

대한자동차경주협회 항소위원회

결 정

대상자 김재익 감독

주소 경기도 용인시 처인구 포곡읍 곡현로 134

주 문

본 위원회는 항소를 제기한 내용이 이유 있다고 판단하여 #95 번 김재현에게 부과된 벌칙을 철회한다.

이 유

1. 대상자의 지위

대상자는 사단법인 대한자동차경주협회에 등록된 불가스 레이싱팀 감독이다.

2. 해당 대회 심사위원회의 당시 결정

해당 대회 심사위원회는 2019년 4월 28일 항소자의 팀 선수인 #95 김재현 선수 및 감독과 #10 조항우 선수의 의견을 청취하였고 경기장에 설치된 CCTV와 대회 중계 영상을 분석하여 CJ 대한통운 슈퍼레이스 챔피언십 운영규정 38.1.1를 근거로 #95 김재현 선수에게 결승기록 +5초 가산 페널티를 판정하였다.

3. 적용 기준

슈퍼레이스 스포츠운영규정 제 38.1.1 코너 안쪽 차량이 바깥쪽 차량에 대한 보호 의무의 해석과 적용.

(코너 선회 시 코너 안쪽의 차량은 바깥쪽에 차량이 있을 시 이를 보호할 의무를 가지며, 코스 밖으로 밀어내는 행위는 금지된다)

4. 판단

본 항소위원회는 해당 대회 심사위원장, 항소자 및 법률대리인의 의견 청취와 오피셜 포스트 보고서, CCTV 영상, 중계 영상, 차량 인캠 영상 등 제출된 모든 자료를 면밀히 분석하고 논의 하였다.

턴 13 의 상황을 살펴보면 당시 대회 심사위원회가 코너 탈출부분에서의 접촉상황에 대해 대회규정 13.1.1 위반으로 판단할 개연성은 있으나,

#95 김재현이 #10 조항우와 경합 중 턴 13 진입시 인코너를 선점하여 자기 라인을 확보하였고,

바깥쪽에 있는 #10 조항우를 보호해야 하는 의무를 고의적으로 위반했다는 확신을 갖기도 어려워 본 건은 일반적인 레이스 상황으로 보는 것이 타당하다는 데 항소위원들의 의견이 모였다.

이 판단에 앞서 항소위원회는 항소이유서에 명시된 항소인의 주장을 살핀 결과 항소인은 턴 12 에서 “#10 차량과의 접촉으로 불이익을 당하였음에도 해당 행위에 대해 페널티가 부과되지 않고 항소인의 접촉에 대해서만 페널티가 부과되었다”고 하였으므로 본 항소위원회는 턴 12 상황과 턴 13 상황을 종합적으로 분석해 보았다.

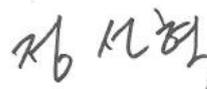
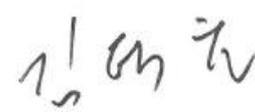
대회 심사위원회가 턴 12 상황을 대회규정 13.1.1 위반으로 판단했다면 턴 13 상황도 대회규정 13.1.1 위반으로 판단해야 하고, 턴 12 의 상황이 13.1.1

규정위반이 아니라면 턴 13 의 상황도 규정위반이 아니라고 결정하는 것이 보다 합리적이었을 것이며 두 상황에 대한 다른 판단은 논리적 모순이 될 수 있다.

즉, 항소인이 언급한 턴 12 와 턴 13 상황 간 벌칙 적용의 형평성 문제를 살핀 결과 두 선수 모두 동일한 규정의 적용대상이라는 것이 항소위원회의 의견이다.

2019. 5. 21.

(사)대한자동차경주협회 항소위원회

위원장	정 선 혁 (인)	
위 원	김 광 진 (인)	
위 원	김 덕 호 (인)	
위 원	박 정 룡 (인)	
위 원	윤 철 수 (인)	

첨부 1 (2019 CJ 대한통운 슈퍼레이스 챔피언십 대회심사위원회 결정문)



CJ 대한통운 슈퍼레이스 챔피언십

제1전

심사결정문 (No. 10)



발신 : 심사위원회

날짜 : 2019. 4.28

수신 : 불가스레이싱팀

시간 : 16:55

본 심사위원회는 레이스디렉터로부터 보고를 받아 해당 드라이버 및 팀 감독의 의견을 청취 한 뒤 영상분석(CCTV 등)을 하고 관련 규정을 검토한 후 다음과 같이 결정합니다.

