

CJ대한통운의 무대는 세계입니다

22개국 122개 글로벌 물류네트워크로
세계를 우리의 무대로 만들고 있는 CJ대한통운,
CJ대한통운만의 최첨단 물류 역량인 TES를 기반으로
국내 No.1을 넘어, 세계 No.1에 도전합니다.

TES:
"Technology, Engineering, System & Solution"의 약자로,
변화하는 미래 물류 패러다임을 선도하고
2020년 글로벌 Top 5 달성을 위한
CJ대한통운만의 4PL 핵심역량을 말합니다.





스포츠활동 시 발생할 수 있는 상해 보장!



- 모터스포츠 활동자의 인수거절 없는 공제 가입
- 1년형, 강습회, 스포츠여행자 등 상품 특성, 기간 별 선택적 가입 가능

***1년형** : 1년간 스포츠동호회 활동을 하는 5명 이상의 단체 공제 상품

***강습회** : 기간별 강습, 체험활동에 참가하고자 하는 5명 이상의 단체 공제 상품

***스포츠여행자** : 스포츠활동을 포함한 여행 시 사고발생을 보상하는 개인 및 단체 가입 상품

개인상해보험과 중복 보상 가능

(주)소리텔레콤에서는
록키 레이싱팀을 후원합니다.



SINCE 1979 TOOL STORAGE SYSTEM

ROCKY

2 0 1 8
자동차경기
국내규정집

1. 사단법인 대한자동차경주협회 소개

사단법인 대한자동차경주협회(KARA)는 국제자동차연맹 (Federation Internationale de l'Automobile, FIA) 이 국가 당 1개 단체에만 독점적으로 부여하는 ASN(Authority Sporting National)의 권한을 가진 기구로, 회원 상호간의 유대 및 단합을 통한 회원의 권익 증진과 더불어 모터스포츠의 질서 확립과 안전성 향상을 도모하고, 대한민국의 모터스포츠 보급과 대중화에 기여함을 목적으로 설립된 비영리 단체입니다.

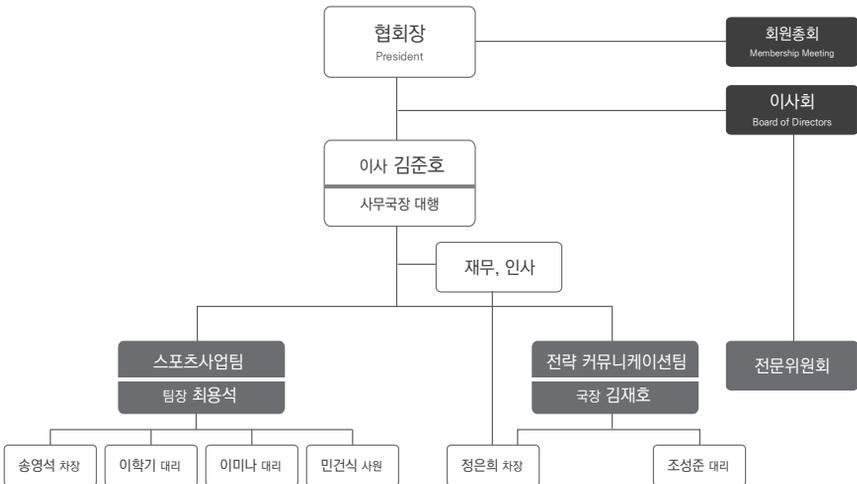
우리 협회는 국민과 함께하는 문화 스포츠 저변 확대와 한국 모터스포츠 발전을 최우선으로 하고 있습니다. 자동차 경기를 통한 국민의 건전한 여가 공간을 확충하며 국내 선수 및 관계인 교육, 양성, 육성을 통하여 자동차 경기가 국민 대중 스포츠로 보급될 수 있도록 하며, 국제적으로 국내 선수의 우수성을 널리 알리고 국위를 선양함으로써 건전한 국민 대중 스포츠로서 자동차 경기가 보급 될 수 있도록 함에 그 목적이 있습니다.

우리협회는 1996년 5월 문화체육부 민법 제32조에 의해 설립되어 한국 모터스포츠의 발전을 최우선으로 국내 자동차 경기를 운영하고 있습니다. (허가증 제374호)

2. 조직도



사단법인 대한자동차경주협회
KOREA AUTOMOBILE RACING ASSOCIATION



3. 연혁

- 1996. 05 문화체육부로부터 법인 설립 인가 초대 정선혁 회장 취임
 - 1996. 06 FIA로 부터 한국 ASN으로 승인
 - 1996. 09 제2대 강인섭 회장 취임
 - 1997. 08 제3대 박권흠 회장 취임
 - 1999. 07 HAPPY700 평창 KOREA RALLY 대회 공인
 - 1999. 08 제 4-6대 정영조 회장 취임
 - 1999. 11 제1회 국제 F3 자동차경주대회 개최 (경남 창원)
 - 2000. 06 금강산 자동차 질주 경주대회 공인
 - 2000. 08 InterTEC in Korea 국제 자동차경주대회 공인 (경남 창원)
 - 2000. 11 제2회 국제 F3 자동차경주대회 개최 (경남 창원)
 - 2001. 09 AFOS KOREA 국제 자동차경주대회 공인 (경기 용인)
 - 2001. 11 제3회 국제F3 자동차경주대회 개최 (경남 창원)
 - 2002. 11 제4회 국제F3 자동차경주대회 개최 (경남 창원)
 - 2003. 08 국제 포물러 르노 경주대회 공인 (강원 태백)
 - 2003. 08 AFOS KOREA 국제 자동차경주대회 개최 (강원 태백)
 - 2003. 11 제5회 국제F3 자동차경주대회 개최 (경남 창원)
 - 2004. 10 국제 Formula BMW Asia, 포르쉐 카레라컵 아시아 공인 (강원 태백)
 - 2005. 08 국제 Formula BMW Asia, 포르쉐 카레라컵 아시아 공인(강원 태백)
 - 2006. 10 2010 F1 Korea Grand Prix 개최 조인식 (전남 영암)
 - 2007. 09 InterTEC in Korea 국제 자동차경주대회 개최 (강원 태백)
 - 2008. 01 2010년 F1한국그랑프리 유치 확정 2주년 기념 F1 CITY SHOCK
 - 2009. 01 FIA Institute Officials Safety Training Program Fund 수여
 - 2010. 01 FIA Institute Young Driver Safety Program Fund 수여
 - 2010. 01 FIA Institute Officials Safety Training Program Fund 수여
 - 2010. 10 2010 F1 KOREAN GRAND PRIX 개최 (Korea International Circuit)
 - 2011. 01 FIA Institute Young Driver Safety Program Fund 수여
 - 2011. 01 FIA Institute Officials Safety Training Program Fund 수여
 - 2011. 09 제7대 변동식회장 취임
 - 2011. 01 2011 F1 KOREAN GRAND PRIX 개최 (Korea International Circuit)
 - 2011. 12 2011 모터스포츠험인의 밤 개최
 - 2012. 02 사무실 이전 (서울 송파 -> 서울 상암)
 - 2012. 04 2012년 제 1회 임사회원 총회소집
 - 2012. 05 현대자동차와 함께하는 Young Kart Driver Scholarship 2012
 - 2012. 07 지정기부금단체 승인 (기획재정부)
 - 2012. 08 2012 FORMULA 1 KOREAN GRAND PRIX 업무협약식
-

-
- 2012. 09 KSM(KARA Statistic for Motorsports) 국내 모터스포츠 역대 기록 전산화
 - 2012. 01 2012 F1 KOREAN GRAND PRIX 개최 (Korea International Circuit)
 - 2012.12 2012 모터스포츠인의 밤 (제7회 한국모터스포츠 어워즈)개최
 - 2013.03 KARA 모터스포츠 지식나눔 캠페인
 - 2013.05 자동차경주 운영 이로서 발간
 - 2013.06 라이선스 신청 및 회원가입 전산 시스템 KISS 구축
 - 2013.08 모터스포츠인의 날 제정
 - 2013.1 2013 F1 개최 (Korea International Circuit)
 - 2013.12 2013 모터스포츠인의 밤 개최
 - 2014.05 Asia Speed of Festival(AFOS) 개최
 - 2014.07 FIA 모터레이스 서킷 라이선스 Grade 4 취득(Songdo Street Circuit)
 - 2014.07 Asian Le Mans Series(ALMS) 1R 개최
 - 2014.12 2014 모터스포츠인의 밤 개최
 - 2015.02 대한체육회 가입
 - 2015.03 법인명 변경(사단법인 한국자동차경주협회) 사단법인 대한자동차경주협회)
 - 2015.05 사무실 이전 (서울 상암동) 서울 무교동)
 - 2015.09 제8대 손관수 회장 취임
 - 2015.12 2015 모터스포츠인의 밤 개최
 - 2016.04 경기 참가자 안전 보장 세이프티 펀드 조성
 - 2016.04 대한민국 짐카나 대표, 짐카나 국제 대회(Taiwan Auto Gymkhana Prix) 단체전 3위입상
 - 2016.1 대한응급의학회와 업무 협약 체결
 - 2016.12 FIA 선수 트레이너 양성 프로그램 국내 개최
 - 2016.12 2016 모터스포츠인의 밤 개최
 - 2017.03 FIA 아시아-퍼시픽 스포츠 총회 유치
 - 2017.08 2017 Asia Auto GYMKHANA 2R 개최
 - 2017.12 2017 모터스포츠인의 밤 개최
-



04520 서울특별시 중구 무교로 21 더익스체인지서울빌딩 12층
 전화 02.424.2951 팩스 02.424.2953 이메일 kara@kara.or.kr
 공식 웹사이트 www.kara.or.kr
 공식 페이스북 www.facebook.com/KARAMOTORSPORTS
 공식 유튜브 <http://www.youtube.com/karamotorsports>

제1조 승리를 위해 최선을 다하고 결과에 승복한다.

제2조 경기 규칙을 준수하고 공정하게 경쟁한다.

제3조 개인의 존엄성과 다양성을 존중하여 성숙한 모터스포츠 문화를 이룩한다.

제4조 모터스포츠에 불건전한 행위를 삼가며, 모터스포츠인으로서 품위를 지킨다.

제5조 올바른 모터스포츠 문화의 정착을 위해 대한자동차경주협회와 국제자동차연맹이 진행하는 상별 관련 사항과 회원간 분쟁 조정에 성실히 협조하고, 그 결정을 존중한다.

제6조 모터스포츠 전반의 안전에 최선을 다한다.

제7조 모터스포츠 발전과 권익을 위해 노력한다.

제8조 모터스포츠 가치를 훼손하는 비리와 부정, 차별과 폭력을 철저히 배격한다.

제9조 지속 가능한 개발을 구현하여 환경 보호에 앞장선다.

제1조 총칙

제1.1조 자동차경기의 국제적 총괄

국제자동차연맹(이하 FIA라 한다)은 각국의 자동차경기와 기록을 관장하고 관련 규정을 제정하고 실시하는 권한 기구이고 FIA 국제 챔피언십을 주관하고 이에 대한 분쟁을 조정하는 최종 국제심의 기관이다. FIA는 1바퀴, 2바퀴, 3바퀴 차량에 관해서는 국제 모터사이클 연맹(Fédération Internationale de Motocyclisme)이 상기의 동일한 권한을 가지는 것을 인정한다.

제1.2조 국제스포츠 규정 (International Sporting Code, ISC)

FIA는 스포츠 권한을 공정하게 행사하기 위해 국제스포츠규정을 제정한다. 국제스포츠 규정 및 그 부칙의 목적은 국제 모터스포츠를 부흥하고 발전시키는 것이다. 국제스포츠 규정은 경기 및 선수의 참가를 방해하는 목적으로 쓰이지 않는다. 단, 모터스포츠의 안전과 공정성을 지키기 위해 FIA가 필요하다고 판단할 경우는 예외로 한다.

제1.3조 자동차경기의 국내적 총괄

FIA에 가입하는 각 나라의 클럽과 단체는 국제스포츠규정을 준수한다. ASN은 FIA가 각 나라 별로 스포츠 권한을 인정한 유일한 단체로 해당 국가의 국내스포츠 규정을 제정, 시행하고 자동차경기를 총괄하는 권한을 갖는다.

제1.4조 권한의 위임 및 취소

각국의 ASN은 FIA의 사전승인이 있는 경우에 한하여 국제스포츠규정에 의해 부여된 스포츠 권능 권한의 전부나 일부를 자국의 다른 일개 혹은 여러 개의 단체에 위임하는 권리를 가지며 FIA에 통보하는 것을 조건으로 그 위임을 취소할 수 있다.

제1.5조 국내스포츠규정의 제정권

각국의 ASN은 국내스포츠규정을 제정할 수 있고 이 규정은 FIA의 국제스포츠규정에 적합한 것이어야 하며 FIA에 제출하는 의무를 부과 받을 수 있다.

제1.6조 국내의 총괄권

대한자동차경주협회(이하 KARA라 한다)는 FIA에 의하여 한국 대표로서 공인되며 FIA의 정관 및 국제스포츠규정을 준수하며, 이에 의하여 국내의 자동차경기를 관리, 총괄하는 유일한 권한 단체이다.

제1.7조 국내스포츠규정의 제정과 시행

KARA는 전조의 권한을 정당하고 공정한 방법으로 시행하기 위하여 FIA의 국제스포츠 규정에 의거하여 국내스포츠규정(이하 본 규정이라 한다)을 제정하여 시행한다.

본 규정은 4륜차 이상의 자동차가 참가하고 국내에서 조직되는 KARA의 모든 공인 경기에 적용된다.

제2조 용어와 정의

제2.1조 개요

이하에서 규정하는 용어의 정의와 약칭은 국내스포츠규정과 그 부칙 및 부칙에 준한 모든 특별규정에서 적용되며, 또 일반적으로 사용되는 것으로 한다.

1. FIA (Federation Internationale de l' Automobile)

국제자동차연맹의 약칭으로 공인된 각국 자동차단체에 의하여 구성된 유일한 국제적 기관이다.

2. ASN (Authority Sporting National)

FIA에 의하여 공인된 각국 국내의 모터스포츠를 총괄하는 단체의 약칭이다.

3. KARA

본 협회의 영어명(KOREA AUTOMOBILE RACING ASSOCIATION)의 약칭이다.

4. 자동차

모두가 한 줄로 늘어서 있지는 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 항시 제어하는 운송 수단.(경기의 유형에 따라서 적절하게 차량, 트럭, 카트를 포함한, 그러나 이들만으로 한정되지 않은 다른 용어들을 자동차와 바꿔서 쓸 수 있다)

5. 실린더 용량

1개 또는 그 이상의 엔진 실린더 내에서 피스톤의 상하 운동으로 생기는 배기량을 말한다. 이 용량은 세제곱 센티 미터로 나타내고, 실린더 용량에 대한 계산의 원주율은 항상 3.1416으로 한다.

6. 클래스구분

자동차의 실린더 용량이나 국내경기 차량규정에 준한 자동차의 구분이다.

7. 대회 (Competition), 경기 (Event)

대회(Competition)는 개별 결과를 갖는 모터스포츠 활동으로 하나 또는 여러 개의 히트, 결승, 연습주행, 예선 주행과 카테고리별 결과로 구성된다. 경기 종류에는 서킷레이스, 랠리, 크로스 컨트리 랠리, 드래그 레이스, 힐 클라임, 기록 경기, 테스트, 트라이얼, 드리프트 등이 있으며 FIA의 재량에 따른 다른 형태의 경기들이 있다.

경기(Event)는 여러 개의 대회(Competition), 퍼레이드, 데모 주행, 투어링 어셈블리(Touring Assembly)등으로 구성되는 집합이다.

8. 짐카나

가속, 브레이크 등 자동차를 운전하는 기술을 바탕으로 하는 경기로, 정해진 코스를 최대한 빠른 시간 내에 정확하게 주행하는 경기이다.

9. 드리프트

포장된 노면에서 접지 면과의 마찰력, 자동차의 관성을 이용하여 자동차의 속도와 방향을 컨트롤하는 것을 겨루는 경기이다.

10. 서킷 레이스

서킷에서 열리는 경기로, 2대 이상의 차량이 같은 세션 내에 출발하여 동일한 코스를 주행하고 속도 또는 미리 정해져 있는 시간 내에서의 주행거리에 의해 순위가 결정되는 경기를 말한다.

11. 드래그레이스

2대의 차량으로 정확하게 거리가 측정된 직선 코스에서 스탠딩 스타트로 출발하여 (페널티 없이) 피니쉬 라인을 먼저 통과한 차량이 이기는 가속 경기를 말한다.

12. 오프로드 경기

비포장노면을 포함한 서킷에서 2대 이상의 차량이 같은 세션 내 동일한 코스를 주행

하고 속도 또는 미리 정해져 있는 시간 내에서 주행거리에 의해 순위가 결정되는 경기를 말한다.

13. 국제경기

FIA에서 공표한 국제스포츠규정과 그 부칙, 일반 규정에 따른 국제 안전의 표준 수준을 획득한 경기를 말한다.

FIA 또는 타 ASN 캘린더에 등록된 경기여야 한다.

14. 국내경기

국내 경기는 국제스포츠규정 제3조에 의거 KARA 공인 하에 개최되며 다음 사항을 하나 이상 충족해야 한다.

- 1) 오직 KARA에 등록된 팀과 라이선스를 소지하고 있는 선수만이 참가할 수 있는 경기
- 2) KARA의 캘린더에 등록되어 있는 경기

15. 제한된 경기 (RESTRICTED EVENT)

경기에 참가하기 위해서 경기 참가자 혹은 선수가 특별한 조건을 충족시켜야 하는 국내경기 혹은 국제경기를 제한된 경기라고 한다. 예를 들어 주최자 초대 참가에 의한 경기는 제한된 경기이다.

16. 클로즈드 (CLOSED) 대회

국내 경기가 KARA가 발급한 선수 라이선스를 가진 한 클럽의 회원만으로 한정하는 경우에는 이를 클로즈드 (Closed) 경기라고 한다. 이 경우 KARA의 공인을 받아야 하며 때에 따라 여러 클럽이 개최할 수 있다.

17. 랠리 (RALLY)

일반 차량 통행이 개방되어 있는 도로에서 전체 또는 일부가 열리는, 평균 속도를 부과하는 도로 경기. 랠리는 모든 차량이 따라야 하는 루트로 구성되어 있거나, 사전에 정해져 있는 같은 랠리포인트에 모이는 여러 개의 루트, 또는 공통 루트가 아예 없는 방식으로 구성할 수 있다. 루트는 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.

18. 테스트

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

19. 챔피언십, 컵, 트로피, 챌린지 및 시리즈

챔피언십은 시리즈 경기이거나 단독 경기일 수 있다. 오직 FIA만이 국제 관련 챔피언십, 컵, 트로피, 챌린지, 시리즈를 인가할 수 있으며 오직 KARA만이 국내챔피언십, 컵, 트로피, 챌린지 및 시리즈를 인가할 수 있다. 국내챔피언십, 컵, 트로피, 챌린지 및 시리즈는 오직 KARA나 KARA로부터 서면에 의해 승인된 주최자(대회주최자)만이 개최할 수 있다.

국내 챔피언십은 클래스별, 참가대상 선수별, 지역별 등의 구분이 가능하며, 경기 당 평균 엔트리 숫자가 15대 이상 가능한 규모여야 한다.

20. 조직위원회 (Organizing committee)

KARA에게 승인을 받고, 스포츠 경기의 주최자를 대변하여 스포츠 경기의 조직을 위해 필요한 모든 권한을 가지고 특별규정을 집행하는 단체이며, 경기 운영을 책임지는 1인, 대회주최자를 대표하는 1인, 경기 기술적 측면을 책임지는 1인을 포함한 3명 이상의 집합체를 말한다.

21. 공인 (Organizing permit)

국내경기 또는 대한민국에서 개최되는 국제경기에 대해 국제스포츠규정과 국내스포츠규정에 맞추어 기록, 조직, 일정, 특별규정 등을 KARA가 허가하고, KARA 캘린더에 등록하는 과정을 말한다.

22. 특별규정

해당 대회의 자세한 내용을 규정하기 위하여 본 규정에 따라서 주최자가 KARA의 승인을 받은 보다 구체적인 규정을 말한다.

23. 공식 프로그램

경기에 관한 자세한 내용을 관중에게 알리기 위한 정보 제공을 목적으로 조직위원회가 준비하는 공식문서를 말한다.

24. 코스

경기에서 선수가 주행하는 노선을 말한다.

25. 서킷

시작과 종료지점이 같고 고유의 시설을 소유하고 있으며 자동차 경주를 위해 특별하게 건설되었거나 특별하게 설치된 폐쇄된 코스를 말한다.

서킷은 설비의 특성 및 경기에서의 이용도에 따라 임시, 준상설, 상설로 나눌 수 있다.

26. 스피드웨이

4개의 코너를 넘지 않고 동일한 방향으로 향하는 상설 서킷을 말한다.

27. 마일 및 킬로미터

미터법에 의하여 1마일은 1.609344km로 하고, 1km는 0.621371mile로 환산 측정한다.

28. 기록 (Record)

규정되어 있는 특별조건 아래 수립된 최고의 성적을 말한다.

29. 지역기록 (Local Record)

선수의 국적에 상관없이 ASN에 의하여 승인된 상설이나 임시 트랙에서 수립된 기록을 말한다.

30. 국내기록 (National Record)

선수의 국적에 관계없이 그 지역의 ASN이나 타지역의 ASN에 의하여 승인된 규정하에 세워지거나 갱신된 기록을 말한다.

국내기록은 그 기록철폐지에 적합한 차량의 규격이 세분화된 클래스 중 하나로 획득한 최고기록인 경우에는 국내 클래스기록(Class record)이라고 부르며, 또 클래스 구분을 고려하지 않은 최고기록인 경우에는 국내 절대기록(Absolute record)이라고 부른다.

31. 국제기록 (International Record)

국제기록이란 소정의 클래스 구분, 그룹 구분으로 수립된 최고의 성적을 의미한다.

이 기록에 관한 내용은 FIA 국제 규정을 따른다.

32. 세계기록 (World Record)

클래스에 관계 없이 차량이 수립한 최고의 성적으로 FIA에 의하여 공인된 기록을 말한다.

33. 기록보유자 (Holder of the Record)

개개의 기록철폐지에 있어서 수립된 기록은 도전 허가서의 명의인이고 그 공인신청서의 서명인을 두고 기록보유자라 한다. 경기중에 수립된 기록은 그것에 의하여 해당 성적이 수립된 자동차의 사용 명의인인 경기 참가자를 두고 기록보유자라 한다.

34. 출발 (Start)

스타트란 단독의 경기참가자나 동시에 출발하는 다수의 경기참가자에 대하여 출발의 신호가 주어진 순간을 말한다.

35. 컨트롤 라인 (Control Line)

그 장소를 차량이 통과할 때 계시되는 선을 말한다.

36. 출발선 (Start Line)

시간 측정의 유무에 관계없이 최초의 컨트롤 라인을 말한다.

37. 결승선 (Finish Line)

시간 측정의 유무에 관계없이 최종의 컨트롤 라인을 말한다.

38. 파크페미 (Parc Ferme)

파크페미는 특별규정에서 정하는 대로 경기참가팀이 각 차량을 정해진 장소로 이동할 의무가 있다. 차량검차가 행하여지는 경기는 파크페미를 반드시 마련하여야 한다.

39. 핸디캡 (Handicap)

차량이나 선수에 대해서 공평성을 주기 위하여 경기의 특별규정에 의하여 정해지는 방법이다.

40. 경기참가팀

KARA에서 발급하는 라이선스를 소지하고, 경기참가를 정식으로 접수한 팀을 말한다.

41. 선수

KARA에서 발급하는 라이선스의 소지자로 경기에서 경기용 차량을 운전하는 사람을 말한다.

42. 라이선스 (Licence)

어느 지위든 관계없이 국제스포츠규정 또는 국내스포츠규정에서 관할하는 경기에 참가 또는 참여를 원하는 모든 사람 또는 단체(선수, 경기 참가자, 차량제조사, 팀, 오피셜, 주최자, 서킷 등)에게 발급되는 등록증. 자세한 내용은 각 등록 규정에 준한다.

43. 라이선스 등록명부

KARA에 의해 선수 라이선스를 발행 받은 자의 명부로 KARA가 보관한다. 등록명부에는 개개의 라이선스 번호를 표시하여야 한다.

44. 라이선스 번호 (Licence Number)

라이선스 발급 시 KARA에 의해 부여되는 번호를 말한다.

45. 출장정지 (Suspension)

출장정지란 그 대상이 되는 사람 혹은 단체에 대하여 국내 경기 또는 FIA의 총괄 아래에 있는 모든 나라의 각종 경기 참가자격을 일시적으로 박탈하는 것을 말한다.

46. 자격상실 (Disqualification)

어떤 사람 또는 단체가 어떤 경기든 참가를 완전히 금지 당하는 것을 말한다.

