직에 참가하는 최소한 1명의 FIA 옵저버를 FIA에 통고하여야 한다.

제3.5조 CIK-FIA 챔피언십 경기의 일정 변경이나 취소

- 3.5.1** CIK-FIA는 가능한 남은 경기를 선택하여 취소된 경기나 변경된 경기를 위한 대체를 지명할 수 있다.
- 3.5.2** 3개월 이후 공지되어 변경되거나 취소된 경기는 CIK-FIA에서 수락한 불가항력적인 상황을 제외하고 당해 연도 챔피언십 경기를 위해 ASN에 의해 준비된 기타 다른 경기나 해당 경기 등록을 거절할 수 있다.

제3.6조 특별 규칙의 공표

- 3.6.1** 경기 1개월 전 조직하는 ASN은 최소 2개월 전에 CIK-FIA에서 승인한 특별 규칙의 사본을 참가하는 모든 ASN에게 보내야 한다.

- 3.6.2 경기 주최자가 승인을 위해 CIK-FIA에 특별규칙을 보냈을 때 경기 주최자는 전체 경기를 보호하는 민사 책임 보험증서를 동봉하여야 한다.
- 3.6.3 규정은 프랑스어와 영어로 공표되어야 한다. 필요성이 제기되면 다른 언어로 번역될 수 있다.

제3.7조 CIK-FIA 대표

- 3.7.1 각 경기를 위해 CIK-FIA는 아래 대표인들을 지명할 수 있다.
 - 3.7.1.a 최소 1명의 기술 대표.
 - 3.7.1.b 의료 대표.
 - 3.7.1.c 미디어 대표.
 - 3.7.1.d 안전 대표.
 - 3.7.1.e 기록 대표.
 - 3.7.1.f 시상식 담당자.
- 3.7.2 CIK-FIA 대표(기술 검사의 책임이 있는 기술 대표를 제외한)의 역할은 경기 오피셜의 의무 수행을 감독하고 챔피언십에 적용되는 모든 규정이 반영되고 있는지 확인하며 필요하다고 생각하면 견해를 밝히고 자신의 권한 하에 경기 진행과 관련된 필요한 보고서를 작성한다.

제3.8조 오피셜

- 3.8.1 아래 오피셜은 CIK-FIA에서 지명한다.
 - 3.8.1.a 2명의 국제 심사위원, 심사위원장 1명, 경기 주최자와 국적이 다른 1명으로 CIK-FIA에서 작성한 심사위원 리스트에서 선택된다.
 - 3.8.1.b CIK-FIA는 레이스 디렉터와 옵저버의 지명 권한을 보유한다.
- 3.8.2 아래 오피셜들은 경기를 조직하는 ASN이나 경기 조직의 허가권을 보유한 ASN에 의해 지명되며 그들의 이름을 CIK-FIA에 경기 특별규칙을 보낼 때 함께 보낸다.

- 3.8.2.a ASN 라이선스를 갖고 있는 사람 중 선택된 심사위원.
 - 3.8.2.b 기술위원장.
 - 3.8.2.c CIK-FIA에서 허가되어 선택된 경기위원장.
 - 3.8.2.d 부경기위원장.
 - 3.8.2.e 사무국장.
 - 3.8.2.f 의료위원장과 세컨드 닥터.
 - 3.8.2.g 기록위원장(CIK-FIA가 기록 대표자를 지명하지 않았을 경우에만 해당), 레이스 디렉터, 경기위원장, 기술 대표, 기록 대표와 심사위원은 스포츠 안전 검사 마감 예정 시간 최소 1시간 전까지 경기에 참석하여야 한다.
- 경기위원장은 관제실에 머물러 있어야 하고 카트가 트랙을 주행하는 것이 허용되는 동안 모든 마샬 포스트와 연결되어야 한다. 심사위원장, 레이스 디렉터, 경기위원장과 기술 대표(혹은 불참 시)나 기술위원장은 항상 무전 연락이 되어야 한다.

제3.9조 선수의 참가 승인

- 3.9.1 경기 참가자가 ASN의 승인 도장을 찍은 자신의 서류를 받으면 CIK-FIA에서 인쇄되고 승인된 공식 폼에 있는 주소로 참가 신청서를 제출한다. ASN의 비자가 없는 참가 신청서는 무효다. 특별규정에 있는 상황을 제외하고 참가 신청은 경기가 열리기 4주 전이나 챔피언십 시작 4주 전에 최종 마감된다.
- 3.9.2 참가 엔트리는 제한된다. (CIK-FIA 챔피언십 스포츠 규정을 포함한 가능한 특별규정을 참조한다)
- 3.9.3 동일한 구조의 여러 챔피언십이 열릴 경우 선수는 오직 하나의 챔피언십만 참가할 수 있다.
- 3.9.4 참가등록이 마감된 후에 선수 변경은 허용되지 않는다.
- 3.9.5 모든 참가 신청서는 CIK-FIA에 검토되어 참가 마감 후 최소 15일까지 엔트리 번호와 함께 참가 승인된 카트와 선수 리스트를 공표한다.

제3.10조 일반 조건

- 3.10.1 경기 참가자와 관련된 모든 사람들이 국제스포츠규정, 국제카트스포츠규정, 기술 규정의 모든 조항을 지키는 것은 경기 참가자의 책임이다.
경기 참가자가 현장에 없을 경우 경기 참가자는 서면으로 그의 대리인을 지명하여야 한다. 경기가 진행되는 동안 참가하는 카트에 대한 책임을 가지고 있는 사람들은 경기 참가자와 함께 조항들이 준수되는 것을 보장할 책임이 있다.
- 3.10.2 경기 참가자는 자신의 카트 경기가 진행되는 동안 적합성과 안정성의 조항을 따른다는 것을 보장하여야 한다.
- 3.10.3 기술 검사에 카트를 제시하면 이는 적합성을 묵시적으로 선정한 것으로 간주한다.
- 3.10.4 경기 참가자, 선수, 보조자와 손님들은 항상 본 규정 3.9조항에 따라 소유한 적절한 ID(신원확인증)를 착용하여야 한다.

제3.11조 스포츠 검사와 기술 검사

- 3.11.1 본 규정 2.2.10을 참조한다.
- 3.11.2 첫 경기에서는 CIK-FIA가 모든 라이선스를 통제한다.
- 3.11.3 경기 차량 검사에서 (선수가 통과하는 순서는 공식 게시판에 표시된다) 새시와 주요 엔진 부품(1/2 크랭크케이스와 실린더), 그리고 예선이 아닌 연습 주행, 예선 라운드 및 결승전에서 쓸 수 있는 최대 10개의 '슬릭' 타이어(앞쪽 5개 뒤쪽 5개)에는 표식을 붙인다.

새시, 엔진, 그리고 '슬릭' 타이어에는 바코드로 표식을 붙인다. 타이어 바코드는 가황처리 공정에서 타이어 제조사가 붙인다. 새시와 엔진은 기술 오퍼셜이 공급하고 붙이는 바코드 스티커를 쓰는 방법으로 식별한다.

두 개의 스티커(하나는 실린더, 하나는 1/2 크랭크 케이스)를 붙이는 엔진은 28×20 mm의 공간을 포함하며, 그리스 없이 완전히 깨끗해야 하며, 공인서의 부록에 설명되어 있는 장소를 준수하여 압연되어야 한다.

경기 내내 이 마킹들은 손대지 않아야 하고 완벽하게 읽을 수 있어야 한다. 이 마킹에 어떠한 물질이나 제작물이든 사용하는 것은 금지된다. 어떠한 이유로든 손상을 입거나 판독 불가능한 마킹을 갖고 있는 선수는 경기에서 실격될 수 있다.

동일한 벌칙은 경기에서 선수 사이의 장비 교환에도 적용될 수 있다. 관련된 경

기 참가자와 참가 등록된 모든 선수는 관련된 경기에서 실격될 수 있다.

매 연습주행, 히트와 최종단계 결승의 전과 후에 기술위원은 장비의 마킹 규정을 따르고 있는지를 감독한다. 매 연습 주행, 히트, 최종 결승이 종료되면 선수는 마킹이 원래 상태여야 하는 책임을 진다. 만약 마킹이 변경이나 변형되었다면 선수는 즉시 서비스 파크를 떠나기 전에 기술 대표나 기술위원장에게 즉시 알려야 한다.

3.11.4 각 선수 사이의 엔진, 새시, 새시와 엔진 부품, 타이어 교환은 금지된다. 새시, 엔진, 새시와 엔진 부품 교환은 스타트가 진행 또는 예선 연습, 예선 히트, 2차 히트 또는 최종 결승 동안 수행할 수 없다. 위반자는 관련된 경기에서 실격된다.

3.11.5 CIK-FIA에 의해 제공된 최대 RPM 측정 장치는 기술된 엔진 스피드 제한 카테고리에서 사용될 수 있다. 이 장치는 실시간 전송과 최대 RPM 데이터 기록 저장에 사용된다. 이 장치는 부합하는 지시를 정확하게 따라서 설치되어야 한다.

모든 경기 참가자는 정확한 설치와 그에 관한 정확한 작동을 책임져야 한다. 또한 엔진이 승인된 최대 스피드를 넘지 않아야 하는 것을 보장하는 것은 경기 참가자의 책임이다. '피니시' 서비스 파크에 돌아왔을 때 카트는 검사와 데이터 다운로드를 할 수 있어야 한다. 매번 검사는 선수나 관련된 'A' 미캐닉(제3.14조 참조) 혹은 양쪽 다 참석 하에 이루어진다.

3.11.6 KF 엔진의 제어는 CIK-FIA에서 제공되어 카트에 장착된 데이터 로깅 장치에 의해 조작된다. 이 장치는 경기 동안 오직 기록된 데이터의 저장을 위해 사용되어야 한다.

이 시스템은 CIK-FIA에서 제공된 접합 지시에 따라서 정확하게 설치되어야 하고 연습, 히트, 결승 동안 항상 작동하여야 한다.

모든 경기 참가자는 '스타트' 서비스 파크에서 CIK-FIA에서 배포한 데이터 로깅 장치를 설치할 책임이 있고 올바르게 작동하도록 만들어야 한다.

장치의 무게는 카트의 최소 무게에 포함된다. 클러치가 슬립이 승인된 한계(다이렉트 드라이브 클러치의 경우 모든 상황에서 최대 5000rpm에서 100%)를 초과하지 않음을 보장하는 것은 경기 참가자의 책임이다.

각 연습 주행, 히트나 결승(또는 양쪽 다)의 종료 시 카트는 기술위원에 의해 '피니시' 서비스 파크에서 검사되어야 하고 기술위원은 데이터 로깅 장치를 수집

하고 검사하며 관련된 데이터를 추출할 수 있다. 이 데이터 로깅 장치는 최소 아래와 같은 것을 검사한다.

3.11.6.a 엔진 속도

3.11.6.b 뒷바퀴 속도

데이터 로깅 장치로 최소한 아래 사항의 분석이 가능하다.

3.11.6.c 엔진 속도

3.11.6.d 뒷바퀴 속도

3.11.6.e 두 데이터 사이의 비율 기술위원이 '피니시' 서비스 파크에서 데이터를 추출할 때 데이터를 분석하고 규정에 따른 클러치 작동을 검사한다.

클러치가 최대 승인 한계치를 넘어 작동하는 것이 발견되면 기술위원은 기술 대표와 심사위원의 고려를 위해 보고서를 작성한다.경기 참가자에 의해 손상된 데이터 로깅 장치의 수리비용은 추후 완벽하게 청구된다.

3.11.7 소음 규제

국제카트스포츠규정 Technical Regulations 2.19.1와 결합하여, 만약 카트가 허용된 소음 수준을 넘는다면 다음 벌칙이 부과된다.

예선 연습 :

- 규정된 소음 제한보다 1dB까지 큰 경우에는 3단계 순위 강등 벌칙.
- 규정된 소음 제한보다 1dB에서 2dB까지 큰 경우에는 6단계 순위 강등 벌칙.
- 규정된 소음 제한보다 2dB에서 3dB까지 큰 경우에는 9단계 순위 강등 벌칙.
- 규정된 소음 제한보다 3dB 넘게 큰 선수는 적어도 최하위로 순위가 분류된다.

