제8장
카트 레이스 운영 규정

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

제1조 카트의 정의와 분류

제1.1조 정의

다음에 지시된 정의와 약어는 국제스포츠규정에 나와 있는 정의를 보완한다. 본 용어들의 정의는 규정과 부칙, 특별 규칙에 적용되며 일반적으로 사용된다.

1.1.1 **CSN**(Sporting Commission of an ASN) : **ASN의 스포츠위원회**

1.1.2 **CoC**(Clerk of Course) : **경기위원장**

1.1.3 **ST**(STeward) : **심사위원**

1.1.4 **SC**(SCrutineer) : **기술위원**

1.1.5 **TD**(Technical Delegate) : **기술 대표**

1.1.6 **RD**(Race Director) : **레이스 디렉터**

1.1.7 **TKD**(TimeKeeping Delegate) : **시간 계측 대표**

1.1.8 **TR**(Technical Regulations) : **기술규정**

1.1.9 **카트**(Kart)

카트는 지붕, 콕핏, 서스펜션이 없고 차체 구성물이 있거나 없으며, 지면에 한 줄로 되어 있지 않은, 방향전환용 앞바퀴 2개 1조와 뒷바퀴 2개 1조로 일렬이 아닌 4개의 바퀴를 가지고, 1개의 액셀러레이터와 연결되어 있으며 동력이 전달되는 지상용 1인 차량이다. 주요 파트는 새시(차체 포함)와 타이어와 엔진이다.

1.1.10 **데이터 처리**(Data processing)

메모리를 가지고 있거나 또는 가지고 있지 않은 시스템으로 경기 후 혹은 경기 동안 선수나 그의 팀이 모든 정보를 읽고, 표시하고, 취득하고, 기록하고, 전달하는 것이 가능하도록 설치된 시스템.

1.1.11 **텔레메트리**(Telemetry)

움직이는 카트와 외부 단체 사이의 데이터 전송.

1.1.12 **최대치**(Maximum)

변경할 수 있는 범위의 가장 큰 수치. 최상위 한계

1.1.13 **최소치**(Minimum)

변경할 수 있는 범위의 가장 작은 수치. 최하위 한계

1.1.14 **팀 대표**(Team leader)

FIA 국제카트위원회(이하 'CIK-FIA') 팀 경주에서 엔트란트(Entrant) 또는 그 권한을 대리하는 대리인

1.1.15 **클래스**(Class)

엔진 실린더 용적이나 다른 분류 기준에 의해 결정되는 차량들의 그룹

1.1.16 **그룹**(Group)

11.1.16.a **그룹 1** : 경기에서 특별하게 정해진 카트와 호몰로게이션 등록이 되어 있거나 호몰로게이션으로부터 도출되었거나 승인된 엔진

11.1.16.b **그룹 2** : 제작자의 요청에 의해 동일한 장비의 일정한 수의 연속적인 생산이 주어진 기간 안에 확인(섀시, 엔진, 타이어, 카뷰레터, 점화장치, 클러치, 배기장치, 브레이크, 차체)되고 일반인에게 정상적인 판매를 위해 예정된 카트. 판매된 장비의 모든 부품들은 호몰로게이션 제원표를 따라야 한다.

1.1.17 **카테고리**(Categories)

기술적 특성과 선수의 적법성의 조건과 관련된 카트의 분류

1.1.18 **제작자**(Manufacturer)

CIK-FIA 유효 호몰로게이션이나 CIK-FIA 승인을 갖고 있는 유 · 무형 단체

1.1.19 **기술 대표**(Technical Delegate)

CIK-FIA의해 지명된 기술 대표는 기술 검차에 대한 책임이 있고 국내 기술위원을 넘어서는 모든 권한을 갖는다.

1.1.20 **메이커**(Make)

제작자에 의해 생산된 제품에 주어지고 하나 혹은 다량의 모델, 타입 또는 버전에 주어진 명칭

1.1.21 **지역**(Zone)

지역은 FIA 정기 총회의 동의를 얻어 해당 지역 안에 있는 모든 국가의 팀이 참가할 수 있도록 하나 혹은 여러 개의 경기이거나 챔피언십(또는 양쪽 다)을 조직하는 최소 2개 이상의 ASN들의 특별 그룹을 말한다.

1.1.22 **최종 시기**(Final phase)

예선 히트 후에 열리고 경기나 챔피언십의 개최와 관련하여 프리파이널과 파이널 혹은 제1결승과 제2결승으로 불리는 결승

1.1.23 **'스타트'서비스 파크**(<Start> Servicing Park)

패독과 대기 지역 사이에 한정된 통로가 있고 예선 연습, 예선 히트, 최종 결승전에 선수와 오직 1명의 미캐닉이 파크 퍼미에서 보존된 타이어와 연료 탱크의 조립을 진행할 수 있는 지역

1.1.24 **'피니시'서비스 파크**(<Finish> Servicing Park)

트랙과 패독 사이에 한정된 통로가 있고 예선 연습, 예선 히트, 최종 결승 후 선수와 1명의 미캐닉만이 파크 퍼미에 보존된 타이어와 연료 탱크의 조립을 수행할 수 있는 지역

1.1.25 **대기지역**(〈Pre-Grid〉 Assembly Area)

〈스타트〉 서비스 파크와 트랙 사이의 지역을 의미한다.
출발선으로 가는 통로 또는 구역을 말한다.
출발 직선 라인

1.1.26 **레이스 디렉터**(Race Director)

레이스 디렉터는 아래 사항에 대한 모든 권능을 갖고 있고 경기위원장은 레이스 디렉터의 명백한 동의 하에 관계된 명령을 내릴 수 있다.

1.1.26.a 타임 스케줄을 고려하여 연습과 결승 진행을 감독하고 만약 필요하다면 국제스포츠규정과 국제카트스포츠규정에 따라 타임 스케줄의 변경을 심사위원회에 제안할 수 있다.

1.1.26.b 국제스포츠규정과 국제카트스포츠규정에 따라 경기를 정지시킨다.

1.1.26.c 경기 진행을 지속할 때 위험하다고 판단되었을 경우 스포츠 규정에 따라 연습(예선)이나 결승의 진행을 정지시키거나 무효화 시키고 절차에 따라서 새로운 스타트가

주어짐을 보장한다.

1.1.26.d 스타트 진행

1.1.26.e 선수 브리핑 지도

1.1.27 호몰로게이션(Homologation)

CIK-FIA에 의해 섀시, 엔진 또는 결정된 장비의 모델이 본 규정의 카테고리 안에 분류되어 충분한 수량이 제조된 시리즈임을 공식적으로 확인하는 것이다.
호몰로게이션 신청은 장비가 제작된 나라의 ASN에 의하여 CIK-FIA에 제공되어야 하고 호몰로게이션 형식 제도를 따라야 한다.호몰로게이션은 CIK-FIA에 의해 법령화된 호몰로게이션 규정을 고려하여 정해야 한다.
자신의 모델을 호몰로게이션 등록하고자 하는 제작자는 그에 관한 규정을 준수하여야 할 책임이 있다.

1.1.28 호몰로게이션 제원표(Homologation Forms)

CIK-FIA에 의해 호몰로게이션 등록된 섀시, 엔진 또는 장비의 모델은 모델의 증명서를 인허가한 특성이 서술되어 있는 호몰로게이션 제원표라 불리는 설명된 형식에 종속된다.경기 주최자는 팀에게 검차 시 또는 스타트 전(때로는 양쪽다)에 제원표의 제출을 요구할 수 있고 미제출시 팀의 참가를 거절할 수 있다. 장비의 공급 시에 제작자는 적합한 호몰로게이션 제원표의 제출을 요구받는다.

기재 내용 : 호몰로게이션 제원표에는 아래 사항으로 구성된다.

1.1.28.a 기본 모델이 설명된 기본 승인서

1.1.28.b 호몰로게이션 확장이 서술된 일정한 수의 추가 서류

1.1.29 승인(Approval)

승인은 CIK-FIA에 의해 특정 생산 모델이 유효한 국제 카트 규정 안에 서술된 조항을 따른다는 것을 공식적으로 기록한 것이다.승인 신청은 생산품(카트 및 관련 부품)과 관련된 메이커가 속한 ASN에 의해 CIK-FIA로 제출되어야 하고 승인 기술 형식에 포함되어야 한다. 이것은 CIK-FIA에 의해 기안된 승인 규정을 고려하여 작성되어야 한다. 자신의 생산품(카트 및 관련 부품)의 승인을 원하는 제작자는 그에 관한 규정을 준수하여야 할 책임이 있다.

1.1.30 허가(Recognition)

허가는 특별한 시리즈 전체가 유효한 카트 허가 규정에 따르고 있음을 CIK-FIA가 공식적으로 승인한 것이다. 허가 신청은 신청자가 위치해 있는 국가의 ASN에 의해 CIK-FIA에 제출되어야 하고 장비 승인 형식 제도를 따를 수도 있다. 인정된 장비의 구성 요소에는 숫자가 부여되고 "FIA AUTHORISED SERIES"라벨이 시리즈와 관계된 서류에 표시된다.

1.1.31 시리즈(Series)

시리즈는 그것에 따라 좌우되는 스포츠와 기술적 요소에 의해 정의된다.

제1.2조 분류

1.2.1 카테고리와 그룹

경기에 사용되는 카트는 아래와 같이 분류된다.

1.2.1.a **Group I :**

KZ1 : 실린더 용적 125cc
KF1 : 실린더 용적 125cc
슈퍼카트 : 실린더 용적 250cc

1.2.1.b **Group II :**

KZ2 : 실린더 용적 125cc
KF2 : 실린더 용적 125cc
KF3 : 실린더 용적 125cc
KF4 : 실린더 용적 125cc

제2조 국제 카트 경기와 CIK-FIA 챔피언십, 컵과 트로피에 적용하는 일반 운영 규정

제2.1조 목적

FIA 국제카트위원회(이하 'CIK-FIA')는 FIA가 제정한 원칙에 의해 조직된 FIA의 특별위원회다. 카트를 위한 국제경기(이하'경기')의 운영과 공정한 개최는 FIA 맴버십에 있는 스포츠 권능을 소유한 각 나라의 ASN에 의해 보장된다.

제2.2조 스포츠 규정

2.2.1 일반 규정의 적용

CIK-FIA 국제스포츠캘린더에 등록된 경기의 모든 추가 규정은 국제스포츠규정과 부칙, FIA와 CIK-FIA의 공식 공고와 일반 운영 규정(이하 '일반규정')을 따라야 한다.

2.2.2 경기의 성립

모든 경기는 국제스포츠규정을 고려하여 CIK-FIA 국제스포츠캘린더에 등록되어야 한다.

2.2.3 적법한 카트

오직 CIK-FIA 카트 기술규정만이, 허가된 규정에 따르거나 그렇지 않을 경우에는 CIK-FIA의 허가에 따른 해당 ASN의 규정에 따른 카트만이 경기에 허용될 수 있다. CIK-FIA의 안전규정은 항상 적용되어야 한다.(국제카트스포츠규정 Technical Regulation Article 3참조)

2.2.4 경기의 등록

경기는 CIK-FIA 호몰로게이션을 받고 서킷 라이선스를 갖고 있는 서킷에서만 개최할 수 있고 이 경기들에 사용되는 카트의 형태가 해당 서킷에 적합하여야 한다. 경기가 매번 국제스포츠규정과 부칙을 준수하고 있는 상태라면 CIK-FIA는 KARA의 요청에 의해 CIK-FIA 국제스포츠캘린더에 등록한다. 만약 KARA가 경기조직위원회에 제3자로서 대표를 파견하였다 하더라도 KARA는 모든 규정의 준수에 관하여 관할 책임이 남아있다.

CIK-FIA 국제스포츠캘린더는 매년 스포츠 규정-캘린더-챔피언십 워킹 그룹에 의해 준비되고 CIK에 제공되며 그 후 세계모터스포츠평의회와 10월 FIA 정기총회에 제출된다. 스포츠 규정-캘린더-챔피언십 워킹 그룹의 결과에 대한 어떠한 논쟁도 CIK에 의해 최종 결정되며 이 결정은 FIA의 세계모터스포츠평의회의 조정에 따른다. 법력과 규정에 따라 논쟁을 결정하는 합법적인 재판권과 최종 공판은 FIA의 국제공소재판소에 있다. KARA는 CIK-FIA에 의해 수립된 국제 카테고리의 클래스를 자신의 나라에서 채택하고 발전시킬 의무가 있다.

KARA는 자국과 관련하여 특정한 기술적, 경제적 기준으로부터 도출된 특별규정으로 '내셔널 프로모션'이라 불리는 카테고리를 제안할 수 있다. 이 카테고리들은 국제 카테고리의 선수 참가를 허가해야 하며 안전에 대한 CIK-FIA의 기술적 요구사항에 응하여야 한다.

2.2.5 일정 변경 또는 경기 취소

2.2.5.a 일정 변경이나 경기 취소는 최소한 경기가 예정된 날짜 3개월 전에 KARA에 의해 CIK-FIA로 서면 통지되어야 한다. 이 상황에서 일정 변경 시는 CIK-FIA 국제스포츠캘린더 등록비용의 15%, 취소 시에는 10%를 지불한다.

2.2.5.b 만약 일정 변경이나 취소 통지가 예정된 경기일 3개월 전보다 짧았을 경우 일정 변경이나 취소 비용으로 등록비용의 15% 금액을 지불한다.

2.2.6 특별 규칙의 공표

2.2.6.a 경기 주최자는 특별규칙에서 경기에 참가하는 카트나 스페어 부품 수입의 문제점 여부와 이러한 문제를 제한하기 위하여 무엇으로 규제할 것인가를 명시하여야 한다.

2.2.6.b 경기규정에 항목 변경이나 추가는 국제스포츠규정을 준수하고 번호와 날짜가 부여된 공고에 의해 안내되어야 하며 경기특별규칙에 절대적으로 명시되어야 한다.

