

2013

한국자동차경주협회

자동차경기

국내규정집



2013

KARA

MOTOR SPORTS

YEAR BOOK

국내경기규칙

제1장 총 칙

- 제1조 자동차경기의 국제적 총괄
- 제2조 국제스포츠법전 (International Sporting Code)
- 제3조 자동차경기의 국내적 총괄
- 제4조 자국 내에 있어서의 스포츠 권능의 총괄
- 제5조 스포츠 권능의 위임 및 취소
- 제6조 국내경기규칙의 제정권
- 제7조 국내의 총괄권
- 제8조 국내경기규칙의 제정과 시행

제2장 용어와 정의

- 제9조 개요
- 제10조 FIA(Federation Internationale de l' Automobile)
- 제11조 ASN(National Sporting Authority)
- 제12조 CS(Commission Sporting)
- 제13조 KARA
- 제14조 차량 (Vehicles)
- 제15조 기통용적 (Cylinder capacity)
- 제16조 클래스구분 (Classification)
- 제17조 대회(Competition), 경기(Event), 레이스(Race)
- 제18조 국제 경기 (International Event)
- 제19조 국내 경기 (National Event)
- 제20조 제한부 경기(Restricted Event)
- 제21조 클로즈드 경기(Closed Event)
- 제22조 랠리(Rally)
- 제23조 테스트 (Test)
- 제24조 챔피언십, 컵, 트로피, 챌린지 및 시리즈 (Championship, Cup, Trophy, Challenge, Series)
- 제25조 조직위원회 (Organising Committee)
- 제26조 공인 허가증 (Organising Permit)
- 제27조 특별 규칙서 (Supplementary Regulation)
- 제28조 공식 프로그램 (Programme)
- 제29조 코스 (Course)
- 제30조 서킷 (Circuit)
- 제31조 스피드웨이 (Speedway)
- 제32조 마일 및 킬로미터 (Mile and Kilometre)
- 제33조 기록 (Record)
- 제34조 지역 기록 (Local Record)

- 제35조 국내 기록 (National Record)
- 제36조 세계 기록(World Record)
- 제37조 절대 세계 기록 (Absolute World Record)
- 제37-1조 완전한 세계 속도 기록
- 제38조 기록보유자 (Holder of the Record)
- 제39조 출발(Start)
- 제40조 컨트롤 라인 (Control Line)
- 제41조 스타트 라인 (Start Line)
- 제42조 피니시 라인(Finish Line)과 파크 페르미(Parc Ferme)
- 제43조 핸디캡 (Handicap)
- 제44조 경기참가자 (Competitor)
- 제45조 드라이버 (Driver)
- 제46조 패신저 (Passenger)
- 제47조 라이선스 (License)
- 제48조 라이선스 등록명부 (License-holder's register)
- 제49조 라이선스 번호 (License Number)
- 제50조 출장정지 및 실격 (Exclusion)
- 제51조 자격정지 (Suspension)
- 제52조 자격취소 (Disqualification)

제3장 경기규칙

- 제53조 규칙의 일반적 적용
- 제54조 FIA 의 비가맹국 가에서 경기개최
- 제55조 경기의 개최
- 제56조 공인 경기
- 제57조 공식문서
- 제58조 공식문서에 기재하여야 하는 조문
- 제59조 규칙의 정통 및 준수
- 제60조 비공인 경기
- 제61조 경기의 연기 또는 취소

제4장 경기조직의 세칙

- 제62조 경기주최자
- 제63조 경기주최자의 등록
- 제64조 경기 공인 허가 와 승인
- 제65조 경기 주최 허가 의 신청
- 제66조 경기 공인 허가증의 발급
- 제67조 법규 및 규칙의 준수
- 제68조 특별규칙의 내용
- 제69조 특별규칙의 변경

- 제70조 공식 프로그램의 내용
- 제71조 경기 참가 등록
- 제72조 참가 등록의 준수
- 제73조 참가 신청의 접수
- 제74조 참가 신청서의 내용
- 제75조 경기참가자, 드라이버, 패신저 및 마샬, 오피셜요원의 계약문의 서명
- 제76조 참가 신청의 마감
- 제77조 팩시밀리 및 기타 통신 수단에 의한 참가신청
- 제78조 허위 또는 부정기입의 참가신청
- 제79조 참가 신청 거부
- 제80조 참가 신청 조건부 승인
- 제81조 참가자의 선정
- 제82조 참가 신청서의 승인 통지
- 제83조 참가 승인의 공표
- 제84조 조건부 참가 승인
- 제85조 대기자의 지명
- 제86조 동일 차량의 중복 참가
- 제87조 자동차의 교환
- 제88조 공식 통지
- 제89조 보험
- 제90조 경기참가자 및 드라이버의 공식 명부
- 제91조 성적 발표
- 제92조 상금 등의 수여

제5장 경기 코스 및 서킷

- 제93조 국제 코스
- 제94조 코스의 승인
- 제95조 거리의 측정
- 제96조 서킷 또는 코스에 대한 국제 라이선스
- 제97조 서킷 또는 코스에 대한 국내 라이선스
- 제98조 서킷 또는 코스 라이선스의 기재문
- 제99조 상설/임시 서킷 또는 코스의 조건
- 제100조 서킷 또는 코스 라이선스의 공시
- 제101조 서킷 또는 코스 인증료

제6장 스타트 및 히트

- 제102조 스타트
- 제103조 스타트 라인
- 제104조 롤링 스타트
- 제105조 스탠딩 스타트

- 제106조 스타트 신호원의 명령
- 제107조 반칙 스타트에 대한 벌칙
- 제108조 스타트 심판원
- 제109조 히트(분할경기)
- 제110조 동시도착

제7장 기록-총칙

- 제111조 판정 관할권
- 제112조 기록수립의 자격을 갖는 차량
- 제113조 공인기록
- 제114조 클래스 별로 제한된 기록
- 제115조 공인기록 및 거리
- 제116조 레이스 중에 수립된 기록
- 제117조 기록 도전
- 제118조 국제기록과 세계기록의 공인조건
- 제119조 기록의 등록
- 제120조 기록의 발표

제8장 경기참가자 및 드라이버

- 제121조 경기참가자 및 드라이버의 등록
- 제122조 라이선스의 발급
- 제123조 라이선스 의 발급권
- 제124조 임시 경기참가 허가 조건
- 제125조 경기참가자 또는 드라이버의 국적
- 제126조 라이선스의 발급거부
- 제127조 라이선스의 유효기한
- 제128조 라이선스의 수수료
- 제129조 라이선스의 효력
- 제130조 라이선스의 제시의무
- 제131조 라이선스의 취소
- 제132조 국제의료카드
- 제133조 드라이버의 변경
- 제134조 식별 번호
- 제135조 경기참가자, 드라이버, 그 외 관계자의 책임
- 제136조 한 경기에서 다른 경기로 참가 변경 금지
- 제137조 국제 경기의 참가

제9장 자동차

- 제138조 자동차의 분류

- 제139조 위험한 차량
- 제140조 방화
- 제141조 자동차의 자격정지 또는 자격취소
- 제142조 차량에 붙이는 광고
- 제143조 허위 광고

제10장 오피셜

- 제144조 오피셜의 구성
- 제145조 감독권 (Right of Supervision)
- 제146조 오피셜의 조직구성
- 제147조 오피셜의 임명
- 제148조 필요한 자격
- 제149조 겸직
- 제150조 금지된 임무
- 제151조 임원의 보수
- 제152조 경기심사위원회의 책임
- 제153조 경기심사위원회의 권한
- 제154조 경기심사위원회의 보고
- 제155조 경기심사위원회의 보고에 기준한 KARA의 권한
- 제156조 경기위원장의 임무
- 제157조 경기 사무국장의 임무
- 제158조 기록위원의 임무
- 제159조 기술·검차위원의 임무
- 제160조 피트위원의 임무
- 제161조 코스위원과 깃발신호원의 임무
- 제162조 심판원의 임무
- 제163조 핸디캡위원의 임무

제11장 벌칙

- 제164조 규칙위반
- 제165조 비공인경기 참가의 벌칙
- 제166조 벌칙
- 제167조 벌칙의 종류
- 제168조 벌금
- 제169조 경기 심사위원회가 부과할 수 있는 최고 벌금액
- 제170조 벌금의 지불책임
- 제171조 벌금의 지불기한
- 제172조 출장정지 및 실격
- 제173조 자격정지
- 제174조 라이선스의 회수

- 제175조 자격정지의 효력
- 제176조 자격취소
- 제177조 자격취소의 효력
- 제178조 ISF에 대한 벌칙처분의 통지
- 제179조 자격정지 사유 및 자격취소 사유에 관한 통지
- 제180조 자동차의 자격정지 또는 자격취소
- 제181조 상의 상실
- 제182조 순위 및 상의 변경
- 제183조 벌칙의 공표
- 제184조 벌칙의 사면

제12장 항의

- 제185조 항의권
- 제186조 항의의 제출
- 제187조 항의의 제출처
- 제188조 항의의 시간제한
- 제189조 항의의 심문
- 제190조 제기할 수 없는 항의
- 제191조 상의 발표 및 상의 수여
- 제192조 재경기
- 제193조 재정
- 제194조 무근거 내지 약의에 의한 항의

제13장 공소

- 제195조 권한의 범위
- 제196조 공소권
- 제197조 국내 공소 기관
- 제198조 국내 공소 수속
- 제199조 국내 공소의 방식
- 제200조 국제 공소의 수속
- 제201조 공소의 심문
- 제202조 재정
- 제203조 공소 비용의 부담
- 제204조 재정의 공표

제14장 규정의 시행

- 제205조 규정의 해석
- 제206조 KARA의 권한 행사
- 제207조 규정의 변경

제208조 그 외의 규칙들
제209조 본 규칙의 발효일

KARA 사무국 전문 위원회규정
프로모터, 오거나이지 등록 규정
선수, 심판원 등록규정
팀 등록규정
모터 레이스 드라이버 의무 사항
자동차 경기 공인 규정
모터 레이스 일반 운영 규정
모터 레이스 서킷 공인 규정
카트 레이스 운영 규정
카트 레이스 서킷 공인 규정

국내경기규칙

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

제1장 총 칙

제1조 자동차경기의 국제적 총괄

국제자동차연맹(이하 FIA라 한다)은 각국의 자동차경기와 기록의 향상을 조장하고 그들을 총괄하기 위한 규정을 제정하고 실시하는 권능 기구이고 FIA 국제 챔피언십을 조직하고 실행에서 생겨나는 분쟁을 재정하는 최종 국제심의 기관이다. 1바퀴, 2바퀴, 3바퀴 차량에 관해서는 국제모터 사이클연맹(Federation Internationale Motocycliste)이 상기의 동일한 권능을 가지는 것을 용인한다. 카트 경기에 관한 사항에 대해서 FIA는 승인된 단체에 국제적 스포츠 권능을 위임할 수 있고 그 역할은 스포츠로서의 성격을 소유하는 국제적 카트 활동이 국제스포츠법전과 FIA의 제반 규정에 따르며 이를 감독하는 것이다.

제2조 국제스포츠법전 (International Sporting Code)

FIA는 전조의 권능을 정당하고 공평한 방법으로 총괄하기 위하여 국제 스포츠법전(이하 “법전”이라 한다)을 제정한다. 국제스포츠법전 및 그 부칙의 목적은 국제 모터 스포츠를 진흥하고 발전시키는 것이다. 국제스포츠법전은 경기 및 경기자의 참가를 방해하거나 방해할 목적으로 시행 되지 않는다. 단, 모터 스포츠가 안전하고 공정하며 올바른 질서를 지키기 위해서 FIA가 필요하다고 판단할 경우는 예외로 한다.

제3조 자동차경기의 국내적 총괄

FIA에 가입하는 각국 클럽이나 협회 등의 단체는 모두 국제스포츠법전을 승인하고 그것을 따른다. 이 의무에 대한 동의와 구속을 조건으로 FIA는 한 나라에서 유일한 클럽 또는 유일한 단체(이하 ASN이라 한다)가 각자의 나라에 준하는 그 속령, 자치령, 보호령, 식민지에서 FIA의 국제스포츠법전에 근거하여 자국내의 자동차경기를 총괄하는 권능을 갖는 유일한 스포츠 권능자임을 승인한다.

제4조 자국 내에 있어서의 스포츠 권능의 총괄

각국에 속하는 비자치 영토는 FIA에 있어서 해당국을 대표하는 ASN에 의해 총괄되는 스포츠 권능에 포함된다.

제5조 스포츠 권능의 위임 및 취소

각국의 ASN은 FIA의 사전승인이 있는 경우에 한하여 국제스포츠법전에 의해 부여된 스포츠 권능의 전부나 일부를 자국의 하나 혹은 여러 개의 단체에 위임하는 권리를 가지며 FIA에 통보하는 것을 조건으로 그 위임을 취소할 수 있다.

제6조 국내경기규칙의 제정권

각국의 ASN은 국내 경기규칙을 제정할 수 있고 이 규칙은 FIA의 국제스포츠법전에 적합한 것이어야 하며 FIA에 제출하는 의무를 부과 받을 수 있다.

제7조 국내의 총괄권

한국자동차경주협회(이하“KARA”라 한다)는 FIA에 의하여 한국 대표로서 공인되며 FIA의 정관 및 국제스포츠법전을 승인하고, 이것에 의해 규정 되는 국내의 자동차경기를 관리, 총괄하는 유일한 권능단체이다.

제8조 국내경기규칙의 제정과 시행

KARA는 전조의 권한을 정당하고 공정한 방법으로 시행하기 위하여 FIA의 국제스포츠법전에 의거하여 국내경기규칙(이하 “규칙”이라 한다)을 제정하여 시행한다. 본 규칙은 4바퀴 이상의 자동차가 참가하고 국내에서 조직되는 KARA의 모든 공인 경기에 적용된다.

제2장 용어와 정의

제9조 개요

이하에서 규정하는 용어의 명칭, 정의와 약칭은 국내경기규칙과 그 부칙 및 모든 특별규칙에서 적용된다.

제10조 FIA(Federation Internationale de l'Automobile)

국제자동차연맹의 약칭으로, 승인된 각국 자동차단체에 의하여 구성된 유일한 국제적 기관이다.

제11조 ASN(National Sporting Authority)

FIA에 의하여 승인된 자국내의 모터스포츠를 총괄하는 단체로 그 나라에 있어서의 유일한 스포츠 권능 보유자이다.

제12조 CS(Commission Sporting)

ASN의 스포츠위원회의 약칭이다.

제13조 KARA(Korea Automobile Racing Association)

본 협회의 영어명 (Korea Automobile Racing Association)의 약칭이다.

제14조 차량 (Vehicles)

1. 육상차량이란 직접 기계적 수단에 의하거나 간접적으로 대지효과에 의하여 지표(혹은 얼음위)에 대한 실제상의 받침을 항상 보유하여 추진하고 그 추진과 조향장치가 승차한 드라이버에 의하여 항상 완전하게 조종되는 차량을 말한다.
2. 자동차란 적어도 4개의 바퀴에 의하여 주행하고 그 고유의 수단에 의해 추진되는 육상차량으로서 그 바퀴가 반드시 지면에 접촉되어 있고 적어도 2개의 바퀴가 조향을 확보하고 또 적어도 2개의 바퀴가 추진을 확보한 것을 말한다.
3. 특수차량이란 적어도 4개의 바퀴를 갖는 차량이지만 그 추진이 바퀴를 통하여서 행해지지 않는 것이다.

4. 대지효과차량이란 가압공기의 압력으로 이동하는 차량을 말한다.

제15조 기통용적 (Cylinder capacity)

한 개 이상의 엔진기통 내에서 피스톤 상하운동에 의하여 생기는 배기량을 말한다. 이 용량은 cc로 나타내고, 기통에 관한 계산의 원주율은 3.1416으로 한다.

제16조 클래스구분 (Classification)

자동차의 엔진 기통용적이나 그 밖의 방법으로 국제스포츠법전 부칙B 부칙 D 및 J와 국내 경기 차량규정에 준한 자동차의 구분이다.

제17조 대회(Competition), 경기(Event), 레이스(Race)

1. 대회(Competition)는 자동차가 참가하는 경기(Event)를 말하며 자체적으로 순위를 다투거나 결과를 발표함 (상황에 따라 양쪽 다)을 통하여 순위가 주어지는 행사를 통칭한다. 대회에는 “국제대회(International)”와 “국내대회(National)”가 있다. 또한 “제한부 대회”, “클로즈드 대회”도 존재할 수 있다. 국내 혹은 국제 챔피언십은 대회로 간주된다.

2. 경기(Event)는 히트와 결승, 연습 주행과 예선 주행 혹은 유사한 방법으로 분할될 수 있지만 경기위원회의 최종 회의를 가짐으로써 완료되어야 한다. 경기는 서류검사 또는 차량 검사의 시작 예정 시간부터 개시 되는 것으로 간주되며 연습 주행·예선 및 결승 자체를 포함한다. 아래 사항 중에서 하나 혹은 다른 사항의 시간 한 계가 종료된 시점을 경기의 종료라고 한다.

(1) 항의 또는 공소 주장의 제한 시간 또는 심문의 종료

(2) 본 규정에 따라서 실시되는 서류검사 및 경기 후의 차량 검사의 종료

FIA가 승인하지 않은 국제챔피언십, 국제 컵, 국제 트로피, 국제 챌린지 또는 국제 시리즈라고 칭하는 경기는 국제스포츠 캘린더에 등록할 수 없다.

국제스포츠법전 및 그 부칙, 국내 규정 및 부칙 중에 정의되어 있는 포물러 및 카테고리 또는 그룹에 속하는 차량이 참가할 수 있는 모든 경기에 있어서 그 경기가 국제 경기이건 국내 경기이건 경기에 참가하는 모든 차량은 FIA의 기술규정 또는 FIA에 의한 공식적인 해설 및 해석에 적합하여야 한다. KARA는 FIA로부터 서면에 의한 개별허가를 받지 않는 한 FIA의 기술규정을 변경할 수 없다.

3. 레이스는 다음과 같다.

(1) 서킷 레이스 (Circuit Race)

폐쇄된 서킷에서 2대 이상의 차량이 동시에 동일한 코스를 주행하고 미리 정해져 있는 시간 내에서의 속도 또는 주행거리에 의해 순위가 결정 되는 경기를 말한다.

(2) 드래그 레이스 (Drag Race)

2대의 차량으로 정확하게 거리가 측정된 직선 코스에서 스탠딩 스타트로 행하여져 피니시 라인을 최초로 통과한 차량(페널티 없이)을 승자로 하는 가속 경기를 말한다.

(3) 힐클라임 (Hill Climb)

각 차량이 1대씩 스타트하고 스타트 라인보다 표고가 높은 지점에 마련 되어진 피니시 라인까지 같은 하나의 코스를 주행하는 경기를 말한다. 스타트 라인과 피니시 라인까지 주행하는데 소요 되어지는 시간에 의해 순위가 결정된다.

제18조 국제 경기 (International Event)

FIA에서 공표한 국제스포츠법전과 그 부칙에서 결정된 방안에 따라 국제 안전의 표준 수준을 획득한 경기를 말한다. 국제 자격을 얻기 위해서는 다음 사항을 모두 충족시켜야 한다.

1. 국제 서킷 경기에서 해당 서킷은 개최하기 위해 적합한 경기 차량들의 등급에 FIA의 국제 서킷 라이선스를 갖고 있어야 한다.

2. 국제캘리의 경우 국제스포츠법전 제21조의 규정에 적합하여야 한다.
3. 참가를 인정한 경기참가자나 드라이버는 본 규칙 제122조에 따른 적합한 FIA 국제 라이선스를 갖고 있어야 한다.
4. 국제 경기는 국제스포츠캘린더에 등록되어 있어야 한다. 국제스포츠 캘린더의 등재는 FIA의 판단에 따르며 반드시 KARA를 통하여 신청되어야 한다. FIA는 각 등재의 거부 시 이유를 알려준다.
오직 국제 경기만이 국제 챔피언십(국제 컵, 챌린지, 트로피를 포함한다) 혹은 본 규칙 제24조에 의거 FIA가 승인한 국제 시리즈의 형태를 갖출 수 있다.
FIA의 이름을 갖고 있는 국제 챔피언십, 컵, 트로피, 챌린지 혹은 시리즈에 속한 국제 경기는 FIA의 스포츠 감독하에 있으며, ASN의 스포츠 권한은 FIA 위원회의 권한을 따른다.
모든 국제 경기에서 KARA는 국내에서 FIA의 국제 규정 적용에 대한 책임을 진다.
경기참가자, 드라이버 또는 다른 라이선스를 소지하고 있는 자들은 FIA 캘린더에 등록되어 있지 않거나 FIA또는 ASN의 의해 통제 받지 않는 국제 챔피언십 또는 국제 대회에 참가할 수 없다.

제19조 국내 경기 (National Event)

- 본 규칙 제18조에 규정된 하나 혹은 그 이상의 조건이 충족되지 않은 경기를 국내 경기라고 한다. 국내 경기는 국제스포츠법전 제3조와 제53조에 의거 KARA 총괄 하에 개최된다.
- 국내 경기는 오직 KARA에서 발급하는 라이선스(본 규칙 제8장 참조)를 소지하고 있는 경기참가자 및 드라이버만이 참가가 인정된다.
- 국내 경기는 국제 챔피언십이나 시리즈 혹은 국제 이벤트의 일반적 순위에 포함되지 않는다.
- 국내 경기는 KARA의 판단에 따라 타국 ASN의 라이선스를 인정할 수 있다. 카트 규정에서, ASN들로부터 라이선스 소지자의 참가가 허락된 타국의 국내대회 참가를 희망하는 참가자들이나 드라이버들은 반드시 국제 FIA 라이선스 소지자들이어야 한다. 만약 오거나이저가 국제 FIA 라이선스를 소지하지 않은 외국참가자 또는 드라이버의 참가를 수락한다면, 위반으로 간주될 것이다. 이것은 국내대회 문제를 허가하는 ASN의 이목을 가져올 때 벌금을 부여 받을 것이다. 벌금은 ASN재량으로 정할 수 있다.
- 국내대회가 국내 챔피언십 또는 시리즈로 구성되어있는 경우 타국 라이선스를 갖고 있는 경기참가자의 각 경기 별 순위는 인정할 수도 있지만 시리즈 포인트는 인정되지 않는다.
- 챔피언십 또는 시리즈의 순위 별 포인트 부여는 반드시 경기를 참가하는 타국라이선스 소지자를 제외하고 부여해야 한다.
- 국내 경기는 KARA의 스포츠캘린더에 등록하여야만 한다.
- 타국에서 개최되는 국내대회에 참여하려는 참가자나 드라이버들은 자국 ASN의 승인을 받아야지만 출전이 가능하다.
- 이러한 허가는 ASN에 의해 주어진다. 참가신청서에 도장을 찍고나서, 특정대회를 위한 특별허가증 또는 일반허가증을 참가자 그리고/또는 드라이버에게 발급해준다.(한 개의 나라 또는 여러 개의 나라의 대회에 참여할 수 있는, 라이선스의 유효기간이 전 기간동안 주어지거나 특정기간일수 있음)
- 만약 오거나이저가 ASN의 허가를 받지 않은 타국의 참가자 그리고/또는 드라이버의 출전을 수락한다면 그 오거나이저는 위반을 범하는 것으로 FIA에게 알려졌을 때 FIA는 벌금을 부여할 수 있다.
- 이러한 권한은 ASN 캘린더에 등록되어있는 대회에서 오직 ASN들만이 그들의 라이선스 소지자에게만 부여할 수 있다.
- 다른 나라의 ASN에서 발급한 라이선스 소지자의 참가를 허가할 경우 KARA는 최소한 아래 사항에 대하여 FIA와 경쟁자, 드라이버에게 제공할 의무가 있고 또한 모두 공식 문서로 기록(특별 참가 양식서)한다.
- 다른 나라의 ASN에서 발급한 라이선스 소지자의 참가를 받아들이는 대회를 승인한 ASN은 FIA와 경기 참가자와 드라이버에게 적어도 다음사항을 모든 공식적인 문서로 나타내기 위해 제공 해야하는 의무를 준수해야 한다.(특히 참가 양식서)
1. 경기에 참가하는 차량들의 적절한 카테고리에 맞는 FIA의 현행 국제 공인이나 관계된 ASN의 국내 공인을 받은 서킷인가에 대한 명확한 안내

2. 공인 받은 서킷에 따라서 참가 가능한 차량의 카테고리에 대한 안내
3. 경기 참가 가능한 드라이버 라이선스 등급에 대한 안내

제20조 제한부 경기(Restricted Event)

경기에 참가하기 위해서 경기참가자 혹은 드라이버가 본 규칙 제18조 및 제19조의 규정 이외의 특별한 조건을 충족시켜야 하는 국내 경기 혹은 국제 경기를 제한부 경기라고 한다. 예를 들어 초대 참가에 의한 경기는 제한부 경기이다.

특정한 상황으로 국제스포츠법전 부칙 O의 적용이 면제되어서 개최할 수 있는 제한부 국제 경기에 대해서는 FIA가 예외적으로 KARA의 신청에 의해 국제스포츠캘린더에 등록하는 허가를 할 수 있다.

제21조 클로즈드 경기(Closed Event)

KARA의 라이선스를 소지하고, 그 경기를 조직하는 단일인 팀 회원만이 참가할 때는 클로즈드(Closed)경기라고 한다. 이 경기는 KARA의 공인을 받아야 하며 예외적으로 복수의 팀의 공동 개최 형태로 행할 수도 있다 (선수 등록 규정 및 프로모터, 오거나이저 등록 규정 참조).

제22조 랠리(Rally)

1. 제1분류 랠리(스포츠경기)

코스의 전부나 일부가 평상 시 교통용으로 사용되는 도로를 지정된 평균속도로 주행하는 경기를 말한다. 랠리 경기는 통상의 교통을 차단한 일부의 도로상에서 행하여지는 경기를 포함할 수 있다. 경기 코스는 다음과 같이 구분한다.

- (1) 모든 경기차량이 단일한 경로를 주행하는 것.
- (2) 미리 지정된 집합지점(Rally Point)에 모이는 여러 종류의 경로를 주행하는 것.
 - ① 공통의 경로를 주행하는 것
 - ② 공통의 경로를 갖지 않는 것

경기 경로는 한 지점 또는 여러 지점의 경기 구간(Special Stage)을 포함 할 수 있다. 경기 구간은 일반교통을 차단한 도로상에서 타임 트라이얼 구간을 설정한 것으로 이 성적들을 종합하여 랠리의 순위를 결정 한다. 경기 구간에서 사용되지 않는 부분은 비경기 구간 (Road Section)이라 한다. 비경기 구간에서의 차량의 주행 속도는 순위결정의 요인이 절대로 될 수 없다.

2. 제2분류 랠리(투어링 집회)

미리 정해진 지점에 참가자를 집합시키는 목적을 갖고 개최되는 경기를 말한다. 제1분류 랠리와 구별하기 위하여 제2분류 랠리에는 ‘투어링 집회’ 라는 말을 부제로서 반드시 붙여야 한다. 제2분류 랠리의 경로는 반드시 그 경로를 주행하여야 하며 지정된 지점에서 확인 (Passage Control)을 받아야 하나 주행중인 경기자에 대해 평균속도의 제한을 정할 수 없다. 스피드 트라이얼을 제외하고 한 개 이상의 트라이얼을 제2분류 랠리의 프로그램 속에 넣을 수 있으나, 그 트라이얼은 도착지점에서만 가능하다. 제2분류 랠리는 상금수여의 대상으로 할 수 없다. 제2분류 랠리는 참가자가 여러 국적이어도 국제스포츠캘린더의 기재가 면제되지만 그 규칙서가 KARA에 의해 승인되지 않으면 조직할 수 없다. 또한 그 규칙서는 경기의 규칙서와 동일한 형식으로 작성되어야 한다 (제4장 참조). 제2분류 랠리의 경로가 하나의 ASN의 영역 내에 있을 경우 참가자는 라이선스를 소지하고 있을 필요는 없다. 단, 그렇지 않을 경우에는 그 랠리는 본 규칙 제93조(국제 코스)의 규정을 따르며 참가자는 라이선스를 소지 하여야 한다.

3. 장거리 랠리

크로스 컨트리 랠리는 총거리 1,200km와 3,000km사이에서 치뤄지는 경기이다. 경쟁구간 (Selective selection)의 총 거리는 반드시 적어도 1,200km 이상이어야 한다. 크로스 컨트리 랠리 중 하루(최대 600km) 또는 이틀(최대 1000km)을 초과하는 경기를 바하 크로스 컨트리 랠리 (Baja Cross Country Rally라 하며 총

길이가 최소 5,000km를 넘고 총 21일을 초과하지 않는 경기를 마라톤 크로스 컨트리 랠리(Marathon Cross Country Rally)라 한다. 경쟁구간 (Selective selection) 의 총 거리는 반드시 적어도 3,000km 이상이어야 한다.

제23조 테스트 (Test)

각각의 경기참가자가 규정에 의해 정해진 시간 내에 있어서 경기를 실시 하는 시간을 선택할 수 있는 공인된 경기를 말한다.

제24조 챔피언십, 컵, 트로피, 챌린지 및 시리즈(Championship, Cup, Trophy, Challenge, Series)

FIA 국제챔피언십, 국제 컵, 국제 트로피, 국제 챌린지의 소유권은 FIA에 있다.

1. 챔피언십

챔피언십은 시리즈 경기이거나 단독 경기일 수 있다. 챔피언십에는 국내챔피언십과 국제챔피언십이 있다. 본 규칙 제18조에 정의된 국제 경기만 이 국제챔피언십이 될 수 있다. 오직 FIA만이 국제챔피언십을 인가할 수 있으며 오직 KARA만이 국내챔피언십을 인가할 수 있다.

국내챔피언십은 오직 KARA나 KARA로부터 서면에 의해 승인된 프로모터가 개최할 수 있다.

아래의 조건에 대한 충족을 전제로 국내챔피언십에서 최대 1개의 경기를 다른 국가에서 개최할 수 있다.

- (1) 국내챔피언십을 개최하는 나라와 국경을 공유하는 나라(국경이 해안에 있을 경우는 적절한 지리적 관계가 있으면 FIA가 간주하는 나라)에서 행하여짐
- (2) 해당 국내챔피언십의 경기 규정 및 기술 규정이 FIA의 승인을 받음
- (3) 경기가 개최되는 코스가 FIA에 의한 공인 및 승인을 받고 있어서 안전성과 의료면에서 FIA의 규정을 모두 준수함 국제챔피언십은 FIA 또는 FIA의 서면에 의해 승인된 단체만이 개최 할 수 있다. 이 경우 챔피언십의 경기주최자는 한 경기의 경기주최자로서 갖는 동일한 권리와 의무를 부여 받는다.