예선 히트와 결승전 :

- 규정된 소음 제한보다 1dB까지 큰 경우에는 3초 시간 벌칙.
- 규정된 소음 제한보다 1dB에서 2dB까지 큰 경우에는 6초 시간 벌칙.
- 규정된 소음 제한보다 2dB에서 3dB까지 큰 경우에는 9초 시간 벌칙.
- 규정된 소음 제한보다 3dB 넘게 큰 선수는 적어도 최하위로 순위가 분류된다.

심사위원회는 위반이 이러한 수치를 넘을 때 그리고/또는 되풀이하여 이루어질 때에는 언제든지 선수를 제외시킬 권한이 있다.

소음 측정은 자유 연습 주행 그리고/또는 예선이 아닌 연습 주행으로부터 그 이후로 체계적으로 수행된다.

제3.12조 레이스 넘버와 선수 이름

- 3.12.1 레이스 넘버는 국제카트스포츠규정 Technical Regulations 2.24에 따른다.
- 3.12.2 선수의 이름은 바디 양면 각 사이트에 부착되어야 하며 기술규정 2.24조에 부합하여 명확하게 읽을 수 있어야 한다. 월드챔피언십에서는 선수의 복장 등쪽 맨 위와 다리 양쪽에 큰 글씨로 자수되어야 한다.
- 3.12.3 선수의 국가 깃발은 선수 국적이 자신의 여권에 표시된 국가인 월드챔피언십을 제외하고 자신의 라이선스의 국적의 국기여야 한다.

제3.13조 패독 출입

경기장에 도착하자마자 그리고 패독 출입을 하기 전에 모든 경기 참가자와 참가 신청한 경기 참가자, 선수는 확인을 위해 경기 주최자의 사무국에 출석해야 한다. 경기 참가자와 선수는 아래와 같은 것을 배부 받는다.

- 3.13.1 경기 참가자 패스 1장 (경기 참가자와 선수가 동일인이 아닐 경우)
- 3.13.2 선수 패스 1장 (참가 등록된 선수 당)
- 3.13.3 서비스 파크 진출입 권리를 포함한 미캐닉 패스 2장 (참가 등록된 선수 당)
- 3.13.4 패독 진출입 자격을 가진 게스트 패스 1장 (참가 등록된 선수 당)
- 3.13.5 '패독' 주차 패스 1장 (참가등록한 경기 참가자 당)
- 3.13.6 '비패독' 주차 패스 1장 (참가등록한 경기 참가자가 선수와 동일인이 아닐 경우 경기 참가자 당)
- 3.13.7 '비패독' 주차 패스 1장 (선수 당)
오직 참가 등록된 경기 참가자만이 패독 공간을 할당 받는다(참가 등록된 선수 당 6×9m의 자유 공간 1개씩)경기 참가자는 오직 자신에게 할당되고 CIK-FIA에 지정된 자신의 패독 공간만 차지할 수 있다.

이 규정을 준수하지 않은 경기 참가자는 패독에서 추방되고 경기에서 실격된다. CIK-FIA에서 작성된 패독 도면은 변경할 수 없다. 패독을 경기 참가자에게 오픈 하자마자 예를 들면, 주의 수요일에 대회가 열리고(이날 전에 어떠한 구조물도 설치하는 것이 허용되지 않는다), 경기 주최자는 CIK-FIA에 의해 작성된 패독 도면 반영을 책임지도록 지시하는 필요한 단계를 제시한다.

모든 패독의 진출입은 대회의 최초 시작부터 제어된다. CIK-FIA에서 규정한 최대 비용을 기초하여 경기 주최자는 차량 없이 패독 통행 방문객 패스의 요금을 받을 수 있다.

당해 년도 CIK-FIA에서 승인된 상설 패스를 착용한 사람은 차량 없이 패독의 진출입이 자유롭다.

CIK-FIA 상설 패스는 4종류다.

1. '트레이드' (Trade)
2. '미디어' (Media)
3. '게스트' (Guest)
4. '오피셜' (Official)

제3.14조 스타트' 서비스 파크 출입

오직 선수와 명명된 패스('미캐닉 A')를 가진 미캐닉만이 선수 카트를 가지고 '스타트' 서비스 파크에 출입할 권한이 있다.

제3.15조 연료

특정한 챔피언십의 구성 범위에서 가솔린은 FIA가 발표한 입찰공모에 따라 한 곳의 동일한 회사에서 공급한 연료일 수 있다

제3.16조 브리핑

브리핑 참석은 의무이다. 선수 브리핑에 참석하지 않은 경기 참가자와 선수에게 벌금이 부과되며 해당자들은 CIK-FIA 심사위원회에 벌금을 지불하여야 해당 경기진행을 지속할 수 있다.

제3.17조 트랙에서 허용된 카트의 대수

트랙에서 허용된 카트의 대수(짧은 서킷)는 최종 결승 34대, 예선 연습과 예선 히트36대, 자유 연습 51대로 제한된다.

제3.18조 CIK-FIA 챔피언십 경기의 진행

CIK-FIA 챔피언십 경기는 자유 연습, 예선 연습, 예선 히트(참가자의 수에 따라 가능한 2차 히트)와 최종 단계로 구성한다. 확정된 챔피언십의 구성 범위 안에서 패자부활단계(예를 들어 연합 컵이나 도시 컵이라 명명한)는 최종 단계 진출 자격을 부여 받지 못한 선수를 위해 제공될 수 있다.

제3.18A조 자유 연습

특별규정의 경우를 제외하고 경기의 시간표는 각 카테고리들을 위한 자유 연습을 제공하여야 한다.

자유 연습은 챔피언십에 등록된 선수와 와일드카드 선수로 한정된다.

만약 선수의 수가 102명 미만이면 짝수와 홀수의 2개조로 나뉜다. 102대를 넘었을 경우 가능한 동일한 대수로 3개조로 나뉜다. 트랜스 폰더의 사용은 의무 사항이다.

제3.18B조 예선 연습

기술 검사를 통과한 선수는 최소한 한 명의 심사위원 참석 하에 추첨으로 지정된 가능한 한 동일한 연습 횟수로 나뉜다. 각 경기마다 1회 8분 주행이 제공된다.

각 회는 36명의 선수를 포함한다. 주행 동안 선수는 자신이 선택한 시간에 스타트한다. 스타트 지역 출구에 지정된 스타트 라인을 통과한 선수는 스타트한 것으로 간주되며 랩 타임 상황과 관계없이 계산된다.

완성된 모든 랩은 계산된다. 주행 동안 완성한 가장 빠른 랩이 베스트 랩으로 결정된다. 동 순위에서는 각 선수의 2번째 베스트 타임으로 결정되고 계속 동률일 경우 다음 것으로 정한다. 예선 연습의 최종 순위는 아래에 따라 작성된다.

1. 1개조로 주행 시 : 각 선수가 달성한 가장 빠른 시간 순으로 그리드가 작성된다.

2. 2개조로 주행 시 : 각 조의 1위 베스트랩을 비교하여 1위 기록이 느린 쪽을 ‘느린 조’, 빠른 쪽을 ‘빠른 조’라 칭한다.

(1) 느린 조의 1위 기록이 빠른 조의 1위 기록의 101%를 넘지 않았을 경우 : 순위는 각 선수가 달성한 가장 빠른 시간 순으로 지정된다.

(2) 느린 조의 1위 기록이 빠른 조의 1위 기록의 101%를 넘었을 경우 : 1번 위치는 빠른 조 1위, 2번 위치는 느린 조 1위, 3번 위치는 빠른 조 2위, 4번 위치는 느린 조 2위, 5번 위치는 빠른 조 3위 순으로 배치하며 이후 같은 방식으로 배치한다.

3. 3개조로 주행 시 : 각 조의 1위 베스트 랩을 비교하여 1위 기록이 가장 느린 쪽을 느린 조, 순차적으로 중간 조, 가장 빠른 쪽을 빠른 조라 칭한다.

(1) 느린 조의 1위 기록이 빠른 조의 1위 기록의 101%를 넘지 않았을 경우 : 순위는 각 선수가 달성한 가장 빠른 시간 순으로 결정된다.

(2) 느린 조의 1위 기록이 빠른 조의 1위 기록의 101%를 넘었을 경우 : 1번 위치는 빠른 조 1위, 2번 위치는 중간 조 1위, 3번 위치는 느린 조 1위, 4번 위치는 빠른 조 2위, 5번 위치는 중간 조 2위 순으로 배치하며 이후 같은 방식으로 배치한다.

4. 더 많은 조로 되었을 경우 동일한 방식에 따라 배치한다. 기록된 시간이 없는 선수의 경우 그리드의 맨 끝에서 스타트한다.

여러 명이 이런 상황일 경우 스타트 위치는 추첨으로 결정된다.

선수가 수리 지역이나 서비스 파크에서 멈췄을 경우 끝난다.

선수는 재스타트 할 수 없다. 슈퍼 카트 카테고리의 경우 특별규정을 참조한다.

제3.18C조 예선 히트

경우 A : 참가자 34명 이하

- 최소 2번의 예선 히트가 모든 선수에게 적용된다. 각 히트의 스타트 그리드는 예선 연습의 결과를 기초로 지정된다.

경우 B : 참가자 35명 ~ 70명 이하

- 예선 연습이 끝났을 때 선수는 예선 히트를 위한 그룹으로 나뉜다. 각 그룹

당 선수의 수는 최대 18명이다. 각 그룹은 다른 모든 그룹과 경쟁한다.

1. 예를 들어 선수가 4그룹으로 나뉘었을 경우 예선 연습 1위 선수는 그룹 A, 2위는 그룹 B, 3위는 그룹 C, 4위는 그룹 D, 5위는 그룹 A, 6위는 그룹 B, 7위는 그룹 C, 8위는 그룹 D로 배정하며 나머지도 동일한 방식으로 한다.
2. 상기에 언급된 4개의 각 그룹은 다른 그룹과 경쟁한다. 예 : A vs B, A vs C, A vs D, B vs C, B vs D, C vs D 이렇게 총 6번 히트. 각 예선 히트는 선수의 나이 구분(주니어/시니어)에 따라 10 내지 15km에 가까운 거리를 달린다.
3. 예선 히트를 위해 다음과 같은 포인트가 부여된다. 1등 0포인트, 2등 2포인트, 3등 3포인트 식으로 순위 당 1포인트씩 증가하는 방식에 따른다.
4. 예선 히트를 스타트하지 못한 선수는 그룹 A와 B의 참석자수 더하기 1을 한 것과 같은 포인트를 받는다.
5. 선수가 흑색기를 받거나 실격되면 그룹 A와 B의 참석자 수 더하기 2를 한 것과 같은 포인트를 받는다.

“예선 히트가 끝나면 중간 순위가 나오게 된다. 2명 이상의 동점 드라이버가 나올 경우 예선 연습의 순위에 따른다. 상위 28명의 드라이버가 최종 단계에 진출할 수 있다. 진출하지 못 한 드라이버들 중 상위 34명의 드라이버는 2차 히트에 참여할 수 있다.”

경우 C : 참가자 75명 이상

- 예선 연습이 끝났을 때 선수는 예선 히트를 위한 그룹으로 나뉜다. 각 그룹 당 선수의 수는 최대 18명이다. 각 그룹은 다른 모든 그룹과 경쟁한다.
1. 예를 들어 선수가 4그룹으로 나뉘었을 경우 예선 연습 1위 선수는 그룹 A, 2위는 그룹 B, 3위는 그룹 C, 4위는 그룹 D, 5위는 그룹 A, 6위는 그룹 B, 7위는 그룹 C, 8위는 그룹 D로 배정하며 나머지도 동일한 방식으로 한다.
 2. 상기에 언급된 4개의 각 그룹은 다른 그룹과 경쟁한다. 예 : A vs B, A vs C, A vs D, B vs C, B vs D, C vs D 이렇게 총 6번 히트.
각 예선 히트는 선수의 나이구분(주니어/시니어)에 따라 10 내지 15km에 가까운 거리를 달린다.
 3. 예선 히트를 위해 다음과 같은 포인트가 부여된다. 1등 0포인트, 2등 2포인

트, 3등 3포인트 식으로 순위 당 1포인트씩 증가하는 방식에 따른다.

4. 예선 히트를 스타트하지 못한 선수는 그룹 A와 B의 참석자수 더하기 1을 한 것과 같은 포인트를 받는다.
5. 선수가 흑색기를 받거나 실격되면 그룹 A와 B의 참석자 수 더하기 2를 한 것과 같은 포인트를 받는다.
6. 예선 히트가 끝났을 때 상위 68위까지 차지한 선수가 최종 단계에 진출한다. 두 명 혹은 그 이상의 선수가 동일 순위일 경우 예선 연습의 순위에 따라 배정한다.

