



# **2016 KARA KOREA KART CHAMPIONSHIP SERIES 대회운영규정**

**(사)대한자동차경주협회**

- 차 례 -

제1장 총칙	.....	3
제2장 대회 명칭 및 클래스 운영방안	.....	3
제3장 대회 개최 일정 대회 조직에 관한 사항	.....	4
제4장 대회 참가에 관한 사항	.....	5
제5장 엔진 및 카트에 관한 사항	.....	7
제6장 레이스에 관한 사항	.....	13
제7장 벌칙에 관한 사항	.....	21
제8장 항의에 관한 사항	.....	22
제9장 시리즈 성적에 관한 사항	.....	23
제10장 상전에 관한 사항	.....	23
제11장 광고에 관한 사항	.....	24
제12장 기타 일반 사항	.....	24
부칙		
KARA KOREA KART CHAMMPIONSHIHP SERIES 대회 기술특별규칙	.....	26
KARA KOREA KART CHAMPIONSHIP SERIES 차량관련 특별규칙	.....	28
KARA KOREA KART CHAMPIONSHIP SERIES 공식 로고 부착 의무	.....	30

## 2016 KARA KOREA KART CHAMPIONSHIP SERIES

본 대회는 사단법인 대한자동차경주협회(이하"KARA"라고 한다) 주최 시리즈로 국제자동차 연맹(FIA)의 국제모터스포츠 경기규칙과 CIK-FIA의 국제 카트 규칙을 바탕으로 한 KARA 국내경기 규칙, 카트 경기규칙 및 본 특별 규칙에 따라 개최된다.

모든 참가 선수와 팀은 이러한 제반 규칙에 정통하고 이를 준수함과 동시에 주최자 및 경기임원의 지시에 따라야 할 의무를 갖는다.

본 규정에 관한 유권해석은 주최측의 해석을 최우선으로 한다.

### 제1장 총칙

#### 제1조 목적

KOREA KART CHAMPIONSHIP SERIES는 우수한 성적을 거둔 선수권자의 영예를 드높이기 위한 목적으로 열리며 국내 카트 종목의 발전을 통한 모터스포츠의 대중성, 공정성, 공익성의 향상을 추구한다.

### 제2장 대회 명칭 및 클래스 운영방안

제1조 KOREA KART CHAMPIONSHIP SERIES의 명칭 및 참가종목은 다음과 같다.

1.1. 명칭 : KARA KOREA KART CHAMPIONSHIP SERIES

1.2. 클래스 구분

클래스	라이선스	연간 시상 혜택 부여를 위한 최소 참가대수 기준	엔진
로탁스 S(Senior)	KARA - A 이상	시리즈 평균 8명 이상	MAX EVO
X-30 S(Senior)	KARA - A 이상		X-30
로탁스 R&M (Rookie & Master)	KARA - C 이상	-	MAX EVO & MAX
로탁스 Jr(Junior)& Mini	KARA - C 이상	-	Jr EVO & Jr MAX
X-30 R(Rookie)	KARA - C 이상	시리즈 평균	X-30

야마하 통합	KARA - C 이상	8명 이상	SD & SEC
--------	-------------	-------	----------

- 1.3. 2017년 챔피언십 대회 엔진별 클래스는 2016년 12월 31일까지의 국내 엔진 보급률과 해당 엔진 수입자의 실적을 평가해 재 선택할 수 있다.
- 1.4. 각 클래스 성립인원이 시리즈 평균 8명 이상일 때에 한 해, 관련 조항에서 규정한 입상자에 대한 포상이 이루어진다.
- 1.5. 클래스 성립을 위한 최소 참가 인원은 5명 이상이다.
- 1.6. 다만 주니어 및 루키 종목에 한 해 유소년 육성을 위해 주최자가 필요하다고 판단할 경우 최소 인원 관계없이 클래스를 구성할 수도 있다.
- 1.7. 대회의 원활한 구성을 위해 같은 형식의 엔진을 사용할 경우 2개 클래스 이상이 혼주를 할 수 있다.

### 제3장 대회 개최 일정 및 대회 조직에 관한 사항

#### 제1조 2016 KARA KOREA KART CHAMPIONSHIP 시리즈 개최 일정 및 경기장

R	일자	경기장
1	5월 01일	파주 스피드 파크
2	6월 19일	영암 F1 카트장
3	7월 10일	파주 스피드 파크
4	9월 25일	파주 스피드 파크
5	10월 23일	영암 F1 카트장

- 1.1. 상기 개최일자 및 장소는 부득이한 경우, 변경이 될 수도 있다.

#### 제2조 대회조직위원회 심사위원회의 구성은 별도의 특별규칙을 통해 공지한다.

#### 제3조 공식 통지에 관한 규정

본 규정에 기재되지 않은 경기 운영에 관한 항목 및 참가팀, 드라이버, 지정 미캐닉 요원을 대상으로 한 공지 사항은 별도의 특별규칙서 또는 게시물을 통해 공지하며, 다음과 같은 방법에 의한다.

- 3.1. 대회 개최일 전날까지 대회 사무국 내에 공지되며, 참가 신청서에 기재된 참가팀의 연락처로 통보한다.
- 3.2. 대회 개최 당일 개최 장소의 사무국 또는 공식 게시판에 게시한다.

#### **제4조 출입증의 착용**

본 대회에 관계하는 모든 사람은 장내에서 주최자가 발행한 출입증을 착용하여야 한다.

#### **제5조 대회의 연기, 중단 또는 중지 및 변경에 관한 사항**

주최자는 심사위원회의 승인을 얻어 대회의 일부 혹은 전부를 연기하고 중단하거나 멈출 수 있다. 단, 대회의 전부를 중단하거나 24시간 이상 연기하는 경우에는 보험료를 제외한 참가비 전액을 반환한다.

참가팀 및 드라이버는 이에 따른 손해에 대해서 주최자에게 항의할 권리가 없다.

또 주최자는 심사위원회의 승인을 얻어 참가팀 및 드라이버의 피해를 최소화할 이벤트 내용을 재공지하여야 하며 이에 대한 항의는 인정하지 않는다.

### **제4장 대회 참가에 관한 사항**

#### **제1조 대회 참가 접수**

##### **1.1. 대회 참가 신청 기간**

###### **1) 참가 신청 접수 기간**

대회 개최일 2달 전 혹은 2주 전까지 참가 접수 마감을 하며, 마감일 이후에 접수를 하게 될 경우, 참가비와 별도로 벌금을 적용한다. 단 주최측의 사정에 따라 접수 시간을 이와 달리 지정할 수 있다.

(참가접수 지연에 따른 벌금은 특별규칙서에 의거하여, 별도로 발표한다.)

###### **2) 우편에 의한 참가 신청**

대회 개최 일 2달 전 혹은 2주 전까지 소인 유효. 단, 등기로 우송한다.

###### **3) 이메일 또는 유선을 통한 참가 신청**

대회 개최 일 2달 전 혹은 2주 전 공지된 마감일 까지

##### **1.2. 참가신청 접수 시간**

평일 AM 9:00 ~ PM5:00

##### **1.3. 접수처**

KARA "대회 운영 사무국"

##### **1.4. 참가 신청 시 첨부 서류**

###### **1) 대회 참가 신청서**

###### **2) 대회 참가에 관한 서약서 및 미성년자 보호자 동의서**

###### **3) 참가비용 입금**

###### **4) 차량 및 엔진 검사 신고서**

## 제2조 대회 참가비용

구분	엔트리 비용
ROTAX S	15만원
X - 30 S	SHINKO TIRE 지원 (드라이)
ROTAX Jr	
ROTAX R	7만원 참가자 전원  SHINKO TIRE 지원 (드라이)
ROTAX M	
ROTAX MINI	
X - 30 R	
YAMAHA 통합	

※ ROTAX S 및 ROTAX Jr는 공식 지정 타이어가 변경될 시 별도의 타이어 비용이 발생할 수 있다.