2. 컵, 트로피, 챌린지 및 시리즈

컵, 트로피, 챌린지 및 시리즈라고 하는 것은 동일한 규정에 의해 형성된 복수의 경기 혹은 단독의 경기를 말한다. 제18조에 정의된 국제 경기만이 국제 컵, 트로피, 챌린지 및 시리즈가 될 수 있다. 국내 컵, 트로피, 챌린지 및 시리즈는 오직 KARA나 KARA로부터 서면에 의해 승인된 단체만이 개최할 수 있다. 국제 시리즈를 제안하는 ASN이 아래 사항에 관한 것을 포함시킨 상태에서 FIA로부터 서면에 의한 사전승인을 얻지 않는 한 어떠한 국제 시리즈도 개최할 수는 없다.

- (1) 해당 시리즈의 경기 규정 및 기술 규정의 승인. 특히 안전에 관한 규정의 승인
- (2) 해당 시리즈 챌린저의 승인
- (3) 해당 시리즈의 한 경기 혹은 그 이상 경기를 개최하는 지역에 있어서의 모든 ASN으로부터의 사전승인
- (4) 각 서킷의 공인 규격에 의거 참가를 인정 받을 수 있는 경기 차량의 카테고리에 대하여 적절하고 안전과 의료에 관한 FIA의 모든 규정에 준수되어 있는 것에 대한 증명
- (5) 해당 시리즈의 타이틀이 지리적 범위와 FIA의 기술 규정 및 경기 규정에 일치하고 있는 것에 대한 증명

제25조 조직위원회(Organising Committee)

경기의 실질적 조직, 특별규칙서(제27조 참조)의 시행을 위하여 필요한 모든 권능을 대회의 경기주최자(본 규칙 제62조 참조)에 의해 위임 받아 KARA에 의하여 승인된 3명 이상의 집합체를 말한다.

제26조 공인 허가증(Organising Permit)

스포츠 권능의 보유자인 KARA에 의하여 발급되고, 경기의 개최를 허가 하는 문서를 말한다.

제27조 특별 규칙서(Supplementary Regulation)

경기의 자세한 내용을 규정하기 위하여 본 규칙에 따라서 경기주최자(본 규칙 제 62조 참조)가 KARA의 승인

을 받은 경기의 공식 규정을 말한다.

제28조 공식 프로그램 (Programme)

경기의 조직위원회에 의하여 작성되고 그 경기의 진행내용을 일반에게 통보하기 위한 여러 가지 사항을 포함한 공식문서를 말한다.

제29조 코스(Course)

경기에서 경기참가자가 주행하는 노선을 말한다.

제30조 서킷(Circuit)

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.

제30-1조 지정구역

경기가 진행되고 있는 지역에 출입하기 위해서는, 개개인은 반드시 특정허가 또는 패스를 소지하고 있어야 한다.

이 지정구역에는 다음을 포함한다. 하지만 제한된 것은 아니다.

- 트랙(코스), 서킷
- 패독
- 파크 퍼미
- 서비스 파크 또는 존
- 홀딩파크
- 피트
- 일반인에게 제한되어 있는 존
- 컨트롤 존
- 미디어를 위한 존
- 연료공급 존

제31조 스피드웨이(Speedway)

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

제32조 마일 및 킬로미터(Mile and Kilometre)

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

제33조 기록(Record)

규정(본 규칙 제7장 및 FIA 국제스포츠법전 부칙 D 참조)으로 정해져 있는 특별조건 아래 수립된 최고의 성적을 말한다.

제34조 지역 기록(Local Record)

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

제35조 국내 기록(National Record)

경기자의 국적에 관계없이 KARA나 타 지역의 ASN에 의하여 승인된 규칙하에 수립되거나 갱신된 기록을 말한다. 국내 기록은 그 기록 도전에 적격한 차량의 규격이 세분화된 클래스 중 하나로 획득한 최고기록인 경우에

는 국내 클래스 기록(Class record)이라고 부르며, 또 클래스 구분을 고려하지 않은 최고 기록인 경우에는 국내 절대 기록 (Absolute record)이라고 부른다.

제36조 세계 기록(World Record)

세계 기록이란 소정의 클래스 구분, 그룹 구분으로 수립된 최고의 성적을 의미한다. 이 세계 기록에는 자동차에 대한 것, 특수차에 대한 것, 또한 대지효과차량에 대한 것이 있다.

제37조 절대 세계 기록(Absolute World Record)

카테고리, 클래스, 그룹 또는 기타 세분화된 분류와 관계 없이 차량이 수립한 최고의 기록으로 FIA에 의하여 공인된 기록을 말한다.

제37-1조 완전한 세계 속도 기록

차량의 클래스 카테고리나 그룹을 고려하지 않고, 차량의 베스트 플라잉 스타트 결과를 포함하여 FIA에 의해 공인된 기록을 말한다.

제38조 기록보유자(Holder of Record)

개개의 기록도전에 있어서 수립된 기록은 도전 허가를 정식 신청한 자로, 그 허가가 승인된 자를 기록보유자라 한다. 경기 중에 수립된 기록은 그것에 의하여 해당 성적이 수립된 자동차의 사용 명의인인 경기참가자를 두고 기록보유자라 한다.

제39조 스타트(Start)

스타트란 단독의 경기참가자나 동시에 출발하는 다수의 경기참가자에 대하여 출발의 신호가 주어진 순간을 말한다(제6장 참조).

제40조 컨트롤 라인(Control Line)

그 장소를 차량이 통과할 때 시간이 측정되는 선을 말한다.

제41조 스타트 라인(Start Line)

시간 측정의 유무에 관계없이 최초의 컨트롤 라인을 말한다.

제42조 피니시 라인(Finish Line)과 파크 페르미(Parc Ferme)

1. 피니시 라인(Finish Line)

시간 측정의 유무에 관계없이 최종의 컨트롤 라인을 말한다.

2. 파크 페르미(Parc Ferme)

파크 페르미는 특별 규칙에서 정하는 대로 경기참가자가 각자의 차량을 가지고 가야 하는 의무가 부과되어 있는 장소이다. 파크 페르미의 내부에 출입이 허가되는 것은 오직 감시 권한을 부여 받은 오피셜들 뿐이다. 이 오피셜들의 허가 없이 어떠한 작업, 검사, 조정 또는 수리를 할 수 없다. 차량검차가 행하여지는 경기에 있어서는 파크 페르미를 마련하는 것은 의무이다. 대회 특별 규칙서에 파크 페르미의 위치를 명기한다. 파크 페르미의 위치는 피니시 라인 (또는 스타트 라인)의 옆에 있어야 한다. 스페셜 스테이지의 주행이 끝난 지점에서는 피니시 라인과 파크 페르미 입구와의 사이 구간에 대하여 파크 페르미 규정이 적용된다. 파크 페르미는 충분한 공간이 있어야 하고 차량이 안에 정차되어 있는 동안 허가 받지 않는 사람이 접근 할 수 없도록 폐쇄되어야 한다. 파크 페르미의 감독 권한은 경기주최자에 의해 임명된 오피셜들에 의해 실행된다. 해당 오피셜들은 파크 페르미의 운영에 대해서 책임을 지고 오직 오피셜들만이 경기참가자에게 지시를 내리는 권한을 가진다. 랠리의 제어구간(Control Area)은 파크 페르미로 간주된다. 제어구간 (Control Area)내에서는 수리 또는 지원 행위를 행할 수는 없다.

제43조 핸디캡(Handicap)

경기참가자에게 공정한 기회를 주기위한 목적으로 경기의 특별규칙에 의해 규정된 방법이다.

제44조 경기참가자(Competitor)

ASN에서 발급하는 라이선스를 소지하고 경기참가를 정식으로 인정받은 개인 및 단체(팀, 클럽 등)를 말한다(본 규칙 제121조, 제123조 참조).

제44-1조 국제 대회 참가자(Participants in International Events)

국제대회에서 지정구역에 출입할 수 있는 사람을 말한다.

제45조 드라이버(Driver)

ASN에서 발급하는 라이선스의 소지자로 경기에서 경기용 차량을 운전하는 사람을 말한다(본 규칙 제121조, 제123조 참조).

제46조 패신저(Passenger)

드라이버 외에 자동차에 탑승한 사람으로 그 장비를 포함한 총량이 60kg 이상이어야 한다.

제47조 라이선스(License)

라이선스는 국제스포츠법전과 본 규칙에서 규정하는 경기 또는 기록도전에 어떠한 자격에서 참가하는 것을 희망하는 개인 또는 단체(드라이버, 경기참가자, 차량제조업체, 팀, 레이스 오피셜, 경기주최자(프로모터, 오거나이저, 서킷 등)에 대하여 발급되는 등록 증명서를 말한다(프로모터, 오거나이저 등록규정, 선수/심판원 등록규정, 팀 등록규정, 모터레이스 서킷 공인 규정 참조).

라이선스 소지자는 국제스포츠법전 및 제반 규정, 규칙, 부칙과 본 규정 및 규칙을 숙지하고 있는 것으로 간주되고 이를 준수하여야 한다. 모든 경우에 있어서 국제스포츠법전 및 국내경기규칙과 이에 따라서 적용되는 경기규칙 및 부칙과 기술규정의 범위 내에서 라이선스를 발급 받을 수 있는 자격을 갖춘 신청자는 모두 해당 라이선스를 발급 받을 권리가 있다.

소속 ASN이 발급하는 라이선스를 소지하지 않고 있을 경우 혹은 소속 ASN의 합의를 얻어서 소속 ASN 이외의 ASN이 발급하는 라이선스를 소지하지 않고 있을 경우는 어떠한 사람도 경기에 참가하거나 기록을 수립하거나 또는 갱신할 수 없다. 소속 ASN이라 함은 라이선스 소지자가 그 국민인 나라의 ASN을 말한다.

ASN에 의해 발급된 FIA 국제 라이선스는 그 라이선스의 수준에 적합한 국제 경기에 대하여 유효하지만 그 경기가 국제스포츠캘린더에 등록되어 있는 것을 조건으로 한다. 국제스포츠캘린더에 등록되지 않은 경기의 경우 어떠한 라이선스 소지자도 그 국제 경기에 출장할 수 없다. 라이선스는 매년 1월 1일을 시작으로 해서 1년마다 갱신하여야 한다.

각각의 ASN은 FIA의 규정에 따라서 라이선스를 발급한다. 라이선스의 발급 또는 갱신에 대하여는 소정의 발급 수수료를 징수할 수 있다.

ASN은 FIA의 사전승인을 거쳐 FIA에 가맹하지 않은 나라에 속한 외국인에 대하여 라이선스를 발급할 수 있다. 이러한 사정으로 인해 발급된 라이선스 명부는 FIA의 사무국에서 보관된다. 각 ASN은 FIA에서 가맹이 승인된 시점부터 발급된 라이선스 등록 명부의 보관에 대한 책임을 져야 한다.

국제 슈퍼 라이선스는 이미 국내 경기 라이선스를 소지하고 있는 자 중에서 슈퍼 라이선스를 신청하는 자를 후보자로 하여 FIA에 의해 작성되어 발급되는 것이다. 일부의 FIA의 국제챔피언십에서는 각각의 규정으로 정해진 조건에 의해 슈퍼 라이선스의 소지 의무가 부과되어 있다. 이 경기에 참가하기 위해서 FIA 슈퍼 라이선스의 취득 신청자는 매해 전용의 서식에 기입·서명하여 발급 신청을 하여야 한다.

국제 슈퍼 라이선스는 매년 새롭게 갱신하여야 한다. FIA는 슈퍼 라이선스의 발급을 거부하는 권리를 가지며 거부할 경우는 이유를 명시한다.

슈퍼라이선스 서류는 각 소지자에게 전달할 FIA의 소유가 된다. 승인된 라이선스의 정지 또는 취소는 FIA 챔피언십에서 정지 또는 철회기간 동안 슈퍼라이선스 소지자는 배제된다.

국내 경찰당국에 의해 공식적으로 설립된 도로교통범죄 위원회는 만약 이 범죄가 심각하거나 위협에 놓이게 되거나 모토스포츠 이미지 또는 FIA 명성에 위배된다면 현 규정에 위반이 된다.

도로교통범죄를 저지른 슈퍼라이선스 소지자는 다음과 같이 제제를 받는다.

1. FIA에 의해 경고를 받는다.
2. 공공의 이익을 위한 어떤 일들을 하게 되거나 국제심사위원회에 의해 슈퍼라이선스를 일시적으로 또는 완전히 취소된다.

47-1 FIA 월드 챔피언십에 참가하는 경기참가자들의 스태프들을 위한 등록 증명서

FIA 월드 챔피언십에서, 아래에 열거되어 있는 경기참가자의 스태프들은 FIA에 등록해야 한다.

FIA 월드 챔피언십에 참여하는 경기참가자를 대신해 다음 역할의 일부분 또는 전부를 수행하는 어떤 사람도 반드시 FIA에 절차에 따라 등록해야만 한다.

1. 팀 프린서플(Team Principal) : 팀에 있어 가장 중요한 결정을 책임지는 사람
2. 스포츠 디렉터(Sporting Director) : 경기참가자가 월드 챔피언십 스포츠 규정을 준수하게 하는 사람
3. 테크니컬 디렉터(Technical Director) : 경기참가자가 월드 챔피언십 기술 규정을 준수하게 하는 사람
4. 팀 매니저(Team Manager) : 대회에 경기참가자의 운영책임을 가지고 있는 사람
5. 레이스 엔지니어 또는 동등한 책임자(Race engineer or equivalent) : 경기참가자의 차들 중에 하나를 책임지는 사람

FIA 포뮬러 원 월드 챔피언십에서 반드시 등록되어야 하는 최소한의 참가자는 6명이다. 다른 FIA 월드 챔피언십에서는 FIA 스포츠 위원회들이 각 챔피언십의 특징에 따라 이 인원을 받아들인다.

경기참가자의 스태프는 본 규칙 44-1조에 따라 국제대회 참가자로서 간주된다.

FIA 월드 챔피언십에 들어가기 위해 신청할 때, 경기참가자는 양식에 사인함으로써 등록된 경기참가자의 스태프 리스트를 FIA에 반드시 전해야 한다.

등록은 매년 1월 1일에 갱신해야 합니다.

FIA는 국제스포츠법전에 충족하지 않는 사람의 등록을 취소 또는 주지 않을 수 있는 권리를 가지고 있다. 그러한 결정에 대한 이유는 반드시 제시해야 한다.

FIA는 FIA 월드 챔피언십 유형의 경기에서 보호구역에 출입할 수 있는 권한을 가진 경기참가자의 스태프를 일시적 또는 영구적으로 제한시킬 수 있다.

스태프 리스트가 수정된다면, 역할이 중단된 사람들의 등록 증명서가 FIA에 반환되는 동안 경기참가자 측은 반드시 7일안에 이것에 대해 알려야 하며 7일안에 업데이트된 리스트를 변경해 제출해야 한다.

제48조 라이선스 등록명부(Licence-holder's register)

ASN에 의해 경기참가자 라이선스 또는 드라이버 라이선스를 발급 받은 자의 명부로 ASN이 보관한다. 등록명부에는 개개의 등록번호를 표시하여야 한다.

제49조 라이선스 번호(License Number)

경기참가자 또는 드라이버의 등록 시 ASN에 의해 매년 부여되는 번호를 말한다.

제50조 출장정지 및 실격(Exclusion)

출장정지란 연관된 사람을 어느 특정 경기 또는 같은 대회의 여러 스포츠 경기에 참가 금지를 말한다.

제51조 자격정지(Suspension)

자격정지란 그 대상이 되는 사람 혹은 단체에 대하여 자격정지를 선언한 ASN의 국내 경기 또는 FIA의 총괄 아래에 있는 모든 나라의 각종 경기 참가자격을 일정기간 동안 박탈하는 것을 말한다(제173조 참조).

제52조 자격취소(Disqualification)

자격취소란 그 대상이 되는 사람 혹은 단체에 대하여 본 규칙 제184조, 제198조인 경우를 제외하고 모든 경기에 참가하는 자격을 박탈하는 것을 말한다(제176조 참조).

제3장 경기규칙

제53조 규칙의 일반적 적용

FIA의 가맹국에서 개최된 국내, 국제, 세계기록의 모든 경기와 모든 행위는 국제스포츠법전이 적용된다.

단, 클로즈드 경기 및 지역기록 도전은 국내경기규칙에 의해 총괄된다.

또한 국내경기규칙이 공포되지 않은 나라에 있어서는 국제스포츠법전이 적용된다. 국내에서 개최되어 KARA의 공인을 받는 모든 경기와 모든 행위는 본 규칙이 적용된다.

제54조 FIA의 비가맹 국가에서 경기개최

FIA의 비가맹 국가에서 경기 개최는 FIA의 특별 허가가 있지 않은 한 경기를 개최할 수 없다.

제55조 경기의 개최

모든 국가의 경기는 다음의 단체에 의해서 개최된다.

1. 그 국가의 ASN
2. ASN에 의하여 허가된 경기주최자 (프로모터, 오거나이저)

제56조 공인 경기

KARA의 허가를 받아 공인 허가증이 발급되어 개최되는 공식 경기를 말한다('자동차 경기 공인 규정' 참조).

제57조 공식문서

모든 경기는 공식문서를 작성하여야 하고 특별 규칙서와 공식 프로그램은 반드시 작성하여야 한다. 공식문서 중 본 규칙에 상반되는 조항이 있을 경우는 그 조항은 무효로 한다.

제58조 공식문서에 기재하여야 하는 조문

경기의 특별 규칙서, 공식프로그램, 참가 신청서 등의 모든 문서에 명확 하게 'FIA의 국제스포츠법전 및 그에 의거한 KARA의 국내경기규칙에 의해서 개최'의 조문을 기재하여야 한다.

제59조 규칙의 정통 및 준수

경기를 개최하거나 이에 참가하려는 모든 개인, 단체는 KARA에 라이선스의 교부를 신청하고 다음의 조항을 알고 있고 승낙한 후 경기를 개최 하거나 참가하는 것으로 간주한다.

1. FIA의 정관 및 규칙, 국제스포츠법전 및 본 규칙에 정통하여 있을 것
2. 상기 사항 및 스포츠 권능단체의 결정과 그것에 의해 생기는 결과에 무조건 따를 것
3. 자격정지, 자격취소 등의 벌칙을 받은 경우에는 KARA나 벌칙을 부과한 해당 ASN의 동의를 얻지 않는 한 본 규칙에 정하여져 있는 것 이외의 재판소, 재판자에 대하여 제소할 권리를 인정하지 않는다.
4. 경기에 참가하는 개인, 단체는 그것이 어떠한 이유에 의하여 일어났음에도 불구하고 본 규칙하에서 개최되는 경기, 경기 중에 생긴 사태에 대해서 KARA, KARA 소속의 임원, 일반 소속원, 대리인에 대해서 어떠한 책임도 추궁하지 않는다.
5. 경기참가자, 드라이버, 패신저는 경기나 공식연습 중에 각자의 자동차운전, 그 외의 행동에 관련하여 발생된 사태에 대하여 다른 경기자, 그 사용인, 대리인에 대하여 어떤 책임도 추궁하지 않는다. 위 사항들의 규정을 준수하지 않을 경우 경기를 개최 혹은 참가하는 개인 및 단체에 대하여 발행된 라이선스는 취소되며 일시적 혹은

영구적으로 배제된다. 이 경우 KARA는 그 결정 이유를 밝힌다. 만약 차량이 기술규정을 따르지 않고 있는 것이 발각되었을 경우 위반 부분에 의해 아무런 성능의 향상은 없었다고 주장 할 수 없다.

제60조 비공인 경기

국제스포츠법전 또는 본 규칙에 근거해서 개최되지 않는 경기는 모두 KARA에 의해 금지된다. 공인된 대회 안에 상기와 같은 경기가 포함되어 있을 경우에는 해당 공인은 무효로 한다. 비공인 경기에 참가한 라이선스 소지자에 대하여 본 규칙 제59조의 규정을 적용할 수 있다.

제61조 경기의 연기 또는 취소

경기 또는 대회에 포함되는 경기는 연기 혹은 중지의 규정이 특별규칙에 규정되어 있는 경우나 경기심사위원회가 국가안보상 혹은 천재지변등 불가항력의 이유로 결정한 경우를 제외 하고는 연기 또는 취소 할 수 없다. 24시간 이상 연기 또는 취소의 경우에는 참가료를 반환하여야 한다.

제4장 경기조직의 세칙

제62조 경기주최자

경기를 조직하는 프로모터, 오거나이저, 단체, 팀, 개인을 경기주최자라고 한다. 경기주최자는 그 권한과 의무를 조직위원회에 위탁할 수 있으나, 그 경우에도 최종적인 책임은 경기주최자에게 있다.

제63조 경기주최자의 등록

KARA가 공인하는 경기를 개최하려는 경기주최자는 프로모터, 오거나이저 등록 규정에 따라 KARA에 등록을 신청하여야 한다.

제64조 경기 공인 허가과 승인

어떠한 경기도 KARA의 경기 공인 허가가 없으면 개최할 수 없다. KARA는 필요에 의하여 조직허가, 조건의 부여, 거부, 허가취소를 할 수 있다 ('프로모터, 오거나이저 등록 규정', '자동차 경기 공인 규정' 참조).

제65조 경기 주최 허가의 신청

경기 주최 허가를 위한 신청은 다음 사항에 따라 적어도 대회 4주 전에 ASN에게 보내야 한다.

1. 조직위원회를 구성하기 위해 추천된 사람의 이름과 자격과 위원회의 주소
2. 대회의 각 경기에 적용하는 특별규칙서의 초안

ASN이 경기 주최허가를 발급하기 위해 사전에 비용을 정한 경우에는 만약 허가가 나지 않을 경우 반환받을 수 있는 비용을 신청서와 같이 반드시 수반하여야 한다.

제66조 경기 공인 허가증의 발급

KARA는 제출된 서류를 판단하여 공인 경기를 개최 및 운영에 문제가 없다고 인정한 경우 특정한 서식에 의한 경기 공인 허가증(본 규칙 제64조 참조)을 발급하지만 특별 규칙서(제27조 및 제68조 참조)를 인가하는 통상의 서류를 통해서 경기 공인 허가증을 대신 할 수 있다. 모든 상황에서 경기 공인을 신청하고자 하는 프로모터와 오거나이저가 국제스포츠법전 및 국내경기규칙, 해당 스포츠와 기술 규정에서 정해진 기준에 적합할 경우 주최 할 자격을 부여한다.

제67조 법규 및 규칙의 준수

경기는 일반公道 혹은 서킷 또는 양쪽을 연계하여 개최할 수 있다. 단, 조직위원회(본 규칙 제25조 참조)가 관계 관청의 승인을 얻지 않는다면, 경기 공인 허가증이 발급되지 않는다.

1. 경기가 일반公道상에서 행하여질 경우에는 그 경기는 개최국 내에서 시행되고 있는 교통 법규에 근거해서

실시되지 않으면 안 된다. 해당 교통 법규의 위반에 대하여는 심사 위원회의 재량에 의한 벌칙이 부과된다.

2. 스피드웨이에서 개최되는 경기는 국제스포츠법전 및 본 규칙의 모든 규정을 따르지만 해당 스피드웨이에서 경기 차량의 운전을 규제하고 그 목적을 위하여 정해져 있는 특별규칙을 따라야 한다.

규정발표(공표)

다양한 FIA 챔피언십 대회의 규정들은 엔트리 마감은 적어도 한달 전에 FIA 사무국에 접수해야한다. 단 랠리를 위한 시간 제한은 두달이다.

제68조 특별규칙의 내용

경기의 특별규칙은 다음 사항을 내용으로 한다.

1. 프로모터, 오거나이저의 명칭
2. 경기의 명칭과 경기종목 및 경기형식
3. 본 규칙 '공식문서에 기재하여야 하는 조문'에 규정한 조문 (본 규칙 제58조 참조)
4. 조직위원회의 구성 및 주소
5. 경기의 장소 및 일정
6. 경기의 세부 사항 (코스의 길이 및 주행 방향, 차량의 클래스 및 카테고리, 연료 보급, 경기참가자의 수에 제한이 있을 경우 그 제한 사항 등)
7. 참가 등록에 관한 모든 정보 (참가 신청서의 송부처, 접수의 시작 일시 및 마감 일시, 참가비용이 정해져 있을 경우 그 금액 등)
8. 보험에 관한 모든 정보
9. 스타트의 일시 및 방법, 핸디캡의 명시
10. 필요한 라이선스 (본 규칙 제44조, 제45조 및 제122조 참조), 신호(FIA 국제스포츠법전 부칙 H), 방화장비 (본 규칙 제140조 참조)에 관한 본 규칙의 조항에 대하여 주의 사항 명시
11. 도착 판정 방법 및 순위 판정 방법
12. 각 경기에 수여되는 시상의 자세한 항목
13. 항의에 관한 본 규칙의 조항에 관한 주의 사항 (본 규칙 제186조, 제187조, 제 188조 참조)
14. 경기 심사 위원 및 경기위원장의 성명

제69조 특별규칙의 변경

경기의 참가접수가 시작된 후에 특별규칙을 바꾸는 것은 인정되지 않는다. 그러나 참가자 전원이 동의했을 경우이거나 경기심사위원회가 인정했을 경우 또는 불가항력으로 인하여 결정하게 되었을 때 특별규칙을 변경하는 것은 가능하다.

제70조 공식 프로그램의 내용

경기의 공식 프로그램은 명료하게 '공식 프로그램'이라 표기하고 다음 사항을 기재하여야 한다.

1. 본 규칙 중 '공식문서에 기재하여야 하는 조문'에 규정하는 사항 (본 규칙 제58조 참조)
2. 경기주최자와 조직위원의 성명
3. 경기 장소와 일정
4. 경기 시간표와 간단한 설명문
5. 참가자와 드라이버의 성명, 경기차량에 주어진 식별용 번호 및 표시
6. 핸디캡이 주어지는 경우의 규정
7. 각 경기 별 시상에 관한 세부사항
8. 경기 심사 위원 및 경기위원장의 성명
9. 공인 단체의 표기

제71조 경기 참가 등록

경기 참가 등록에 의해 경기참가자와 조직위원회 사이의 계약이 성립한다. 이 계약은 양자의 공동 서명 혹은 문서의 교환에 의해 행할 수 있다. 이로 인하여 경기참가자는 불가항력의 경우를 제외하고 반드시 경기에 참가하여야 하는 의무가 있다. 경기주최자와 경기참가자는 경기에 참가 하기 위하여 모두 노력을 해야 하며 그 경기참가에 대한 계약사항을 준수하여야 하는 의무가 있다.

제72조 참가 등록의 준수

참가 등록과 관련하여 경기참가자와 조직위원회 사이의 분규는 해외 참가자의 공소에 대한 권리 침해 없이 국제 경기의 경우 조직위원회를 승인한 ASN에 의해, 국내 경기의 경우 KARA에 의해 판결된다. 경기 개최 일까지 판결할 수 없을 경우에도 참가 등록을 한 경기참가자나 경기에 참가허가를 받은 드라이버가 출전하지 않았으면 각각의 국가 ASN에서 지정된 보증금을 지불하지 않는 한 즉각적으로 국제적인 자격정지가 된다(일시적 라이선스 취소).

이 보증금의 지불이 경기참가자나 드라이버가 그 경기가 아닌 다른 경기에 대체 참가를 허용하는 것은 아니다 (본 규칙 제136조 참조).

제73조 참가 신청의 접수

경기주최자는 KARA에 의해 경기 주최 허가를 받은 이후에 참가 신청을 받을 수 있다. 참가 신청은 조직위원회가 제공하는 소정의 서식에 의하여 이루어져야 하며 경기참가자와 드라이버의 성명 및 주소와 필요하면 라이선스 번호를 포함하여야 한다. 단, 드라이버를 지명하기 위한 유예 기간을 특별 규칙서에 규정할 수 있다. 참가료가 특별 규칙서에 정해져 있을 경우 참가 신청은 참가료를 첨부해서 접수하여야 한다. 국외에서 개최되는 국제 경기에 참가하려고 하는 경기참가자 및 드라이버는 KARA의 승인을 얻어야 한다. 이 승인은 경기참가자 및 경기운전 자에 대하여(상황에 따라 양쪽 다) 특정한 경기에 대한 특별 허가증 혹은 일반 허가증(1개국 또는 몇 개국에 대해서 특정 기간 또는 해당시리즈의 전 기간에 미친다)을 발급하는 등 KARA에서 인정하는 형식에 의해 발급 하여 참가 신청서에 첨부한다. 라이선스를 발급한 ASN으로부터 사전허가를 얻지 않은 외국의 경기참가자 및 드라이버(상황에 따라 양쪽 다)에게서 참가 신청을 경기주최자가 허가하는 것은 위반 행위이며 벌금이 부과될 수 있다. 각 ASN이 라이선스 소지자에 대하여 국제 경기 참가 승인은 FIA 국제스포츠캘린더에 정식으로 등록된 경기에 한정한다.

제74조 참가 신청서의 내용

참가 신청서는 다음 내용을 포함하여야 한다.

1. 본 규칙 '공식문서에 기재하여야 하는 조문'에 규정한 사항 (본 규칙 제58조 참조)
2. 경기참가자, 드라이버의 주소와 성명, 경기참가자, 드라이버, 패신저의 라이선스 번호의 기입, 특별규칙으로 허용되는 경우 드라이버, 패신저의 성명을 참가 신청 후에 기재하여도 좋으나 책임추궁이나 배상요구에 관한 본 규칙이 요구하는 계약 또는 제75조 정해진 계약문에 서명을 하여야 참가할 수 있다.
3. 참가신청은 참가자의 대리인이 제출할 수 있으나 서명은 반드시 경기참가자 자신의 것이어야 한다.
4. 경기참가자, 드라이버, 패신저 및 피트 크루가 만 19세 미만인 경우 당사자의 부모나 보호자의 동의 서명을 필요로 한다.
5. 본 규칙 중 제75조에 의거한 계약 및 서명은 신청서와 별도 용지에 하여도 된다.
6. 특별규칙에 따라 규정된 그 밖의 신청서 기입사항

제75조 경기참가자, 드라이버, 패신저 및 마샬, 오피셜 요원의 계약문의 서명

1. 경기참가자, 드라이버, 패신저 및 마샬, 오피셜요원은 경기참가에 따라 다음 계약문에 서명하여야 한다.