제3.18D조 2차 히트

본 규정 3.18C조항의 B(참가자 37명~74명) 경우에만 2차 히트를 갖는다. 오직 순위에 들지 못한 선수 중 상위 34명은 나이에 따라 대략 10km 또는 15km (주니어/시니어)의 2차 예선에 참석 할 수 있다. 스타트 위치는 예선 히트에서 얻은 총 포인트에 따라 결정된다.

상위 6명만이 최종단계에 진출한다. 2차 히트에서 이유에 관계없이 레이스 리더에 의해 추월 당할 뻔 하거나 추월된 선수는 자신의 번호와 함께 레드X기(청색바탕)를 받는다.

이 선수는 강제적으로 파크 페미로 들어가야 하고 실제로 완성된 랩의 수에 따라 순위가 정해진다.

제3.18E조 최종 단계

경우 A(해당 챔피언십 규정에 따라)

참가자가 74명 이하일 경우, 준결승 1회, 결승 1회를 갖는다.

* 준결승 (나이에 따라 15km 또는 25km) : 예선 히트에서 얻은 포인트의 수에 따라 스타트 위치가 정해진다. 2차 예선에서 자격을 얻은 6명의 선수는 2차 예선의 피니시 순서를 고려하여 최후미에 위치한다.

* 결승 (나이에 따라 20km 또는 25km) : 준결승에서 순위에 따라 스타트 위치가 정해진다. 준결승에서 스타트하지 못했거나 실격된 선수는 결승에 참가할 수 없다.

준결승과 결승에서 이유에 관계없이 레이스 리더에 의해 추월 당할 뿐 하거나 추월된 선수는 자신의 번호와 함께 레드X기(청색바탕)를 받는다. 이 선수는 강제적으로 파크 퍼미로 들어가야 하고 실제로 완성된 랩의 수에 따라 순위가 정해진다.

경우 B(해당 챔피언십 규정에 따라)

참가자가 75명 이상일 경우, 준결승 2회(준결승 1, 2), 결승 1회를 갖는다. 예선 히트에서 상위 68명만 2차 히트 없이 준결승 1, 2에 참가할 수 있다. (각 준결승 별 나이에 따라 15km 또는 20km) 참가 자격을 얻은 선수 중 1위 선수는 준결승 1, 2위 선수는 준결승 2, 3위 선수는 준결승 1, 5위 선수는 준결승 2, 5위 선수는 준결승 1, 6위 선수는 준결승 2로 배정하며 나머지도 동일한 방식으로 한다.

* 준결승 (나이에 따라 15km 또는 25km) : 예선 히트에서 얻은 포인트의 수에 따라 스타트 위치가 정해진다.

준결승 1의 상위 17위 선수들과 준결승 2의 상위 17위 선수들은 결승(나이에 따라 25km~30km)에 진출할 수 있다.

준결승에서 가장 빠른 기록을 가진 선수에게 결승에서 폴 포지션이 주어진다.

* 총 34명의 선수들이 결승(나이에 따라 25km~30km)에 참가한다. 준결승 결과에 따라 스타트 위치가 정해진다. 준결승에서 스타트하지 못했거나 실격된 선수는 결승에 참가할 수 없다.

준결승과 결승에서 이유에 관계없이 레이스 리더에 의해 추월 당할 뿐 하거나 추월된 선수는 자신의 번호와 함께 레드X기(청색바탕)를 받는다. 이 선수는 강제적으로 파크 퍼미로 들어가야 하고 실제로 완성된 랩의 수에 따라 순위가 정해진다.

제3.19조 순위

경우 A : 단독 경기로 치뤄진 CIK-FIA 챔피언십의 순위는 결승 순위이다.

CIK-FIA 챔피언십 타이틀은 결승에서 승리한 선수에게 수여된다.

본 규정 2.2.21에 의거하여 결승 경기가 중지되고 재스타트가 불가능하며 완성된 거리가 예정된 거리의 75% 미만인 경우 CIK-FIA 챔피언십 타이틀은 수여되지 않는다.

경우 B : CIK-FIA 챔피언십의 순위는 결과의 80%를 반올림하여 다음과 같이 정해진다.

예) - 경기 3회 미만 경우, 모든 경기는 인정된다.

- 경기 3회~7회 경우, 중간 순위(예선 히트 결과)와 결승에서의 가장 낮은 결과가 감면된다.
- 경기 8회~12회 경우, 중간 순위(예선 히트 결과)와 결승에서의 가장 낮은 두 결과가 감면된다.

실적에 기인하여 결과가 없는 경우는 감면하지 않는다.

CIK-FIA 챔피언십은 가장 많은 포인트를 기록한 선수에게 수여된다.

각 경기 중간 순위(예선 히트 결과)에서 상위 10명의 선수에게 다음과 같이 포인트가 부여된다 : 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1.

각 경기 결승에서 상위 15명의 선수에게 다음과 같이 포인트가 부여된다 : 25, 20, 16, 13, 11, 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1.

본 규정 2.2.21에 의거하여 중지되고 재스타트가 불가능하며 완성된 거리가 2랩 미만인 경우, 포인트가 부여되지 않는다. 완성된 거리가 2랩 이상이나 이 거리가 예정된 거리의 75% 미만인 경우 예정된 포인트의 절반을 수여한다. 완성된 거리가 예정된 거리의 75% 이상인 경우 모든 포인트가 수여된다.

제3.20조 무승부

2명 이상의 선수가 동일한 포인트로 시즌을 마쳤을 경우 시리즈 경기로 개최된 CIK-FIA 챔피언십의 우승자는 다음과 같다.

- 3.20.1** 결승전 또는 레이스 1과 레이스 2에서(이벤트의 형식에 따라) 1위 횡수가 가장 많은 선수
- 3.20.2** 1위 횡수가 같을 경우에는 결승전 또는 레이스 1과 레이스 2에서(이벤트의 형식에 따라) 2위 횡수가 가장 많은 선수
- 3.20.3** 2위 횡수가 같을 경우에는 결승전 또는 레이스 1과 레이스 2에서(이벤트의 형식에 따라) 3위 횡수가 가장 많은 선수, 그리고 승자가 결정될 때 까지 이와 같은 과정을 계속한다.

- 3.20.4 그림에도 동률이 있을 경우에는 예비 결승에서 1위 횡수가 가장 많은 선수
- 3.20.5 예비 결승의 1위 횡수가 같을 경우에는 예비 결승에서 2위 횡수가 가장 많은 선수, 그리고 승자가 나올 때까지 이와 같은 과정을 계속한다.
- 3.20.6 그림에도 동률이 있을 경우에는 결승 또는 마지막 레이스에서 상위 순위를 차지한 선수로 결정한다.

제3.21조 2개 카테고리의 동시 경기

CIK-FIA 챔피언십의 구성에서 서로 다른 그룹의 2개 카테고리의 동시 경기는 선수의 최소인원이 참가하지 못했을 경우(각 카테고리당 15대)에 허용될 수 있다.

동시 경기의 최소 선수 수는 15명이다. 예선 히트와 결승을 위해 유효한 규정을 고려하여 가장 출력이 강한 카테고리는 스타트 그리드의 맨 앞에서 스타트한다. 결승의 종료 시에 순위가 분류된다. 주니어와 시니어 카테고리는 동시 경기를 할 수 없다.

제3.22조 광고

경기 주최자는 오직 CIK-FIA의 직접적 동의 하에 참가 번호 배경에 위치되는 광고를 지정할 수 있다. 이러한 참가 번호 배경 광고는 번호 위 또는 아래로 20cm폭과 5cm의 높이를 넘을 수 없다.

서킷의 둘레에 노출된 모든 광고 방식은(배너나 패널 등) 안전상 이유로 CIK-FIA의 사전 승인을 얻어야 한다. 트랙의 가장자리 한계선과 그리드 표시 이외의 서킷표면에 페인트는 안전상 이유로 금지된다.

제3.23조 일반 운영 규정과 특별규정의 적용과 해석

본 규정의 해석과 관계된 논쟁은 오직 경기 주최자의 ASN이 국제스포츠규정에 따라 공소권 침해 없이 결정할 권한이 있다.

제3.24조 항의와 공소

항의 권리는 오직 엔트란트에게만 있다. 엔트란트는 서면으로 경기위원장이나

대리인에게 예선 연습과 예선 히트(2차 예선을 포함)의 결과가 공시된 후 10분 안에 그리고 최종 결승 순위의 공시가 된 후 30분 안에 제출되어야 한다.

항의와 공소를 신청할 경우 CIK-FIA에 850유로의 보증금을 동반하여야 한다. 보증금은 조직하는 ASN의 화폐나 스위스 프랑, 미국 달러, 유로 지불이 가능하다.

경기위원장이나 그의 대리인이 부재 시 경기 심사위원회나 심사위원 중 한 명에게 제출하여야 한다.

경기위원장이나 그의 대리인이 부재 시 경기 심사위원회나 심사위원에게 제출하여야 한다. 국제스포츠규정12.2에 따라 예선 히트에서 규정 위반에 의해 심사위원회에서 부과한 패널티는 공소 할 수 없다. 보증금은 항의가 정당하다고 판정되면 돌려준다.

국제카트스포츠규정 International Sporting Code 13에 따라 심사위원회의 판정에 대하여 공소할 수 있다. CIK-FIA 카트 월드 챔피언십에 대해서는 항소 보증금은 6,000 유로다.

제3.25조 벌금

경기의 오퍼셜의 지시를 고려하지 않은 엔트란트, 선수, 보조자나 경기 주최자는 벌금이 부과될 수 있다. 벌금은 경기 심사위원회의 결정에 따라 CIK-FIA에 의해 부과될 수 있다. 모든 벌금은 부과된 후 96시간 안에 CIK-FIA에 지불되어야 한다. 벌금이 700유로 이하일 경우 즉시 신용카드로 납부 되어야 한다.

제3.26조 패널티

여러 경기로 개최되거나 선택되어 진행된 한 개의 경기로 존재하는 CIK-FIA 챔피언십에서 경기 심사위원회는 동일한 챔피언십의 이전 경기 동안에 선수에게 부여된 패널티를 계산에 포함시킬 수 있다.

경기 후 당일 날 각 경기의 심사위원장은 심사위원회에서 부과한 패널티 목록을 CIK-FIA 사무국에 제출한다. CIK-FIA 사무국은 다음 경기 심사위원장의 고려사항으로 이 목록을 전달한다.

제3.27조 의전 규정

- 3.27.1 특별규칙, 경기 프로그램, 공식 순위표, 포스터의 커버 페이지에는 CIK-FIA 로고, ASN의 로고와 경기 주최자의 로고와 함께 CIK-FIA 챔피언십(컵이나 트로피)의 제목이 두드러진 위치에 있다.
- 3.27.2 프로그램과 결과의 리스트에는 성, 퍼스트 네임과 선수의 국적, 엔트란트의 이름과 국적, 사용된 장비(새시, 엔진, 타이어)의 메이커와 레이싱 번호가 언급되어야 한다.
- 3.27.3 가능한 최종 단계 전에 시상식을 준비한다(선수 시상 등).
- 3.27.4 우승자 발표를 위한 시상식은 신중하게 준비되어야 하고 아래와 같은 장비가 제공되어야 한다.
 - 3.27.4.a CIK-FIA, ASN, 경기 주최자의 로고가 있는 넓은 포디엄(국제카트스포츠규정 Circuit Regulation Parr 1. 12참조)
 - 3.27.4.b 3위와 2위 선수와 우승자 선수는 포디엄에 오른다.
 - 3.27.4.c 우승자 국가가 연주되고 상위 3명의 선수의 국가가 걸린다(선수의 국적은 선수의 시민 국적이 효력을 발휘하는 세계 챔피언십(월드챔피언십)을 제외하고 선수 라이선스를 발행한 ASN의 국적이다).
 - 3.27.4.d 최소한 하나의 트로피가 선수에게 수여된다.

제3.28조 FIA 필름과 영화 권리

CIK-FIA 챔피언십에 포함되는 모든 경기의 증계는 FIA 일반 규정 제27조항에 따라 공정하고 정당해야 한다.

제3.29조 차량 탑재 카메라가 있는 레이스 컨트롤 시스템 (관련 챔피언십 규정에 따라)

CIK-FIA는 레이스 모든 카트(슈퍼카트 제외)에 차량 탑재 카메라를 장비한 컨트롤 시스템을 시행한다. 각 카메라와 스마트 카드는 CIK-FIA의 소유며, 파크 퍼미에서 지급된다.