2.2.7 적법한 선수

경기에 참가할 목적이 있는 선수는 FIA에 가맹된 ASN에 의해 발급된 당해 연도에 유효한 카트용 국제팀이나 선수 라이선스(국제카트스포츠규정 FIA International Sporting code 3.9참조)를 갖고 있어야 하며 동시에 자신이 소속한 ASN이 경기 주최자가 아닐 경우 자신의 ASN이 발급한 사전 경기 참가 승인서(선수 비자)를 갖고 있어야 한다.팀 라이선스는 팀장의 나이가 어리고 모든 법적 책임을 갖지 않은 사람에게는 교부되지 않을 수 있다.

2.2.8 경기 주최자는 참가 승인 경기 특별규칙에 참가하는 카트의 최소 숫자를 규정할 수 있다. 만약 그 수에 미달했을 경우 경기 주최자는 경기를 취소할 권한이 있다.

2.2.9 일반 조건

2.2.9.a 참가와 관련된 모든 사람들이 국제스포츠규정, 국제카트스포츠규정 및 기술규정의 모든 요구 사항을 준수할 책임은 엔트란트의 의무다. 엔트란트가 현장에 없을 경우 엔트란트는 서면으로 그의 대리인을 지명하여야 한다. 경기가 진행되는 동

안 참가하는 카트에 대한 책임을 가지고 있는 사람들은 엔트란트와 함께 개인적으로도 국제스포츠규정과 국제카트스포츠규정의 모든 조항을 준수할 책임이 있다.

2.2.9.b 경기 참가자는 자신의 카트가 연습과 결승 전체에서 적합성과 안전성의 조건을 준수하고 있음을 보장하여야 한다.

2.2.9.c 참가하는 카트에 관련된 사람이나 관계자들, 또는 기타 자격으로 참가한 모든 사람들은 패독, 서비스 파크나 또는 트랙 어느 곳이든 항상 적합한 패스를 착용하여야 한다.

2.2.10 기술 검사와 스포츠 검사

2.2.10.a 대회 특별규칙에서 지정한 날짜와 지정한 위치에서 최초 기술 검사와 스포츠 검사를 하는 동안 선수와 팀은 모든 요구된 서류와 가능한 안내를 제공하여야 한다.

2.2.10.b 특별한 상황에 대하여 심사위원회가 승인한 경우를 제외하고 지정된 시간 안에 참가하지 못한 선수와 경기 참가자는 경기 참가가 허용되지 않는다.

2.2.10.c 팀, 선수 또는 카트와 관련된 어떠한 사람도 CIK-FIA에 사전 승인 받지 않은 포기각서나 기타 다른 서류에 서명을 요구 받을 수 없다.

2.2.10.d 경기위원장이나 의료위원장은 경기가 진행되는 동안 언제든지 선수에게 메디컬 검사를 받았는지를 확인할 수 있다.

2.2.10.e 기술위원에게 검사를 받은 차량을 제외하고는 어떠한 카트도 경기에 참가할 수 없다.

2.2.10.f 경기가 진행되는 동안 언제든지 기술위원은 다음 사항을 점검할 수 있다.

2.2.10.f.i 카트나 선수 장비의 적법성을 조사할 수 있다.

2.2.10.f.ii 적법성과 일치성의 조건을 모두 만족하였는지를 확인하기 위해 경기 참가자에게 카트의 분해를 요구할 수 있다.

2.2.10.f.iii 필요하다고 생각하면 경기 참가자에게 부품이나 샘플의 제공을 요구할 수 있다.

2.2.10.g 기술위원에 의해 통과된 후 안전에 영향을 주는 방향으로 제거, 변경 혹은 수리되었거나 적법성에 대한 의문이 제시되었거나 동일한 이유에 의한 사고에 말려들었던 카트는 기술 검사 승인을 위해 재출석하여야 한다.

2.2.10.h 경기위원장은 사고와 관련된 카트의 정지나 검사를 요구할 수 있다.

2.2.10.i 검사와 기술 검사는 서비스 파크 또는 파크 퍼미(상황에 따라 양쪽 다)의 구성을 위한 책임이 있고 경기 참가자에게 지시할 권한이 있는 정식 임명된 오피셜에 의해 이루어진다.

2.2.10.j 사위원회는 통제되는 모든 카트에 관련하여 기술 검사위원의 조사 결과를 공표하고 요청에 따라 다른 팀들의 항의에 대하여 조사 결과를 평가한다. 이 조사 결과는 연료 테스트에 관련된 것을 제외한 어떠한 특별 분석도 포함할 수 없다.

2.2.10.k 기술 검사를 위한 카트 제공은 적합성에 대한 절대적인 사항으로 간주된다.

2.2.10.l 안전 검사에서 각 선수는 '테크니컬 패스포트'를 받는다. 기술 검사에 제출하기 전에 모든 장비에 대한 자세한 내용을 이 양식에 기재해야 한다. 완벽하지 않은 '테크니컬 패스포트'는 거부된다.

2.2.10.m 이싱 넘버와 가능한 광고 표시는 장비를 기술 검사에 제공하기 전에 카트에 부착된다.

2.2.10.n 선수가 기술 검사 후에 자신의 장비를 변경하는 것은 허용되지 않는다.

2.2.10.o 엔진 최대 회전수 증가나 장착된 클러치의 조절(상황에 따라 양쪽 다)을 위한 시스템은 엔진 속도 제한이나 클러치의 조절에 대한 제한(상황에 따라 양쪽다)이 규정된 카테고리 안에서만 사용할 수 있다. 이 시스템들은 관련된 규정을 엄격히 준수하여 설치되어야 한다.

2.2.10.p 심사위원회의 결정 하에 기술위원은 CIK 또는 KARA에 의해 제공된 장치로 경기 참가자의 점화 장치를 교체할 권한이 있다. 보조 점화 장치는 대상 차량 또는 대상 경기와 관련된 경기 참가자에 의해 사용된 것과 동일한 메이커와 동일한 모델이어야 한다.

2.2.11 트랙 접근

오직 경기 특별규칙의 오피셜 리스트에 규정된 오피셜만이 트랙에 접근할 수 있다. 기자는 경기 주최자에게 명확하게 트랙에 들어가겠다는 요청을 하고 승인이 나면

트랙에 들어갈 수 있다. 기자는 오피셜에 의한 안전 규정을 준수하여야 한다.

2.2.12 연료

사용된 연료는 기술규정을 준수하여야 한다(국제카트스포츠규정 Technical Regulation 2.21 참조).

2.2.13 파크 퍼미

2.2.13.a 오직 검사 권한이 있는 오피셜만이 파크 퍼미에 들어갈 수 있다. 오피셜의 승인 없이는 파크 퍼미에서 어떠한 개입도 할 수 없다.

2.2.13.b 체커기가 제시되는 순간 (종료) 피니시 라인과 파크 퍼미의 입구 사이의 지역은 파크 퍼미 규정이 적용된다.

2.2.13.c 파크 퍼미는 넓어야 하고 권한 없는 사람이 접근할 수 없게 보호되어야 한다.

2.2.14 일반 안전

2.2.14.a 위험한 상황에서 카트를 이동할 명백한 필요가 있는 경우를 제외하고 선수가 자신의 카트를 경기 방향과 반대방향으로 운전하는 것은 엄격히 금지된다.

2.2.14.b 비예선 연습 주행, 예선 연습 주행, 예선 히트와 최종 결승 주행 동안 선수는 트랙만을 사용할 수 있고 항상 서킷상의 선수와 관련된 국제스포츠규정의 내용에 주의를 기울여야 한다.
서킷은 트랙 양 사이드의 흰색 라인으로 정의된다. 선수는 이 라인 사이의 모든 폭을 사용할 수 있다. 만약 이 라인 바깥쪽으로 카트의 네 바퀴가 나가면 트랙을 벗어난 것으로 간주된다.

2.2.14.c 비예선 연습 주행, 예선 연습 주행, 예선 히트와 최종 결승 주행 동안 정지된 카트는 그 위치에서 사고 요소가 되지 않게 하거나 또는 다른 선수들을 방해하지 않게 가능한 한 빠르게 트랙에서 벗어나야 한다. 위험한 위치에서 선수가 자력운전으로 이동할 수 없다면 마샬은 그를 도와줄 의무가 있다. 그러나, 이런 도움의 결과로 카트가 재스타트 했다면 도움을 받은 순간 예선 연습이나 결승의 순위에서 실격된다. 메디컬이나 안전상 이유를 제외하고 비예선 연습, 예선 연습, 예선 히트나 최종단계 결승이 끝날 때까지 선수는 카트 옆에 머물러야 한다.
연습(예선) 주행이 시간 간격을 두고 2개 파트로 진행될 경우, 첫 파트 동안 서킷에 버려진 모든 카트는 간격 시간 동안 서비스 파크로 이동되어야 하고 두 번째 파트에 참가할 수 있다.

2.2.14.d 수리 지역 바깥쪽에서 기구를 이용한 어떠한 수리도 금지된다. 카트에 어떠한 기구나 보조 부품(혹은 양쪽 다)이든 싣는 것은 금지된다. 선수는 특별 규칙이나 브리핑 동안 허용된 수리 지역에서만 도움을 받을 수 있다.

2.2.14.e 만약 재급유가 승인되었다면 재급유 목적으로 제공된 지역에서만 이를 이행할 수 있다.

2.2.14.f 국제카트스포츠규정이나 국제스포츠규정에서 명확하게 규정한 상황을 제외하고 정비지역이 아닌 곳에서는 선수를 제외한 누구도 정지된 카트를 손 댈 권한이 없다.

2.2.14.g 연습(예선) 중이나 후, 그리고 종료 후에 관련된 모든 카트가 움직이든 움직이지 않든 '피니시' 서비스 파크나 파크 퍼미에 돌아올 때까지 레이스 디렉터에 의해 트랙이 폐쇄되었을 경우, 임무 수행 중인 마샬이나 운전 중인 선수를 제외하고는 아무도 트랙에 들어가는 것이 허용되지 않는다.

2.2.14.h 예선 연습, 예선 히트와 최종 결승 동안 수리 지역으로부터 재스타트를 하는 경우를 제외하고는 선수 자력으로만 재스타트를 할 수 있다. 오직 자력으로 도달할 수 있는 수리 지역을 제외하고 경기에서 주행하는 동안 선수는 트랙에서 어떠한 외부적인 도움도 받을 수 없다. 대기 지역(Assembly Area) 바깥에서 선수가 지정된 스타트 라인을 통과하면 출발 보조자가 선수를 도와주는 것은 허용되지 않는다.

2.2.14.i 연습(예선), 결승과 포메이션 랩 동안 피트 레인과 수리 지역에 속도 제한은 의무사항이다. 속도 제한을 위반한 선수는 본 규정이나 국제스포츠규정에 부여된 페널티가 부과된다.

2.2.14.j 만약 선수가 연습이나 예선 히트 또는 최종 결승 중에 기술적인 문제에 직면하면, 안전상 이유로 가능한 한 빠르게 트랙에서 벗어나야 한다.

2.2.14.k 선수가 사고에 휘말리면 심사위원회의 동의 없이 서킷을 떠날 수 없다.

2.2.14.l 마샬에 의해 떠나라는 지시를 받지 않은 선수는 수리 지역을 떠날 수 없다.

2.2.14.m 오피셜 지시는 국제스포츠규정에 의거한 신호 도구로 선수에게 제시된다. 팀은 신호기와 비슷한 깃발을 사용할 수 없다.

2.2.14.n 트랙을 떠나 서비스 파크로 돌아가거나 수리 지역에 정지할 의도로 트랙을 떠나

는 선수는 즉시 의도를 표현하여야 하고 안전하게 이동하여야 한다.

2.2.14.o 경기 동안 경기위원장이나 레이스 디렉터의 지시가 내려지면 기술규정을 위반한 선수는 마지막 랩을 제외하고 수리 지역에 정차하여야 하며 트랙으로 돌아가기 전에 위반 사항을 고쳐야 한다.

2.2.14.p 자유주행 혹은 예선 연습, 예선 히트나 최종 결승에 참가할 때에 선수는 항상 기술규정 제3장에 정의된 모든 장비를 착용하고 있어야 한다.

2.2.14.q 패독에서 모터바이크, 스쿠터나 기타 모터가 달린 장비로 순회하는 것은 금지된다.패독에서 카트 엔진을 시동을 걸고, 운전을 하고, 웜업이나 테스팅을 하는 것은 반드시 통제해야 한다. 이러한 운용은 패독 레인에서 어떠한 경우에라도 이행되어야 한다.
오직 참가자에 대해 할당된 장치의 주변 내의 보안 구역에서나 이러한 목적으로 오거나이저에 의해 제공되는 특정지역 내부에서만 이행하게 할 수 있다.
추가적으로, 쉬는 시간이 반드시 존중되기 위해 타임 스케쥴을 제공할 수 있다.

2.2.14.r 경기주최자는 국제카트스포츠규정 Circuit Regulation Part.2 7.2에 자유 연습부터 경기가 끝날 때까지 경기를 위한 모든 안전장치 및 설비들을 트랙에 갖추고 있어야 할 의무가 있다.

2.2.14.s '웨트 레이스'(관제실이나 레이스 디렉터에 의해 패널로 제시된 상황)에서 타이어 선택은 선수의 판단에 따르며 만약 레이스 디렉터나 경기위원장이 선수의 카트가 잘못된 타이어를 장착하고 있다고 판단되었거나 너무 느리고 다른 선수에게 위험하다고 생각되면 흑색기를 사용할 권한이 있다. 슬릭 타이어의 사용은 다른 상황에서 의무적이다.

2.2.15 깃발의 의미

2.2.15.a 스타트 라인에서 레이스 디렉터, 경기위원장이나 그의 대리인에 의해 사용되는 깃발 신호

2.2.15.a.i 국기

이 깃발은 보통 경기 스타트에 사용된다. 스타트 신호는 스탠딩 스타트시 모든 카트가 정지하기 전에 머리 위로 올리지 말아야 하고 10초 이상 지나지 않는 상황에서 신호를 아래쪽으로 내리면서 제시하여야 한다. 이 신호는 오직 확실한 상황(예:신호등이 작동되지 않을 때)과 예선 연습에서만 사용할 수 있다.