## 제3조 참가 신청 방법

- 3.1. 국내 경기에 참가하는 자는 소속된 공인 팀(클럽)을 통해 신청한다.
- 3.2. 미캐닉은 드라이버 1명당 2명 이내로 한다.

## 제4조 참가자의 자격

### 4.1. 참가 팀 (엔트런트)

당해 년도 유효한 팀 라이선스 소지자.

### 4.2. 드라이버

경기에 출전하는 드라이버는 클래스별로 아래의 조건을 충족하여야 하며, 당해 년도 시리즈 중에는 출전 종목을 변경할 수 없다.

### 4.3. 라이선스

#### 1) ROTAX S / X-30 S

- (1) 국내 카트A 드라이버 라이선스 이상 소지자.
- (2) 국내 카트B 드라이버 라이선스 소지자가 참가를 희망하는 경우 KARA(카트위원회)의 심의를 통해서 그 자격을 인정받을 수 있다. (해외 대회 참가 실적 등)

#### 2) YAMAHA 통합, ROTAX Jr, ROTAX R, ROTAX M, X-30 R

- (1) 국내 카트C 드라이버 라이선스 이상 소지자.

### 제5조 새시, 엔진 및 타이어 등록

경기에 사용하는 새시, 엔진 및 타이어는 차량 검사신고서에 등록된 것만으로 한다.  
등록할 수 있는 수량은 다음과 같이 한다.

구분	수량
새시	1대
타이어	드라이 1세트, 웨트 1세트
엔진	2기

\* 타이어의 불량, 주행 중 파손에 한하여 앞 또는 뒤 각 1개씩의 추가 타이어를 심사위원회 및 기술위원회의 심의 및 승인을 통해 사용할 수 있으며 추가분 타이어는 주최측에 의해 지급되지 않는다.

### 제5장 엔진 및 카트에 관한 사항

#### 제1조 코리아 카트 챔피언십 시니어 부문

##### 1.1. ROTAX S (Senior)

구분	내용	비고
엔진	ROTAX max EVO 125	15년 봉인된 MAX EVO
새시	CIK-FIA 공인 새시 / 프론트 브레이크 금지	공통
타이어	SHINKO	
나이	만 15세 이상 또는 중학교 3학년생부터	국제대회는 만 15세 이상
라이선스	국내 카트A 이상	공통

##### 1.2. IAME X – 30 S (Senior)

구분	내용	비고
엔진	IAME X30 125 RL	공통
새시	CIK-FIA 공인 새시 / 프론트 브레이크 금지	공통
타이어	SHINKO	공통

나이	만 15세 이상 또는 중학교 3학년생부터	국제대회는 만 15세 이상
라이선스	국내 카트A 이상	공통

## 제2조 코리아 카트 챔피언십 신인 및 마스터, 야마하 통합

### 2.1. ROTAX R (Rookie)

구분	내용	비고
엔진	ROTAX max EVO 125 / ROTAX max	선택
샤시	CIK-FIA 공인 새시 / 프론트 브레이크 금지	공통
타이어	SHINKO	공통
나이	만 15세 이상 또는 중학교 3학년생부터	공통
라이선스	국내 카트C 이상	공통

### 2.2. ROTAX M (Master)

구분	내용	비고
엔진	ROTAX max EVO 125 / ROTAX max	선택
샤시	CIK-FIA 공인 새시 / 프론트 브레이크 금지	공통
타이어	SHINKO	공통
나이	만 26세 이상	국제대회 만32세이상
라이선스	국내 카트C 이상	공통

### 2.3. ROTAX Jr (Junior)

구분	내용	비고
엔진	ROTAX JUNIOR max evo & max junior	구형 / EVO 선택
샤시	CIK-FIA 공인 새시 /	공통



	프론트 브레이크 금지	
타이어	SHINKO	공통
나이	만13세~17세, 또는 초등6년 ~ 고교 2년	공통
라이선스	국내 카트C 이상	공통

2.4. Rotax 그랜드 파이널 참가 시, 해당 년도의 만 13세~만 17세

2.5. CIK-FIA ACADEMY TROPHY 참가 시, 해당 년도의 13세~만 15세

2.6. 연령 기준은 대한민국내 자체 기준이며 국제 대회는 해당 기준을 따라야 한다.

2.7. ROTAX S 및 ROTAX Jr 클래스는 차후 지정 타이어가 변경될 수 있다.

2.8. ROTAX Mini

구분	내용	비고
엔진	ROTAX JUNIOR 125에 MINI용, 순정 흡, 배기 리스트릭터 장착	구형 / EVO 선택
새시	CIK-FIA 공인 새시 / 프론트 브레이크 금지	공통
타이어	SHINKO	공통
나이	초등3년 ~ 초등 6년	공통
라이선스	국내 카트C 이상	공통

2.9. X-30 R (Rookie)

구분	내용	비고
엔진	IAME X30 125 RL	공통
새시	CIK-FIA 공인 새시 / 프론트 브레이크 금지	공통
타이어	SINKO	공통
나이	중학교 3년생부터 또는 만15세 이상	공통
라이선스 등급	국내 C 이상	공통

## 2.10. YAMAHA 통합

구분	내용	비고
엔진	YAMAHA KT100	SD / SEC
샤시	CIK-FIA 공인 새시 / 프론트 브레이크 금지	공통
타이어	SHINKO	공통
나이	중학교 3학년생부터	공통
라이선스	국내 C 이상	공통

### 제3조 엔진

3.1. 엔진의 등록은 차량 검차서에 기재된 2기의 엔진만 허용한다.

3.2. 변경(교환)

등록 후 엔진이 고장 또는 파손된 경우 심사위원회의 승인 하에 다음과 같은 조건으로 1경기에 1회 변경(교환) 할 수 있으며 변경(교환)의 신청은 각 히트의 시작 20분 전까지로 한다.

- 1) 변경을 원하는 엔진은 차량 검차서에 기재된 1번 또는 2번의 엔진이어야 한다.
- 2) 등록된 엔진 2기가 모두 고장이나, 파손이 되었다면, 승인이 되더라도 이전 레이스 순위와 관계없이 해당 경기의 최후미에서 스타트를 해야 한다.

3.3. 봉인(마킹)

- 1) 봉인(마킹)의 파손 또는 봉인이 없는 상태가 된 경우에는 사전에 기술위원장에게 신고하고 승인을 받아야 한다.
- 2) 기술위원장의 승인이 없는 상황에서의 봉인(마킹)에 관한 위반이 있을 경우에는 해당 경기는 실격으로 처리한다.
- 3) 또한 위반 내용에 대해 시리즈 전체 득점을 무효화 할 수 있다.
- 4) 모든 봉인은 각각의 레이스를 마친 후, 검차장에서 중량 측정을 마친 뒤 확인하며, 실린더와 크랭크 케이스 사이에 유성팬으로 마킹을 받아야 한다.  
봉인 이후, 마킹이 없는 것도 실격의 대상이 될 수 있다.
- 5) 엔진과 관련된 사안은 별도의 기술규정에 의거한다.

### 제4조 카트

5장 경기 차량은 제3조에서 규정하는 엔진을 장착하고 다음의 조건을 충족해야 한다.

4.1. 새시는 차량 검차서에 대회 지정 봉인이 실시된다.

단, 대회 당일 첫 공식 연습 스타트 시간 전까지는 기술위원장의 승인하에 새시의 봉인 해제 및 재등록이 인정될 수 있다.

- 4.2. 모든 새시는 CIK-FIA 공인 또는 KARA의 공인을 취득하고 있는 제조자에 의해서 제조된 것으로 한다.
- 4.3. 카트는 전방, 후방 및 측면에 명확하게 식별할 수 있도록 경기 참가 번호를 붙여야 한다.
- 4.4. 대회사무국에서 지급되지 않은 번호의 부착은 무효이며 실격처리될 수 있다.
- 4.5. 번호판의 색상과 클래스별 고유 번호는 다음과 같다.