카메라 부착품(방수 덮개와 지지물)은 경기 참가자의 소유다. 서포트 키트를 카

트에 올바르게 장착하는 것은 경기 참가자의 책임이지만 선수와 미캐닉이 카메라를 직접 조작하는 것은 엄격하게 금지되며 제외 처분을 받을 수도 있다.

제3.30조 컨트롤 시스템

엔진 속도 컨트롤 시스템을 어떤 식으로든 분실하거나, 손상시키거나, 열어보려고 시도하면 적어도 600 유로의 벌금 처분을 받는다.

클러치 컨트롤 시스템 또는 차량 탑재 카메라의 분실 또는 고의가 아닌 손상은 200유로를 청구한다. 열어보거나 고의로 손상시켰다면 적어도 600 유로의 벌금 처분을 받는다.

제3.31조 상의 기금

CIK-FIA 챔피언십, 컵, 트로피에 출전하는 선수가 1명 이상일 경우 ASN은 CIK-FIA 챔피언십에 수여되는 공동 상금 펀드에 기여금(252유로)을 CIK-FIA에 지불하여야 한다.

제4조 규정의 적용과 시행

제4.1조 규정의 국내적 적용

ASN은 본 규정에 준하여 국내 카트 레이스의 일반 운영 규정으로 적용하며 대회 주최자는 본 규정을 참고하여 본 규정을 전반적으로 위반하지 않는 범위내에서 대회 특별 운영 규정을 발표, 적용할 수 있다.

제4.2조 규정의 시행

본 규정은 2018년 1월 1일부터 시행한다.

제1조 상설과 임시(아웃도어 또는 E/인도어) 카트 서킷의 공인 절차

본 공인 절차는 국제스포츠캐린더에 등록하고자 하는 경기의 구성이나 CIK-FIA 챔피언십, 컵, 트로피 경기의 구성과 관련된 모든 서킷에 적용한다. 국내경기의 구성을 위한 서킷은 국내규정에 따라 ASN에 책임 하에 검수 및 승인되어야 한다.

제1.1조 목적

CIK-FIA에서 작성한 본 조항들은 해당 코스에서 개최되는 경기의 CIK-FIA 국제스포츠캐린더 등록 여부를 결정할 때 CIK-FIA 카트 코스 검수위원이 참조해야 할 사항이다. 더불어 코스 설계자의 당면 지침으로 사용된다. CIK-FIA 검수위원에 의한 코스의 상세한 요건들은 CIK-FIA의 서킷 설계 검토와 안전 디지털 시뮬레이션의 결과와 각각의 개별적인 상황에 대한 규정의 적합성에 기초한다.

제1.2조 용어의 정의

- 1.2.1 **서킷** : 상설 또는 비상설로 시작과 끝이 동일하고 카트 레이스를 위하여 특별하게 건설되었거나 카트 레이스에 적합한 폐쇄된 코스를 말한다.
- 1.2.2 **검수** : 본 규정에 따라 권고사항을 수립, 그 권고에 근거해서 행하여진 작업을 확인 또는 승인, 혹은 국제경기의 안전한 운영을 위해 요구된 모든 안전 조건 및 시설 감독 등을 목적으로 CIK-FIA의 파견 검수위원에 의한 시찰을 말한다.
- 1.2.3 **서킷 라이선스** : CIK-FIA 국제스포츠캐린더의 등록을 위해 이 서킷은 CIK-FIA에 의한 검수를 받았음을 증명하고, 해당 서킷의 사용 조건 및 허용되는 카트와 경기의 종류에 대해서 명시한 증명서를 말한다.

제1.3조 검수 절차

- 1.3.1 국제경기를 개최하고자 하는 신규 서킷의 설계자는 CIK-FIA에 프로젝트를 의뢰하고 승인받기 위해 도면과 세부 사항 서류를 ASN에 제출한다(필요 서류는 CIK-FIA 서킷 규정 부칙 참조). 서류들은 ANS를 통하여 CIK-FIA로 보낸다.
- 1.3.2 예약금(서류비용)은 상담을 위해 CIK-FIA에 제공된 각각의 신규 서킷 프로젝트 서류와 함께 보내야 한다.

신규 서킷 또는 호몰로게이션과 관련하여 모든 프로젝트 연구를 위한 사전 조연과 분석, 시뮬레이션을 위하여 '프로젝트 연구 비용'은 한 번 부과되고 환불되지 않으며 서킷 코스와 관련하여 변경에 대한 분석을 CIK-FIA에 요청할 때마다 매번 금액이 발생된다.

비용은 도면 연구 전에 지불되어야 하고, 연구 항목은 아래와 같다.

- 1.3.2.a 라이선스 등급의 적합성을 평가할 목적으로 분석되는 서킷.
- 1.3.2.b 코스에 만들어진 변형 분석(CIK-FIA에서 요구된 것이 아닌) 신청과 프로젝트 연구 비용(안전 디지털 시뮬레이션)을 위해 서킷 소유자는 ASN을 거쳐 CIK-FIA와 연락을 해야 한다.
- 1.3.3 개별적 특성에 관련된 각각의 상황을 검토 후에 CIK-FIA는 필요한 변경을 권고할 수 있고 변경 실행의 각 단계에 대하여 ASN에 의한 보고를 받는다.
- 1.3.4 현장 검수는 최소한 한 번의 사전 검수와 한 번의 최종 검수로 CIK-FIA에서 임명된 검수위원에 의해 실행된다. 상설 서킷을 위한 최종 검수는 그 장소에서 열리게 되는 첫 국제경기가 열리기 60일 전까지(월드챔피언십 대회는 90일 전까지)에 이루어지며 트랙 표면, 상설 구조물과 안전시설과 관련된 모든 작업의 최종 검수가 본 규정에 정의된 조항과 CIK-FIA에 서류가 제공되었으면 CIK-FIA가 작성한 권고에 따라 완료되어야 한다.

임시 서킷을 위한 최종 검수의 날짜와 시간은 CIK-FIA에서 각각 개별적인 상황에 따라 결정한다. 그러나, 최종 검수는 첫 국제경기가 개최 예정된 날로부터 늦어도 24시간 전까지에 이행 되어야 한다.

E/인도어 서킷을 위한 최종 검수는 처음 예정된 국제경기의 첫 날로부터 늦어도 30일 전까지에 이행되어야 한다.

- 1.3.5 위 1.3.4의 절차는 대규모 변경을 하는 서킷을 위해서도 필수적이다. 실행에 앞서 CIK-FIA의 승인을 위해 제공되지 않은 레이아웃이나 안전시설의 변형은 라이선스를 무효화 하고 그 시점부터 국제경기에 자격이 없는 서킷이 된다.

제1.4조 검수

- 1.4.1 다음 사항에 있어서 검수는 의무이다.

- 1.4.1.a CIK-FIA 서킷 라이선스의 승인.

- 1.4.1.b 예비 검수의 형식 하에 국제경기를 개최 할 예정의 신규 서킷.
- 1.4.1.c 주요 국제경기 전과 CIK-FIA 챔피언십 경기를 개최 할 예정의 임시 서킷.
- 1.4.1.d 국제경기에 사용할 예정의 레이아웃이나 안전시설을 변경한 서킷.
- 1.4.1.e 당해 연도에 CIK-FIA 월드 챔피언십 경기를 위해 사용되는 서킷(늦어도 12개월 전에 사전 검수가 이행되어야 한다).
- 1.4.2 검수는 CIK-FIA에 의해 다른 이유에서도 결정될 수 있고, CIK-FIA의 제의나 ASN의 서킷 대표자의 요구로 이루어질 수 있다.

1.4.3 CIK-FIA 검수의 절차

- 1.4.3.a 검수위원은 CIK-FIA에서 승인된 검수위원들의 명단에서 CIK-FIA 사무국에 의해 지명된다.
- 1.4.3.b 검수위원은 서킷에 ASN의 대표자를 동반하여야 한다. ASN의 동의 없이 검수는 이루어지지 못한다.
- 1.4.3.c 검수에 앞서 지명된 검수위원은 서킷 서류 및 작업 계획안을 검토해야 한다. 이를 위해 방위 표시, 진행방향, 건물, 설비, 진입로, 트랙과 런-오프 레인, 스타트 그리드와 앰블런스, 메디컬 센터, 소방차와 마샬 포스트의 위치, 최소 4m 폭의 공간이 있는 출입로가 있는, 건축 설계사에 의해 그려진 1:500 축적의 패독 도면을 ASN을 통하여 CIK-FIA에 제공하여야만 한다.

최종 패독 도면은 CIK-FIA에 의해서 작성된다. 검수는 지명된 검수위원이 사진을 포함한 실행된 모든 작업과 전체 서킷 도면을 조사할 수 없다면 이행되지 않는다. 그렇지 않다면 새로운 서류를 제출하여야 한다. 기존 서킷의 경우 이 서류에는 표준 CIK-FIA 질의서(CIK-FIA 서킷 규정 부칙 9)와 관련된 모든 서류를 포함되어야 한다. 이러한 조건이 충족되지 않을 시 페널티와 함께 검수 취소가 따르고 새로운 서류를 제출하여야 한다.”

- 1.4.4 미디어 관계자들은 검수하는 동안 트랙에 들어오는 것은 허용되지 않으며 ASN과 서킷 대표자는 검수와 관계없는 사람들에 의해 검수위원들의 업무 수행이 방해 받지 않도록 책임을 져야 한다. 검수하는 동안 불가피하게 코스를 사용할 경우를 제외하고 어떠한 차량도 코스 안에 있을 수 없다.”

1.4.5 CIK-FIA 검수 비용

검수와 관련한 모든 지출 비용은 ASN에 청구되며 검수위원의 경비, 식비, 숙박비는 물론 서킷 검수 비용을 포함하여 ASN은 서킷 소유자에게 청구한다.

1.4.6 CIK-FIA 검수 보고서

검수 후 15일 이내에 검수위원은 CIK-FIA에 이루어진 대책과 관련한 모든 권고 사항이나 개선점과 작업 완료 시점이 포함된 보고서의 사본을 CIK-FIA에 제출한다. CIK-FIA 회의 후 15일 이내에 CIK-FIA 사무국에서 ASN에 전달된 보고서만이 유효하다.

제1.5조 검수 결과

1.5.1 공식 검수 보고서가 공식적으로 CIK-FIA 사무국에서 ASN에 보내진 때 ASN은 최대한 3주 내로 보고서에 대한 의견을 CIK-FIA에 발송한다. 의견이 없을 시에는 보고서와 작업의 스케줄은 최종적인 것으로 모든 부분의 개선 작업을 받아들인 것으로 한다. 그러나 만약 3주 후에도 검수위원과 ASN 사이에 보고서의 일정 부분에 관련하여 이견이 있을 경우 CIK-FIA 위원장이 CIK-FIA 다음 회의에서 서류를 재검토한다.

1.5.2 검수위원에 의해 제시된 스케줄에 따라 요구된 작업이 완벽하게 이루어지지 않으면 국제경기의 조직이 금지될 수 있다. CIK-FIA는 서킷에서 국제경기를 허가하는 권한이 있고, 만약 CIK-FIA 결정에 따르지 않을 시 금지할 권한이 있다. 한 개 레이아웃 이상의 복합 서킷일 경우 승인은 오직 검수 받은 형태에 대하여만 유효하다.

서킷은 CIK-FIA가 보유한 도면에 나와 있는 것 및 CIK-FIA의 검수위원이 동의한 것과 동일한 형태로 아래 모든 동일한 시설이 있을 때 FIA 국제스포츠캘린더에 포함된 경기의 개최를 승인 받으며 라이선스 발급일로부터 최대 3년 동안 유효하다.

제1.6조 서킷 라이선스

서킷 라이선스는 카트 경기에 요구되는 안전수준이 충족되었음을 의미한다. 검수자가 발행한 “기반시설 관련 양식”은 이 서킷 라이선스와 함께 받게 된다. 이 양식은 트랙의 길이와 폭, 패독과 서비스 파크, 사용 가능한 공간 및 기타 세

부사항에 대해 묘사되어 있어야 한다.

1.6.1 짧은 서킷

엔진 동력과 관련된 안전상의 이유로 각 라이선스는 특정 카테고리 차량의 출전을 제한할 수 있다.