47. 국적

KARA에 등록된 팀이나 KARA가 발급한 라이선스를 보유한 선수는 라이선스 기한 동안은 대한민국 선수로 간주한다. 그러나 FIA 월드 챔피언십 경기에 한해서는 선수의 여권 국적을 공식문서, 기록, 시상 등에 적용한다.

제3조 경기규정

제3.1조 규정의 일반적 적용

국내에서 개최되어 KARA의 공인을 받는 모든 경기와 모든 행위는 본 규정이 적용된다.

제3.2조 경기의 개최

대한민국 내 개최되는 자동차경기는

1. KARA가 주최하거나
2. KARA가 허가한 주최자만 주최가 가능하다.

제3.3조 공식문서

모든 경기는 공식문서를 작성해야 하고 특히 특별규정과 공식 프로그램은 반드시 작성하여야 한다. 공식문서 중 본 규정에 상반되는 조항이 있을 경우는 그 조항은 무효로 한다.

제3.4조 공식문서에 기재하여야 하는 조문

경기의 특별규정, 공식프로그램, 참가신청서 등의 모든 문서에 명확하게 '본 경기는 FIA의 국제스포츠규정과 KARA의 국내스포츠규정에 의거해서 개최한다(Held under the International Sporting Code of the FIA and the National Competition Rules of KARA)'고 명시해야 한다.

제3.5조 규정의 정통 및 준수

경기를 개최하거나 이에 참가하려는 모든 개인, 단체는 KARA에 라이선스의 교부를 신청하고 다음의 조항을 숙지한 후 경기에 참가하는 것으로 간주한다.

1. FIA의 정관과 국제스포츠규정, 그리고 KARA의 정관과 국내스포츠규정을 숙지한다.
2. 위 사항 및 스포츠 기구의 결정 그리고 그로부터 파생되는 결과에 대해서 예외 없이 따를 책임을 갖는다.
3. 이러한 규칙을 이행하지 않을 경우, 경기를 개최하거나 이에 참가하는 사람 또는 단체는 발급된 라이선스가 취소될 수 있으며, KARA는 그러한 결정의 이유를 밝힌다.

4. 차량이 기술규정을 준수하지 않은 것으로 밝혀지면 성능에 이익을 보지 않았다는 주장은 받아들여지지 않는다.

제3.6조 공인에 대한 취소

경기 조직 및 운영 시 국제스포츠규정 또는 본 규정을 어겨 안전 또는 절차에 심각한 문제가 있을 것으로 판단되는 경우는 이에 대해 벌칙이 규정에 의해 부과될 수 있다. 공인 경기 중 상기와 같은 내용이 있을 경우에는 해당 공인은 취소할 수 있다. 또한 조건적 공인도 가능하며, KARA는 이유를 밝히고 공인을 취소할 수 있다.

제3.7조 경기의 연기 또는 중지

경기는 연기 혹은 중지의 규정이 특별규정에 명시되어 있는 경우나 심사위원회가 국가보안상 혹은 천재지변 등 불가항력의 이유로 연기를 결정한 경우를 제외 하고는 연기 또는 중지 할 수 없다. 24시간 이상 연기 또는 중지의 경우에는 참가비를 반환하여야 한다.

제4조 경기조직

제4.1조 주최자

경기를 조직하는 단체, 팀, 개인을 주최자(대회주최자)라고 한다. 주최자는 그 권한과 의무를 조직위원회에 위탁할 수 있으나, 최종적인 책임은 주최자에게 있다.

제4.2조 주최자의 등록

KARA가 공인하는 경기를 개최하려는 주최자는 대회주최자 등록 규정에 따라 KARA에 등록을 해야 한다.

제4.3조 경기공인

어떠한 경기도 KARA의 경기 공인이 없으면 개최할 수 없다. KARA는 필요에 의해 부분적 또는 조건적 공인을 부여하거나 취소를 할 수 있다.

제4.4조 경기공인의 신청

국내 경기 공인의 신청은 대회 개최 5일전까지 대회공인신청서, 대회특별규정(스포츠규정 및 기술규정) 공인비를 제출하는 것으로 한다.

국제 경기의 공인 신청은 대회 개최 20일 전까지로 한다. KARA가 신청에 대한 비용은 매 해 발표하는 규정에 따라 정한다. 공인에 대한 자세한 내용은 별도 부칙을 따른다.

제4.5조 경기공인 증명의 발급

KARA는 경기 공인 증명을 공문으로 발송한다.

제4.6조 법률 및 규정의 준수

경기는 일반 공도 혹은 서킷 또는 양쪽을 연계하여 개최할 수 있다. 단, 조직 위원회가 관계 관청의 승인을 얻지 않는다면, 경기 공인 증명은 발급되지 않는다.

1. 경기가 일반교통에 공개되어 있는 공도상에서 행하여질 경우 국내에서 시행되어 있는 교통 법규에 근거해서 실시되지 않으면 안 된다. 해당교통 법규의 위반에 대하여는, 심사 위원회의 재량에 의한 벌칙이 부과된다.

제4.7조 대회특별규정의 내용

대회의 특별규정은 다음 사항을 내용으로 한다.

1. 본 규정 '공식문서에 기재하여야 하는 조문'에 규정한 조문 (본 규정 제3.4조 참조)
2. 경기의 명칭과 경기 종목 (제2조 용어와 정의 참조)
3. 주최자의 주소와 이름
4. 경기의 장소, 일정
5. 심사위원 명단, 주요 오피셜 명단, 경기장 설명
* 레이스 디렉터 선임시 그 의무와 권한을 명시해야 한다.
6. 경기의 세부사항, 경기차량의 세부적인 제한, 선수의 자격과 정원
7. 참가신청 기간

8. 참가비
9. 선수 지명의 최종 기일과 장소, 그 밖의 특별사항
10. 보험에 관한 사항
11. 선수의 교대나 자동차의 교환이 허용되는 경우와 그것에 따른 특별사항
12. 공식 검차 일정
13. 공식 예선의 일정과 방법
14. 스타트 일시와 방법, 핸디캡의 규정
15. 스타트 시 선수의 반칙에 대한 벌칙 규정
16. 경기중의 연료보급에 관한 규정
17. 항의에 관한 특별사항
18. 경기의 중단, 연기, 중지예 관한 특별사항
19. 결승 심사방법과 순위 판정방법
20. 시상방법
21. 경주차의 안전규정(롤케이지, 소화장치, 전원차단장치, 견인고리등)
22. 경주차 무게측정의 정확한 기준과 부품의 사용, 개조의 범위등
23. 그 밖의 경기 운영에 관하여 필요한 사항

제4.8조 특별규정의 변경

경기의 참가접수가 끝난 후에 대회특별규정을 바꾸는 것은 인정되지 않는다. 그러나 불가항력으로 인하여 KARA와 경기 심사위원회가 인정하여 결정하게 되었을 때 대회특별규정을 바꾸는 것은 가능하다.

변경된 특별 규정에 대해 드라이버 브리핑 전에 심사위원회와 협의가 되어야 하며 문서로 공식 계시의 의무를 가진다.

제4.9조 공식 프로그램의 내용

경기의 공식 프로그램은 다음 사항을 기재하여야 한다. 공식 프로그램은 게시판과 대회 관련 웹사이트에 게시하여 누구나 볼 수 있어야 한다.

1. 본 규정 중 ‘공식문서에 기재하여야 하는 조문’에 규정하는 사항(제3.4조 참고)
2. 주최자와 조직위원의 이름
3. 경기 장소와 일정
4. 경기 시간과 간단한 설명
5. 팀과 선수의 이름, 경기차량에 주어진 식별용 번호 및 표시
6. 핸디캡이 주어지는 경우의 규정
7. 각 경기별 시상에 관한 세부사항
8. 경기심사위원회의 이름, 경기위원장 및 주요 오피셜의 이름
9. 공인 단체의 표기

제4.10조 경기참가등록

경기참가자와 주최자의 계약은 본 규정과 특별규정에 따른 참가신청이 수리되는 것에 따라 성립된다. 이로 인하여 경기참가자는 불가항력의 경우를 제외하고 반드시 경기에 참가하여야 하는 의무가 있다.

제4.11조 참가에 관한 분쟁

경기참가자와 주최자간에 참가에 관한 분쟁이 일어났을 경우 본 규정 ‘항소권’ 규정에 따라 그 재정을 KARA에 신청하고 KARA는 이를 조정한다.

제4.12조 참가신청의 개시

주최자는 경기의 공인을 받은 후 참가자격이 있는 참가자에게 참가접수를 받을 수 있다. 참가신청자는 참가신청서에 기입사항을 기재, 서명하고 참가비와 함께 마감 전까지 주최자에게 제출한다.

제4.13조 참가신청서의 내용

참가신청서는 다음 내용을 포함하여야 한다.

1. 본 규정 '공식문서에 기재하여야 하는 조문'에 규정한 사항. (제3.4조 참고)
2. 선수, 경기참가팀, 경기 참가자의 이름과 KARA 라이선스 번호
3. 참가신청은 참가자의 대리인이 제출할 수 있으나 서명은 반드시 선수 자신의 것이어야 한다.
4. 팀, 선수, 경기탑승자 및 피트에 근무하는 팀 관계자가 18세 미만인 경우 당사자의 부모나 보호자의 동의 서명을 필요로 한다.
5. 본 규정 중 다음 조항 (경기참가자, 선수, 경기탑승자 및 피트요원의 계약문의 서명)의 규정에 의거하여 계약 및 서명은 신청서와 별도 용지에 하여도 된다.
6. 특별규정에 따라 규정된 그 밖의 신청서 기입사항

제4.14조 경기참가팀, 선수, 경기탑승자 및 마샬, 오피셜의 참가서약

1. 경기참가팀 관계자, 선수, 경기탑승자 및 마샬, 오피셜은 경기참가에 앞서 다음과 같은 내용으로 서약을 한다.

“나는 이 대회와 특별규정과 국제스포츠규정, 국내스포츠규정에 동의합니다. 나는 경기 참가에 따라 관련되어 일어난 사망, 부상, 그 밖의 사고에 대해서 절대로 KARA나 주최자, 조직위, 오피셜에게 경기에 관한 비난, 책임추궁, 손해배상을 요구하지 않겠습니다. 또 이 사고가 상기 주최 단체와 대회 관계자의 실수가 원인이 되었더라도 변함 없습니다. 또 선수의 참가종목에 관한 표준능력을 가지고 참가차량도 코스와 스피드에 관해 적격하고 경기가 가능한 것을 맹세합니다.”

2. 이에 붙여 선수는 다음 양식의 서약문에 서명하여야 한다.

“나는 이 경기에서 자동차의 정상적인 운전에서 지장을 주는 신체적 결함이 있을 경우 이를 KARA와 대회주최자에 알리고, 신체장애자에 대한 라이선스를 교부 받지 않는 한 경기에 참가할 수 없음을 인지하고 있습니다.”

3. 전항 1,2에 규정한 서약문서에 18세 미만의 참가신청자의 경우 당사자의 부모와 보호자가 신청서 및 별도서식에 서명하여야 한다.

제4.15조 참가신청의 마감

참가접수 마감의 기한은 대회 특별규정을 따른다. 대회주최자는 참가 신청 접수를 받을 때 KARA선수 라이선스 취득자에 한해 참가 접수를 받아야 한다.

제4.16조 기타 통신 수단에 의한 참가신청

참가 등록의 신청은 우편, 팩시밀리, 이메일 그 밖의 통신 수단에 의해 행할 수 있다. 단 신청 접수 마감시간 이전에 발송되어야 한다. 참가신청서와 함께 필요한 참가비가 첨부되는 것을 조건으로 한다. 해당 통신 수단에 기재된 발신 시간을 가지고 접수 날짜의 증거로 한다.

제4.17조 허위 또는 부정기입의 참가신청

허위 또는 부정기입을 한 참가신청은 무효이고 그 경우 신청자는 본 규정 위반으로 되어 참가비를 몰수당한다.

제4.18조 참가신청 거부

조직위원회는 참가신청을 거부할 수 있고 늦어도 경기 개최 5일 이전까지 거부의 이유를 밝힌 뒤 그 취지를 신청자에게 통보하여야 한다. 그 거부의 결정은 최종적인 것으로 이의 신청은 받아들여지지 않는다. 본 규정으로 인하여 참가신청이 거부되었을 경우 참가비는 반환된다.

제4.19조 참가신청 조건부 승인

특별규정으로 조건부 참가가 가능한 취지를 규정할 수 있다. 그 경우 빠른 시일 내에 참가자에게 통보하여야 한다.

제4.20조 참가신청서의 접수 통지

조직위원회는 참가신청서를 받은 후 빠른 시일 내에 접수를 승인하고 통보를 하여야 한다.

정원을 넘는 신청이 있을 경우 특별규정으로 규정하는 법을 택하되 특별규정으로 규정되어 있지 않으면 선착순으로 다른 방법을 주최자가 정할 수 있다.

제4.21조 참가접수 명단의 공포

조직위원회는 공식 참가접수가 결정되지 않았는데 경기참가팀, 선수의 이름을 공식 프로그램에 넣어 공포하면 안 된다. 더구나 조건부 참가가 허용되는 경우 그 점을 기재하여야 한다. 참가접수 명단의 발표는 참가 신청 마감일 후에 빠른 시일 내에 하여야 한다.

제4.22조 조건부 참가 승인

참가자가 본 규정 제4.19조에 정해진 조건에 따라 선정이 있을 경우 주최자의 동의를 얻어 조건부 참가접수가 인정된다.

제4.23조 동일 차량의 중복 참가

한대의 차량으로 하나의 경기에 한번만 참가신청이 허용되나 KARA가 본 규정의 특례로 규정하고 있는 경우 중복출장이 가능하다. 단, 챔피언십 경기는 동일 선수로 운전하면 안 된다

제4.24조 자동차의 교환

참가신청서의 기입사항과 상이한 출전차량이 있는 경우 공식 프로그램이 발표된 후에도 경기심사위원회의 특별규정으로 규정하는 규격에 일치하면 동일 부분, 동일 클래스의 다른 자동차로 교환이 허용된다.

제4.25조 공식 통지

특별규정의 발표 후에 일어난 문제를 처리하기 위하여 조직위원회는 주최자와 경기참가자, 선수에 대해 공식 통지로 지시할 수 있다.

제4.26조 보험

조직위원회와 대회주최자 등록 규정에 근거, 보험에 가입하여야 한다. KARA는 조직위원회에 대하여 보험증서의 제시를 요구할 수 있다.

제4.27조 경기참가자 및 선수의 공식 명단

조직위원회는 경기 참여가 승인된 참가자의 공식 명단을 늦어도 경기 시작 48시간 전까지 KARA에 보내고 각 경기 참가자가 볼 수 있도록 해야 한다. 단, 참가 신청이 이 시간 이후에 마감되는 경우는 예외로, 최소한 공식 검차와 선수 브리핑 직후 최종 엔트리 명단을 게시판에 게시한다.

제4.28조 성적 발표

조직위원회는 KARA와 각 경기참가자에 대해 경기가 종료되고 5일 이내 또는 KARA가 지시한 기한 내에 경기의 최종성적을 발표하여야 한다.

제4.29조 상금 등의 수여

조직위원회는 특별규정으로 규정되어 있지 않은 한 경기의 최종성적 판명 후 3주일 이내 또는 KARA가 지시한 기한까지 모든 상금을 수여하여야 한다.

제5조 경기 코스-도로 및 서킷

제5.1조 공공도로상의 경기코스

경기에 사용되는 도로의 선정은 KARA의 승인을 필요로 한다. 경기코스의 승인신청은 주행로와 거리를 정확히 표기한 코스도를 첨부하여 KARA에 제출하여야 한다.

제5.2조 일반도로상의 주행거리 측정

기록챌린지 이외의 경기 사용코스는 그 거리가 5km 이내의 경우 공인측량사가 도로중앙선을 계측하여야 한다. 5km 이상은 5만분의 1 이상의 국토교통부가 인증하거나 판매하는 지도를 통하여 정한다.

제5.3조 서킷 또는 코스에 대한 국제 라이선스

상설,임시 서킷 또는 코스의 국제 라이선스를 취득하기 위해서는 KARA를 통하여 FIA에 신청하여야 한다. FIA는 KARA와 협의하여 부적당한 경우 라이선스 발급을 거부하거나 취소할 수 있다. FIA는 거부나 취소 시 그 이유를 알려준다.

제5.4조 서킷 또는 코스에 대한 국내 라이선스

KARA가 부적당하다고 판정할 경우 이유를 밝히고 라이선스 발급을 거부하거나 취소할 수 있다.

제5.5조 서킷 또는 코스 라이선스의 기재문

FIA에서 발급되는 서킷 또는 코스 라이선스에는 주행거리, 허가되는 경기 차량의 카테고리, 서킷 또는 코스가 국제 또는 세계기록 챌린지에 사용되는 것인가 아닌가를 명기한다. KARA허가의 서킷 또는 코스 라이선스에는 주행거리와 국내기록 챌린지에 사용되는 것인가를 기재한다. 또한 서킷 또는 코스에 관한 특별 규정도 기재되어 경기 참가자가 그 규정을 준수하여야 한다.

제5.6조 상설/임시 서킷 또는 코스의 조건

상설/임시 서킷 또는 코스의 충족조건은 FIA나 KARA가 정하는 규정에 따라 그 상황에 따라 판단하여 결정한다.

제5.7조 서킷 또는 코스 라이선스의 공시

서킷 또는 코스 라이선스는 그 유효기간 중 서킷 또는 코스의 일정 장소에 공시하여야 한다.

제5.8조 서킷 또는 코스 라이선스비

FIA나 KARA가 발급하는 서킷 또는 코스 공인에 대한 라이선스비는 FIA나 KARA가 별도로 정하는 바에 따른다.

제6조 스타트 및 히트

제6.1조 스타트

1. 스타트란 단독 또는 동시에 출발하는 다수의 경기참가자에게 출발의 신호가 주어진 순간을 말한다. 시간 측정을 할 때에는 스타트와 함께 시작한다. 스타트에는 2가지 종류가 있다.

- ① 롤링 스타트
 - ② 스탠딩 스타트
2. 선수는 스타트의 신호가 난 순간에 출발하는 것으로 본다. 어느 경우도 스타트의 신호가 반복되어서는 안 된다.
 3. 기록철헤린지 이외의 경기는 그 스타트의 종류를 반드시 특별규정에 규정하여야 한다.

제6.2조 스타트라인

1. 기록철헤린지와 롤링스타트에 의한 경기의 스타트라인은 차량이 통과함에 의하여 시간 측정이 개시되는 기준선을 말한다.
2. 스탠딩스타트에 의한 경기의 스타트라인은 차량(또는 필요시 각 선수)이 출발 전에 지시 받은 정위치해야 하는 기준선을 말한다.
3. 특별규정에는 스타트 전의 모든 차량의 위치와 그 위치를 결정하기 위하여 사용되는 방법을 규정하여야 한다.

제6.3조 롤링 스타트

롤링 스타트란 시간 측정이 개시된 순간에서 차량이 이미 주행상태에 있을 경우를 말한다. 롤링 스타트는 스타트신호가 나오기 전에 세이프티카에 의해 유도되어 진다. 별도의 경기 규정이 정한 바가 없는 경우 이 때 유도차를 제외한 선두의 차량이 스타트라인을 지나는 순간 또는 별도의 신호가 제시되는 시점에 스타트가 성립된다.

제6.4조 스탠딩스타트

스탠딩스타트란 스타트 신호가 나는 순간에서 차량이 정지의 상태에 있는 경우를 말한다.

1. 스탠딩스타트에 의한 기록은 정지하고 있는 차량이 스타트라인을 통과하는 순간에 계측장치를 작동시키게 되는 차량의 부분이 그 스타트라인보다 10cm 후방에 있게 배치하여야 한다. 그 차량의 엔진은 스타트에 앞서 시동시킨 것으로 한다.
2. 스탠딩스타트에 의한 경기는 스타트에 앞서 엔진의 시동과 정지에 관한 사항을 특별규정으로 정하여야 한다.

3. 단독 스타트 또는 동시 스타트의 차량에 대하여:
 - 자동계측장치에 의하여 시간 측정이 행하여질 경우 그 차량(들)은 스탠딩스타트에서 서술한 것과 같이 차량의 위치를 정하는 것으로 한다.
 - 자동계측장치에 의해 시간 측정이 행하여지지 않거나 시계에 의한 시간 측정이 행하여 지는 경우 그 차량(들)은 프런트 휠 스타트 라인 위에 있는 위치로 차량의 위치를 정하는 것으로 한다.
4. 스타트라인 위치에 관계없이 특별규정으로 각 경기참가자의 스타트 위치를 규정한 경우라도 시간 측정은 스타트의 신호가 난 순간에 시작된다. 이 때 서킷의 경우 각 경기참가자의 스타트 위치에 관계 없이 1랩째부터 각 차량이 계측라인을 지날 때 계측을 한다.
5. 스타팅 그리드의 최종발표가 있는 후에는 스타트 불가한 차량의 그리드는 비워둔 채로 두고 그 외의 경기 참가차량에게 공표된 그리드의 위치는 변경할 수 없다.

제6.5조 스타터(Starter)의 명령

선수와 출전차량은 스타트 깃발이 올려지거나 내려질 때 스타트 할 수 있다. 스타트 깃발이 올려지고 내려짐은 다른 적당한 신호를 동반하여도 되고 신호등으로도 가능하다.

제6.6조 반칙 스타트에 대한 벌칙

스타트 신호 이전에 제위치에서 전진한 경우 부정출발이 된다. 부정출발을 한 운전자는 어느 경우든 그 사람이 그 경기코스를 완주하는데 걸린 시간에 대하여 벌칙이 가산된다. 그 벌칙은 곧바로 그 선수의 피트에 통보되어야 한다.

특별규정에 규정되어 있는 경우 심사위원회는 본 규정에 정하여져 있는 범위 내에서 앞서 밝힌 벌칙을 가중하거나 다른 벌칙을 추가할 수 있다.

제6.7조 스타트 오피셜

조직위원회는 스타트를 감시하기 위하여 한사람 또는 몇 명의 오피셜을 지명할 수 있다. 스타트 오피셜은 반칙 스타트를 확인했을 경우 즉시 그 경기위원장에 보고한다.

제6.8조 히트

하나의 경기에서 복수의 히트제 스타트를 적용할 수 있으나 그 구성은 조직위원회가 결정하며 사전에 특별규정, 공식 프로그램에 발표하여야 한다. 히트제 스타트의 구성은 필요한 경우에 심사위원회만이 변경할 수 있다.

제6.9조 동률

동률이 발생했을 경우 해당 경기 참가자들은 순위 결과에서 이들이 기록한 순위에 걸려 있는 상금 및 그에 따른 상을 나눠가지거나, 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.

제7조 기록

제7.1조 판정 관할권

KARA는 한국 국내에서 수립된 기록의 공인신청에 대하여 판정하는 것으로 한다. 국제 기록이나 세계기록의 공인신청은 KARA에 의하여 FIA에 제출되고 그 판정은 FIA가 행하는 것으로 한다.

제7.2조 기록수립의 자격을 갖는 차량

각각의 국제기록은 본 규정 제9조의 정의에 적합한 차량에 의하여서만 수립이 가능하다.

제7.3조 공인기록

공인기록이란 지역기록, 국내기록, 클래스별 기록, 세계기록만을 말한다. 한 개의 같은 기록은 상기 구분된 분류에 의하여 여러 종류로 공인 받을 수 있다. 서킷에서 수립된 기록과 도로에서 수립된 기록 사이에 어떠한 차별도 두지 않는다.

제7.4조 클래스별로 제한된 기록

그 클래스에서 기록을 수립하거나 갱신한 차량은 동일 클래스에 해당하는 세계기록을 수

립하는 것은 허용되나 상위의 클래스에서 기록 갱신이 허용되지 않는다.

제7.5조 공인기록 및 거리

국내기록, 국제 클래스별 기록, 세계기록은 국제스포츠규정 부칙 D항에 실린 기록과 거리에 의해 공인 받을 수 있다. KARA는 자체적으로 국내 기록을 공인할 수 있다.

제7.6조 레이스 중에 수립된 기록

레이스 중에 수립되지 않은 기록은 어떠한 것도 공인하지 않는다.

제7.7조 기록의 등록

KARA는 국내에서 수립되거나 갱신된 기록의 등록을 공지하고, 또한 요구에 따라 국내 기록의 증명서를 발행할 수 있다. 이것에 대한 수수료는 별도로 정한 바에 따라 KARA에 지불하여야 한다.

제7.8조 기록의 발표

공인되기 전까지 ‘공인 승인 중’이라고 명기하지 않는 한 관계자는 어떠한 상업적 광고로 사용하거나 발표할 수 없다.

제8조 경기참가자와 선수

제8.1조 경기참가팀 및 선수의 등록

공인 경기에 참가하는 팀과 선수는 KARA가 발급하는 라이선스를 소지해야 한다.

제8.2조 라이선스의 발급

KARA는 FIA 국제 라이선스 자격증을 발급하는 권한을 가지며, 일정한 양식에 의한 국내 라이선스를 발급할 수 있다.

제8.3조 라이선스 발급 권한

라이선스는 KARA가 별도로 정하는 등록 규정에 의하여 발급한다.