구분	내용	비고
ROTAX S	01~ 99번	노란색 바탕에 검정글씨
ROTAX R / M	100~199번	노란색 바탕에 검정글씨
ROTAX Jr / MINI	200~299번	
IAME X30 S / R	300~399번	파란색 바탕에 흰색 글씨
YAMAHA 통합	300~399번	빨간색 바탕에 흰색 글씨

- 4.6. 프런트 범퍼는 필수이며, 리어 범퍼는 플라스틱 재질의 CIK-FA 공인품을 의무화 한다.  
또한 경기 중, 프론트 범퍼와 사이드, 리어 범퍼가 탈거되었을 때는 반드시 피트인 하여, 재장착 또는 정상적인 기능을 하도록 체결해야 하며 이행하지 않는 경우 실격 처리 될 수 있다.
- 4.7. 체인 가드는 필수장비로 체인가드의 장착 방법 및 형상은 아래와 같다.
  - 1) 폭은 3cm이상 이며 차량 위쪽에서 보고 체인이 안 보이는 상태여야 함.
  - 2) 엔진 쪽 스프로킷과 엑슬 측 스프로킷을 잇는 체인 윗부분을 유효하게 덮고 있을 것.
- 4.8. 우천의 경우, 흡기 소음기에 커버 등을 장착할 수 있다.
- 4.9. 배기 장치는 별도의 기술규정에 따른다.
- 4.10. 머플러 소음이 78데시벨+3데시벨을 초과하는 경우에 페널티가 가산된다
  - 1) 81.5db 이상 82.0db 미만 : 0.25초
  - 2) 82.0db 이상 82.5db 미만 : 0.50초
  - 3) 82.5db 이상 83.0db 미만 : 1.00초
  - 4) 83.0db 이상 83.5db 미만 : 2.00초
  - 5) 83.5db을 포함 84.0db을 초과하는 경우 : 실격
- 4.11. 이외의 규정은 특별규칙서를 통해 공지한다.

### 제5조 타이어

- 5.1. 타이어는 각 해당 클래스에 맞는 타이어를 사용하여야 한다.
- 5.2. 드라이 타이어의 사이즈 규정 front 4.5 x 10.0 . 5 rear 7.1 x 11.0 . 5
- 5.3. 웨트 타이어의 사이즈 규정 front 4.5 x 10.0 . 5 rear 6.0 x 11.0 . 5
- 5.4. 대회 조직위원회의 사전 마킹이 없으면 실격처리 된다.
- 5.5. 타이어에 대한 어떠한 수정이나 가공 및 처리, 타 선수와의 교환은 일체 허용 되지 않는다.
- 5.6. 타이어의 검사 및 마킹 기준은 아래와 같다.
  - 1) 주최자는 동일한 종목, 모델 및 컴파운드마다 검사를 실시한다.
  - 2) 주최자는 제시된 타이어의 양쪽 측면에 마킹한다.
  - 3) 분배된 타이어를 외부로 반출하는 것은 인정되지 않는다.

### 제6조 클래스 별 최저중량

구분	내용	비고
ROTAX S	160kg	카트 및 드라이버 안전 장비포함
X-30 S	155kg	
YAMAHA 통합	145kg	
ROTAX R	160kg	
ROTAX M	165kg	
ROTAX Jr	148kg	
ROTAX Mini	130kg	
X-30 R	155kg	

### 제7조 연료

#### 7.1. 가솔린

- 1) 지정된 주유소에서 구입할 수 있는 일반 시판용 무연 및 고급 휘발유를 사용해야 한다.
- 2) 연료 검사기 DIGATRON를 통해 휘발유/오일 점검을 수시로 검사할 수 있다.
- 3) 특정 휘발유의 종목 및 공급 방법 등을 지정하는 경우가 있다. 이 경우의 상세 사항은 특별규칙서를 통해 공지한다.

## 7.2. 엔진 오일

- 1) 2T 엔진오일로 한다. 그 이외의 첨가물의 사용은 인정되지 않는다.
- 2) 주최자는 특정 오일을 지정할 수 있는 권한을 갖는다.
- 3) 주최자는 가솔린과 연료의 혼합비를 미리 지정할 수 있다.

## 7.3. 연료 검사

휘발유 및 엔진 오일에 대해서 예고 없이 불시에 검사할 수 있다. 이 경우, 해당 팀 및 참가자는 반드시 그 지시에 따라야 한다.

## 제8조 차량 검사

- 8.1. CIK-FIA의 차량규칙에 따른 차량 검사가 실시된다. 이 때 규칙에 부적합한 부분이 기술위원회에 발견되지 않았더라도 최종 승인된 것으로 간주하지 않는다.
- 8.2. 차량 검사의 일시 및 장소는 별도로 게시한다.
- 8.3. 드라이버는 차량 검사에 입회해야 한다.
- 8.4. 드라이버의 레이싱 슈트는 CIK-FIA공인 또는 KARA가 공인하는 것으로 한다.
- 8.5. 기술위원장은 각 차량에 대한 점화 장치의 작동 확인용 측정기 장착을 지시할 수 있다. 해당 지시를 받은 경우 측정기 장착 지시에 따라야 하며 본건에 관한 항의는 인정되지 않는다. 세부 사항은 대회 특별규칙서에 공지 또는 공식 통지를 게시한다.
- 8.6. 기술위원장은 대회 심사위원회의 지시 아래, 미캐닉에 대한 해당 차량의 점화 장치를 기술위원장이 지정하는 동일 형식의 다른 것으로 교환시킬 수 있다. 해당 지시를 받은 경우 교환 작업에 따라야 하며 본건에 관한 항의는 인정되지 않는다.

## 제6장 레이스에 관한 사항

### 제1조 브리핑

경기 주최자는 대회 당일 공식연습에 앞서, 심사위원회 및 관련 오피셜들이 참석한 후, 엔트런트 및 드라이버를 대상으로 한 브리핑을 개최한다.

모든 엔트런트 및 드라이버는 브리핑에 참석하고 출석표에 서명해야 한다. 브리핑에 지각, 결석한 경우에는 주최자가 정한 벌금을 내고 다시 브리핑을 받아야 한다.

### 제2조 공식 연습

- 2.1. 모든 드라이버는 공식연습에 참가해야 한다.
- 2.2. 공식연습에 참가하지 않는 드라이버는 실격될 수 있다.
- 2.3. 공식 연습 시간은 최소 10분간으로 한다. 코스인을 하고 스타트 라인을 통과하기 전에 본 코스에서 정지했을 경우도 공식 연습에 참가한 것으로 인정된다.

### 제3조 타임 트라이얼

- 3.1. 모든 드라이버는 타임 트라이얼에 참가해야 한다. 타임 트라이얼에 참가하지 않는

경우는 타임 트라이얼 실격으로 처리되며, 히트는 최후미 스타트가 된다.

3.2. 타임 트라이얼 중 피트인은 가능하다.

#### 제4조 타임 트라이얼의 그룹 분배

4.1. 타임 트라이얼의 시간은 7분 이상, 10분 이내로 한다.

4.2. 클래스별 출전 대수가 해당 경기장 환경에 따라, 20명 이상인 경우 2개조(A, B)로 나누어 진행될 수 있다.

4.3. 드라이버는 타임 트라이얼로 설정된 시간 내에 임의로 코스인 하고 잔여시간 내에 정지 한 경우라도 다시 시도할 수 있다.

단, 검차장, 웨이팅 에이리어로 들어간 카트는 다시 타임 트라이얼을 시도할 수 없다.

4.4. 타임 트라이얼 중의 계측은 코스인 후에 출발선을 통과한 카트에 대해서 모든 랩을 계측하고 최단 시간의 베스트 랩 타임을 채용한다.

4.5. 상기 기록된 베스트 랩이 동일한 드라이버들의 경우 각 해당 드라이버가 기록한 두 번째 베스트 랩을 채용한다.

4.6. 기타의 방법으로 실시하는 경우는 특별규칙서에 공지 또는 공식 통지를 게시한다.  
(타임어택 및 방식의 변경)

#### 제5조 경기 방식

5.1. 모든 클래스의 스타트 방식은 롤링 스타트로 한다.

5.2. 타임 트라이얼과 예선은 피트에서 출발하며, 결승은 공식 그리드에서 출발한다.