서킷 라이선스 승인은 라이선스에 포함된 카테고리 하에서 CIK-FIA 국제스포츠캘린더에 대회의 등록이 사전 필수사항이나 CIK-FIA 챔피언십의 명칭으로 캘린더에 경기를 등록시키기 위한 충분조건은 아니다.

1.6.2 긴 서킷

1.6.2.a FIA 국제스포츠규정 부칙 O의 제6조에 따른 임시 서킷을 제외한 FIA 국제 등급 1, 2, 3 또는 4의 호몰로게이션을 받은 서킷은 KZ, KZ2 그리고 슈퍼 카트 카테고리를 위한 국제 카트 경기에 적합한 긴 서킷으로 승인된다.

1.6.2.b 수용능력(트랙 상에 카트 차량 허용 대수) : 서킷의 길이에 따라 카트 1대당 50m 씩 최대 60대.

제1.7조 서킷 디자인

이 항에서 서술된 것은 향후 서킷 등록을 고려하여 CIK-FIA에 의뢰하기 위해 서킷 도면의 기본 개념을 보조하고자 하는 의도이다(제3조 1항 참조). 관련 법이 있는 모든 나라에서는 코스에 대한 책임은 공공 기관의 규정에 따라야 하고 해당 기관의 공식 승인을 얻어야 한다. 서비스 파크, 패독 안, 스타트 그리드, 트랙 위에서는 금연 사인이 있어야 한다.

1.7.1 도면

도면 내에서 코스의 형태는 비록 CIK-FIA가 적절히 경기의 이익과 실제적인 필요로 변경을 권고할 수 있지만 제한을 조건으로 하는 것은 아니다. 호몰로게이션 신청은 트랙과 구조물을 묘사한 디지털 도면도 제출되어야 한다. (만약 가능하다면 오토캐드(Autocad) 형식의 .dwg 또는 .dxf 확장자)

신규 호몰로게이션과 호몰로게이션 갱신이 신청된 모든 서킷을 위해 CIK-FIA는 레이싱 라인의 디지털 시뮬레이션을 만든다. 이 시뮬레이션은 안전 배리어와 런오프 지역, 트랙 가장자리와 연석, 피트레인 출입구 설치를 위한 가이드라

인이 된다. E/인도어 서킷의 트랙에서 허용되는 카트의 수는 서킷의 길이에 따라 계산된다(부칙 14 참조).

1.7.2 제원 (부칙 14 참조)

1.7.2.a 상설 또는 비상설 서킷의 길이

CIK-FIA 챔피언십, 트로피, 컵 : 최소 800m 이상

비 기어박스 클래스 : 최대 1,700m

기어박스 클래스 : 최대 2,500m.

1.7.2.b 상설 또는 비상설 서킷의 폭

최소 : 7m

최대 : 12m

1.7.2.c 서킷의 기울기

종경사 : 최대 5%

횡경사 : 최대 10%

1.7.2.d 상설 또는 임시 서킷의 스타트, 피니시 직선 라인

최소 100m 이상

1.7.2.e 터널

트랙의 폭 + 1.8m 트랙의 양사이드 런-오프 지역(방호체 포함). 최소 높이 2.5m.

1.7.2.f 다리

트랙의 폭 + 1.5m 트랙의 양사이드 런-오프 지역(목재 타입 방호체).

1.7.2.g 표면

트랙의 길이 전체에 아스팔트로 포장.

1.7.2.h 조명 장치

야간에 최소 200 룩스의 절대 조명도는 필수이고, 서비스 파크는 최소 150 룩스여야 한다.

1.7.2.i 감속 레인과 출구 레인

트랙과 관련되어 감속과 출구 레인의 교차점은 트랙상 카트 주행라인과 정비 지역에 들어가거나 나가는 카트의 주행라인 사이를 교차하지 않은 길에 위치하여야 한다. 스타트가 허용되는 카트의 수는 부칙 14를 참조한다.

트랙의 피트 출구 레인과 감속 레인의 각도는 30도를 초과할 수 없다.

트랙 아스팔트 왼쪽과 오른쪽 가장자리의 흰색 또는 노란색 라인을 경계로 자국에서 지정한 도로 표준에 따라 최대 넓이 120 mm 이내로 하여야 한다.

1.7.3 패독

트랙 옆에 경기 참가자와 드라이버를 위한 확보된 주차장이 있어야 한다. 이 주차장은 명확한 별개의 입구와 출구에 의해 연결되어 있어야 한다. 패독은 최소 2m 높이의 펜스로 완벽하게 둘러쳐져야 한다. 4m 폭의 소로는 의무사항이다.

패독 노면과 개수는 라이선스에 표기된다. 패독은 8개 공간 당 1개의 전원 콘센트가 있어야 한다(380V 20A 또는 지역사용 V/A). 패독의 크기는 서킷 라이선스의 추가 된 양식에 기재된다. 패독은 반드시 한 곳이어야 한다. 안전상의 이유로 모든 CIK-FIA 대회와 패독은 야간에는 폐쇄 및 방범되어야 한다.

1.7.4 서비스 파크와 파크 퍼미

서비스 파크와 파크 퍼미의 크기는 서킷 라이선스의 추가 된 양식에 기재된다. 서비스 파크와 파크 퍼미는 서킷 라이선스를 위해 필수적인 것은 아니지만 CIK/FIA 챔피언십, 컵, 트로피 대회 개최를 위해서는 필수다.

이 경우에 서비스 파크와 파크 퍼미는 최소한 CIK-FIA에 의해 설계된 도면과 동등한 평면도를 따라 디자인해야 한다(CIK-FIA 서킷 규정 부칙 8의 도면상 수치, 면적 그리고 시설). 카트의 속도를 줄이기 위한 목적인 감속 레인의 입구에 시के인이 있어야 한다. 감속 레인의 폭은 3m와 4m 사이여야 한다.

서비스 파크와 파크 퍼미는 특별히 아래 공간을 포함해야 한다.

- 1.7.4.a 기술 장비 저장을 위한 밀폐되고 방수된 공간.
- 1.7.4.b 기술 검사(해체)를 위한 독립적으로 보호된 포스트.
- 1.7.4.c 튼튼한 구조물이어야 하며, 폐쇄 및 봉인을 할 수 있는 두 개의 방이 있어야 한다.
- 1.7.4.d 기술 검사를 위한 보호된 공간(100㎡).

1.7.4.e 무게 측정을 위한 보호된 포스트. 램프나 지면 위에 표시로 무게 측정소 진출 입을 용이하게 한다. 무게 측정 장치는 전자적 장치로 경기 시작 전에 공식적으로 승인 받은 것이어야 한다. 경기 주최자는 공식적으로 인증된 100kg 무게 측정 장치를 가지고 있어야 한다. 이 무게 측정기는 경기 전이나 경기 동안 무게를 측정하는데 사용된다.

1.7.4.f **파크 퍼미**

1.7.4.g 여러 개의 소화기가 배치된 소방 서비스 지역
서비스 파크의 범위를 정하기 위해서 임시 펜스를 쓴다면, 그 경계는 서킷을 시찰하는 시점에 지면에 표시되어 있어야 한다.

1.7.5 **트랙 가장자리, 버지와 런-오프 지역**

트랙은 전체에 걸쳐 양 측면에 평평한 표면을 가진 (최소 폭이 1.80m인) 촘촘한 버지에 인접해 있어야 한다. 이런 버지는 잔해물이나 자갈이 없어야 하고 보통 잔디로 최소 1m 폭이 넘게 덮여 있어야 한다. 트랙과 버지 사이에 경사가 없어야 하고, 트랙의 횡단하는 측면은 연장되어야 한다. 비탈의 경사도는 완만하게 진행해야 한다.

런 오프 지역은 제1방호선과 트랙 버지 사이의 지면 부분을 의미한다. 다른 방식으로 명시되지 않고 안정성이 결여되었다 하더라도 버지와 같은 기본적인 특성을 가지고 있어야 한다.

런오프 지역은 버지에 오목한 경사 없이 완만하게 기울어져 있어야 한다. 만약 비탈이 있다면 트랙부터 런-오프 지역으로 완만하게 변하여야 하고 10%를 초과할 수 없다.

위의 사항은 자갈판에서도 적용 된다. 런-오프 지역과 버지의 최소 면적은 다른 특별한 변수뿐만 아니라 주행 라인에서 카트 속도, 충돌 각도와 마찰 계수에 따른 여러 번의 시뮬레이션 계산 결과에 의해 산출된다. 안전 디지털 시뮬레이션은 시뮬레이션 프로그램에 따라서 이행되어야 한다.

그렇지만, 이 면적은 다양한 코스와 데이터 처리 분석에 따라 조정 및 조절되어야 한다. 트랙의 인접한 두 지역 사이의 최소의 거리는 서킷 검수위원에 의해 결정된다.

그러나 어떠한 경우에도 6m 이상이어야 한다. 안전 지역의 중앙에 분산된 배리어는 안전 디지털 시뮬레이션과 검수의 결과에 좌우된다. 런오프 지역은 트

랙의 버지와 제1방호선 사이를 포함하는 지역에 예정된다. 다른 방식으로 기술 되어 있지 않으면, 런오프 지역은 카트 주행로의 중심 축에서 방향전환이 80°가 넘지 않도록 만들어야 할 의무가 있다.

1.7.6 스타팅 그리드와 스타팅 직선로 CIK-FIA 서킷 규정 부칙 10의 스케치가 적용된다. 스타트 라인에서 첫 코너까지 적어도 50m 이상이어야 한다.

이 코너는 스타트 직선로의 폭에 따라 9m에서 12m 폭이어야 하고, 가능한 크게 열려져 있어야 한다. 적어도 45도의 방향 전환이 첫 번째 코너에 적용된다.

1.7.7 스타트 신호등

1.7.7.a 카트 경기 스타트를 위해서는 다음과 같은 시설 요구 사항들이 필요하다.

1.7.7.a.i 신호등은 스타트 그리드의 첫 번째 라인 전방 10m와 15m 사이에 위치해야 한다.

1.7.7.a.ii 신호등은 트랙 위에 2.5m에서 3.5m 높이에 위치해야 한다.

1.7.7.a.iii 신호등은 트랙의 중앙 위의 위치가 가장 좋거나 또는 최소한 트랙의 절반 지점 위쪽에 위치해야 한다. 컨트롤 플랫폼은 트랙 가장자리에 적어도 3m 지점, 높이는 2.5m 지점에 설치되어야 한다. 추가 신호등 시스템(적색과 황색)은 스타트 신호를 주었을 때 스타트하려는 선수가 볼 수 있는 위치에 있어야 한다(그리드 전면).

1.7.7.b 의미

신호등은 다음의 의미를 가지고 있다.

1.7.7.b.i 적색 신호등이 켜졌을 때 : 스타트 준비.

1.7.7.b.ii 적색 신호등이 꺼졌을 때 : 레이스가 시작되었다, 스타트 하라.

1.7.7.b.iii 황색 신호등이 번쩍일 때 : 스타트의 지연, 당신에게 또 다른 포메이션 랩을 위한 스타트가 요구된다.

적색 신호등은 황색 신호등 옆에 위치해야 하고 트랙의 중심에서 스타트 직선 주로의 끝 부분이 증첩된 곳에 위치한다.

신호등은 가능한 한 크고 밝아야 하고 최소 일반도로의 교통통제용 상설 신호등만큼 크고 강한 빛을 내야 한다.

모든 신호등은 전구가 나갔을 때 교체할 수 있게 동일한 것이어야 한다.

스타트 신호등 스위치는 다음과 같은 조합을 가능하게 해야 한다.

① 스탠딩 스타트

㉠ 모든 신호등 소등.

㉢ 적색 신호등 점등 후 자동으로 연달아 4초간 지속되고 다음 2초 안에 (레이스 디렉터나 경기위원장에 의해) 수동으로 소등(모든 신호등 소등 = 스타트 신호).

㉣ 황색 신호등이 깜박이면 적색 신호등이 차단됨.

② 롤링 스타트

㉠ 모든 신호등 소등.

㉢ 적색 신호등 단독 점등(모든 신호등 소등 = 스타트 신호).

㉣ 적색 신호등이 켜져 있는 상태로 황색 신호등 깜박임.

1.7.8 랩 체크와 시계

전자 랩 체크 장치와 전자시계는 드라이버가 볼 수 있는 곳에 위치해야 한다. 고장인 경우에는 랩 체크 장치는 수동으로 사용이 가능해야 한다.