2.2.15.a.ii 적색기

이 깃발은 연습(예선) 주행이나 결승 시 경기를 중단하는 결정이 내려질 경우 스타트 라인에서 진동 제시한다. 적색기는 서킷 폐쇄를 위해 경기위원장이나 대리인에 의해 사용될 수 있다.

2.2.15.a.iii 체커기

이 깃발은 반드시 진동 제시되어야 한다. 이것은 연습(예선)주행이나 결승이 끝났다는 것을 의미한다.

2.2.15.a.iv 흑색기

이 깃발은 다음 파크 퍼미 입구에 접근할 때 피트나 특별 규칙에서 정해진 지역에 정지해야 할 선수에게 알릴 때 사용하여야 한다.
어떤 이유에서든 이행에 실패할 경우 이 깃발은 연속된 4랩 이상으로 제시할 수 없다. 이 깃발 제시의 결정권은 심사위원회의 권한이며 관련된 팀은 즉시 결정에 대한 안내를 받는다.

2.2.15.a.v 오렌지 볼기(지름 40cm)

이 깃발은 해당 카트가 선수 자신이나 다른 선수에게 기술적인 문제로 인하여 위험에 노출되어 있다는 것을 알려주기 위해 제시되고 다음 랩이 대기 지역에 정지해야 함을 의미한다. 기술적 문제가 해결되면 카트는 경기에 다시 들어갈 수 있다.

2.2.15.a.vi 흑백반기

이 깃발은 오직 한 번만 제시되어야 하고 스포츠맨십 위반이 보고된 선수에게 경고의 의미로 제시한다. 이 세 가지 깃발(본 규정 2.2.15.a.iv, v, vi)은 정지 상태로 보여야 하며 검은 보드 판에 흰색으로 관련된 선수가 운전하는 카트 번호와 함께 제시되어야 한다.
이 깃발들은 레이스 디렉터 또는 경기위원장이 필요하다고 생각되면 스타트 라인이 아닌 다른 지역에서도 제시될 수 있다. 일반적으로 2가지 깃발(본 규정 2.2.15.a.v, vi)은 레이스 디렉터나 경기위원장의 권한이다. 그러나, 강제적으로 스포츠맨십 위반에 대한 제재 목적으로 심사위원회의 요구에 의해 제시될 수도 있다.

2.2.15.a.vii 레드 X기(청색 바탕)와 넘버 보드

관련된 선수는 해당 랩을 완성하기 전 또는 해당 랩을 완성하자마자 무조건 정차해야 한다.

이 깃발은 챔피언십, 컵, 트로피의 스포츠규정이나 경기의 특별규정에 명시되었을 때만 사용할 수 있다.

2.2.15.b 포스트에서 사용되는 깃발 신호

2.2.15.b.i 황색기

이 깃발은 위험 사항을 나타내고 아래와 같은 2가지 방법으로 내보인다.

① 1개 진동 : 속도를 감속함과 동시에 추월하지 말고 방향 전환을 준비하라. 트랙의 가장자리나 트랙의 일부분에 위험이 있다.

② 2개 진동 : 속도를 감속함과 동시에 방향 전환이나 정지할 준비를 하라. 트랙의 전부 또는 부분이 폐쇄될 위험이 있다. 황색기는 보통 위험이 진행되는 즉시 오직 마샬 포스트에서만 내보인다. 추월은 첫 황색기 지점에서 사고 지점 뒤 녹색기가 제시된 지점까지 사이에서는 금지된다.

2.2.15.b.ii 황적줄무늬기(오일기)

이 깃발은 부동으로 보여야 하고 깃발이 제시된 지역을 지나 트랙 상에 오일이나 물 같은 점착성 물질이 떨어져 있음을 선수에 알려준다. 이 깃발은 표면이 보통 이전 상태로 돌아가지 않았다면 최소 4랩을 제시하여야 한다. 그러나 이 깃발이 제시된 지역의 다음 포스트의 마샬이 녹색기를 제시할 필요는 없다.

2.2.15.b.iii 청색기

이 깃발은 보통 선수 주변에 추월하고자 하는 차량이 접근하고 있음을 알려주기 위해 진동 제시된다.

2.2.15.b.iv 백색기

이 깃발은 진동 제시되고 깃발 제시에 의해 제어되는 트랙의 구간에 아주 느린 차량이 있음을 선수에게 인식시킬 때 사용한다.

2.2.15.b.v 녹색기

이 깃발은 트랙이 깨끗함을 인식시키기 위해 사용되며 하나 혹은 그 이상의 깃발 사용이 수반된 사고 지점 후의 감시 포스트에서 즉시 진동 제시한다.또한 레이스 디렉터나 경기위원장의 필요에 의해 웜업 랩이나 연습 주행의 스타트를 알리는 신호로도 사용 될 수 있다.

2.2.16 지시와 팀에 대한 연락 연습, 예선 히트와 최종 결승의 모든 순위와 결과는 경기

의 오피셜 결정과 함께 공식 알림판에 게시된다.

2.2.17 연습

2.2.17.a 서비스 파크와 트랙에서 안전에 관한 규정과 함께 승인된 규정은 모든 연습 주행에서 예선 히트와 최종 결승에서 승인된 규정과 같다.

2.2.17.b 최소한 한 번의 자유 연습이나 비예선 연습 주행에 참석하지 않은 선수는 결승 스타트에 참가할 수 없다.

2.2.17.c 경기위원장이나 레이스 디렉터는 트랙을 깨끗하게 하거나 카트를 치우기 위해 필요한 만큼 긴 시간 동안 때때로 연습주행을 중단할 수 있다. 더 나아가 만약 심사위원회의 의견으로 선수에 의한 고의적 정지라면 선수가 주행에서 기록한 시간은 취소될 수 있고 다른 연습 주행에 참가가 거절될 수 있다. 비예선 연습 주행에 한하여 레이스 디렉터나 경기위원장은 심사위원회의 동의하에 경기 중단 후에 연습 주행을 계속하지 않을 수 있다.

2.2.17.d 하나 혹은 여러 개의 연습 주행이 이러한 방법으로 중단되었을 경우 선수의 예선 순위 상 이러한 중단 및 중단으로 인해 유발되는 문제와 관련된 어떠한 항의도 허용되지 않는다.

2.2.17.e 예선 연습 주행 동안 완성된 매 랩은 스타트 할 때 선수의 위치를 결정하기 위해 시간이 기록된다.

2.2.18 브리핑

2.2.18.a 정의 : 팀과 선수 브리핑은 경기에 참가하는 모든 팀과 선수를 위해 경기위원장이나 레이스 디렉터가 조직한 회의이다.

2.2.18.b 브리핑의 목적

2.2.18.b.i 경기와 관련된 특별 규칙의 중요 사항을 팀과 선수에게 알려주기 위해서다.

2.2.18.b.ii 일반 혹은 특정 서킷에서 사용되는 안전 개념에 대하여 알려주기 위해서다.

2.2.18.b.iii 규정의 해석과 관련하여 명시하기 위해서다.

2.2.18.c 브리핑 시간은 경기 프로그램에서 언급된다. 이 시간은 브리핑의 시작과 입장, 브리핑 참석이 종결되는 시간이 고려된다.브리핑은 항상 예선 연습이나 첫 예선 히트 전에 이루어진다. 필요시에는 추가 브리핑이 이루어질 수 있다.

2.2.18.d 모든 팀과 선수의 출석은 브리핑 동안 의무사항이다. 불참시 경기의 출전 제재 혹은 실격 가능의 벌칙을 받을 수 있다. 두 개의 출석부에 하나는 선수에 의해 다른 하나는 팀장에 의해 사인된다.

2.2.19 스타트 그리드

2.2.19.a 최종 예선 연습 주행이 끝나면 예선 통과 선수와 스타트 그리드가 공식적으로 발표된다.

2.2.19.b 오직 이 선수들만이 예선 히트나 최종 단계(혹은 양쪽 다)의 참가가 허용 된다.

2.2.19.c 어떤 이유에서든 스타트가 불가능한 카트나 스타트를 준비할 수 없는 팀장은 대기 지역의 권한이 있는 오피셜에게 알려야 하고 오피셜은 즉시 경기위원장이나 레이스 디렉터에게 알린다.

2.2.19.d 그리드는 예선 연습에서 계측하여 선수가 달성한 가장 빠른 시간에 따라 정해진다. 하나 혹은 여러 선수가 동일한 시간을 달성하였다면 두 번째 베스트랩을 기본으로 지정하고 이후 순차적으로 지정한다(두 번째 베스트랩이 같을 경우 세 번째…)

2.2.19.e 각 그리드의 폴 포지션 선수는 대기 지역에 도착하자마자 경기위원장이나 레이스 디렉터에게 권고하여 폴 포지션의 선택권을 갖는다. (트랙의 왼편이나 오른편) 이 선택권은 오직 첫 열만 변경할 수 있고 나머지 열은 제외된다.
그렇게 하지 않을 경우 각 그리드의 폴 포지션 선수는 경기 특별규칙에 지정된 그리드나, 새 서킷의 경우 CIK-FIA에서 지정한 그리드 위치에서 출발한다.

2.2.19.f

2.2.19.f.i 대기 지역으로 이동은 예정된 결승 스타트 5분 전에 종료된다. 이 순간 대기 지역에 위치하지 못한 카트는 심사위원회의 판단에 위임된 예외적인 상황을 제외하고 결승 스타트가 허용되지 않는다.
Pre-grid에 위치해 있는 카트들은 반드시 레이스를 하기 위한 준비가 되어 있어야 한다. Pre-grid위에 있는 카트들에 그의/그녀의 미캐닉 또는 선수가 직접 조정할 수 있는 타이어 압력에 관한 것을 제외하고 어떠한 작업 그리고/또는 set-up을 엄격히 금지한다.

2.2.19.f.ii 시동 장치가 부착된 엔진의 카테고리에서 미캐닉은 예정된 스타트 시간 3분 전에 대기 장소를 떠나야 한다.

만약 녹색기가 제시 된 후 대기 장소에서 출발을 하지 못한 이 선수가 미캐닉의 도움을 요구했을 경우 오직 마샬의 지시 하에 대기 장소를 벗어날 권한이 있고 포메이션 랩의 회수와 상관없이 포메이션 랩 대열 맨 뒤로 들어간다.
날씨가 바뀌는 상황에서는 두 가지 섀시를 사용할 준비를 해야 하고 마른 날씨 타입과 젖은 날씨 타입의 두 가지 다른 형태로 맞추어야 한다.
승인 하에 두 가지 섀시는 '스타트' 서비스 파크에 위치되어야 한다. 각각의 선수는 대기 공간에 있는 두 가지 섀시 중 하나를 선택하고 이 선택은 최종까지 유지된다. 본 조항을 준수하지 못한 선수에게 추가 시간은 허용되지 않는다.

2.2.19.f.iii 선택된 섀시의 교환이 레이스 디렉터에 의해 승인되고 "START DELAYED"가 선언된 상황에서 스타트 진행은 5분 연장된다. 두 번째 카트를 준비하지 못한(또는 더 이상 준비할 수 없는) 선수는 필요한 기술적 중재를 받기 위해 '스타트' 서비스 파크로 돌아갈 수 있다. 해당 선수들은 카트 포메이션 스타트를 위해서 다른 모든 카트가 대기 장소를 벗어났을 때만 대기 장소를 벗어날 수 있으며 포메이션 랩 대열 맨 뒤로 들어가야 한다. 엔진에 시동장치가 있는 카테고리의 경우 미캐닉은 예정된 결승 스타트 시간 2분 전에 대기 장소를 떠나야 한다.

2.2.19.g 시간 제한 안에 카트와 함께 그리드에 있는 선수는 스타트할 선수로 간주된다.

2.2.19.h 그리드 스타트 진행

2.2.19.h.i 정해진 상황에서 카트는 트랙의 그리드에 정위치한다. 이 시나리오는 경기의 타임 스케줄에 명시된다. 본규정 2.2.19.f를대신해서 적용된 특별 진행이다.

2.2.19.h.ii 날씨가 바뀌는 상황에서는 두 가지 섀시가 사용될 준비를 해야 하고 마른 날씨 타입과 젖은 날씨 타입의 두 가지 다른 형태로 맞추어야 한다.
승인 하에 두 가지 섀시는 '스타트' 서비스 파크에 위치되어야 한다. 각각의 선수는 대기 지역에 있는 두 가지 섀시 중 하나를 선택하고 이 선택은 최종까지 유지된다. 본 조항을 준수하지 못한 선수에게 추가 시간은 허용되지 않는다.

2.2.19.h.iii 포메이션 랩 출발 15분 전에 수레에 얹히고 'A' 미캐닉이 미는 카트와 함께 각각의 선수는 결승 스타트 그리드에 위치하기 위해 '스타트' 서비스 파크를 떠난다. 이 시점에서, 카트들은 레이스를 하기 위한 준비가 반드시 되어 있어야 하고, 어떠한 작업이나/혹은 조정(타이어 압력에 관한 것은 제외)이든 엄격히 금지된다.

2.2.19.h.iv 포메이션 랩 출발 13분 전에 '스타트' 서비스 파크 출구가 1분 뒤 폐쇄되는 것을 알리는 경고음을 울린다. 12분 전에 '스타트' 서비스 파크의 출구는 폐쇄되고 두

번째 경고음을 울린다.

2.2.19.h.v 포메이션 랩의 시작은 보드판을 제시하여 진행된다.
10분 전
5분 전
3분 전
1분 전
30초 전
각각의 보드판은 경고음을 동반한다.