“나는 이 대회와 특별규칙과 국제스포츠법전, 국내경기규칙에 동의합니다. 나는 경기참가에 따라 관련되어 일어난 사망, 부상, 그 밖의 사고에 대해서 절대로 KARA나 주최자, 조직위원, 오피셜, 마샬, 오피셜요원에게 경기에 관한 비난, 책임추궁, 손해배상을 요구하지 않겠습니다. 또 이 사고가 상기 주최 단체와 대회 관계자의 실수가 원인이 되었더라도 변함 없습니다. 또 드라이버는 참가종목에 관한 표준능력을 가지고 있으며 참가차량도

코스과 스피드에 관해 적격하고 경기가 가능한 것을 서약합니다.”

2. 본 규칙 제129조의 3항에 정해진 드라이버는 다음 양식의 계약문에 서명하여야 한다.

“나는 이 경기에서 자동차의 정상적인 조종에 지장을 주는 신체적 결함이 있을 경우 이를 KARA에 신고, 신체 장애자에 대한 참가 교부를 받지 않는 한 경기에 참가할 수 없음을 승낙합니다.”

3. 상기 1, 2항에 규정한 계약문서와 함께 만 19세 미만의 참가신청자의 경우 당사자의 부모와 보호자가 신청서 및 별도서식에 서명하여야 한다.

제76조 참가 신청의 마감

참가 신청 마감의 기한은 특별규칙에 따른다. 참가 신청의 마감은 국제 경기의 경우 경기개최일 7일 전까지, 그 밖의 경기의 경우는 유예 기간을 경기개최일 3일전까지 단축할 수 있지만 그 이하로 할 수 없다.

제77조 팩시밀리 및 기타 통신 수단에 의한 참가신청

참가 등록의 신청은 팩시밀리 또는 그 밖의 통신 수단에 의해 행할 수 있다. 단 그것이 신청접수 마감시간 이전에 발송되어야 한다. 또한 발송되는 참가신청서와 함께 필요한 참가료가 첨부되는 것을 조건으로 한다. 해당 통신 수단(팩시밀리, 이메일 등)에 기재된 발신 시간을 가지고 접수 날짜의 증거로 한다.

제78조 허위 또는 부정기입의 참가신청

허위 또는 부정기입을 한 참가신청은 무효이고 그 경우 신청자는 본 규칙 위반으로 되어 참가료를 몰수당한다.

제79조 참가 신청 거부

조직위원회는 참가신청을 거부할 수 있고 참가 신청 후 8일 이내에, 늦어도 경기 개최 5일 이전까지 거부의 이유를 밝힌 뒤 그 취지를 신청자에게 통보하여야 한다. 그 거부의 결정은 최종적인 것으로 이의 신청은 받아들여지지 않는다. 본 규칙으로 인하여 참가신청이 거부되었을 경우 참가료는 반환된다.

제80조 참가 신청 조건부 승인

특별규칙은 다른 참가자들 중에 결원이 발생하고 스타터 수의 제한이 있을 경우에 참가신청은 분명하고 명확한 조건으로 받아들여야 한다. 조건부 참가신청은 참가신청이 끝난 후 늦어도 그 다음날에 편지나 전보로 이해관계에 있는 단체에 통보하여야 한다. 그러나 조건적으로 등록한 참가자는 본 규칙 124조에 영향을 받지 않는다.

제81조 참가자의 선정

특별 규칙서에 미리 참가자의 선정 방법이 정해진 경우를 제외하고 특별 규칙서에 정해진 경기참가자의 최대 인원수를 초과하는 신청이 있었을 경우 신청접수순 혹은 추첨 또는 KARA가 정하는 그 밖의 방법에 의해 선정한다.

제82조 참가 신청서의 승인 통지

특별규칙에 특별히 규정되어 있지 않은 한 조직위원회는 참가신청서를 받은 후 빠른 시일 내에 승인, 통보를 하여야 한다.

제83조 참가 승인의 공표

경기주최자는 공식 참가 승인이 결정되지 않은 경기참가자, 드라이버의 성명을 공식 프로그램에 넣어 공표 할 수 없다. 조건부 참가 신청을 인정받은 경기참가자 및 드라이버는 그 취지를 공시하여야 한다. 참가 승인 공표는 참가 신청 마감일 후에 빠른 시일 내에 하여야 한다.

제84조 조건부 참가 승인

참가자가 본 규칙 제80조에 정해진 조건에 따라 선정이 있을 경우 경기 주최자의 동의를 얻어 조건부 참가 승

인이 인정된다.

제85조 대기자의 지명

경기참가자가 제84조에 정해진 조건에 의해 제외되었을 경우 조직위원 회의 사전승인을 얻는 조건으로 대기자로 인정을 받는다.

제86조 동일 차량의 중복 참가

한대의 차량으로 하나의 경기에 한번만 참가신청이 허용되나 KARA가 본 규칙의 특례로 규정하고 있는 경우 중복출전이 가능하다. 단, 동일 드라이버로 운전하면 안 된다.

제87조 자동차의 교환

참가신청서의 기재사항과 상이한 출전차량이 있는 경우 공식 프로그램이 발표된 후에도 경기심사위원회는 특별규칙에 규정되어 있는 사항과 일치하면 동일 부분, 동일 클래스의 다른 자동차로 교환을 허용 할 수 있다.

제88조 공식 통지

특별규칙의 발표 후에 일어난 문제를 처리하기 위하여 경기주최자와 경기참가자, 드라이버에 대해 공식 통지로 지시할 수 있다(이는 특별규칙이나 본 규칙에 위배되는 사항이어야 한다).

제89조 보험

경기주최자는 자동차 경기 공인 규정 제25조에 근거하여 보험에 가입하여야 하며 KARA에 보험 증서를 제출하여야 한다.

제90조 경기참가자 및 드라이버의 공식 명부

조직위원회는 늦어도 경기 개시 48시간 전까지 경기참가자, 드라이버의 공식 명부를 KARA에 제출하여야 하며 각 참가자에게 공표하여야 한다.

제91조 성적 발표

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

제92조 상금 등의 수여

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

제5장 경기 코스 및 서킷

제93조 국제 코스

경기 코스가 여러 개의 나라 영토를 사용할 경우 그 경기의 경기주최자는 자국의 ASN을 중심으로 통과하는 각각의 나라의 ASN에서 사전승인을 얻어야 한다. 통과되는 나라의 ASN은 각각의 관할령에 있는 코스의 전체에 대해서 스포츠 총괄권을 보유하지만, 성적의 최종적 공인은 경기 주최자가 소속하는 ASN에 의해 주어지는 것으로 한다.

제94조 코스의 승인

경기 코스는 KARA의 승인을 필요로 한다. 경기 코스의 승인 신청은 주행로와 거리를 정확히 표기한 코스 세부도를 첨부하여 KARA에 제출하여야 한다.

제95조 거리의 측정

기록도전 이외의 경기 사용 코스는 그 거리가 5km 이내의 경우 공인측량사가 도로중앙선을 계측하여야 한다. 5km 이상은 공식 도로표식이나 25만분의 1 이하의 공식 지도를 기준으로 정한다.

제96조 서킷 또는 코스에 대한 국제 라이선스

상설, 임시 서킷 또는 코스의 국제 라이선스를 취득하기 위해서는 KARA를 통하여 FIA에 신청하여야 한다. FIA는 기록도전을 위해 자동차 경기 또는 경기장을 허가할 수 있다.

FIA는 KARA와 협의하여 부적당한 경우 라이선스의 발급을 거부하거나 취소할 수 있다. FIA는 거부나 취소시 그 이유를 알려준다.

제97조 서킷 또는 코스에 대한 국내 라이선스

KARA는 자동차경기에 사용되는 상설, 임시 서킷 또는 코스에 관하여 본 규칙 제94조의 조건에 근거하여 서킷 또는 코스 국내 라이선스를 발급할 수 있다. KARA가 부적당하다고 판정할 경우 이유를 밝히지 않고 라이선스의 발급을 거부하거나 취소할 수 있다. 국내 서킷 또는 코스로 허가된 경기장은 국제 경기, 세계 또는 국제 기록 도전의 트랙으로 사용 할 수 없다.

제98조 서킷 또는 코스 라이선스의 기재문

FIA에서 발급되는 서킷 또는 코스 라이선스에는 주행의 거리, 허가되는 경기 차량의 카테고리, 서킷 또는 코스가 국제 또는 세계기록 도전에 사용되는 것인가 아닌가를 명기한다. KARA에서 발급되는 서킷 또는 코스 라이선스에는 주행거리와 국내기록 도전에 사용되는 것인가를 기재한다(‘모터레이스 서킷 공인 규정’참조). 또한 서킷 또는 코스에 관한 특별 규정도 기재되며 경기참가자는 그 규칙을 준수하여야 한다.

제99조 상설, 임시 서킷 또는 코스의 조건

상설, 임시 서킷 또는 코스의 총족조건은 FIA나 KARA가 정하는 규정에 따르며 그 상황에 따라 판단하여 결정한다.

제100조 서킷 또는 코스 라이선스의 공시

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

제101조 서킷 또는 코스 인증료

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

제6장 스타트 및 히트

제102조 스타트

1. 스타트란 단독의 경기참가자나 동시에 출발하는 다수의 경기참가자에 대하여 출발의 신호가 주어진 순간을 말한다. 시간 측정을 할 때에는 스타트와 함께 시작한다. 스타트에는 2가지 종류가 있다.

(1) 롤링 스타트

(2) 스탠딩 스타트

2. 경기참가자는 스타트 신호가 주어진 순간에 출발하는 것으로 본다. 어느 경우도 스타트의 신호가 반복되어서는 안 된다.

3. 기록도전 이외의 경기는 그 스타트의 종류를 반드시 특별규칙에 규정하여야 한다.

제103조 스타트 라인

1. 기록도전과 롤링 스타트에 의한 경기의 스타트 라인은 차량이 통과함에 의하여 시간 측정이 개시되는 기준선을 말한다.
2. 스탠딩 스타트에 의한 경기의 스타트 라인은 차량(상황에 따라 필요 시 각 드라이버)이 출발 전에 반드시 정지하고 있도록 지시 받은 정위치를 두고 이를 기준선이라 한다.
특별규칙에는 스타트 전의 모든 차량의 위치와 그 위치를 결정하기 위하여 사용되는 방법을 규정하여야 한다.

제104조 롤링 스타트

롤링 스타트란 시간 측정이 개시된 순간에 차량이 이미 주행상태에 있을 경우를 말한다. 특별 규칙서에 별도로 규정되어 있지 않는 한 경기참가자는 그리드의 순번을 유지한 채 오피셜 차량에 의해 스타팅 그리드로부터 유도된다. 오피셜 차량이 트랙으로부터 빠진 후에도 스타트 신호가 주어지기 전까지 모든 경기참가자는 선두 차량 후방에서 순번을 유지한다. 스타트 신호가 주어진 시점에 레이스는 스타트한 것으로 간주한다.

제105조 스탠딩 스타트

스탠딩 스타트란 스타트 신호가 주어진 순간에 차량이 정지의 상태에 있는 경우를 말한다.

1. 스탠딩 스타트에 의한 기록 도전은 정지하고 있는 차량이 스타트 라인을 통과하는 순간에 계측장치를 작동 시키게 되는 차량의 부분이 그 스타트 라인보다 후방 10cm를 넘지 않게 배치하여야 한다. 그 차량의 엔진은 스타트에 앞서 시동을 켜다.
2. 스탠딩 스타트에 의한 그 외의 경기는 스타트에 앞서 엔진을 시동시켜 둘 것인가 또는 정지하여 둘 것인가에 관하여 특별규칙으로 규정하여야 한다.
3. 단독 스타트 또는 병렬 스타트하는 차량
 - (1) 기록 자동계측장치에 의하여 시간 측정이 행하여질 경우 그 차량(들)은 스탠딩 스타트의 도전에서는 위에서 서술한 것과 같이 차량의 위치를 정한다.
 - (2) 자동계측장치에 의해 시간 측정이 행하여지지 않거나 시계에 의한 시간 측정이 행하여지는 경우 그 차량(들)은 프런트 휠의 접지부분이 스타트 라인 위에 있는 위치로 차량의 위치를 정한다.
4. 그리드 대열로부터 스타트하는 차량 스타트 라인에 대하여 차량에 할당할 수 있는 위치가 특별 규칙서에 규정되어 있어도 시간 계측은 출발의 신호가 제시된 순간에 개시된다. 클로즈드 서킷에서의 경기는 특별 규칙서에 다른 규정이 없는 한 1랩이 종료되는 시점에 각각의 차량이 시간 계측선을 통과할 때에 시간 측정이 행하여진다.
5. 스타팅 그리드의 최종발표가 있는 후에는 스타트 불능 차량의 그리드는 비워둔 채로 두고 경기참가자에게 공표된 그리드의 위치는 변경할 수 없다.

제106조 스타터와 스타트 신호원의 명령

어느 국제 대회에서건 경기위원장이나 레이스디렉터가 다른 오피셜을 임명하지 않았다면 둘중에 한명이 해야한다.

드라이버와 출전차량은 스타트 깃발이 올려지는 순간부터 내려지는 순간까지 출발신호원의 명령하에 놓여진다. 스타트 깃발이 올려지고 내려짐은 다른 적당한 신호를 동반하여도 되고 신호등으로 바뀌도 문제 없다. 그 차량과 함께 스타트 신호원의 명령하에 들어가는데 늦은 경기운 전자는 어느 경우든 스타트하지 않은 것으로 본다.

제107조 반칙 스타트에 대한 벌칙

스타트 신호원의 명령하에 있는 드라이버가 적정한 스타트 신호 이전에 자기에게 주어진 위치에서 전진한 경우 반칙 스타트가 된다. 동시 스타트의 경우 반칙 스타트를 한 드라이버는 어느 경우든 그 사람이 그 경기코스를 완주하는데 걸린 시간에 대하여 벌칙으로 1분이 가산된다. 그 벌칙은 곧바로 그 반칙자의 피트에 통보 되어져야 한다. 자동계측장치에 의하지 않는 단독 스타트의 경우는 반칙 스타트를 한 드라이버에게 소정의 경기코스를 완주하는데 걸린 시간에 대하여 벌칙으로 1초가 가산된다. 특별규칙에 규정되어 있는 경우 경기심사위원회는 본 규칙에 정하여져 있는 범위 내에서 앞서 밝힌 벌칙을 가중하거나 다른 벌칙을 추가할 수 있지만 그 한도

는 동일한 규칙서에 미리 정해져 있는 범위 내로 한정한다.

제108조 스타트 심판원

경기 조직위원회는 스타트를 감시하기 위하여 한 사람 또는 몇 명의 심판원을 지명할 수 있다. 스타트 심판원은 반칙 스타트를 확인했을 경우 즉시 경기 위원장에게 보고한다.

제109조 히트(분할경기)

하나의 경기에서 복수의 히트제가 가능하나 그 구성은 조직위원회가 결정하며 사전에 특별규칙, 공식 프로그램에 발표하여야 한다. 히트제 스타트의 구성은 필요한 경우에 심사위원회만이 변경할 수 있다.

제110조 데드 히트(Dead Heats)

데드 히트의 경우 동일한 순위의 드라이버는 그 구분에 있어 그 순위의 주어지는 상과 다음 순위의 상을 분할하거나 혹은 경기관계자 모두가 동의하는 경우에 경기심사위원회는 문제의 드라이버만으로 다시 경기를 하는 것을 허락하며, 또한 그 새로운 경기의 조건을 정할 수가 있으나 어느 경우에도 당초의 경기를 다시 할 수 없다.

제7장 기록-총칙

제111조 판정 관할권

KARA는 국내에서 수립된 기록의 공인신청에 대하여 판정 한다. 국제 기록이나 세계 기록의 공인신청은 KARA에 의하여 FIA에 제출되고 그 판정은 FIA가 행한다.

제112조 기록 수립의 자격을 갖는 차량

각각의 국제 기록은 본 규칙 제14조의 정의에 적합한 차량에 의해서만 수립이 가능하다.

제113조 공인 기록

공인 기록이란 지역 기록(본 규칙 제34조 참조), 국내 기록(본 규칙 제35조 참조), 세계 기록(본 규칙 제36조 참조), 절대 세계 기록(본 규칙 제37-1조 참조) 및 지면 위에서 차량에 의한 세계 최고 속도 기록 만을 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. (본 규칙 제37-1조 참조)

제114조 클래스 별로 제한된 기록

해당 클래스에서 기록을 수립하거나 갱신한 차량은 동일 클래스에 해당하는 세계 기록을 수립하는 것은 허용되거나 상위의 클래스와는 기록 갱신이 허용되지 않는다.

제115조 공인 기록 및 거리

국내 기록, 클래스 별 국제 기록, 세계 기록은 국제스포츠법전 부칙 D에 실린 기록과 거리에 의하지 않으면 공인되지 않는다.

KARA는 모든 종류의 지역 기록을 공인할 수 있다.

거리에서 기록에 관한 본 규칙의 규정에 따라 주행하지 않고 시계의 시간측정을 무시한 레이스를 킬로미터 스피드 트라이얼이나 마일 스피드 트라이얼 혹은 이와 유사한 종류의 명칭으로 개최하는 것은 허락되지 않는다.

제116조 레이스 중에 수립된 기록

레이스 중에 수립된 기록은 어떠한 것도 국내 기록이나 국제 기록, 세계 기록 등으로 공인되지 않는다.

제117조 기록 도전

기록 도전을 행할 수 있는 조건은 FIA 국제스포츠법전 부칙 D에 준한다.

제118조 국제 기록과 세계 기록의 공인조건

국제 기록과 세계 기록은 그 기록도전이 FIA의 가맹국내에서 행해진 것이거나 예외로 비가맹국의 경우 국제스포츠법전 제54조에 의거하여 특별 허가를 얻었을 경우만 공인된다. 그 성적은 종래의 기록과 비교해서 1시간 당 마일 또는 킬로미터로 나타내는 평균속도를 1%이상 상회하는 것이어야 한다. 어떠한 경우도 국제 기록과 세계 기록은 기록도전이 FIA에 의해 공인된 코스에서 행하여진 것이어야 한다.

제119조 기록의 등록

KARA는 국내에서 수립되거나 갱신된 기록의 등록을 보유하고 또한 요구에 따라 국내, 지역 기록의 증명서를 발행할 수 있다. 이것에 대한 수수료는 별도로 정한 바에 따라 KARA에 지불하여야 한다. FIA는 클래스별의 국제 기록과 세계 기록의 등록을 보유하고 요구에 따라 증명서를 발행할 수 있다. 기록증명서 수수료의 금액은 매년 KARA와 FIA에서 정하는 것으로 한다.

제120조 기록의 발표

기록이 공인되기 전까지 용이하게 읽을 수 있는 서체로서 '공인신청 중' 이라고 명기하지 않는 한 관계자는 어떠한 상업적 광고로 이 기록을 사용할 수 없다. 이 규정에 위반된 경우는 KARA에 의하여 벌칙이 주어지며 그 기록의 공인은 자동적으로 거부된다.

제8장 경기참가자 및 드라이버

제121조 경기참가자 및 드라이버의 등록

경기에 참가하는 자 또는 드라이버(본 규칙 제44조, 제45조 참조)는 KARA가 발급하는 정식 라이선스를 소지하여야 한다.

드라이버가 차량의 참가 등록을 할 경우에는 그 드라이버는 동시에 경기 참가자가 되므로 각각 해당하는 2종류의 라이선스를 소지하여야 한다.

제122조 라이선스의 발급

등록 증명서는 FIA가 승인한 양식에 따라서 기재되어 ASN의 명칭을 첨부한 '경기참가자 라이선스' 또는 '드라이버 라이선스'라고 칭하고 해당ASN의 재량에 의해 발급할 수 있다(국제스포츠법전 제110조 참조).

FIA의 국제 라이선스는 다음 2종류다.

1. 경기참가자 라이선스
2. 드라이버 라이선스

KARA는 제123조에 의해 상기의 라이선스를 발급하는 권한을 가진다. 또한, KARA는 스스로 정한 양식에 의한 국내 라이선스를 발급할 수 있다. KARA는 FIA 라이선스에 자국 내 또는 경기의 특정 카테고리 내에서만 유효하다는 기재를 추가하여 국내 라이선스로 사용 할 수 있다.

제123조 라이선스의 발급권

KARA는 다음 사항에 대하여 라이선스를 발급하는 권리를 가진다.

1. 자국민
2. FIA 가맹국인 다른 나라의 국민(단, 다음 조건을 의무로 부과한다)
 - (1) 모국의 ASN이 해당 라이선스의 발급에 동의하고 특별한 경우 1년에 1회만 발급 할 것
 - (2) 모국 ASN(각자의 패스포드의 발급 국가)에 대해서 현지 거주하고 있다는 증명(영주권)을 할 것(요청한 날짜를 기준으로 18세 미만의 사람은 자국에서의 풀타임 교육을 받는 것을 증명해야만 한다.)

(3) 각자의 모국의 ASN이 당초 발행한 라이선스를 회수할 것

각자의 소속하는 ASN의 허가를 얻고 KARA에 라이선스를 신청하려고 하는 자는 원래의 ASN이 발급한 그 해에 대해서 유효한 라이선스를 소지하고 있어서는 안 된다.

라이선스의 인가는 신청 시 신청인이 한국의 도로교통법에 의한 보통 자동차 이상의 운전면허증이나 외국의 그것에 해당하는 자동차 운전면허증의 소지자이어야 한다.

라이선스는 KARA가 정하는 심사기준에 의하여 발급한다.

제124조 임시 경기참가 허가 조건

모국의 ASN이외의 ASN의 라이선스를 소유한 자가 모국의 ASN의 관할 영역 내에서 개최되는 국내 경기에 참가하고자 할 경우 모국의 ASN에 의해 정해진 허가 조건을 따름을 전제로 그 라이선스를 가지고 참가할 수 있다.

제125조 경기참가자 또는 드라이버의 국적

국제스포츠법전 및 본 규칙의 적용에 관한 한 어떤 ASN으로부터 라이선스를 취득한 경기참가자 또는 드라이버는 그 라이선스의 유효기간 동안 그 ASN의 국적을 자신의 국적으로 한다. 모든 FIA 세계 챔피언십에 출전하는 모든 드라이버는 그 라이선스의 국적에 관계없이 모든 공식서류, 대회 공식 통지 및 시상식에 있어서 각자의 패스पोर्ट의 국적을 자기의 국적으로 한다.

제126조 라이선스의 발급거부

ASN과 FIA는 국내의 라이선스 신청기준을 충족시키지 못하는 신청자에게 라이선스 발급을 거부할 수 있다. 단, 거부의 이유는 명시해야한다.

제127조 라이선스의 유효기한

라이선스의 유효기간은 당해 년도 12월 31일까지로 한다.

제128조 라이선스의 수수료

KARA가 발급하는 라이선스의 수수료는 KARA의 '선수, 심판원 등록규정' 및 '팀 등록규정'에 의한다.

제129조 라이선스의 효력

1. 라이선스는 KARA 라이선스 명부에 기재됨으로써 효력을 발생한다.
2. KARA에 의하여 발행된 국제 라이선스나 국내 라이선스는 FIA의 모든 가맹국에서 유효하고 소지자는 KARA 공인 경기와 국제 경기(본 규칙 제18조 참조)에 참가 또는 운전할 수 있다. 단, 그 경우 본 규칙 제71조 및 제79조의 규정을 따르는 것을 조건으로 한다.
3. 라이선스의 소지자라도 운전장애가 있는 경우는 어떠한 경기에도 참가할 수 없다. 단, 그 사실을 KARA에 신고하여 KARA가 라이선스를 발급했을 때에는 그 라이선스에 지정된 제한 범위 내에서 경기에 참가할 수 있다.
4. 라이선스의 소지자가 그 유효기간 중에 도로교통법에 의한 운전 자격을 상실했을 때에는 라이선스는 무효가 되고 곧바로 KARA에 반환하여야 한다.

제130조 라이선스의 제시의무

경기참가자 및 드라이버는 경기에서 정식으로 권한을 부여 받은 경기 오피셜의 요구가 있을 경우 본인을 확인할 수 있는 라이선스를 제시하여야 한다.

제131조 라이선스의 취소

금지된 경기에 참가 등록, 운전, 공식의 임무수행, 또는 어떠한 방법이든 금지된 경기에 참가한 자는 KARA에

의해 자격이 정지된다. 단, 금지된 경기가 KARA 이외의 ASN에 속하는 영역에서 행하여졌거나 행하여지게 될 경우에는 쌍방의 ASN이 자격정지의 기간에 대해서 합의를 하여야 한다. 합의를 얻을 수 없을 경우에는 FIA에 판정을 의뢰할 수 있으며 FIA에 의해 라이선스 취소 여부가 결정된다.

제132조 국제의료카드

국제 경기에 출장하려고 하는 모든 드라이버는 KARA에 의해 국제의료카드를 발급받아야 하며 주최측의 요구에 따라 국제스포츠법전 부칙 L 제2장 의 요건에 따라 각자에게 발행된 ‘국제의료카드’를 제시하여야 한다.

제133조 드라이버의 변경

기록 도전 이외의 경기에서 드라이버의 변경은 특별규칙에 규정되어 있는 경우에만 허락된다. 프로그램의 발표 후에는 경기심사위원회의 승인이 있을 경우에만 가능하다.

제134조 식별 번호

경기 중 각각의 차량은 특별 규칙의 규정에 적합한 1개 혹은 복수의 엔트리 번호를 쉽게 식별 할 수 있는 위치에 부착하여야 한다.

제135조 경기참가자, 드라이버, 그 외 관계자의 책임

경기참가자는 그들의 직원, 드라이버, 컨설턴트, 서비스 제공자, 패신저 및 미케닉의 모든 행동에 대해 책임져야 하며 법전, 본 규칙, 경기 특별규칙, 공식통지를 준수할 책임이 있다.

제136조 한 경기에서 다른 경기로 참가 변경 금지

국제 경기나 국내 경기에 참가를 등록한 경기참가자나 그러한 경기에서 참가할 것을 동의한 드라이버가 그 경기에 참가하지 않고 같은 날 다른 장소에서 개최된 다른 경기에 참가한 경우에는 해당 경기의 개최 일로부터 KARA가 정하는 기간 동안 자격정지(일시 취소)가 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 그 재정을 갖고 최종 결정한다.

제137조 국제 경기의 참가

국제 경기는 FIA의 이어북 또는 FIA 블루틴의 국제스포츠캘린더에 기재 되는 경기만이 정식으로 공인된 것이다. 정식으로 공인되지 않은 경기에 참가하는 경기참가자는 모두 국제스포츠법전 및 본 규칙에서 규정하는 제재의 대상이 된다.

제9장 자동차

제138조 자동차의 분류

기록 도전의 경우를 제외하고 모든 경기에 대하여 참가하는 자동차의 분류는 카테고리에 의한 분류(레이싱 카, 스포츠 카, 그랜드 투어링, 투어링 카등)와 엔진 기통에 의한 분류(국제스포츠법전 부칙 D 15장, 부칙 J 251 장 참조)가 있다. 기록 도전의 경우에는 전기 점화에 의한 차, 압축 점화에 의한 차, 터빈 추진 차(국제스포츠법전 부칙 D 13장 ‘기록 도전을 위해 만들어진 차량의 엔진 실린더 용적에 따른 분류’ 참조)등으로 분류된다.

제139조 위험한 차량

경기심사위원회는 자동차의 구조나 상태가 위험이 있다고 판단한 경우에는 그 자동차를 경기에서 제외시킬 수 있다.

제140조 방화

경기에 참가하는 모든 차량은 화재발생시 화염이 직접 분출하는 것을 방지하기 위하여 엔진과 드라이버 사이에 유효한 방화벽을 설치하여야 한다.

제141조 자동차의 자격정지 또는 자격취소

1. 특정한 자동차의 자격정지 또는 자격취소:

KARA 또는 FIA는 경기참가자, 드라이버, 자동차의 제조자 또는 그 정식대리자가 국제스포츠법전 또는 본 규칙에 위반했을 경우에는 특정한 자동차를 한 경기 또는 복수의 경기에 대해서 출장정지, 자격정지 또는 자격취소를 할 수 있다. KARA는 경기참가자, 드라이버, 자동차의 제조자 또는 그 정식대리자가 국제스포츠법전 또는 본 규칙에 위반했을 경우 특정한 자동차를 자격정지 또는 자격취소 할 수 있다. 자격정지가 국제적으로 적용될 경우 또는 자격취소의 경우에는 KARA는 그 취지를 FIA에 통지하는 것이 필요하고 FIA는 그 취지를 다른 모든 ASN에 통보한다. 그 통보를 받은 모든 ASN은 해당벌칙이 부과되어 있는 기간 동안 총괄하는 모든 경기에 대하여 그 특정한 자동차가 참가하는 것을 거부하여야 한다. ASN이 다른 ASN에 소속하는 자동차에 대하여 벌칙을 부과했을 경우 벌칙적용의 결정에 대하여 FIA에 공소가 제출되었을 시 FIA의 최종 판결로 재경한다.

2. 자동차 제조사의 자격정지 또는 자격취소:

자동차의 제조사 또는 그 정식 대리자가 국제스포츠법전 혹은 본 규칙에 위반했을 경우 KARA는 그 제조사의 자동차를 자격정지 할 수 있다. KARA가 이 벌칙을 국제적으로 적용하고자 할 경우 또는 그 제조사를 자격취소를 하고자 할 경우에 KARA는 FIA회장에 대하여 신청하는 것을 필요로 하고 FIA회장은 그 자격정지의 적용 확장 또는 자격취소의 신청에 대해 판결을 내리는 위원회를 소집한다. 이 중재위원회는 FIA로부터의 2명의 위원 및 2명의 위원들의 합의에 의해 지명되는 다른 1명의 위원에 의해 구성된다. 상기 2명의 위원이 다른 1명의 지명에 대해서 합의할 수 없을 경우에는 1명은 FIA회장에 의해 지명된다. 이 위원회는 결정한 판결을 즉시 FIA에 대하여 보고한다. 위원회가 벌칙의 국제적 확대 적용을 승인하지 않을 경우 KARA는 그 판결에 대하여 국제공소재판소(International Court of Appeal)에 공소를 제출할 수 있다.

위원회가 벌칙의 국제적 확대 적용에 합의했을 경우에는 그 판결은 즉시 FIA에 의해 모든 ASN에 통보된다. 통보를 받은 모든 ASN은 벌칙의 기간 동안 총괄하는 모든 경기에 대하여 그 벌칙이 부과된 상표의 차량이 참가하는 것을 금지하여야 한다. 벌칙이 부과된 제조사는 본 규칙 제13장 공소에 의거하여 KARA를 통해 해당 FIA 위원회의 판결에 대한 공소를 제출할 수 있다. KARA가 해당벌칙의 국제적 확대 적용의 신청을 행한 것일 경우에도 KARA는 그 벌칙이 부과된 제조사에 의해 제출된 공소를 FIA에 전하는 것을 거부할 수는 없다.