제1.8조 보호 조치

경기 중 관객, 드라이버, 레이스 오피셜 및 서비스 요원의 방호를 위한 조치를 결정할 때에는 트랙의 각 포인트에 도달하는 스피드뿐만 아니라 코스의 특성(트랙 레이아웃과 종단면, 지형, 주행 궤적, 인접하는 지역, 건축물과 구조물)을 고려하여 결정하여야 한다.

권고된 트랙 보호 방식은 가능한 공간과 예상되는 사고 각도에 따라 좌우된다. 일반적인 원칙은 예상되는 충돌 각도가 작은 지점(30도 미만)은 연속적으로 부드럽고 수직의 배리어(타이어 배리어의 경우 타이어의 앞의 컨베이어 벨트 혹은 이와 동등한 대체물)가 바람직하고, 예상되는 충돌 각도가 큰 지점은 감속 시스템(예 : 자갈판)과 정지(예 : 폼 매트리스) 장치를 이용하여야 하며, 계획 단계에서 해당 지점에 충분한 공간 확보가 필수적이다.

CIK-FIA는 서류를 제출하였을 때에 제출된 레이아웃의 검토 후 상기 사항에 관한 위의 조언을 제공할 수 있다.

공공 관람 장소는 트랙과 같은 높이이거나 트랙 가장자리보다 높아야 한다. 공공 관람 장소에 비탈이 있는 곳일 경우 지면이 둘러싸여 있거나 상설 관람석인 경우를 제외하고 뒤쪽이 25% 보다 경사지지 말아야 한다.

공공 지역은 트랙으로부터 최소 1.50m 높은 위치여야 하고, 이에 따라 구성된 제방은 50%(45도)의 경사를 갖고 있어야 한다. 공공 관람 장소는 최소 1.2m의 금속 펜스 또는 다른 상응하는 구조물을 보호하고 있어야 한다.

공공 관람 장소는 CIK-FIA에서 승인한 트랙 제1방호선이나 제2방호선 뒤로 최소 1m의 거리 뒤에 있어야 하거나(최소 2m 높이의 단순한 나무 펜스나 방호 펜스) 45°의 1.5m 높이 독 위에 위치하여야 한다.

모든 공공 지역뿐만 아니라 관중에게 허가되지 않는 모든 금지 구역도 연속된 배리어에 의해 효과적으로 둘러싸여 있어야 한다.

1.8.1 보호 배리어

A 타입 : 에어 매트리스

B 타입 : 폼 매트리스, 그물 펜스, 플라스틱 블록

C 타입 : 폼 블록, 타이어 배리어

1.8.2 자갈 판

자갈 판(혹은 허용된 대체물)은 런오프 지역에 위치할 수 있다. 이들은 최소 2m 폭이 넘게 설치되어야 하고 최소 30cm 두께 이상이어야 하며 5/15 또는 8/20 입자 크기의 적합한 등근 자갈로 만들어지거나 채워져야 한다.

매 경기 전에 자갈판은 평탄작업을 해주어야 한다.

자갈판은 트랙 높이 아래에 위치해서도 안 되고 높이를 높인 버지가 자갈 판 앞에 있어서도 안 되며 트랙 표면과 관련되어 얇게 높아져도 안 된다.

1.8.3 임시 보호 조치

예상되는 충격각도가 45°인 곳은 감속 시스템 장치(탄력 배리어, 폼 매트리스, 공기 매트리스 등) 또는 정지 장치(그물 펜스 등)를 사용하여야 한다.

공공 관람 장소는 트랙 가장자리의 높이와 동일하거나 그 위에 위치하여야 한다. 높이가 트랙보다 높다면 공공 관람 장소는 트랙과 관련하여 최소 1.50m

높이에 있어야 한다. 최소 1.20m 높이의 구조물이 공공 관람 장소를 보호하고 있어야 한다.

높이가 트랙과 동일하다면 1.20m의 메탈 펜스나 상응하는 구조물이 공공 관람 장소를 보호하고 있어야 한다. 공공 관람 장소는 CIK-FIA에서 승인한 트랙 제1방호선이나 제2방호선 뒤로 최소 1m의 거리 뒤에 있어야 한다(최소 2m 높이의 단순한 나무 펜스나 방호 펜스).

제1.9조 서킷 건물 및 시설물

서킷 시설물의 공간에 대한 유효성과 상태는 서킷 라이선스의 추가 된 양식에 기재된다.

관제실, 마샬 포스트, 패독, 메디컬 센터 등에 관련된 것들이 필요하며 계획된 경기 종류에 따라 다르다. 각각의 계획은 서킷 경영자, ASN 및 CIK-FIA의 협력 하에 수립된다. 하지만, 최소한 다음의 시설들을 포함해야 한다.

- 1.9.1 심사위원실.
- 1.9.2 기록실.
- 1.9.3 경기 감독 사무국.
- 1.9.4 사무국.
- 1.9.5 CIK-FIA 사무실.
- 1.9.6 레이스 디렉터와 경기위원장 사무실.
- 1.9.7 마샬룸.
- 1.9.8 메디컬 센터.
- 1.9.9 브리핑룸.
- 1.9.10 프레스룸.
- 1.9.11 경기장 내의 아나운서실.

(부록 17조 참조)

마샬 포스트는 지면으로부터 30~40cm 높이에 최소 1.5m x1.5m 크기의 평

탄한 면으로 조립되어야 하고 주위는 100~120cm 높이의 보호벽(타이어 배리어, 폼 매트리스나 블록 등에 둘러 쌓여 있어야 한다.

제1.10조 장애인을 위한 시설

모든 레이스에서 장애인을 위한 시설물들은 경기장과 관련된 그 나라의 법률에 따라 이행되어야 한다.

제1.11조 서킷 길이의 측정

레이스의 거리, 레이스의 기록과 순위 결정의 계산을 위한 서킷의 길이는 트랙의 센터 라인을 기준으로 한다.

트랙의 센터 라인은 필수요소인 하얀색이나 노란색 라인에 의해 경계 짓는 트랙의 아스팔트 왼쪽 가장자리부터 오른쪽 가장자리 사이를 양분한 라인이다. 임시 서킷의 경우에는 중앙 라인에 대하여 특별한 주의가 있어야 한다.

길이는 실제 측량하는 것이 바람직하나 (왼쪽과 오른쪽 가장자리의 측량의 평균치), 실제 측량이 불가능할 경우 산술적으로 계산할 수 있다. 이 산출을 위하여 아래의 방법이 제시되어 있다.

레이아웃의 기하학적 형태는 평면도와 트랙 중앙 라인에 따른 종단 단면도에 의해 정의되고 이 레이아웃이 공식적인 서킷의 길이의 산출에 사용된다.

평면도의 정의는 모든 직선과 커브의 평면상의 센터라인의 길이, 모든 원형 커브의 반지름과 모든 커브 변화가 수리적인 기술에 포함되어 있어야 한다.

종단 단면도는 수직 원형 곡선 또는 0.01m의 정밀도로 측정된 10m보다 작은 간격의 센터라인 높이의 연속물로 정의된다. 공식 트랙 길이는 평면도 상에서 평면상의 트랙 길이에 종단 단면도를 맞추어서 정확하게 1m까지 계산되어야 한다.

제1.12조 트랙 옆의 광고와 구조물

광고 표시나 광고판, 비디오 스크린, 그리고 그 밖의 트랙 옆 구조물은 안정되고 견고하게 고정되어야 한다. 광고의 위치와 특성은 드라이버와 오피셜의 시계를 방해하거나 시각의 혼란과 오인을 일으켜서는 안 된다(예 : 명암의 대비가 강한 포스터가 혼란스럽게 연속되는 것이나 코스 판단 착오를 야기시키는 부적절한 위치의 간판 등).

트랙과 제1방호 배리어 사이 지역은 모든 광고물 설치가 금지된다. 제1방호선 뒤의 어떠한 구조물도 최소 1m 후방에 있어야 하고 어떠한 방법으로든 왕래나 응급활동을 방해하지 않아야 한다. 구조물이 쓰러질 때 안전 배리어를 넘어가는 곳에 위치한 경우 구조물이 넘어가는 상황을 피하기 위하여 추가적으로 막아 주어야 한다. 트랙의 가장자리를 구분하는 것과 스타트 그리드를 결정하는 것 외에 서킷 표면상 어떠한 페인트칠도 안전상의 이유로 금지한다.

제1.13조 사고 보고

테스트 또는 경기 중에 사고로 인한 인명 피해, 카트나 트랙 설비의 중대한 파손(또는 강한 충돌 에너지 사고에서 이러한 시설물의 효과가 나타나거나)을 유발했을 경우 서킷 소유자는 사고 상황, 부상 정도 및 카트와 서킷 시설의 피해 정도에 대한 상세한 리포트를 ASN과 국가의 법이 허용하는 지역에서는 FIA에 제공할 의무가 있다.

그 나라의 법이 이를 허용하지 않을 경우에도 ASN은 FIA에 지속적으로 보고하여야 한다. 보고서는 다음 사항을 가능한 한 모두 포함한다.

- 1.13.1 사고가 발생한 시점 및 사고 후의 차량과 현장이 기록된 비디오
- 1.13.2 차량에서 기록된 팀 데이터
- 1.13.3 카트에서 기록된 팀 데이터
- 1.13.4 메디컬 보고서
- 1.13.5 마살과 목격자 보고서는 의무 보고이며, 서킷 라이선스의 유효성의 조건이고 의무 불이행은 세계모터스포츠평의회에 보고된다.

제1.14조 서킷 유지보수

ASN이 서킷 라이선스의 유효 기간 동안 정기적인 검수를 할 것을 권고할 수 있다. 서킷과 제반 시설의 적절한 유지보수는 라이선스의 조건이다. 서킷의 피해가 확인되고 복구 프로그램 수립이 가능하도록 경기 전 뿐만 아니라 경기 후에도 점검하여야 한다. 아래의 주요 항목들은 정기적인 주의가 필요하다.

1.14.1 트랙 표면

청결 상태와 일반적 상황.

1.14.2 가장자리, 버지와 측면부

모든 가장자리, 버지와 측면부는 트랙의 가장 자리와 동일한 높이여야 하고 연석 뒤의 모든 지역은 채워지고 평탄화한다. 잔디로 덮은 모든 지역에서 잔디를 깎아 준다. 마른 잔디와 모든 잡초는 제거한다. 잡초는 자갈판에서 제거한다. 모든 측면부는 제1방호선까지 어떠한 방해물로부터 깨끗하여야 한다.

1.14.3 타이어 배리어

타이어 배리어는 기존의 구조물과 단단하게 결박되어 견고한 위치에 있는지 여부를 점검해야 한다.

1.14.4 관중과 파편 방지 펜스

이 펜스는 지지 상태와 팽팽한가를 정기적으로 점검하여야 한다. 펜스의 노후도 점검하여야 한다.

1.14.5 연석

연석의 피해 상황을 지속적으로 점검해야 한다. 부서진 연석은 즉시 수리/교체해야 한다.

1.14.6 배수구 및 배수로

배수구는 청결하여야 하고 주요 경기에 앞서 적절하게 운영되는지를 ASN에게 검수 받아야 한다.

1.14.7 서킷 경계선

트랙과 피트의 모든 경계선은 명확하게 유지되고 청결하여야 하며 주요 경기에 앞서 보다 선명하게 재도색 되어야 한다.

1.14.8 감시와 시야(확보)

연속된 마샬들/감시 포스트/신호 제시 위치들 등의 사이에서는 항상 명확한 시야 확보가 유지되어야 한다. 나무와 잡초는 좋은 시야 확보를 유지할 수 있게 제거되거나 다듬어져야 한다.

1.14.9 통신

전화와 기타 통신 수단들은 점검되어야 한다.