5.3. 클래스별 참가자가 30명 이하인 경우 2번의 히트 레이스를 진행하며, 첫 번째 히트 레이스의 성적순으로 2번째 히트 레이스 그리드를 정한다.

결승 그리드 순위는 2번의 히트 레이스 합산 포인트로 결정한다.

5.4. 만약 히트 레이스의 합산 포인트가 동일한 경우, 2번째 히트 레이스의 상위 드라이버가 결승 상위 그리드를 차지하게 된다.

5.5. 위와 같은 경우에도 포인트가 동일한 경우 타임 트라이얼 순위로 결승 그리드를 정한다.

5.6. 클래스별 참가자가 30명 이상일 때는 A, B, C 3개의 조로 나누고, 각 조는 두 개의 다른 조와 히트 레이스를 하고, 합산 순위를 정하여, 가장 낮은 점수의 드라이버가 폴 포지션 이 된다. 이 또한 점수가 같은 경우는 28조 3번 항의 방식으로 순위를 정한다.

5.7. 예선 히트 레이스 이후, 프리 파이널의 추가 레이스는 특별규정에 공지하여 진행할 수 있다.

5.8. 조별 레이스에서는 A조가 출발 그리드의 인(in)측에 자리하며, B/C조의 경우 B조가 인측에 정렬한다.

5.9. 이외의 방식은 KARA 카트 레이스 규정과 CIK-FIA 규정을 참고로 한다.

#### 제6조 결승

6.1. 결승 출전 자격과 그리드 포지션

- 1) 경우 A : 결승 출전 차량 대수는 34대로 한정하며, 그 외의 순위는 탈락하게 된다.
- 2) 경우 B : 출전 차량 대수가 34대를 넘을 경우, 예선 히트에서 상위 28명을 우선 선발하고, 나머지는 세컨찬스 레이스 (Second Chance Race)를 통해 상위 6명을 선발한다.

6.2. 예선에서 실격 당한 드라이버는 심사위원의 허가를 받아 결승 경기에 참여할 수 있다. 단, 최후미 그리드에서 출발한다.

**제7조 클래스 별 경주거리 및 주행시간**

주행거리 또는 시간(각 히트의 합계)	
최단	최장
10km 또는 10분	90km 또는 90분

7.1 예선 히트의 주행 거리 및 시간은 위와 같으며, 주회수(Lap)는 각 경기장 상황 및 참가자의 나이를 고려하여 주최자가 결정한다.

**제8조 경기 특점의 요건**

- 8.1. 5대 미만의 클래스는 경기가 성립될 수 없다.
- 8.2 주니어 및 MINI 클래스 등, 유소년이 참가하는 클래스는 출전 대수와 관계없이, 이벤트 레이스로 진행할 수 있다. 다만, 공식 포인트는 인정하지 않는다.

**제9조 예선 HIT 순위 합산표 (전 클래스 공통)**

순위	1위	2위	3위	4위	5위	6위	7위	8위	9위	10위
득점	0점	2점	3점	4점	5점	6점	7점	8점	9점	10점
순위	11위	12위	13위	14위	15위	16위	17위	18위	19위	20위
득점	11점	12점	13점	14점	15점	16점	17점	18점	19점	20점

※ 예선 히트 레이스 득점의 합산 결과가 가장 낮은 드라이버가 결승 그리드 폴포지션을 차지한다.

### 제10조 결승 경기 득점 환산표(전 클래스 공통)

순위	1위	2위	3위	4위	5위	6위	7위	8위	9위	10위
득점	25점	22점	20점	18점	16점	15점	14점	13점	12점	11점
순위	11위	12위	13위	14위	15위	16위	17위	18위	19위	20위
득점	10점	9점	8점	7점	6점	5점	4점	3점	2점	1점

### 제11조 레이스 스타트 진행

전 클래스의 레이스 스타트는 롤링 스타트로 진행하며, 다음 사항이 적용된다.

- 11.1. 스타트 신호는 깃발 또는 등화 신호에 의해서 이루어진다.
- 11.2. 등화 신호기의 문제가 있을때 수기로 깃발 신호를 내릴 수 있으며, 이 때 깃발이 손에서 떨어짐(진동)과 동시에 스타트 할 수 있다.
- 11.3. 스타트 신호 전 그리드 양측의 흰색 라인을 교차해서 주행할 수 없다.  
즉 스타트 신호가 발령된 이후 흰색 라인을 넘어 유리한 자리를 선점할 수 있다.  
과도한 교차주행의 움직임으로 스핀, 코스이탈, 타 차량과의 충돌 등 스타트 진행에 문제를 일으킨 드라이버는 경고, 실격 등의 페널티 대상이 될 수 있다.
- 11.4. 레이스 스타트는 다음과 같이 진행한다.
  - 1) 대회 특별규칙서 또는 공식 통지로 지정된 시간에 지정된 장소에 대기한다.  
이때 스타트를 알리는 소리 및 안내 내용을 방송한다.
  - 2) 스타트 대기 장소로의 진입은 포메이션랩 5분 전에 마감되며 스타트 3분전 "3min"보드가 표시될 때까지 카트가 스타트 대기 장소에 도착해야 한다.  
심사위원회가 인정한 경우를 제외하고 5분 전까지 스타트 대기 장소에 진입하지 못한 카트는 레이스에 참여할 수 없다. (해당 히트 또는 레이스 실격)
  - 3) 포메이션랩의 시작은 아래와 같이 보드를 통한 표시에 따라 진행된다.  
보드가 표시됨과 동시에 신호음을 통해서도 알린다.
  - 4) "3min" 보드가 표시되면 드라이버 및 해당 피트 요원 1명, 레이스 진행자를 제외한 모든 사람은 스타트 장소 및 피트에서 벗어나야 한다.
  - 5) "1min"보드가 표시되면 피트 요원은 스타트 장소 및 피트에서 벗어나야 한다.  
또 "1min"보드가 표시되기 전까지 엔진의 시동 및 공회전은 금지되며 "1min" 보드가 표시된 이후 포메이션랩 출발을 위한 엔진의 시동 및 공회전이 가능하다.  
"1min"보드 표시 이후에는 피트 요원의 도움을 받을 수 없다.
  - 6) "30sec"보드가 표시된 30초 후에 포메이션랩 출발을 알리는 녹색기를 발령하여 포메이션 랩을 시작한다.
  - 7) 엔진 시동 불능 등에 의해 스타트가 어려운 드라이버는, 양손 또는 한 손을 머리



위로 높이 올리고 수신호를 해야 한다.

포메이션 랩을 시작한 뒤 스타트 불능으로 그리드에 머물고 있는 모든 카트는 오피셜의 지시에 따라 지정된 위치로 이동한다.