제142조 차량에 붙이는 광고

차량에 붙이는 광고는 자유로 한다. KARA는 국내에서 개최되는 경기에 적용하는 특별조건을 규정하여야 한다. 경기의 특별규칙에는 상기의 특별 조건을 명기하는 동시에 경기 개최국에서 시행되어 있는 법률상 혹은 행정상의 규정을 명기하여야 한다.

제143조 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 규칙 제11장의 벌칙을 부과할 수 있다.

FIA 챔피언십, FIA 컵, FIA 트로피 또는 FIA 챌린지의 승자에 대한 광고는 만일 "FIA에 의한 공식 결과 발표"라는 문구가 포함되어 있지 않다면 각 대회들의 마지막 경기들이 끝나기 전에는 만들 수 없다.

이 규칙은 또한 FIA 챔피언십, FIA 컵, FIA 트로피 또는 FIA 챌린지 대회의 승리에 해당된다.

FIA 챔피언십, FIA 컵, FIA 트로피 또는 FIA 챌린지의 특정 광고를 할 때 반드시 FIA 로고가 들어가야한다.

규칙 위반 시 경기참가자, 자동차제조업자, 드라이버, ASN 또는 광고를 담당하는 회사에 대해 FIA가 부과하는 벌칙을 수반한다.

만일 이 제품사들이 해당ASN의 국가에 수립되어 있거나 FIA에 의해 다른 나라에 속해있다면 다른 제품사가 제

공하는 부품에 대하여 차량에 주어지는 이름에 대한 논쟁과 항의는 ASN이 임명한 심사위원에게 제출될 것이다. 후자의 경우에는 심사위원은 관계된 각 나라의 대표자와 관계된 나라에 속해있지 않은 멤버들을 포함한다.

제10장 오피셜 (OFFICIALS)

제144조 오피셜의 구성

다음의 자는 오피셜로서 임명되며 보조원을 둘 수 있다.

1. 경기심사위원(the stewards of the meeting)
2. 경기위원장(the clerk of course)
3. 레이스 디렉터(the race director)
4. 경기사무국장(the secretary of the meeting)
5. 기록위원(timekeepers)
6. 기술·검차 위원(scrutineers)
7. 피트(패독) 위원(pit(paddock) observers)
8. 트랙(코스) 위원(track or road marshals)
9. 깃발신호 위원(flag marshals)
10. 피니시 라인 심판원(finish line judges)
11. 사실 심판원(judges of fact)
12. 핸디캡 위원(handicappers)
13. 스타트 신호원(starters)

제145조 감독권 (Right of Supervision)

KARA는 국제스포츠법전 및 본 규칙에 의해 총괄되는 국내의 모든 경기에 있어서 모터스포츠를 감독하는 권한을 갖는다. KARA는 경기 조직위원회에 대하여 국내 모터스포츠를 감독하고 국내 모터스포츠 참여자들의 권익을 보호하는 권한을 갖는 1인 이상의 임원을 임명할 수 있다.

제146조 오피셜의 조직구성

1. 최소 필요 임원

경기는 적어도 경기심사위원 3명과 경기위원장 1명을 두고 전부나 일부에서 시간 측정에 의한 결정이 행해지는 경우 1명 이상의 기록위원을 두어야 한다. 경기심사위원은 대회 특별 규칙서에 그 이름이 명시되는 심사위원장의 권한 하에 모든 직무를 수행한다. 심사위원장은 대회를 계획하고 예정대로 개최하는 것에 대한 책임을 지는 동시에 투표에 있어서 동수가 되었을 경우 최종 결정권을 가진다. 경기위원장은 경기를 원활하게 운영하기 위해 대회 전기간을 통해서 경기심사위원장과 밀접한 연락을 유지하여야 한다.

2. 레이스 디렉터

각각의 챔피언십, 컵, 트로피, 챌린지에서 경기 기간 동안 레이스 디렉터를 임명할 수 있다. 레이스 디렉터를 임명할 경우에는 해당 레이스 디렉터의 의무와 권한을 관련 경기 규칙서에 명시하여야 한다. 경기위원장은 레이스 디렉터와 상시 협의하여 일을 처리해야 하며, 다음 문제들에 대해서 최우선 권한을 가진다. 경기위원장은 레이스디렉터의 명시적인 동의가 있을 때에만 이 문제들에 대한 명령을 내릴 수 있다.

- (1) 타임테이블에 충실하게 연습(예선)과 레이스를 통제하며 필요하다고 생각하면 법전 또는 경기 규정에 따라서 심사위원들에게 타임 테이블을 변경하도록 제안한다.
- (2) 법전과 경기 규정에 따라서 차량을 정지 시킨다.
- (3) 연습(예선)이나 레이스를 계속하는 것이 안전하지 않다고 생각했을 경우 경기 규정에 따라서 연습(예선)이나 레이스를 중단 시키고 정확한 재스타트 절차가 진행될 수 있도록 책임진다.

(4) 스타트 진행

(5) 세이프티 카 사용

레이스 디렉터는 차량이 트랙에서 주행하도록 허용된 때에는 언제든지 경기위원장 및 심사위원장과 무선교신이 되어야 한다. 추가적으로 경기위원장은 이 시간 동안에는 레이스 관제실 안에 있어야 하며 모든 마샬들의 포스트와 무선 교신이 되어야 한다

제147조 오피셜의 임명

KARA는 KARA가 주최하는 경기나 공인을 부여한 경기에 대하여 적어도 1명 이상의 경기심사위원을 임명한다. 그 외의 임원은 KARA의 승인을 얻어 경기조직위원회가 임명한다.

제148조 필요한 자격

오피셜은(타임키퍼, 기술심사위원, 심사위원, 부기술 심사위원, 핸디캡퍼) KARA가 인정한 자이고 이러한 일들을 처리할 자격을 갖춘 사람들 중에서 선출한다. 이들 오피셜은 경기의 성적에서 직·간접적으로 이익을 받는 상업, 산업과 연계를 갖는 자여서는 안된다.

제149조 겸직

하나의 경기에서 조직위원회의 결정이 있으면 심사위원을 제외한 동일 한 자가 본 규칙 제144조에 명시된 임무의 여러 종류에 대하여 겸임 할 수 있다.

제150조 금지된 임무

어떠한 임원도 하나의 경기에서 지명 받은 것 이외의 임무를 수행할 수 없다. 또 어떠한 오피셜도 자기가 공적 임무를 수행하고 있는 경기에 팀이나 팀 관계자, 선수로 참가하는 것은 금지한다.

제151조 임원의 보수

챔피언십에 관해 FIA가 결정한 경우를 제외하고는, 경기심사위원들은 명예직으로 활동한다. 다른 임원은 KARA가 별도로 정한 규정에 따라 보수를 받을 수 있다.

제152조 경기심사위원회의 책임

경기심사위원회는 KARA에 대하여 규정의 적용에 대한 책임을 지는 것으로 경기의 조직이나 경기집행에 대해 어떠한 책임도 갖지 않는다. KARA가 직접 주최하는 경기의 경우는 심사위원이 경기주최자의 임무를 겸임하여도 된다. 경기심사위원회는 대회 종료 후 될 수 있는 한 신속하게 최종보고서에 서명하여 이것을 KARA에 제출한다. 이 보고서에는 각각의 경기의 성적 결과 및 제출된 모든 항의 또는 신고한 출장정지(실격)의 상세한 보고가 포함되고 자격정지 또는 자격취소가 부과될 수 있을 경우에는 그 결정에 관한 의견을 첨부하여야 한다. 2개 이상의 경기가 개최되는 대회의 경우에는 경기마다 다른 심사위원을 둘 수 있다. 심사위원회의 위원장과 심사위원은 필요 시 KARA가 임명할 수 있다.

제153조 경기심사위원회의 권한

경기심사위원회는 국제스포츠법전, 본 규칙, 특별규칙, 공식 프로그램 시행에 최고의 권한을 갖는다. 경기심사위원회는 본 규칙이 정한 공소권의 유보(본 규칙 제13장 참조)를 조건으로 하여 경기에서 발생하는 모든 이의 사항을 제정한다.

1. 규칙위반의 경우 적용하는 벌칙을 결정할 수 있다.
2. 예외적인 상황에서 특별규칙에 변경을 지시할 수 있다.
3. 히트제 분할경기의 경우 그 구성이나 경기횟수를 변경할 수 있다.
4. 동시도착의 경우 재스타트를 허가 할 수 있다.

5. 드라이버의 변경을 허가할 수 있다.
6. 심판원이 제출한 판정의 정정을 허가하거나 거부할 수 있다.
7. 벌칙이나 벌금을 부과할 수 있다.
8. 출장정지(실격) 처분을 선언할 수 있다.
9. 필요한 경우 순위에 대해 수정을 지시할 수 있다.
10. 위험이 생길 가능성이 있다고 생각되거나 그 사실이 경기위원장에게서 보고된 경우 드라이버나 경기참가 차량의 출장을 금지시킬 수 있다(본 규칙 제156조 참조).
11. 경기참가자나 드라이버가 경기참가의 자격이 없는 것으로 인정되거나 그 해당 내용이 경기위원장 또는 대회 조직위원회로부터 보고 되어 부정행위가 있다고 판단되는 경우 특정경기의 참가나 대회의 참가, 경기기간중의 참가를 금지시킬 수 있다.
12. 책임 있는 오피셜의 명령에 따르지 않는 경기참가자나 드라이버를 코스 및 그 부속시설에서 배제시킬 수 있다.
13. 천재지변 등 불가항력의 경우나 국가보안 안보상 긴급한 사정이 있는 경우 경기를 연기할 수 있다.
14. 경기참가자와 대중의 안전을 최대한 확보하기 위하여 경기위원장이나 경기주최자의 요구가 있을 경우 스타트 라인, 피니시 라인의 위치, 그 외의 모든 문제를 공식 프로그램에 변경을 지시할 수 있다.
15. 1명 또는 복수의 경기 심사위원의 부재인 경우, 1명의 심사위원이나 혹은 3명의 심사 위원이 절대로 필요할 경우, 복수의 대리 심사 위원을 지명 할 수 있다.
16. 레이스 중지의 결정을 할 수 있다.
17. '레이스 디렉터'가 직무를 수행하는 경기에 있어서는 제11장에 의거한 벌칙의 부과 시 레이스 디렉터로부터 상황보고를 받을 수 있다.

제154조 경기심사위원회의 보고

경기 심사위원회 위원장은 경기 종료 후 바로 경기위원장의 보고(본 규칙 제156조 11항 참조)와 제출된 항의와 그 결과, 경고문을 포함한 모든 벌칙의 상세내용과 각 경기의 성적보고서에 대한 문제점 등에 대한 견해를 KARA 에 보고하여야 한다. 동시에 본 규칙에 기준한 공소상신과 받은 공소료도 보고하여야 한다.

제155조 경기심사위원회의 보고에 기준한 KARA의 권한

경기 심사위원회의 보고 혹은 기타 방식에 의해 규칙위반이나 경기 결과의 부적절성 또는 과오, 경기 사전 조건이나 허가 사항의 불이행, 부족, 침해, 배제 또는 다른 부적합 사항이 발생된 것을 KARA가 알았을 경우 비록 이것에 대한 항의 또는 공소가 되지 않은 상태라 하더라도 KARA는 이 문제를 조사하고 관계자의 진술을 들은 후 적절한 명령을 발동할 수 있는 권한을 갖는다. KARA는 또한 본 규칙 위반이라 결론 지었을 경우 적절한 벌칙을 부과할 수 있다. 해당 사건 당사자는 KARA의 결정에 대해 중앙심사위원회에 공소할 수 있다. 단, 공소는 KARA의 결정 후 30일 안에 하여야 하며 다음에 해당할 경우에만 가능하다.

1. 당초의 결정에 대한 재결정이 다시 큰 오심이 있었다고 할 때
2. 모터스포츠의 근간에 영향을 미치는 중대한 사항이라고 할 때

제156조 경기위원장의 임무

경기위원장은 경기사무국장을 겸직할 수 있고 보조원에 의해 보좌될 수 있다. 여러 개의 경기를 포함하는 경우 각 경기마다 별도의 경기위원장을 둘 수 있다. 경기위원장은 공식 프로그램에 따라 경기의 운영 책임을 진다. 특별히 경기위원장은 다음의 임무를 수행 하여야 한다.

1. 치안의 책임을 갖고 특히 대중의 안전을 보호하기 위하여 군, 경찰 및 임명된 행정당국과 연락하여 경기장소의 질서를 확보하고 치안을 유지할 것
2. 모든 오피셜이 그 부서에 있는 것을 확인하고 또한 부재자가 있을 경우 그 일을 경기심사위원회에 보고할 것
3. 모든 오피셜이 그 임무를 수행하기 위하여 필요한 모든 정보를 받는 것을 확인할 것

4. 경기참가자들과 차량들을 통제하고 출장정지, 자격정지, 자격취소에 의하여 참가의 자격을 갖지 않는 경기 참가자, 드라이버가 경기에 참가하는 것을 방지할 것
5. 국제대회에서, FIA에 의해 신원이 밝혀진 사람으로써 규칙을 지키지 않는 사람은 지정구역에 출입을 통제한다.
6. 각각의 참가 차량과 필요하다면 각각의 경기참가자가 프로그램에 명시된 식별번호를 부착하고 있는 것을 확인할 것
7. 지명 받은 드라이버가 해당하는 차량에 탑승하는 것을 확인하고 또한 모든 참가 차량을 카테고리과 클래스에 따라 집결 배치할 것
8. 참가 차량을 지정된 순서로 스타트 라인에 집결시켜 출발시킬 것
9. 경기심사위원회에 대하여 프로그램 변경의 제안과 경기참가자의 부정행위, 규칙위반, 경기참가자의 항의에 관한 제안을 행할 것
10. 항의를 수리하고 그것을 신속하게 경기심사위원회에 전달할 것
11. 기록위원, 기술위원, 코스위원의 보고서와 순위의 결정에 필요한 모든 자료를 수집할 것
12. 담당한 경기에 관하여 본 규칙 제154조에 의한 최종보고서의 기초자료를 작성하거나 경기 사무국장에게 작성하도록 하여 그것을 경기심사위원회에 제출하여 승인을 얻을 것

제157조 경기사무국장의 임무

경기사무국장은 경기의 조직과 조직에 관계 있는 모든 공식 발표에 대해 책임을 진다. 또 사무국장은 모든 임원이 각각의 임무에 정통하고 필요한 부대적 장비를 구비하고 있음을 확인하여야 한다. 사무국장은 필요하다면 각 경기의 최종보고서를 작성할 때 경기위원장을 보좌하여야 한다.

제158조 기록위원의 임무

기록위원의 주된 임무는 기록실에서 기록위원을 통솔 지휘하고 신속하고 정확한 경기결과를 작성하여 경기장의 승인을 얻은 후에 사무국을 통하여 발표하는 것이 주된 임무이다.

1. 경기 스케줄의 첫 시작 시 경기위원장에게 보고할 것
2. 경기위원장에게 지시 받은 경우 스타트의 신호를 할 것
3. 시간 계측은 FIA나 KARA에 의하여 승인된 계측장비만을 사용하고 1000분의 1초까지의 계측 한다.
4. 각 경기참가자가 코스를 완주하여 얻은 기록을 공표 할 것
5. 자기의 책임하에 보고서를 작성하여 서명하고 다른 모든 필요한 서류와 함께 경기위원장에게 제출할 것(단, 기록 도전이나 테스트의 경우는 KARA에 제출할 것)
6. 기록위원은 경기심사위원이나 KARA의 요구가 있으면 경기심사위원이나 KARA에 대해 계측 기록 서류의 원본을 제출할 것
7. 경기심사위원과 경기위원장의 지시가 없는 한 경기심사위원과 경기위원장 이외의 사람에게 공식기록이나 성적을 통보하지 않을 것

제159조 기술·검사위원의 임무

기술·검사위원은 자동차의 기계장치에 관한 모든 검사를 담당한다. 기술·검사위원장은 경기위원장과 함께 자동차의 중량과 차체, 부속품의 치수, 차량의 규정에 대한 적법성 여부, 안전장비, 경기참가자, 드라이버의 서류(선수 라이선스, 운전면허증, 보험에 관한 서류 등)에 관한 모든 점검을 담당한다.

1. KARA나 조직위원회의 요구에 의하여 경기개시 전, 경기위원장의 요구에 의하여 경기개최 중, 종료 후 그 검사를 실시할 것
2. KARA가 지정 또는 승인한 장비를 사용할 것
3. 검사의 공식결과를 KARA, 조직위원회, 경기심사위원회, 경기위원장을 제외하고 다른 사람들에게 통보하지 말 것
4. 기술·검사위원은 그 책임하에 검사보고서를 작성, 서명하여 상기의 당사자에게 보고서를 제출할 것

제160조 피트 위원의 임무

피트 위원은 경기 진행 중에 있어서 자동차의 보급 및 수리에 관한 모든 작업을 감독하고, 규정 및 특별규칙의 해당 항목을 준수하게 하는 임무를 가진다. 피트 위원은 경기위원장의 지휘하에 경기참가자 또는 드라이버에 의해 행하여진 모든 위반 행위에 대해서 즉시 경기위원장에게 보고하여야 한다. 피트 위원은 각 경기의 종료 후 주어진 지시에 따라 경기위원장에게 구두 또는 보고서를 통하여 임무에 관한 보고를 하여야 한다

제161조 코스위원과 깃발신호원의 임무

코스위원은 경기심사위원회 혹은 조직위원회에 의하여 정해진 코스상의 포스트에 위치하여야 한다. 코스위원은 경기 개시 후 경기위원장의 지휘하에 각자의 책임 구역에서 발생하는 모든 정보를 각종 통신수단 (전화, 신호, 전령 그 외)을 이용하여 곧바로 경기위원장에게 통보하여야 한다.

깃발신호원은 특별히 신호기(FIA 국제스포츠법전 부칙 H)를 이용한 신호를 담당한다. 깃발신호원은 동시에 코스위원을 겸할 수 있다. 각 경기 종료 후 코스위원은 자기가 확인한 사건 또는 사고에 대하여 문서에 의한 보고를 경기위원장에게 제출하여야 한다. 또 경기 중 코스위원은 경기위원장의 지시가 있을 경우에 자기 감시부서의 앞을 통과하는 경기차량의 순위에 대하여 보고하여야 하며 클로드드 서킷의 경기는 매 랩마다의 순위에 대하여 가능한 신속하게 관제실에 보고하여야 한다.

제162조 심판원의 임무

1. 스타트 심판원

경기 조직위원회는 스타트를 감시하기 위하여 한 사람 또는 몇 명의 심판원을 지명할 수 있다. 스타트 심판원은 반칙 스타트를 확인했을 경우 즉시 경기 위원장에게 보고한다.

2. 피니시 라인 심판원

경기참가자가 피니시 라인을 통과하는 순서를 결정할 필요가 있는 경기는 그 결정을 담당하는 피니시 라인 심판원을 임명할 수 있다.

3. 사실 심판원

경기 중 경기참가자가 어떠한 선의 접촉, 탈선 여부를 판정하고 특별 규칙에 정해진 그 외의 상황에 대하여서 판정할 필요가 있는 경기는 사실 심판원을 임명하고 그러한 것을 판정할 임무를 줄 수 있다. 사실 심판원의 이름은 공식 기재 되어야 한다.

4. 보조 심판원

각 심판원을 보좌하거나 필요한 경우 심판원을 대행하기 위하여 보조 심판원을 임명할 수 있지만 보조심판원의 사이에 합의가 얻어지지 않는 경우에는 최종판정은 정식 심판원이 한다.

5. 비디오 or 전자 시스템

영화촬영기, 사진기 그 외 심판원의 공정하고 정확한 판정을 위하여 조직위원회의 총괄 아래 촬영기, 사진기, 전자장비등을 사용할 수 있다. 이 경우 심사위원회는 확실한 판단을 하기 위해서 판정을 늦추어 도 된다. 단, 조직위원회가 지정한 것 이외의 기구에 의한 확인은 판정을 위하여 사용할 수 없다. 더불어 심사위원회는 이것으로 인해 심판원의 판정을 반복할 수 있다.

6. 항의

결승 심판원 또는 사실 심판원의 판정은 최종적인 것으로 이것에 대한 항의는 할 수 없다. 단, 그 판정은 경기상 또는 그 외의 필요조건이 고려 된 것이 아니므로 심판원의 판정이 그대로 공식 결과가 되지 않는다.

7. 오심

심판원의 판정에 실수가 있었을 경우에는 경기심사위원회의 승인을 얻어 심판원 자신이 정정할 수 있다.

8. 판정되어야 할 사항

사실 심판원에 의한 판정을 필요로 하는 사항은 특별 규칙서에 명시하여야 한다.

9. 보고서

경기 종료 후 각 심판원은 판정보고서를 제출하여야 한다.

제163조 핸디캡 위원회의 임무

핸디캡 위원회는 참가 등록 신청의 접수 마감 후에 특별 규칙서의 규정을 따라서 핸디캡을 정해야 한다. 핸디캡 위원회는 전 대회에서 행해진 경기에 있어서 수립된 성적에 의해 이번 경기에서 수정되어야 할 핸디캡의 유·무에 대해서 명시하여야 한다.

제11장 벌칙

제164조 규칙위반

본 규칙에 규정된 모든 반칙과 함께 다음 행위도 본 규칙의 위반이 된다.

1. 경기에 관한 뇌물 제공 또는 미수 행위와 수뢰행위
2. 해당 경기의 참가자격이 없음이 명백한 자나 차량이 고의로 참가한 행위
3. 경기나 모터스포츠 일반에 관련한 부정행위
4. FIA, KARA나 모터스포츠 일반의 이익을 저해하는 불법행위

제165조 비공인경기 참가의 벌칙

본 규칙에 따르지 않고 경기를 조직하거나 개최하는 경기는 비공인 경기로 간주하고 이에 관계 또는 참가하는 경기주최자, 조직위원회 위원, 경기참가자, 드라이버, 오피셜 또는 관계자 등은 제166조의 벌칙의 대상이 된다 (본 규칙 제60조 참조).

제166조 벌칙

경기 주최자, 임원, 경기참가자, 드라이버, 패신저, 정비원, 보조원 및 그 외의 누구라도 만약 법전과 본 규칙, 동 부칙, 경기 특별규칙, KARA 의 기관지나 KARA 홈페이지에 수시로 공포하거나 개정하는 KARA의 고시, 경기 주최허가, 부대조건, 공식통지, 트랙의 특별 규정 중 어떠한 것이든 위반할 때에는 벌칙의 대상이 된다.

벌칙은 다음 제167조에 정하는 것을 경기심사위원회 및 KARA에 의해 부과할 수 있다.

경기심사위원회의 결정에 대해서 그것이 안전 혹은 경기참가자의 부정 한 참가에 관한 경우 또는 동일 경기참가자가 동일 경기 중에 중복되어 위반한 사항에 의해 실격 처분이 처해져야 할 경우에는 공소가 제출되더라도 즉시 적용된다.

그렇지만, 경기참가자가 상기 이외의 결정에 대해서 공소를 제출했을 경우에는 구제 조치로서 제재의 적용은 일시적으로 유보한다. 특히, 이 경기의 심사 결정으로 인한 이후의 경기 참가에 영향을 끼치는 모든 핸디캡 규정의 적용 결정은 유보된다.

단, 상품수여, 시상식 및 공식의 결과성적표에서의 순위에 관해서는 해당 경기참가자 및 드라이버가 공소 심판에 승소하여 권리를 회복했을 경우를 제외하고 해당제재가 적용되었을 경우의 순위에 따른다.

피트 스루 페널티 또는 피트 스톱 페널티 대하여 FIA 규정으로 명시되어 그 취지가 명확히 규정된 벌칙에 대한 공소는 인정을 받지 않는다. 국제 경기의 경우 도핑 방지 운동 추진으로 FIA 안티도핑징계 위원회의 권한 하에 FIA 국제스포츠법전 부칙 A에 규정된 벌칙을 적용 한다.

국내 경기의 경우 문화체육관광부 고시 제2010-46호에 의한 금지약물 위반 행위는 본 규칙 제167조 규정에 의거한 벌칙을 적용한다.

제167조 벌칙의 종류

벌칙은 그 경중에 따라 다음 항목에 명시된 벌칙을 부과한다. 단, 벌금과 그 외의 벌칙은 중복해서 부과할 수 있고 KARA나 경기심사 위원회는 아래벌칙을 기준으로 특별벌칙을 제정할 수 있다.

1. 경고(훈계) (reprimand (blame))
2. 벌금 (fines)
3. 사회 봉사 활동

4. 타임 페널티 (time penalty)
5. 출장정지 및 실격 (본 규칙 제172조 참조) (exclusion)
6. 자격정지 (본 규칙 제173조 참조) (suspension)
7. 자격취소 (본 규칙 제176조 참조) (disqualification)

타임 페널티는 분 및 혹은 초로 표시되는 페널티를 의미한다.

벌칙을 부과하기 전에 경기심사위원회나 KARA는 필요 시 관계자를 소환한다. 소환장은 각 관계자에게 직접 배포하거나 수신인에게 전송한다.

경기심사위원회나 KARA에 의한 최초 심문은 본 규칙 제189조의 규정(항의의 심문)에 따른다. KARA나 KARA 중앙심사위원회의 공소심사 심문은 본 규칙 제201조의 규정(공소의 심문)에 따라서 행한다.

제168조 벌금

벌금은 국제스포츠법전, 본 규칙 및 규정을 위반하거나 경기위원회의 명령이 없이 행동한 경기참가자, 드라이버, 보조요원이나 동승자에게 부과할 수 있다.

벌금은 KARA 또는 경기심사위원회에 의해 부과할 수 있다. 단, 그 벌금이 경기심사위원회에 의해 부과되었을 경우에는 매년 FIA에 의해 정해 지는 일정액을 초과할 수 없다. 또한 그 벌금은 경기심사위원회가 위원회에서 채택한 결정에 근거해서 부과되는 것이어야 하며, 경기심사위원회 회의 일부에 의한 결정에 근거하여서는 안된다.

제169조 경기 심사위원회가 부과할 수 있는 최고 벌금액

국제스포츠법전이나 FIA의 공식 블루틴에 의해 다시 통지 되기 전까지는 최고 벌금액은 250,000 유로로 한다.

제170조 벌금의 지불책임

경기참가자(팀)는 자신이 지명한 드라이버, 패신저 등에게 부과 되는 벌금의 지불에 대해 책임져야 한다. 만약 지불이 없는 경우는 본 규칙 제173조의 규정에 따라 경기참가자도 벌칙을 받는 자와 함께 자격정지 처분에 놓인다.

제171조 벌금의 지불기한

벌금이 선언되었을 때부터 48시간 이내에 지불하여야 한다. 지불이 늦어지는 경우는 벌금 미납기간 중 자격정지 처분에 놓이게 된다. 벌금 및 몰수된 항의료, 공소료는 모두 KARA에 귀속되며 KARA는 이것을 특별기금으로 편입한다. 이 기금은 모터스포츠 발전에 사용한다. FIA 챔피언십 대회 동안 가해진 벌금은 반드시 FIA에 지불되어야 한다.

제172조 출장정지 및 실격

출장정지 및 실격의 선고는 제152조에 정해진 조건에 근거하여 경기심사위원회에 의해 행할 수 있다.

1. 출장정지는 그 대상이 된 자가 경기 대회의 1경기 또는 복수경기의 참가로부터 제외되는 것이다.
2. 실격은 그 대상이 된 자가 참가한 1경기 또는 복수경기의 결과가 취소되는 것이다. 출장정지 및 실격은 어떠한 경우라도 이미 경기추진자에 지불되어 있는 참가료는 몰수한다.

제173조 자격정지

자격정지는 중대한 반칙에 대하여 KARA와 FIA에 의해서만 선고할 수 있다. 자격정지는 그 대상이 된 자에 대하여 모든 경기에 참가하는 권리를 (벌칙의 적용 기간 동안) 일시적으로 정지하는 것으로 KARA의 관할 영역에서 개최되는 대회를 대상으로 국내적 적용의 경우와, FIA 총괄 아래 있는 모든 영역에서 개최되는 대회를 대상으로 국제적 적용의 경우가 있다. 자격정지에 의해 그 자격정지의 기간 동안 개최될 예정의 경기에 대하여 이미 참가 등록한 것은 무효가 되고 지불한 참가료는 몰수된다.

제 173-1조 일시적인 자격정지

모터 스포츠의 이익 또는 공공질서를 위해서, FIA가 주최하는 경기의 참가자 보호가 필요할 시, 국제 재판소는 FIA 회장의 요청에 의해, 권한, 라이선스 또는 FIA에 의해 발급된 승인, 그리고 경기 관점에서 대회 또는 FIA가 주최하는 다른 대회들을 일시적으로 정지할 수 있다. 이러한 조치는 3개월을 초과할 수 없고 한번 갱신할 수 있다.

이러한 조항은 FIA 사법 징계규칙의 제 12조에 나와있다.

일시적으로 권한, 라이선스, 승인에 자격정지된 사람은 자격정지 조치에 따라야 한다.

제174조 라이선스의 회수

1. 국내자격정지

국내자격정지 처분을 받은 경기참가자 또는 드라이버는 자신의 라이선스를 KARA에 반납하여야 한다. KARA는 해당 라이선스에「…… 한국 국내에서 무효」라고 하는 문언을 큰 문자의 스탬프로 확실하게 표시한다. 상기 내용이 표시가 된 라이선스는 국내자격정지의 기간만료와 함께 유효한 라이선스와 교환된다.

2. 국제자격정지

국제자격정지 처분을 받은 경기참가자 또는 드라이버는 자신의 라이선스를 KARA에 반납하여야 한다. KARA는 국제자격정지 기간이 만료할 때 까지는 해당 선수자격증을 본인에게 돌려주지 않는다.

상기의 조항에 있어서 라이선스의 반납이 지연되었을 때는 자격정지의 기간은 그 지연기간 동안 연장된다.

제175조 자격정지의 효력

KARA에 의해 선고된 자격정지 처분에 대해서 그 효력은 KARA의 관할 영역 내에 한정된다. 단, KARA가 그 벌칙을 국제적으로 적용하고자 할 경우 KARA는 FIA사무국에 그 취지를 통보하는 것을 필요로 하고 FIA 사무국은 그 취지를 다른 모든 ASN에 대하여 통지 한다. 각각의 ASN은 즉시 그 해당 자격정지를 등록하며 이를 통하여 타국에서의 자격정지 효력이 발생한다.