2.2.19.h.vi 스타터가 달린 엔진의 카테고리인 경우만 해당 "MECHANICS, CLEAR THE TRACK" 보드와 함께 10분 전 신호가 보이면 모든 카트는 트랙에 놓여야 한다. 이때 미캐닉은 카트 수레를 가지고 그리드를 떠나 대기 장소로 간다. 이때 트랙에 놓이지 않은 카트는 즉시 스타트할 대기 장소로 이동되어야 한다. 이 상황에서 황색기 마샬은 다른 모든 카트가 포메이션 랩을 스타트하여 떠났을 때 대기 장소로 이동하라고 지시한다.

2.2.19.h.vii 인터뷰는 3분전 보드가 제시되면 더 이상 할 수 없다. 3분전 보드와 함께 "CLEAR THE TRACK" 보드가 제시된다. 선수와 오피셜을 제외한 모든 사람들은 그리드를 떠나야 한다.

2.2.19.h.viii **30초 전 신호** : 이 신호 후 30초 뒤 모든 카트는 스타트 그리드를 유지하고 CIK-FIA 일반 운영 규정을 준수하면서 포메이션 랩의 시작을 알리기 위해 그리드 맨 앞에서 녹색기가 제시된다.

2.2.19.h.ix '30초 전' 신호 후에 선수가 도움을 요청할 경우 선수는 이것을 마샬에게 확실히 알려야 하고 모든 카트가 그리드를 떠났을 때 대기 장소로 밀며 미캐닉은 카트를 작업할 수 있다. 이 상황에서 황색기를 가진 마샬은 관련된 카트 옆에 서서 포메이션 랩 동안 선수에게 경고한다.마샬은 포메이션 랩 스타트 후에 즉시 그리드에 남아있는 카트를 대기 장소로 밀어서 이동시킨다. 만약 미캐닉의 도움 후 대기 장소에서 선수가 스타트하고자 하면 오직 마샬의 지시 하에 스타트하는 것이 승인되고 포메이션 랩의 수와 관계없이 포메이션 랩 대열의 맨 뒤로 들어간다.

2.2.19.h.x 스타트 진행의 변동은 오직 "START DELAYED" 보드가 스타트 라인에 제시된 때 이루어지며 5분간 진행 시간을 연장한다. 이 상황에서 경기 참가자들은 카트의 교체가 가능하다.
스타트 진행은 카트 교체의 목적으로 5분 전 보드를 다시 제시한다.미캐닉은 그 후 대체 카트를 수레에 실어서 그리드로 반입하는 것이 허용되며 카트의 교체하는 작업이 허용되고 선택되지 않은 카트는 바로 '스타트' 서비스 파크로 가지고 돌아간다.두 번째 카트를 준비하지 못한(또는 더 이상 준비할 수 없는) 선수는 필요한 기술적 중재를 받기 위해 '스타트' 서비스 파크로 돌아간다.
이 선수는 모든 카트가 포메이션 랩을 출발하여 그리드를 떠났을 때에만 대기 장소를 떠나는 것이 허가되고 포메이션 랩 수와 관계없이 포메이션 랩 대열 맨 뒤로 들어간다.

2.2.20 스타트 진행

2.2.20.a 스타트 신호는 신호등으로 한다.

2.2.20.b 스타트 방식은 경기 특별규칙에 표시되어야 한다. 스타트 방식은 두 줄의 카트로 구성된 그리드에서 오직 '롤링'이거나 '스탠딩'이다. '르망' 형태 스타트는 금지된다. (CIK-FIA에서 승인한 경우 제외)

2.2.20.c 스타트가 주어졌을 때 레이스 디렉터(또는 없을 경우 경기위원장)는 트랙 옆으로 부터 최소 5m에 설치된 플랫폼과 상설 보호 배리어 뒤에 위치하여야 한다. (국제카트스포츠규정 Curcuit Regulation Part.1 17.7.1C)

2.2.20.d 흰색 라인으로 테를 두른 2m 폭의 2개의 레인은 스타트 라인을 향해 110m 넘게 칠한다. 하나의 황색 라인은 스타트 라인 전방 25m에 칠한다. 롤링 스타트를 위해 이 황색 라인에 러버콘을 놓는다(트랙 각 사이드에 1개씩). 페이스카가 사용되면 황색 라인은 스타트 라인 앞 쪽 50m에 칠한다.

2.2.20.e 카트가 스타트 할 수 있다고 경기위원장이나 레이스 디렉터가 녹색기로 지시하는 순간, 선수는 경기위원장이나 레이스 디렉터의 명령 하에 놓이고 더 이상 외부의 도움을 받을 수 없다. 작업 지시로 인해 경기위원장이나 레이스 디렉터의 명령권에 놓이지 못한 카트의 선수는 오직 경기위원장, 레이스 디렉터, 대기 지역의 권한이 있는 오피셜의 명령 하에 대기 장소를 떠날 수 있다.

2.2.20.f 포메이션 랩의 숫자는 브리핑에서 제시된다. 브리핑에서 주어진 지시에 따라 카트는 대체로 스타트가 주어지기 전 1랩 포메이션 랩을 주행한다.
포메이션 랩 동안 다른 선수의 추월은 금지되며 위반 시 심사위원회에서 페널티

가 부과된다(10초 혹은 히트로부터 제외).
선수가 포메이션 랩 동안 어떤 이유에서 멈추면 모든 카트가 통과하기 전에 재스타트 시도는 허용되지 않는다.
선수는 포메이션 랩 대열이 지나간 뒤 재스타트한다. 선두 선수가 추월할 것을 기대하여 포메이션 랩 대열 앞에서 재스타트를 시도할 경우 해당 선수에게 흑색기가 제시되며 결승에서 실격된다.

2.2.20.g 적절한 자신의 위치로 복귀할 목적으로 경기 동안 사용되는 트랙이 아닌 다른 코스를 사용하는 것은 금지된다.
롤링 스타트에서 출발이 늦은 선수는 복귀 행동이 오직 다른 선수와 모든 상황을 방해하지 않는다면 레이스 디렉터나 경기위원장이 브리핑에서 지정한 트랙에 표시된 시간 계측선이 있는 적색 라인에 도달하기 전에 자신의 그리드로 복귀한다.
스탠딩 스타트에서 출발이 늦은 선수는 적색 스타트 신호등이 켜지기 전에 자신의 그리드 위치에 복귀한다.

2.2.20.h 만약 다른 선수의 실수로 인해 선수가 이동 불능 상태가 되었다고 생각하면 경기위원장이나 레이스 디렉터는 포메이션 랩을 중지시키고 최초 그리드나 방해받은 선수가 자신의 위치로 복귀하는 것을 허용하여 스타트 진행을 다시 할 수 있다.

2.2.20.i 경기위원장이나 레이스 디렉터는 대열이 정비되면 바로 스타트 시킨다.

2.2.20.j 반복된 부정 스타트나 포메이션 랩 동안 사고 발생 시 경기위원장이나 레이스 디렉터는 사실 판단을 한 뒤 적색기를 이용하여 스타트 진행을 중지시킬 수 있고 심사위원회에 알려 국제카트스포츠규정 General Prescriptions 2.2.24에 따라 페널티를 부여할 수 있다. 새로운 진행은 상황에 따라 즉시 혹은 30분 이내에 시작한다. 스타트 그리드는 최초 그리드와 동일하다. 스타트가 중지되기 전에 스타트 지역이나 수리 지역에 있는 모든 선수는 새로운 포메이션 랩의 스타트가 허용된다.

2.2.20.k 점프 스타트나 스타트 지연 시도와 신호등이 꺼지기 전에 레인을 떠나는 카트는 국제카트스포츠규정 General Prescriptions 2.2.24에 따라 벌칙이 가해진다.

2.2.20.l 스타트가 주어짐과 동시에 레이싱 조건이 적용되고 트랙상의 카트 위치와 상관없이 안전한 위치에 차량을 위치시키는 것을 제외하고 어떠한 도움도 금지된다.

2.2.20.l.i 클러치가 없거나 다이렉트 드라이브 카트를 위한 롤링 스타트포메이션 랩의 끝에 선수는 스타트 라인을 향하여 2열로 감속하고 일정한 속도로 전진하거나 혹은 스피드 제어 장치가 있다면 이것을 사용하며 각 열은 트랙에 표시된 레인 사이에 있어야 한다. 레인을 가로지른 선수는 심사위원회에 의해 부분적으로 레인을 나갔을 때 3초 페널티, 완전히 선 밖으로 나갔을 경우 10초의 페널티를 받아야 한다.
스타트 라인에 접근하는 동안 지정된 속도를 유지하지 못한 선수는 심사위원회에 의해 초과 속도 1km/h 당 1초의 페널티를 기본으로 하여 최대 10초 페널티까지 부과한다. 카트가 모두 도착했을 때 적색등이 점등된다.
포메이션 랩 시 카트는 자신의 위치를 유지해야 하고 최대한 촘촘하게 대열을 유지하여야 하나 카트끼리 서로 접촉이 없도록 해야 한다.포메이션 랩 대열이 정비되면 경기위원장이나 레이스 디렉터는 적색 신호등을 끄면서 스타트를 시킨다. 진행이 불만족스럽다면 다음 포메이션 랩이 있다는 의미로 황색 신호등을 켠다.

2.2.20.l.ii 기어박스가 있는 카트를 위한 스탠딩 스타트 (짧은 서킷)
포메이션 랩이 끝날 때 선수는 자신의 스타트 위치에 자리하고 경기위원장이나 대리인 또는 레이스 디렉터는 스타트 라인에서 적색기를 든다.
마지막 카트가 그리드 상 자신의 위치에 도착할 때까지 모든 신호등은 소등한다.
모든 카트가 그리드 상에서 정지하면 마샬은 그리드의 끝에서 녹색기를 제시한다. 경기위원장이나 그 대리인 또는 레이스 디렉터 그리고 마샬은 함께 트랙을 빠져나오고 선수는 그 후 경기위원장이나 레이스 디렉터의 명령하에 놓인다. 경기위원장이나 레이스 디렉터는 연속된(4초) 4개의 자동 신호등을 작동시킨다. 스타트는 그 후 2초 사이에 경기위원장이나 레이스 디렉터에 의해 수동으로 적색 신호등이 꺼지면서 주어진다.
진행이 불만족스러울 경우 추가 포메이션 랩이 진행된다는 의미로 황색 신호등을 켠다. 선수가 스타트를 못했을 경우 카트 안에 있어야 하고 손을 들어서 상황을 알려야 한다.이 상황에서 추가 포메이션 랩이 승인될 수 있다.
포메이션 랩 스타트를 하지 못한 선수는 모든 대열이 통과했을 때 카트에서 내려서 오직 자력으로만 스타트하는 것이 허용된다.
이 선수들은 포메이션 랩에서 자신의 위치로 돌아가는 것은 허용되지 않고 포메이션 랩 대열의 맨 뒤로 들어간다. 어떤 선수도 비어있는 그리드를 차지하는 것은 허용되지 않는다. 포메이션 랩 동안 스타트 연습은 금지된다.

2.2.20.l.iii 기어박스가 있는 카트를 위한 롤링 스타트 (긴 서킷)
카트는 페이스카(60~80km/h의 속도로)에 의해 유도되며 서비스카가 따라간다.

포메이션 랩의 종료(혹은 포메이션 랩이 종료로 할 수 있는 상황)에 페이스카는 스타트 라인 전에 옆으로 빠지고 동시에 폴 포지션 카트가 동일한 속도로 주행하며 다른 카트는 적색 신호등이 꺼지면서 스타트가 주어질 때까지 2열로 자신의 위치를 유지한다. 포메이션의 종료 상황에서 추가 포메이션 랩이 필요하면 경기위원장은 페이스카에게 1랩 또는 그 이상의 추가 포메이션 랩을 명령한다. 만약 이러한 추가 포메이션 랩이 진행될 경우 결승의 스타트는 첫 번째 포메이션 랩의 종료에서 주어진 것으로 간주된다.

2.2.20B 예선 히트나 결승의 중립화(Neturalization) (짧은 서킷)

2.2.20B.a 경기위원장이나 레이스 디렉터는 예선 히트나 결승의 중립화를 결정할 수 있다. 이 방법은 만약 트랙이 차단되거나 또는 선수나 오피셜이 즉각적인 물리적 위험에 처해진 사고 상황이 예선 히트나 결승이 중지될 정도가 아닌 경우에만 사용된다.

2.2.20B.b 예선 히트나 결승의 중립화 명령이 주어지면 모든 감시 포스트는 황색기 진동과 "SLOW"(노란색 판에 "SLOW"라고 검은색으로 쓰인) 보드를 제시하고 중립화가 종료될 때까지 유지한다. 스타트 라인에서는 깜박이는 황색 신호등이 켜진다.

2.2.20B.c 모든 참가 카트는 선두 카트 뒤에 열을 형성하고 추월은 엄격히 금지된다. 추월은 오직 심각한 문제로 인해 카트가 감속할 경우에만 허용된다.

2.2.20B.d 중립화 랩 동안 선두 카트는 적당한 스피드로 속도를 유지하고 다른 모든 카트들은 반드시 가능한 한 대열을 타이트 하게 유지한다.

2.2.20B.e 카트는 중립화 동안 수리 지역에 들어갈 수 있으나 오직 마샬이 승인하였을 때만 트랙으로 복귀할 수 있다. 트랙에 복귀하는 카트는 대열 마지막에 도착할 때까지 적당한 속도로 진행한다.

2.2.20B.f 레이스 디렉터나 경기위원장이 중립화 종료를 결정했을 때 깜박이는 황색 신호등의 스위치를 끈다. 이것으로 선수에게 다음 번 스타트 라인을 통과할 때 결승이 재개됨을 알린다. 마지막 중립화 랩에서 "SLOW" 보드는 유지되고 황색기는 부동으로 제시된다.

2.2.20B.g 이 순간에 선두 카트는 적당한 속도로 페이스 유지를 계속한다. 레이스 디렉터나 경기위원장은 스타트 라인에서 녹색기를 흔드는 것으로 레이스 재개를 신호한다. 추월은 예선 히트나 결승의 중립화가 끝나고 카트가 스타트 라인을 통과하기 전까지 금지된다.
레이스 디렉터나 경기위원장에 의해 녹색깃발이 진동되는 스타트 라인에 다가갈 때 선수는 스타트 라인 전에 있는 황색 라인을 통과한 후에만 가속할 수 있다.
감시 포스트의 황색기와 "SLOW" 보드는 동시에 내리고 녹색기 진동으로 대체된다. 이 깃발들은 최대 1랩만 표시된다.