- 8) 위와 같이 포메이션랩 스타트에서 정상적으로 출발하지 못한 카트는 지정된 위치에서 해당 피트 요원의 도움을 받아 정비한 후 경기 진행요원의 지시에 따라 포메이션랩 대열의 최후미 그리드에서 스타트할 수 있으나 포메이션랩을 진행 중인 대열의 위치가 경기위원장이 원활한 스타트의 진행을 위해 지정한 코너를 지나는 경우엔 해당 히트 또는 레이스에 참여할 수 없다.
- 11.5. 스타트 전 포메이션 랩은 기본 1주(1Lap)로 한다. (정렬불량, 우천시 등 최대 3주) 포메이션 랩은 2열 종대의 대열로 저속 주행하면서 스타트 라인으로 향한다. 스타트 라인 25m 전에 표시된 황색 라인을 지나기 전까지는 스로틀을 전개할 수 없다.
- 11.6. 대열의 선두가 출발선에 접근하는 단계에서 신호등의 적색 램프가 켜진다. (스타트 신호기 부동 표시)  
스타트 시작 전 정상적인 대열을 형성시키기 위해, 황색 라인 부근에 파일런이 배치될 수 있다. 해당 파일런에 고의로 접촉을 한 드라이버에 대해서는 벌칙이 부과될 수 있다.
- 11.7. 경기 위원장은 정상적인 대열이 형성되고 황색 라인 전에 가속을 하지 않고 있다고 판단되면 적색램프를 소등시켜 출발 신호를 한다. (스타트기 진동)  
파일런이 배치되어 있는 경우 코스 오피셜에 의해 배치된 파일런을 철거 한다.  
대열 정렬 불량 및 황색 라인을 넘기 전 가속하는 등의 문제가 있으면 경기위원장은 포메이션 1랩 추가를 알리는 적색 신호등을 소등하지 않고 점멸한다.  
(스타트기 부동, 검지를 이용한 1랩 추가 손가락 표시)
- 11.8. 포메이션 랩 중 경기위원장이 정하는 구간 내에서 추월 및 추돌 등이 금지되며 이를 위반한 드라이버는 해당 히트 실격 등의 페널티를 받을 수 있으며, 문제 발생 시 해당 코스 오피셜은 적색기를 발령하고, 경기위원장 판단 하에 1회 차에 "주의" 2회 차에 "그리드 강등" 으로 대열 최 후미 출발을 시킬 수 있다.
- 11.9. 포메이션 랩 중에 대열의 정렬을 방해하는 드라이버가 있는 경우 흑백반기를 카트의 엔트리 번호와 함께 표시한다. 이후에도 같은 행위가 반복된 경우 최후미 스타트 혹은 실격 처리할 수 있다.
- 11.10. 포메이션랩 중에 과속하여 대열을 이탈한 드라이버가 대열의 주행 흐름을 방해하면서 위치를 찾는 등의 행위 또한 금지한다.
- 11.11. 포메이션 랩 중 대열을 따라가지 못해 경기위원장의 지시를 받은 드라이버 및 포메이션 랩 중 피트인을 했다가 다시 코스인 하는 등으로 정상적인 포메이션 랩 진행에 지장을 초래한 드라이버는 대열의 최후미에 위치해야 한다.
- 11.12. 포메이션 랩 중에 드라이버의 실수 또는 사고 등으로 대열을 이탈한 카트가 있더라도 그 그리드는 비워두어야 한다.
- 11.13. 스타트 이후 선두의 카트가 1랩을 주행할 때까지 스타트 라인을 넘지 못한 드라이버

는 해당 히트 또는 레이스를 주행할 수 없다.

- 11.14. 스타트 후 선두 차량이 1랩을 종료한 시점까지 스타트 라인을 통과하지 못한 드라이버는 실격 처리한다.
- 11.15. 그리드 정열 라인을 지나 스타트 라인까지 2번 그리드는 1번 그리드 선수의 어깨선을 넘지 않아야 한다.
- 11.16. 스타트 신호가 발령되기 전까지 선두는 5,000RPM 이하로 엔진상태를 유지해야 한다.
- 11.17. 선두가 스타트 라인에 접근한 시점에서 스타트 신호가 발령되며 경기가 시작된다.
- 11.18. 스타트기가 발령되면 각 드라이버는 본인의 그리드에서 벗어나 유리한 위치를 선점 할 수 있다.
- 11.19. 선두 1, 2번 그리드의 드라이버는 고의로 속도를 줄이거나 높여서 대열을 유지하여야 한다.
- 11.20. 고의성이 판단되면 1차 경고, 2차 페널티가 부여된다.
- 11.21. 1, 2번 그리드 이후의 카트는 앞, 뒤 거리를 안전한 범위내에서 최대한 좁혀 스타트 할 수 있다.

### 제12조 피트 사인

- 12.1. 레이스를 진행 중인 드라이버에 대하여 지정된 해당 피트요원 1명이 피트 내 지정된 장소에서 할 수 있다.
- 12.2. 수기 및 사인보드를 사용한 피트 사인만 허가하며, 무전기를 포함한 여타의 통신수단은 금지한다.

### 제13조 결승 레이스 및 순위의 결정

- 13.1. 타임 트라이얼 1위는 1점의 보너스 포인트를 추가로 얻는다. 그리고 히트 레이스 합계 1위에게도 1점의 포인트를 추가로 부여한다.
- 13.2 이 포인트는 결승 그리드를 정하는 예선 포인트에 합산되지 않으며, 공식 결승 경기 이후, 해당 대회 순위 포인트에 예선에서 받은 최대 2점의 포인트를 합산할 수 있다.
- 13.3. 각 클래스별 결승 주행 랩 수는 경기장의 코스 길이에 따라, 주최자가 결정할 수 있다.
- 13.4. 레이스 중 마지막 1랩을 남겨놓고 카트 부품 탈거 등의 사유로 오렌지 불기를 받으면, 피트인을 하지 않고, 해당 레이스를 완주 한 것으로 인정받을 수 있다. 단, 부품 탈거 등의 사유로 타 카트에 피해를 주었을 경우 심사 대상 및 페널티가 부여될 수 있다.  
또한 레이스 종료 2랩 이상을 남겨 놓은 상황이라면 피트인을 하여, 오피셜의 지시에 따라 조치를 하고 레이스 재참여 등의 판정을 받아야 한다.
- 13.5. 70 % 이상의 레이스 주행 회수를 진행 중, 사고 및 천재지변 등의 사유로 경기가 중단될 경우 경기위원장은 필요에 따라 체커기를 발령할 수 있다.
- 13.6. 체커기를 받은 드라이버만 완주로 인정받을 수 있다.
- 13.7. 카트의 이상, 혹은 기타 이유로 드라이버가 카트에서 내려 밀어서 체커기를 받더라도

완주로 인정하지 않는다.

- 13.8. 1위의 카트가 결승선을 통과한 후 2분 이내에 자력으로 피니시 라인을 통과 해야만 완주로 인정받을 수 있다. 2분이 지나서 체커를 받는 것은 완주로 인정하지 않는다. 규정 주회 수의 1/2 이상을 완료하지 못하고 체커기를 받아도 완주로 인정할 수 없다.
- 13.9. 경기의 순위는 다음의 순서대로 결정된다.
- 1) 체커기를 받은 완주자(규정 주회수의 1/2이상을 완료하고 체커기를 받은 자).
  - 2) 체커기를 받지 못한 완주자(규정 주회수의 1/2이상은 주행했지만, 체커기를 받지 못한 자).
  - 3) 체커기를 받았지만, 규정 주회수의 1/2이상을 주행하지 아니한 자

#### **제14조 기타 경기에 관한 일반 사항**

- 14.1 출발 신호는 신호등을 이용하는 것을 기본으로 한다. 하지만 경기장 여건에 따라 깃발로 대체할 수 있다.
- 14.2. 코스 아웃에 대한 페널티는 경기위원장의 판단에 의한다.
- 14.3. 해당 오피셜이 반칙 또는 방해 행위로 판정한 위반에 대해 페널티가 부과된다. 또 그 행위가 2회 이상 반복된 때는 실격 처리 한다.
- 14.4. 다음과 같은 상황을 지키지 않은 때에도 페널티를 받을 수 있다.
- 1) 코스상에 정지했을 경우 양손을 또는 한 손을 머리 위로 높이 올려 알린다.
  - 2) 피트 인, 코스인의 경우 한 손을 높이 들어 올리는 사인을 해야 한다.
  - 3) 카트에 이상이 있거나, 몸에 이상이 있어 부득이하게 카트를 서행 혹은 정지시켜야 하는 경우에는 손을 높이 들어 이상이 있음을 표시하고 코스 바깥쪽으로 카트를 정지 시킨 후 오피셜의 지시에 따른다.
  - 4) 스펀이나, 카트의 이상으로 카트가 버지에 멈추어 있을 경우, 드라이버는 신속히 안전 지역으로 이동해야 하며 이때, 헬멧과 글러브 등의 안전장구는 벗지 않고 대기 한다.
- 14.5. 공식 연습, 타임 트라이얼 및 레이스 중(포메이션 랩을 포함) 코스에서 정지 또는 이탈한 경우에는 주행 중인 카트에 방해가 되지 않도록 후속 차량 통과 후 코스 위원의 지시를 받아 자력으로 주행할 수 있는 경우에만 레이스에 복귀할 수 있는 것으로 한다.
- 14.6. 공구를 이용한 정비는 지정된 지역(피트 및 해당지역)을 제외하고 일절 금지된다.
- 14.7. 경기 중 연료 보급은 금지한다.
- 14.8. 엔진의 공회전은 주최자가 지정한 장소에서 지정된 시간 동안만 허용하며, 타이어가 지면에 접지된 상태에서는 금지된다.
- 14.9. 각 팀은 피트내 연료보관 장소를 따로 지정하고 반드시 "화기엄금"이라는 표식을 표시해야 하며, 1m 이내에 소화기를 비치하여야 한다.
- 14.10. 피트 내는 금연이며 흡연 적발시 팀 또는 드라이버에게 페널티가 부과될 수 있다.