제8.4조 임시 경기참가 허가 조건

KARA외 타 ASN 발급 선수 라이선스를 소유한 자가 국내경기에 참가하고자 할 경우 KARA에 의해 정해진 조건에 의해 참가할 수 있다.

제8.5조 경기 참가자 또는 선수의 국적

KARA로부터 라이선스를 받은 모든 경기 참가팀 또는 선수는 라이선스 유효기간 동안에는 한국 선수로 준한다.

제8.6조 라이선스의 발급거부

KARA는 그 이유를 명시하고 라이선스의 발급을 거부할 수 있다.

제8.7조 라이선스의 유효기한

국내 개인 라이선스(선수, 오피셜)의 유효기간은 발급일로부터 1년으로 한다. 기타 단체 라이선스와 FIA 국제 라이선스는 매년 12월 31일에 만료된다.

제8.8조 라이선스의 수수료

KARA가 발급하는 라이선스의 수수료는 별도규정에 의한다.

제8.9조 라이선스의 효력

1. KARA에 의하여 발행된 국제 선수 라이선스나 국내 선수 라이선스 소지자는 KARA 공인 경기와 국제경기에 참가할 수 있다. 단, 대회 규정에 합당한 자격을 가지고 있는 것을 조건으로 한다.
2. 선수 라이선스의 소지자가 그 유효기간 중에 도로교통법에 의한 운전자격(운전면허증)을 상실했을 때에는 라이선스는 무효가 되고 곧바로 KARA에 반환하여야 한다.

제8.10조 라이선스의 취소

금지된 경기, 비공인경기에 참가, 운전, 직무 수행 또는 어떠한 방식으로든 참가한 자는 KARA에 의해 자격이 정지될 수 있다.

제8.11조 선수의 변경

1. 참가신청이 마감되기 전 선수 교체를 원하는 팀은 특별규정에 금지 조항이 없다면 가능하다.
2. 참가신청이 마감된 후 선수 교체를 원하는 팀은 조직위원회의 승인을 받아야 한다.
3. 조직위원회는 선수 교체 및 추가 선수 명단을 KARA에 보고하여야 한다.

제8.12조 경기참가자, 선수, 그 외 관계자의 책임

경기참가팀은 지명한 선수, 탑승자, 팀 관계자의 모든 행동에 대해 책임져야 하며 국제스포츠 규정, 본 규정, 경기 특별규정, 공식통지를 준수할 책임이 있다.

경기참가자와 팀은 대회에서 얻은 정보를 대회의 명예훼손이나 비난의 목적으로 사용할 수 없으며, 위반시 별도규정에 의해 처벌받을 수 있다.

제8.13조 참가 변경 금지

국제경기나 국내경기에 참가를 등록한 경기참가자나 선수가 그 경기에 참가하지 않고 같은 날 다른 장소에서 개최된 다른 경기에 참가한 경우에는 해당 경기의 개최일로부터 KARA가 정하는 기간동안 자격정지가 적용된다.

단, 그 경기가 외국에서 개최됐을 경우는 KARA와 해당 ASN사이에 있어 벌칙에 대해 합의가 성립되어야 한다. 양 ASN사이에 합의가 성립되지 않는 경우에 그 문제는 FIA에 제소하는 것으로 하여 최종 결정한다.

제9조 자동차

제9.1조 자동차의 분류

KARA는 기록챌린지의 경우를 제외한 국내경기에 참가하는 자동차를 국내경기 차량규

정에 의하여 구분한다.

제9.2조 위험한 차량

국내경기에 출장하는 자동차는 구조와 주행적성, 장치에서 국내경기 차량규정에 따라야 한다. 경기심사위원회는 자동차의 구조나 상태가 위험이 있다고 판단한 경우에는 그 자동차를 경기에서 제외시킬 수 있다.

제9.3조 방화벽

경기에 참가하는 모든 자동차는 화재발생시 화재가 직접 분출하는 것을 방지하기 위하여 엔진과 운전자 사이에 유효한 방화벽을 설치하여야 한다.

제9.4조 자동차의 출장 정지와 자격 상실

1. 특정한 자동차의 출장 정지와 자격 상실

KARA 또는 FIA는 경기 참가자, 선수, 제조사 또는 이들이 허가한 대표가 국제스포츠규정 또는 본 규정에 위반했을 경우에는 특정한 자동차를 출장 정지, 자격정지 또는 자격 상실을 할 수 있다.

2. 자동차모델의 출장 정지와 자격 상실

KARA는 경기 참가자, 선수, 제조사 또는 이들이 허가한 대표가 국제스포츠규정 또는 본 규정에 위반했을 경우에는 한국 내에서 특정한 자동차 모델을 출장 정지, 자격 정지 또는 자격 상실을 할 수 있다. 국제적 상황에 대해서는 국제스포츠규정을 따른다.

제9.5조 차량에 붙이는 광고

KARA는 국내에서 개최되는 경기에 적용하는 특별조건을 규정하여 정할 수 있다.

제9.6조 허위 광고

경기참가자나 단체가 경기나 기록의 광고를 할 경우는 발표된 성적의 일반조건과 특별조건, 경기와 기록의 성질, 차량의 분류, 클래스 구분, 취득한 성적을 명시하여야 한다. 대중에게 이의를 갖게 하는 성질이나 과대광고는 그 광고의 해당 경기참가자나 단체에 대하여

본 규정 제11조의 별칙을 부과할 수 있다.

제10조 오피셜

제10.1조 오피셜의 구성

다음은 오피셜의 종류이며, 각각 보조요원을 둘 수 있다.

각 위원장은 보조요원의 배치, 임무에 대한 지시를 할 수 있으며 원활하고 안전한 업무 수행을 위해 최대한 돕는다.

- 심사위원 (the stewards)
- 경기위원장 (the clerk of Course)
- 레이스 디렉터 (the race director)
- 사무국장 및 요원 (the secretary of the Event)
- 기록위원장 및 요원 (timekeepers)
- 기술위원장 및 요원 (scrutineers)
- 피트 위원장 및 요원 (pit marshals)
- 패독 위원장 및 요원 (paddock marshals)
- 코스 위원장 및 요원 (track or road marshals)
- 안전위원장 및 요원 (emergency coordinator)
- 의료위원장 및 구급대원 (medical)

제10.2조 감독권

KARA는 국제스포츠규정 및 본 규정에 의해 총괄되는 국내의 모든 대회에 있어서 모터 스포츠를 감독하는 권한을 갖는다.

제10.3조 경기임원의 조직구성

1. 최소 필요 임원

경기는 적어도 경기심사위원 3명과 경기위원장 1명을 두고 시간 측정에 의한 결정이 행해지는 경우 1명 이상의 기록위원을 두어야 한다.

2. 레이스 디렉터

각각의 챔피언십, 컵, 트로피, 챌린지에서 경기 전 기간 동안 레이스 디렉터를 임명할 수 있다. 레이스 디렉터를 임명할 경우에는 해당 레이스 디렉터의 의무와 권한을 관련 경기 규정 중에 명시하여야 한다.

제10.4조 KARA의 심사 파견 및 승인

KARA는 KARA가 주최하는 경기나 공인을 부여한 경기에 대하여 적어도 1명 이상의 심사위원을 임명, 파견하는 것으로 한다. 다른 오피셜들은 KARA의 승인을 조건으로 주최자가 임명할 수 있다.

제10.5조 이익의 충돌

심사위원, 레이스 디렉터, 경기위원장, 기술오피셜 그리고 사무국장은 경기 결과로부터 직접 또는 간접으로 이익을 받는 거래, 상업적 관계가 없어야 한다.

제10.6조 겸직

조직위원회의 결정이 있으면 심사위원을 제외한 동일자가 본 규정 제10.1조에 명시된 임무의 여러 종류에 대하여 겸임 할 수 있다.

제10.7조 금지된 임무

어떠한 임원도 하나의 경기에서 임명받은 것 이외의 임무를 수행할 수 없다. 또 어떠한 오피셜도 자기가 공적 임무를 수행하고 있는 경기외의 경기에 참가하는 것은 금지한다.

제10.8조 오피셜의 보수

심사위원은 명예직으로 활동해야 하며, 그외 오피셜들은 KARA가 별도로 정한 규정에 따라 보수를 받을 수 있다.

제10.9조 심사위원회의 책임

1. 심사위원은 경기의 조직이나 경기 주최에 대해 어떠한 책임도 갖지 않으며, 주최와 연관된 어떠한 운영 임무도 수행해서는 안된다.
2. KARA가 직접 주최하는 경기의 경우는 심사위원이 주최자의 임무를 겸임하여도 된다.
3. 국제 및 국내자동차경기 규정집과 대회 특별규칙을 숙지하여야 한다.
4. 공식 스케줄과 참가 엔트리를 확인하고 드라이버 브리핑에 참석해야 하며, 선수들의 메디컬 체크 여부와 이전 경기에서의 페널티, 특이사항 등을 점검한다.
5. 공식 스케줄 시작 전 트랙의 상태와 의사, 엠블런스, 소화기 등의 배치 여부와 안전대책을 점검하며, 적정 인원의 오피셜과 구난 차량이 적재적소에 배치되어 있는지 확인하기 위하여 서킷 인스펙션을 실시한다.
6. 상기의 사항을 확인하고 이상이 없을 시 경기위원장에게 공식 스케줄의 시작을 지시한다.
7. 심사위원은 공식연습, 공식예선, 결승레이스가 개최될 때 항상 심사위원실에 있어야 하며, 경기위원장 또는 레이스 디렉터와 지속적으로 소통하여야 한다.
8. 심사위원회는 대회 종료 후 최종보고서에 서명하여 KARA에 송부한다. 이 보고서에는 각각의 경기의 성적결과 및 제출된 모든 항의 또는 선고한 출장 정지(실격)의 상세한 보고가 포함되고 자격정지 또는 자격 상실이 부과될 수 있을 경우에는 그 결정에 관한 의견을 첨부하여야 한다.
9. 심사위원회는 참가 선수, 오피셜의 KARA 라이선스 소지 여부를 확인하여야 한다.
10. 2개 이상의 경기가 행하여지는 대회의 경우에는 경기마다 다른 심사위원을 둘 수 있다.
11. 심사위원장은 대회를 계획하고 예정대로 개최하는 것에 대한 책임을 지는 동시에 투표에 있어서 동수가 되었을 경우 재결정권을 가진다.

제10.10조 심사위원의 권한

1. 심사위원회는 국제스포츠규정, 본 규정, 특별규정, 공식 프로그램의 시행에 최고의 권한을 갖는다.

2. 경기 동안에 일어나는 사건, 사고들에 대해 결정을 내리며, 이런 결정은 항소의 대상이 된다.
3. 규정위반의 경우 적용하는 벌칙을 결정한다.
4. 특별규정을 변경할 수 있다.
5. 히트 경기의 경우 그 구성이나 경기횟수를 변경할 수 있다.
6. 동률의 경우 재스타트(new start)를 허가할 수 있다.
7. 선수 변경을 허가할 수 있다.
8. 오피셜이 제출한 판정의 정정을 허가하거나 거부할 수 있다.
9. 벌칙이나 벌금을 부과할 수 있다.
10. 출장정지(실적) 처리를 할 수 있다.
11. 순위 변경을 할 수 있다.
12. 위험하다고 간주되는 차량이나 선수는 경기 참가를 금지시킬 수 있다.
13. 참가할 자격이 없거나 부당, 부정 행위를 한 경기참가팀이나 선수를 한 경기 이상 제외시킬 수 있다.
14. 임무 수행중인 오피셜의 지시를 거부한 경기참가팀이나 선수를 코스 또는 일정구역에 출입하지 못하도록 할 수 있다.
15. 천재지변 등 불가항력의 경우나 국가보안상 긴급한 사정이 있는 경우 경기를 연기할 수 있다.
16. 경기참가자와 대중의 안전을 최대한 확보하기 위하여 경기위원장이나 주최자의 요구가 있을 경우 스타트라인, 결승선의 위치, 그 외의 모든 문제를 공식 프로그램에 변경을 지시 할 수 있다.
17. 레이스를 중단시킬 수 있다.
18. 최종 순위와 결과를 발표 할 수 있다.
19. 기술 검차를 수행하도록 할 수 있다.
20. 특별한 경우 대리의 심사위원을 지명할 수 있다.

21. 심사위원은 우선적으로 경기 결과로부터 직접 또는 간접으로 이익을 받는 거래, 산업과 관련이 없어야 한다. 심사위원으로서 부적절한 발언 및 행동으로 공인대회 위상 및 심사위원회의 품위를 훼손할 경우 중앙심사위원회의 심의를 거쳐 패널티를 받을 수 있다.

제10.11조 경기심사위원회의 보고에 기준한 KARA의 권한

KARA는 경기심사위원회의 경기 결과에 대한 보고가 공정하고 정확하지 않다고 판단될 경우 항의나 항소가 진행되지 않았더라도 관련 상황 및 관계자를 조사하여 시정할 권한을 가진다.

제10.12조 레이스 디렉터의 임무

1. 레이스 디렉터는 각 챔피언십, 컵, 챌린지 또는 시리즈의 전체 기간 동안에 걸쳐서 임명될 수 있다.
2. 레이스 디렉터가 임명될 경우 그 임무와 책임이 아래에 제시된 것과 다를 경우 대회 특별 규정에 명시한다.
3. 레이스 디렉터는 항상 경기위원장과 협의해서 업무를 수행한다.
4. 레이스 디렉터는 다음 사항에 대해서 우선권을 가지며 경기위원장은 레이스 디렉터의 명시적인 동의가 있어야만 지시를 내릴 수 있다.
5. 일정표를 준수하는 연습주행과 예선의 통제, 그리고 레이스 디렉터가 필요하다고 간주하면 국제스포츠규정과 경기규정에 따라 심사위원회에 제청하여 일정표를 변경할 수 있다.
6. 안전에 문제가 된다고 판단할 때, 연습주행 또는 레이스의 중단, 이후 재시작 절차에 대한 진행 (사전에 심사위원회와 협의되어 있어야 하며 경기규정에 명시되어 있어야 한다)
7. 스타트의 진행
8. 세이프티 카의 사용

제10.13조 경기위원장의 임무

1. 경기위원장은 경기 사무국장을 겸직할 수 있고 보조요원을 둘 수 있다.
2. 여러 개의 경기를 포함하는 경우 각 경기마다 별개의 경기위원장을 둘 수 있다.
3. 경기위원장은 공식 프로그램에 따라 경기의 운영 책임을 진다.
4. 치안의 책임을 갖고 특히 공공안전을 위해 파견된 행정당국과 연락하여 경기장내 질서를 확보해야 한다.
5. 모든 오피셜이 각자 위치에 있는 것을 확인하고 부재자가 있을 경우 심사위원회에 보고한다.
6. 모든 오피셜이 그 임무를 수행하기 위하여 필요한 모든 정보를 받도록 한다.
7. 참가의 자격을 갖지 않는 경기참가팀 또는 선수가 경기에 참가하는 것을 방지한다.
8. 각각의 자동차가 프로그램에 명시된 식별번호를 부착하고 있는 것을 확인한다.
9. 지명 받은 선수가 해당 자동차에 탑승하는 것을 확인하고 모든 자동차를 종목과 클래스에 따라 통제한다.
10. 자동차를 정해진 순서대로 스타트라인에 정렬하여 출발시킨다.
11. 심사위원회에 대하여 프로그램 변경 제안과 경기참가자의 부정행위, 규정위반, 경기참가자의 이의신청의 제안을 행한다.
12. 이의신청을 받아들이고 신속하게 경기심사위원회에 전달한다.
13. 기록위원, 기술위원, 코스위원의 보고서와 순위의 결정에 필요한 모든 자료를 수집한다.
14. 담당한 경기에 관하여 최종보고서의 기초자료를 작성하거나 경기 사무국장에게 작성하도록 하여 경기심사위원회에 제출하여 승인을 얻는다.

제10.14조 경기 사무국장의 임무

1. 경기 사무국장은 경기의 조직에 대해 책임을 진다.
2. 오피셜을 모집하고 경기위원장과 협의하여 배치한다. 또한 오피셜에게 필요한 정보와 장비, 물자등의 제공을 담당한다.
3. 모든 오피셜이 각각의 임무에 정통하고 필요한 부대적 자료를 구비하고 있음을 확인하여야 한다.

4. 사무국장은 각 경기의 최종보고서를 작성할 때 경기위원장을 보좌하여야 하며 각 보고서에 정확한 서명이 되었는지 확인한다.
5. 참가 엔트리 및 모든 대회 문서 관리하며 대회결과를 게시하고 발표한다.
6. 경기 스케줄을 작성하고 배포한다.
7. 시상식의 진행을 담당한다.
8. 경기에서 발생하는 벌금을 납부 받는다.

제10.15조 기록위원장의 임무

기록위원장의 주된 임무는 다음과 같다.

1. 경기의 개시와 함께 경기위원장의 필요한 지시를 부여 받는다.
2. 경기위원장에게 지시 받은 경우 스타트의 신호를 한다.
3. 계측은 KARA에 의하여 승인된 계측장치만을 사용하고 1000분의 1초까지의 계측을 필요로 한다.
4. 각 차량이 코스를 완주하여 얻은 기록을 확정한다.
5. 자기의 책임하에 기록지를 작성하여 서명하고 다른 모든 필요한 서류와 함께 경기위원장에게 제출한다. (단, 기록챌린지 내지 테스트의 경우는 KARA에 제출한다.)
6. 기록위원장은 심사위원이나 KARA의 요구가 있으면 계측 기록 서류의 원본을 제출한다.
7. 심사위원과 경기위원장의 지시가 없는 한 심사위원과 경기위원장 이외의 사람에게 공식기록이나 성적을 통보하지 않는다.

제10.16조 기술위원장의 임무

기술위원장은 자동차의 기계장치에 관한 모든 검사를 담당한다. 기술위원장은 경기위원장과 함께 자동차의 중량과 차체, 부속품의 치수, 차량의 규정에 대한 적법성 여부, 안전장비, 경기참가팀, 선수의 서류(선수증, 운전면허증, 보험에 관한 서류 등)에 관한 모든 점검을 담당한다.

1. KARA나 경기위원장의 요구에 의하여 경기 개시 전, 경기 개최 중, 종료 후 그 검사를 실시한다.
2. KARA에서 지정 또는 승인한 검차 장비를 사용한다.
3. 검차의 공식결과를 KARA, 조직위원회, 심사위원회, 경기위원장을 제외하고 다른 사람들에게 발설하지 않는다.
4. 기술위원장은 그 책임하에 검차보고서를 작성, 서명하여 3항에 명시된 자에게 제출한다.

제10.17조 피트위원장의 임무

1. 피트 위원은 경기 진행 중에 있어서 경기참가팀과 선수가 행하는 자동차의 관리 및 수리에 관한 모든 작업을 감독하고, 규정 및 특별규정의 해당 항목을 준수하게 하는 임무를 가진다.
2. 피트 위원장은 경기위원장의 지휘 하에 경기참가팀 또는 선수가 행한 모든 위반 행위를 즉시 경기위원장에게 보고하여야 한다.
3. 피트 위원장은 각 경기의 종료 후 주어진 지시에 따라 경기위원장에게 구두 또는 보고서를 통하여 임무에 관한 보고를 행하여야 한다.

제10.18조 코스위원장과 트랙 마샬(코스요원)의 임무

1. 코스요원은 경기심사위원회 및 조직위원회에 의하여 정해진 코스상의 포스트에 위치하여야 한다.
2. 코스요원은 경기 개시 후 경기위원장의 지휘하에 각자의 포스트가 관찰하는 구역에 생기는 모든 정보를 무전, 보고서 등을 이용해서 곧바로 경기위원장에게 통보하여야 한다.
3. 코스요원은 코스 상에 깃발을 이용한 신호를 담당할 수 있다.
4. 각 경기 종료 후 코스요원은 자기가 확인한 사고에 대하여 문서로 코스위원장을 통해 경기위원장에게 제출하여야 한다.
5. 코스위원장은 트랙 마샬의 배치, 근무 환경, 무전에 대한 전체적 관리를 한다.

제10.19조 안전위원장의 임무

1. 안전위원장은 구단, 소방, 의료 팀에 대한 전체 책임과 총괄을 맡는다. 이는 각 팀의 조직, 장비 편성, 배치를 포함하며, 경기위원장의 지시를 받아 각 대응 팀을 운영한다.
2. 경찰 및 소방 당국, 지정 병원을 비롯한 유관 협조 기관 관리 및 의사소통을 하는 경우도 있다.

제10.20조 특별 오피셜의 지정

경기운영에 전문성이 필요한 것으로 인정되어 병원, 소방서, 서킷에서 파견한 인력이나 선수 출신으로서 참가자의 주행에 관해 조언하는 인력(Driving Standard Adviser)을 특별 오피셜로 지정할 수 있다. 특별 오피셜은 레이스 디렉터 또는 경기위원장의 지시를 받아야 한다.

제11조 벌칙

제11.1조 규정위반

본 규정에 명시된 모든 반칙과 함께 다음 행위도 본 규정의 위반이 된다. 위반에 대한 공소시효는 5년이다.

1. 경기와 관련하여 뇌물을 주거나 받은 행위 및 이와 관련된 미수 행위
2. 해당 경기에 참가자격이 없는 선수가거나 부적당한 차량으로 경기에 참가한 행위
3. 경기나 모터스포츠 일반에 관련한 부정행위
4. KARA나 모터스포츠 일반의 이익을 저해하는 불법행위

제11.2조 벌칙

1. 주최자, 경기참가팀, 선수, 탑승자, 미캐닉, 팀 관계자, 오피셜 그 외의 라이선스를 소지한 누구라도 본 규정과 부칙, 경기 특별규정과 고시, 경기 공인 등을 위반할 때에는 벌칙의 대상이 된다.
2. 벌칙은 경기심사위원회 및 KARA의 상벌위원회에 의해 제11.3조에 의거하여 부과될 수 있다.

3. 심사 위원회의 결정이 안전 혹은 경기참가팀과 선수의 부정참가에 관한 경우 또는 동일경기 가팀과 선수가 동일 경기 중에 추가 위반함에 의해 실격 처분이 처해져야 할 경우에는 즉시 제외시킬 수 있다.
4. 단, 경기참가팀과 선수가 상기 이외의 결정에 대해서 항소를 제출했을 경우에는 구제조치로서 제재의 적용은 일시적으로 유보한다. 특히, 해당 경기 심사위원회의 결정으로 인한 이후의 경기 참가에 영향을 끼치는 모든 핸드 캡 규정의 적용 결정은 유보된다.
5. 항소에 대한 유예효과는 그 경기참가팀과 선수가 시상식에 참석할 수 있도록 허용하지는 않으며 공식 순위에도 반영되어서는 안된다.
6. 세계 도핑 방지 운동 추진으로 국제스포츠규정 부칙 A에 정하는 FIA 안티 도핑 규정 내에서 관련된 벌칙을 적용한다.
7. 문화체육관광부 고시 제2017-48호 「국민체육진흥법」 제2조 제10호에 의거 「금지 목록」을 개정·고시한다.

제11.3조 벌칙의 종류

1. 경고
2. 벌금
3. 공익 업무 수행 의무
4. 기록 삭제
5. 그리드 순위 강등
6. 강제적 피트 스타트 (start a race from the pit lane)
7. 타임 페널티 (time penalty or penalty lap)
8. 드라이브 스루 페널티 (drive-through penalty)
9. 스톱 앤 고 (stop and go)
10. 제외 및 실격
11. 출장정지

12. 자격상실

심사위원회나 KARA가 지정한 인원 및 단체는 조사를 진행하고 벌칙을 적용할 수 있으며, 제외 및 실격, 출장정지, 자격상실에 대해서는 관련 당사자를 소환해서 변론의 기회를 준다.

제11.4조 벌금

벌금은 국제스포츠규정, 본 규정 및 규정을 위반하거나 경기위원회의 명령이 없이 행한 경기 참가팀, 선수, 탑승자 또는 팀 관계자에게 KARA 상벌위원회 또는 심사위원회에서 부과할 수 있다.

제11.5조 심사위원회가 부과할 수 있는 최대 벌금

국제스포츠규정이나 FIA의 공식 공고에 의해 새롭게 통지 될 때까지 최고 벌금액은 250,000 유로로 한다.

제11.6조 벌금의 납부 책임

경기참가팀은 KARA, 경기심사위원회의 요구가 있으면 소속 선수, 탑승자, 팀 관계자 등에게 부과되는 벌금 납부에 대해 책임져야 한다.

제11.7조 벌금의 지불기한

1. 벌금은 통보를 받은 지 5일 이내에 대회사무국을 통해 KARA에 지불하여야 한다.
2. 지불이 늦어지는 경우는 벌금미납 기간 중 출장 정지 처분이 따른다.
3. 벌금은 KARA에 의해 모터스포츠 발전에 사용한다.

제11.8조 제외 및 실격 (Exclusion)

1. 제외 및 실격의 신고는 심사위원회에서 할 수 있다.
 - 1) 제외는 그 대상이 된 자가 1경기 이상 참가가 금지되는 것이다.