모든 ASN들의 의한 자격정지 승인은 www.fia.com 그리고/또는 공식게시판에 게재될 것이다.

제176조 자격취소

자격취소는 그 해당자에 대하여 모든 경기에 참가하는 모든 권리를 박탈 하는 것이다. 자격취소는 지극히 중대한 위반에 대하여 KARA에 의해 선고될 수 있다. 자격취소의 처분은 그 결과로 이미 참가 등록을 한 것은 무효가 되고 참가료는 몰수된다.

제177조 자격취소의 효력

자격취소는 어떠한 경우에도 국제적인 효력을 가진다. 자격취소는 모든 ASN에 통지된다. 본 규칙 제173조에 있어서 국제적 자격정지에 대해서 정해진 조건을 따르며 각ASN에 의해 등록된다.

제178조 ISF(International Sporting Federation)에 대한 벌칙처분의 통지

국제적으로 적용되는 자격정지 및 자격취소의 처분은 FIA가 선고한 벌칙을 상호적으로 적용하는 것을 승낙하고 있는 FIA가 지정한 각 ASN에 대하여 통보하는 것이다. 상기 ASN에서 FIA에 통보가 있었던 자격정지 또는 자격취소에 대해서도 FIA는 그것을 같이 적용한다.

제179조 자격정지 사유 및 자격취소 사유에 관한 통지

KARA는 자격정지 또는 자격취소에 대해서 그것을 처벌의 대상자 및 FIA 사무국으로 보고하고 그 처벌을 행한 사유를 보고하여야 한다.

제180조 특정자동차의 자격정지 또는 자격취소

본 규칙 제141조의 규정에 의하여 특정자동차나 그 명칭에 대하여 자격 정지 또는 자격취소의 선고를 할 수

있다.

제181조 상의 상실

경기 출장정지 및 실격, 자격정지, 자격취소처분을 받은 경기참가자는 그 경기에서 상을 받을 권리를 상실한다.

제182조 순위 및 상의 변경

본 규칙 제180조가 적용된 경우 경기심사위원회는 순위와 상에 관한 성적의 변경을 발표하고 경기자의 순위의 변동 사항에 대하여 결정한다.

제183조 벌칙의 공표

FIA나 KARA는 개인, 팀, 단체, 자동차 그 명칭에 대한 처벌에서 고시가 바람직하다고 생각될 때 그 사유를 기재하여 발표 또는 발표시킬 권한을 갖는다. 처벌고시가 공표된 개인이나 단체는 FIA, KARA, 그 공시를 발표한 자에 대해 법적 행동(소송)을 취할 권리가 없다. 만약 법적 행동을 취한 경우에는 자격취소처분에 놓인다. 하지만 FIA나 KARA에 공소하는 권리가 상실되지는 않는다.

제184조 벌칙의 사면

KARA는 만약 적절하다고 인정된다면 본 규칙에 근거하여 부과한 자격 정지처분의 기간을 경감, 자격취소처분의 면제를 할 수 있다.

제12장 항의

제185조 항의권

경기참가자가 만약 경기주최자, 임원, 다른 경기참가자, 드라이버, 경기관계자의 결정, 행위, 과오에 의해 자신이 부당하게 처우 받았다고 판단될 경우는 항의할 권리를 갖는다. 단, 본 규칙 제79조의 규정에 기준한 참가자 부나 심판원의 판정에 대해서는 항의 할 수 없다. 임무 수행중인 오피셜은 항의가 제출된 경우라도 그것과 관계없이 자신의 권한과 의무를 공평, 정당하게 집행하여야 한다. 한 명을 초과하는 복수의 경기참가자에 대하여 항의를 하고자 하는 경기 참가자는 해당하는 행위에 관계된 경기참가자 전원에 대해서 항의를 제출하여야 한다.

제186조 항의의 제출

항의하려는 경기참가자는 별도로 정한 바에 따라 항의료를 첨부하여 서명한 문서와 함께 제출한다. 항의료는 항의가 정당하다고 재정된 경우나 경기심사위원회, KARA, KARA 중앙심사위원회에 의한 지시가 있는 경우에만 돌려받고 그 외의 경우는 몰수된다.

제187조 항의의 제출처

경기에 관한 항의는 경기 사무국을 통하여 경기위원장에게 제출하여야 한다. 단, 부경기위원장이 존재할 경우 부경기위원장에 대하여 제출하여도 된다. 경기위원장 또는 부경기위원장이 부재 시 경기 심사위원회 또는 심사위원에게 제출하여야 한다.

제188조 항의의 시간제한

1. 경기 참가 등록에 대한 경기참가자나 드라이버의 항의 또는 코스의 길이에 대한 항의는 최종적으로 차량 공식 검차를 위한 클로징 타임 후 2시간 안에 제출되어야 한다. 만약 경기주최자의 나라 이외에 다른 국가에서 검차가 행하여 질 경우 ASN의 대표자가 항의를 수리하며 필요하다면 의견을 첨부하여 가능한 한 빨리 심사위원회에 제출한다.
2. 핸디캡에 대한 항의 또는 히트제의 편성에 대한 항의는 늦어도 경기 스타트 1시간 전까지 제출되어야 한다.
3. 기술위원 또는 검차요원의 결정에 대한 항의는, 그 결정 후 즉시 그 해당 경기참가자에 의해 제출되어야 한

다.

4. 경기 중에 행하여진 잘못 혹은 반칙에 대한 항의, 차량규칙위반에 대한 항의 및 경기 종료 후에 결정된 순위에 대한 항의는 늦어도 그 경기 순위의 잠정 발표 후 30분 이내에 제출되어야 한다. 공시의 정확한 장소 및 시간은 특별 규칙서, 그 부칙 또는 공식 프로그램을 통하여 사전에 경기참가자들에게 통보되어야 한다. 예정된 시간과 장소에 정식순위를 발표하는 것이 불가능할 경우 경기주최자는 순위의 정식발표에 관해 이후 집행하려고 하는 조치에 관한 상세정보를 미리 정한 장소 및 시간에 공시하여야 한다.

5. 경기심사위원회는 위 항에 모든 항의에 대해서 심사하고 레이스 디렉터와 같이 청취한다. 투표의 가부가 동수로 나뉘어졌을 경우에는 경기심사위원장에게 결정권이 있다.

제189조 항의의 심문

항의자 및 항의 대상인 자의 심문은 그 항의의 제출 후 될 수 있는 한 신속하게 행하여져야 한다. 모든 당사자가 심문의 장소에 소환되어야 하며 1명 또는 복수의 증인을 동행시킬 수 있다. 경기심사위원회는 당사자 모두가 제각기 직접 소환을 받고 있는 것을 확인하여야 한다. 경기심사위원회는 당사자 본인 또는 증인이 결석한 경우라도 결석 재판으로 재정을 행할 수 있다. 관계자의 심문 후 신속하게 재정을 행할 수 없을 경우는 추후 재정이 행하여지는 장소 및 시간을 관계자에게 통보하여야 한다.

제190조 제기할 수 없는 항의

결승심판원 및 사실심판원의 제162조에 정하는 임무수행에 있어서 행하여진 판정에 대해서는 어떠한 항의도 제기할 수 없다. 복수의 경기참가자에 대한 단일 항의는 수리되지 않는다.

제191조 상의 발표 및 상의 수여

상의 수여는 경기의 잠정 결과 발표 후 30분이 경과하기까지 해서는 안 된다. 항의가 제출되고 재정결과가 수상자에게 영향을 미칠 때는 항의에 대한 재정이 확정될 때까지 상의 수여는 유보되어야 한다. 항의의 결과로 순위가 변동 될 가능성이 있을 경우에 경기주최자는 잠정 순위만을 발표할 수 있고 항의(제13장에 의거한公所 포함)에 대한 최종 재정이 있을 때까지 모든 상의 수여는 보류된다. 그러나, 항의가 순위의 일부에만 영향을 미칠 경우 영향을 미치지 않는 부분에 한하여 경기주최자는 최종 순위를 발표하고 그에 부합하는 상을 수여한다. 상이 수여된 후에 경기의 성적에 영향을 미칠만한 재정에 의하여 자격을 상실한 경기자는 상을 경기 주최자에게 돌려줘야 한다.

제192조 재경기

관련된 모든 단체들은 이 규칙에 나와 있는 항소 조건에 따라야 하지만 경기심사위원회나 KARA는 재경기를 할 권한은 없다.(제 110조 참조)

제193조 재정

모든 항의의 관계 당사자는 재정에 따라야 하나 본 규칙에 근거하여 공소할 권리는 갖는다.

제194조 무근거 내지 악의에 의한 항의

1. 항의가 근거 없는 것으로 판명되었을 때에 항의료는 몰수된다.
2. 항의가 거부되거나 또는 철회된다면 항의료는 돌려받지 못한다.
3. 항의가 부분적으로 근거가 있다고 결정되었을 경우에는 납부되어 있는 항의료의 일부가 반환되며 항의가 완전히 인정을 받았을 경우 전액 반환될 수 있다.
4. 항의신청인이 악의를 갖고 행한 것이 심사위원회에 확인됐을 때 그 신청인은 본 규칙의 위반으로 벌칙이 부과될 수 있다.
5. KARA에 악의를 가져서 항의가 제출되었다고 인정되었을 경우 법전 및 본 규칙에서 규정하는 벌칙을 부과할 수 있다.

제13장 공소

제195조 권한의 범위

KARA는 본 규칙 제197조에 규정하는 국내공소재판소를 마련하고 KARA가 발행한 라이선스를 소지하는 자를 위한 최종 심판소라고 명한다. 그 역할은 KARA의 관할 영역 내에 있어서 라이선스의 소지자간에서 발생한 국내모터스포츠에 관한 모든 분쟁에 대하여 최종적인 결정을 행하는 것이다. 국내공소재판소는 외국 라이선스 소지자 또는 본 규칙 제166조에 해당 되는 자이면서 해외 국적을 가지는 사람이 관계되는 분쟁을 포함한 모든 분쟁에 대하여 재정하지만, 그 재정에 대하여는 국제공소재판소(International Court of Appeal)에 공소할 수 있다. 복수의 나라의 영역에 걸쳐서 행하여지는 경기에 관하여 제출한 공소에 대하여 재정할 권한은 해당 경기를 국제스포츠캘린더에 등록 신청한 ASN의 공소재판소가 갖는다. 공소는 현행의 국제모터스포츠법전과 국제공소재판소 규칙(ICA)에 수록된 권한이나 소속의 규칙을 따라서 국제공소재판소에 제출할 수 있다. 제166조와 관련하여 FIA 안티도핑징계 위원회의 대한 공소는 국제 스포츠 중재 재판소(The Court of Arbitration for Sport)에서만 가능하다.

제196조 공소권

1. 모든 경기참가자는 경기심사위원회가 선고한 벌칙, 행한 재정에 대하여 KARA에 공소할 권리를 갖는다. 그 경기참가자는 그 결정 후 일정 시간내에 문서로서 경기심사위원회에 대하여 공소할 의지가 있음을 통보해야 하고 이것을 하지 않는 경우에는 그 권리를 상실하는 것으로 한다(공소의 방식 및 공소유예기간은 제196조, 제197조, 제198조 참조).
2. KARA가 선고한 벌칙, 행한 재정에 이의가 있는 자는 KARA 중앙심사위원회에 공소할 권리를 갖는다. 단, 그 경우는 본 규칙 제198조에 따라 공소상신을 하여야 한다.
3. 그 공소가 KARA의 라이선스 소지자에 의하여 제출되었을 경우에는 중앙심사위원회의 결정을 최종적인 것으로 한다.
4. KARA는 라이선스 소지자가 국내에서 제기한 공소를 FIA에 상신할지 여부를 판정하는 유일한 기관으로 이 유를 막론하고 그 이의신청을 기각할 수 있다.

제197조 국내 공소 기관

KARA는 국내공소재판소를 구성하기 위해서 KARA의 구성원 여부를 막론하고 일정한 인원을 지명하거나 스포츠 위원회에 지명시킨다. 재정의 대상이 되는 경기의 경기참가자, 드라이버 또는 경기 임원으로서 관여한 자 혹은 그 안건에 대하여 이전에 내려진 재정에 참여한 자 또는 해당사건에 직접 혹은 간접적으로 관여한 자는 국내공소재판소의 구성원으로서 해당 안건의 재정 심리를 할 수는 없다.

제198조 국내 공소 수속

1. 모든 경기참가자는 그 국적에 관계 없이 경기심사위원회가 선고한 벌칙 또는 결정에 대하여, KARA에 공소할 수 있는 권리를 가진다. 단, 그 경기참가자는 결정 발표 후 1시간 이내에 서면으로 경기심사위원회에 대하여 그 결정에 대하여 공소를 행하는 의사가 있는 것을 통보하는 것을 필요로 하고 이것을 행하지 않을 경우에는 그 권리를 상실한다.
2. 상기 1항에 대하여 KARA에 공소를 제기할 수 있는 기간은 경기심사위원회의 결정으로부터 1시간 이내에 서면으로 그 경기의 경기심사위원회에 대하여 공소를 행할 의지가 있는 것을 통보하는 조건으로 경기심사위원회의 결정의 통보 일부터 2일 안에 제출되어야 한다.

3. KARA의 재정에 대하여 KARA 중앙심사위원회에 공소할 경우 KARA 의 재정이 통지된 날부터 7일 이내에 제출되어야 한다.

4. 이 공소는 팩시밀리, 이메일, 전보 또는 수령 확인이 가능한 어떠한 연락방법으로도 행하는 것이 가능하다. 공소 시 공소료를 첨부하여야 하며 팩시밀리 등에 의한 연락 날짜와 동일한 날짜의 서명에 의한 확인이 필요하다.

5. KARA는 그 판정을 최장30일 이내에 통지하여야 한다

6. 공소 당사자에게는 적절한 시간을 두고 공소의 심문 일시가 통지되어야 한다. 당사자는 증인(들)을 세울 수 있지만 그들이 심문에 결석해도 심의의 진행이 중단되지 않는다.

제199조 국내 공소의 방식

KARA에 대한 모든 공소 신청은 문서를 통하여 행한다. 이 문서는 공소인 혹은 그 정당한 대리인에 의해 서명된 것이어야 한다. KARA에 대한 모든 공소는 매년 KARA가 규정하는 소정의 공소료를 첨부하여야 한다. 공소료는 공소인이 제198조의 규정에 따라 경기심사위원회에 공소의 의지를 통보한 시점에 납부되는 것이 필요로 하며 공소인이 그 후 공소 의지를 통보한 대로 공소를 행하지 않았을 경우에도 납부되어야 한다. 공소가 기각되었을 경우 또는 공소 주장이 철회되었을 경우에는 공소료는 일체 반환되지 않는다. 공소가 일부 근거가 있는 것으로 재정되었을 경우 납부되어 있는 공소료가 일부 반환되며, 공소가 완전히 인정을 받았을 경우는 전액이 반환될 수 있다. KARA는 악의를 가지고 공소를 제출했다고 인정한 자에 대하여 FIA 국제 스포츠법전 및 본 규칙에 규정하는 벌칙을 부과할 수 있다.

제200조 국제 공소의 수속

국제 공소는 KARA를 통해서만 FIA에 대해 제기할 수 있다. 국제 공소의 수속은 FIA 국제공소재판소(International Court of Appeal)의 규정에 따른다.

제201조 공소의 심문

공소의 심문에서 관계자에게 빠짐없이 통보되어야 하며 관계자는 증인을 세울 수 있다. 당사자나 증인이 출석하지 않은 때에도 심문을 하여 재정할 수 있다.

제202조 재정

국내공소재판소는 그 공소의 대상인 벌칙 혹은 기타 결정을 무효로 하거나 또는 필요에 의해 벌칙을 경감 혹은 가중하는 것을 결정할 수 있지만 재경기를 명령하는 권리는 가지지 않는다. 공소 심판소의 재정에 대해서는 이 유가 첨부되어야 한다.

제203조 공소 비용의 부담

국내공소재판소는 제출된 공소에 대하여 재정을 내리고 그 재정함에 근거하여 공소 비용의 부담에 대해서 결정한다. 이 공소비용은 원인의 조사 비용 및 심판원의 소집비용을 근거로 KARA 사무국이 결정한다. 또한, 이 공소비용은 전 문장에 기술된 비용에 한정되며 공소당사자의 사용에 의해 소요된 비용 또는 변호사 보수는 제외된다.

제204조 재정의 공표

FIA 또는 KARA는 공소에 대한 재정 및 당사자 전원의 성명을 공표하거나 혹은 공표시키는 권리를 가진다. 공표 안에서 언급이 있었던 소송 중인 당사자는 FIA 또는 KARA에 대하여 혹은 그 공표를 행한 자에 대하여 소송할 수는 없다.

제14장 규칙의 시행

제205조 규칙의 해석

KARA는 FIA 국제스포츠법전과 본 규칙의 해석에 관하여 본 규칙 제196조, 제200조에 근거한 국제 공소권의 인정을 조건으로 한국 내에서 일어나는 모든 문제를 해결하고, 결정할 권한을 갖는다. 단, KARA의 해석이 FIA에 의해 주어진 해석이나 명시된 것에 대하여 모순되지 않아야 한다.

제206조 KARA의 권한 행사

1. KARA는 모터스포츠위원회를 구성하고 FIA법전에 의하여 KARA에 부여되는 본 규칙에 따라 시행되는 집행권, 사법권 및 부가되는 기능들을 위탁할 수 있다. 단, 모터스포츠위원회는 KARA의 정관을 준수하고 이사회의 결정에 따른다.
2. KARA 이사회는 한국 국내의 자동차경기에서 발생한 분쟁으로 KARA의 이사회가 심의하여야 할 문제를 처리하기 위하여 3명 이상의 중앙심사위원을 지명할 수 있다. 중앙심사위원회의 사법권이나 기능은 본 규칙에 기 준한 공소에 의한 경우 최종적인 결정권을 갖는 것으로 한다.
3. 중앙심사위원회나 모터스포츠위원회의 위원이라도 해당 경기에서 경기참가자나 드라이버 또는 임원으로서 참석한 자, 모든 분쟁의 결정에 이미 관계하고 있는 자는 사법적 결정에 참석할 수 없다.

제207조 규칙의 변경

KARA는 필요 시 본 규칙을 변경할 권한이나 동 부칙 및 규정을 개정할 권한을 가진다.

제208조 그 외의 규칙들

그 외의 서술 되어 있지 않은 규칙 내용은 FIA 국제스포츠법전(FIA International Sporting Code)에 의거한다.

제209조 본 규칙의 발효일

본 규칙은 국제스포츠법전에 준거하여 2013년 1월 1일부터 시행한다.

KARA 사무국 전문 위원회규정

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

제1조 전문 위원회

KARA 사무국 산하에 다음과 같은 전문 분과위원회를 둔다.

1. 특별위원회

- (1) 홍보 위원회
- (2) 프로모터 위원회
- (3) 법률 위원회
- (4) 의료 위원회
- (5) 재정 위원회

2. 모터스포츠 위원회

- (1) 생산자위원회
- (2) 기술 위원회
- (3) 기록 위원회
- (4) 서킷 위원회
- (5) 레이스 위원회
- (6) 랠리 위원회
- (7) 카트 위원회
- (8) 4x4 위원회
- (9) 튜닝 위원회
- (10) 짐카나 위원회
- (11) 오피셜 위원회
- (12) 친환경에너지위원회
- (13) 교육 위원회

제2조 임무

각 위원회는 KARA 사무국에서 의뢰 받은 사항을 처리하여 그 결과를 사무국에 보고 또는 제출한다.
또 스스로 필요하다고 인정되는 사항에 대하여 조사 연구 또는 입안하여 그 결과를 KARA 사무국에 제출한다.

제3조 구성, 임원, 임기

1. 각 위원회의 위원은 KARA 사무국이 KARA 이사회 의결을 받아 임명한다. 의료 위원회의 위원은 의사의 자격을 갖춘 자이어야 한다.
2. 각 위원회는 위원장 1인과 1인 이상의 부위원장을 두고 그 산하 위원으로 구성한다.
3. 각 위원회의 위원장 임기는 1년이며 KARA 이사회의 의결을 거쳐 연임이 가능하다.
4. KARA나 모터스포츠 일반의 이익을 저해하는 불법행위를 하였을 경우 이유를 불문하고 그 자격을 취소할 수 있다.

제4조 업무

1. 각 위원회의 업무는 KARA 사무국이 담당한다.
2. 각 위원회의 위원장은 KARA 사무국의 관련된 (항의, 공소, 규정변경 등) 협의사항에 KARA 이사회의 결정에 따라 증인 또는 의사결정에 참석할 수 있다.

제5조 규정의 개정

본 규정의 개정은 KARA 이사회의 결의에 의한다.

제6조 규정의 시행

본 규정은 2013년 1월 1일부터 시행한다.

프로모터, 오거나이저 등록 규정

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

제1조 프로모터, 오거나이저 등록

1. 자동차경기를 개최하려고 하는 프로모터, 오거나이저는 국제자동차연맹(이하 FIA라 한다)의 국제스포츠 법전과 그에 기초한 KARA의 국내경기규칙과 제 규정을 준수하는 조건하에 KARA에 등록하여야 한다.
2. 등록은 본 규정 제3조에 따라 KARA에 등록을 신청하는 것으로 한다. 단 사무국에서 부적당하다고 판단하였을 경우 이유 없이 등록을 거부할 수 있다.

또한 본 규정의 각 조건에 해당하지 않거나 또는 제 규정에 위반하였을 때에는 사무국의 결정에 의하여 등록을 취소할 수 있다.

제2조 프로모터, 오거나이저의 권한

프로모터, 오거나이저는 국내경기규칙 제56조, 제62조, 제63조에 의거하여 경기를 개최 할 수 있는 권한을 갖는다.

1. 프로모터는 협회에 등록된 프로팀이 출전하는 2개 클래스 이상의 국내 및 국제 경기를 주최할 수 있다.
2. 오거나이저는
 - (1) 협회에 등록된 프로팀이 출전하는 경기 중 1개 클래스로만 이루어진 국내 경기를 주최 할 수 있다.
 - (2) 협회에 등록된 일반팀(4x4팀, 카트팀 등)과 아마추어 개인들이 참가하는 국내 경기를 주최 할 수 있다.
 - (3) 단 국제 경기는 주최할 수 없다.

제3조 프로모터, 오거나이저의 신청자격

1. 모터스포츠에 공헌하는 사업목적에 갖는 법인
2. 공인경기를 주최하기 위하여 필요로 하는 최소한의 제반 규칙에 정통했다고 KARA가 인정한 자가 1명 이상 소속되어 있어야 한다.
3. 공인경기를 개최하는데 있어서 당해 년도 경기운영에 대한필요한 30%에 상당하는 자금이 확보되어 있어야 한다.

4. KARA가 인정할 수 있는 자격을 갖춘 단체

제4조 신청서류

프로모터, 오거나이저로 KARA에 등록을 희망하는 자는 아래의 서류를 준비하여 등록을 신청하여야 한다.

1. KARA 소정의 신청서(사무실 위치, 직원명부, 대회주최경력 기재)
2. 사업자 등록증(법인, 일반 사업자, KARA 등록팀)
3. 당해 년도 경기운영계획서
4. 전기 재무제표 1부 (신규사업자의 경우 등기부등본 1부)
5. 대표자 인감증명 1부
6. 대표자 사진 1매
7. 기타 KARA가 요구하는 서류

제5조 프로모터, 오거나이저의 신청

1. 프로모터 및 오거나이저 신청은 KARA 이사회에서 심의하여 등록여부를 결정한다.
2. 등록신청서는 KARA 사무국에 직접 제출한다.

제6조 심사

접수된 등록신청서는 KARA 사무국에서 다음의 사항에 대해서 조사를 실시할 수 있다.

1. 경기 주최능력과 운영능력
2. 제반 규칙의 준수와 의무 이행의 실행 능력
3. 기타 KARA가 필요하다고 판단되는 사항

제7조 프로모터, 오거나이저의 자격 제한

KARA는 등록을 신청한 프로모터, 오거나이저의 자격을 심사하여 개최하고자 하는 경기의 횟수, 경기의 명칭, 종류, 경기 카테고리, 경기 클래스 등을 제한할 수 있다.

제8조 등록비

프로모터, 오거나이저 등록을 신청한자는 KARA가 등록을 허가함과 동시에 KARA가 정한 등록비 전액을 납부하여야 한다.

프로모터 등록비 : 50,000,000원

오거나이저 등록비 : 5,000,000원 (갱신비 500,000원)

본 프로모터, 오거나이저 등록비는 프로모터, 오거나이저 자격 상실 및 취소 시 반환되지 않는다.

제9조 유효기간 및 연장

1. KARA로부터 등록을 허가 받은 프로모터의 자격 유효기간은 매년 12월 31일까지로 하며 매년 1회 이상의 공인경기를 개최했을 시 자동 연장 된다.
정당한 사유 없이 1년간 공인대회 개최 실적이 없는 경우 KARA 이사회의 심의를 통해 일정기간 자격을 정지할 수 있으며, 프로모터 자격이 일시 정지된 자가 공인대회를 개최할 시에는 KARA 소정의 수수료를 납부하여야 한다.
2. KARA로부터 등록을 허가 받은 오거나이저의 자격 유효기간은 매년 12월 31일까지로 하며 갱신비를 납부했을 시 자동 연장 된다.

제10조 프로모터, 오거나이저 자격의 상실

프로모터, 오거나이저 자격을 인정받은 자에게 다음과 같은 결격사유가 있을 때는 KARA는 프로모터, 오거나이저 자격을 취소시킬 수 있다.

1. 제출서류에 허위가 있을 때
2. 정당한 이유 없이 개최하고자 한 경기를 취소하였을 때
3. 정당한 이유 없이 매년 한 경기도 개최하지 않았을 때
4. 정당한 이유 없이 프로모터, 오거나이저로서의 활동이 전혀 없었을 때
5. 타 프로모터, 오거나이저의 업무 및 경기 개최에 피해를 가할 경우
6. 경기의 준비 또는 경기 후 처리 및 해당 경기의 공인을 이용하여 지역 및 일반인에게 인적, 물적, 재산적 피해를 입혔을 경우
7. KARA 및 FIA의 명예나 권위를 실추 하거나 이익을 저해하였을 경우
8. 모터스포츠 일반의 이익을 저해하였을 경우
9. 기타 KARA 사무국에서 프로모터, 오거나이저로서의 자격이 부적당하다고 판단되었을 경우
10. 오거나이저의 경우 해당 년도 갱신비 납입이 없을 시 자격이 자동 상실 된다.
11. KARA의 승인을 받지 않는 경기를 개최할 경우 국내경기규칙 제166조, 제167조에 의거한 벌칙이 부여 될 수 있다.

제11조 변동사항의 보고 의무

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

제12조 특전

1. 공인경기를 주최할 자격을 갖는다. 단, KARA 사무국의 허가를 필요로 한다.
2. KARA의 국내 스포츠캘린더에 기재, 등록할 수 있다.
3. 프로모터가 국제 경기 개최시 FIA 국제 스포츠캘린더 등록 신청 자격을 갖는다.
4. KARA로부터 모터스포츠에 관한 정보를 받을 수 있다.
5. 선수 라이선스 국내 A,B 및 공인 심판원 B1의 취득 유자격자를 추천할 수 있다.
6. 공인경기의 개최에 관하여 등록팀, 단체, 프로모터, 오거나이저 상호간의 협조를 하도록 한다.

제13조 벌칙

프로모터, 오거나이저는 FIA 국제스포츠법전과 국내경기규칙, 동 부칙, 경기 특별규칙, KARA의 기관지나 KARA 홈페이지에 수시로 공포하거나 개정하는 KARA의 고시, 경기 주최허가, 부대조건, 공식통지, 트랙의 특별 규정 중 어떠한 것이든 위반할 때에는 벌칙의 대상이 된다(국내경기규칙 제164조, 제166조 참조).

제14조 규정의 시행

본 규정은 2013년 1월 1일부터 시행한다.

선수, 심판원 등록규정

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

제1장 총칙

사단법인 한국자동차경주협회(이하 KARA라 한다)는 자동차경기에 참가하는 드라이버(Driver), 팀원, 미케닉, 팀 관계자, 심판원(오피셜, 마샬, 교육 강사)을 위하여 국제 자동차연맹(이하 FIA라 한다)의 국제스포츠법전과 KARA의 국내경기규칙에 의거한 KARA 선수 및 공인심판원 등록규정에 따라 선수 라이선스 및 공인심판원 라이선스를 발급한다. 선수 라이선스 및 공인 심판원 라이선스 발급을 신청하는 자는 KARA 정회원이어야 하며, 본 규정과 FIA 국제스포츠법전 및 국내경기규칙을 준수하여야 한다.

제2장 선수 라이선스

제1조 선수 라이선스의 분류와 유효한 경기

KARA가 발급하는 선수 라이선스는 국제 경기 선수 라이선스, 국내 경기 선수 라이선스로 분류하며, 상급 선수 라이선스는 하급 선수 라이선스를 대신할 수 있다.

1. 국제 경기 선수 라이선스

국제 경기 선수 라이선스는 슈퍼, A, B, C, R, D로 구분된다.

국제 선수 라이선스는 다음과 같은 표의 차량분류에 의한 국제 경기에 유효하다.

※ 국제 레이스의 차량 분류에 의한 유효 선수 라이선스

유효 선수 라이선스	FIA에 의한 차량 분류
슈퍼	F1
A	1. GP2, Champcar, IRL Championship 2. 상위 경기를 제외한 FIA 국제스포츠캘린더에 등재된 경기
B	1. FIA WTCC, GT 챔피언십, F2 챔피언십 2. 경기가 조직된 ASN의 규정에서 국제 B 라이선스가 특정된 카테고리 및 챔피언십을 위한 기타 서킷경기

	(ex : A1GP, SuperGT, AFOS의 Formula V6 Renault 등) 3. 상위 경기를 제외한 FIA 국제스포츠캘린더에 등재된 경기
C	1. FIA 오토크로스, 랠리크로스, 트럭 챔피언십 2. 상위등급을 제외한 국제스포츠캘린더에 등재된 경기
R	국제스포츠캘린더에 등재된 도로 경기 (랠리, 크로스 컨트리랠리, 힐크라이밍 과 이와 같은 형식의 경기)
D	임시로 한정된 특별 이벤트

2. 국내 경기 선수 라이선스

※ 국내 레이스의 차량 분류에 의한 유효선수 라이선스

부 문	국내 선수 라이선스	비 고
레이스(투어링,포뮬러)	A	
	B	
	C	짐카나, 슬라럼, 신인전 등
카 트	A	
	B	
	C	신인전
드래그	A	
	B	
	C	신인전
4X4	A	
	B	
	C	신인전

3. 카트의 국제 선수 라이선스는 FIA 국제스포츠법전과 CIK-FIA 규정에 의거하여 KARA가 발급한다.