2.2.20B.h 중립화 동안 완성된 랩은 경기 랩으로 계산된다.

2.2.20B.i 중립화 동안 경기가 끝나면 언제나처럼 체커기를 받는다. 추월은 오직 심각한 문제로 인해 카트가 감속하였을 경우만 허용된다.

2.2.20C.a "SLOW" 절차로 레이스가 재개된다. 레이스가 국제카트스포츠규정 General Prescriptions 2.2.21에 따라서 중지되었다면 재개 절차는 "SLOW" 절차로 진행된다. 레이스 디렉터의 지시로 선수는 출발을 위해서 중립화된 상태로 한 랩 또는 그 이상을 진행한다.
마샬 포스트에서는 "SLOW" 보드와 정지 상태의 황색기를 내보인다.
대열이 만족스럽다면 레이스 디렉터 또는 경기위원장은 라인에서 녹색 깃발을 흔드는 방법으로 레이스 재개 신호를 준다.
카트가 라인을 지날 때까지는 앞지르기는 계속 금지된다.
라인에 접근할 때, 레이스 디렉터 또는 경기위원장이 라인에서 녹색 깃발을 흔들며, 선수들은 이 라인 앞에 있는 황색 라인을 지난 뒤에만 가속을 할 수 있다.
이후 마샬 포스트에서 보여주는 황색기와 "SLOW" 보드는 거둬들이며 진동하는 녹색 깃발로 대체한다. 이 깃발은 최대 1랩 동안 내보인다.

2.2.21 결승이나 연습의 중단

2.2.21.a 사고에 의해 서킷이 막혔거나 날씨 또는 다른 상황으로 인해 경기를 지속하기에 위험하다고 판단되어 결승이나 연습을 중단할 필요가 있다면 경기위원장이나 레이스 디렉터가 스타트 라인에 적색기를 제시하도록 명령한다. 동시에 적색기는 마샬 포스트에서 제시된다.
결승이나 연습 중지의 결정은 경기위원장(자리를 비웠을 경우 대리인) 이나 레이스 디렉터에 의해 지시가 내려진다.
경기 중단 신호가 주어지면 :

2.2.21.a.i **연습 동안** : 모든 카트는 즉시 속도를 감속하고 천천히 '피니시' 서비스 파크로 돌아가며 트랙에 버려진 카트는 제거해야 한다.

2.2.21.b.ii **예선 히트 동안** : 모든 카트는 즉시 속도를 감속하고 '피니시'서비스 파크 입구나 브리핑에서 트랙 상 지정된 위치에 정지하고 다음과 같이 간주한다.

① 히트의 순위는 중단 신호가 내려진 동안의 이전 랩의 종료 순위이다.

② 카트나 구조 차량은 트랙에 있을 수 있다.

③ 서킷은 사고로 인해 완전히 막힐 수 있다.

④ 날씨가 서킷에서 고속으로 달릴 수 없는 상황일 수 있다.

이후 진행은 중지 신호가 제시되기 전에 히트 선두가 완성한 랩에 따라 달라진다.

a) 히트에 예정된 거리보다 75% 미만인 경우(전체 랩 수로 계산해서 근접하게 올림) : 히트가 재스타트 될 수 있으면 국제카트스포츠규정 General Prescriptions 2.2.22를 따른다.

b) 히트에 예정된 거리의 75% 이상인 경우(전체 랩 수로 계산해서 근접하게 올림) : 카트는 즉시 파크 퍼미로 유도되고 히트는 중단 신호가 내려진 동안 이전에 선두 카트가 랩의 끝에 스타트 라인을 통과한 때 종료된 것으로 간주한다.

2.2.21.c 최종 결승 동안 모든 카트는 즉시 속도를 감속하고 '피니시' 서비스 파크 입구나 브리핑에서 트랙 상 지정된 위치에 정지하고 다음과 같이 간주한다.

① 결승의 순위는 중단 신호가 내려진 동안의 이전 랩의 종료 순위이다.

② 카트나 구조 차량은 트랙에 있을 수 있다.

③ 서킷은 사고로 인해 완전히 막힐 수 있다.

④ 날씨가 경기 속도로 달릴 수 없는 상황일 수 있다.

이후 진행은 중지 신호가 제시되기 전에 결승 선두가 완성한 랩에 따라 달라진다.

경우 A : 2랩에 미치지 못했을 때. 포인트는 수여되지 않는다. 레이스가 재개될 수 있다면 적색기가 제시된 때로부터 30분 안에 새로운 출발이 이루어진다(2.2.19.f에서 정한 조건에 따라서). 새로운 레이스의 거리는 원래의 레이스 거리 전체다. 원래의 출발은 무효가 된다.출발 그리드는 원래의 레이스와 같다. 레이스가 중지된 랩의 바로 전 랩이 완료되었을 때 결승선을 넘은 선수 그리고 적색기가 나왔을 때 수리 구역에 있었던 선수들은 원래의 카트 또는 세컨드 카트로 재출발 참가가 허용된다. 그리드에서 점유되지 않은 장소는 그대로 비워둔다.

경우 B : 2랩 이상 예정된 결승 거리의 75% 미만(전체 랩수로 계산해서 근접하게 올림). 결승의 재스타트가 가능하면 국제카트스포츠규정 General Prescriptions 2.2.22를 따른다. 불가능할 경우 포인트의 절반이 부여된다.

경우 C : 결승 거리 75% 이상(전체 랩수로 계산해서 근접하게 올림 된). 카트는 즉시 파크 퍼미로 보내지고 결승은 결승 중단 동안의 이전에 선두 카트가 랩의 끝에 스타트 라인을 통과한 때 종료된 것으로 간주한다. 모든 포인트가 부여된다.

2.2.22 레이스의 재스타트 (예선 히트나 최종 결승)

중지 상황 이후 지연은 될 수 있는 대로 짧아야 하며 재개 시각이 알려지는 대로 선수에게 통보되어야 한다. 모든 경우에 10분 경고 신호가 나간다. 재시작 10분 전, 5분 전, 3분 전, 1분 전, 그리고 30초 전 보드가 제시된다. 각 신호는 경고음과 함께 나간다.
카트 작업은 오직 서비스 파크 안에서만 허용된다. 카트 작업이 허용된 사람들은 오직 선수 자신과 적합한 패스를 갖고 있는 선수에게 지명된 미캐닉 뿐이다.
경기규정에 작업 가능 범위가 명시되어 있을경우 서비스 파크에 추가 장비(오직 섀시나 엔진(또는 양쪽 다)에 관련되어 동일한 장비)를 들여오는 것을 허용할 수 있다.
재주유는 허용된다.모든 카트는 3분 전 보드가 나갈 때에 준비되어 있어야 한다. 레이스 또는 히트가 재개될 때에 "SLOW" 절차로 재개되며 2.2.20이 적용된다.
새로운 레이스의 길이는 계획되었던 랩 수와 완료된 랩의 차이와 같다. 레이스가 중지된 랩의 바로 전 랩이 완료되었을 때 결승선을 넘은 선수 그리고 적색기가 나왔을 때 수리 구역에 있었던 선수(결승전 레이스는 제외)들은 원래의 카트 또는 세컨드 카트로 재출발 참가가 허용된다. 퍼스트 카트와 세컨드 카트는'출발' 서비스 파크에서 허용된다.

2.2.23 종료

2.2.23.a 결승의 종료를 알리는 신호는 선두 카트가 모든 레이스 거리나 결승에 예정된 시간 동안 가장 최고 거리가 완성되었을 때 피니시 라인에서 주어진다.

2.2.23.b 2.2.21.a와 다른 이유로 선두 카트가 예정된 랩 수를 완성하기 전이나 규정된 시간이 완료되기 전에 결승의 종료를 알리는 신호가 제시되면 결승은 선두 카트가 신호 제시 전에 마지막으로 피시니 라인을 통과한 시점에 종료된 것으로 간주된다. 어떠한 이유로 결승 종료를 알리는 신호가 지연되면 결승은 일반적인 상황 하에 지연 없이 결승이 종료되었을 시점에 종료된 것으로 간주된다.

2.2.23.c 종료를 알리는 신호를 받은 후에 모든 카트는 트랙을 일반 코스로 사용하여 어떠한 불필요한 지연 없이, 큰 원을 그리지 말며, 정지 없이 그리고 어떤 도움(필요하면 마샬의 도움을 제외하고)도 없이 즉시 파크 퍼미로 간다. 자력으로 파크 퍼미에 도착할 수 없는 순위에 든 카트는 정식적으로 파크 퍼미에 카트를 넣을 권한이 있는 마샬이 제어한다.

2.2.23.d 유효하게 간주되는 피니시를 위해 선수는 카트에 앉아서 피니시 라인을 통과하여야 한다.

2.2.23.e 시간 계측 그리고 결승선 사진 촬영 시스템 (이는 시간 계측 시스템, 그리고/또는 결승선 판정관이 임명된 경우에는 그 판정관의 보고서보다 우위에 있다) 판독 결과 동시 도착으로 밝혀진 경우에는 동률을 기록한 선수 사이에서 순위는 각 선수가 기록한 가장 빠른 랩 타임으로 결정된다.

2.2.24 사건

'사건'의 의미는 하나의 사실이나 한 명 혹은 여러 명의 선수가 연관된 여러 개의 사실(혹은 경기위원장이나 레이스 디렉터에 의해 심사위원회에 보고된 선수의 행동이나 심사위원회에 의해 기록되었고 조사를 위해 경기위원장이나 레이스 디렉터에게 보고된 선수의 행동)을 말하며 다음 사항에 해당되는 선수들이 일으킨 것이다.

2.2.24.a 국제스포츠규정 적용으로 결승의 중지를 유발.

2.2.24.b 국제카트스포츠규정이나 국제스포츠규정 위반.

2.2.24.c 점프 스타트.

2.2.24.d 신호 무시.

2.2.24.e 부정 스타트를 유발한 한 대 혹은 여러 대의 카트.

2.2.24.f 충돌 유발.

2.2.24.g 트랙 밖으로 다른 선수를 밀어버림.

2.2.24.h 선수의 합법적 통과 행위를 불법적으로 방해.

2.2.24.i 통과하는 동안 다른 선수를 불법적으로 지연하는 행위.

2.2.24.i.i 한 명 혹은 여러 선수들이 사건에 휘말린 경우 보고서나 레이스 디렉터 또는 경기위원장의 보고서나 요청서를 참고하여 심사위원회에서 판단한다. 사건에 연관된 선수는 심사위원회의 동의 없이 서킷을 떠날 수 없다.

2.2.24.i.ii 만약 선수가 사건에 휘말리고 경기 종료 후 30분 안에 심사위원회에서 통보 받으면 심사위원회의 동의 없이 서킷을 떠날 수 없다.

2.2.24.i.iii 심사위원회는 판정에 도움을 받기 위해 비디오나 유사한 전자 시스템을 사용할 수 있다. 심사위원회는 사건의 원인이 된 선수에게 10초 타임 페널티를 반영한다. 사건이 예선 연습 세션 동안 발생되었으면 관계된 세션에서 수립한 빠른 3개의 타임은 취소한다. 그러나, 명확한 사안으로 생각되면 심사위원회는 10초 타임 페널티 외에 ISC규칙에 있는 페널티 중에서 벌칙을 결정할 수 있다.

2.2.25 순위

2.2.25.a 특별규칙에서 경기 주최자는 카트의 그룹별 세분화, 실린더 용적 클래스별로 세분화 혹은 성능 등급에 기초한 특별 순위를 명시 한다.

2.2.25.b 경기 주최자의 ASN은 경기 후 그 주에 CIK-FIA 사무국에 결과를 제출하여야 한다.

2.2.26 항의와 공소

특별규칙서에서 항의료나 ASN이 지정한 공소료와 관련된 필요한 사항을 공지한다.

2.2.27 일반 운영 규정의 적용과 해석

본 규정의 해석과 관계된 논쟁은 오직 경기 주최자의 ASN이 국제스포츠규정 적용에 따라 공소권 침해 없이 결정할 권한이 있다.

2.2.28 경기의 공정하고 공평한 미디어 보도

경기 주최자는 방송 권한을 부여 받은 사람이 경기 결과를 변형하지 않고 공정하고 공평한 방법으로 경기 내용을 편집할 수 있음을 보장하여야 한다.

제3조 모든 CIK-FIA 카트 챔피언십, 컵, 트로피에 적용 가능한 특별 운영 규정

CIK-FIA 챔피언십, 컵, 트로피를 사용하는 경기는 일반 운영규정(제2조)이 적용

되며 이 특별규정에 의해 완성된다.

'카트'라 불리는 차량을 위한 CIK-FIA 챔피언십 경기의 관리 · 감독과 합당한 운영은 FIA 멤버십에 있는 스프츠 권한을 가지고 있는 각 나라의 ASN에 의해 보장된다. CIK-FIA는 CIK-FIA의 소유인 국제챔피언십, 트로피와 컵('CIK-FIA 챔피언십'이라 불리는)을 조직한다. 관련된 모든 그룹(FIA, CIK-FIA, ASN, 경기주최자, 경기 참가자, 서킷)은 챔피언십을 관리하는 법규를 적용하고 따를 의무가 있다.

제3.1조 규정

스포츠 규정의 제목은 오직 참고하기 쉽게 한 것이고 본 규정의 일부분은 아니다.

제3.2조 조직

CIK-FIA 챔피언십은 하나 혹은 여러 개의 경기로 개최된다.

제3.3조 적법한 카트

오직 카트 기술규정에 따른 카트만이 CIK-FIA 챔피언십 경기에 참가할 수 있다.