- 2) 실격은 그 대상이 된 자가 참가한 1경기 이상의 결과가 취소되는 것이다.
2. 제의 및 실격을 받으면 이미 지불되어 있는 참가비는 주최자에 몰수된다.

제11.9조 출장정지 (Suspension)

1. 출장정지는 중대한 반칙에 대하여 KARA와 FIA만 신고할 수 있다.
2. 출장정지는 그 대상이 된 자에 대하여 모든 경기에 참가하는 권리를(벌칙의 적용기간 동안) 일시적으로 정지하는 것으로 KARA의 관할 영역에서 개최되는 대회를 대상으로 국내적 경우와, FIA 총괄 아래 있는 모든 영역에서 개최되는 대회를 대상으로 국제적 경우가 있다.
3. 출장정지가 내려지면 그 기간 동안 경기에 대하여 이미 참가 등록한 것은 무효가 되고 지불한 참가비는 주최자에 몰수된다.

제11.10조 라이선스의 회수

1. 국내출장정지 (National Suspension)

국내출장정지 처분을 받은 경기 참가자 또는 경기 운전자는 자신의 라이선스를 KARA에 반납하여야 한다. KARA는 국내출장정지 기간이 만료됨과 동시에 새로운 라이선스를 발급 및 발송한다.

2. 국제출장정지 (International Suspension)

국제출장정지 처분을 받은 경기 참가자 또는 경기 운전자는 자신의 라이선스를 KARA에 반납하여야 한다. KARA는 국제출장정지 기간이 만료할 때 까지는 해당 라이선스를 본인에게 돌려주지 않는다.

상기의 조항에 있어서 KARA에 대한 라이선스의 반납이 지연했을 때는 출장정지의 기간은 그 지연기간 동안 연장된다.

제11.11조 출장정지의 효력

KARA에 의해 신고된 출장정지 처분에 대해서 그 효력은 KARA의 관할 영역 내에 한정된다. 단, KARA가 그 벌칙을 국제적으로 적용하고자 할 경우 KARA는 FIA에 그 취지를 통보하여야 하고 FIA는 그 취지를 다른 모든 ASN에 대하여 통지 한다. 각각의 ASN은 즉

시 그 출장정지를 등록하며 이를 통하여 해당국 이외에서의 출장정지 효력이 발생한다.

제11.12조 자격상실 (Disqualification)

자격상실은 그 해당자에 대하여 지속적으로 경기에 참가하는 모든 권리를 박탈하는 것이다.

자격상실은 지극히 중대한 위반에 대하여 KARA에 의해 신고될 수 있다. 자격상실의 처분은 그 결과로 이미 한 참가 등록은 무효가 되고 참가비는 몰수된다.

제11.13조 자격상실의 효력

자격상실은 어떠한 경우에도 국제적인 효력을 가진다. 자격상실은 모든 ASN에 통지된다.

제11.14조 FIA에 대한 벌칙처분의 통지

국제적으로 적용되는 자격정지 및 자격 상실의 처분은 FIA가 신고한 벌칙을 상호적으로 적용하는 것을 승낙하는 각 ASN에게 통보되며 동일하게 적용된다.

상기 ASN에서 FIA에 통보된 자격정지 또는 자격 상실에 대해서도 FIA는 동일하게 적용한다.

제11.15조 자격상실 사유에 관한 통지

KARA는 자격상실의 대상자를 FIA에 그 처벌을 행한 사유와 함께 보고하여야 한다.

제11.16조 자동차의 자격상실, 출장정지 또는 제외

특정자동차나 특정 모델의 자동차를 이용한 경기 참가는 금지 될 수 있다.

제11.17조 수상 권리의 상실

경기 출장정지, 자격상실, 제외 처분을 받은 경기참가팀 및 선수는 그 경기에서 상을 받을 권리를 상실한다.

제11.18조 순위 및 상의 변경

제11.17조가 적용된 경우 심사위원회는 순위와 상에 관한 성적의 변경을 발표하고 다른 선수의 순위의 변동 사항에 대하여 결정한다.

제11.19조 벌칙의 공표

FIA나 KARA는 개인, 팀, 자동차 등에 내려진 처벌에 대한 사유를 설명하고 발표 또는 발표시킬 권한을 가진다. 처벌이 발표된 개인이나 단체는 FIA, KARA, 그 공시를 발표한 자에 대해 반대행동(소송)등을 취할 수 없다. 만약 반대행동을 취할 경우에는 회원 및 회원단체의 자격상실 사유가 되지만 항소권은 보장된다.

제11.20조 벌칙의 사면

KARA는 적절하다고 인정될 경우 본 규정에 기준하여 부과한 자격상실처분의 기간을 경감, 자격 상실처분의 면제를 할 수 있다.

제12조 항의

제12.1조 항의권

1. 경기참가자가 주최자, 임원, 다른 경기참가자나 선수, 경기관계자의 결정, 행위, 과오에 의해 자신이 부당하게 처우됐다고 판단할 경우는 항의할 권리를 갖는다.
2. 임무 수행중인 오피셜은 항의가 제출된 경우라도 그것과 관계없이 자신의 권한과 의무를 정당하게 집행하여야 한다.
3. 두 명 이상의 복수의 경기 참가자에 대하여 항의를 하고자 하는 참가자는 관계된 경기참가자 전원에 대해 각각 항의서를 작성 및 제출하여야 한다.

제12.2조 항의의 제출

경기에 관한 항의는 사무국을 통해 경기위원장에게 제출되어야 한다. 경기위원장의 부재 시 심사위원장에게 제출된다.

제12.3조 항의 기한

1. 경기참가팀 혹은 선수의 참가 접수에 대한 항의 혹은 코스의 거리에 대한 항의는 공식 검차 후 2시간이 내에 제출하여야 한다.
2. 핸디캡에 대한 항의는 늦어도 경기 스타트 1시간 전 까지 제출되어야 한다.
3. 대회특별규정에 명시되어 있지 않는 한 히트 또는 결승 구성 발표 후 30분전까지 제출되어야 한다.
4. 경기 중에 행하여진 반칙에 대한 항의, 차량규정위반에 대한 항의, 경기 종료 후에 결정된 순위에 대한 항의는 늦어도 그 경기 순위의 잠정 발표 후 30분 이내에 정해진 금액과 함께 제출되어야 한다.
5. 주최자가 공식 결과를 사전 통보대로 게시할 수 없는 경우 이를 발표할 자세한 시간과 장소를 사전에 공지하여야 한다.
6. 심사위원회는 항의를 신속하게 처리해야 하며 누구의 진술을 들을 것인지를 결정한다.

제12.4조 항의의 심문

1. 항의자 및 항의 대상인 자의 심리는 그 항의의 제출 후 될 수 있는 한 신속하게 행하여져야 한다.
2. 당사자는 소환되어야 하며 증인을 동행시킬 수 있다.
3. 심사 위원회는 당사자 모두가 직접 소환을 받도록 해야 한다.
4. 당사자 본인 또는 증인이 결석한 경우라도 결정을 내릴 수 있다.
5. 당사자 대상 심리 후 바로 결정을 내릴 수 없을 경우는 추후 결정을 하며, 그 장소와 시간을 관계자에게 통보하여야 한다.

제12.5조 접수할 수 없는 항의

1. 직무 수행 중인 오피셜이 판정한 사실에 대한 항의는 받아들여지지 않는다. 그러나 심사위원회에서 번복은 가능하다.
2. 복수의 경기 참가자에 대한 단일인의 항의는 수리되지 않는다.

제12.6조 결과 발표 및 시상

1. 항의 대상이 된 경기참가팀, 선수에 대한 시상은 항의 결정이 내려질 때까지 보류한다.
2. 항의 결과가 경기 순위에 영향을 미칠 것으로 예상될 때는 잠정 순위만 발표 할 수 있으며, 모든 시상은 항의에 관한 최종 결정이 내려진 후 진행한다.
3. 그러나 항의가 순위의 일부에만 영향을 줄 수 있을 때에는 항의에 영향을 받지 않는 부분은 확정적으로 발표될 수 있으며 그에 따른 시상도 가능하다.

제12.7조 재경기

경기심사위원회, KARA는 재경기를 지시할 수 없다.

제12.8조 항의의 무효

1. 항의가 근거 없는 것으로 판명되었을 때에 항의보증금은 몰수된다.
2. 항의가 부분적으로 근거가 있다고 결정되었을 경우에는 납부되어 있는 항의보증금의 일부가 반환되며 항의가 완전히 인정을 받았을 경우 전액 반환될 수 있다.
3. 정당하지 않은 의도로 항의를 제출했다고 인정되었을 경우 본 규정에서 명시하는 벌칙을 부과할 수 있다.

제13조 항소

제13.1조 권한의 범위

KARA는 국내 항소 제도를 마련하고 국내 모터스포츠와 관련해서 KARA 회원간 일어날 수 있는 분쟁을 조정하는 항소위원회를 구성한다.

제13.2조 국내 항소 기관

KARA는 KARA 회원 또는 비회원들로 항소위원회를 구성한다. 위원은 상황에 따라 3인에서 5인(법적 자문단 제외)으로 구성된다. 다만, 해당 경기의 경기참여자, 선수, 오피셜과 연관이 있는 자거나 항소 안전에 대한 결정에 참여하거나 연관 있는 자는 구성원이 될 수 없다.

제13.3조 국내 항소 절차

1. 모든 경기 참가자는 그 국적에 관계 없이 심사위원회가 선고한 벌칙 또는 결정에 대하여, KARA에 항소할 수 있는 권리를 가진다. 항소를 하기 위해서는, 결정 발표 후 1시간 이내에 서면으로 대회 사무국 또는 심사위원회에 항소를 할 의사가 있는 것을 통보해야 하고 항소 보증금 일부(100만원)를 함께 납부하여야 한다.

항소의사는 이 시점부터 96시간 동안 유효하다. 항소 의사 통보 후 항소를 취하하였을 경우 미리 지불한 항소 보증금 일부(50만원)는 몰수된다.

2. 잔여 항소보증금(300만원)은 심사위원회가 항소할 뜻을 통보 받은 지 96시간 안에 지불되어야 한다. 의사를 전달하고 항소를 진행하지 않더라도 항소 보증금을 지불할 의무가 있으며 이를 이행하지 않을 경우 불이익을 당할 수 있다. 항소보증금은 매년 KARA가 별도로 정한다.
3. 항소가 기각되거나 제기된 뒤 철회되었다면, 항의 보증금은 일부라도 반환되지 않는다.
4. 일부 근거가 있는 것으로 판정되면 보증금의 일부가 반환되며, 항소가 인정되면 전체를 반환한다.
5. KARA는 최대 30일 이내에 항소에 대한 결정을 내려야 한다.

제13.4조 판결

1. 항소위원회는 벌칙 또는 다른 결정을 내리거나 이미 내린 벌칙의 경감, 가중을 결정할 수 있으나 경기를 다시 치르도록 할 권한은 없다.
2. 항소위원회의 판결은 명확하고 근거가 충분해야 한다.

제14조 규정의 시행

제14.1조 규정의 해석

KARA는 본 규정의 해석에 관하여 대한민국 내에서 일어나는 모터스포츠 관련 문제를 해결하고, 결정할 권한을 갖는다.

제14.2조 규정의 변경

KARA는 필요시 본 규정이나 동부칙의 변경을 이사회에 제안할 권한을 가진다.

제14.3조 그 외의 규정

그 외의 서술 되어 있지 않은 규칙 내용은 국제스포츠규정과 그 부칙에 의거한다.

제14.4조 본 규정의 시행

본 규정은 2018년 1월 1일부터 시행한다.

제1조 대회주최자 등록

1.1 자동차경기를 개최하려고 하는 대회주최자는 국제자동차연맹(이하 FIA라 한다)의 국제스포츠규정과 그에 기초한 대한자동차경주협회(이하 KARA라 한다)의 국내스포츠규정 및 제 규정을 준수하는 조건 하에 KARA에 등록하여야 한다.

1.2 등록은 본 규정 제3조에 따라 KARA에 등록을 신청하는 것으로 한다.

단, 사무국에서 부적당하다고 판단하였을 경우 이유를 설명하고 등록을 거부할 수 있다. 또한 본 규정의 각 조건에 해당하지 않거나 제 규정을 위반하였을 때에는 사무국의 결정에 의하여 등록을 취소할 수 있다.

제2조 대회주최자의 분류와 대회 공인비

대회주최자는 대회주최자 A, 대회주최자 B, 대회주최자 C로 분류되고, KARA의 권한 부여에 의거하여 경기를 개최할 수 있는 권한을 갖는다.

2.1 대회주최자 A는,

2.1.1 협회에 등록된 팀이 출전하는 2개 클래스 이상의 국내 및 국제경기를 주최할 수 있다.

2.2 대회주최자 B는,

2.2.1 KARA에 등록된 팀 또는 개인이 출전하는 2개 클래스 이상의 아마추어 국내 경기를 주최할 수 있다.

2.2.2 대회주최자 B에서 주최하는 경기는 선수 라이선스 B, C 소지자만이 참가하는 경기로 한정한다.

2.2.3 챔피언십 대회 타이틀을 사용할 수 없고 국제경기를 개최할 수 없다.

2.3 대회주최자 C는,

2.3.1 KARA에 등록된 팀이 출전하는 경기 중 1개 클래스로만 이루어진 국내 경기를 주최할 수 있다.

2.3.2 KARA에 등록된 아마추어 및 개인들이 참가하는 국내경기를 주최할 수 있다. 다만 복수의 클래스가 포함된 경기를 주최하고자 할 때에는 KARA 사무국의 별도

승인이 필요하다.

이 경우 기초 종목이거나, 모터스포츠의 발전에 도움이 된다고 사회적 합의에 이를 수 있는 종목이어야 한다.

2.3.3 챔피언십 대회 타이틀을 사용할 수 없고 국제경기를 개최할 수 없다.

2.4 국제경기 신청 보증금

타 ASN에 의해 경기 시리즈가 승인된 국제대회의 한국 개최시 공인신청자는 필요한 서류 접수와 보증금을 대회 개최 90전까지 납부하여야 한다.

보증금은 대회 완료 후 반환되나 경기 취소, 일자 및 장소 변경 등으로 FIA 및 KARA에 의한 페널티 발생시 일부 또는 전액 반환되지 않는다.

만약, 페널티 금액이 보증금 보다 많을 경우 추가적으로 페널티 금액을 납부하여야 한다.

국제대회 카테고리별 보증 금액

카테고리	보증금
플레티늄	20,000,000원
골드	10,000,000원
실버	5,000,000원
브론즈	3,000,000원
존 이벤트	1,000,000원

2.5 경기공인의 신청시 공인비는 KARA가 별도로 정한다. 단, 경기 공인 취소에 대해 국가보안상 혹은 천재지변 등 불가항력의 이유를 제외하고 공인비는 반환되지 않는다.

제3조 대회주최자의 신청자격

3.1 모터스포츠에 공헌하는 사업목적에 갖는 법인

3.2 공인경기를 주최하기 위해서는 KARA의 제반 규정에 정통해야 한다.

3.3 공인경기를 개최하는데 있어서 당해 연도 경기운영에 필요한 30%에 상당하는 자금이 확보되어 있어야 한다.

3.4 KARA가 인정할 수 있는 자격을 갖춘 단체.

제4조 신청서류

대회주최자로 KARA에 등록을 희망하는 자는 아래의 서류를 준비하여 등록을 신청하여야 한다.

- 4.1** KARA가 정한 소정의 신청서.
- 4.2** 사업자 등록증(법인, 일반 사업자).
- 4.3** 당해 연도 경기운영계획서.
- 4.4** 대표자 인감증명 1부.
- 4.5** 대표자 사진 1매.

제5조 대회주최자의 승인

- 5.1** 대회주최자의 승인은 KARA 사무국과 이사 5인 이상 심의 후 과반수 동의를 통해 결정한다.
- 5.2** 등록신청서는 KARA 사무국에 직접 제출한다.

제6조 대회주최자의 자격 심사

KARA는 사무국에서 아래의 사항에 대해서 조사할 수 있다.

- 6.1** 경기 주최능력과 운영능력.
- 6.2** 제반 규정의 준수와 의무 이행의 실행 능력.
- 6.3** 기타 KARA가 필요하다고 판단되는 사항

제7조 대회주최자의 자격 제한

KARA는 등록을 신청한 대회주최자의 자격을 심사하여 개최하고자 하는 경기의 횟수, 경기의 명칭, 종류, 경기 카테고리, 경기클래스 등을 제한할 수 있다.

제8조 등록비

대회주최자 등록을 신청한 자는 KARA가 등록을 허가함과 동시에 KARA가 정한 등록비 전액을 납부하여야 한다.

- 대회주최자 A : 30,000,000원
- 대회주최자 B : 5,000,000원 / 연간 갱신비 : 1,000,000원
- 대회주최자 C : 500,000원 / 연간 갱신비 : 500,000원

본 대회주최자 등록비는 대회주최자 자격 상실 및 취소 시 반환되지 않는다.

제9조 유효기간 및 연장

- 9.1 KARA로부터 등록을 허가 받은 대회주최자 A, B, C의 자격 유효기간은 매년 12월 31일까지로 하며 매년 1회 이상의 공인경기를 개최했을 시 자동 연장된다. 정당한 사유 없이 1년간 공인대회 개최 실적이 없는 경우 KARA 이사회의 심의를 통해 자격이 정지 및 상실될 수 있다.

제10조 대회주최자 자격의 상실

대회주최자 자격을 인정 받은 자에게 다음과 같은 결격사유가 있을 때는 KARA는 대회주최자 자격을 취소시킬 수 있다.

- 10.1 제출서류에 허위가 있거나 KARA가 요청한 서류 및 증거물을 제출하지 않았을 때.
- 10.2 정당한 이유 없이 개최하고자 한 경기를 취소하였을 때.
- 10.3 정당한 이유 없이 매년 한 경기도 개최하지 않았을 때.
- 10.4 정당한 이유 없이 대회주최자로서의 활동이 전혀 없었을 때.
- 10.5 타 대회주최자의 업무 및 경기 개최에 피해를 가할 경우.
- 10.6 경기의 준비 또는 경기 후 처리 및 해당 경기의 공인을 이용하여 지역 및 일반인에게 인적, 물적, 재산적 피해를 입혔을 경우.
- 10.7 KARA 및 FIA의 명예나 권위를 실추하거나 이익을 저해하였을 경우.
- 10.8 모티스스포츠 일반의 이익을 저해하였을 경우.

- 10.9 기타 KARA 사무국과 KARA가 지정한 협의체에서 대회주최자로서의 자격이 부적당하다고 판단되었을 경우.
- 10.10 대회주최자 B, C의 경우 해당 연도 갱신비 납입을 하지 않았을 경우 자격은 자동 상실된다.
- 10.11 KARA의 승인을 받지 않은 경기를 개최할 경우 벌칙이 부여될 수 있다.

제11조 변동사항의 보고 의무

대회주최자로 자격을 인정받은 자는 등록신청서에 기재, 첨부한 내용이 변경되었을 때는 변경 사유를 변경일로부터 7일 이내에 문서로서 KARA 사무국에 보고하여야 한다.

제12조 대회주최자의 특전

- 12.1 공인경기를 주최할 자격을 갖는다. 단, KARA 사무국의 허가를 필요로 한다.
- 12.2 KARA의 국내스포츠캘린더에 기재, 등록될 수 있다.
- 12.3 대회주최자 A가 국제경기 개최 시 FIA 국제스포츠캘린더 등록 신청 자격을 갖는다.
- 12.4 KARA로부터 모터스포츠에 관한 정보를 받을 수 있다.
- 12.5 라이선스 발급은 KARA가 별도로 정한 자격기준에 부합되는 경우에 한해 실시된다.
- 12.6 공인경기의 개최에 관하여 등록 팀, 단체, 대회주최자 상호 간의 협조를 하도록 한다.

제13조 벌칙

대회주최자는 FIA 국제스포츠규정과 국내스포츠규정, 동 부칙, 경기 특별규정, KARA의 기관지나 KARA 홈페이지에 수시로 공포하거나 개정하는 KARA의 고시, 경기 주최허가, 부대조건, 공식통지, 특별규정, 부적절한 경기일정 및 장소 변경 중 어떠한 것이든 위반할 때에는 벌칙의 대상이 된다.

제14조 규정의 시행

본 규정은 2018년 1월 1일부터 시행한다.

제1조 총칙

본 규정은 국제자동차연맹(이하 FIA라 한다)과 사단법인 대한자동차경주협회(이하 KARA라 한다)의 공인 하에 행하여지는 자동차 경기에 참가하려는 팀 등록에 대하여 적용한다.

제2조 팀의 등록

- 2.1 KARA 공인 자동차 경기에 참가하려는 팀은 FIA의 국제스포츠규정(ISC규정) 및 부칙과 이에 기초한 KARA의 국내스포츠규정과 제 규정을 준수하는 조건 하에 반드시 KARA에 등록하여야 한다.
- 2.2 등록은 소정의 절차에 따라 KARA에 신청하는 것으로 한다. 단 KARA가 지정한 협의체에서 부적당하다고 판단한 때에는 그 이유를 밝히고 등록을 거부 및 취소할 수 있다.
- 2.3 팀 구분과 참가 가능 대회

팀	챔피언십대회	컵, 트로피, 챌린지, 기타대회	비고
영구팀	O	O	선수 B, C 라이선스 추천 가능
단기팀	O	O	선수 C 라이선스 추천 가능
연간팀	O	O	선수 라이선스 추천 불가 / 짐카나, 카트, 드리프트, 입문 포뮬러 등 기초 종목의 경우 챔피언십 대회 참가 가능
아마추어팀	X	O	

제3조 팀의 신청 자격

다음 사항을 모두 충족하는 경우 공인 팀의 신청 자격이 주어진다.

- 3.1 모터스포츠에 공헌하는 사업목적에 갖는 법인
- 3.2 공인 경기에 팀으로 참가하거나 할 계획이 있을 것.
- 3.3 자동차 경기의 제반 규칙에 정통한 자가 KARA의 라이선스회원으로 최소한 5명 이상 가입되어 있을 것. 단, 아마추어팀은 이에 미달했을 경우 사유에 대한 사무국 심의를 통해 신청자격을 결정한다.

제4조 신청서류

팀으로 KARA에 등록을 희망하는 자는 아래의 서류를 준비하여 등록을 신청하여야 하며, 기존 팀도 매년 갱신된 내용을 반영하여 다음의 서류와 비용을 제출한다.

- 4.1 KARA 소정의 신청 양식.
- 4.2 등록규정에 해당하는 비용.

제5조 팀의 신청

- 5.1 등록 신청서는 해당년도 공인경기 참가 전 우편, 전자 수단을 통해 KARA에 제출하여야 한다.
- 5.2 KARA는 등록 신청 서류를 심사하여 신청일로부터 7일 이내에 통보한다.
- 5.3 팀 등록이 거부 될 경우에 비용은 반환된다.

제6조 심사

접수된 등록 신청서는 KARA 사무국에서 다음의 사항에 대해서 심사하여 등록여부를 심사한다.

- 6.1 경기 참가능력과 팀 운영능력.
- 6.2 제반 규칙의 준수와 의무의 실행 능력.
- 6.3 기타 KARA가 필요하다고 판단되는 사항.

제7조 자격의 제한

KARA 사무국은 등록을 신청한 팀의 자격을 심사, KARA가 정한 팀 등록에 따른 여러 가지 조건을 제시할 수 있다.

제8조 비용

비용은 별도로 정한 표를 따른다.

제9조 인증서

팀 등록을 완료하여 자격을 인정받은 팀은 KARA가 발부하는 인증서를 받는 때부터 자격이 인정된다.

제10조 팀 자격의 상실

팀 자격을 인정받은 팀에게 다음과 같은 결격사유가 있을 때 KARA는 팀 자격을 취소할 수 있다.

- 10.1 제출서류에 허위가 있을 때.
- 10.2 정당한 이유 없이 참가 신청한 경기에 불참할 때.
- 10.3 KARA의 사무국에서 등록 팀으로서 부적격하다고 판단되었을 때.
- 10.4 단기 등록팀의 경우 2년 이상 공식 경기 참가 기록이 없는 경우는 자격을 상실한다.
- 10.5 단기등록과 연간등록팀, 아마추어팀의 경우 해당연도 갱신비를 납부하지 않으면 자동으로 팀 자격이 상실된다.
- 10.6 민·형사상 법적 문제가 발생한 경우.
- 10.7 10.4의 사유로 자격을 상실한 팀이 재등록을 할 때는 등록비를 다시 내야 한다.
- 10.8 KARA가 금지한 대회 및 비공인대회에 참가하였을 때 자격상실에 대한 심의가 이루어질 수 있다.
- 10.9 팀의 권리와 명칭 등을 정당한 사유 없이 제3자에게 대여하였을 경우

제11조 변동사항의 보고 의무

팀으로 자격을 인정받은 단체는 등록 신청서에 기재(팀명 등), 첨부한 내용이 변경되었을 경우 변경 사유를 7일 이내에 문서로서 KARA에 보고하여야 하며, KARA로부터 인정받기 전까지 변경된 사항을 사용할 수 없다.