제2조 레이스 선수 라이선스의 신청 자격

- 레이스 선수 라이선스를 신청하는 자는 국내의 도로교통법에 의한 '2종 보통' 이상의 자동차 운전면허증 또는 이에 해당하는 외국의 면허증의 소지자이어야 한다 (국내경기규칙 제122조 참조).
- 신규 레이스 선수 라이선스 신청을 하기 위한 조건은 아래와 같다.

(1) 국내 C

- ① KARA가 인정하는 라이선스 강습회를 수강한 자
- ② KARA가 인정하는 레이싱 스쿨을 이수하고 이수증명서를 취득한 자
- ③ KARA가 공인한 짐카나 또는 슬라럼 경기에 출전하는 자
- ④ KARA에 가입한 공인 팀의 레이싱 스쿨을 이수하고 팀 대표자의 추천을 받은 자로서 KARA에 의해 승인을 받은 자

(2) 국내 B

- ① KARA에 가입한 공인 팀과 특별단체의 대표자의 추천을 받은 자로서 KARA 사무국에 의해 승인을 받은 자
- ② KARA에 공인된 아마추어 혹은 일반인 참가 대상 경기에 참가한 자로서 KARA 사무국에 의해 승인을 받은 자
- ③ 국제 카트 선수 라이선스 C 시니어 이상 소지자로서 KARA 사무국에 해당 입증 자료를 제출하여 KARA 사무국에 의해 승인을 받은 자

(3) 국내A 이상

- ① KARA에 가입한 공인 팀과 특별단체 대표자의 추천을 받은 자, 또는 국제 경기 선수 라이선스 소

지자로서 KARA 사무국의 심사를 받아 승인을 받은 자

② 국제 카트 선수 라이선스 B 이상 소지자로서 KARA 사무국에 해당 입증 자료를 제출하여 KARA 사무국에 의해 승인을 받은 자

2. 레이스 선수 라이선스의 연령 제한은 만 19세 이상으로 한다. 만 19세 미만의 경우 부모 동의서를 제출하여야 한다.
3. 포물러 레이스 라이선스의 경우 만 16세 이상부터 신청이 가능하나, 만 19세 이상이 되기 전까지는 포물러 차량만이 탑승 가능하다(라이선스에 별도의 표기를 명시한다).
4. 해외 ASN 라이선스 취득자의 경우 해당 국가의 라이선스 사본과 경기 경력서를 KARA 사무국에 제출한 뒤 KARA 사무국의 승인에 따라 국내 라이선스 및 국제 라이선스의 등급이 결정 된다.

제3조 레이스 선수 라이선스의 승급신청

레이스 선수 라이선스의 승급신청은 다음의 조건을 만족한 자이어야 한다.

1. 국내 C에서 국내 B로의 신청 :
 - (1) 국내 C 소지자로 승급 신청 전 12개월 내에 KARA가 공인한 경기(국내 C 소지 경기)에 3회 이상 출전하여 공식 기록을 인정받은 자나 또는 1회 이상 상위 20% 이내 입상한 자로 KARA 사무국의 승인을 받은 자
 - (2) 국내 C 소지자로 KARA가 공인한 짐카나 또는 슬라럼 대회(국내 C 소지 경기)에 3회 이상 출전하여 공식 기록을 인정받은 자로 KARA 사무국의 승인을 받은 자.
 - (3) KARA에 등록된 팀의 팀장 추천으로 KARA 사무국의 승인을 받은 자
2. 국내 B에서 국내 A로의 신청 :

국내 B소지자로 승급신청 전 12개월 내에 KARA가 공인한 경기(팀이나 클럽단위의 경기, 인비테이션 성격의 경기 제외)에 5회 이상 출전하여 공식 기록을 인정받은 자로 KARA 사무국의 승인을 받은 자
3. 국내 A로부터 국제 C로의 신청 :

국내 A의 소지자로 승급신청 전 24개월 내에 KARA가 공인한 레이스에 적어도 5회 이상 결승 출주하여 그 때마다 공식 기록을 인정받은 자로서 KARA 사무국의 승인을 받은 자
4. 국제 B의 신청 :
 - (1) 국제 C의 소지자로 승급신청 전 24개월 내에 공인 국제 경기 5회 이상 출전하여 모두 순위를 인정(경기 특별 규정상 순위 포인트 인정 순위)받은 자로 KARA 사무국의 승인을 받은 자
 - (2) 24개월 내에 공인 국내 챔피언십에 5회 이상 출전하여 모두 순위를 인정(경기 특별 규정상 순위 포인트 인정 순위)받은 자로 KARA 사무국의 승인을 받은 자
5. 국제 B로부터 국제 A로의 신청 :

국제 B의 소지자로 승급신청 전 24개월 내에 국제 B가 요구되는 5회의 공인 레이스에 상위 5위 이내에 입상한 자 또는 당해 년도나 그 전년도에 국제B가 요구되는 국제 챔피언십에서 결승성적이 5위 이내 입상한 자로서 KARA에서 승인을 받은 자
6. 국제 A, B 라이선스의 경우 라이선스 유효 기간 안에 자신의 국제 라이선스에 해당 하는 등급의 공인 국제 경기를 1회 이상 출전하여야 하며 이를 위반 시 하향 조정 되거나 자격이 상실 될 수 있다(FIA 국제 스포츠법전 부칙 L 참조 및 '국제 라이선스 규정' 참조).
7. 추천에 의한 신청 :

KARA에 가입한 공인 팀 또는 특별단체의 대표자의 추천을 받은 자로서 KARA 사무국의 승인을 받은 자
8. KARA로부터 자격을 인정받은 자는 레이스 선수 라이선스를 발급받을 수 있다.
9. 슈퍼라이선스 신청은 FIA 규정에 따른다

제4조 카트 선수 라이선스의 신청

1. 카트 선수 라이선스는 만13세 이상부터 신청 가능하다.

2. 카트 국내 C 신규 신청의 경우 KARA의 카트 교육을 수료하였거나 KARA에 등록된 카트팀에서 교육을 받았을 경우 수료증과 라이선스 신청서를 KARA 사무국에 제출한다.
3. 승급
 - (1) 카트 국내 C에서 카트 국내 B로의 신청
카트 국내 C의 소지자로 승급신청 전 12개월 내에 KARA가 공인한 경기(카트 국내 C 소지 경기)에서 5회 이상 출전하여 공식 기록을 인정받은 자로서 KARA 사무국의 승인을 받은 자
 - (2) 카트 국내 B에서 카트 국내 A로의 신청
카트 국내 B의 소지자로 승급신청 전 12개월 내에 KARA가 공인한 경기(카트 국내 B 소지 경기)에서 5회 이상 출전하여 공식 기록을 인정받은 자로서 KARA 사무국의 승인을 받은 자.
 - (3) 카트 국내 A에서 카트 국제 C로의 신청
카트 국내 A의 소지자로 승급신청 전 12개월 내에 KARA가 공인한 경기(카트 국내 A 소지 경기)에서 5회 이상 출전하여 공식 기록을 인정받은 자로서 KARA 사무국의 승인을 받은 자. 카트 국제 C 주니어의 경우 만13세부터 만15세 미만(만15세 생일 지나기 전 까지)에게 발급되며 카트 국제 C 시니어의 경우 만15세 이상에게 발급 된다.
4. 카트 국제 B 이상의 신청은 만16세 이상부터 가능하며 국제 카트 위원회 (CIK-FIA)의 규정에 따른다.
5. 추천에 의한 신청 : KARA에 가입한 공인 팀 또는 특별단체의 대표자의 추천을 받은 자로서 KARA 사무국의 승인을 받은 자
6. 해외 ASN 카트 라이선스 취득자의 경우 해당 국가의 라이선스 사본과 경기 경력서를 KARA 사무국에 제출한 뒤 KARA 사무국의 승인에 따라 국내 카트 라이선스 및 국제 카트 라이선스의 등급이 결정 된다.
7. KARA로부터 자격을 인정받은 자는 카트 선수 라이선스를 발급받을 수 있다.

제5조 국제 R 선수 라이선스

국제 R 선수 라이선스는 국내 A의 소지자 중 국제 로드 경기 (랠리, 크로스컨트리 랠리, 힐크라이밍) 출전 시 KARA 사무국의 승인을 받아서 발급받을 수 있다.

제6조 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 국제스포츠법전 부칙 L에 의거하여 KARA 사무국의 승인을 받아서 발급받을 수 있다.

제7조 선수 라이선스의 신청 서류

1. 선수 라이선스의 신청을 하고자 하는 자는 소정의 신청서에 필요사항을 빠짐없이 기입한 후 운전면허증 앞뒤 사본 1부, 주민등록증 앞뒤 사본 1부, 사진 1매를 첨부하여 KARA사무국에 제출하여야 한다.
2. 만19세 미만의 신청자의 경우 주민등록등본 1부, 보호자 동의서 1부를 KARA사무국에 제출하여야 한다.
3. 해외 ASN의 라이선스 소지 경험이 있거나 해외 레이싱 스쿨을 수료한 사람이 KARA 선수 라이선스의 취득을 원할 경우 자신이 활동한 경력증명서 또는 해외 ASN 라이선스 사본이나 해외 레이싱 스쿨 수료증 등 해당 입증 자료를 첨부하여야 한다.
4. 선수 라이선스의 발급을 위해서는 발급 수수료를 첨부하여야 한다. (본 규정 제11조 참조)

제8조 선수 라이선스의 유효기간과 연도갱신신청

선수 라이선스의 유효기간은 당해 년도 12월 31일까지로 한다(국내경기규칙 제127조 참조). 또 다음 해에 갱신수속을 하지 않을 경우 그 자격은 상실한다. 또한 갱신수속은 소정의 신청서에 필요사항을 기재하고 운전면허증 앞뒤 사본 1부, 주민등록증 앞뒤 사본 1부, 사진 1매를 첨부하여 KARA에 제출하여야 한다.

제9조 선수 라이선스의 의무 사항

1. KARA는 해외 ASN에 의해 발급된 유효기간 중의 선수 라이선스 소지자에 대하여서는 KARA 사무국의

선수 라이선스 발급을 신청하였을 시 해당 ASN의 승인레터 첨부와 해당 선수 라이선스를 포기해야만 발급된다(국내경기규칙 제122조 참조).

2. KARA가 발급한 선수 라이선스의 소지자는 외국의 경기에 참가할 경우 반드시 KARA 사무국의 승인을 받아야 한다.
3. 모든 선수 라이선스 소지자는 국내경기규칙에 의한 자격정지 또는 자격취소 처분을 받을 경우 그 선수 라이선스를 즉시 KARA에 반납하여야 한다.
4. 음주운전이나 기타 사항으로 인해 운전면허증이 취소 되었을 경우 선수 라이선스는 자격 취소되며 KARA에 즉시 반납하여야 한다.

제10조 선수 라이선스 신청 자격의 제한

1. KARA 정회원이 아니면 선수 라이선스 발급신청을 할 수 없다.
2. KARA는 이유를 설명하지 않고 선수 라이선스의 발급을 거부 할 수 있다.

제11조 선수 라이선스 발급 수수료

선수 라이선스 발급 수수료는 아래와 같다.

(단위 : 원)

항목	구분	참가범위	등급	금액	비고	
정회원 연회비				30,000	당해 12.31 만료	
선수	국내	레이스	온로드, 랠리, 오프로드 등	A	110,000	+ 정회원연회비 당해 12.31 만료
			B	80,000		
			C	50,000		
		카트	공인 카트 경기	A	50,000	
				B	30,000	
				C	10,000	
		드래그	공인 드래그	A	70,000	
				B	40,000	
				C	10,000	
		4x4	4x4 온/오프로드	A	70,000	
				B	40,000	
				C	10,000	
	재발급				10,000	당해 12.31 만료
	국제	레이스	FIA 공인 국제 경기 (레이스, 드래그, 스피드, 짐카나 등)	A	1,500,000	당해 12.31 만료
B				1,000,000		
C				500,000		
D				300,000		

	랠리	FIA 공인 랠리	R	400,000
	카트	CIK 공인 국제 카트 경기	A	500,000
			B	300,000
			C	200,000
	재발급			10,000

제12조 선수 라이선스의 하향 조정

1년 이상의 라이선스 미 취득으로 선수 활동에 공백이 있을 경우 등급이 하향 조정될 수 있다.

제3장 공인심판원 라이선스

제13조 공인심판원

KARA가 공인하는 경기에 심판원의 자격으로 참가하는 오피셜과 마샬은 FIA의 국제스포츠법전과 KARA의 국내규칙에 의해 책임과 권한, 임무가 정해지며 본 규정에 의하여 그 승급이나 자격이 주어진다.

제14조 심판원 라이선스의 등급

KARA의 심판원 라이선스 등급은 아래와 같다.

항 목	구 분	등 급	직 위
심판원	위원 위원장 선임	A+	심사위원급
		A1	위원장급
		A2	
		B1	선임급
		B2	
		요원	C1
	C2		
	D		견습요원

제15조 심판원 라이선스의 신청

1. KARA의 심판원 교육을 수료하거나 경기 현장에서 A1 이상 심판원 라이선스 소지자에게서 심판원 교육을 받은 사람 및 현재 공인 경기에서 활동 중인 심판원 라이선스 소지자는 신청 대상자가 된다.
2. 추천에 의한 신청 : KARA에 등록된 경기주최자, 조직위원회 혹은 특별단체의 대표자의 추천을 받은 자로서 KARA 사무국의 승인을 받는다.

상기 사항 이외의 신청자에 대하여서는 KARA 사무국에서 판단하여 결정한다.

국제 심판원 라이선스의 경우 KARA에서 추천하여 FIA가 판단하여 결정한다.

제16조 심판원 라이선스의 등급 유지

1. 라이선스 D
2년 마다 1회 입문 교육 수료

2. 라이선스 C1, C2
 - (1) 2년 마다 1회 일반 교육 수료
 - (2) 매년 2회 이상 해당 라이선스 자격으로 경기 참여, 해당 업무 수행
3. 라이선스 B1, B2
 - (1) 2년 마다 1회 시니어 교육 수료
 - (2) 매년 2회 이상 해당 라이선스 자격으로 경기 참여, 해당 업무 수행
4. 라이선스 A2, A1
 - (1) 2년 마다 1회 엘리트 시니어 교육 수료
 - (2) 매년 3회 이상 해당 라이선스 자격으로 경기 참여, 해당 업무 수행
5. 라이선스 A+

매년 1회 이상 해당 자격으로 경기 참여, 해당 업무 수행

제17조 심판원 라이선스의 승급

1. 요원 승급
 - (1) 국내 D에서 국내 C2로의 신청

KARA에서 실시하는 일반 교육을 수료하고 해당 파트에서 2년 이내에 공인 경기에 5회 이상 견습요원(국내 D에 해당하는 업무)으로 참여하여 그 경력을 인정받은 자로 KARA 사무국의 심사에서 승인 받은 자
 - (2) 국내 C2에서 국내 C1으로의 신청 :

해당 파트에서 2년 이내에 공인 경기에 5회 이상 일반요원(국내 C2에 해당하는 업무)으로 참여하여 그 경력을 인정받은 자로 KARA 사무국의 심사에서 승인 받은 자
 - (3) 국내 C1에서 국내 B2로의 신청 :

KARA에서 실시하는 시니어 교육을 수료하고 해당 파트에서 2년 이내에 공인 경기에 10회 이상 준부선임급(국내 C1에 해당하는 업무)으로 참여하여 그 경력을 인정받은 자로 KARA의 선임 마샬 교육이나 A2 이상 오피셜 라이선스 소지자에 의해 해당 파트의 선임 교육을 수료하고 국내 선임 승급 시험을 통과하거나 KARA 사무국의 심사에서 승인 받은 자
 - (4) 국내 B2에서 국내 B1으로의 신청 :

KARA에서 실시하는 교육을 수료하고 해당 파트에서 2년 이내에 공인 경기에 10회 이상 선임급(국내 B2에 해당하는 업무)으로 참여하여 그 경력을 인정받은 자로 KARA 사무국의 심사에서 승인 받은 자
2. 선임 승급
 - (1) 국내 B1에서 국내 A2로의 신청 :

해당 파트에서 2년 이내에 공인 경기에 10회 이상 선임선임급(국내 B1에 해당하는 업무)으로 참여하여 그 경력을 인정받은 자로 KARA의 오피셜 교육을 수료하고 국내 오피셜 승급 시험을 통과하거나 KARA 사무국의 심사에서 승인 받은 자
 - (2) 국내 A2에서 국내 A1으로의 신청 :

해당 파트에서 공인 경기에 10회 이상 참여하여 그 경력을 인정받고 서로 다른 3개 파트 이상에서 경험을 쌓은 자로 KARA 사무국의 심사에서 승인 받은 자
 - (3) 국내 A1에서 국내 A+로의 신청 :

국내 A1 자격을 갖추고 경력 사항을 고려하여 KARA 사무국에서 심사하여 결정한다
3. 심판원의 파트 이동 시 이전 파트에서 인정받은 라이선스 등급이 조정될 수 있다.
4. 심판원이 1년 동안 심판원으로서 활동이 없을 시에는 등급이 하향조정 될 수 있다.
5. 경기 진행 요원의 수급 및 상황에 따라 KARA에서 심사를 거쳐 특별승급을 할 수 있다.

제18조 심판원 라이선스의 신청 서류

1. 심판원 라이선스의 신청을 하고자 하는 자는 소정의 신청서에 필요사항을 빠짐없이 기재한 후 주민등록증 앞뒤 사본 1부, 사진 1매를 첨부하여 KARA에 제출하여야 한다.
2. 만19세 미만의 신청자의 경우 주민등록등본 1통, 보호자 동의서 1통을 KARA에 제출하여야 한다.
3. 해외에서 활동한 경우 활동한 국가의 경력증명서나 해당 입증 자료를 첨부하여야 한다.
4. 외국인의 경우 신청 승인 여부에 대한 KARA 사무국의 심사에서 한국어 능력에 대해 요구할 수도 있다. 심판원 라이선스의 발급을 위해서는 수수료를 첨부하여야 한다(본 규정 제23조 참조).

제19조 심판원 라이선스의 유효기간

심판원 라이선스의 유효기간은 당해 년도 12월 31일까지로 한다.

제20조 심판원의 임무

경기 참가 시 임무는 자격에 상관없이 하향 배치될 수 있다.

제21조 심판원의 교육

1. KARA는 심판원의 자질향상을 위해 필요한 교육을 실시할 수 있다.
2. KARA가 라이선스 등급 및 자격 유지를 위해 특정 교육 이수를 요구 할 수 있다.

제22조 심판원 교육의 의무

KARA의 심판원 교육은 선수·심판원 규정 제16조, 제17조에 의거하여 라이선스 등급 유지와 승급을 위해서 반드시 교육을 받아야 한다.

제23조 심판원 라이선스 발급 수수료

(단위 : 원)

항 목	구 분	등 급	직 위	금 액	비 고
심판원	회원 연회비			30,000	+ 회원 연회비 당해 12.31 만료
	위원장급	A+	심사위원급	110,000	
		A1	위원장급	80,000	
		A2			
	선임 요원급	B1	선임급	50,000	
		B2			
		C1	일반요원	40,000	
		C2			
		D			
	경력증명서			10,000	

제4장 규정의 적용 및 시행

제24조 벌칙

1. 선수와 심판원은 FIA 국제스포츠법전과 부칙, 국내경기규칙, 동 부칙, 경기 특별규칙, KARA의 기관지나 KARA 홈페이지에 수시로 공포하거나 개정하는 KARA의 고시, 경기 주최허가, 부대조건, 공식통지, 트랙의 특별 규정 중 어떠한 것이든 위반할 때에는 벌칙의 대상이 된다(국내경기규칙 제164조, 제166조 참

조).

2. 비공인 경기에 참가하였을 경우 벌칙이 부과 될 수 있다(국내경기규칙 제60조, 제165조 참조).

제25조 규정의 변경

KARA는 필요 시 본 규정을 변경하거나 개정할 수 있다.

제26조 규정의 시행

본 규정은 2013년 1월 1일부터 시행한다.

팀 등록규정

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

제1장 총 칙

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

제1조 팀의 등록

1. 자동차경기에 참가하려는 팀은 FIA의 국제스포츠법전 및 부칙과 이에 기초한 KARA의 국내경기규칙과 제 규정을 준수하는 조건하에 KARA에 등록하여야 한다.
2. 등록은 소정의 절차에 따라 KARA에 신청하는 것으로 한다. 단 KARA의 사무국에서 부적당하다고 판단한 때에는 이유를 밝힐 필요 없이 등록을 거부할 수 있다.

또한 본 규정의 각 조건에 해당하지 않거나 제 규정에 위반하였을 때에는 KARA의 사무국의 결정에 의하여 등록을 취소할 수 있다.

제2조 팀의 신청자격

1. 모터스포츠에 공헌하는 사업목적에 갖는 법인 또는 KARA가 인정한 임의 단체
2. 자동차를 가지고 팀 활동을 하고 있을 것
3. 자동차 경기의 제반 규칙에 정통한 자가 KARA의 회원으로 최소한 5명 이상 가입되어 있을 것

제3조 신청서류

팀으로 KARA에 등록을 희망하는 자는 아래의 서류를 준비하여 등록을 신청하여야한다.

1. KARA 소정의 신청 양식 (회원 명부, 선수명부, 회원 신청서, 선수 라이선스 신청서, 팀등록신청서, 서약서, 팀 정관)
2. 당해 년도 경기참가계획서
3. 당해 년도 팀 운영계획서

제4조 팀의 신청

1. 등록신청서는 KARA에 직접 제출하여야 한다.
2. KARA는 등록을 신청한 서류를 심사하여 신청일로부터 14일 이내에 통보 한다.
3. 팀 등록 시에는 소정의 팀 등록비용을 납부하여야 한다(본 규정 제7조 참조).

제5조 심사

접수된 등록신청서는 KARA사무국에서 다음의 사항에 대해서 심사하여 등록여부를 심사한다.

1. 경기 참가능력과 팀 운영능력
2. 제반 규칙의 준수와 의무의 실행 능력
3. 기타 KARA가 필요하다고 판단 되는 사항

제6조 자격의 제한

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

제7조 등록비

KARA의 팀 등록비는 아래와 같다.

(단위 : 원)

항 목	구 분	금 액	비 고	
프로팀	영구	25,000,000	1. 정당한 사유 없이 2년 이상 미활동시 자격상실 가능 2. 매해 5명(일반회원 이상)이상 의무 가입	
	단기	등록비	5,000,000	1. 당해년도 12.31 만료 2. 매해 갱신비 납입 3. 매해 5명 이상 의무 가입 4. 갱신비 미납입시 자격상실
		갱신비	500,000	
4x4팀	등록비	3,000,000		
	갱신비	200,000		
카트팀	등록비	-		
	갱신비	300,000		

※팀 등록비는 팀의 자격 상실 및 취소시 반환되지 않는다.

제8조 인증서

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

제9조 팀 자격의 상실

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

1. 제출서류에 허위가 있을 때
2. 정당한 이유 없이 참가신청한 경기에 불참할 때
3. 기타 KARA의 사무국에서 등록팀으로서의 자격이 부적격하다고 판단되었을 때
4. 2년 이상 팀 활동(레이스의 참가)이 없는 경우
5. 민·형사상 법적 문제가 발생한 경우

제10조 변동사항의 보고 의무

팀으로 자격을 인정받은 단체는 등록신청서에 기재(팀명등), 첨부한 내용이 변경되었을 경우 변경사유를 7일 이내에 문서로서 KARA에 보고하여야 하며, KARA로부터 인정받기 전까지 변경된 사항을 사용할 수 없다.

제11조 특전

1. 공인 경기에 참가할 자격을 갖는다.
2. KARA로부터 모터스포츠에 관한 정보를 받을 수 있다.
3. 선수증 국내A, B 및 공인 심판원 B1의 취득 자격자를 추천할 수 있다.
4. 공인경기의 개최에 관한 등록팀, 단체, 팀 상호간의 협조를 제공받을 수 있다.

제12조 벌칙

KARA의 등록 팀은 FIA 국제스포츠법전과 국내경기규칙, 동부칙, 경기 특별규칙, KARA의 기관지나 KARA 홈페이지에 수시로 공포하거나 개정하는 KARA의 고시, 경기 주최허가, 부대조건, 공식통지, 트랙의 특별 규정 중 어떠한 것이든 위반할 때에는 벌칙의 대상이 된다(국내경기규칙 제164조, 제166조 참조).

제13조 규정의 시행

본 규정은 2013년 1월 1일부터 시행한다.

회원, 선수 및 팀 등록비 등 각종 수수료

1. 선수 및 회원, 미케닉 라이선스 발급 비용

(단위 : 원)

항목	구분	참가범위	등급	금액	비고	
준회원 연회비				10,000	당해 12.31 만료	
정회원 연회비				30,000	당해 12.31 만료	
미케닉 연회비				30,000	당해 12.31 만료	
선수	국내	레이스	온로드, 랠리, 오프로드 등	A	110,000	+ 정회원 연회비 당해 12.31 만료
			B	80,000		
			C	50,000		
		카트	공인 카트 경기	A	50,000	
				B	30,000	
				C	10,000	
		드래그	공인 드래그	A	70,000	
				B	40,000	
				C	10,000	
		4x4	4x4 온/오프로드	A	70,000	
				B	40,000	
				C	10,000	
	재발급				10,000	당해 12.31 만료
	국제	레이스	FIA 공인 국제 경 기 (레이스, 드래 그, 스피드, 짐카나 등)	A	1,500,000	당해 12.31 만료
				B	1,000,000	
				C	500,000	
				D	300,000	
		랠리	FIA 공인 랠리	R	400,000	
		카트	CIK 공인 국제 카 트 경기	A	500,000	
				B	300,000	
C				200,000		
재발급				10,000		
선수 비자 1회				100,000	해당 경기 1회	
선수 비자 1년				300,000	해당 시리즈 1년	
해외 ASN 라이선스 취득용 증명서				200,000		
경력증명서				10,000		

※ 상기 카테고리 외 국제 라이선스 발급 시 KARA 문의

2. 오피셜 및 마샬 라이선스 발급 비용

(단위 : 원)

항 목	구 분	등 급	직 위	금 액	비 고
심판원	회원 연회비			30,000	+ 회원 연회비 당해 12.31 만료
	위원장	A+	심사위원급	110,000	
		A1	위원장급	80,000	
		A2			
	선임, 요원	B1	선임급	50,000	
		B2			
		C1	일반요원	40,000	
		C2			
		D	견습요원	면제	
	경력증명서			10,000	

3. 팀 등록 비용

(단위 : 원)

항 목	구 분	금 액	비 고	
프로팀	영구	25,000,000	1. 정당한 사유 없이 2년 이상 미활동시 자격상실 가능 2. 매해 5명(일반회원 이상)이상 의무 가입	
	단기	등록비	5,000,000	1. 당해년도 12.31 만료 2. 매해 갱신비 납입 3. 매해 5명이상 의무 가입 4. 갱신비 미납입시 자격상실
		갱신비	500,000	
4x4팀	등록비	3,000,000		
	갱신비	200,000		
카트팀	등록비	3,000,000		
	갱신비	200,000		
팀 명의(소유주) 변경		500,000		
팀 이름 변경		100,000		
팀 인증서 재발급		50,000		

4. 프로모터 등록 비용

(단위 : 원)

항 목	구 분	금 액	비 고
프로모터		50,000,000	정당한 사유 없이 1년 이상 미개최시 자격상실 가능
오거나이저	등록비	5,000,000	1. 당해년도 12.31 만료. 매해 갱신비 납입 2. 갱신비 미납입시 자격상실
	갱신비	500,000	
프로모터 명의(소유자) 변경		3,000,000	
프로모터 이름 변경		500,000	

5. 대회 공인 비용

(단위 : 원)

항 목	구 분	금 액	비 고
국내	프로경기	5,000,000	1 경기당
	일반경기	3,000,000	
	KART	2,000,000	
국제		KARA 사무국 문의	

6. 차량 호몰로게이션 등록 비용

(단위 : 원)

신청 분류	구 분	금 액	비 고
국내 신청	N, A, B, GT, Formula, SP, CN, T, R	10,000,000	
국내 변형	VF, VP, VO, VK, ER	2,000,000	
국내 진화	ET, ES	2,000,000	
국제 신청	N, A, B, GT, T	20,000,000	FIA 실비 포함
국제 변형	VF, VP, VO, VK, ER	8,000,000	
국제 진화	ET, ES	8,000,000	
경주용 차량등록		300,000	
경주용 차량말소		600,000	

※ 국제 WRC, Super2000, Super1600, SP, CN, R, Formula 호몰로게이션 신청은 KARA 사무국 별도 문의

※ 별표 1 호몰로게이션 용어표

구 분	내 용
N	연 2,500 이상 생산 양산차
A	N형 차량 Touring 개조
B	연 200 이상 생산 양산차 GT형. NGT
GT	2 시트 2 도어차량. GT1,GT2,GT3
SP, CN	경주 전용 차량 (스토카, 프로토 타입 등)
Formula	경주용 포뮬러 차량
T	4륜 차량 및 트럭. T1, T2, T3, T4
R	랠리 전용 승용 차량. R1, R2, R3
VF, VP, VO, VK	변형 공급 부품 및 키트
ER	잘못된 부분에 대한 정보 대체 및 취소
ET, ES	차량 형식 또는 스포츠 형태의 진화

7. 기타 장비 호몰로게이션 등록 항목

구 분	금 액	비 고
헬멧 (8860-2004)	KARA 사무국 별도 문의	모델 1 당
안전벨트		
글로브 (8856-2000)		
HANS		
소화시스템		
보안 안전 커버		
롤게이지		
의자		
안전 연료 탱크(FT3, FT3.5, FT5)		
레이싱 슈트		
확장 (헬멧, 의자, 슈트, 소화시스템, 탱크)등		
양말, 속옷(1 쪽), 신발, 보호마스크 등		
속옷 셋트		

8. 한국자동차경주협회 공소 신청 비용

(단위 : 원)

항 목	금 액	비 고
한국자동차경주협회 공소	3,500,000	
한국자동차경주협회 중앙심사 위원회에 공소	5,000,000	

모터 레이스 드라이버 의무 사항

제정 2009년 1월 1일

개정 2010년 1월 1일

개정 2011년 1월 1일

개정 2012년 1월 1일

개정 2013년 1월 1일

제1조 신호 준수

국제스포츠법전 부칙 L항에 정의된 사항은 드라이버 의무 사항이며 모든 드라이버들이 준수하여야 한다.