## 제15조 오피셜의 레이스 보고 및 기록 매뉴얼

### 15.1. 기록지의 분류

- 1) 심의 중 기록지
- 2) 잠정결과 기록지
- 3) 항의심사 기록지
- 4) 공식결과 기록지

### 15.2. 기록지의 게시 순서

#### 1) 오피셜 페널티 관련 사항이 나오게 되었을 때

- (1) 오피셜의 보고를 통해 페널티 대상이 나오면 기록측에서는 첫 번째로 심의 대상 및 심의 사항에 대해 공식 게시판에 게시하고 대상 팀 및 드라이버에게 구두 통보를 하여야 한다.
- (2) 심의 항목 및 심의 대상자가 있는 팀이나, 드라이버는 해당 사항과 관련하여, 영상 자료 및 사실 확인을 인지하여야 한다.
- (3) 같은 시간 심사위원은 해당 사항에 대한 심사를 의결하여야 한다.
- (4) 심사위원으로부터 심사결과의 통보가 나오면 기록측은 심사위원의 결재 및 운영위원의 결재를 득한 후, 잠정 결과를 공식 게시판에 게시하여야 한다. 또 해당 팀과 드라이버에게 피트 오피셜, 혹은 방송을 통해 반드시 알려야 한다.
- (5) 잠정결과에 이의가 있는 팀 및 드라이버는 잠정결과 발표 후, 20분 이내에 서면을 통한 공식항의서를 작성하여, 반드시 경기위원장에게 제출하여야 한다.
- (6) 잠정결과 발표 후, 공식항의가 있을 경우, 기록측에서는 심사중 이라는 기록지를 공식항의서 제출 후 20분 이내에 "항의 심사중"이라는 기록지를 게시하고, 해당 팀 및 드라이버에게 구두 또는 방송으로 알려야 한다.
- (7) 항의 심사후, 심사위원의 판단에 의해 결과가 나오면, 공식결과는 20분 이내에 게시 되어야 한다.
- (8) 이후에도 이의가 있는 팀 및 드라이버는 협회에 공식 항소를 할 수 있다.

#### 2) 오피셜 페널티 관련사항이 없을 때

- (1) 잠정 결과를 20분 이내에 발표한다.
- (2) 잠정 결과에 따른 이의가 없을 시, 20분 이내에 공식결과를 발표하여, 게시한다.

#### 3) 오피셜의 페널티 관련사항이 없으나, 팀에서 항의를 하게 될 때

- (1) 항의서가 경기위원장으로 부터 서면 제출되었을 때에는 10분 이내에 심의중 기록지를 게시한다.
- (2) 항의서에 대해서 경기위원장은 심사위원장에게 제출한다.
- (3) 심사위원장은 해당 항의 팀 및 선수의 의견과 증거영상 자료를 확보하고, 심의를 진행한다.
- (4) 해당사항에 대한 잠정기록을 발표한다.
- (5) 잠정기록에 대한 이의가 있는 팀 및 선수는 공식항의를 진행한다.
- (6) 기록측은 항의심사 결과 기록지를 게시한다.

(7) 공식결과를 게시한다.

- 4) 이외의 사항과 별도로, 경기위원장은 해당 레이스 도중, 드라이버의 번호와 함께 페널티 사항을 바로 통보할 수 있다. (별도의 보드를 통해)

## 제7장 벌칙에 관한 사항

### 제1조 페널티

1.1. 벌칙은 다음의 5종이 있다.

- 1) 경고
- 2) 벌금
- 3) 타임 페널티
- 4) 랩 삭제(순위하락) 페널티
- 5) 실격(해당 타임 트라이얼 히트 또는 레이스의 실격)

1.2. 경고는 필요 있다고 인정된 가벼운 반칙에 대해서 발생된다.

1.3. 벌금 적용 위반 사항은 다음과 같다.

- 1) 참가 신청의 지연(오거나이저가 인정하는 경우 단 2주 전까지)  
⇒ 지연 배상(사무국 수수료)
- 2) 당일 접수 확인 지연(오거나이저가 인정하는 경우 단 공식 훈련까지)  
⇒ 지연 배상(사무국 수수료)
- 3) 차량 검사의 지연(오거나이저가 인정하는 경우 단 공식 연습 개시까지)  
⇒ 지연 배상(사무국 수수료)
- 4) 엔진 시동·윙업 위반  
⇒ 경고 또는 벌금

1.4. 타임 페널티는 최대 10초 이하로 적용되며 다음과 같다.

- 1) 레이스 중의 코스 내에서 타인의 도움을 받은 경우(피트요원의 도움 포함)  
⇒ 공식 연습의 경우는 타임 트라이얼에 10초 가산

1.5. 랩 삭제(순위하락) 페널티는 다음과 같다.

- 1) 복장 위반(차량 검사 시에 판명된 경우)  
⇒ 도착 순서에서 3단계 순위 하락
- 2) 공식 연습에 불참한 경우  
⇒ 타임 트라이얼 기록에 관계없이 후미 그리드 배정

1.6. 실격은 다음의 반칙 행위에 대하여 부과된다.

- 1) 규칙 위반 또는 부당하게 득한 어드벤처지.
- 2) 고의로 본인 또는 다른 드라이버의 안전을 고려하지 않는 위험한 행위.
- 3) 주어진 공식 지시를 고의로 무시했을 때.
- 4) 주어진 깃발 사인 무시.

- 5) 중량 위반
    - ⇒ 해당 타임 트라이얼 히트 등의 실격
  - 6) 연료 위반
    - ⇒ 레이스 실격
  - 7) 각 히트 종료 시 국내 카트 경기 차량 규칙으로 정하는 필수 부품이 탈락의 경우 (후방 번호판을 제외)
    - ⇒ 해당 히트 실격
  - 8) 레이스 중의 코스 내에서 타인의 도움을 받은 경우(피트요원의 도움 포함)
    - ⇒ 해당 히트 실격
  - 9) 공구 휴대 주행
    - ⇒ 레이스 실격
  - 10) 피트 로드 서행 위반
    - ⇒ 해당 히트 실격
  - 11) 지정 지역(피트)이외에서 정비 등의 작업을 한 경우
    - ⇒ 해당 히트 실격
  - 12) 피트 요원의 공식 지시에 대한 위반
    - ⇒ 해당 드라이버의 레이스 실격
- ※ 위의 사항에서 언급하지 않은 기타 벌칙에 대해서는 "KARA Korea Kart Championship Series 페널티 통일규칙"을 적용한다.

## 제8장 항의에 관한 사항

### 제1조 항의

- 1.1. 항의는 반드시 서면으로 이루어져야 하며, 항의료 50만원과 함께 경기사무국에 제출해야 한다.
- 1.2. 해당 드라이버 및 팀 대표, 또는 문서로 공식 지명한 대리인만이 항의권을 가진다.
- 1.3. 항의료는 항의가 인정 되었을 시 반환하며, 그렇지 않을 시 KARA에 귀속된다.
- 1.4. 공식 예선과 각 히트의 항의 시간은 소정 결과 발표 후, 구두 통보는 3분 이내, 항의서 제출은 10분 이내로 한다. 결승 구두통보는 3분 이내, 항의서 제출은 20분 이내로 한다.
- 1.5. 검차 항의서 제출은 검차 완료 후 10분 이내로 한다.
- 1.6. 항의 과정에 소란을 피우는 행위에 대해서는 팀 페널티가 주어진다.
- 1.7. 항의의 절차는 제15조 제2항의 내용에 따른다.
- 1.8. 레이스 상황이 아닌, 차량 및 엔진 관련 항의가 제기되면 아래 내용을 적용한다.
  - 1) 엔진 및 차량 관련 항의는 기술위원장이 집행하며, 항의한 팀, 항의를 받은 팀 대표 또는 대리인으로 임명된 자가 확인을 한다.
  - 2) 엔진 및 차량의 검사시 발생하는 비용(부품)은 항의가 인정되더라도 최초 항의자가 부담하여야 한다.