제12조 권한

공인팀으로 등록한 팀은 다음과 같은 권한을 갖는다.

- 12.1 공인 경기에 참가할 자격을 가지며 팀으로서의 기록이 인정된다.
- 12.2 공인 팀으로서의 정보와 교육을 받을 수 있다.
- 12.3 영구등록팀은 선수 라이선스 국내 C와 B 유자격자를 추천할 수 있고, 단기등록팀은 선수 라이선스 국내 C 유자격자를 추천할 수 있다. (이 때, 훈련을 증빙할 수 있는 자료가 첨부되어야 한다)
- 12.4 프로그램 북 등 공식적인 팀 명 노출이 가능하다.

제13조 벌칙

KARA의 등록팀은 FIA의 국제스포츠규정, KARA의 국내스포츠규정, 동 부칙, 경기 특별규칙, KARA의 기관지나 KARA 홈페이지에 수시로 공포하거나 개정하는 KARA의 고시, 경기 주최허가, 부대조건, 공식통지, 트랙의 특별규정 중 어떠한 것이든 위반할 때에는 벌칙의 대상이 된다.

제14조 규정의 시행

본 규정은 2018년 1월 1일부터 시행한다.

제1조 총칙

사단법인 대한자동차경주협회(이하 KARA라 한다)는 KARA 공인 자동차경기에 참가하는 모든 경기참가자들을 위하여 국제자동차연맹(이하 FIA라 한다)의 국제스포츠규정과 KARA의 국내스포츠규정에 의거한 KARA 선수 등록규정에 따라 선수 라이선스를 발급한다.

선수 라이선스 발급을 신청하는 자는 KARA 회원이어야 하며, 본 규정과 국제스포츠규정 및 국내스포츠규정을 준수하여야 한다.

제2조 선수 라이선스

제2.1조 선수 라이선스의 분류와 유효한 경기

2.1.1 KARA 라이선스의 경기별 참가등급은 KARA 공인 대회주최자로부터 제출 받은 특별규정에 대한 심의를 통해 별도 결정된다.

2.1.2 국제 선수 라이선스는 국제스포츠규정과 국제카트스포츠규정에 의거하여 KARA가 발급한다.

[표-1 라이선스 등급별 취득 점수표]

소재	국내/국제	등급	해당 라이선스 취득 가능 점수
선수	국제	A, B	예외-FIA국제스포츠규정에 의거하여 발급
		C	-
	국내	A	100
		B	70
		C	10

제2.2조 국내 레이스 선수 라이선스의 신청 자격

[표-2 신규 라이선스 취득 점수표]

내용	점수	비고
공인 레이싱팀 교육 이수자(서킷주행 1타임)	2	공인등록팀 해당, 최대 10점 취득 가능, 아마추어 팀 제외
공인 레이싱 스쿨 수료자	10	3가지 중 택일 1회 한정 점수 취득 가능
공인 짐카나 대회 참가자(기록 인정시)	10	
KARA의 신규 드라이버 교육 이수자	10	

* 신규 국내 C 라이선스 취득자 대상

[표-3 라이선스 승급 점수표]

내용	점수	비고
KARA 소양 교육 이수자	10	라이선스, 승급교육
공인 레이싱팀 교육 이수자 (서킷 주행 1타임)	2	공인등록팀 해당, 최대 20점 취득 가능, 아마추어 팀 제외
C 라이선스 요구 대회 출전 횟수(라운드 당)	10	짐카나, 트랙데이 각 경기1회에 한정하여 최대 20점 취득 가능
B 라이선스 요구 대회 출전 횟수(라운드 당)	15	
A 라이선스 요구 대회 출전 횟수(라운드 당)	20	

* 국내 B, A 라이선스 승급자 대상, 등급이 바뀔 때 마다 누적 점수 '0'점 처리

- 2.2.1 선수 라이선스를 신청하는 자는 국내의 도로교통법에 의한 '2중 보통' 이상의 자동차 운전면허증 또는 이에 해당하는 외국의 면허증의 소지자이어야 한다.
- 2.2.2 국내 선수 라이선스 신청을 하기 위한 조건은 아래와 같으며, 라이선스 등급이 변경될 때 마다 점수는 '0'점 처리되고 단계별 승급을 원칙으로 한다.
 - 2.2.2.a 국내 C: 아래 조건 중 하나 이상을 충족하는 자.
 - 2.2.2.ai KARA 공인 레이싱 스쿨 수료자(10점).
 - 2.2.2.a.ii KARA 공인 짐카나 대회에 1회 이상 참가 후 공식 기록을 인정받은 자(10점).

- 2.2.2.a.iii KARA 신규 드라이버 라이선스 교육 이수자(10점).
- 2.2.2.a.iv KARA 공인 레이싱 팀 (영구등록팀과 단기등록팀)의 교육을 이수한 자(서킷 내 스포츠 주행 5타임-10점).
- 2.2.2.b 국내 B: 아래 조건을 충족하는 자.
 - 2.2.2.b.i 표-3 라이선스 승급 점수표를 기준으로 취득 가능 점수 70점을 충족한 자.
 - 2.2.2.b.ii 국내 카트 A 라이선스 이상 소지자 중 국내 공인 카트대회에서 상위 3위 이상 입상자.
 - 2.2.2.b.iii KARA가 실시한 드라이버 의무 교육 수료자.
- 2.2.2.c 국내 A: 아래 조건을 충족하는 자.
 - 2.2.2.c.i 표-3 라이선스 승급 점수표를 기준으로 취득 점수 가능 점수 100점을 충족한 자 중 KARA가 실시한 드라이버 의무 교육 수료자
- 2.2.3 선수 라이선스의 연령 제한은 만 19세 이상으로 한다. 만 19세 미만의 경우 KARA의 보호자 동의서를 작성하여 KARA 사무국에 제출하여야 한다.
- 2.2.4 포뮬러 레이스 라이선스의 경우 만 16세 이상부터 신청이 가능하나, 만 18세 이상이 되기 전까지는 포뮬러 자동차만이 탑승 가능하다.(라이선스에 별도의 표기를 명시)
- 2.2.5 해외 ASN 라이선스 취득자의 경우 해당 국가의 라이선스 사본과 경기경력서를 KARA 사무국에 제출한 뒤 KARA 사무국의 승인에 따라 국내 라이선스 또는 국제 라이선스의 등급이 결정 된다.

제2.3조 국제 레이스 선수 라이선스의 신청과 승급

2.3.1 국제 C의 신청

- 2.3.1.a 국내 대회주최자가 개최하는 국제대회에 참가하기 위한 국제 C라이선스의 신청은 국내 A라이선스 취득자가 신청할 수 있고, 심의위원회의 심의를 거친다.
국외대회 주최자가 개최하는 국제대회에 참가하는 경우 심의위원회의 심의를 거쳐 발급한다.

심의를 통과한 자는 ‘국제스포츠규정 부칙 L’의 드라이버 메디컬 검사 항목에 따라 최근 3개월 이내의 의료기관 에서 받은 메디컬 검사 결과서를 KARA에 제출하여야 한다.

2.3.1.b 카트 국제 B 라이선스 소지자. 예외 조항은 국제스포츠규정 부칙L을 따른다.

2.3.1.c 자동차 및 경주차의 연구개발, 국제대회 참가를 목적으로 한 경우 KARA가 별도 심의를 통해 발급할 수 있다.

2.3.2 국제 B의 신청

2.3.2.a 국제 C 소지자 중

2.3.2.a.i 국내 챔피언십이나 국제 대회에 7회 이상 참가한 경험이 있는자.

2.3.2.a.ii 만 18세 이상인 자 중 신청 전 24개월 이내에 국내 또는 국제 공인 서킷 레이 스 경기를 10회 이상 참가한 자.

국외대회 주최자가 개최하는 국제대회에 참가하는 경우 심의위원회의 심의를 거쳐 발급한다.

2.3.2.b 국제 C 미소지자 중

2.3.2.b.i 만 18세 이상인 자 중 신청 전 24개월 이내에 국내 또는 국제 공인 서킷 레이 스 경기를 10회 이상 참가한 자.

2.3.2.b.ii 만 18세 이상인 자 중 신청 전 24개월 이내에 KARA가 공인한 국제대회에 참 가한 경험이 있는 자.

2.3.2.b.iii CIK-FIA 월드 챔피언십 또는 월드컵 경기에서 상위 3위 입상자.

2.3.3 국제 A의 신청

2.3.3.a 국제 B 승급요건을 갖춘 자 중 아래 조건 하나 이상을 충족하는 자.

2.3.3.a.i 승급 신청 전 24개월 이내에 국제 B 라이선스가 요구되는 대회에서 5회 이상 5위 안에 입상한 자.

2.3.3.a.ii 당해 년, 혹은 전년도에 국제 B 라이선스가 요구되는 챔피언십 대회에서 최종 5위 안에 입상한 경험이 있는 자.

2.3.4 국제 A와 B의 등급 유지

2.3.4.a 12개월 이내에 국제대회에 참가하거나 참가를 전제로 KARA의 라이선스 규정을 만족한다.

2.3.5 슈퍼라이선스 신청은 FIA 규정에 따른다.

2.3.6 국제경기 참가 필요 서류

2.3.6.a 국제경기 참가에 필요한 서류는 '국제선수 라이선스', '메디컬 의료카드', '선수 비자' 이며, 국제경기 참가자는 경기 참가 전에 위 서류를 준비하여야 한다. 이 서류는 KARA에서 발급한다.

제2.4조 카트 선수 라이선스의 신청

2.4.1 카트 선수 라이선스 신청은 만 7세 이상부터 가능하며 신청 시 미성년자는 보호자의 동의가 있어야 한다. 또한, 나이에 따라 라이선스 신청과 승급을 제한할 수 있다.

2.4.1.a 카트 국내 D의 신청은 만 7세 이상부터 가능하고, 승급은 만 11세 이상부터 가능하다.

2.4.1.b 카트 국내 C의 신청은 만 11세 이상부터 가능하다.

2.4.2 카트 국내 C, D 신규 신청의 경우 KARA의 카트 교육을 수료하였거나 KARA에 등록된 카트팀에서 교육을 받았을 경우 수료증과 라이선스 신청서를 KARA 사무국에 제출한다.

2.4.3 승급

2.4.3.a 카트 국내 C에서 카트 국내 B로의 신청

2.4.3.a.i 카트 국내 C 소지자로 승급 신청 전 24개월 내에 KARA가 공인한 경기(카트 국내 C 소지 경기)에서 3회 이상 출전하여 공식 기록을 인정받은 자.

2.4.3.a.ii KARA의 카트 교육을 수료하였거나 KARA에 등록된 카트팀에서 교육을 받고 수료증과 라이선스 신청서를 KARA 사무국에 제출한 자.

2.4.3.b 카트 국내 B에서 카트 국내 A로의 신청

카트 국내 B의 소지자로 승급 신청 전 24개월 내에 KARA가 공인한 경기(카트 국내 B 소지 경기)에서 3회 이상 출전하여 공식 기록을 인정받은 자 또는 해당기

간 참가대회에서 상위 33% 이상을 기록한자.

2.4.3.c 카트 국제 D의 신청

1) 만 12세(라이선스 신청 해) 이상인 자.

2.4.3.d 카트 국제 C의 신청

2.4.3.d.i C-Junior

1) 만 12세(라이선스 신청 해) ~ 만 14세(라이선스 발급일)인자.

2.4.3.d.ii C-Restricted

1) 만 14세(라이선스 신청 해) 이상인 자

2.4.3.d.iii C-Senior

1) 만 14세(라이선스 신청 해) 이상인 자.

2.4.3.e 카트 국제 C에서 카트 국제 B로의 신청

2.4.3.e.i 만 15세(라이선스 신청 해) 이상인 자로써 승급 신청 전 24개월 동안 3개의 국내 또는 국제 대회에서 상위 10위 이상인자. 단, 3경기 중 적어도 1경기는 국내 챔피언십 또는 국제 경기여야 한다.

2.4.3.f 카트 국제 B에서 카트 국제 A로의 신청

2.4.3.fi 만 15세(라이선스 신청 해) 이상인 자중 승급 신청 전 24개월 동안 챔피언십 또는 대회의 단일 경기(Single Competition)로 진행되는 CIK-FIA 챔피언십, 트로피, 컵에서 상위 33% 성적 보유자.(챔피언십 결승 결과 상위 33%가 34명이 넘을 경우, 나머지 선수들은 잠정적 A 취득 가능자로 예선히트 이후 중간 순위를 바탕으로 결정) 또는 시리즈 (more than one competition)로 진행되는 CIK-FIA 챔피언십, 트로피, 컵에서 점수 포인트(Scored Point)를 획득한 자. 또는 국제 B 라이선스를 요구하는 3개의 국제 경기에서 상위 33% 성적 보유자.

2.4.4 국제 카트 라이선스 승급은 1년에 1회만 가능하다.

2.4.5 슈퍼 카트 라이선스는 만 18세 이상인 자만 신청 및 발급 가능하다.

2.4.6 국제 카트 라이선스 등급유지에 관한 사항은 국제 카트 위원회(CIK-FIA)의 규정에 따른다.

2.4.7 추천에 의한 신청: KARA에 가입한 공인 팀 또는 공인단체 대표자의 추천을 받

은 자로서 별도 규정된 훈련 주행량 증빙을 함께 제출한 자 중 KARA 사무국의 승인을 받은 자

- 2.4.8 해외 ASN 카트 라이선스 취득자의 경우 해당 국가의 라이선스 사본과 경기경력서를 KARA 사무국에 제출한 뒤 KARA 사무국의 승인에 따라 국내 카트 라이선스 및 국제 카트 라이선스의 등급이 결정 된다.

제2.5조 드리프트 선수 라이선스 신청

- 2.5.1 드리프트 선수 라이선스는 운전면허증 소지자가 신청할 수 있다.

- 2.5.1.a 드리프트 국내 D4의 신청

드리프트 국내 D4 신규 신청의 경우 KARA에 등록된 드리프트팀, 드리프트 스쿨에서 발급한 이론 교육 수료증과 라이선스 신청서를 KARA 사무국에 제출한다.

- 2.5.1.b 드리프트 국내 D3의 신청

드리프트 국내 D3 신규 신청의 경우 KARA에 등록된 드리프트팀, 드리프트 스쿨에서 발급한 실습 교육 수료증과 라이선스 신청서를 KARA 사무국에 제출한다.

2.5.2 승급

- 2.5.2.a 드리프트 국내 D3에서 드리프트 국내 D2로의 신청

- 2.5.2.ai 드리프트 국내 D3 소지자로 신청 전 24개월 내에 KARA가 공인한 경기(드리프트 국내 D3 소지 경기)에서 5회 이상 출전하여 공식 기록을 인정받은 자 또는 2회 이상 입상한 자.

- 2.5.2.b 드리프트 국내 D2에서 드리프트 국내 D1로의 신청

- 2.5.2.bi 드리프트 국내 D2 소지자로 신청 전 12개월 내에 KARA 공인한 경기(드리프트 국내 D2 소지 경기)에서 시리즈 입상자.

- 2.5.2.bii 드리프트 국내 D2 소지자로 신청 전 12개월 내에 KARA 공인한 경기(드리프트 국내 D2 소지 경기)에서 5회 우승자.

2.5.3 드리프트 국제 라이선스의 신청

- 2.5.3.i 드리프트 국제 라이선스는 FIA 규정에 준한다.

제2.6조 국제 R 선수 라이선스

국제 R 선수 라이선스는 국내 A의 소지자 중 국제 로드 경기 (렐리, 크로스컨트리 렐리, 힐 클라임등) 출전시 KARA 사무국의 승인을 받아서 발급받을 수 있다.

제2.7조 기타 경기에 대한 선수 라이선스

국제 자동차 경주 카테고리에 등재 되어 있는 기타 경기 (히스토리, 트럭 레이싱, 스피드 기록 도전 경기 등)에 대하여서는 FIA ISC 부칙 L에 의거하여 KARA 사무국의 승인을 받아서 발급받을 수 있다.

제2.8조 선수 라이선스의 신청 서류

- 2.8.1 선수 라이선스의 신청을 하고자 하는 자는 소정의 신청서에 필요사항을 빠짐없이 기입한 후 운전면허증 앞·뒤 사본 1부, 사진 1매를 첨부하여 KARA사무국에 제출 하여야 한다.
- 2.8.2 만 19세 미만의 신청자의 경우 가족관계증명서1부, KARA의 보호자 동의서를 작성하여 KARA사무국에 제출하여야 한다.
- 2.8.3 해외 ASN의 라이선스 소지 경험이 있거나 해외 레이싱 스쿨을 수료한 사람이 KARA 선수 라이선스의 취득을 원할 경우 자신이 활동한 경력증명서 또는 해외ASN 라이선스 사본이나 해외 레이싱 스쿨 수료증 등 해당 입증 자료를 첨부 하여야 한다.
- 2.8.4 선수 라이선스의 발급을 위해서는 발급 수수료를 첨부하여야 한다.
- 2.8.5 상기 신청접수 및 방법은 KARA가 지정한 전산 등록망(KISS)으로 대체될 수 있으며, 필요 시 KARA 사무국이 이를 의무화 할 수 있다.

제2.9조 선수 라이선스의 유효기간과 연도갱신신청

선수 라이선스의 유효기간은 국내 라이선스는 발행일로부터 1년, 국제 라이선스는 당해 년도 12월 31일까지로 한다.

제2.10조 선수 라이선스의 의무 사항

- 2.10.1 KARA는 해외 ASN에 의해 발급된 유효기간 중의 선수 라이선스 소지자가 국

내 라이선스 발급을 신청하였을 시 해당 ASN의 승인서류 첨부와 해당 해외 라이선스 포기를 전제로 승인한다.

- 2.10.2 KARA가 발급한 선수 라이선스의 소지자는 외국의 경기에 참가할 경우 반드시 KARA 사무국의 승인을 받아야 한다.
- 2.10.3 모든 선수 라이선스 소지자는 국내스포츠규정에 의한 자격정지 또는 자격취소 처분을 받을 경우 그 선수 라이선스를 즉시 KARA에 반납하여야 한다.
- 2.10.4 음주운전이나 기타 사항으로 인해 운전면허증이 취소되었을 경우 선수 라이선스는 자격 취소를 포함한 징계를 받을 수 있다. 자격 취소 처분의 경우 라이선스를 KARA에 즉시 반납하여야 한다.

제2.11조 선수 라이선스 신청 자격의 제한

- 2.11.1 KARA는 적합한 이유와 함께 선수 라이선스의 발급을 거부 할 수 있다.

제2.12조 휴면 라이선스 보유자

- 2.12.1 KARA 공인대회 30회 이상 참가자는 최종 취득한 라이선스 등급 신청이 가능하다.
- 2.12.2 KARA 공인대회 30회 미만 참가자가(5년 이내 라이선스 취득 이력이 없을 때) 라이선스를 신청할 때는 보유하고 있는 등급의 한 단계 하향 조정하여 신청할 수 있다.

제3조 규정의 시행

본 규정은 2018년 1월 1일부터 시행한다.

제1조 오피셜 라이선스

제1.1조 오피셜

KARA가 공인하는 경기에 심판원의 자격으로 참가하는 오피셜은 KARA 국내스포츠규정과 FIA 국제스포츠규정에 의해 책임과 권한, 임무가 정해지며 그 승급이나 자격이 주어진다.

제1.2조 오피셜 라이선스 등급

KARA의 심판원 라이선스 등급은 아래와 같다.

구분	등급	직위
심사위원	A+	심사위원
위원장	A1	위원장급
	A2	
선임	B1	선임급
	B2	
요원	C1	일반요원
	C2 / D	
심사위원	S+	심사위원
	S1	
	S2	
요원	E	소방, 의료, 기타 특수직

제1.3조 오피셜 라이선스 신청

1.3.1 오피셜 라이선스는 KARA가 지정한 전산 등록망(KISS)을 통하여 입력 항목을 빠짐 없이 기재한 후 사진 1매를 첨부하여 신청한다.

1.3.2 오피셜 라이선스 신청 및 승급 자격을 갖추었거나 KARA에 등록된 경기 주최자의 추천을 받은 자는 오피셜 라이선스 신청 대상자가 된다.

- 1.3.3 만 19세 미만 신청자의 경우 가족관계증명서 1통, 보호자 동의서 1통을 첨부하여야 한다.
- 1.3.4 해외에서 활동한 경우 활동한 국가의 경력증명서나 해당 입증 자료를 첨부하여야 한다.
- 1.3.5 외국인의 경우 신청 승인 여부에 대한 KARA 사무국의 심사에서 한국어 능력을 요구할 수도 있다.
- 1.3.6 심판원 라이선스의 발급을 위해서는 수수료를 첨부하여야 한다. 상기 사항 이외의 신청자는 KARA 사무국에서 판단하여 결정한다.
- 1.3.7 KARA는 접수된 오피셜 신청이 받아들여질에 적절하지 않다고 판단된 경우 그 이유를 밝혀 거부할 권리를 가진다. 이미 수수료가 납부되었다면 이를 환불한다.

제1.4조 오피셜 라이선스 신청 자격

- 1.4.1 **국내 C2, D**
다음 3가지 조건 중 하나 이상을 충족하는 자.
 - 1.4.1.a KARA 온라인 교육 과정 수료 후 온라인 시험 결과가 60점 이상인 자.
 - 1.4.1.b KARA가 실시하거나 인정한 일반교육 수료자 중 KARA 사무국의 승인을 받은 자.
 - 1.4.1.c 경기 현장에서 A1 또는 A2 오피셜 라이선스 소지자에게 오피셜 교육을 받은 자. 국내 D 라이선스는 공인경기 2회에 한해 참가할 수 있으며, 취득 후 36개월 이내 C2 라이선스 신청 시 별도의 절차 없이 C2 라이선스 발급이 가능하다.
- 1.4.2 **국내 S2**
국내 경기 주최자, 조직위원회 혹은 공인단체의 추천을 받은 자 중 KARA의 교육을 이수하고 관련 위원회의 승인을 받은 자.
- 1.4.3 **국내 E**
해당 분야 자격증을 소유한 전문직 종사자 중 KARA 사무국의 승인을 받은 자.

제1.5조 오피셜 라이선스 승급

- 1.5.1 **국내 A1에서 A+로의 신청**

1.5.1.a A1 오피셜 라이선스 취득 후 심사위원 수련과정(옵저버)을 이수한 자 중 KARA 심사세미나 1회 이상 의무 참석하여 KARA 및 관련 위원회의 승인을 받은 자.

1.5.2 국내 A2에서 A1으로의 신청

1.5.2.a A2 오피셜 라이선스 취득 후 24개월 이내에 10회 이상의 공인경기에서 3개 이상의 서로 다른 파트 오피셜로 활동한 자, 또는 24개월 이내에 7회 이상의 공인 경기에서 3개 이상의 서로 다른 파트 오피셜로 KARA 지도자 교육을 이수한 자.

서로 다른 파트 경험을 위하여 옵저버로서의 참가도 경력으로 인정된다.

이 경우 경기위원장의 서명이 포함된 옵저버 활동 확인서를 KARA 사무국에 제출하여야 하며, 경기 참여에 대한 보수를 받아서는 아니 된다.

1.5.2.b KARA는 상황에 따라 관련 위원회 및 별도 심의위원회의 승인을 거쳐 특별 승급을 할 수 있다.

1.5.3 국내 B1에서 A2로의 신청

B1 라이선스 취득 후 다음 조건을 충족하고 KARA의 승급시험을 통과한 자.

1.5.3.a 36개월 이내에 5회 이상의 공인 경기에서 2개 이상의 파트에 참가한 자. 단, 1개의 파트 참가는 최소 2회 이상 활동하여야 하며 기술과 기록 파트는 이 기준에서 예외로 한다.

서로 다른 파트 경험을 위하여 옵저버로서의 참가도 경력으로 인정된다. 이 경우 경기위원장의 서명이 포함된 옵저버 활동 확인서를 KARA 사무국에 제출하여야 하며, 경기 참여에 대한 보수를 받아서는 아니 된다. A2 라이선스 신청은 B1 라이선스 취득 후 1년 이후부터 가능하다.

1.5.4 국내 B2에서 B1으로의 신청

B2 라이선스 취득 후 다음 2가지 조건 중 하나 이상을 충족하는 자.

1.5.4.a 36개월 이내 공인 경기 5회 이상 참가한 자.

1.5.4.b 36개월 이내 공인경기에 3회 이상 참가하고 KARA가 실시하거나 인정한 시니어(엘리트) 교육을 이수한 자 중 KARA 및 관련 위원회의 승인을 받은 자.

1.5.5 국내 C1에서 B2으로의 신청

C1 라이선스 취득 후 다음 3가지 조건 중 하나 이상을 충족하고 KARA의 승급 시험을 통과한 자.