1.14.10 조 공인 서킷의 제반 시설 기준

Appendix 14 Licence Criteria	Licence
카트 수 (스프린트) (최대) (내구)	L/28 ≤ 36 L/20 ≤ 51
길이(최소)	800m
폭	7 - 12m
스타팅/피니시 직선 라인	100m
스타팅 그리드 위의 카트 사이의 거리	4m
스타팅 라인과 첫코너의 거리	>50m
종단/횡단 경사도(%) 터널 폭(최소) 터널 높이(최소)	max.5/10 트랙 폭 + 양측 1.8m 2.5m
다리	트랙 폭 + 양측 1.8m
두 트랙 섹션 사이의 거리	최소 6m >= 6m : 검수에 따라
감속레인 길이 (서비스 파크 입구, 정비 구역)	시케인 포함 3-4m
마살 포스트(길이 x 넓이 x 보호대 높이)	2 x 2 x 0.3 - 0.4 x 1 - 1.2m
버지	1.8m
런 오프 지역	

제2조 카트 서킷 감독을 위한 권고사항

제2.1조 목적

이 부칙의 권고사항들은 카트 경기에 특별히 적용된다. 이 부칙은 서킷과 응급 서비스의 목적과 조직을 정의하고 이 목적을 달성하는데 권고되는 규정을 수립한다. 서킷의 감독은 경기 진행을 위하여 최적의 안전 조건을 유지하는 것이 목적이다. 트랙 작업자(마살, 의사, 응급구조사 등)는 그들의 임무에 따라 쉽게 식별될 수 있도록 하여야 한다. 그들을 식별하는 방법은 각 경기의 '운영 매뉴얼'에 규정되어야 한다.

2.1.1 일반 조직

경기위원장은 서킷과 응급서비스를 관리하고 조직하기 위한 책임이 있는 대리인을 지명하여야 한다. 이 대리인은 안전위원장 자격을 가지고, 경기위원장에 제 직접 보고한다. 각 CIK-FIA 경기를 위하여 CIK-FIA에서 스타트 오퍼셜을 지명한다. 그는 경기위원장 또는 레이스 디렉터이어야 한다.

제2.2조 서킷의 감독

서킷의 감독과 연관된 의무는 다음 영역을 포함한다.

지정된 장비(제2부 제2조 참조), 감시 포스트(제2부 제3조 참조), 매우 특별한 신호 방식(제2부 제4조)에 의한 감시, 신호 제시, 투입)

2.2.1 장비

2.2.1.a 관제실

2.2.1.a.i 기록, 심사위원실, 파크 퍼미 오퍼셜과 연결된 무선 위키토키 시스템

2.2.1.a.ii 바람직한 경기 진행을 위해 필요한 모든 것발

2.2.1.a.iii 명확한 페널티 신호를 확인할 수 있는 패널(부정 스타트, 점프 스타트 등)

2.2.1.b 기술위원

2.2.1.b.i 심사위원실과 연결되는 전화기 또는 전자 통신 시스템

2.2.1.b.ii 심사위원실과 연결되는 팩스

2.2.1.b.iii 관제실과 연결되는 라디오 트랜시버

2.2.1.c 심사위원회

심사위원실은 기록실과 같은 건물에 위치해야 한다. 이 방은 오퍼셜들만이 접근할 수 있는 방음이 되는 방이어야 한다. 이 방은 파크퍼미 또는 트랙으로 나가는 독립적인 출구를 가지고 있어야 한다.

이 사무실이 가지고 있어야 할 장비는 아래와 같다.

2.2.1.c.i 팩스(기술위원과 연결)

2.2.1.c.ii 기록위원 및 기술위원과 연결되는 인터컴 전화기

- 2.2.1.c.iii 각 심사 위원과 통신할 수 있는 라디오 트랜시버
- 2.2.1.c.iv 기자에게 제공된 레드존 뿐만 아니라 모든 안전 서비스의 위치가 표시되어 있는 서킷 도면
- 2.2.1.cv CIK-FIA에 의해서 발급된 서킷 라이선스 복사본
각 중요 대회를 위해서 적어도 3개의 언어(프랑스어, 영어, 자국어)가 능통한 사무 요원이 대회 기간 동안 심사위원실에 배치되어야 한다.
- 2.2.1.d 운영의 이행
경기의 매 히트 스타트 전에 경기위원장이나 그의 대리인의 의무는 다음과 같다.
- 2.2.1.d.i 서킷의 모든 장애물로부터 자유롭게 할 수 있다.
- 2.2.1.d.ii 모든 마샬들이 알맞게 배치되어야 한다
- 2.2.1.d.iii 트랙에 들어 오는 모든 통로는 폐쇄되어야 한다.
이 부칙과 관련된 경기위원장의 다른 임무는 다음과 같다.
 - ① 필요 시 응급위원장의 동의를 있는 것으로 간주하는 응급 서비스의 단계별 승인.
 - ② 경기위원장의 목적을 위해 특별한 신호 체계의 사용.
 - ③ 육안을 통한 트랙의 감시.
 - ④ 모든 보고서들(오피셜 보고서 등)은 적절한 편집을 보장하고, 그 조치가 취해질 수 있도록 유지한다. 더욱이 경기특별규정이 FIA ISC, 챔피언십 표준 규정을 준수 할 수 있도록 항상 관찰할 책임이 있다.

2.2.2 감시 포스트

- 2.2.2.a 트랙과 인접한 주위의 감시는 감시 포스트 스태프(마샬들)에 의해 이루어진다. 트랙에 인접한 포스트는 디자인상에서 오피셜과 장비를 경기 중에 카트로부터 보호하고 여러 가지 요인으로부터 피할 수 있는 충분히 안정된 지역을 제공하여야 한다.
- 2.2.2.b 번호와 위치
서킷의 특성에 따라 각 서킷을 위하여 결정된다.

2.2.2.b.i 도로의 모든 부분은 감시되어야 한다.

2.2.2.b.ii 각 포스트는 최소 2명으로 운영되어야 한다.

2.2.2.b.iii 포스트는 이전 포스트와 다음 포스트에 시각적인 신호가 가능하여야 하고 관제실과 무선통신이 가능하여야 한다.

2.2.2.b.iv 각 포스트는 스타트 라인의 이후 첫 포스트부터 시작하여 숫자가 증가하는 방식의 사인보드가 부착되어야 한다.

2.2.2.c 보호

포스트는 오직 사고 상황에만 스태프가 보호받지 못한 상태에서 일하게 될 수 있도록 위치해야 한다. 포스트는 CIK-FIA에 의해서 강제된 보호 형식을 갖고 있어야 한다.

2.2.2.d 장비

각 포스트에는 아래와 같은 품목이 제공되어야 한다.

2.2.2.d.i 아래의 신호 깃발들이 포함된 깃발 (팬톤 참조) 1세트

① 황색기 2개 (yellow C)

② 황적 줄무늬기 1개

③ 백색기 1개

④ 녹색기 1개 (348 C)

⑤ 청색기 1개 (298 C)

⑥ 적색기 1개 (186 C)

2.2.2.d.ii 각 포스트는 최소 아래와 같은 장비가 지급되어야 한다.

① 휴대 소화기 1개

② “SLOW”보드 1개

③ 빗자루 2개

2.2.2.e 스태프

마샬은 ASN의 관리하에 특별 자격시험 후 직무 자격을 얻어야 한다.

2.2.2.f 임무

각 포스트 임무는 아래와 같다.

2.2.2.fi 드라이버가 인지할 수 없는 어떠한 위험이나 어려움이든 이에 관한 신호도구(깃발, 보드나 신호등)로 드라이버에게 경고한다.

2.2.2.fii 포스트의 행동반경 내에서 사고 발생을 관제실에 보고하고 필요에 따라 응급 서비스 호출을 제안한다.

2.2.2.iii 스포츠 관점에서 경기가 공정하게 진행되는가를 검증하고 비스포츠택적이거나 위험한 행동을 관제실에 보고한다

2.2.2.fiv 트랙 안 자신의 구역을 장애물로부터 깨끗하게 유지하여야 하고 사고 후 트랙 상에 있을 수 있는 자갈뿐만 아니라 뿌려진 오일을 제거한다.

2.2.2.g 마샤른 경기주최자나 ASN에서 지급하는 동일한 복장을 모두 착용하여야 한다. 마샤른 신호기와 비슷한 색상의 복장을 착용하지 말아야 한다.

2.2.3 신호 제시

코스의 감독에서 경기위원장(혹은 대리인)과 감시 포스트는 드라이버의 안전과 규정의 시행에 도움이 되도록 신호를 사용한다. 신호 제시는 낮에는 각각 다른 색의 깃발이나 보드로, 밤에는 각각 다른 신호등으로 제시된다.

2.2.3.a 깃발

모든 깃발들의 최소 사이즈는 60×80cm이고, 적색기와 체커기는 최소한 80×100cm이어야 한다.

2.2.3.ai 스타트 라인에서 레이스 디렉터, 경기위원장이나 그의 대리인에 의해 사용 되는 깃발 신호

① 국기

이 깃발은 보통 경기 스타트에 사용된다. 스타트 신호는 스탠딩 스타트 시 모든 카트가 정지하기 전에 머리 위로 올리지 말아야 하고 10초 이상 지나지 않는 상황에서 신호를 아래쪽으로 내리면서 제시하여야 한다. 이 신호는 오직 확실한 상황(예 : 신호등이 작동되지 않을 때) 과 예선 연습에서만 사용할 수 있다.

② 적색기

이 깃발은 연습(예선) 주행이나 결승을 중단하는 결정이 내려질 경우 스타트 라인에서 진동 제시한다. 적색기는 서킷 폐쇄를 위해 경기위원장이나 대리인에 의해 사용될 수 있다.

③ 체커기

이 깃발은 진동 제시되어야 한다. 이것은 연습(예선)주행이나 결승이 끝났다는 것을 의미한다.

④ 흑색기

이 깃발은 다음 파크 퍼미 입구에 접근할 때 피트에 정지해야 하거나 특별 규칙에 정해진 지역에 정지해야 할 드라이버에게 알릴 때 사용하여야 한다. 어떤 이유에서든 이행에 실패할 경우 이 깃발은 연속된 4랩 이상으로 제시할 수 없다.

이 깃발 제시는 오로지 심사위원회에서만 결정권을 갖는다. 관련된 경기 참가자는 즉시 결정에 대한 안내를 받는다.

⑤ 오렌지불기(지름 40cm)

이 깃발은 해당 카트가 드라이버 자신이나 다른 드라이버에게 기술적인 문제로 인하여 위험에 노출되어 있다는 것을 알려주기 위해 제시되고 다음 랩에 대기 지역에 정지해야 함을 의미한다. 기술적 문제가 고쳐지면 카트는 다시 레이스에 참여할 수 있다.

⑥ 흑백반기

이 깃발은 오직 한 번만 제시되어야 하고 스포츠맨십 위반 리포트에 관련된 드라이버에게 경고한다.

이 세 가지 깃발(④, ⑤, ⑥)은 정지 상태로 보여야 되고 검은 보드 판에 흰색으로 관계된 드라이버가 운전하는 카트 번호가 동반 제시되어야 한다.

이 깃발들은 레이스 디렉터 또는 경기위원장이 필요하다고 생각되면 스타트 라인이 아닌 다른 지역에서도 제시될 수 있다. 일반적으로 2가지 깃발(⑤, ⑥)은 레이스 디렉터나 경기위원장의 관할이다. 그러나, 스포츠적 제재를 강제하기 위한 목적으로 심사위원회의 요구로 제시될 수도 있다.

⑦ 레드 X기(청색 바탕)와 넘버보드

관련된 드라이버는 랩을 완성하기 전 또는 랩을 완성하자마자 무조건 정차해야 한다. 이 깃발은 챔피언십, 컵, 트로피의 스포츠 규정이나 경기의 특별 규칙에 명시되었을 때만 사용할 수 있다.

2.2.3.a.ii “포스트에서 사용되는 깃발 신호”

① 황색기

이 깃발은 위험 상황을 나타내고 아래와 같은 두 가지 방법으로 보인다.

ⓐ 1개 진동 : 속도를 감속하고 추월하지 말고 방향 전환을 준비하라.
트랙의 가장자리나 트랙의 일부분에 위험이 있다.

ⓑ 2개 진동 : 속도를 감속하고 추월하지 말고 방향 전환이나 정차할 준비를 하라.
트랙의 전부 또는 부분이 폐쇄되는 위험이 있다.

황색기는 보통 위험이 진행되는 즉시 오직 마샬 포스트에서만 제시한다.
첫 황색기가 제시된 지점에서 사고 지점 뒤 녹색기가 제시된 지점까지 사이에 추월은 금지된다.

② 황적줄무늬기(오일기)

이 깃발은 부동으로 보이고 깃발 제시한 지점을 지난 지역에서 트랙 상에 오일이나 물 같은 점착성 물질이 떨어져 있음을 드라이버에 알려준다.

이 깃발은 표면이 보통 이전 상태로 돌아가지 않았다면 최소 4랩을 제시하여야 한다. 그러나 이 깃발이 제시된 지역의 다음 포스트의 마샬이 녹색기를 제시할 필요는 없다.