제3.4조 CIK-FIA 챔피언십 경기의 등록과 조직위원회

3.4.1 FIA만이 CIK-FIA 챔피언십 경기의 캘린더를 결정하고 그 조직위원회를 ASN에 위탁할 권한이 있다.

3.4.2 FIA만이 특별 제정된 규정에 따라서 ASN에게 CIK-FIA 챔피언십의 조직위원회를 승인할 권한이 있다.

3.4.3 만약 ASN이 경기 조직위원회에 제3자로서 대표를 파견하였다 하더라도 ASN은 모든 규정의 반영에 관하여 관할할 책임이 남아있다. 어떠한 제작자, 제작자 협회, 경기 참가자도 CIK-FIA 챔피언십으로 포함되는 경기 조직위원회를 위해 ASN, ASN의 가맹 클럽 혹은 경기주최자와 함께 조직하거나 연합할 수 없다.

3.4.4 CIK-FIA 챔피언십은 CIK-FIA에 공인되고 A 또는 B 서킷 라이선스(짧은 서킷을 위한)나 그레이드 1에서 4의 FIA 서킷 라이선스(긴 서킷을 위한)를 가진 서킷에서만 개최될 수 있다.

3.4.5 경기 조직위원회를 위한 승인 신청서는 최대한 경기 개최일 전년도 5월 중순까지 모든 서류와 함께 CIK-FIA 사무국에 도착하여야 한다(9월에 신청되는 것이 가능한 긴 서킷에서 열리는 경기를 제외하고).
자국 내 특별규정은 CIK-FIA 국제스포츠캘린더의 경기 등재 신청서 원본과 함께 CIK-FIA에 제공하여야 한다. 오직 CIK-FIA에서 승인한 특별규정이 경기를 위한 효력을 갖는다. CIK-FIA는 경기 참가 마감 전에 참가 신청한 모든 경기 참가자들이 특별규정을 안내 받는 것을 보장한다.

3.4.6 CIK-FIA 챔피언십의 모든 경기 주최자는 경기를 조직함에 있어서 챔피언십을 이루는 모든 규정을 고려하여야 할 책임이 있다.

3.4.7 동일한 챔피언십 경기는 최소 2주로 분산된다. CIK-FIA는 특별한 상황에 따라 이 간격을 조절할 권한을 보유한다.

3.4.8 카테고리 당 최소 20명이 참가하여야 CIK-FIA 챔피언십 이름을 수여한다. 참가자란 스포츠 안전 검사와 기술 검사의 종료 시에 작성된 참가자 리스트에 등재된 선수를 말한다.

3.4.9 경기는 12명보다 적은 카트가 기술 검사를 통과할 경우 취소될 수 있다. 대안이 발견되지 않을 경우 CIK-FIA는 임시방편을 강구한다.

3.4.10 CIK-FIA 챔피언십에 회사, 조직위원회 혹은 상업적 메이커의 이름을 표시하는 권한은 CIK-FIA가 독점적으로 가지고 있다. CIK-FIA의 서면으로 된 사전 승인 없이는, CIK-FIA 챔피언십의 일부인 경기를 주최하는 어떠한 경기 주최자나 경기 주최자 그룹도 상업적인 회사나 조직에 의해 직·간접적으로 챔피언십의 이름에 스폰서나 상업적인 도움을 받은 회사를 표기하거나 표기 가능성을 제시할 수 없다.

3.4.11 챔피언십이 포함된 새로운 경기 개최를 원하는 ASN은 국제스포츠캘린더에 등록된 경기 중 하나를 당해 연도에 진행하는 동안 경기 조직에 참가하는 최소한 한 명의 FIA 옵저버를 FIA에 통고하여야 한다.

제3.5조 CIK-FIA 챔피언십 경기의 일정 변경이나 취소

3.5.1 CIK-FIA는 가능한 남은 경기를 선택하여 취소된 경기나 변경된 경기를 위한 대체를 지명할 수 있다.

3.5.2 3개월 이후 공지되어 변경되거나 취소된 경기는 CIK-FIA에서 수락한 불가항력적인 상황을 제외하고 당해 연도 챔피언십 경기를 위해 ASN에 의해 준비된 기타 다른 경기나 해당 경기 등록을 거절할 수 있다.

제3.6조 특별 규칙의 공표

3.6.1 경기 1개월 전 조직하는 ASN은 최소 2개월 전에 CIK-FIA에서 승인한 특별규칙의 사본을 참가하는 모든 ASN에게 보내야 한다.

3.6.2 경기 주최자가 승인을 위해 CIK-FIA에 특별규칙을 보냈을 때 경기 주최자는 전체 경기를 보호하는 민사 책임 보험증서를 동봉하여야 한다.

3.6.3 규정은 프랑스어와 영어로 공표되어야 한다. 필요성이 제기되면 다른 언어로 번역될 수 있다.

제3.7조 CIK-FIA 대표

3.7.1 각 경기를 위해 CIK-FIA는 아래 대표인들을 지명할 수 있다.

3.7.1.a 최소 1명의 기술 대표.

3.7.1.b 의료 대표.

3.7.1.c 미디어 대표.

3.7.1.d 안전 대표.

3.7.1.e 기록 대표.

3.7.1.f 시상식 담당자.

3.7.2 CIK-FIA 대표(기술 검사의 책임이 있는 기술 대표를 제외한)의 역할은 경기 오피셜의 의무 수행을 감독하고 챔피언십에 적용되는 모든 규정이 반영되고 있는지 확인하며 필요하다고 생각하면 견해를 밝히고 자신의 권한 하에 경기 진행과 관련된 필요한 보고서를 작성한다.

제3.8조 오피셜

3.8.1 아래 오피셜은 CIK-FIA에서 지명한다.

3.8.1.a 2명의 국제 심사위원, 심사위원장 1명, 경기 주최자와 국적이 다른 1명으로 CIK-FIA에서 작성한 심사위원 리스트에서 선택된다.

3.8.1.b CIK-FIA는 레이스 디렉터와 옵저버의 지명 권한을 보유한다.

3.8.2 아래 오피셜들은 경기를 조직하는 ASN이나 경기 조직의 허가권을 보유한 ASN에 의해 지명되며 그들의 이름을 CIK-FIA에 경기 특별규칙을 보낼 때 함께 보낸다.

3.8.2.a ASN 라이선스를 갖고 있는 사람 중 선택된 심사위원.

3.8.2.b 기술위원장.

3.8.2.c CIK-FIA에서 허가되어 선택된 경기위원장.

3.8.2.d 부경기위원장.

3.8.2.e 사무국장.

3.8.2.f 의료위원장과 세컨드 닥터.

3.8.2.g 기록위원장(CIK-FIA가 기록 대표자를 지명하지 않았을 경우에만 해당), 레이스 디렉터, 경기위원장, 기술 대표, 기록 대표와 심사위원은 스포츠 안전 검사 마감 예정 시간 최소 1시간 전까지 경기에 참석하여야 한다.
경기위원장은 관제실에 머물러 있어야 하고 카트가 트랙을 주행하는 것이 허용되는 동안 모든 마샬 포스트와 연결되어야 한다. 심사위원장, 레이스 디렉터, 경기위원장과 기술 대표(혹은 불참 시)나 기술위원장은 항상 무전 연락이 되어야 한다.

제3.9조 선수의 참가 승인

3.9.1 경기 참가자가 ASN의 승인 도장을 찍은 자신의 서류를 받으면 CIK-FIA에서 인쇄되고 승인된 공식 폼에 있는 주소로 참가 신청서를 제출한다. ASN의 비자가 없는 참가 신청서는 무효다. 특별규정에 있는 상황을 제외하고 참가 신청은 경기가 열리기 5주 전이나 챔피언십 시작 5주 전에 최종 마감된다.

3.9.2 참가 엔트리는 제한된다. (CIK-FIA 챔피언십 스포츠 규정을 포함된 가능한 특별규정을

참조한다)

3.9.3 동일한 구조의 여러 챔피언십이 열릴 경우 선수는 오직 하나의 챔피언십만 참가할 수 있다.

3.9.4 참가등록이 마감된 후에 선수 변경은 허용되지 않는다.

3.9.5 모든 참가 신청서는 CIK-FIA에 검토되어 참가 마감 후 최소 15일까지 엔트리 번호와 함께 참가 승인된 카트와 선수 리스트를 공표한다.

제3.10조 일반 조건

3.10.1 경기 참가자와 관련된 모든 사람들이 국제스포츠규정, 국제카트스포츠규정, 기술규정의 모든 조항을 지키는 것은 경기 참가자의 책임이다.
경기 참가자가 현장에 없을 경우 경기 참가자는 서면으로 그의 대리인을 지명하여야 한다.
경기가 진행되는 동안 참가하는 카트에 대한 책임을 가지고 있는 사람들은 경기 참가자와 함께 조항들이 준수되는 것을 보장할 책임이 있다.

3.10.2 경기 참가자는 자신의 카트 경기가 진행되는 동안 적합성과 안정성의 조항을 따른다는 것을 보장하여야 한다.

3.10.3 기술 검사를 위한 카트의 제공은 적합성에 대한 절대적인 진술로 간주된다.

3.10.4 경기 참가자, 선수, 보조자와 손님들은 항상 본 규정 3.9조항에 따라 소유한 적절한 ID(신원확인증)를 착용하여야 한다.

제3.11조 스포츠 검사와 기술 검사

3.11.1 본 규정 2.2.10을 참조한다.

3.11.2 첫 경기에서는 CIK-FIA가 모든 라이선스를 통제한다.

3.11.3 경기 차량 검사에서 (선수가 통과하는 순서는 공식 게시판에 표시된다) 새시와 주요 엔진 부품(1/2 크랭크케이스와 실린더), 그리고 예선이 아닌 연습 주행, 예선 라운드 및 결승전에서 쓸 수 있는 최대 10개의 '슬릭' 타이어(앞쪽 5개 뒤쪽 5개)에는 표식을 붙인다. 새시, 엔진, 그리고 '슬릭' 타이어에는 바코드로 표식을 붙인다. 타이어 바코드는 가황처리 공정에서 타이어 제조사가 붙인다. 새시와 엔진은 기술 오피셜이 공급하고 붙이는 바코드 스티커를 쓰는 방법으로 식별한다.
두 개의 스티커(하나는 실린더, 하나는 1/2 크랭크 케이스)를 붙이는 엔진은 28×20㎜의 공간을 포함하며, 그리스 없이 완전히 깨끗해야 하며, 공인서의 부록에 설명되어 있는 장소를 준수하여 압연되어야 한다.
경기 내내 이 마킹들은 손대지 않아야 하고 완벽하게 읽을 수 있어야 한다. 이 마킹에 어떠한 물질이나 제작물이든 사용하는 것은 금지된다. 어떠한 이유로든 손상을 입거나 판독 불가능한 마킹을 갖고 있는 선수는 경기에서 실격될 수 있다. 동일한 벌칙은 경기에서 선수 사이의 장비 교환에도 적용될 수 있다. 관련된 경기 참가자와 참가 등록된 모든 선수는 관련된 경기에서 실격될 수 있다.
매 연습주행, 히트와 최종단계 결승의 전과 후에 기술위원은 장비의 마킹이 규정을 따르고 있는지를 감독한다. 매 연습 주행, 히트, 최종 결승이 종료되면 선수는 마킹이 원래 상태여야 하는 책임을 진다.만약 마킹이 변경이나 변형되었다면 선수는 즉시 서비스 파크를 떠나기 전에 기술 대표나 기술위원장에게 즉시 알려야 한다.

3.11.4 각 선수 사이의 엔진, 새시, 새시와 엔진 부품, 타이어 교환은 금지된다. 새시, 엔진, 새시와 엔진 부품 교환은 스타트가 진행 또는 예선 연습, 예선 히트, 2차 히트 또는 최종 결승 동안 수행할 수 없다. 위반자는 관련된 경기에서 실격된다.

3.11.5 CIK-FIA에 의해 제공된 최대 RPM 측정 장치는 기술된 엔진 스피드 제한 카테고리에서 사용될 수 있다. 이 장치는 실시간 전송과 최대 RPM 데이터 기록 저장에 사용된다.이 장치는 부합하는 지시를 정확하게 따라서 설치되어야 한다.
모든 경기 참가자는 정확한 설치와 그에 관한 정확한 작동을 책임져야 한다.
또한 엔진이 승인된 최대 스피드를 넘지 않아야 하는 것을 보장하는 것은 경기 참가자의 책임이다.'피니시' 서비스 파크에 돌아왔을 때 카트는 검사와 데이터 다운로드를 할 수 있어야 한다. 매번 검사는 선수나 관련된'A' 미캐닉(혹은 양쪽 다)의 참석 하에 이루어진다.

3.11.6 KF 엔진의 제어는 CIK-FIA에서 제공되어 카트에 장착된 데이터 로깅 장치에 의해 조작된다. 이 장치는 경기 동안 오직 기록된 데이터의 저장을 위해 사용되어야 한다. 이 시스템은 CIK-FIA에서 제공된 접합 지시에 따라서 정확하게 설치되어야 하고 연습, 히트, 결승 동안 항상 작동하여야 한다.
모든 경기 참가자는 '스타트' 서비스 파크에서 CIK-FIA에서 배포한 데이터 로깅

장치를 설치할 책임이 있고 올바르게 작동하도록 만들어야 한다.
장치의 무게는 카트의 최소 무게에 포함된다. 클러치가 슬립이 승인된 한계(다이렉트 드라이브 클러치의 경우 모든 상황에서 최대 5000rpm에서 100%)를 초과하지 않음을 보장하는 것은 경기 참가자의 책임이다.
각 연습 주행, 히트나 결승(또는 양쪽 다)의 종료 시 카트는 기술위원에 의해 '피니시' 서비스 파크에서 검사되어야 하고 기술위원은 데이터 로깅 장치를 수집하고 검사하며 관련된 데이터를 추출할 수 있다. 이 데이터 로깅 장치는 최소 아래와 같은 것을 검사한다.

3.11.6.a 엔진 속도

3.11.6.b 뒷바퀴 속도
데이터 로깅 장치로 최소한 아래 사항의 분석이 가능하다.