## 제9장 시리즈 성적에 관한 사항

### 제1조 시리즈 포인트

- 1.1. 본 규칙 제6장 제10조에 의거하여 결승 순위에 의한 득점으로 진행한다.
- 1.2. 당해 년도 최상위 4경기의 득점으로 시리즈 포인트를 환산하며, 최하위 1전은 포함되지 않는다.
- 1.3. 시리즈 점수가 같을 경우, 결승 1위 횟수가 많은 드라이버가 우선한다.
- 1.4. 위 항의 점수도 같을 경우, 아래의 보너스 포인트 순위별 포인트 점수가 많은 드라이버가 우선한다.
- 1.5. 시리즈 보너스 포인트

	내용	포인트	비고
1	타임 트라이얼 1위	1 Point	타임 트라이얼 1위에게 부여되는 포인트
2	예선 히트 레이스 1위	1 Point	예선 히트레이스를 통합한 예선 통합 1위에게 부여되는 포인트(결승 폴드라이버)
3	해외 레이스 1회 이상 참가	1 Point	16년(1월부터)최종전(10월23일),이전까지 해외 레이스 참가시 주어지는 포인트
4	공인 로컬 카트 대회 참가점수	2 Point	공인 로컬 경기는 1회 이상 참가시 최대 2point부여

- 1.6. 각 로컬 경기라 함은 챔피언십 이외의 각 경기장 및 해당 대회주최자(오거나이저)가 공인으로 진행하는 대회로, 챔피언십과 동일한 클래스로 참가하고, 엔트리 8명 이상의 레이스 참가시 2point가 주어지며, 참가 회수는 관계없이 1회 기준의 포인트가 가산된다.

(이후 추가 포인트 가산은 주어지지 않는다.)

- 1.7. 시리즈 최종전 이후 로컬 경기 참가 시 보너스 포인트는 인정하지 않는다.

## 제10장 상전에 관한 사항

### 제1조 상금 및 해외대회

클래스	상전	비고
로탁스 시니어	1위 : 1,500만원 상당 지원	2017년 일본 스즈카 5라운드
	2위 : 1,000만원 상당 지원	
	3위 : 1,000만원 상당 지원	
IAME X-30	1위 : 1,000만원 상당 지원	

로타스 주니어	FIA ACADEMY TROPHY 1,000만원 지원	2017 아카데미 트로피 3라운드
KKC 야마하 통합	YAMAHA SL Meeting 300만원 지원	2016 야마하 SL 미팅 1라운드

- 1.1 해당 클래스 참가자가 평균 8명 이상일 때만 포상이 주어진다.
- 1.2 로타스 맥스와 X-30 및 로타스 주니어 상전 수상자는 일본 스즈카 5라운드의 연간 엔트리 및 FIA 아카데미 트로피 3라운드 전 경기 참가를 전제로 지원을 받을 수 있다.

## 제11장 광고에 관한 사항

### 제1조 광고 구성

- 1.1. 본 대회에 참가하는 모든 카트나 번호판 드라이버 슈트 및 헬멧 등에 주최자가 지정한 스티커의 부착은 의무이다.

## 제12장 기타 일반 사항

### 제1조 엔트먼트(팀, 클럽) 및 드라이버의 의무지침

- 1.1. 엔트먼트는 대회 참여에 관련해 소속된 모든 자에게 모든 법규 및 규칙을 준수시키는 책임을 진다.
- 1.2. 엔트먼트, 드라이버 및 미캐닉 요원은 본 규칙 아래에서 열리는 경기 중에 생긴 사건, 사고 등에 대해서 KARA 및 그 소속 인원, 경기 임원에 대해서 어떤 책임도 추궁하지 않아야 한다.
- 1.3. 엔트먼트 및 드라이버 등의 팀 관계자가 심사위원회의 조사를 받은 경우에는 지시가 있을 때까지 대회장 내에 머물러야 한다.
- 1.4. 지정된 장소 이외에서의 흡연은 금지된다.
- 1.5. 경기 기간에 경기 개최 코스에서의 음주는 금지된다.
- 1.6. 엔트먼트, 드라이버 및 피트 요원은 스포츠맨 답지 않은 행위, 불성실한 말투, 혹은 경기를 방해하는 행위를 취한 경우 실격될 수 있다.
- 1.7. 모든 참가자는 관련 규정을 숙지, 엄수하며 경기 임원과 그들의 의사결정을 존중해야 한다.
- 1.8. 모든 참가자는 성별, 능력, 외모, 문화적 배경, 종교에 관계없이 참가자의 권리, 존엄성과 가치를 존중해야 한다.
- 1.9. 모든 참가자는 헬멧, 글러브, 슈즈, 보호대, 슈트 등 대회에 참가하기 위한 필수 안전 장비를 착용해야 한다.
- 1.10. 모든 참가자는 레이스에 앞서 자신의 특별한 의학적, 정서적 상태를 반드시 알려야



하며, 특정 약물의 장기 복용자 또한 이를 알려야 한다. 이는 비상상황에 관련될 수 있는 모든 범위를 의미한다.

- 1.11. 드라이버의 신체적/정신적 안전은 모든 스포츠 안에서 최고 우선 순위이다.  
팀 대표 혹은 관계자 모두 모터스포츠에 대한 올바른 윤리관을 가질 수 있게 할 의무가 있으며, 드라이버 본인 및 보호자 또한 책임이 따른다.
- 1.12. 모든 참가자는 공지한 대회규칙서를 정독하고 숙지해야 하는 책임이 있다. 레이스 후 공지된 내용의 미숙지로 인한 레이스 지연에 대한 책임을 져야 한다.
- 1.13. 모든 참가자는 고성방가를 삼가며, 주변을 깨끗이 사용하여 오염되지 않도록 한다.
- 1.14. 모든 참가자는 온라인 SNS에 대회 조직, 경쟁자, 참가자 오피셜, ASN 등에 대해 부정적인 문구나 용어를 게시하여서는 안 된다.
- 1.15. 모든 참가자는 레이스 중 다른 참가자들에 대한 에티켓과 예의를 지킨다.  
레이스 기간 동안 발생할 수 있는 모든 분쟁이나, 문제는 레이스 공식임원에게 절차에 따라 항의하며, 규정집에 기술된 내용을 토대로 정중한 방식으로 해결해야 한다.

## 제2조 서약서

엔트런트, 드라이버, 피트 요원은 참가 신청서 용지에 기재된 서약문에 서명 날인하여야 한다.

## 제3조 참가 대수의 제한

대회의 참가 대수는, 해당 경기 개최 장소의 특징을 감안, 주최자가 결정한다.

## 제4조 연기, 중지, 비개최

대회는 주최측 사정으로 개최되지 않을 수 있으며, 이 때 특별공지로 미리 알린다.

## 제5조 본 통일 규칙의 시행

- 5.1. 본 규칙은 해당 년의 1월부터 시행한다.
- 5.2. 본 규칙에 기재되지 않은 사항에 대해서는 FIA 및 KARA 관련 규정에 따른다.
- 5.3. 본 규칙 발행 후, KARA에서 결정된 사항의 특별공지는 모든 규칙에 우선한다.

## 제6조 본 규정의 시행

본 규정은 2016년 1월 1일부터 시행한다.