- 1.5.5.a 36개월 이내 공인 경기 5회 이상 참가한 자.
- 1.5.5.b 혹은 36개월 이내 공인 경기 3회 이상 참가한 자 중 KARA가 인정한 A2 라이선스 이상 파트위원장의 추천서를 첨부하고 KARA 및 관련 위원회의 승인을 받은 자.
- 1.5.5.bi 또는 KARA가 실시하거나 인정한 시니어(엘리트) 교육을 이수한 자 중 KARA 및 관련 위원회의 승인을 받은 자.
- 1.5.6 **국내 C2에서 국내 C1으로의 신청**
C2 라이선스 취득 후 다음 사항 중 하나 이상을 충족하는 자.
 - 1.5.6.a 36개월 이내 공인경기 5회 이상 참가한 자.
 - 1.5.6.b 혹은, 24개월 이내 3회 이상 참가한 자 중
 - 1.5.6.bi KARA가 실시한 현장 교육을 수료했거나
 - 1.5.6.bii A2 라이선스 이상 파트위원장의 추천서를 받아 KARA 및 관련 위원회의 승인을 받은 자.
- 1.5.7 **국내 S1에서 S+로의 신청**
 - 1.5.7.a S1 오피셜 라이선스 취득 후 15회 이상 심사위원으로 활동한 자 중 KARA의 교육을 의무 참석하고 관련 위원회의 승인을 받은 자.
- 1.5.8 **국내 S2에서 S1으로의 신청**
다음 2가지 조건 중 하나 이상을 충족하는 자.
 - 1.5.8.a 국내 S2 자격을 갖춘 자 중 경력사항을 고려하여 KARA 및 관련 위원회의 승인을 받은 자.
 - 1.5.8.b 국내 S2 취득 후 60개월 이내 공인경기에서 15회 이상 심사위원으로 활동한 자.

제1.6조 오피셜 라이선스 등급 유지

오피셜 라이선스 등급 유지 조건 미충족 시 1단계 라이선스 강등이 이루어진다. 단, A2, A1라이선스는 등급 유지조건 미충족 시 관련 위원회 심의로 자격유지 여부를 결정하여 자격 유지 또는 1단계 라이선스 강등이 이루어질 수 있다.

- 1.6.1 국내 A2, A1
매년 라이선스 갱신과 36개월 이내 공인경기 3회 이상 참가
- 1.6.2 국내 B2
36개월 이내 갱신과 공인경기 1회 이상 참가
- 1.6.3 국내 B1
36개월 이내 갱신과 공인경기 1회 이상 참가
- 1.6.4 국내 C1
36개월 이내 갱신과 공인경기 1회 이상 참가
- 1.6.5 국내 C2
24개월 이내에 공인경기 1회 이상 참가

제1.7조 KARA 오피셜 교육 및 세미나 참가의 인정

KARA가 실시하거나 인정한 교육 및 세미나 등의 참가는 공인 경기 1회의 참가로 인정하며 이는 오피셜 라이선스 승급 및 등급 유지 자격에 적용될 수 있다.

제1.8조 오피셜 라이선스의 유효기간

오피셜 라이선스의 유효기간은 발급일로부터 1년으로 한다.

제1.9조 오피셜 임무

경기 참가 시 임무는 자격에 상관없이 하향 배치 될 수 있다.

제1.10조 오피셜 교육

- 1.10.1 KARA는 오피셜의 자질향상을 위해 필요한 교육을 실시할 수 있다.
- 1.10.2 KARA는 라이선스 등급 및 자격 유지를 위해 특정 교육 이수를 요구 할 수 있다.

제1.11조 오피셜 교육의 의무

KARA의 오피셜 교육은 오피셜 등록 규정에 의거하여 실시되며, 오피셜은 라이선스 등급 유지와 승급을 위해서 반드시 교육을 받아야 한다.

제2조 규정의 적용 및 시행

제2.1조 벌칙

2.1.1 오피셜은 FIA 국제스포츠규정과 KARA 국내스포츠규정 등 KARA가 수시로 공표하거나 개정하는 KARA의 고시, 경기 주최허가, 부대조건, 공식통지, 트랙의 특별규정 중 어떠한 것이든 위반할 때에는 벌칙의 대상이 되고, 벌칙은 다음 중 하나를 적용할 수 있다.

2.1.1.a 경고
이 벌칙을 받은 오피셜에게 KARA는 서면으로 경고 이유와 내용을 통고한다.

2.1.1.b 등급 강등
이 처분을 받은 오피셜의 라이선스 등급은 1단계 하향된다. 이 벌칙은 Non-Graded 라이선스에는 적용되지 않는다.

2.1.1.c 자격 정지
이 처분을 받은 오피셜은 자격 정지 기간 동안 오피셜 라이선스에 따르는 모든 자격과 권한이 정지되며 KARA 공인 경기의 오피셜로 활동할 수 없다. 단, 정지 기간 안에 라이선스가 만료되면 라이선스 갱신은 정지 기간 만료 후에 가능하며, 제 1.6조의 등급 유지자격을 심의할 때 정지기간도 포함된다.

2.1.1.d 라이선스 취소
이 처분을 받은 오피셜은 라이선스가 무효가 되며 처분과 함께 부과된 경과 기간 중에는 라이선스를 다시 취득할 수 없다.

KARA에서 정한 경과 기간이 지나면 라이선스 신청이 가능하나 취득 가능한 라이선스 등급은 KARA의 재량에 속한다.

2.1.1.e 제명
이 처분을 받은 오피셜은 라이선스가 무효가 되며 라이선스 신청이 영구적으로 불가능하다.

2.1.2 비공인 경기에 참가하였을 경우 벌칙이 부과될 수 있다.

제2.2조 규정의 변경

KARA는 필요 시 본 규정을 변경하거나 개정할 수 있다.

제2.3조 규정의 시행

본 규정은 2018년 1월 1일부터 시행한다.

제1조 목적

국내에서 개최되는 자동차 경기의 신청과 공인 및 운영에 관한 규정과 세부지침을 정하는데 그 목적이 있다.

제2조 경기 총괄

- 2.1 KARA(Korea Automobile Racing Association)는 국내 자동차 경기 총괄, 경기 등급 표시, 명칭 사용과 경기 참가 자격 및 경기결과에 대한 인증을 총괄한다. (국내 스포츠규정 참조)
- 2.2 FIA(국제자동차연맹)는 국제 자동차 경기 총괄, 경기 등급 표시, 명칭 사용과 경기 참가 자격 및 경기결과 인증에 대하여 총괄한다. (국제 스포츠규정 참조)

제3조 경기 명칭 사용

- 3.1 국내에서 조직되는 국내 경기의 챔피언십(Championship), 컵(Cup), 트로피(Trophy), 챌린지(Challenge), 한국(Korea), 전국의 명칭은 KARA에서 관리되고, 승인을 받아 사용할 수 있다.
- 3.2 국제(International) Championship, Cup, Trophy, Challenge의 명칭은 FIA에서 관리되고, 승인을 받아 사용할 수 있다.
- 3.3 상기의 명칭은 영어 또는 그 외의 외국어의 명칭 그리고 동의어, 약칭에 대해서 허가를 필요로 한다.

제4조 경기의 등급

- 4.1 국제 경기 : 국제 스포츠규칙(ISC)에 정의된 경기
- 4.2 국내 경기 : KARA 국내 스포츠규정에 정의된 경기

제5조 경기 주최, 주관, 후원의 정의

경기 개최의 주체는 주최, 주관, 후원으로 구분되며 그 정의는 다음과 같다.

- 5.1 '주최'라 함은 경기를 총괄하여 책임지는 자로 정의한다.

- 5.2 '주관'이라 함은 경기 주최자의 위임을 받아 경기를 운영하는 자로 정의한다.
- 5.3 '후원'이라 함은 행사의 공공성, 공익성, 신뢰성 등을 위해 인적 및 물적 자원을 지원하는 것으로 정의한다.
- 5.4 '협찬'이라 함은 행사에 필요한 재정, 물품 등을 지원하는 것으로 정의한다.

제6조 경기 공인

FIA의 ISC(International Sporting Code)와 KARA 국내스포츠 규정에 자동차 경기로 정의되는 경기는 모두 KARA의 공인 허가를 필요로 한다.

제7조 자동차 경기 공인 범위

- 7.1 경기가 개최되는 경기장에 대한 안전시설 검수
- 7.2 경기 참가자 및 드라이버에 대한 라이선스 인증
- 7.3 경기 참가자 및 드라이버의 공식 기록 인증
- 7.4 경기 운영 오퍼셜 라이선스 인증
- 7.5 경기 운영 방안 검수
- 7.6 경기용 차량 및 선수 안전 장비 호몰로게이션 인증

제8조 공인 경기의 혜택

- 8.1 FIA의 ISC와 KARA 국내 스포츠규정에 의해 공정하고 안전한 경기 운영을 할 수 있다.
- 8.2 경기 기록을 영구히 인정하고 국내뿐만 아니라 타 ASN에서 기록이 인정된다.
- 8.3 KARA 파견 심사 및 감독관 파견으로 지속적인 경기 운영 평가를 통해 경기의 질 향상
- 8.4 분쟁 및 의견 충돌 시 KARA는 별도위원회가 조직·구성되어 분쟁을 조정한다.
- 8.5 KARA는 선수, 팀, 회원 단체의 권익 보호에 앞장 선다.

제9조 KARA의 의무

- 9.1 국내자동차경기의 양적, 질적 성장을 위해 각종 규정을 제정하고, 선수, 오피셜의 자격을 부여한다.
- 9.2 KARA는 경기 주최자가 적법한 절차를 갖추어 대회공인을 신청할 경우 대회공인을 승인하고, 관리·감독한다.
- 9.3 KARA는 경기 주최자가 원활한 경기 운영을 할 수 있도록 성실히 지원하여야 한다.
- 9.4 KARA는 경기 주최자의 요청이 있을 경우, 오피셜 인력 및 보유한 장비를 지원한다. 단, 필요 경비에 대해서는 “경기 주최자”가 부담한다.

제10조 경기 주최자의 의무

- 10.1 경기 운영을 책임질 대회 조직위원회를 구성해야 한다.
- 10.2 조직위원회는 일반적으로 대회사무국, 심사위원회, 경기위원회로 구성된다.
- 10.2 대회를 개최함에 있어 FIA 규정과 KARA의 규정을 준수하여야 한다.
- 10.3 경기 중 경기 운영에 대한 책임은 주최자 또는 조직위원회에 있다.
- 10.4 경기운영에서 발생하는 모든 민·형사상의 책임은 주최자에게 있으며, KARA에 그 책임을 전가하지 않는다.
- 10.5 경기 안전 대책 강구하고 안전시설을 점검해야 한다.
- 10.6 만일의 응급 사고를 대비하여 의료 체계를 구축해야 한다.
- 10.7 경기 참가자, 오피셜, 관중 보험에 가입해야 한다.
- 10.8 경기 참가자 접수 시 KARA 라이선스 확인 후 참가 접수를 받아야 한다.
- 10.9 경기 주최자는 경기가 진행되는 서킷이나 코스의 일부 혹은 전체가 공공도로 또는 일반도로를 포함하고 있을 시 해당 자치단체장의 허가 서류를 제출하여야 한다.

제11조 경기 주최자의 권리

- 11.1 대회 주최자는 KARA의 허가 조건으로 KARA, FIA 로고를 사용할 수 있다.
- 11.2 별도의 조건이 없는 한 방송중계권판매, 광고판매, 후원사 선정, 입장료 등은 모든 상업적인 권리는 주최자에게 있다.
- 11.3 주최, 주관, 후원자는 상업적 권리문제에 대해 상호 협의를 거쳐 조정할 수 있다.
- 11.4 대회 주최자는 경기에서 발생하는 분쟁 및 의견 충돌 시 KARA에 분쟁 해결을 요청할 수 있다.

제12조 경기 공인 신청

- 12.1 경기 주최자는 경기 시리즈 등록과 공인신청서를 제출하여야 한다.
- 12.2 경기 시리즈 등록은 당해 연도 전체 일정 공식화를 위한 목적이며 매 경기마다 공인신청서를 제출하여 KARA의 승인 하에 경기 공인접수가 완료된다.
- 12.3 경기 주최자는 경기 공인을 위해 다음과 같은 서류를 접수 기한을 지켜 제출하여야 한다.

국내 경기 공인 신청

제출 서류	접수 기한
① 시리즈 등록 신청서 [별지1. 양식 참조]	연 초 또는 경기 2개월 전 까지
② 경기 규정(스포츠, 기술)	
③ 공인허가신청서 [별지2. 양식 참조]	대회 개최 5일 전 까지
④ 대회특별규칙서	
⑤ 대회 공인비	
⑥ 경기 조직도	
⑦ 드라이버 명단	대회 개최 3일 전 까지
⑧ 오피셜 명단	

⑨ 보험 가입 증서(드라이버, 오피셜, 경기참가자, 관중)	대회 개최 2일 전 까지
⑩ 응급 대책(Medical Plan) [별지3. 예시 참조]	
⑪ 경기 타임 테이블	대회 개최 3일 전 까지
⑫ 경기장 사용 승인서	KARA 요청 시 제출

국제 경기 공인 신청

제출 서류	접수 기한
① 국제 경기 주최자 대회주최자 정보	연 초 또는 경기 3개월 전 까지
② 국제 경기 주최자 경기 승인서 (국제 경기 대회주최자 발급)	
③ 해당 국제 경기 대회 특별규칙서(스포츠, 기술) 국문 및 영문	대회 개최 2개월 전 까지
④ 대회 공인비	대회 3주 전 까지
⑤ 경기 조직도	대회 개최 7일 전 까지
⑥ 드라이버 명단 (해당 ASN의 국제 라이선스, 경기 참가 비자레터, 메디컬 증명서)	
⑦ 오피셜 명단	
⑧ 보험 가입 증서(드라이버, 오피셜, 경기참가자, 관중)	
⑨ 응급 대책(Medical Plan) [별지3. 예시 참조]	
⑩ 경기 스케줄	
⑪ 경기장 사용 승인서	KARA 요청 시 제출

*렐리 대회의 경우 별도의 가이드 라인을 따른다.

12.4

경기 후 주최자의 제출 서류

경기 주최자는 경기 종료 후 5일 이내에 다음 서류를 제출한다.

경기 진행 관련 서류	접수 및 기한
최종 경기 결과 기록(excel 파일)	경기 종료 후 3일 이내 까지
관제 일지	
벌칙 통보서	
포스트 보고서	
검차 보고서	
심사 보고서	경기 종료 후 5일 이내 까지
기타 보고서	
벌금(국민은행 59860 10408 1965, 대한자동차경주협회)	

제13조 모터스포츠 캘린더 등록

- 13.1** 캘린더 등록신청은 KARA가 지정하는 일시까지 소정의 방법으로 KARA에 제출 한다.
- 13.2** 국제경기는 상기 사항과 함께 FIA 국제스포츠캘린더에 등록하여야 하고, 해당 국제경기 국제 대회주최자의 경기 승인 서류를 KARA에 제출하여야 한다.
- 13.3** 캘린더 일정 및 장소 변경
국내 각 경기 주최자가 개최하는 경기 일정, 장소, 클래스, 주최자, 경기명칭 등의 변경은 경기 개최 30일 전까지 KARA에 신청을 한다.
- 13.4** 국제 경기의 경우 FIA ISC 및 부칙, 해당 국제경기규정에 정해진 기간 안에 해당 경기의 국제 대회주최자의 승인 서류를 첨부하여 KARA에 변경신청을 해야 하며 이에 대하여 변경 수수료가 부과된다.

제14조 공인 인증료

경기를 주최하고자 대회주최자는 경기 공인에 의해서 KARA가 정한 대회공인 비를 경기 공인 허가신청서와 함께 KARA에 납부하여야 한다.

- 14.1** 국내 경기 : 경기 개최 14일 전까지

14.2 국제 경기 : 경기 개최 3주 (21일) 전까지

제15조 경기 공인 허가 전 경기 특별 규칙서 공표 금지

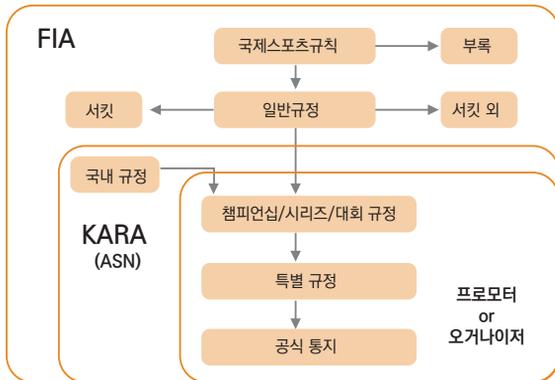
대회주최자는 경기특별규칙서의 초안을 KARA에 제출하여 승인이 있을 때 까지 내용을 공표하거나 참가자를 받아서는 안 된다.

공인된 경기는 KARA의 국내스포츠규칙 및 제반 규정에 의거하여 작성된 경기 특별규칙서에 따라 개최되어야 한다.

제16조 경기 규정

16.1 경기를 치르기 위해서는 어떠한 방식으로 어떤 차량이 참가하여 어떤 선수가 참가할 수 있는 지에 대한 사항들을 정의할 필요가 있다. 이렇게 경기 주최자는 경기의 종류와 성격, 참가자격, 대회 방식등을 정의하는 규정을 제정하여야 한다.

16.2 FIA는 전세계 모든 모터스포츠 대회가 준수 해야하는 기본규칙으로 ‘국제스포츠규칙’(ISC International Sporting Code)을 정하여 중요 개념과 용어 방식, 조직의 구성 등의 내용을 정의하였다. 따라서 주최자는 ‘국제스포츠규칙’을 기반으로 KARA가 제정한 ‘스포츠규정’을 준수하여 대회 규정을 만들어야 한다. 이러한 내용을 아래의 그림으로 간단히 정리하였다.



〈모터스포츠 규정 단계 및 절차〉

- 16.3 경기 주최자의 경기 규정과 경기특별규칙은 KARA 자동차경기 국내규정집 보다 우선 적용된다.
- 16.4 경기 주최자의 경기 규정과 경기특별규칙에 내용이 없을 시 KARA 자동차경기 국내규정집과 FIA ISC에 의한 규정이 적용된다. 이 때 FIA ISC는 최상위의 규정으로 적용한다.
- 16.5 아래 표는 국제 스포츠 규칙에서부터 공식통지까지 각 규정의 제정 및 변경의 주체와 해당 규정에서 다루는 내용들을 정리하였다.

규정의 종류	제정/변경의 주체	규정하는 내용
국제 스포츠 규칙	FIA	모든 모터스포츠에 공통으로 적용되며 모든 규정을 만들 때 그 바탕이 되는 원칙.
일반 규정	FIA	서킷에서 열리는 경기와 서킷이 아닌 장소에서 열리는 경기 각각에 대해서 공통으로 적용되는 원칙.
국내 규정	FIA/ASN	국내에서 열리는 경기에 공통으로 적용되는 원칙.
챔피언십/시리즈/ 대회 규정	주최자	각 챔피언십 또는 시리즈와 그에 속하는 대회, 또는 챔피언십이나 시리즈에 속하지 않는 대회를 운영하기 위해서 필요한 사항들.
특별 규정	주최자	챔피언십/시리즈에 속한 특정한 대회에 적용할 변경/추가 사항이나 챔피언십/시리즈가 진행되는 도중에 규정을 변경해야 할 필요가 있는 사항들.
공식 통지	주최자레이스 컨트롤	<ul style="list-style-type: none"> • 규정으로 제정할 수 없지만 공식적으로 알릴 필요가 있는 자세한 내용. • 규정의 내용 가운데 더 명확하게 해서 공식적으로 알릴 필요가 있는 사람. • 대회 진행 도중에 변화하는 상황 때문에, 또는 그리고 대회 도중 주최자와 팀, 선수간 합의를 통해서 경기 운영이나 진행에서 변경되는 사항.

〈모터스포츠 규정의 종류 및 내용〉

제17조 경기 취소

- 17.1 경기 주최자는 계획한 국내 경기를 취소하고자 할 때는 대회 개최 15일 전까지 KARA에 공식 문서로 통보하여야 한다.
- 17.2 국제 경기의 경우 해당 국제 경기 규정 및 FIA ISC 규칙에 명시된 일정에 따라 취소와 연기를 해야 하며 경기 취소 시 취소에 대한 수수료가 부과된다.

제18조 공인 취소

KARA는 경기 시작 전, 경기 진행 중, 경기 후 해당 경기에 대하여 다음과 같은 사항 발생시 공인을 취소할 수 있다.

- 18.1 경기의 일방적인 취소 또는 변경, 경기 운영 미숙, 안전 조치 미이행, 기타 사업적 권리의 침해 등이 발생한 경우
- 18.2 경기 준비 또는 경기 후 처리 및 해당 경기의 공인을 이용하여 경기 참가자 및 드라이버, 심판원, 관계자 등에 대하여 인적, 물적 피해를 입혔을 경우
- 18.3 경기의 준비 또는 경기 후 처리 및 해당 경기의 공인을 이용하여 지역 및 일반인에게 인적, 물적 피해를 입혔을 경우
- 18.4 KARA 및 FIA의 명예나 권위를 실추하거나 이익을 저해하였을 경우
- 18.5 모터스포츠 일반의 이익을 저해하였을 경우
- 18.6 공인 취소의 경우 공인 인증료는 반환되지 않는다.

제19조 대회 공인비의 반환

경기 주최자가 계획한 경기를 취소하고자 할 때 KARA는 다음의 경우에서 대회 공인비를 반환하고 나머지 경우에는 대회 공인비를 반환하지 않는다.

- 19.1 천재지변으로 경기의 개최가 불가능할 때
- 19.2 국가 안보에 중대한 사건이 발생했을 때

제20조 경기 취소 대회주최자에 대한 제재

KARA로부터 공인 받은 공인 경기의 주최자가 납득할 수 없는 사유로 경기 개최를 포기할 경우 해당 경기 주최자는 당해 연도 경기주최 자격은 물론 차기 연도 경기 주최자 자격 또한 상실할 수도 있다.

제21조 국제경기의 취소 및 변경, 연기에 대한 수수료

- 21.1 국제경기는 FIA 국제스포츠 캘린더에 등록되며 해당 경기가 변경 및 연기되거나 취소될 경우 이에 대한 수수료가 발생한다.
- 21.2 취소 및 변경, 연기에 대한 수수료는 KARA가 지정한 금액을 지정한 기한 내에 지정한 계좌로 입금하여야 한다.
- 21.3 지정한 기한 내에 미입금 시에는 연체료가 부과될 수 있다.

제22조 상업적 권리

경기의 상업적 권리는 KARA가 직접 주최, 주관, 경제적 후원 및 참여를 하지 않거나 관련이 없는 경우 경기 주최자 또는 주관자가 갖는 것을 원칙으로 한다.

제23조 경비의 부담

- 23.1 경기 주최자는 경기 개최를 위해 소요되는 일체의 경비를 부담한다.
- 23.2 경기 주최자는 주관, 후원, 협찬자와 함께 경비의 분담에 대해 협의할 수 있다.

제24조 손해의 책임

경기 주최자는 경기 준비, 경기 운영, 경기 사후 처리 시 발생하는 모든 손해에 대한 책임이 있다.

KARA는 KARA가 직접 주최 혹은 주관하지 않는 한 공인 경기의 경비 및 제반 비용과 손해에 대하여 일체 법적, 물적, 재산적인 책임을 지지 않는다.

제25조 공인 명칭의 사용

KARA의 공인 허가를 받지 않는 한 공인 명칭은 절대 사용할 수 없다.

만약 허가가 완료되지 않은 상태에서 공인 명칭 사용 시 공인 신청이 반려될 수 있으며 벌칙을 가할 수 있다.

또한 KARA는 허가 받지 않은 공인 명칭 사용자에게 대하여 손해배상을 청구할 수 있다.

제26조 보험

국내경기 주최자는 다음 사항에 대하여 보험에 가입하고 KARA 사무국에 보험증서를 제출해야 한다.

26.1 관중에 대한 보험

주최자(또는 시설 소유자)는 경기 개최 기간 중 관중에 대해 경기 중 사고에 의한 사망 또는 상해 보험에 반드시 가입하여야 한다.

26.2 경기 참가자 및 드라이버, 오피셜, 관계자에 대한 보험

경기주최자는 경기 참가자 및 드라이버, 오피셜(심판원), 관계자에 대해 반드시 보험에 가입해야 한다.

국제경기의 경우 FIA ISC 및 부칙, 해당 경기규정에서 요구하는 보험 가입규정을 따라야 하며 규정에서 해당하는 합당한 보험증서를 KARA 사무국에 제출하여야 한다.

제27조 공인경기의 심판원(오피셜) 및 감독관

27.1 공인경기 운영은 KARA의 심판원 라이선스를 소지한 오피셜 및 마셜만이 운영할 수 있다. 위반 시 대회주최자에게 벌칙이 부여된다.

27.2 KARA는 공인된 경기에 1인 이상의 감독관을 파견할 수 있다.

27.3 팀 관계자로 활동하고 있는 오피셜은 해당팀이 참가하는 대회에 레이스디렉터, 심사위원, 경기위원장으로 활동해서는 안 된다.