제2조 추월, 차량 제어와 트랙 제한

1. 트랙상에서 한 차량이 트랙 전체를 사용할 수 있지만, 빠른 차량이 접근할 경우 최초의 시도에서 드라이버에게 지나 갈 수 있도록 길을 내주어야 한다.
드라이버가 후방의 상황을 충분히 인지하지 못 한다고 판단될 경우 플래그 마샬들은 청색기 진동으로 빠른 드라이버가 추월을 원한다고 알려주어야 한다.
청색기들의 표시를 무시한 드라이버는 경기 심사위원회에 보고 된다.
2. 상황에 따라서 오른쪽 이나 왼쪽으로 추월할 수 있다.
그러나, 다른 드라이버들을 고의적인 방해하거나, 자신의 위치를 지키기 위해서 1번 이상의 방향 전환을 하거나 트랙 가장 자리 너머로 고의적인 블로킹 또는 다른 비정상적인 방향 전환을 엄격히 금지한다.
드라이버가 상기와 같은 행위가 있을 때에는 경기 심사위원회에 보고 된다
3. 드라이버들은 항상 트랙을 이용하여야 한다. 의혹 방지를 위해 아래 사항을 인지하여야 한다.
 - ① 트랙의 가장 자리의 흰색 라인들이 정해져 있는 트랙의 부분 속지하여야 한다. 그러나 연석은 그렇지 않다.
 - ② 만약 차량의 어떤 한 부분이라도 트랙에 접촉되어 있지 않다면 드라이버는 트랙을 이탈한 것으로 판정 되어 질 것이다.

어떤 이유로든 차량이 트랙에서 벗어났다면 아래 4항에 대한 편견 없이 드라이버는 재진입할 수 있다.
그러나 재진입은 이로 인한 이익을 얻지 않는 범위에서 안전하게 진입하였을 경우만 인정될 수 있다.
4. 심각한 실수 또는 차량의 컨트롤 부족(트랙에서 벗어나는 것)이 반복되어 나타나면 경기 심사위원회에 보고되어 페널티가 부여되며 드라이버는 실격 처리 된다.

제3조 경기 중 차량들의 정차

1. 레이싱 속도를 계속해서 유지할 수 없어 트랙에서 차량의 드라이버는 적시에 의사를 표시하여 가능한 출구 지점에 가깝게 안전하게 견인될 수 있도록 하여야 할 책임이 있다.
2. 차량이 피트 레인 밖에서 멈추었을 경우 다른 드라이버들을 방해하거나 위험요소가 되지않도록 가능한 빨리 이동해야만 한다

만약 드라이버가 차량을 움직이게 할 수 없다면 마샬들은 도와줄 의무가 있다.

상기와 같이 도움을 받아 다시 경기에 다시 참여한다면 이러한 행동은 경기에서 이익을 얻지 않거나 규정을 벗어나지 않아야 한다.

3. 트랙 상에서 수리하는 것은 드라이버가 오로지 차에 탑재되어 있는 공구를 이용하거나 여분의 부품을 이용하는 것만 가능할 수 있다. 단 트랙 상 수리는 특별규칙서에서 가능하다고 명시되었을 경우에만 가능하다.
4. 피트에서 차량이 멈추었을 때 차량과 관련하여 어떤 종류의 공급도 금지된다.
5. 드라이버와 임명 되어 진 오피셜을 제외하고 누구도 피트 레인 상의 차량에 손을 댈 수 없다.
6. 트랙 상에서 차량을 미는 것을 금지된다.
7. 레이스 중단 동안을 제외하고 일시적이라도 드라이버에 의해서 서킷 상에서 방치 되어 진 차량은 레이스 포기로 간주되어진다.

제4조 피트 레인의 진입

1. 피트 레인으로 유도하는 트랙 지점은 “피트 진입로”을 참고한다.
2. 경기 동안 피트 레인에 접근은 오로지 피트 진입로만 허용된다.
3. 드라이버가 트랙에 들어가거나 피트 레인을 통하여 들어올 의도가 있다면 안전하게 이동하여야 한다.
4. 불가항력적인(심사위원회의 허가를 득한) 경우를 제외하고 피트 입구와 트랙을 분류하는 라인을 어느 방향이든 횡단하는 것은 금지한다
5. 불가항력적인(심사위원회의 허가를 득한) 경우를 제외하고 피트를 나가는 차량과 트랙 상에 있는 차량을 구분하기 위하여 피트 출구에서 트랙 상에 그려진 라인을 피트를 나가는 차량이 절대 가로지를 수 없다.

제5조 규정의 추가적 적용

본 규정에 명시 되지 않은 의무 사항에 대하여는 특별규칙에서 공표 한다.

제6조 규정의 시행

본 규정은 2013년 1월 1일부터 시행한다.

자동차 경기 공인 규정

제정 2009년 1월 1일

개정 2010년 1월 1일

개정 2011년 1월 1일

개정 2012년 1월 1일

개정 2013년 1월 1일

제1장 총칙

제1조 목적

본 규정은 국내에서 개최되는 국내 및 국제 경기의 신청과 공인 및 운영에 관한 제 규정과 지침을 정하는데 그 목적이 있다.

제2조 적용 범위

본 규정은 KARA의 공인 하에 국내에서 개최되는 모든 국내 및 국제 경기에 적용된다.

제3조 자동차 경기

국내경기규칙 제17조에 의거한 경기를 말한다.

제4조 경기 총괄권

KARA는 국내 자동차 경기전반을 총괄하는 동시에 경기의 등급을 표시하는 명칭사용과 경기의 참가자격 및 경기결과의 인증에 대해서도 총괄권을 보유한다(국내경기규칙 제3조 참조).

FIA는 국제 자동차 경기전반을 총괄하는 동시에 경기의 등급을 표시하는 명칭사용과 경기의 참가자격 및 경기결과의 인증에 대해서도 총괄권을 보유한다(국내경기규칙 제1조 참조).

제5조 경기의 명칭

국내에서 조직되는 국내 및 국제 자동차 경기에 있어 그랑프리 또는 챔피언십 및 전한국, 전국의 명칭은 KARA 사무국에 의해 통제되고 그 허가가 없으면 사용할 수 없다. 국제 및 세계의 명칭은 FIA에 의해 통제되고 있다. 상기의 명칭은 영어 또는 그 외의 외국어의 명칭 그리고 동의어, 약칭 등에 대해서도 허가를 필요로 한다.

제6조 경기의 등급

경기의 등급은 다음과 같이 분류한다.

1. 국제 경기

국제스포츠법전 제17조 및 국내경기규칙 제18조에 정의된 경기

2. 국내 경기

(1) 국내 경기

국제스포츠법전 제18조 및 국내경기규칙 제19조에 정의된 경기

(2) 클로즈드경기

경기의 주최 팀에 소속한 회원만 참가할 수 있는 경기, 이때 공동개최의 경우는 복수의 팀으로 한다 (국내경기규칙 제21조 참조).

3. 제한부경기(국내경기규칙 제20조)

상기 국제 경기, 국내 경기 이외의 조건을 만족하는 경기를 말하며 특정의 조건에 따라 행하여지는 것

기. 예를 들면 특수구조의 차량참가를 제한한 경기. 또 주최자로부터 초대를 받은 경기자가 참가하는 경기. 그러나 특정의 팀을 초대해서 행하는 경우는 그 초대 팀은 2개 팀을 넘어서는 안 된다.

제7조 경기 주최, 주관 및 후원의 정의

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

1. '주최'라 함은 경기를 총괄하여 책임지는 자를 말한다.
2. '주관'이라 함은 경기주최자의 위임을 받아 경기를 운영하는 자를 말한다.
3. '후원'이라 함은 행사의 공공성, 공익성, 신뢰성 등을 위해 인적 및 물적 자원을 지원하는 자를 말한다.
4. '협찬'이라 함은 행사에 필요한 재정, 물품 등을 지원하는 자를 말한다.

제2장 경기의 공인

제8조 자동차경기의 공인

FIA의 국제스포츠법전 및 KARA의 국내경기규칙에 자동차스포츠로 정의 되는 경기는 모두 KARA의 공인 허가를 필요로 한다(국내경기규칙 제64조 참조).

제9조 자동차경기의 공인 범위

KARA의 자동차 경기의 공인 범위는 다음과 같다.

1. 경기가 열리는 장소에 대한 안전시설 검수
2. 경기참가자 및 드라이버에 대한 라이선스 인증
3. 해당 경기에 대하여 경기참가자 및 드라이버에 대한 공식 기록 인증
4. 경기 운영 오피셜 및 마샬 라이선스 인증
5. 경기 운영 방안 검수

제10조 경기의 공인 신청

경기를 주최하고자 하는 자는 KARA에 다음의 서류를 제출하여야 한다.

경기장의 사용 허가서의 제시를 요구 받았을 때는 경기장 소유자의 사용 허가서의 사본을 제출하여야 한다.

1. 스피드 경기의 크로즈드경기는 소정의 주최계획서를 경기 개최일 15일전으로 하고 경기 종료 후 5일 이내에 성적표 1부를 제출한다.
2. 국내 경기의 경우에는 다음의 서류를 제출한다.
 - (1) 소정양식의 공인허가신청서와 특별 규칙서의 초안 2부를 경기 개최일의 1개월 전까지
 - (2) 상기 (1)항을 KARA가 검토 후 승인한 특별 규칙서를 인쇄한 것 3부를 참가접수 개시 2일전까지
 - (3) 경기 개최일 2 7일 전까지 경기참가자 및 드라이버 명단, 경기 임원, 경기 심판원 명단, 조직위원회 명단 각 1부
 - (4) 경기참가자 및 드라이버, 심판원 및 경기 진행 요원, 관중에 관한 보험 가입 증서
3. 국제 경기의 경우에는 다음의 서류를 제출한다.
 - (1) 소정양식의 공인허가신청서
 - (2) 해당 경기의 국제 프로모터 정보
 - (3) 해당 경기의 국제 프로모터에 의한 경기 승인서
 - (4) 해당 경기의 국제 프로모터에 의해 승인된 특별 규칙서의 초안 5부를 경기 개최일 2개월 전까지
 - (5) 상기 (3)항을 KARA가 검토 후 승인한 특별 규칙서를 인쇄한 것 5부를 참가접수 개시의 2일전까지
 - (6) 경기 개최일 2 7일 전까지 경기참가자 및 드라이버 명단 및 경기 임원, 경기 심판원 명단, 조직위원회 명단 각 1부
 - (7) 경기참가자 및 드라이버, 심판원 및 경기 진행 요원, 관중에 관한 보험 가입 증서
 - (8) FIA 챔피언십(F1, WTCC, GT1, WRC 등)의 경우 FIA 국제스포츠법전 및 부칙, 해당 챔피언십 규정에 의거한 관계서류를 국제스포츠법전에 명시된 기한 안에 제출한다.

4. 기록도전을 포함한 경기는 앞의 1, 2, 3항의 서류 외에도 도전종목의 자세한 사항을 첨부하여 제출한다.
5. 경기주최자는 경기 서킷이나 코스의 일부 혹은 전부가 공공도로 또는 일반도로를 포함하고 있을 시 해당 지자체 자치단체장의 허가 서류를 제출하여야 한다.
6. 경기주최자는 경기의 종료 후 5일 이내에 다음의 서류를 제출한다.
 - (1) 잠정 또는 최종 결정의 성적표 2부
 - (2) 각종 경기 결과 보고서(관제 보고서, 벌칙 통보서 등)
 - (3) 기타 KARA가 요구하는 서류
7. 경기 개최 시 KARA 사무국을 별도로 설치한다.
8. 국내에서 공인할 수 있는 국제 경기는 FIA 혹은 자국의 ASN에 의해 승인받은 국제 프로모터가 개최하는 경기인 경우만 가능하다.

제11조 경기일정

경기일정은 모두 KARA에 의하여 승인되고 KARA 국내 스포츠캘린더에 등록하여야 한다. 등록신청은 KARA가 지정하는 일시까지 소정의 방법으로 KARA에 제출하는 것으로 한다.

국제 경기는 상기 사항과 함께 FIA 국제스포츠캘린더에 등록하여야 한다. 이를 위해서는 해당 국제 경기 국제 프로모터의 경기 승인 서류를 KARA에 제출하여야 한다.

제12조 경기일정의 조정

국내 각 경기주최자가 개최하는 경기일정은 KARA가 조정한다.

제13조 경기 일정 및 장소 변경

국내 각 경기주최자가 개최하는 경기일정의 변경, 경기장소의 변경, 클래스 변경, 주최자 변경, 경기 명 변경 등은 경기 개최일 30일전까지 KARA에 변경 신청을 한다.

국제 경기의 경우 FIA 국제스포츠법전 및 부칙, 해당 국제 경기 규정에 정해진 기간 안에 해당 경기의 국제 프로모터의 승인서류를 첨부하여 KARA에 변경 신청을 하며 일정 및 장소 변경에 대한 변경 수수료가 부과된다(본 규정 제20조 참조).

제14조 공인 인증료

경기를 주최하고자 하는 자는 경기공인에 따른 KARA가 정한 공인 인증료(KARA 소정의 금액)를 경기 공인 허가신청서와 함께 KARA에 납부하여야 한다. 납부 기간은 다음과 같다.

1. 국내 경기 : 경기 개최일 7일 전까지
2. 국제 경기 : 경기 개최일 3주 전까지

제15조 공인 허가 전 경기 특별 규칙서 공표금지

공인된 경기는 KARA의 국내경기규칙 및 제반 규정에 의거하여 작성된 경기특별 규칙서에 따라 개최되어야 한다. 또 특별 규칙서의 초안을 KARA에 제출하여 그 허가가 있을 때까지는 내용을 공표하거나 참가자를 접수해서는 안 된다.

제16조 경기의 취소

경기주최자는 계획한 국내 경기를 취소하고자 할 때는 대회 개최 15일 전까지 KARA에 공식문서를 통하여 통보하여야 한다.

국제 경기의 경우 해당 국제 경기 규정 및 FIA 국제스포츠법전에 명시된 일정에 따라 취소를 해야 하며 경기 취소 시 취소에 대한 수수료가 부과된다(본 규정 제20조 참조).

제17조 공인의 취소

KARA는 경기 시작 전 또는 경기 진행 중 및 경기 후 해당 경기에 대하여 공인을 취소 할 수 있다.

1. 경기의 일방적인 취소 또는 변경, 경기 운영의 미숙, 안전 조치 미 이행, 기타 사업적 권리의 침해 등이 발생한 경우
 2. 경기의 준비 또는 경기 후 처리 및 해당 경기의 공인을 이용하여 경기참가자 및 드라이버, 심판원, 관계자 등에 대하여 인적, 물적, 재산적 피해를 입혔을 경우
 3. 경기의 준비 또는 경기 후 처리 및 해당 경기의 공인을 이용하여 지역 및 일반인에게 인적, 물적, 재산적 피해를 입혔을 경우
 4. KARA 및 FIA의 명예나 권위를 실추 하거나 이익을 저해하였을 경우
 5. 모터스포츠 일반의 이익을 저해하였을 경우
- 공인 취소의 경우 공인 인증료는 반환되지 않는다.

제18조 공인 인증료의 반환

경기주최자가 계획한 경기를 취소할 때 KARA는 다음의 경우에 해당할 때만 공인 인증료를 반환하고 나머지 경우에는 공인 인증료를 반환하지 아니한다. KARA는 공인 인증료 반환 거부의 사유를 밝힐 필요는 없다.

1. 천재지변으로 경기의 개최가 불가능할 때
2. 국가 안보에 중대한 사건이 발생했을 때

제19조 경기 취소 프로모터에 대한 제재

경기 개최를 KARA로부터 공인 받은 경기주최자가 납득할 수 없는 사유로 경기 개최를 포기할 경우 해당 경기주최자는 당해년도 경기주최자격은 물론 차기년도 경기주최자 등록신청자격을 상실한다.

제20조 국제 경기의 취소 및 변경, 연기에 대한 수수료

국제 경기는 FIA 국제스포츠캘린더에 등록되며 해당 경기가 변경 및 연기되거나 취소될 경우 이에 대한 수수료가 발생한다. 취소 및 변경, 연기에 대한 수수료는 KARA가 지정한 금액을 지정한 기한 내에 지정한 계좌로 입금하여야 한다.

지정한 기한 내에 미입금시에는 연체료가 부과될 수 있다.

제3장 상업적 권리 및 지원, 의무사항

제21조 상업적 권리

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

제22조 경비의 부담

1. 경기주최자는 경기 개최를 위해 소요되는 일체의 경비를 부담한다.
2. 경기주최자는 주관, 후원, 협찬자와 함께 경비의 부담에 대해 협의할 수 있다.

제23조 손해의 책임

경기주최자는 경기 준비, 경기 운영, 경기 사후 처리시 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.

제24조 공인 명칭의 사용

KARA의 공인 허가를 받지 않는 한 공인 명칭은 절대 사용할 수 없다. 만약 허가가 완료되지 않은 상태에서 공인 명칭 사용시 공인 신청이 반려 될 수 있으며 국내경기규칙 제165조에 의거한 벌칙을 가할 수 있다.

또한, KARA는 허가 받지 않는 공인 명칭 사용에 의한 손해 배상을 청구할 수 있다.

제25조 보험

국내 경기주최자는 다음 사항에 대하여 보험을 가입하여야 하며 KARA 사무국에 보고 보험증서를 제출하여야 한다.

1. 관중에 대한 보험

주최자(또는 시설소유자)는 경기 개최기간 중 관중에 대해 경기의 사고에 의한 관중의 사망 또는 상해에 대해 반드시 보험에 가입하여야 한다.

2. 경기참가자 및 드라이버, 임원, 심판원에 대한 보험

경기 주최자는 경기참가자 및 드라이버, 임원, 심판원에 대해 반드시 보험에 가입해야 한다.

국제 경기의 경우 FIA 국제스포츠법전 및 부칙, 해당 경기 규정에서 요구하는 보험 가입 규정을 따라야 하며 규정에서 해당하는 합당한 보험 증서와 상기 1, 2 항에 대한 보험 증서를 KARA 사무국에 제출하여야 한다.

제26조 공인 경기의 운영위원(마샬과 오피셜) 및 감독관

1. 공인 경기의 운영은 KARA의 심판원 라이선스를 소지한 마샬 및 오피셜들만이 운영할 수 있다.(위반 시 벌칙이 부여된다. 166조 참조)
2. KARA는 공인된 경기에 1인 이상의 감독관을 파견할 수 있다.

제27조 경기의 심사

공인 경기는 다음과 같은 자격을 가진 2명 이상의 경기심사위원과 KARA에서 파견하는 1인 이상의 심사위원이 있어야 한다.

1. KARA에 심판원 A+ 로 등록된 자
2. 심판원 등록자로서 KARA가 특별히 인정하는 자
3. KARA가 심판원으로 적격하다고 인정하는 자

경기주최자는 공인 경기에 한하여 KARA에 1인 이상의 KARA 심사위원 파견을 요청할 수 있다.

제28조 안전

경기주최자는 해당 경기와 관련된 모든 장소에서 경기가 안전하게 개최될 수 있도록 최대한 노력과 책임을 다한다.

KARA의 판단 하에 안전상의 위험이 있다고 판단 될 경우 경기의 공인을 취소할 수 있다(본 규정 제16조 참조).

제29조 의료 지원, 소방 지원 및 차량 구난

경기주최자는 매 경기마다 다음의 의료 지원팀을 배치하여야 한다.

1. 응급 구조사나 응급 의사가 포함된 2인 이상의 응급 팀
2. 1대 이상의 엠블런스
3. 메디컬 체크를 위한 1인 이상의 의사 및 간호원
4. 외과 상해에 대한 구급 장비(척추보호대, 목보호대, 들것, 압박붕대 등)
5. 화상에 대한 구급 장비(화상 드레싱 등)
6. 경기장 부근 지정 병원
7. 다음은 권고 사항 이다.

소생 장비를 갖춘 특수 구급차(소생약, 심전도기, 응급 소생기 등)

경기 주최자는 소방 지원 및 차량 구난을 위한 장비가 배치 되어야 한다.

- 가. 소방 지원 차량(80리터 이상 소화액(물, 폼 소화액 등)이 들어있는 탱크와 분사기 장착)
- 나. 소화기 (경기의 종류와 규모에 따라 필요 갯수가 다르다)

다. 견인차나 견인차에 준하는 견인 장비가 있는 4륜 차량

라. 경기장 부근 지정 소방서

마. 다음은 권고 사항이다.

특수 구조차(유압 커터, 전기톱, 크로우바, 플라이어 등)

국제 경기의 경우 FIA 국제스포츠법전 부칙 H의 각 경기 종류 및 카테고리 별 응급 및 의료, 소방, 구난 서비스 체계와 장비를 갖추어야 한다.

제30조 공공기관의 협조

경기주최자는 해당 경기가 개최되는 경기장 또는 지역의 공공기관과 사전 협조 요청을 완료하여야 하며 필요시 KARA에 협조 공문을 요청할 수 있다.

KARA는 경기주최자에게 공공기관 협조가 완료되었음을 증명하는 서류의 제공을 요청할 수 있다.

제31조 통보 의무

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

제32조 규정의 시행

본 규정은 2013년 1월 1일부터 시행한다.

모터 레이스 일반 운영 규정

제정 2008년 1월 1일

개정 2009년 1월 1일

개정 2010년 1월 1일

개정 2011년 1월 1일

개정 2012년 1월 1일

개정 2013년 1월 1일

서킷을 사용하는 모든 FIA 챔피언십, 챌린지, 트로피, 컵 경기와 그 경기들의 예선전에 적용 가능하다(F1 제외).

챔피언십이라는 단어를 쓰는 경우 일반 규정이 사용 되며, FIA 챔피언십, FIA 챌린지, FIA 트로피, FIA컵과 지역 챔피언십을 포함한다.

제1조 규정의 적용

1. FIA 챔피언십(경기)의 규정은 국제스포츠법전, 부칙, FIA 공식 블루틴, 일반 운영 규정과 각 경기의 챔피언십 규정을 따른다. 서로 간 상충될 경우 국제스포츠법전이 선행한다.
2. FIA 및 KARA가 규정을 변경 또는 수정 할 수 있다.

제2조 경기의 형태

경기는 모든 국제 경기의 형태를 말하며 국제스포츠캘린더에 기재된다.

제3조 적합 차량

힐 클라임을 제외하고 자동차 혹은 특별 규정에 의한 포뮬러 차량이 경기에 허가된다.

제4조 경기 등록

1. 챔피언십에 포함된 경기에 대한 모든 신청을 FIA의 마감 시간 전에 FIA 사무국에 제출하여야 한다.
2. 챔피언십 경기는 최소 2주 간격을 둔다. FIA는 널리 알려진 특별한 상황에 따라 경기 간격을 줄이거나 늘리는 권한을 갖는다.
3. 챔피언십이 포함된 새로운 경기 개최를 원하는 ASN은 국제스포츠캘린더에 등록된 경기 중 하나를 당해 년도 진행하는 동안 경기 조직에 참가하는 최소한 한 명의 FIA 옵저버를 FIA에 통고하여야 한다.

제5조 심사위원회, FIA 대리인

심사위원회는 경기주최자와 국적이 다른 최소 2명의 심사위원이 있어야 한다. 찬반 동수인 경우에는 심사위

원의 의장이 결정투표를 할 수 있다. 또한 FIA는 기술부분에 대하여 책임을 질 수 있고 그 나라의 국가 기술위원들 이상의 전권을 가질 수 있는 기술 대리인을 임명 할 수 있다. FIA는 규정에 이름이 명시된 다른 대리인(들)을 임명 할 수 있다.

제6조 경기 취소와 연기

1. 경기 취소는 경기 스케줄에 등재된 날짜보다 최소 3개월전에 FIA에 통지하여야 한다.
2. FIA는 취소된 경기에 대해서 다른 경기로 대체하여야 한다.
3. 3개월 미만에 경기를 취소한 경우는 FIA에서 인정한 불가항력적인 경우를 제외하고 다음해 챔피언십 경기 등록이 되지 않을 수 있다.

제7조 규정 공표

1. 경기 규정은 경기 조직 단체가 속한 ASN의 승인을 받은 후 경기 첫 시작 최소 3개월 전에 경기와 관련된 나라의 모든ASN을 통하여 FIA 사무국에 제출되어야 한다. 규정은 최소 경기 시작 2개월전부터 엔트리 마감 1개월전까지 공표 되어야 한다. 규정 복사본은 공표함과 동시에 다른 챔피언십 경기 조직위원회의 ASN으로 보내야 한다. 블루틴과 공식 공지된 규정 모두 최소 영어와 불어로 인쇄되어야 한다. 이 두 개 중 하나가 정식규정으로 인증 된다.
2. 경기 규정은 FIA에서 권리의 포기를 승인한 경우를 제외하고 국제스포츠법전, 일반 운영 규정과 관계된 제반 규정을 따라야 한다.
3. 경기주최자는 경쟁 차량이나 특별 부품에 대하여 중요한 문제 발생시에 대한 규정을 정해야 한다.
4. 경기 규정의 변경 이나 추가는 경기규정의 중요 부분에 날짜와 숫자가 기록된 부칙과 코드를 함께 공표하여야 한다.
5. 참가 등록 전에 공표된 규정에 대한 추가사항은 최소 영어 혹은 불어로 공표되어야 하며 ASN에 제공한 뒤 FIA 사무국에 2부의 복사본을 제출하여야 한다.

심사위원회에서 인정된 불가항력적인 경우를 제외하고 이들 추가사항은 공식 공지 사항 알림판에 게시되어야 하고 경기참가자들에게 알려야 하며 수령증에 사인을 해야 한다.

제8조 참가 등록

1. 국제스포츠법전 제74조에 의거하여 참가 거부 권한을 조직위원회에게 부여 하였다 하더라도 당시 챔피언십 순위 선두 포인트의 최소 30% 포인트를 얻은 선수의 참가 등록은 거부할 수 없다. 그 해 첫 경기의 경우 전년도 최종 챔피언도 동일하다.
2. 경기주최자는 규정에 참가 가능한 최소 차량 대수를 지정해야 한다. 그 숫자에 도달되지 않았을 경우 경기주최자는 FIA 승인 후에 경기를 취소 할 수 있다.

제9조 참가 대수

각 차량은 드라이버의 참가 번호를 부여 받아야 한다. 참가 번호는 검차하는 동안 식별할 수 있게 차에 부착되어 있어야 한다.

제10조 기술 검사와 스포츠 안전 검사

1. 전체 규정과 각각의 경기 규정에 지정된 시간과 장소에서 스포츠 안전 검사와 기술 검사를 하는 동안 선수들은 요구된 모든 문서를 소지하여야 한다.
2. 심사위원회에서 인정된 경기 포기인 경우를 제외하고 제한된 시간 안에 참석하지 않은 경기참가자는 경기 참가가 허가되지 않는다.
3. 어떠한 경기참가자나 드라이버, 다른 관계자들도 규정에 명확히 공시되지 않은 포기 선언이나 다른 문서에 사인 할 수 없다
4. 경기위원장이나 메디칼 위원장은 경기 동안 언제든지 메디칼 체크를 요구 할 수 있다.
5. 기술위원들에 의해 통과되지 않은 차량은 경기에 참여할 수 없다.
6. 기술위원들은 :
 - (1) 경기 동안 차량이나 경기참가자들의 적법성을 검사를 할 수 있다.
 - (2) 경기참가자에게 적법 상태나 적법 상태를 충족시키기 위해 차량의 설비제거를 요구 할 수 있다.
 - (3) 경기참가자에게 제반된 동력 측정 비용 지불을 요구 할 수 있다.
 - (4) 경기참가자에게 필요에 따라 부품이나 샘플을 요구 할 수 있다.
7. 설비가 제거되었거나 안전에 영향을 미치는 혹은 적법성의 의문이 제기된 변경 또는 동일한 영향으로 인한 사고를 당한 차량은 기술 검사를 통과하였다 하여도 재검사를 받아야 한다.
8. 경기위원장은 사고에 관련된 차량을 정차시켜 검사하는 것을 요구할 수 있다.
9. 스포츠 안전 검사와 기술 검사를 하기 위해서는 파크 퍼미 통제 자격이 있는 오피셜과 경기참가자들에게 지시 권한을 부여 받은 오피셜로 하여금 이동 되어야 한다.
10. 심사위원은 각 차량 기술 검사 결과를 공표하여야 하며 요구받을 경우 선수들에게 제공하여야 한다. 이 결과들은 연료 분석이나 기술 규정 위반 발견 위치를 제외하고 특별한 분석을 포함하지 않는다.
11. 기술 검사를 위한 차량 제공은 의무적으로 해야한다.

제11조 파크 퍼미

1. 관리 권한이 부여된 오피셜 만이 파크 퍼미에 들어갈 수 있다. 권한을 부여 받은 오피셜들을 제외하고

어떠한 개입이나 조정도 허용되지 않는다.

2. 파크 퍼미 규정은 스타트, 피니시 라인과 파크 퍼미에서 경기 출전을 위해 서킷으로 이동하는 진, 출입구 사이에서 적용된다.
3. 파크 퍼미는 충분한 공간을 확보하고 허가 받지 않은 자가 들어올 수 없게 안전해야 한다.

제12조 무게 측정 (히스토릭 경기 제외)

1. 차량 무게 측정은 다음 순서를 따른다:

(1) 예선 동안과 예선 후

- ① 경기주최자는 피트 입구에 무게 측정을 할 수 있게 6m x 3m의 평평하고 수평한 공간을 만든다.
- ② 경기에 참가하는 모든 드라이버들은 경기 동안 모든 레이싱 장구를 입은 채 무게를 측정 하여야 한다. 드라이버의 무게는 FIA 기술 감독관의 통제하에 소프트웨어 프로그램에 포함된다.
- ③ 예선 동안 이 소프트웨어 프로그램은 무작위로 차량을 선택하여 무게 측정을 한다. FIA 기술 감독관은 피트 입구에서 적색 신호등으로 드라이버에게 자신의 차량이 중량 검사에 선택되었다는 것을 알린다.
- ④ 적색 신호등을 보면 드라이버는 무게 측정 장소로 이동하며 엔진을 멈춘다.
- ⑤ 차량 무게가 측정되고 결과가 작성되어 드라이버에게 제공된다.
- ⑥ 자력으로 무게 측정 장소로 오지 못하면 무게 측정을 맡은 마샬의 직접 통제하에 놓인다.
- ⑦ FIA 기술 감독관의 승인 없이 차량이나 드라이버는 무게 측정 장소를 떠날 수 없다.

(2) 결승 주행 후 :

피니시 라인을 통과한 차량은 무게를 측정한다. 드라이버가 없이 차량 무게만 측정한 경우, 무게는 상기 (1)항 ②에서 결정된 무게가 기술 규정에 의거한 총 무게에 더해진다.