③ 청색기

이 깃발은 보통 드라이버 주변에 추월하고자 하는 차량이 접근하고 있음을 지시하기 위해 진동 제시된다.

④ 백색기

이 깃발은 진동으로 제시되고 깃발 제시에 의해 제어되는 트랙의 섹터에 아주 느린 차량이 있음을 드라이버에게 인식시킬 때 사용한다.

⑤ 녹색기

이 깃발은 트랙이 깨끗함을 인식시키기 위해 사용되며 하나 혹은 그 이상의

깃발 사용이 수반된 사고 지점 후의 감시 포스트에서 즉시 진동 제시한다. 또한 레이스 디렉터나 경기위원장의 필요에 의해 워밍 랩이나 연습 주행의 스타트를 알리는 신호로도 사용될 수 있다.

2.2.3.b “SLOW” 보드 제시

보드의 최소 면적은 60×80cm이어야 한다. 보드는 황색판에 검은 색으로 “SLOW”라고 써야 한다.

“SLOW”보드 제시는 경기를 중립화(neutralize)하기 위하여 레이스 디렉터나 경기위원장 혹은 그의 대리인에 의해 스타트 라인과 레이스 디렉터의 결정에 따라 모든 포스트에서 사용되어야 한다.

제2.3조 응급 서비스

마샬의 일반적인 의무는 트랙을 깨끗하게 할 목적으로 사고 상황에서 최초로 투입하는 것이다. 그러나 부상당한 사람은 의사의 책임 하에서 오직 의료 팀 멤버의 입회 시에만 손을 댈 수 있다. 만약 트랙 상에 카트가 멈추었거나 트랙을 이탈했다면 마샬의 첫 번째 의무는 카트를 안전한 장소로 이동하는 것이다.

어떤 드라이버도 트랙 밖으로 카트를 이동하는 것에 대한 허가를 거절할 권리가 없고, 드라이버는 도울 수 있는 모든 일을 하여야 하며 마샬의 지시를 따라야 한다. 경기가 끝날 때까지 카트 옆에 머물러 있는 것이 드라이버의 의무이다.

2.3.1 의료 서비스

의료 서비스는 경기와 관련된 각 나라에서 유효한 법적 요구조건을 갖추어야 한다.

2.3.1.a 의사

국제스포츠캐린더에 들어가는 모든 이벤트에는 다음 규정이 의무다.

2.3.1.a.i 첫 레이스 또는 연습 주행 세션 때부터 날마다, 주최국에 유효한 법규에 따라서 응급 치료와 소생술 실력이 있는 두 명의 의사가 있어야 한다.

어떤 경우에도 의사가 없이는 경기 또는 연습 주행이 진행될 수 없다.

주의 : 모든 국내 이벤트에 대해서 의사 두 명을 둘 것을 권장한다.

2.3.1.b 두 명의 의사 가운데 한 명은 의료위원장의 기능을 수행한다. 그의 이름은 이벤트의 특별규정에 나와 있어야 한다. 그는 필요한 의료 또는 의료 보조 인력을 고용할 책임을 진다.

주최자는 그가 임무를 수행하는 데 필요한 모든 지원을 제공할 의무가 있다. 주최자는 그가 임무를 수행하는 데 필요한 모든 자료와 관리 수단을 제공할 의무가 있다. 언제든지 의료위원장과는 연락이 될 수 있어야 한다. 이벤트의 레이스 디렉터와 교신할 수 있는 무선 통신이 의무다.

2.3.1.c 앰블런스

두 대의 앰블런스가 대기할 의무가 있다. 앰블런스는 첫 레이스 또는 연습 주행 세션 때부터 날마다 있어야 한다.

어떤 경우에도 앰블런스가 없이는 경기 또는 연습 주행이 진행될 수 없다.

두 명의 의사가 모두 현장 개입 업무를 수행하고 있을 때에는 적어도 한 명의 의사가 돌아올 때까지 이벤트는 중지되어야 한다.

현장 개입 때의 각 앰블런스 : 의사 한 명이 있어야 하며, 주최국에 유효한 법규에 따라서 응급구조 자격을 갖춘 의료 보조원 한 명이 있어야 한다.

아래 목록을 준수하는 완전하고 분리된 두 개의 장비를 이벤트 시작 때부터 사용할 수 있어야 하며, 앰블런스에 상설 비치되어 있거나 메디컬 백으로 준비되어 있어야 한다. 이 장비는 각 의료위원장에게 점검을 받아야 한다.

어떠한 경우에도, 구조대원은 선택된 장비를 능숙하게 사용하기 위해 충분히 훈련되어 있어야 한다.

아래는 최소한의 필요 목록이다.

2.3.1.ci 기도 확보

- ① 기도 확보를 위한 장비(Fastrach R이나 Combitube R 등. 지역 교육에 따라 장비의 선택. 개인은 선택된 장비 사용법에 정통하여야 한다. 실제 상황에서 개개인에게는 장비에 대해 잘 알고 있어야 하고 정확한 사용법으로 사용되어야 한다.)
- ② 기관에 튜브 삽입을 위한 정확한 위치를 확인하기 위하여 호흡 때 나오는 이산화탄소를 감지하기 위한 장치
- ③ 환자가 자연스러운 호흡을 하기 위한 비재흡입 산소마스크와 탱크.

2.3.1.cii 호흡

- ① 휴대용 석션기(300 mg Hg Vacuum)

- ② 흡입전용 카테터 폴셋 + 분비물(yankauer) 흡입기 1개
- ③ 산소 저장 self-inflating bag 및 안면 마스크
- ④ 조절 밸브와 연결기가 있는 휴대용 산소 실린더
- ⑤ Guedel cannulae
- ⑥ NPA(nasopharyngeal airways)
- ⑦ 후두경, 여분의 배터리 및 전구
- ⑧ 적합한 커넥터와 커프가 달린 구강 접단이 붙은 기관내 튜브
- ⑨ 소형 기관절개 장비 2개
- ⑩ 역전 방지 밸브가 있는 흉부삽입 배출관 구강 대 구강 소생이 필요한 경우 가능한 보호 마스크의 장착이 권고된다.

2.31.c.iii 경추

- ① 성인용의 고정용 목 보호대 2개
- ② FIA에서 권고하는 척추 고정 장치(특수 구조 팀이 있지 않을 경우)

2.31.c.iv 순환 지원

- ① IV 점적 키트 4개
- ② IV 수혈 키트 4개
- ③ IV 삼관
- ④ 충분한 양의 수액
- ⑤ 심장 모니터와 맥박산소포화 측정기는 FIA 포물러 원 월드챔피언십, FIA GT 챔피언십, FIA WTCC에서는 FIA 메디컬 차량에 의무 장착한다. 다른 경기에서는 권고사항이다.
- ⑥ 제세동기는 선택이다.
- ⑦ 장력계와 청진기
- ⑧ 혈압계와 청진기

2.3.1.cv 드레싱

- ① incl. 10 큰 면적 드레싱을 포함한 종류별 드레싱
- ② 화상 드레싱(워터 젤 팩, isothermal blank et)

2.3.1.cvi 약품

- ① 해당 나라에서 사용되는 소생약을 추천한다.

징후에 따라 다음의 약물을 추천한다.

- ⓐ 호흡기 문제를 위한 약
- ⓑ 심혈관계 문제를 위한 약
- ⓒ 진통제와 진경제
- ⓓ 진정제와 간질약
- ⓔ 스테로이드
- ⓕ 관을 삽입하기 위한 마취와 국소 마취를 위한 약

이 목록은 이것만으로 한정되지 않으며 개인의 재량권이 있다. 또한 병원에 후송되기 전 의학적 또는 외상 구급 상황을 관리하기 위해서 쓰이는 약품을 완전히 갖추고 있어야 한다.

2.3.1.cvii 기타 장비

- ① 안전벨트와 선수복을 자를 수 있는 가위 또는 다른 장비
- ② 보온용 담요
- ③ 밝은 빛에서 정확한 삽관을 가능케 하는 검은 천 조각(권고 사항)
- ④ 살균 장갑과 비살균 장갑
- ⑤ 사상자 고정장치(beanbag)
- ⑥ 고정시키기 위한 부목
- ⑦ 될 수 있으면 KED 1개

소생용 구급차 대원에게는 경기를 주최하는 나라에서 유효한 법률에 따라서

응급구조에 능숙한 의료보조인 또는 간호사가 포함되어야 한다.
소생용 구급차가 배치되지 않을 때에는 연습주행과 경기를 할 수 없다.

해당 나라에서 유효한 법률에 따르고 근본적으로 후송을 목적으로 하는 두 번째 구급차가 또한 필요하다.

최소한 두 개의 침대와 일반적인 치료 목적인 의무실은 의무 사항이다.
월드챔피언십 경기를 위해서 의무실은 상실 건물 안에 위치하여야 한다. 다른 국제경기를 위해서는 임시 구조물 안에 지어질 수 있다. 선임 메디컬 오피서 책임하에 메디컬 센터의 필요 물품을 준비할 수 있도록 최소한 15일 전에 경기의 운영, 날짜, 프로그램이 서면 상으로 통보되어야 한다.

만약 선임 메디컬 오피서의 견해로 지정된 병원으로 도로상 이동이 매우 어렵다고 생각 되는 지역에서 경기가 열리면, 선임 메디컬 오피서는 긴급 후송을 위해 사고 발생 시 헬리콥터 제공을 경기 주최자에게 요청할 수 있다.

일반인을 위한 의료 서비스는 트랙을 위한 서비스와 다르지만 서로 상호보완적으로 해당 나라에서 유효한 법률에 일치하여야 한다. 모든 상황에서 선임 메디컬 오피서의 책임과 조정 하에 배치된다.

2.3.2 반도핑 통제를 위한 시설

도핑 검사를 위한 방이 제공되어야 한다. 이 방은 진료소 또는 다른 장소 안에 미리 정해져 있어야 한다.

이 공간은 적어도 한 개의 의자와 책상이 있는 방 하나, 독립된 화장실, 강당 또는 대기실로 구성되어 있어야 한다. 이 공간이 진료소에 있다면 따로 출입구가 있어야 한다. 통제되는 경우에는 어떤 상황에서도 반도핑 통제를 위해 제공된 시설임을 알리는 간판이 필요하다.

2.3.3 공중을 위한 의료 서비스

이는 주최국에 유효한 법규에 따라서, 트랙을 위한 서비스와는 별개로 무료 제공되어야 한다. 어떤 경우에도 이벤트 의료위원장의 책임과 감독 안에 있다.

2.3.4 Medical questionnaire

관련된 이벤트 2개월 전에 송달되어야 하며, 다음의 서명이 있어야 한다.

2.3.4.a 의료위원장

2.3.4.b 주최자

2.3.4.c ASN

2.3.5 현장 개입

2.3.5.a 의료위원장의 책임 안에 있는 병원은 필요한 준비를 마칠 수 있도록 적어도 2개월 전에 그 날짜와 프로그램을 이벤트 운영 주체로부터 서면으로 받는다.

2.3.5.b 긴급 후송을 필요로 하는 사고가 발생했을 경우, 그리고 이벤트가 진행되는 장소가 예정된 병원까지 도로로 가기에는 너무 오래 걸리거나 힘들다고 의료위원장이 판단하면 주최자에게 헬리콥터를 요청할 수 있다('대기 상태').

2.3.5.c 의사는 보통 트랙 옆에 대기하면서 '시야에 보이는' 상황에 투입할 준비를 한다. 그가 쓸 수 있는 차량 한 대를 둘 수 있다.

2.3.5.d 사고 현장에서 의학적 개입의 조직과 관리는 주최자가 그 목적을 위해서 지명한 의사만이 할 수 있다.

2.3.5.e 문진표가 기준을 벗어났거나 충분하지 않은 경우, 또는 다른 이유로 CIK/FIA는 관련 이벤트에 의료 대표를 지명할 수 있다.

이와 마찬가지로 CIK-FIA가 이벤트 운영 과정에서 부정적인 면이 있었다고 확증한 경우에는 이벤트의 다음 개최 때를 위한 의료 대표를 지명할 수 있다.

제3조 규정의 시행과 적용

제3.1조 규정의 국내 적용

ASN은 본 규정에 준하여 국내 카트 레이스용 서킷을 검수 및 공인한다.

제3.2조 규정의 시행

본 규정은 2018년 1월 1일부터 시행한다.