제28조 경기의 심사

공인경기는 다음과 같은 자격을 가진 2명의 경기 심사위원과 KARA에서 파견하는 다음과 같은 1인 이상의 심사위원이 있어야 한다.

- 28.1 심사위원의 자격은 KARA에 심판원 A+ 혹은 S로 등록된 자.
- 28.2 심판원 등록자로서 KARA가 특별히 인정한 자.
- 28.3 KARA가 심판원으로 적격하다고 인정하는 자.
- 28.4 경기 주최자는 공인 경기에 한하여 KARA에 1인 이상의 KARA 심사위원 파견을 요청할 수 있다.
- 28.5 심사위원회의 책임

- ① 국제 및 국내자동차경기 규정집과 대회 특별규칙을 숙지하여야 한다.
- ② 공식 스케줄과 참가 엔트리를 확인하고 드라이버브리핑에 참석해야 하며, 선수들의 메디컬 체크여부와 이전 경기에서의 페널티, 특이사항 등을 점검한다.
- ③ 공식 스케줄 시작 전 트랙의 상태와 의사, 앰블런스, 소화기등의 배치 여부와 안전대책을 점검하며, 적정 인원의 오피셜과 구난 차량이 적재적소에 배치되어 있는지 확인하기 위하여 서킷 인스펙션을 실시한다.
- ④ 상기의 사항을 확인하고 이상이 없을 시 경기위원장에게 공식 스케줄의 시작을 지시한다.
- ⑤ 심사위원은 공식연습, 공식예선, 결승레이스가 개최될 때 항상 심사위원실에 있어야 하며, 경기위원장 또는 레이스 디렉터와 지속적으로 소통하여야 한다.

28.6 심사위원회의 권한

- ① 심사위원회는 국제스포츠규정, 본 규정, 특별규정, 공식 프로그램의 시행에 최고의 권한을 갖는다.
- ② 대회특별규정을 변경할 수 있으며, 히트의 구성이나 경기 주회수를 변경할 수 있다. 천재지변 등 불가항력의 경우 경기를 연기할 수 있다.
- ③ 규정을 위반한 경우 벌칙이나 벌금을 부과할 수 있으며, 순위의 변경 또는 출장 정지(실적)를 결정할 수 있다. 이러한 결정은 항소의 대상이 된다.
- ④ 경기위원장이 위험하다고 보고한 차량이나 선수를 경기 참가를 금지시킬 수 있으며 참가 자격이 없거나 부당, 부정 행위를 한 팀 또는 선수를 한 경기 이상 제외시킬 수 있다.

- ⑤ 정당한 오피셜의 지시를 거부할 경우 코스 또는 일정구역에 출입하지 못하도록 할 수 있다.
- ⑥ 안전을 최대한 확보하기 위하여 경기위원장이나 주최자의 요구가 있을 경우 스타트라인, 결승선의 위치, 그외의 모든 문제를 공식 프로그램에 변경을 지시할 수 있다.
- ⑦ 레이스를 중단시킬 수 있으며 최종순위와 결과를 발표 할 수 있다.
- ⑧ 기술 검사를 수행하도록 할 수 있으며, 오피셜이 제출한 판정의 정정을 허가하거나 거부할 수 있다
- ⑨ 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.
- ⑩ 경기 뒤에 결정을 내려야 할 경우, 심사위원들은 그 권한을 후속 심사위원회에 위임하거나, 원래의 심사위원회를 선택하는 책임을 맡았던 주체가 선택한 심사위원회에 위임할 수 있다.

28.7 심사위원의 제한

심사위원은 우선적으로 경기 결과로부터 직접 또는 간접으로 이익을 받는 거래, 산업과 관련이 없어야 한다. 심사위원으로서 부적절한 발언 및 행동으로 공인대회 위상 및 심사위원회의 품위를 훼손 할 경우 중앙심사위원회의 심의를 거쳐 페널티를 받을 수 있다.

제29조 안전

경기 주최자는 해당 경기와 관련된 모든 장소에서 경기가 안전하게 개최될 수 있도록 최대한 노력과 책임을 다할 의무가 있다.

KARA의 판단 하에 안전상의 위험이 있다고 판단될 경우 경기의 공인을 취소할 수 있다.

제30조 의료 지원, 소방 지원 및 차량 구난[별지3. 예시 참조]

경기 주최자는 매 경기마다 다음의 의료지원팀을 배치하여야 하며, 응급대책(메디컬 플랜)을 마련하여야 한다.

- 30.1 응급 구조사나 응급 의사가 포함된 2인 이상의 응급팀
- 30.2 2대 이상의 앰블런스(기초 종목은 1대 이상)
- 30.3 메디컬 체크를 위한 1인 이상의 의사 및 간호사
- 30.4 외과 상해에 대한 구급 장비(척추보호대, 목 보호대, 들것, 압박붕대 등)
- 30.5 화상에 대한 구급 장비(화상 드레싱 등)
- 30.6 경기장 부근 지정병원 정보(병원명, 병원담당자, 연락처, 이동거리, 이동시간)
- 30.7 소화기의 (경기의 종류와 규모에 따라 필요 개수가 다르다) 배치
- 30.8 경기 주최자는 소방 지원 및 차량 구난을 위한 장비를 배치해야 한다.
- 30.9 견인차나 견인차에 준하는 견인 장비가 있는 4륜 차량
- 30.10 경기장 부근 지정 소방서
- 30.11 다음은 권고 사항이다
 - ① 소생 장비를 갖춘 특수 구급차(소생약, 심전도기, 응급 소생기 등)
 - ② 소방지원차량(80리터 이상 소화액(물, 폼 소화액 등)이 들어 있는 탱크와 분사기 장착)
 - ③ 특수 구조차(유압 커터, 전기톱, 크로우바, 플라이어 등), 국제경기의 경우 FIA ISC 부칙 H의 각 경기 종류 및 카테고리별 응급 및 의료, 소방, 구난 서비스 체계와 장비를 참고하여 대회 규모에 맞는 응급대책을 수립해야 한다.

제31조 공공기관의 협조

경기 주최자는 해당 경기가 개최되는 경기장 또는 지역의 공공기관과 사전 협조 요청을 완료하여야 하고, 필요시 KARA에 협조 공문을 요청할 수 있다. KARA는 경기 주최자에게 공공기관 협조가 완료되었다는 증명 서류 제공을 요청할 수 있다.

제32조 통보 의무

경기 주최자는 KARA와 사전에 협의한 내용과 다른 변동 사항이 발생할 경우 즉시 KARA에 통보하고 협의하여야 하며 이를 위반할 시 공인 및 경기 주최 자격을 취소할 수 있다.

제33조 기타 자동차경기 승인 및 운영

이외의 내용은 (사)대한자동차경주협회 자동차경기 국내규정집에 따른다.

제34조 기록 용어

국내 경기에서 사용되는 기록 및 용어들은 아래와 같다.

34.1 경기 결과 용어

용어 표기	의미	내용
DNS(Did Not Start)	해당 경기 출발을 못함	<ul style="list-style-type: none"> 해당 세션 공식 참가 엔트리는 있으나 해당 세션에 불참한 경우
DNF(Did Not Finish)	사고 또는 기타 문제로 체커기를 받지 못함	<ul style="list-style-type: none"> 결승(Race)에 한하여 사용 마지막 랩에서 사고 또는 기타 문제로 체커기를 받지 못하거나, 피트로 들어왔을 때도 해당 됨
RET(Retire)	사고 또는 기타 문제로 중도 포기	<ul style="list-style-type: none"> RET의 경우 'Retire 확인서'를 받을 수 있음 'DNF'와 병용하여 사용 할 수 있음
DNQ(Did Not Qualified)	예선 탈락	<ul style="list-style-type: none"> 일정한 예선 통과기준을 미 충족(ex. 선두 3명, Best Lap평균x107%) 해당 대회 규정에 의거, 예선 탈락자는 심사위원회 결정에 따라 결승(Race) 특별출주 가능 기록 프로그램에 따라 'DNC'로 표시되기도 함
DNC(Did Not Classified)	결승 완주 실패	<ul style="list-style-type: none"> 일정한 결승 완주 기준(ex. 해당 클래스 선두 기준 75%)을 미 충족 순위 및 포인트 불인정 'NC'로 기재되기도 함 기록 프로그램에 따라 'DNQ'로 표시되기도 함
DQ(Disqualified)	실격	<ul style="list-style-type: none"> 심사위원회 최종 결정에 의해 해당 세션 실격 처리 기록 프로그램에 따라 'DSQ'로 표시되기도 함
EX(Exclusion)	제외	<ul style="list-style-type: none"> 심사위원회 최종 결정에 의해 해당 Round 전체 실격처리 해당 Round의 모든 기록 및 결과는 불인정되며 삭제처리 됨

Suspension	자격정지	<ul style="list-style-type: none"> 심사위원회, ASN 또는 FIA 결정에 의해 정해진 기간 자격정지 심사위원회 자격정지는 해당 대회에 한하며, ASN 또는 FIA 자격정지의 경우 해당 국가 뿐만 아니라 모든 국제 대회까지 영향을 미칠 수 있음
------------	------	---

34.2 경기관련 용어표기

영문 용어	국내 표기	비고
Provisional	잠정	
Official	공식	
False Start	부정 출발, 플라잉 스타트	
Exceeding/Over(off) Track Limit	코너 커팅, 코스이탈주행	
Reprimand (Blame)	훈계 < 주의 < 경고 < 엄중경고 등	Reprimand < Blame (강도가 더 높음)
Fine	벌금	
Time Penalty	타임 페널티	초 가산 벌칙에 사용
Drop of grid positions	그리드 다운, 그리드 강등	
Drop of places in the classification	순위 조정, 순위 강등	
Drive through penalty	드라이브 스루 페널티	
Stop and go xx sec	스탑앤고 xx초 페널티	피트 내 지정된 페널티 구역에서 진행
Pit Lane over Speed	피트레인 속도 위반	
Investigation / should(will) be investigated	해당 상황에 대한 조사	잠정 결과에서 '조사 중' 또는 '심사 중'으로 표기
Pushing, Contact with	무시, 접촉	

34.3 기록 결과 발표 순서 및 기록지 하단의 명기 내용

① 경기에서는 다음과 같은 순서로 결과 발표 (연습 제외)

- 국제 경기 경우

Provisional Qualifying Result → Official Qualifying Result →
Provisional Grid → Official Grid → Provisional Race Result →
Official Race Result

- 국내 경기 경우

잠정 예선 결과 → 공식 예선 결과 → 공식 그리드 → 잠정 결승 결과 → 공식 결승 결과

② 기록지 하단 명기할 내용들

- 잠정 결과

- 조사 중인 사항
- 세션 중 깃발 제시(흑백반기/오렌지불기/흑기)와 해당 차량 번호
- 세션 중 페널티 이행 여부
- 의무 피트인 등 세션 동안 규정에 의거하여 지켜야 할 사항 이행 여부
- 내구 레이스의 경우 피트레인 오픈/클로즈 시간
- 적기 발령 시 제시된 랩과 그로 인하여 발생된 결과 (ex. 전체 랩 축소, 2랩 미만의 경우 재경기 스타트 등)
- 기타 경기 중 결정된 심사위원회나 경기위원회의 결정 사항

- 공식 결과

- 잠정 결과에 명시되었던 내용
- 심사위원회 결정 사항 ('조사 중' 또는 '심사 중'으로 표기되었던 사항에 대한 결과)

제35조 시행

위 내용은 2018년 1월 1일부터 시행한다.

별지 1 시리즈 등록 신청서



2018 (사)대한자동차경주협회 대회 시리즈 등록 신청서

1. 대회 개요

대회명칭						
대회종류	<input type="checkbox"/> 서킷레이싱 <input type="checkbox"/> 카트 <input type="checkbox"/> 드리프트 <input type="checkbox"/> 짐카나 <input type="checkbox"/> 드래그 <input type="checkbox"/> 오프로드 <input type="checkbox"/> 기타()					
대회구분	<input type="checkbox"/> 국제경기 <input type="checkbox"/> 국내경기					
특이사항	<input type="checkbox"/> 챔피언십 포함 대회 <input type="checkbox"/> 해외선수참가가능					
클래스	No	클래스명	차량종류	참가 라이선스	무게/출력 비율	비고
	1					
	2					
	3					
	4					
	5					

2. 대회 주최자정보

대회 주최자 (법인명)			대표자 성명	
사업거주지 주소				
대표 전화번호			대표 팩스번호	
웹사이트				
담당자	이름		직급	
	휴대폰번호		이메일	

3. 경기 책임 오피셜

직책	이름	휴대폰	이메일	라이선스No.
심사위원				
심사위원				
레이스 디렉터				
경기위원장				
사무국장				
기록위원장				
관제위원장				



기술위원장				
코스위원장				
안전위원장				
피트/매독위원장				
의료 위원				

4. 대회 일정

라운드	날짜	장소	클래스	비고
1				
2				
3				
4				
5				
6				
7				
8				
9				

상기의 시리즈를 FIA 국제스포츠규정과 KARA 자동차경기 국내규정 및 그 부칙에 준수하여 개최할 것을 서약하며, (사) 대한자동차경주협회에 본 신청서를 제출합니다.

[첨부사항]

- 경기 운영규정
- 경기 기술규정
- 시리즈 등록비

2018년 월 일

주최단체:

신청인(이름)

(서명 또는 인)

[사단법인 대한자동차경주협회 귀중]

별지 2 공인허가신청서



(사)대한자동차경주협회 대회공인허가신청서

KARA ORGANIZING PERMIT APPLICATION FORM

1. 대회 정보(Event Information)

대회명칭 Name of Event							
대회일정 Date/s of Event							
대회장소 Venue				서킷 라이선스 번호 Circuit License No.			
서킷 일부 사용시 Partial use of Circuit	사용구역 Area for Event			총 길이(km) Distance of Circuit			
대회종류 Type of Event	<input type="checkbox"/> 서킷 레이싱 Circuit Racing	<input type="checkbox"/> 카트 Kart	<input type="checkbox"/> 랠리 Rally	<input type="checkbox"/> 짐카나 Gymkhana	<input type="checkbox"/> 기타 Other		
대회구분 Status of Event	<input type="checkbox"/> 국제경기 International		<input type="checkbox"/> 국내경기 National				
특이사항 Only for National Event	<input type="checkbox"/> 챔피언십 포함 대회 Including Championship Race <input type="checkbox"/> 해외선수참가가능 Foreign Participation Event <input type="checkbox"/> 아마추어 대회 Amateur Race						
클래스 Class	No	클래스명 Name of Class	라이선스 제한 Min Req License	스타트 방식 Start Type	시작 시간 Scheduled Time		
					연습 Practice	예선 Qualifying	결선 Final
	1						
	2						
	3						
	4						
	5						
6							
참가 접수기한 Entries Open/Close							
참가 제한 Entry Restrictions							



핸디캡 Handicap	
운영규정 변경사항 Amendment of Sporting Reg.	
기술규정 변경사항 Amendment of Technical Reg.	

2. 주최자 정보(Organizer Information)

주최자명 Name of Organizer		대표자 이름 Name of President	
주소 Address			
대표전화번호 Tel.		대표팩스 번호 Fax	
웹사이트 Website			
담당자 Contact Person	이름 Name		직급 Title
	휴대폰번호 Mobile		이메일 Email

3. 경기 책임 오피셜(Senior Race Officials)

직책 Role	이름 Name	휴대폰 Mobile	이메일 Email	License No.
심사위원장 Chief Steward				
심사위원 Steward				
심사위원 Steward				
경기위원장 Clock of the Course				
사무국장 Secretary of the Meeting				
기록위원장 Chief Timekeeper				
기술위원장 Chief Scrutineer				
피트위원장 Chief Pit Marshal				
패독위원장 Chief Paddock Marshal				



코스위원장 Chief Track Marshal				
안전위원장 Chief Safety Marshal				
의료담당 Chief Medical Officer				

4. 방송 정보(Broadcasting Information)

방송 여부 Broadcasting Event	<input type="checkbox"/> 유 Yes <input type="checkbox"/> 무 No	방송할 경우 <input type="checkbox"/> 생방송 <input type="checkbox"/> 녹화방송 If yes, as live As Recorded
방송시간 및 채널 Time of Broadcasting and Chanel		

5. 기타 경기운영정보(Other Information)

드라이버 브리핑 Driver Briefing	일정 Time		장소 Venue	
메디컬 체크 Medical Check	일정 Time		장소 Venue	
병원정보 Hospital Information	후송병원 Name of Hospital		대회장소에서 거리 Distance	
	주소 Address			
	담직의사 이름 Contact Doctor		연락처 Mobile	
보험회사명 Name of Insurance				
보험내용 Coverage of Insurance	보상 범위 :			
검차 Scrutineering	장소 Venue			
	시작 시간 Starting Time			

FIA의 국제스포츠규정과 KARA 자동차경기 국내규정 및 그 부칙에 준수하며 안전하고 공정한 경기 개최를 위해 최선을 다할 것을 서약하며 (사)대한자동차경주협회에 위와 같이 대회 공인을 신청합니다.

The above organizer applies for an organizing permit for the above event, which will be held under the International Sporting Code of the FIA and relevant National Sporting Rules accordingly.

[구비사항]

- 경기 운영/기술/특별규정
- 경기 공인비
- 참가선수 명단 및 보험 증서 (대회시작 2일전까지 제출)

별지 3 의료 계획(Medical Plan)

※ 국내 서킷 레이스 의료계획 예시

범례

PMC

Piaddock Medical
Center 1



Extrication Carr: 1



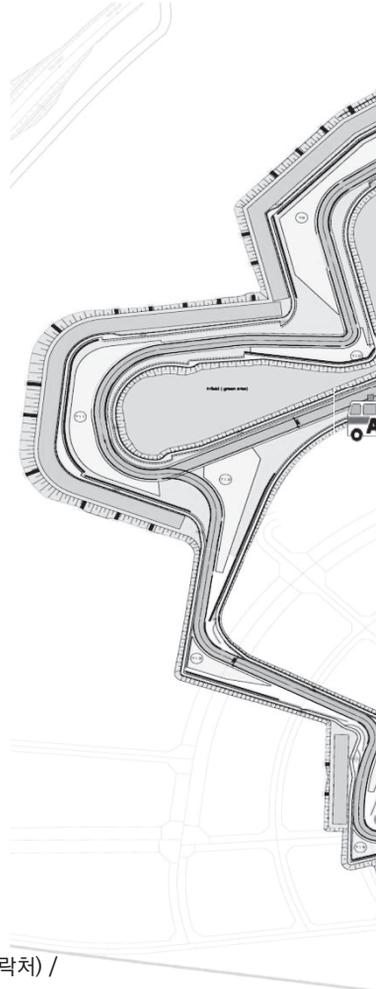
Ambulance : 3



Doctor car 1

인력 현황

구분		1일	2일	3일
		연습	예선	결승
의료	의사	1	1	1
	간호사	1	1	1
	응급구조사	2	2	2
AMB	사설	1	2	2



※의료 준비 상황

- 레이스콘트롤 : 의사 1, 간호사 1
- 응급탈출팀(Extrication) : 응급구조사 4(소방관2, 사설2)
- 경기장 도착 08:00(브리핑, 무전기, 배치등 안전위원장 확인)
- 담 당: CMO(이름, 연락처) / XX병원(담당자, 연락처) / 소방서(담당자, 연락처) / 대회본부(담당자, 연락처)
- 오피셜 : 심사위원장(이름, 연락처), 경기위원장 : (이름, 연락처) / 안전위원장 : (이름, 연락처) / 사무국장 : (이름, 연락처)



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.b.ii 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 클로즈된 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.bi 팀 단장 (Team Principal) : 팀을 위한 가장 중요한 결정을 책임지는 사람.

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

2.6.4.biii 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 도덕현장에 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 가까이 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 경기기는 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 오피셜을 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 오피셜과는 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 오피셜의 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 오피셜이 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 밖에서도 발생할 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 제외한 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 방식이든 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	
히트 또는 결승의 구성	경기 시작 1시간 전까지 또는 스포팅 규정 또는 특별규정에 정의된 규정 적용
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 보조원에게 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 안전이라면, 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 것으로 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)

클로즈드 경기 : 국내경기가 ASN이 발급한 라이선스(경기 참가팀 또는 선수)를 가진 한 클럽의 회원만으로 한정하는 경우에는 이를 클로즈드 경기라고 부를 수 있다. 클로즈드 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.

제3장

기술 & 안전규정

(Appendix J. Article 251 ~ 253)

제정	1997년 1월 1일
개정	1998년 1월 1일
개정	1999년 1월 1일
개정	2000년 1월 1일
개정	2001년 1월 1일
개정	2002년 1월 1일
개정	2003년 1월 1일
개정	2004년 1월 1일
개정	2005년 1월 1일
개정	2006년 1월 1일
개정	2007년 1월 1일
개정	2008년 1월 1일
개정	2009년 1월 1일
개정	2010년 1월 1일
개정	2011년 1월 1일
개정	2012년 1월 1일
개정	2013년 1월 1일
개정	2014년 1월 1일
개정	2015년 1월 1일
개정	2016년 1월 1일
개정	2017년 1월 1일
개정	2018년 1월 1일

홈페이지 참조
www.kara.or.kr

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 오프로드위원회 위원과 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 오토크로스 및 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.

특히 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 코스의 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 레이싱 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. 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.
2. 1:500(최소) 축척의 피트와 패독 지역 및 메디컬 센터 도면.
3. 1:200(최소) 축척의 모든 빌딩(메디컬 센터와 헬기장 포함) 상세 도면.
4. 1:2000(길이)/1:200(높이) 축척의 트랙 센터라인 측면도.
5. 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)
6. 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 오토크로스와 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, 히스토리 투어링과 GT	1.00
“2,000cc 까지 스포츠카와 1인승 차량, 기타 모든 히스토리 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 퍼미에 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 피미로 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 올림 된)의 75% 혹은 그 이상이 되었을 경우. 차량들은 바로 파크 피미로 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 오픈셔의 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/참관인이 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			
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. 주行的 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 확신하고 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 다이아모, 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.

제3부 국제 KART 규정

Notice

제1장 카트 레이스 운영 규정
제2장 카트 서킷 공인 규정

홈페이지 참조바랍니다.
www.kara.or.kr

제1장

카트 레이스 운영 규정 (CIK-FIA)

제정	2009년 1월 1일
개정	2010년 1월 1일
개정	2011년 1월 1일
개정	2012년 1월 1일
개정	2013년 1월 1일
개정	2014년 1월 1일
개정	2015년 1월 1일
개정	2016년 1월 1일
개정	2017년 1월 1일
개정	2018년 1월 1일

홈페이지 참조
www.kara.or.kr

제2장

카트 서킷 공인 규정 (CIK-FIA)

제정	2009년 1월 1일
개정	2010년 1월 1일
개정	2011년 1월 1일
개정	2012년 1월 1일
개정	2013년 1월 1일
개정	2014년 1월 1일
개정	2015년 1월 1일
개정	2016년 1월 1일
개정	2017년 1월 1일
개정	2018년 1월 1일

홈페이지 참조
www.kara.or.kr

1. 2018 KARA 라이선스비

선수, 오피셜 라이선스 유효기간은 발급일로부터 1년이며, 국제 라이선스를 비롯한 FIA 관련 라이선스, 연간, 단기, 아마추어 등록팀 등 단체 라이선스 유효기간은 해당년도 12월 31일까지 임.

오피셜, 선수, 미캐닉, 인스트럭터 라이선스비는 정회원 연회비 3만원 포함한 비용임.