3.11.6.c 엔진 속도

3.11.6.d 뒷바퀴 속도

3.11.6.e 두 데이터 사이의 비율 기술위원이 '피니시' 서비스 파크에서 데이터를 추출할 때 그는 데이터를 분석하고 규정에 따른 클러치 작동을 검사한다.
클러치가 최대 승인 한계치를 넘어 작동하는 것이 발견되면 기술위원은 기술 대표와 심사위원의 고려를 위해 보고서를 작성한다.
경기 참가자에 의해 손상된 데이터 로깅 장치의 수리비용은 추후 완벽하게 청구된다.

3.11.7 소음 규제

국제카트스포츠규정 Technical Regulations 2.19.1와 결합하여, 만약 카트가 허용된 소음 수준을 넘는다면 다음 벌칙이 부과된다.

예선 연습 :

- 규정된 소음 제한보다 1dB까지 큰 경우에는 3단계 순위 강등 벌칙.
- 규정된 소음 제한보다 1dB에서 2dB까지 큰 경우에는 6단계 순위 강등 벌칙.
- 규정된 소음 제한보다 2dB에서 3dB까지 큰 경우에는 9단계 순위 강등 벌칙.
- 규정된 소음 제한보다 3dB 넘게 큰 선수는 적어도 최하위로 순위가 분류된다.

예선 히트와 결승전 :

- 규정된 소음 제한보다 1dB까지 큰 경우에는 3초 시간 벌칙.
- 규정된 소음 제한보다 1dB에서 2dB까지 큰 경우에는 6초 시간 벌칙.
- 규정된 소음 제한보다 2dB에서 3dB까지 큰 경우에는 9초 시간 벌칙.
- 규정된 소음 제한보다 3dB 넘게 큰 선수는 적어도 최하위로 순위가 분류된다.

심사위원회는 위반이 이러한 수치를 넘을 때 그리고/또는 되풀이하여 이루어질 때에는 언제든지 선수를 제외시킬 권한이 있다.소음 측정은 자유 연습 주행 그리고/또는 예선이 아닌 연습 주행으로부터 그 이후로 체계적으로 수행된다.

제3.12조 레이스 넘버와 선수 이름

3.12.1 레이스 넘버는 국제카트스포츠규정 Technical Regulations 2.24에 따른다.

3.12.2 선수의 이름은 바디 양면 각 사이드에 부착되어야 하며 기술규정 2.24조에 부합하여 명확하게 읽을 수 있어야 한다. 월드챔피언십에서는 선수의 복장 등쪽 맨 위와 다리 양쪽에 큰 글씨로 자수되어야 한다.

3.12.3 선수의 국가 깃발은 선수 국적이 자신의 여권에 표시된 국가인 월드챔피언십을 제외하고 자신의 라이선스의 국적의 국기여야 한다.

제3.13조 패독 출입

경기장에 도착하자마자 그리고 패독 출입을 하기 전에 모든 경기 참가자와 참가 신청한 경기 참가자, 선수는 확인을 위해 경기 주최자의 사무국에 출석해야 한다.

경기 참가자와 선수는 아래와 같은 것을 배부 받는다.

3.13.1 경기 참가자 패스 1장 (경기 참가자와 선수가 동일인이 아닐 경우)

3.13.2 선수 패스 1장 (참가 등록한 선수 당)

3.13.3 서비스 파크 진출입 권리를 포함한 미캐닉 패스 2장 (참가 등록한 선수 당)

3.13.4 패독 진출입 자격을 가진 게스트 패스 1장 (참가 등록한 선수 당)

3.13.5 '패독' 주차 패스 1장 (참가등록한 경기 참가자 당)

3.13.6 ‘비패독’ 주차 패스 1장 (참가등록한 경기 참가자가 선수와 동일인이 아닐 경우 경기 참가자 당)

3.13.7 ‘비패독’ 주차 패스 1장 (선수 당)

오직 참가 등록된 경기 참가자만이 패독 공간을 할당 받는다(참가 등록된 선수 당 6×9m의 자유 공간 1개씩)경기 참가자는 오직 자신에게 할당되고 CIK-FIA에 지정된 자신의 패독 공간만 차지할 수 있다.
이 규정을 준수하지 않은 경기 참가자는 패독에서 추방되고 경기에서 실격된다.
CIK-FIA에서 작성된 패독 도면은 변경할 수 없다. 패독을 경기 참가자에게 오픈하자마자 예를 들면, 주의 수요일에 대회가 열리고(이날 전에 어떠한 구조물도 설치하는 것이 허용되지 않는다), 경기 주최자는 CIK-FIA에 의해 작성된 패독 도면 반영을 책임지도록 지시하는 필요한 단계를 제시한다. 모든 패독의 진출입은 대회의 최초 시작부터 제어된다. CIK-FIA에서 규정한 최대 비용을 기초하여 경기 주최자는 차량 없이 패독 통행 방문객 패스의 요금을 받을 수 있다.
당해년도 CIK-FIA에서 승인된 상설 패스를 착용한 사람은 차량 없이 패독의 진출입이 자유롭다.

CIK-FIA 상설 패스는 4종류다.

1. ‘트레이드’ (Trade)
2. ‘미디어’ (Media)
3. ‘게스트’ (Guest)
4. ‘오피셜’ (Official)

제3.14조 스타트’ 서비스 파크 출입

오직 선수와 명명된 패스(‘미캐닉 A’)를 가진 미캐닉만이 선수 카트를 가지고 ‘스타트’ 서비스 파크에 출입할 권한이 있다.

제3.15조 연료

확정된 챔피언십의 구성 범위에서 가솔린은 FIA에 의해 승인된 지급한 곳의 동일한 연료 회사에 의해 제공된다(연료 분배 규정 참조).

제3.16조 브리핑

브리핑 참석은 의무이다. 선수 브리핑에 참석하지 않은 경기 참가자와 선수에게 벌금이 부과되며 해당자들은 CIK-FIA 심사위원회에 벌금을 지불하여야 해당 경기 진행을 지속할 수 있다.

제3.17조 트랙에서 허용된 카트의 대수

트랙에서 허용된 카트의 대수(짧은 서킷)는 최종 결승 34대, 예선 연습과 예선 히트 36대, 자유 연습 51대로 제한된다.

제3.18조 CIK-FIA 챔피언십 경기의 진행

CIK-FIA 챔피언십 경기는 비예선 연습, 예선 연습, 예선 히트(참가자의 수에 따라 가능한 2차 히트)와 최종 단계로 구성한다. 확정된 챔피언십의 구성 범위 안에서 패자부활단계(예를 들어 연합 컵이나 도시 컵이라 명명한)는 최종 단계 진출 자격을 부여받지 못한 선수를 위해 제공될 수 있다.

제3.18A조 자유 연습

특별규정의 경우를 제외하고 경기의 시간표는 각 카테고리를 위한 자유 연습을 제공하여야 한다.
자유 연습은 챔피언십에 등록한 선수와 와일드카드 선수에게 보장되어야 한다.
스포츠 검사와 기술 검사를 통과한 선수에게 보장되어야 한다. 만약 선수의 수가 102명 미만이면 짝수와 홀수의 2번으로 나뉜다. 102대를 넘었을 경우 가능한 동일한 대수로 3번으로 나뉜다.트랜스폰더의 사용은 의무사항이다.

제3.18B조 예선 연습

기술 검사를 통과한 선수는 최소한 한 명의 심사위원 참석 하에 추첨으로 지정된 가능한 한 동일한 연습 횟수로 나뉜다. 각 경기마다 1회 8분 주행이 제공된다.
각 회는 36명의 선수를 포함한다. 주행 동안 선수는 자신이 선택한 시간에 스타트한다. 스타트 지역 출구에 지정된 스타트 라인을 통과한 선수는 스타트한 것으로 간주되며 랩 타임 상황과 관계없이 계산된다.
완성된 모든 랩은 계산된다. 주행 동안 완성한 가장 빠른 랩이 베스트 랩으로 결정

된다. 동순위에서는 각 선수의 2번째 베스트 타임으로 결정되고 계속 동률일 경우 다음 것으로 정한다. 예선 연습의 최종 순위는 아래에 따라 작성된다.

1. 1개조로 주행 시 : 각 선수가 달성한 가장 빠른 시간 순으로 그리드가 작성된다.

2. 2개조로 주행 시 : 각 조의 1위 베스트랩을 비교하여 1위 기록이 느린 쪽을 '느린 조', 빠른쪽을'빠른 조'라 칭한다.

⑴ 느린 조의 1위 기록이 빠른 조의 1위 기록의 101%를 넘지 않았을 경우 : 순위는 각 선수가 달성한 가장 빠른 시간 순으로 지정된다.

⑵ 느린 조의 1위 기록이 빠른 조의 1위 기록의 101%를 넘겼을 경우 : 1번 위치는 빠른 조 1위, 2번 위치는 느린 조 1위, 3번 위치는 빠른 조 2위, 4번 위치는 느린 조 2위, 5번 위치는 빠른 조 3위 순으로 배치하며 이후 같은 방식으로 배치한다.

3. 3개조로 주행 시 : 각 조의 1위 베스트랩을 비교하여 1위 기록이 가장 느린 쪽을 느린 조, 순차적으로 중간 조, 가장 빠른 쪽을 빠른 조라 칭한다.

⑴ 느린 조의 1위 기록이 빠른 조의 1위 기록의 101%를 넘지 않았을 경우 : 순위는 각 선수가 달성한 가장 빠른 시간 순으로 결정된다.

⑵ 느린 조의 1위 기록이 빠른 조의 1위 기록의 101%를 넘겼을 경우 : 1 번 위치는 빠른 조 1위, 2번 위치는 중간 조 1위, 3번 위치는 느린 조 1위, 4번 위치는 빠른 조 2위, 5번 위치는 중간 조 2위 순으로 배치하며 이후 같은 방식으로 배치한다.

4. 더 많은 조로 되었을 경우 동일한 방식에 따라 배치한다.기록된 시간이 없는 선수의 경우 그리드의 맨 끝에서 스타트한다. 여러 명이 이런 상황일 경우 스타트 위치는 추첨으로 결정된다. 선수가 수리 지역이나 서비스 파크에서 멈췄을 경우 끝난다. 선수는 재스타트 할 수 없다. 슈퍼카트 카테고리의 경우 특별규정을 참조한다.

제3.18C조 예선 히트

경우 A : 참가자 36명 이하

- 최소 2번의 예선 히트가 모든 선수에게 적용된다. 각 히트의 스타트 그리드는 예선 연습의 결과를 기초로 지정된다.

경우 B : 참가자 37명~74명

- 예선 연습이 끝났을 때 선수는 예선 히트를 위한 그룹으로 나뉜다. 각 그룹 당 선수의 수는 최대 18명이다. 각 그룹은 다른 모든 그룹과 경쟁한다.

1. 예를 들어 선수가 4그룹으로 나뉘었을 경우 예선 연습 1위 선수는 그룹 A, 2위는 그룹 B, 3위는 그룹 C, 4위는 그룹 D, 5위는 그룹 A, 6위는 그룹 B, 7위는 그룹 C, 8위는 그룹 D로 배정하며 나머지도 동일한 방식으로 한다.
2. 상기에 언급된 4개의 각 그룹은 다른 그룹과 경쟁한다. 예 : A vs B, A vs C, A vs D, B vs C, B vs D, C vs D 이렇게 총 6번 히트. 각 예선 히트는 선수의 나이 구분(주니어/시니어)에 따라 10 내지 15km에 가까운 거리를 달린다.
3. 예선 히트를 위해 다음과 같은 포인트가 부여된다.1등 0포인트, 2등 2포인트, 3등 3포인트 식으로 순위 당 1포인트씩 증가하는 방식에 따른다.
4. 예선 히트를 스타트하지 못한 선수는 그룹 A와 B의 참석자수 더하기 1을 한 것과 같은 포인트를 받는다.
5. 선수가 흑색기를 받거나 실격되면 그룹 A와 B의 참석자 수 더하기 2를 한 것과 같은 포인트를 받는다.

"예선 히트가 끝나면 중간 순위가 나오게 된다. 2명 이상의 동점 드라이버가 나올 경우 예선 연습의 순위에 따른다. 상위 28명의 드라이버가 최종 단계에 진출할 수 있다. 상위 24명의 드라이버는 2차 히트에 참여할 수 있다."

경우 C : 참가자 75명 이상

- 예선 연습이 끝났을 때 선수는 예선 히트를 위한 그룹으로 나뉜다. 각 그룹 당 선수의 수는 최대 18명이다. 각 그룹은 다른 모든 그룹과 경쟁한다.

1. 예를 들어 선수가 4그룹으로 나뉘었을 경우 예선 연습 1위 선수는 그룹 A, 2위는 그룹 B, 3위는 그룹 C, 4위는 그룹 D, 5위는 그룹 A, 6위는 그룹 B, 7위는 그룹 C, 8위는 그룹 D로 배정하며 나머지도 동일한 방식으로 한다.
2. 상기에 언급된 4개의 각 그룹은 다른 그룹과 경쟁한다. 예 : A vs B, A vs C, A vs D, B vs C, B vs D, C vs D 이렇게 총 6번 히트. 각 예선 히트는 선수의 나이

구분(주니어/시니어)에 따라 10 내지 15km에 가까운 거리를 달린다.

3. 예선 히트를 위해 다음과 같은 포인트가 부여된다.1등 0포인트, 2등 2포인트, 3등 3포인트 식으로 순위 당 1포인트씩 증가하는 방식에 따른다.
4. 예선 히트를 스타트하지 못한 선수는 그룹 A와 B의 참석자수 더하기 1을 한 것과 같은 포인트를 받는다.
5. 선수가 흑색기를 받거나 실격되면 그룹 A와 B의 참석자 수 더하기 2를 한 것과 같은 포인트를 받는다.
6. 예선 히트가 끝났을 때 상위 68위까지 차지한 선수가 최종 단계에 진출한다. 두 명 혹은 그 이상의 선수가 동일 순위일 경우 예선 연습의 순위에 따라 배정한다.