클래스 / 엔트리번호 / 드라이버 : ASA6000 / #95 / 김재현

발생시간 : 15:51

발생장소 : 19.3

해당세션 : 결승

위반내용 : 접촉 및 순위 변동

적용조항 : 2019 슈퍼레이스 챔피언십 1부 스포츠운영규정 38.1.1

판 정 : 결승 기록 +5초 가산 페널티

판정이유 : #95 김재현 선수와 #10 조항우 선수와 사이드 바이 사이드로 코너 진입 시 #95이 #10에게 공간을 확보하여 주지 않았음으로 상기와 같이 판정함

심사위원장 장 성 국

심사위원 황 태 영

심사위원 심 상 학

첨부 2 (2019 CJ 대한통운 슈퍼레이스 챔피언십 대회 규정 38.1.1)

SUPERRACE

2019 SUPERRACE CHAMPIONSHIP

REGULATIONS

1부 스포츠운영규정

없이 최후미로 합류하며 스타트 순서는 피트라인에 정렬한 순서로 한다.

37. 사건 (INCIDENTS)

37.1 사건이라 함은 경기 중 다음과 같이 발생한 위반행위 혹은 판정을 위해 레이스 디렉터의 조사가 필요한 사항을 말한다.

- 37.1.1 34조에 의거하여 연습 혹은 경기의 중단이 필요할 때
- 37.1.2 본 스포츠운영규정, KARA자동차 경기 국내규정 및 ISC 규칙을 위반했을 때
- 37.1.3 스타트 반칙을 했을 때
- 37.1.4 충돌을 유발했을 때
- 37.1.5 차량이 트랙 밖으로 나갔을 때
- 37.1.6 정당한 방법으로 추월하는 차량의 움직임을 진로방해 했을 때
- 37.1.7 피트라인에서 지켜야 할 사항을 위반했을 때
- 37.1.8 예선이나 결승에서 트랙 이탈 시 심사위원회에서 고의여부와 이로 인한 이익이 있었는지를 판단 후 다음과 같이 페널티를 부여할 수 있다.

- a) 예선: 트랙 이탈로 베스트 랩 달성 시 해당 랩 삭제
- b) 결승: 트랙 이탈로 추월이 이루어질 경우 드라이브 스루 이상의 페널티

37.2 경기 중 사건이 명확하게 판정이 되지 않을 경우 세션 혹은 경기 종료 후 사건에 연루된 차량 및 드라이버를 조사할 수 있다.

37.3 심사위원회는 사건에 관련된 드라이버에게 페널티를 부여할 수 있다.

38. 방해행위 (DISRUPTIVE BEHAVIOR)

38.1 경기 중 드라이버는 다음과 같이 고의로 다른 차량의 주행을 방해하는 행위를 할 수 없다.

- 38.1.1 코너 선회 시 코너 안쪽의 차량은 바깥쪽에 차량이 있을 시 이를 보호할 의무를 가지며, 코스 밖으로 밀어내는 행위는 금지된다.
- 38.1.2 선행차량 보다 후행차량이 빨라 추월을 시도할 시 선행차량은 2회 이상 진로를 변경할 수 없다.
- 38.1.3 코스 밖으로 벗어난 경우 정상적으로 주행 중인 후속 차량을 먼저 보내고 코스로 복귀해야 한다. 코스 복귀 시 다른 차량에 방해행위가 있다고 판단될 시 페널티가 부여될 수 있다.
- 38.1.4 트랙이탈 주행으로 인해 다른 차량과 충돌을 유발하는 행위는 금지된다.

38.2 위험을 피하는 경우는 예외가 될 수 있다.

39. 세이프티카 (SAFETY CAR, SC)

- 39.1 SC에 관한 규정은 ISC규칙에 따라 적용한다.
- 39.2 SC가 발령되면 전 포스트는 SC보드와 함께 황색기가 제시되며, 각 신호등은 일제히 황색등이 점멸되고 SC가 투입된다. 이때 모든 참가차량은 서행해야 하며, 추월은 엄격히 금지된다.
- 39.3 SC는 선두 차량이 SC의 바로 뒤에 올 때까지 패스라이트(녹차등 점멸)로 후미차량을 한 대씩 SC앞으로 추월 하도록 지시한다.
- 39.4 패스라이트 신호를 받고 SC를 추월한 차량은 안전을 최대한 유지한 상태에서 대열의 최후미로 신속히 이동 합류해야 하며, 선두 차량이 SC의 바로 뒤에 붙을 때까지 대열변경은 계속된다.

30