대상	항목	구분	2018		비고
			금액(단위:원)		
정회원 연회비	연회비			30,000	
오피셜	라이선스비	A1	위원장	110,000	
				A2	90,000
		B1	선임	70,000	
				B2	50,000
		C1	요원	40,000	
				C2	30,000
		D	요원 (Trial)	-	
		E	전문 오피셜	-	
		A+, S+	심사위원급	140,000	S+ 라이선스 신설
		S1		140,000	
	S2	140,000			
	수수료	라이선스 재발급		10,000	
			경력증명서 발급	10,000	
선수	국내 라이선스비	레이스	A	140,000	
			B	110,000	
			C	50,000	
		카트	A	80,000	
			B	60,000	
			C	40,000	
		드래그	A	100,000	
			B	70,000	
			C	50,000	
		드리프트	D1	100,000	
			D2	60,000	
			D3	50,000	
	D4		40,000	라이선스 신설	
	국제 라이선스비	FIA 국제	A	1,530,000	
			B	1,030,000	
			C	530,000	
			D	330,000	
		FIA 공인캘리	R	430,000	
		CIK-FIA 국제 카트	A	530,000	
			B	330,000	
C			230,000		
선수 비자 (1회)		경기 1회 당	100,000		
선수 비자 (1년)		시리즈 1년 기한	300,000	1개 시리즈 비자에 한함.	
해외 ASN 라이선스 취득용 증명서		200,000			
수수료	라이선스 재발급		10,000		
		경력증명서 발급	10,000		

기타	미캐닉	연간 라이선스	M	40,000	
	인스트럭터	연간 라이선스	I	200,000	
레이싱팀	등록비	영구등록	등록비	25,000,000	
		단기등록	등록비	5,000,000	
			연간갱신비	500,000	
		연간등록	연간등록비	1,000,000	
카트팀		야마추어	연간등록비	200,000	
		등록비		3,000,000	
팀 관련 행정 수수료		갱신비		300,000	
		팀 명의 (소유주) 변경		500,000	
		팀 이름 변경		100,000	
레이싱스쿨	등록비	팀 인증서 재발급		50,000	
		연간등록비		500,000	
대회 주최자	A	국제 및 국내 B 이상 요구 경기	등록비	30,000,000	10년 유효기간
			연간갱신비	1,000,000	
	B	컵, 트로피, 챌린지등	등록비	5,000,000	
			연간갱신비	1,000,000	
	C	기초종목	연간등록비	500,000	칩카나, 드리프트, 카트
	수수료	소유자 변경		A	3,000,000
B				1,000,000	
명칭 변경			A	500,000	
			B	200,000	
항소		KARA 항소위원회 보증금		3,500,000	
		FIA 항소보증금		별도문의	

2. 2018 KARA 공인비

대상	항목	구분		2018	비고	
				금액(단위:원)		
FIA 서킷 Grade 공인비	1	Category A	신규	별도문의		
	2	Category B				
	3	Category B				
	4	Category C	갱신	별도문의		
	1	Category D				
	2	Category D				
	3	Category E				
4	Category E					
FIA 카트 서킷 공인비		신규 및 갱신		별도문의		
서킷레이스/ 벨리/ 오프로드/ 포물러/ 드래그	국제경기	KARA가 Parent ASN 인 국제경기		별도문의		
		KARA가 Host ASN 인 국제경기				
	국내경기	챔피언십	시리즈 등록비	5,000,000		연 1회 납부
			경기당 공인비	2,500,000		캘린더 등록비 포함
			챔피언십 라이선스비	2,000,000		경기당
		컵, 트로피, 헬린 지 기타	시리즈 등록비	1,500,000		연 1회 납부
			경기당 공인비	1,500,000		캘린더 등록비 포함
단일경기	경기당 공인비	1,500,000	캘린더 등록비 포함			
카트/짐카나	국제경기	CIK-FIA 공인경기	시리즈 등록비	별도문의		
			캘린더 등록비			
			경기당 공인비			
	국내경기	시리즈 경기	시리즈 등록비	-		
			경기당 공인비	500,000		캘린더 등록비 포함
		단일경기	경기당 공인비	500,000		캘린더 등록비 포함
KARA 장비 호몰로게이션	국내	안전장비		별도문의		
FIA 장비 호몰로게이션	FIA	안전장비		별도문의		

1. 국내 공인 대회 현황

	대회명[국문]	2018 CJ대한통운 슈퍼레이스 챔피언십
	대회명[영문]	2018 CJ Logistics SUPERRACE Championship
	사업장 주소	서울 중구 동호로 330 CJ제일제당센터 4층
	대표 연락처	02-6740-7850
	홈페이지	http://www.superrace.co.kr
	페이스북	https://www.facebook.com/superrace/
	참가 클래스	슈퍼6000, GT1, GT2, BMW M Class

	대회명[국문]	2018 엑스타 슈퍼챌린지
	대회명[영문]	2018 ECSTA Super Challenge
	사업장 주소	서울 중구 동호로 330 CJ제일제당센터 4층
	대표 연락처	02-6740-7850
	홈페이지	http://www.superchallenge.co.kr
	페이스북	https://www.facebook.com/ecstasuperchallenge
	참가 클래스	SUPER 100, 200, 300, T-GDI, 86, SPARK, AVEO, Challenge D, Target Trial Class

	대회명[국문]	2018 넥센 스피드 레이싱
	대회명[영문]	2018 NEXEN Tire Speed Racing
	사업장 주소	경기도 성남시 수정구 복정로 85, 2층
	대표 연락처	031-759-9694
	홈페이지	http://www.speedracing.co.kr
	페이스북	https://www.facebook.com/NEXENSPEEDRACING/
	참가 클래스	GT-300, BK-Onemake, R-300, AD Sport Onemake, GT-200, GT-100, TT-200, TT-100, Super-Lap, RV/승용 챌린지

	대회명[국문]	2018 대구 튜닝카 레이싱 대회
	대회명[영문]	2018 DAEGU Tuning car Racing
	사업장 주소	대구광역시 달성군 구지면 국가산단서로 201
	대표 연락처	053-670-7800
	홈페이지	http:// www.kiapi.or.kr
	페이스북	
	참가 클래스	PRO, K(Korea), I(International), 13 ~ 16초 타임어택 클래스

	대회명[국문]	2018 SK 지크 레이싱 페스티벌
	대회명[영문]	2018 ZIC Racing Festival
	사업장 주소	경기도 의왕시 이미로 40, 인덕원 IT밸리 D동 904호
	대표 연락처	070-4773-7671
	홈페이지	http://www.zicracing.com
	페이스북	https://www.facebook.com/ZICTOP/?fref=ts
	참가 클래스	



대회명[국문]	2018 KIC-Cup 로타스 맥스 챌린지
대회명[영문]	2018 KIC-Cup ROTAX MAX Challenge
사업장 주소	경기도 용인시 처인구 포곡읍 유운리 79-1
대표 연락처	031-333-9518
홈페이지	http://www.pinokart.co.kr
페이스북	https://www.facebook.com/pino.kart.1?ref=br_rs
참가 클래스	로타스 시니어, 주니어, 루키, 마스터, 노비스, 미니, 마이크로 클래스



대회명[국문]	2018 짐카나 챔피언십
대회명[영문]	2018 GYMKHANA Championship
사업장 주소	서울 중구 무교로 21 더익스체인지서울 12층
대표 연락처	02-424-2951
홈페이지	http://www.kara.or.kr
페이스북	https://www.facebook.com/KARAMOTORSPORTS
참가 클래스	

대회명[국문]	2018 카라 카트 챔피언십
대회명[영문]	2018 KARA Kart Championship
사업장 주소	서울 중구 동호로 330 CJ제일제당센터 4층
대표 연락처	02-6740-7850
홈페이지	http://www.superrace.co.kr
페이스북	https://www.facebook.com/superrace/
참가 클래스	

대회명[국문]	2018 카라 드리프트 챔피언십
대회명[영문]	2018 Drift Championship
사업장 주소	서울 중구 무교로 21 더익스체인지서울 12층
대표 연락처	02-424-2951
홈페이지	http://www.kara.or.kr
페이스북	https://www.facebook.com/KARAMOTORSPORTS
참가 클래스	

2. KARA 대회주최자

주최자	(주)슈퍼레이스	대표 연락처	02-6740-7850
주최자 등급	대회주최자 A	홈페이지	www.superrace.co.kr
사업장 주소	서울 중구 동호로 330 CJ 제일제당빌딩 4층		

주최자	(주)이노션	대표 연락처	02-2016-2259
주최자 등급	대회주최자 A	홈페이지	www.innocean.com
사업장 주소	서울 강남구 강남대로 308		

주최자	KAVO	대표 연락처	061-287-0562
주최자 등급	대회주최자 A	홈페이지	
사업장 주소	전라남도 무안군 삼향읍 후광대로 242		

주최자	(주)인제스피디움	대표 연락처	070-4811-1490
주최자 등급	대회주최자 A	홈페이지	www.speedium.co.kr
사업장 주소	강원도 인제군 기린면 상하답로 130		

주최자	코리아 모터스포트 브리지 (Korea Motorsport Bridge)	대표 연락처	02-548-8763
주최자 등급	대회주최자 A	홈페이지	www.tcr-korea.com
사업장 주소	서울 강남구 선릉로 157길 15, 4층 401호		

주최자	코리아 스피드 레이싱	대표 연락처	031-759-9694
주최자 등급	대회주최자 B	홈페이지	www.speedracing.co.kr
사업장 주소	경기도 성남시 수정구 복정로 85, 2층		

주최자	(주)플레이그라운드 코리아	대표 연락처	070-4773-7670
주최자 등급	대회주최자 B	홈페이지	www.playgroundkorea.com
사업장 주소	경기도 의왕시 이미로 40 인덕원 IT밸리 D동 904호		

주최자	(재)지능형자동차부품진흥원	대표 연락처	053-670-7800
주최자 등급	대회주최자 B	홈페이지	www.kiapi.or.kr
사업장 주소	대구광역시 달성군 구지면 국가산단서로 201		

주최자	TRK Promotion	대표 연락처	031-333-9518
주최자 등급	대회주최자 C	홈페이지	www.pinokart.co.kr
사업장 주소	경기도 용인시 처인구 포곡읍 유운리 79-1		

3. 국내 공인 레이싱팀 현황(2017년 기준)

① 레이싱 등록 팀 정보(2017년)

구분	번호	팀명	팀 대표	연락처	주소	이메일
연간	1	닉스	김대혁	010-7773-9402	충청남도 아산시 배방읍 구령리 1-5번지 닉스커스팀	only9402@naver.com
영구	2	다이나믹	심상학	032-834-6049	인천시 연수구 동춘동 816-7	dynamicrd@gmail.com
영구	3	다이노케이	이승우	062-382-7888	광주광역시 서무 무진대로 510	sweetboyed@hanmail.net
영구	4	드림레이서-디에이	이영배	02-525-0021	서울시 서초구 서초동 강남대로51길, 105호	driveran@naver.com
영구	5	디팩토리	오재국	070-4402-6618	경기도 용인시 처인구 포곡읍 신원리 225	Poi2850@naver.com
연간	6	라크로 레이싱	양돈규	010-4174-5163	경기도 하남시 신정동 258-1	racrodk@gmail.com
영구	7	레드라인	오병진	054-471-5156	경북 구미시 인동52길4	Rally5@naver.com
영구	8	룩키레이싱	박시현	032-811-5500	인천시남동구 송기천로 361-20	Mi3korea@gmail.com
영구	9	룩슨물	이진태	031-336-6759	경기도 용인시 처인구 포곡읍 에버랜드로 376번길 152	vangdde95@naver.com
연간	10	매건 레이싱	최 훈	050-544-7890	경기도 파주시 문발동 81-11 RC오토모티브	hoo9932@naver.com
연간	11	맥스레이싱	함영준	010 2527 2540	경기도 양주시 백석읍 월암로 186-64	art5631@hanmaile.nt
단기	12	범스레이싱	김범훈	031-765-1958	경기도 광주시 도척면 방도미 226-5	beomsracing@naver.com
영구	13	블라스트	김용태	010-6565-5598	부산시 남구 대연4동 926-1	ytkim@blaster.co.kr
영구	14	서한퍼플모터스 포트-블루	이문식	031-338-2322	경기도 용인시 처인구 양지면 주북리 169-4	purple@purplematorsport.com
연간	15	서한퍼플모터스 포트-레드	이문식	031-338-2322	경기도 용인시 처인구 양지면 주북리 169-4	purple@purplematorsport.com
영구	16	웹보레이싱	이재우	031-339-0833	경기도 용인시 처인구 포곡읍 영문로 115-15	Leejw710@hanmail.net
영구	17	스토머	노인섭	010-4442-4449	경기도 용인시 처인구 포곡읍 마성로 398	wow-nic@hanmail.net
영구	18	쉴라이트 인디고	유정수	031-724-0812	경기도 분당구 서현동 214-13 인디고 빌딩	Iris0411@swa.co.kr
단기	19	씨제이로지스틱스레이싱	황진우	031-337-1146	경기도 용인시 처인구 포곡읍 선장2로 17	jwformula@hanmail.net
영구	20	아주자동차대학	박정룡	041-939-3188	충남 보령시 주포면 대학길 106	rallypark@motor.ac.kr
단기	21	아트라스Bx	허경신	031-336-3492	경기도 용인시 처인구 포곡읍 유운리 138-2	isyeon@atlasbxracing.com
영구	22	알앤더스	장윤식	010-2310-8621	서울 강서구 공항동 67-46	nanil300@naver.com
영구	23	엑스타 레이싱	김진표	031-323-6996	경기도 용인시 처인구 포곡읍유운리 369-2	Ecstar2014@naver.com
영구	24	오토시티레이싱	황운기	02-338-8000	경기도 화성시 송사삼 416-97	ksa8787@naver.com
영구	25	울산토바	이승배	052-201-0922	울산시 동구 방어진순환도로 433	Ustirestory@hanmail.net
영구	26	원 레이싱	김경호	031-338-0852	경기도 용인시 처인구 포곡읍 신원리 295번지	mjoneracing@gmail.com
영구	27	이레인 레이싱	유경사	031-322-0065	경기도 용인시 처인구 포곡읍 곡현로 89-16	dongho@erainracing.com
영구	28	이즈레이싱	박범준	010-3330-2600	경기도 용인시 처인구 포곡읍 신원리 253-2	pitcrew2@naver.com
단기	29	제일제당	김의수	031-336-9372	경기도 용인시 처인구 모현면 초부로 83	heasun9735@gmail.com
연간	30	존피티드	박정준	031-235-5882	경기도 화성시 반정동 382-14	poweroptima@naver.com

구분	번호	팀명	팀 대표	연락처	주소	이메일
연간	31	챔피언루브 인투레이싱	박현식	070-4405-0608	경기도 광주시 오포읍 능평리 365-5	hspkorea.inc@gmail.com
영구	32	카롤릭상지대	카롤릭상지대	054-851-3250	경북 안동시 상지길 45	sjlee@csj.ac.kr
연간	33	에스케이 지크레이싱	심현섭	010-7660-0208	경기도 고양시 덕양구 내곡동 493-3	konan6253@naver.com
영구	34	태강모터스포츠	배중원	010-9262-4747	인천시 남구 인화로 100 인하대학교 2N267C 스마트파워트레인트레이너구실	panicpress@tae-kang.com
연간	35	투케이바디	강운섭	043-216-9851	충북 청주시 흥덕구 오송읍 상정리 206-2	Bigcloud47@naver.com
단기	36	팀 아우디코리아	셰드릭주호널	010-9180-2200	서울 강남구 영등대로 731 신영빌딩 7층	fred.kim@audi.co.kr
영구	37	팀 파워엑셀	곽홍민	010-2672-3388	서울 서초구 전원말안길11, 101호	Jtkim11@hanmail.net
영구	38	팀106	류시원	070-8224-3106	경기도 용인시 처인구 포곡읍 유운리 239-4	Team106r@naver.com
영구	39	포디엄	박종혁	053-593-8582	대구 달서구 월곡로99길 7-6	Podium1@naver.com
영구	40	프로시드	박길목	010-3867-2777	경남 진주시 상평동 211-32	proceedracing@gmail.com
영구	41	헌터-인제레이싱	김정수	070-4646-8226	경기도 화성시 동안면 동안산단2길 7-27	wttc1@naver.com
영구	42	현대솔라이트레이싱	백성기	010-3364-7865	경기도 용인시 처인구 곡현로 117 16-7	teamhdr@naver.com
영구	43	화랑레이싱	안중호	031-434-7080	경기도 안산시 단원구 진흥로 10번길 57 (성곡동 687-6 시화공단 5바723호) 삼성 FC 2공장	sfcpvc@naver.com
연간	44	Den Racing	김수창	010-3513-5082	대구 달성군 다사읍 서재리 621	waterkim6135@naver.com
단기	45	E&M 레이싱	이정응	031-323-1237	경기도 용인시 처인구 포곡읍 곡현로 345-1	james.lee824@gmail.com
영구	46	Finalracing(부산과학기술대학)	김창규	051-330-7201	부산시 북구 시랑로 132번길 88 (구포동) 부산과학기술대학교 자동차과	race112@hanmail.net
단기	47	J-BON	임봉택	010-5323-3762	경기도 용인시 처인구 모현면 동림리 136-4	32-1rokmc@hanmail.net
영구	48	KMSA	최정원	031-332-3725	경기도 용인시 처인구 포곡읍 곡현로 117번길 6-22	Kmsa21@hanmail.net
영구	49	DR MotorSports	유경록	031-706-1811	경기도 성남시 분당구 운중로 277번길 40-7, 2층	ksf@ksfrace.com
연간	50	P&P MotorSports	박영준	031-224-2002	경기도 수원시 권선구 권선동 896번지	hackless@naver.com
영구	51	SL 레이싱	김관희	031-323-6996	경기도 용인시 처인 포곡읍유운리 369-2	Ecstar2014@naver.com
연간	52	Team Hooks	김중엽	010-5211-0493	경기도 용인시 처인구 포곡읍삼계리27-10번지	Jtkim11@hanmail.net

② KART 등록 팀 정보(2017년)

구분	번호	팀명	팀 대표	연락처	주소	이메일
영구	1	DreamRacer	한천희	010-6222-6319	경기도 파주시 지목로 147	dr@karting.co.kr
연간	2	F5 몬스터	김태훈	010-9949-3432	경기 의정부시 송암로 75 1702-1404	dttk1256@naver.com
영구	3	KRT	임재홍	02-420-3886	서울 송파구 잠실동 1168-1번지	koreakart@naver.com
연간	4	YD	김연동	016-487-4259	인천광역시 중구 운서동 1677-77	dusehd51@naver.com
연간	5	락 레이싱	임동락	010-2623-8686	경기도 용인시 처인구 포곡읍 전대리 419-13	1128xfile@naver.com
연간	6	스툼	고광철	010-5323-9898	서울 구로구 신도림로 13길 76 신영 연마	sinyoung1994@naver.com

구분	번호	팀명	팀 대표	연락처	주소	이메일
연간	7	임팩트	유형민	010-4944-7789	경기도 용인시 수지구 신봉동 533-2	taz3751@naver.com
연간	8	정인레이싱	유형식	031-322-3385	경기도 용인시 처인구 포곡읍 곡현로 89-20	jeunginrc@me.com
영구	9	카티노	김해수	031-949-2379	경기도 파주시 솔아래길 253	kartinno@naver.com
연간	10	팀맥스	신상문	010-3746-2667	경기도 화성시 장안면 우봉길 203	hana2go@daum.net
영구	11	파주스피드파크	김태은	031-959-0420	경기도 파주시 파평면 덕천리 261-1	kart11@paran.com
영구	12	피노카트	김성호	031-333-9518	경기도 용인시 처인구 포곡읍 유운리 79-4	dongkki21@naver.com

③ 아마추어 등록 팀 정보(2017년)

번호	팀명	팀 대표	연락처	주소	이메일
1	명성모터스	허지호	010-5097-5365	부산시 금정구 장전동 390-1	Msmotors2009@naver.com
2	알에스레이싱	장진현	010-3187-5795	부산시 강서구 대저2동 6400-1	rsracing@naver.com
3	짜세레이싱	정준영	010-2253-4575	경기도 남양주 진접읍 금강로 풍경내길 11-26	xjun2002@naver.com
4	팀 파워클러스터	박두영	010-7659-2779	충북 청주시 서원구 분평동 654	ps2779@hanmail.net
5	EXAUTO	김영운	010-4342-5540	전남 목포시 옥암동 914-9	mpexauto@naver.com
6	FORTEC MotorTime RT	윤종덕	010-9905-2382	경기도 성남시 분당구 정자일로 1 트리폴리스 A-2105	zzondy@nate.com
7	HSR&학산모터스	윤관영	010-6287-6650	경기도 광명시 가학동 519-10	no_young@hanmail.net
8	KBEE Motor Sports	이형탁	010-2170-9944	경기도 화성시 팔탄면 울암리 77	damas01@daum.net
9	ONEWAY Motorsport	서형우	010-8715-7866	경기도 용인시 처인구 모현면 매산리 120-2	soulhistory@gmail.com
10	TEAMSPT	사진호	010-9585-2907	대구 동구 울암동 390-3번지	repsol29@naver.com
11	VITESSEXDRF RACING	제성욱	010-2823-7496	서울 강남구 논현동 6-21 세양APEX 701호	sungmin@vitesse.kr
12	YJ Factory	허주영	010-9199-0291	부산시 북구 덕천1동 342-2 부영맨션 301호	gjwnuad17@naver.com

4. 공인 레이싱 스쿨 현황

레이싱 스쿨	BMW Driving Center	사업장 주소	인천광역시 중구 운서동 1677-77
대표자	장성택	대표 연락처	080-269-3300
기간	2017년 6월 19일 ~ 2018년 6월 18일	홈페이지	www.bmw-driving-center.co.kr

레이싱 스쿨	현대 드라이빙 아카데미	사업장 주소	서울시 강남구 강남대로 308
대표자	이원희	대표 연락처	02-2016-2300
기간	2017년 10월 1일 ~ 2018년 9월 31일	홈페이지	https://www.facebook.com/hyundaidrivingacademy

레이싱 스쿨	인제스피디움 드라이빙 아카데미	사업장 주소	강원도 인제군 기린면 상하담로 130
대표자	윤재연, 김춘수	대표 연락처	070-4811-1099
기간	2017년 10월 01일 ~ 2018년 9월 30일	홈페이지	www.speedium.co.kr

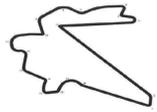
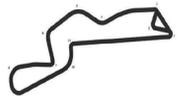
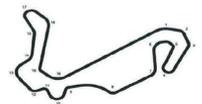
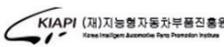
레이싱 스쿨	드림레이서	사업장 주소	경기도 파주시 지목로 147 (신촌동 93-3)
대표자	한천희	대표 연락처	010-6222-6319
기간	2018년 3월 08일 ~ 2019년 3월 07일	홈페이지	https://www.facebook.com/dreamracer.korea

레이싱 스쿨	TRK Promotion	사업장 주소	경기도 용인시 처인구 포곡읍 유운리 79-1
대표자	김성호	대표 연락처	031-333-9518
기간	2018년 3월 09일 ~ 2019년 3월 08일	홈페이지	www.pinokart.co.kr

레이싱 스쿨	SH 컴퍼니	사업장 주소	경기도 성남시 분당구 정자동 166-1 엠코헤리츠 201동 608호
대표자	장순필	대표 연락처	031-407-8982
기간	2017년 4월 1일 ~ 2018년 3월 31일	홈페이지	www.trackday.kr

레이싱 스쿨	Team 106 드라이빙 아카데미	사업장 주소	경기도 용인시 처인구 포곡읍 유운리 239-4
대표자	류시원	대표 연락처	070-8224-3106
기간	2017년 4월 1일 ~ 2018년 3월 31일	홈페이지	https://www.facebook.com/Professional-Racing-Team106-673015579481086/

5. 경기장 안내

Circuits	FIA License	Information	Layout
 <p>코리아인터내셔널서킷 (Korea International Circuit)</p> <p>전라남도 영암군 삼호읍 에프원로 2상 설블록 7번 빌딩 KIC 사업소 (061)288-4207 www.koreacircuit.kr</p>	<p>등급: Grade 1</p> <p>기간: 2016.12.31~2 019.12.31</p>	<p>길이: 5.615 km / 3.489 miles 진행 방향: Anticlockwise 넓이: 12m 스탠딩 스타트 폴 포지션: Right 롤링 스타트 폴 포지션: Left 최종 검수 일: 2016. 9.21 검수자: Charlie Whiting</p>	
	<p>등급: Grade 2</p> <p>기간: 2016.12.31~ 2019.12.31</p>	<p>트랙1: 3.031 km / 1.883 miles 트랙2: 2.964 km / 1.842 miles 진행 방향: Anticlockwise 넓이: 12m 스탠딩 스타트 폴 포지션: Right 롤링 스타트 폴 포지션: Left 최종 검수일: 2016. 9.21 검수자: Charlie Whiting</p>	
 <p>인제스피디움 (INJE SPEEDIUM)</p> <p>강원도 인제군 기린면 상하달로 130 www.speedium.co.kr (070)4811-1099</p>	<p>등급: Grade 2</p> <p>기간: 2016. 7.29~ 2019. 7.20</p>	<p>길이: 3.908 km / 2.428 miles 진행 방향: clockwise 넓이: 14m 스탠딩 스타트 폴 포지션: Left 롤링 스타트 폴 포지션: Right 최종 검수일: 2016. 5.16 검수자: Tim Schenken</p>	
 <p>에버랜드 스피드웨이 (Everland Speedway)</p> <p>경기도 용인시 처인구 포곡읍 에버랜드로 199 (031)320-9401~9</p>	<p>등급: Grade 3</p> <p>기간: 2016. 4.08~ 2019. 4.08</p>	<p>길이: 4.346 km / 2.700 miles 진행 방향: clockwise 넓이: 10m 스탠딩 스타트 폴 포지션: Right 롤링 스타트 폴 포지션: Left 최종 검수일: 2016. 4.08 검수자: Tim Schenken</p>	
 <p>대구 지능형자동차부품 진흥원 주행사험장 (Korea Intelligent Automotive Parts Promotion Institute)</p> <p>대구광역시 달성군 국가산단서로 201 www.kiapi.or.kr (053)670-7800</p>	<p>등급: Type B</p>	<p>길이: 2.26 km / 1.404 miles 진행 방향: Clockwise 넓이: 11m 폴 포지션: 1x1 스탠딩 스타트: Left 2x2 스탠딩&롤링스타트: Right</p>	