제3.18D조 2차 히트

본 규정 3.18C조항의 B(참가자 37명~74명) 경우에만 2차 히트를 갖는다. 오직 순위에 들지 못한 선수 중 상위 34명은 나이에 따라 대략 10km 또는 15km(주니어/시니어)의 2차 예선에 참석 할 수 있다. 스타트 위치는 예선 히트에서 얻은 총 포인트에 따라 결정된다. 상위 6명만이 최종단계에 진출한다. 2차 히트에서 이유에 관계없이 레이스 리더에 의해 추월 당할 번 하거나 추월된 선수는 자신의 번호와 함께 레드X기(청색바탕)를 받는다. 이 선수는 강제적으로 파크 퍼미로 들어가야 하고 실제로 완성된 랩의 수에 따라 순위가 정해진다.

제3.18E조 최종 단계

경우 A(해당 챔피언십 규정에 따라)

참가자가 74명 이하일 경우, 준결승 1회, 결승 1회를 갖는다.

* 준결승 (나이에 따라 15km 또는 25km) : 예선 히트에서 얻은 포인트의 수에 따라 스타트 위치가 정해진다. 2차 예선에서 자격을 얻은 6명의 선수는 2차 예선의 피니시 순서를 고려하여 최후미에 위치한다.

* 결승 (나이에 따라 20km 또는 25km) : 준결승에서 순위에 따라 스타트 위치가 정해진다. 준결승에서 스타트하지 못했거나 실격된 선수는 결승에 참가할 수 없다.

준결승과 결승에서 이유에 관계없이 레이스 리더에 의해 추월 당할 번 하거나 추월된 선수는 자신의 번호와 함께 레드X기(청색바탕)를 받는다. 이 선수는 강제적으로 파크 퍼미로 들어가야 하고 실제로 완성된 랩의 수에 따라 순위가 정해진다.

경우 B(해당 챔피언십 규정에 따라)

참가자가 75명 이상일 경우, 준결승 2회(준결승 1, 2), 결승 1회를 갖는다. 예선 히트에서 상위 68명만 2차 히트 없이 준결승 1, 2에 참가할 수 있다.
(각 준결승 별 나이에 따라 15km 또는 20km) 참가 자격을 얻은 선수 중 1위 선수는 준결승 1, 2위 선수는 준결승 2, 3위 선수는 준결승 1, 5위 선수는 준결승 2, 5위 선수는 준결승 1, 6위 선수는 준결승 2로 배정하며 나머지도 동일한 방식으로 한다.

* 준결승 (나이에 따라 15km 또는 25km) : 예선 히트에서 얻은 포인트의 수에 따라 스타트 위치가 정해진다.

준결승 1의 상위 17위 선수들과 준결승 2의 상위 17위 선수들은 결승(나이에 따라 25km~30km)에 진출할 수 있다.

준결승에서 가장 빠른 기록을 가진 선수에게 결승에서 폴포지션이 주어진다.

* 총 34명의 선수들이 결승(나이에 따라 25km~30km)에 참가한다. 준결승 결과에 따라 스타트 위치가 정해진다. 준결승에서 스타트하지 못했거나 실격된 선수는 결승에 참가할 수 없다.

준결승과 결승에서 이유에 관계없이 레이스 리더에 의해 추월 당할 번 하거나 추월된 선수는 자신의 번호와 함께 레드X기(청색바탕)를 받는다. 이 선수는 강제적으로 파크 퍼미로 들어가야 하고 실제로 완성된 랩의 수에 따라 순위가 정해진다.

제3.19조 순위

경우 A : 단독 경기로 치뤄진 CIK-FIA 챔피언십의 순위는 결승 순위이다.
CIK-FIA 챔피언십 타이틀은 결승에서 승리한 선수에게 수여된다.
본 규정 2.2.21에 의거하여 결승 경기가 중지되고 재스타트가 불가능하며 완성된 거리가 예정된 거리의 75% 미만인 경우 CIK-FIA 챔피언십 타이틀은 수여되지 않는다.

경우 B : CIK-FIA 챔피언십의 순위는 결과의 80%를 반올림하여 다음과 같이 정해진다.

예) - 경기 3회 미만 경우, 모든 경기는 인정된다.

- 경기 3회~7회 경우, 중간 순위(예선 히트 결과)와 결승에서의 가장 낮은 결과가 감면된다.
- 경기 8회~12회 경우, 중간 순위(예선 히트 결과)와 결승에서의 가장 낮은 두 결과가 감면된다.

실격에 기인하여 결과가 없는 경우는 감면하지 않는다.
CIK-FIA 챔피언십은 가장 많은 포인트를 기록한 선수에게 수여된다.

각 경기 중간 순위(예선 히트 결과)에서 상위 10명의 선수에게 다음과 같이 포인트가 부여된다 : 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1.
각 경기 결승에서 상위 15명의 선수에게 다음과 같이 포인트가 부여된다 :
25, 20, 16, 13, 11, 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1.
본 규정 2.2.21에 의거하여 중지되고 재스타트가 불가능하며 완성된 거리가 2랩 미만인 경우, 포인트가 부여되지 않는다. 완성된 거리가 2랩 이상이나 이 거리가 예정된 거리의 75% 미만인 경우 예정된 포인트의 절반을 수여한다. 완성된 거리가 예정된 거리의 75% 이상인 경우 모든 포인트가 수여된다.

제3.20조 무승부

2명 이상의 선수가 동일한 포인트로 시즌을 마쳤을 경우 시리즈 경기로 개최된 CIK-FIA 챔피언십의 우승자는 다음과 같다.

3.20.1 결승전 또는 레이스 1과 레이스 2에서(이벤트의 형식에 따라) 1위 횟수가 가장 많은 선수

3.20.2 1위 횟수가 같을 경우에는 결승전 또는 레이스 1과 레이스 2에서(이벤트의 형식에 따라) 2위 횟수가 가장 많은 선수

3.20.3 2위 횟수가 같을 경우에는 결승전 또는 레이스 1과 레이스 2에서(이벤트의 형식에 따라) 3위 횟수가 가장 많은 선수, 그리고 승자가 결정될 때 까지 이와 같은 과정을 계속한다.

3.20.4 그럼에도 동률이 있을 경우에는 예비 결승에서 1위 횟수가 가장 많은 선수

3.20.5 예비 결승의 1위 횟수가 같을 경우에는 예비 결승에서 2위 횟수가 가장 많은 선수, 그리고 승자가 나올 때까지 이와 같은 과정을 계속한다.

3.20.6 그럼에도 동률이 있을 경우에는 결승 또는 마지막 레이스에서 상위 순위를 차지한 선수로 결정한다.

제3.21조 2개 카테고리의 동시 경기

CIK-FIA 챔피언십의 구성에서 서로 다른 그룹의 2개 카테고리의 동시 경기는 선수의 최소인원이 참가하지 못했을 경우(각 카테고리당 15대)에 허용될 수 있다. 동시 경기의 최소 선수 수는 15명이다. 예선 히트와 결승을 위해 유효한 규정을 고려하여 가장 출력이 강한 카테고리는 스타트 그리드의 맨 앞에서 스타트한다. 결승의 종료 시에 순위가 분류된다. 주니어와 시니어 카테고리는 동시 경기를 할 수 없다.

제3.22조 광고

경기 주최자는 오직 CIK-FIA의 직접적 동의하에 참가 번호 배경에 위치되는 광고를 지정할 수 있다. 이러한 참가 번호 배경 광고는 번호 위 또는 아래로 20cm 폭과 5cm의 높이를 넘을 수 없다.

서킷의 둘레에 노출된 모든 광고 방식은(배너나 패널 등) 안전상 이유로 CIK-FIA의 사전 승인을 얻어야 한다. 트랙의 가장자리 한계선과 그리드 표시 이외의 서킷 표면에 페인트는 안전상 이유로 금지된다.

제3.23조 일반 운영 규정과 특별규정의 적용과 해석

본 규정의 해석과 관계된 논쟁은 오직 경기 주최자의 ASN이 국제스포츠규정에 따라 공소권 침해 없이 결정할 권한이 있다.

제3.24조 항의와 공소

항의 권리는 오직 엔트란트에게만 있다. 엔트란트는 서면으로 경기위원장이나 대

리인에게 예선 연습과 예선 히트(2차 예선을 포함)의 결과가 공시된후 10분 안에 그리고 최종 결승 순위의 공시가 된 후 30분 안에 제출되어야 한다.항의와 공소를 신청할 경우 CIK-FIA에 850유로의 보증금을 동반하여야 한다.보증금은 조직하는 ASN의 화폐나 스위스 프랑, 미국 달러, 유로 지불이 가능하다.경기위원장이나 그의 대리인이 부재 시 경기 심사위원회나 심사위원 중 한 명에게 제출하여야 한다.경기위원장이나 그의 대리인이 부재 시 경기 심사위원회나 심사위원에게 제출하여야 한다. 국제스포츠규정12.2에 따라 예선 히트에서 규정 위반에 의해 심사위원회에서 부과한 패널티는 공소 할 수 없다.보증금은 항의가 정당하다고 판정되면 돌려준다. 국제카트스포츠규정 International Sporting Code 13에 따라 심사위원회의 판정에 대하여 공소할 수 있다. CIK-FIA 카트 월드 챔피언십에 대해서는 항소 보증금은 6,000 유로다

제3.25조 벌금

경기의 오피셜의 지시를 고려하지 않은 엔트란트, 선수, 보조자나 경기 주최자는 벌금이 부과될 수 있다. 벌금은 경기 심사위원회의 결정에 따라 CIK-FIA에 의해 부과될 수 있다.
모든 벌금은 부과된 후 96시간 안에 CIK-FIA에 지불되어야 한다. 벌금이 700유로 이하일 경우 즉시 신용카드로 납부 되어야 한다.

제3.26조 페널티

여러 경기로 개최되거나 선택되어 진행된 한 개의 경기로 존재하는 CIK-FIA 챔피언십에서 경기 심사위원회는 동일한 챔피언십의 이전 경기 동안에 선수에게 부여된 페널티를 계산에 포함시킬 수 있다.

경기 후 당일 날 각 경기의 심사위원장은 심사위원회에서 부과한 페널티 목록을 CIK-FIA 사무국에 제출한다. CIK-FIA 사무국은 다음 경기 심사위원장의 고려사항으로 이 목록을 전달한다.

제3.27조 의전 규정

3.27.1 특별규칙, 경기 프로그램, 공식 순위표, 포스터의 커버 페이지에는 CIK-FIA 로고, ASN의 로고와 경기 주최자의 로고와 함께 CIK-FIA 챔피언십(컵이나 트로피)의 제목이 두드러진 위치에 있는다.

3.27.2 프로그램과 결과의 리스트에는 성, 퍼스트 네임과 선수의 국적, 엔트란트의 이름과 국적, 사용된 장비(섀시, 엔진, 타이어)의 메이커와 레이싱 번호가 언급되어야 한다.

3.27.3 가능한 최종 단계 전에 시상식을 준비한다(선수 시상 등).

3.27.4 우승자 발표를 위한 시상식은 신중하게 준비되어야 하고 아래와 같은 장비가 제공되어야 한다.

3.27.4.a CIK-FIA, ASN, 경기 주최자의 로고가 있는 넓은 포디엄(국제카트스포츠규정 Circuit Regulation Parr 1. 12참조)

3.27.4.b 3위와 2위 선수와 우승자 선수는 포디엄에 오른다.

3.27.4.c 우승자 국가가 연주되고 상위 3명의 선수의 국기가 걸린다(선수의 국적은 선수의 시민 국적이 효력을 발휘하는 세계 챔피언십(월드챔피언십)을 제외하고 선수 라이선스를 발행한 ASN의 국적이다).

3.27.4.d 최소한 하나의 트로피가 선수에게 수여된다.

제3.28조 FIA 필름과 영화 권리

CIK-FIA 챔피언십을 포함하는 모든 경기는 FIA 일반 규정 제27조항에 따라 공정하고 정당하게 보도되어야 한다.

제3.29조 차량 탑재 카메라가 있는 레이스 컨트롤 시스템

(관련 챔피언십 규정에 따라)

CIK-FIA는 레이스 모든 카트(슈퍼카트 제외)에 차량 탑재 카메라를 장비한 컨트롤 시스템을 시행한다. 각 카메라와 스마트 카드는 CIK-FIA의 소유며, 파크 퍼미에서 지급된다. 카메라 부착품(방수 덮개와 지지물)은 경기 참가자의 소유다. 서포트 키트를 카트에 올바르게 장착하는 것은 경기 참가자의 책임이지만 선수와 미캐닉이 카메라를 직접 조작하는 것은 엄격하게 금지되며 제외 처분을 받을 수도 있다.

제3.30조 컨트롤 시스템

엔진 속도 컨트롤 시스템을 어떤 식으로든 분실하거나, 손상시키거나, 열어보려고 시도하면 적어도 600 유로의 벌금 처분을 받는다.
클러치 컨트롤 시스템 또는 차량 탑재 카메라의 분실 또는 고의가 아닌 손상은 200 유로를 청구한다.
열어보거나 고의로 손상시켰다면 적어도 600 유로의 벌금 처분을 받는다.

제3.31조 상의 기금

CIK-FIA 챔피언십, 컵, 트로피에 출전하는 선수가 한 명이상일 경우 ASN은 CIK-FIA 챔피언십에 수여되는 공동 상금 펀드에 기여금(252유로)을 CIK-FIA에 지불하여야 한다.

제4조 규정의 적용과 시행

제4.1조 규정의 국내적 적용

KARA는 본 규정에 준하여 국내 카트 레이스의 일반 운영 규정으로 적용하며 프로모터와 주최자는 본 규정을 참고하여 본 규정을 전반적으로 위반하지 않는 범위 내에서 대회 특별 운영 규정을 발표, 적용할 수 있다.

제4.2조 규정의 시행

본 규정은 2015년 1월 1일부터 시행한다.