[부칙]

## □ 2016 KARA KOREA KART CHAMPIONSHIP SERIES

### 대회기술 특별규칙

#### 1. 기어비

클래스	기어비(FRONT)	기어비(REAR)	비고
ROTAX S	12T	76 & 77	공통
ROTAX R	12T	76 & 77	공통
ROTAX M	12T	77, 78, 79, 80	공통
ROTAX Jr	13T	78 & 79	공통
ROTAX MINI	12T	78 & 79	공통
X- 30 S	자유	자유	자유
X- 30 R	자유	자유	자유
YAMAHA 통합	자유	자유	자유

※ 본 규정과 다른 기어비를 사용하였을 경우, 해당 경기 실격처리가 된다.

#### 2. 카브레터

구분	MAX EVO	MAX	비고
카브레터 사양	XS	QS	카브레터 사양이 바뀌면 안 된다.
니들젯	K57	K27 & K98	클립위치는 자유
인서트	12.5	8.5 & 12.5	구형 MAX는 선택자유
플로트	4.0g	5.2g / 3.6g	5.2g 아이들젯과 인서트는 30 3.6g 아이들젯과 인서트는 60
아이들인서트	45	30 / 60	30 인서트에 대한 플로트는 5.2g 60 인서트에 대한 플로트는 3.6g
아이들젯	60	30 / 60	30 아이들젯에 대한 플로트는 5.2g 60 아이들젯에 대한 플로트는 3.6g
메인젯	130	자유	
유면	자유	자유	

※ 이와 다른 경우에 해당 경기 실격대상이 된다.

※ EVO에는 XS 카브레터가 사용되어야 하며, MAX(구형)는 QS 카브레터를 사용해야 한다.

### 3. 스퀴시 갭 (Squish gap)

구분	Squish	비고
MAX EVO	1.0mm	최소기준치 이상
MAX	1.0mm ~ 1.5mm	최소&최대치 이내
JUNIOR MAX EVO	1.2mm	최소기준치 이상
JUNIOR MAX	1.2mm ~ 1.8mm	최소&최대치 이내

※ 2mm 실납을 이용하여, 실린더 양측 사이드를 계측 후 합산하여 2로 나눈 수치.

### 4. 엔진의 봉인

- 1) EVO MAX를 반드시 사용해야 하는 S 클래스는 반드시 지난 15년 봉인된 엔진만이 참가 가능하며, 봉인이 해체된 엔진은 사용할 수 없다. 반드시 1전까지는 해당 엔진을 사용해야 하며, 1전 이후, 봉인해제 및 오버홀이 가능하며, 이는 추후 특별공지를 통해 나타낸다.
- 2) ROTAX S 클래스를 제외하고, 나머지 클래스는 엔진의 오버홀이 자유이며, 경기당일 및 전날 검차를 진행한다.

### 5. ROTAX MAX EVO ECU 제품번호

엔진	ECU 제품번호
MINI	666814
MAX	
JUNIOR MAX	666812

※ ECU(E-BOX)의 경우, JUNIOR 엔진에 MAX ECU 를 사용하면 안 된다. 이 경우 불법으로 실격처리가 된다.

### 6. 대회용 SHINKO Wet Tire

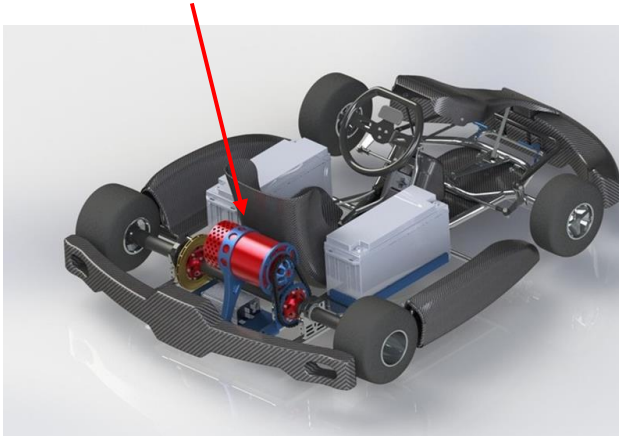
- 1) 웨트 컨디션 발령 시, 사용되는 타이어는 WET용 SHINKO로 규정한다.
- 2) 웨트타이어는 KKC 검차용 마킹이 되어져있는 것만 출전가능하다.
- 3) 웨트타이어는 각 소속팀을 통해 웨트 컨디션을 대비하여, 미리 구매하여야 한다.
- 4) 2015 AKC 대회참가를 위해, 구매했던, WET 타이어의 재사용은 허가하되, 대회전 신규로 구매한 타이어와 함께 KKC 검차용 마킹을 받아야 한다.

## □ 2016 KARA KOREA KART CHAMPIONSHIP SERIES

### 차량관련 특별규칙

#### 1. 트랜스 폰더 장착 위치 지정

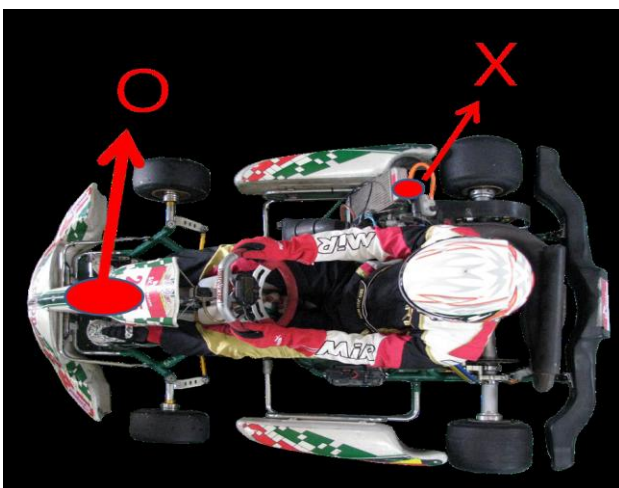
시트의 뒷 부분 왼쪽 최상단에서 10cm 아래 폰더 장착



#### 2. Go Pro 및 영상장비 장착 지점

고프로를 비롯한 개인 영상장비는 “프론트 스포일러”에 장착된 영상물만을 공식자료로 인정을 받을 수 있으나, 심의에 의한 사항은 당일 드라이버 브리핑을 통해 규정한다.

그 이외 (라지에이터캡등)의 장소에 부착된 영상장비는 애초부터 인정하지 않으며, 장착을 금지한다.



### 3. 차량 불량에 따른 오렌지 불기 발령

카트의 모든 부착물이 레이스 도중 탈거될 때, 오렌지 불기가 발령이 되며, 오렌지 불기가 발령이 된 후, 2랩안에 피트인을 하지 않으면 실격처리가 된다.



레이스 도중 위와 같은 리어범퍼, 체인커버, 사이드박스, 프론트 판넬, 프론트 범퍼, 노이즈박스, 폰더, 고프로장비등의 모든 부착물이 탈거될 때

## □ 2016 KARA KOREA KART CHAMPIONSHIP SEIRES

### 공식 로고 부착 의무

KORA KART CHAMPIONSHIP SERIES 참가 선수들의 카트에 다음과 같이 "KARA"와 "SHINKO"의 로고 부착을 부탁드립니다. 규정대로 부착하지 않은 카트 해당 선수는 상전 대상 밖(각 대회 상금, 스컬러십 시리즈 상전은 받아들일 수 없습니다)입니다.

참가하는 모든 KKC 클래스의 드라이버는 경기에서 규정대로 붙이지 않을 시, 상전을 포기한 것으로 간주함으로 주의하셔야 합니다. 아래 로고 스티커는 개막전에서 배포합니다. 배포 이후 로고 스티커의 파손, 첨부, 고치고 등 로고 스티커가 부족한 경우는 수시로 각 대회 사무국에서 배포하게 됩니다.

#### 1. 프론트

프론트 패널에 KARA 와 SHINKO 로고 패치 2개를 사진과 같이 붙인다.



※ 각 새시의 넘버 플레이트 규격에 따라 다소의 위치 조절은 할 수 있다.

#### 2. 사이드 박스

사이드 박스 바깥쪽 측면 1개씩, 상단에 2 개를 붙여 총 4개를 붙인다.