- (3) (1)과 (2)에 의거하여 무게를 측정하였을 때 기술 규정에 정한 것 보다 가벼울 경우 차량과 드라이버는 경기에서 제외되나 불가항력적으로 차량 사고로 인한 부품 손실로 무게 부족한 경우는 구제된다.
- (4) 무게 측정에 선택 되어 졌거나, 결승 주행을 마쳤거나, 무게 측정 중에 있는 차량에는 어떠한 고체, 액체, 가스, 기타 물질, 자연적인 물체도 추가 되거나 놓여질 수 없다(기술 요원의 작업도구는 제외).
- (5) 기술 요원과 오피셜만 무게 측정장소에 들어갈 수 있다. 오피셜들에게 허가된 경우를 제외하고 어떠한 중재나 간섭도 용납되지 않는다.

2. 차량 무게 측정 항목을 위반 할 경우 실격된다.

제13조 일반 안전

1. 드라이버는 위험지역에서 차량을 움직여야 되는 확실한 필요가 있기 전까지는 레이스 역주행은 엄격하게 금지된다. 오직 마샬의 유도 하에서만 차량을 밀어서 위험지역에서 이동할 수 있다.
2. 연습(예선)과 결승 주행 동안 드라이버는 트랙만을 사용해야 하고 국제스포츠법전의 서킷에서의 드라이버 의무사항(FIA 국제스포츠법전 부칙L 제4장)을 항상 준수하여야 한다.
3. 연습(예선)이나 결승 주행 중 (본 규정 제17조 9.항 (3),(4) 제외) 차량이 멈추면 추가 위험을 유발하거나 다른 선수들을 방해하지 않게 가능한 한 빨리 트랙에서 이동 하여야 한다. 만약 드라이버가 위험한 위치에서 차량을 움직이지 못할 경우 마샬은 도와줄 의무가 있다. 그러나 단순히 엔진을 재시동하는데 도움을 주었다 해도 도움을 받은 시점에서 예선이나 결승 주行的 결과에서 제외된다. 차를 포기한 드라이버는 차와 핸들에서 떠나야 한다.

연습(예선)이 시간 간격을 두고 두 파트로 나누어졌을 경우 첫 파트에서 서킷상에 버려진 모든 차량들은 피트로 들어올 수 있고 두번째 파트를 준비할 수 있다.
4. 차량 수리는 패독, 피트와 스타트 전 그리드에서만 할 수 있다.
5. 재급유가 허용될 경우 피트나 출발 5분전 보드가 나오기 전까지 스타트 그리드에서만 가능하다.
6. 국제스포츠법전이나 규정에서 특별히 허용된 경우 외에 피트나 스타트 그리드에 있는 경우를 제외하고 드라이버 외에는 아무도 멈춘 차량에 손댈 수 없다.
7. 연습 동안, 연습 후 그리고 녹색기가 제시된 후 관제에서 트랙을 폐쇄하였을 때에는 의무 수행중인 마샬, 달리고 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.
8. 결승 주행 동안 피트에서 허가된 추가 시동장치의 사용 외에 모든 엔진은 오직 기본 시동장치만으로 스타트 할 수 있다.
9. 연습(예선)과 결승 주행 참가중인 드라이버는 항상 규정된 헬멧과 복장을 착용해야 한다.
10. 연습(예선)과 매 랩마다 피트 제한 속도 규정은 강제적이다. 규정 속도를 초과한 드라이버는 규정에 의하여 부가적인 벌금을 받는다.
11. 만약 연습(예선)중이나 결승 주행 중에 드라이버에게 심각한 기술적 장애가 발생했을 경우 드라이버는 안전이 확보되면 즉시 트랙을 떠나야 한다.
12. WET 선언이 된 트랙에서 달리는 동안 항상 차량등과 적색 후미등, 후미 안개등(상황에 따라 양쪽 다)은 켜져있어야 한다. 기술 감독관은 녹색기가 제시되기 15분전까지 차량에 달려있는 등을 체크할 수 있다. 결승 주행 동안 등을 켜는데 실패하였을 때 페널티도 없고 차량을 멈출 필요도 없다.
13. 사고에 관계된 드라이버는 심사위원회의 동의 없이 서킷을 떠날 수 없다.

14. 연습(예선) 동안 피트 출구에는 녹색, 적색 신호등이 켜진다. 차량은 녹색 신호등이 켜져 있을 때만 피트를 떠날 수 있다.
15. 결승 주행 동안 피트를 떠나 주행중인 드라이버는 의무 책임이 있다(FIA 국제스포츠법전 부칙L 제4장 참조). 예를 들어 청색등이 켜지거나 청색기 부동은 다른 차량이 다가오고 있다는 경고다.
16. 드라이버에게 교육을 통하여 규정된 신호를 주지시킨다. 경기참가자들은 신호기와 동일한 어떠한 깃발도 사용할 수 없다.
17. 트랙을 떠나거나 피트나 패독으로 들어갈려고 하는 드라이버는 위험하지 않게 적절한 시간에 들어갈 것임을 신호하여야 한다.

제14조 연습, 예선

1. 규정에 다른 방식이 요구되었을 때를 제외하고 연습, 예선 때 피트와 트랙의 규정과 안전 규정은 결승주행과 동일하다.
2. 예선에 참가하지 않은 드라이버는 결승주행에 참가할 수 없다.
3. 동일한 날에 있는 연습 종료와 예선 시작 사이의 시간 간격은 규정에서 제시한다. 첫 세션 종료 시간 지연은 2번째 세션의 시작 시간을 동일하게 지연 시켜야 한다. 매우 이례적인 상황으로 결승주행 날 아침에 연습주행 시작 지연이나 다른 문제 발생시에만 결승주행 시작 시간을 바꿀 수 있다. 마지막 예선과 결승주행 출발 시간은 최소 18시간의 시간 간격을 둔다.
4. 경기위원장은 트랙을 깨끗이 하거나 차량의 복구가 필요할 때에 때때로 혹은 길게 연습(예선)주행을 중지할 수 있다. 연습주행때만 경기위원장은 심사위원회의 동의를 얻은 뒤 중지 후 연습주행의 연장을 거부할 수 있다. 더 나아가 만약 심사위원회의 판단하에 고의에 의한 장애발생이라면 관계된 드라이버는 그 세션에서 그의 기록이 취소될 수 있으며 그 날 다른 연습(예선)주행에 참가를 거부 당할 수 있다.
5. 한 번 혹은 그 이상 세션이 이런 식으로 중지되었을 경우 이에 대해서는 항의할 수 없다.

한 번 이상 이런 식으로 중지되었을 경우 드라이버의 자격으로 경기중단의 가능한 영향을 미칠 수 있는 항의는 허용되지 않는다.
6. 예선 동안 달린 모든 랩은 드라이버의 결승 스타트 위치를 결정하게 시간을 기록한다.

제15조 드라이버 브리핑

드라이버 브리핑은 지정된 장소에서 최종 예선 후 혹은 결승 전날 연습주행(웜업 주행) 후에 이루어진다. 모든 경기참가자(혹은 지정된 대표자)들과 결승에 참가자격이 있는 차량 드라이버들은 전체 브리핑 동안 출석하여야 하며 불참 시 결승출주 제외 페널티를 받을 수 있다.

제16조 출발 그리드

1. 최종 예선이 끝나면 예선 차량들의 순서를 공식 발표한다.
2. 발표된 차량들만이 결승 주행의 참가가 허용 된다.
3. 최종 스타트 그리드는 워업 주행 후 발표한다. 스타트 할 수 없는 차량의 경기참가자(혹은 자신의 차량이 스타트 할 수 없는 합당한 이유를 갖는)는 경기위원장에게 결승 주행 45분 전까지 알려야 한다. 1대 혹은 그 이상 차량이 포기하면 해당 그리드는 비워둔다.
4. 그리드는 예선 주행에서 가장 빠른 시간을 수립한 드라이버부터 정렬한다. 둘 혹은 그 이상의 드라이버가 동일한 시간일 경우 우선권은 해당 기록을 먼저 수립한 사람에게 주어진다.
5. 가장 빠른 드라이버가 폴 포지션에 위치한다. 스탠딩 스타트와 롤링 스타트를 위하여 권고되는 폴 포지션은 FIA 서킷 라이선스에 지시(왼쪽인가 오른쪽인가)된 위치이다.

경기위원장, 레이스 디렉터(만약 있다면)와 심사위원회는 특별한 상황이 가장 빠른 드라이버에게 불이익을 주게끔 폴 포지션이 위치해 있다고 판단 되면 가장 빠른 드라이버에게 의견을 구한 뒤 폴 포지션의 위치를 바꿀 수 있다.

6. 그리드의 열은 최소 8미터 간격을 둔다. 추가 거리는 규정에서 명시한다.
7. 결승 주행 시작 시간 10분전에 그리드 진입은 폐쇄된다. 이 시간 후 그리드 포지션에 정위치 하지 못한 차량은 진입할 수 없고 피트 스타트 하여야 한다.
8. 서킷에 관한 참가 차량 수의 최대 한계에 대해서는, 불가항력적인 이유로 예선 기준을 통과하지 못한 3대의 차량까지 결승 주행 출장에 대해서 심사위원회에서 결정을 할 수 있다. 심사위원회에서는 다음 조건에서만 출전을 허가할 수 있다.

- (1) 심사위원회는 예선을 마친 차량들을 배제할 수 없다.
- (2) 심사위원회는 예선 기준 도달 가능 여부를 판정한다.
- (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 예선을 마치지 못한 드라이버에게 결승 출주를 허가할 수 있다.

제17조 스타트 진행

1. 스타트 신호는 신호등으로 한다. 스타트 동안 피트 월은 승인된 적절한 패스를 착용한 사람들을 제외하고 사람들이 없어야 한다.
2. 결승 경기 출발 30분 전에 차량들은 코스를 확인하기 위한 1랩 주행을 위해 피트를 떠난다. 이 랩의 끝에 지정된 그리드에 멈추고 엔진을 정지한다. 1랩 이상 필요하면 강제적으로 철저하게 제한된 속도로 매 랩 동안 피트 로드를 사용해야 하며 그리드를 통과할 수 없다.

3. 스타트 17분전에 2분간 피트 출구가 폐쇄된다는 경고 신호를 제시한다. 스타트 15분전에 피트는 폐쇄되며 두번째 경고 신호를 준다. 여전히 피트에 있는 차량은 마샬의 지시하에 피트에서 스타트 할 수 있다. 이 때 그리드 지정이 된 드라이버만 피트 아웃을 할 수 있다. 피트 출구가 스타트 라인 이후에 있으면 모든 차량이 첫 랩 동안 피트 출구를 통과한 뒤에 경기에 참여할 수 있다. 피트 출구가 스타트 라인 이전에 있으면 스타트 후 모든 차량이 스타트 라인을 통과하자마자 경기에 참여할 수 있다.
4. 스타트가 가까워짐은 10분전, 5분전, 3분전, 1분전, 30초전 보드로 알린다. 이 보드들은 경고음이 수반되어야 하고 다음 의미를 갖는다.
 - (1) 10분전 보드 : 드라이버와 오피셜과 팀 기술 스태프외에는 전부 그리드를 떠나야 한다.
 - (2) 5분전 보드 : 카운트 다운 시작
 - (3) 3분전 보드
 - (4) 1분전 보드 : 차에 타고 있는 드라이버는 엔진 시동을 건다. 팀 기술 스태프는 그리드를 떠나야 한다.
 - (5) 30초전 보드 : 이 보드 제시 30초 후 그리드 맨앞에서 녹색기가 보이며 차량들은 풀 포지션 드라이버의 유도로 스타트 순서를 유지하며 포메이션 랩을 시작한다. 포메이션 랩 동안 스타트 연습은 불허되며 포메이션은 가능한 한 타이트하게 유지되어야 한다. 오직 추월은 포메이션을 유지할 목적일 때만 허용된다.
5. 포메이션 랩을 스타트 못한 드라이버는 손을 올리거나 문을 열어 신호를 해야 한다. 다른 모든 차량들이 포메이션 랩을 출발한 후 마샬의 감독하에 미케닉들이 엔진 스타트를 위해서 차량을 밀 수 있다. 이 차량은 포메이션 랩 출발은 가능하나 다른 차량을 추월하는 것은 금지된다. 반복 동작으로도 스타트가 안 되면 미케닉이 스타트 재시도를 할 수 있는 피트 입구나 출구(레이스 디렉터가 드라이버 브리핑 때 지정한 곳으로)로 밀어야만 한다
6. 스타트를 실패했거나 포메이션 랩 동안 출발 위치를 유지 하지 못한 차량은 그리드 최후미에서 스타트 해야 하며 적색 신호등이 켜질때까지 움직이지 말아야 한다. 적색 신호등이 켜질 때까지 정위치하지 못한 차량은 (서킷에서 사용가능한 통로를 이용하여) 감속해서 피트로 들어간다. 그 차량은 제 17조 3항에 규정된 것에 따라 피트에서 스타트 한다.
7. 스탠딩 스타트의 경우 차량들이 포메이션 랩을 마치고 그리드로 복귀 할 때 엔진이 움직이는 상태에서 지정된 그리드에 정지한다. 차량 번호를 갖고 있는 마샬은 그리드 열 반대쪽에 선다. 차량이 자신의 위치에 멈춰섬과 동시에 해당 마샬은 보드를 시야 밖에 내려놓는다. 모든 차량이 멈춰섬고 모든 보드가 시야 밖으로 내려지는 순간, 스타터는 5초전 보드를 제시하고 5초 후 적색 신호등을 켜다. 적색 신호등이 켜진 후 레이스는 녹색 신호등이 켜지면서 스타트한다. 롤링 스타트에서는 차량들 앞에 페이스카가 선행 되어지고 중재 차량을 따라간다. 포메이션 랩이 끝나면(혹은 최종 포메이션랩이 끝날 때 적합한 어느 지역으로) 페이스카는 최선방에서 빠져나가고 그 순간 풀 포지션을 차지한 차량은 동일한 스피드로 운행되어야 하고 다른 차량들은 스타트 신호가 주어지기 전까지 자신의 위치를 유지하여야 한다.
포메이션 랩 끝날 때 만약 필요하다면 경기위원장은 1랩 또는 그 이상의 포메이션 랩 운영을 페이스 카에 지시 할 수 있다. 이런 추가 포메이션 랩 운영시 결승 주행 스타트는 첫번째 포메이션 랩 끝에 주어진 것으로 간주한다.

8. 만약 포메이션 랩이 끝나고 스타트 그리드로 돌아온 후에 엔진이 멈추고 재출발 못한 드라이버는 즉시 신호를 해야 하고 그 열의 마샬들은 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 제17조 5항과 제17조 6항을 따라서 진행 할 수 있다. 다른 차량들은 그리드 위치를 유지하고 빈 곳은 채워지지 않는다. 이런 상황인 차량이 한 대 이상일 경우 포메이션 랩의 스타트에 있어서 그들의 적절한 위치와 관련하여 그리드 뒤쪽에 새로운 위치가 결정된다.
9. 포메이션 랩이 끝나고 차량이 그리드에 도달했을 때 문제가 생기면 다음 사항을 따른다.
 - (1) 적색 신호등이 안 켜진 상태면 적색기와 함께 스타트 딜레이 보드를 제시한다.
 - (2) 적색 신호등이 켜진 상태면 스타터는 적기(적색 신호등이 켜진 상태에서)와 스타트 딜레이 보드를 제시한다.
 - (3) (1)과 (2) 두가지 상황에서 모든 엔진은 멈추고 1랩을 뺀 상태로 5분전부터 진행한다. 스타트 후 차량이 스타트 그리드에서 움직이지 않으면 트랙 마샬은 차를 가장 빠른 방법을 이용하여 피트 레인으로 밀어 낼 의무가 있다. 미는 동안 드라이버가 재스타트를 성공하면 결승 주행 복귀가 가능할 수 있다.
 - (4) 미는 동안 재스타트를 실패한 드라이버는 미케닉에게 피트 레인에서 스타트 시킬 수 있다. 이렇게 스타트 된 차량도 결승 주행에 복귀할 수 있다. 이 작업을 하는 동안 드라이버와 미케닉은 항상 트랙 마샬의 지시를 따라야 한다.
10. 제17조 9항에 허용된 상황이라면 진행이 반복되거나 결승 주행의 결과가 짧아져도 챔피언십 포인트로 계산된다.
11. 제17조 9항 상황하에 만약 필요해서 한 번이 넘는 스타트 진행을 하였다 해도 그리드에서 재급유는 허용되지 않는다.
12. 부정 스타트 시 규정에서 지정된 타임 페널티를 부과한다.
13. 결승 주행은 서킷이 막혀버리거나 지속하기 힘들 때를 제외하고 비 때문에 중지하지 않는다.
14. 스타트 진행의 변경은 규정에서 정한다.
국제스포츠법전이나 스타트 진행과 관계된 본 규정에 대한 위반은 경기에 출장하는 차량과 드라이버를 실격 시킬 수 있다.

제18조 결승 주행이나 연습/예선에서의 경기 중단

1. 사고로 인해 서킷이 폐쇄되었거나 날씨 등 다른 사정으로 경기를 지속하기 위험한 상태로 인하여 결승 주행이나 연습주행(예선)을 멈출 필요가 있으면, 경기위원장은 스타트 라인에 적기 발령을 지시하여야 한다. 동시에, 적기는 모든 마샬 포스트에서 동시에 제시된다. 결승 주행이나 연습주행(예선)의 경기 중단에 대한 판단은 오직 경기위원장에게 주어진다(혹은 부재시 부경기장).

경기중단 신호가 주어졌을 때 :

(1) 연습주행(예선)때는 모든 차량은 즉시 감속하고 천천히 각자의 피트로 되돌아 와야 하고, 트랙에 버려진 차량들은 복구된다.

(2) 결승 주행 중 일때는 모든 차량들은 즉시 감속하고 지정된 적기 라인으로 천천히 진행해야 한다.

- ① 결승 주행 순위 (그리드 정렬순서) 는 레이스 중지 신호가 나온 랩 2랩 전의 것으로 한다.
- ② 경기 차량과 지원 차량은 트랙에 있을 수 있다.
- ③ 사고로 인해 서킷은 모두 폐쇄된다.
- ④ 날씨상태에 따라 서킷에서 레이싱 속도를 낼 수 없을 수 있다.
- ⑤ 피트는 오픈 된다.

모든 차량들은 마샬이 그리드 방향으로 진행하러던지, 피트로 들어가라던지, 파크 퍼미로 진행하러던지 하는 지시가 있기 전까지는 적기 라인에 반드시 대기하여야 한다.

2. 이후 진행은 경기 중단 신호가 나오기 전까지 선두차량의 완성 되어진 랩의 수에 따라서 바뀐다.

Case A: 2랩 보다 적은 경우. 만약 레이스를 재스타트 할 수 있다면 제19조 1항을 따른다.

Case B: 2랩 혹은 그 이상 랩이나 예정된 레이스 길이(전체 랩수로 계산해서 근접하게 올림 된)의 75% 보다 적은 경우. 만약 레이스를 재스타트 할 수 있다면 제19조 2항을 따른다.

Case C: 예정된 레이스 길이(전체 랩수로 계산해서 근접하게 올림 된)의 75% 혹은 그 이상 되었을 경우. 차량들은 파크 퍼미로 보내고 레이스 중지 2랩전 선두 차량 기준으로 종료된 것으로 간주한다.

제19조 재스타트

1. Case A:

- (1) 첫 스타트는 무효화한다.
- (2) 재스타트된 총길이는 예정된 레이스 길이로 한다.
- (3) 레이스에서의 그리드를 부여받은 드라이버들은 원래의 그리드에서 오리지널 차량이나 스페어 차량으로 재스타트 한다.
- (4) 레이스 중지 신호가 내려진 후에 움직일 수 있는 모든 차량들은 천천히 마샬의 지시방향에 따라 그리드 혹은 피트로 진행한다.
- (5) 차량은 움직일 수 있어야 한다.
- (6) 재주유는 5분전 보드가 나오기 전까지 허용된다.

2. Case B:

- (1) 레이스는 두 파트로 나누어진다. 첫 파트는 선두차가 피니시 라인을 통과한 시점에서 2랩 전의 것으로 끝난다.
- (2) 두 번째 파트의 길이는 비록 첫 파트 보다 짧더라도 예정된 레이스 거리보다 3랩 적게 이루어진다.
- (3) 두번째 파트 그리드는 첫번째 파트 종료 순서로 표준 그리드를 배열한다.
- (4) 첫 스타트를 했던 차량이고 그리드에 복귀했거나 허가된 길로 자력으로 피트에 있는 차량만 허용된다.
- (5) 스페어 차량이나 여분은 허용되지 않는다.
- (6) 차량은 움직일 수 있어야 한다.
- (7) 재주유나 연료 방출은 허용되지 않는다.
- (8) 비 때문에 중지되었다면 스타트 라인에서 “레인” 신호를 제시하여야 한다.

3. 1과 2 상황 에서

- (1) 중지 신호 10분뒤 피트 출구는 폐쇄된다.
- (2) 중지 신호 15분뒤 5분전 보드가 제시되고 그리드는 폐쇄되며 정식 스타트 진행이 재개된다.
- (3) 5분전 보드 제시 전까지 그리드에 위치하지 못한 차량은 피트로 향한다. 그 차량은 제17조 3항에 따라 피트에서 스타트 할 수 있다.

경기주최자는 가장 위험한 상황에서도 진행하지 않은 일정을 계속해서 진행 할 충분한 인력과 장비를 갖고 있어야 한다.

제20조 세이프티 카

세이프티 카 규정은 국제스포츠법전 부칙 H에 의거한다.

제21조 종료

1. 결승 주행 종료 신호는 선두차량이 예정된 레이스 거리를 완료했거나 레이스 시간 동안의 최대 길이가 완료되었을 때 피니시 라인에서 제시한다.
2. (제18조 1항 상황과 다른) 이유로 예정된 주행수에 도달하기 전 혹은 규정된 시간을 충족하기 전에 결승 주행 종료 신호가 제시되었을 경우 결승 주행은 종료 신호 제시 전 선두가 마지막으로 피니시 라인을 통과한 때에 종료된 것으로 간주된다. 어떠한 이유로 인해 결승 주행 종료 신호가 지연되었을 경우 레이스가 종료되어야 할 시점에 끝난 것으로 간주한다.
3. 결승 종료 신호 후 서킷에 있는 모든 차량은 (필요에 의해 마샬이 도움 준 것을 제외하고) 어떠한 도움이나 정차 없이 파크 페미로 들어온다.

자력으로 파크 퍼미에 도달할 수 없는 순위가 인정된 차량은 차를 이동시키는 마샬의 직접적인 통제에 놓인다.

제22조 광고

1. 경기주최자는 FIA에서 특별 지정한 것과 함께 참가자 번호의 배경 광고를 할 수 있다.
2. 참가자 번호의 백그라운드 광고는 흰색 바탕 위나 아래로 세로 14cm 가로 50cm를 넘어서는 안 된다.

제23조 순위

1. FIA의 승인을 조건으로 규정에서 제공된 분류를 추가하는 것에 대하여 경기 규정은 부칙 J (251.1.2조)에 정의된 차량의 그룹에 의거한 분류나 실린더 용적에 의한 분류 혹은 성능표를 기본으로 한 특별 분류로 규정한다.
2. 챔피언십 경기의 일반적인 순위로 사용되는 단일 방법은 아래를 따른다.
 - (1) 4시간을 넘지 않는 서킷의 스피드 경기에서는 우승자 기준 90%를 완성한 차량들만 순위가 인정된다(모든 랩에 가장 가깝게 내림 차순).
 - (2) 4시간 이상 서킷 경기에서는 우승자가 완성한 길이 기준 70%를 완성한 차량들만 순위가 인정된다(모든 랩에 가장 가깝게 내림 차순).
 - (3) 만약 차량이 자신의 라스트 랩에서 우승자의 가장 빠른 랩타임의 2배가 넘는 시간을 기록하면, 이 라스트 랩은 이 차가 완성한 전 길이를 계산할 때 포함되지 않는다.
 - (4) 한 파트를 초과한 경기가 진행될 때, 우승자는 예정된 거리를 가장 빠른 시간에 완주한 사람이거나, 혹은 예정된 시간에 가장 긴 거리를 달린 사람으로 정한다.
3. 경기주최자의 ASN은 경기가 열린 그 다음주 안에 FIA 사무국에 경기 결과를 보내고 동시에 챔피언십의 남아있는 경기주최자들에게 보낸다.

제24조 무승부

1. 모든 포인트가 동일한 드라이버의 경우 다음 규정을 따른다.
 - (1) 그들이 받았던 포인트의 합과 경기의 순위에서 상위 순위 입상 (1위, 2위, 3위 기타 순위 순차대로)
 - (2) 동일 포인트의 드라이버들이 각각 참가한 모든 경기에서의 상위 순위 입상
 - (3) 모든 것이 같을 경우 FIA는 적합하다 생각되는 관련성을 기본으로 하여 결정한다.
2. 모든 포인트가 동일한 팀의 경우 다음 규정을 따른다.

- (1) 각자의 팀에서 경기당 하나의 순위만 계산하여 경기들의 대표 차량의 상위 순위 입상
- (2) 각자의 팀에서 경기당 하나의 순위만 계산하여 동일 포인트의 팀이 각각 참가한 모든 경기에서 상위 순위 입상
- (3) 동일 포인트의 팀이 같이 참가한 모든 경기의 상위 순위 입상 ; 만약 한 팀이 같은 경기에 여러 대가 순위에 있을 경우 이 순위들은 포함될 수 있다.
- (4) 모든 것이 같을 경우 FIA는 적합하다 생각되는 관련성을 기본으로 하여 결정한다.

제25조 항의와 공소

규정에는 FIA에서 지정한 항의와 공소 비용에 대한 필요한 안내를 포함하여야 한다.

제26조 국제스포츠법전과 규정의 적용 및 해석

이들 규정의 해석에 대하여 발생하는 어떠한 논쟁도 FIA만이 최종결정을 내릴 수 있는 권한을 가진다.

제27조 정당하고 공평한 보도

경기주최자는 방송 권한을 부여 받은 사람이 정당하고 공평하며 경기의 결과에 대하여 거짓이 없는 보도를 제공하는 것을 보장하여야 한다.

제28조 FIA 경기 일반 운영 규정 적용

1. 서킷을 사용하는 모든 FIA 챔피언십, 챌린지, 트로피, 컵 경기와 그 경기들의 예선전에 적용 가능하다.
2. 비 서킷 경기 (독립된 일반 운영 규정이 허용되는 각각의 FIA 랠리 챔피언십을 제외하고) 에서는 제12조부터 제21조의 서킷 예는 적용되지 않는다. 제1조부터 제11조와 제22조부터 제27조는 적용된다.

제29조 규정의 국내적 적용

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

제30조 규정의 시행

본 규정은 2013년 1월 1일부터 시행한다.

모터레이스 서킷 공인 규정

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

제1조 목적 (총칙)

FIA 서킷 위원회에서 작성된 본 조항들은 해당 코스에서 개최되는 경기가 FIA 국제스포츠캘린더에 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 요구사항들은 FIA의 서킷 도면 검토와 개별적인 각각의 상황에 대한 권고사항의 적합성에 기반한다.

제2조 용어의 정의

1. 코스

자동차 경기를 위해 이용되는 일반 도로 또는 트랙과 고유의 시설물을 말한다. 코스는 그 시설물의 특성과 경기를 위한 효율성에 의해 비상설, 준상설, 상설로 구분한다.

2. 서킷

상설 또는 비 상설로 시작과 끝 지점이 동일하고 자동차 경기를 위하여 건설되었거나 특별하게 전용 되어진 폐쇄된 코스를 말한다.

3. 트랙

서킷 경기에 사용되기 위하여 특별하게 건설되었거나 전용되어진 도로를 말한다. 트랙은 레이싱 지면의 외곽선에 의해 정의 되어진다.

4. 신규 서킷

서킷 건설이나 안전에 관하여 본 규정과 FIA 법전을 적용할 목적을 위한 “신규 서킷”이라는 용어는 국제 경기에 한번도 사용되지 않은 서킷을 의미한다. 상설이든 비상설이든 서킷이 한번이라도 국제 경기에 사용 되어지면 더 이상 “신규 서킷”에 해당되지 않는다. 그러나 그 이후 변형되었을 때는 “신규 서킷”으로 간주될 수 있다.

4. 위원회

본 규정에서 “위원회”라는 용어는 FIA 서킷 위원회를 의미한다.

5. 검수

본 부칙에 따라 권고사항을 수립하거나 그 권고에 근거해서 행하여진 작업을 확인 또는 승인, 혹은 국제 경기의 개최를 위하여 요구된 모든 조건 및 시설 확인 등을 목적으로 한 FIA 서킷 위원회의 파견 위원에 의한 시찰을 말한다.

6. 서킷 라이선스

이 서킷은 FIA에 의한 검수를 받았고, FIA 국제스포츠캘린더의 등록을 위한 해당 서킷의 사용 조건 및 허용되는 차량과 경기의 종류에 대해서 명기한 증명서를 말한다.

제3조 절차

1. 국제 경기를 개최하려는 신규 서킷의 건설자는 도면과 세부 사항에 대한 포괄적인 서류를 프로젝트 승인과 FIA에 의뢰하기 위해 KARA에 제출한다(부록 1 필요 서류 참조).

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 요구되었던 또는 서킷에 요청된 변경된 또는 대체된 배치의 연구를 위해 청구될 것이다.

3. FIA는 해당 서킷의 고유의 환경에 관하여 각각의 상황에 대하여 분석 후 변경을 요구 할 수 있고 KARA를 통하여 각 단계별 진척상황을 통보 받는다.

4. 현장 검수는 필요에 따라 위원회의 파견 위원에 의해 최소한 한 번의 사전 검수와 한 번의 최종 검수가 이루어진다. 상설 서킷의 경우 최종 검수는 예정된 첫 국제 경기가 열리기 60일 전(FIA Formula One World Championship 대회는 90일전)에 이루어지며, 이 검수 때에는 트랙 표면, 상설되는 주요 시설 및 안전 구조물 등이 FIA의 이행조건에 맞게 완료되어야 한다. 비상설 서킷의 경우 경기 120일 전에 부록 1의 서류와 건축 계획표를 FIA의 승인을 위해 제출한다. 최종 검수의 날짜와 시간은 경기 60일 전에 열리는 예비 사찰 후에 FIA 검수관에 의해 각각의 개별적인 상황에 따라 정해지며, 이 때에는 소규모 변경이나 보수를 가능한 한 제외한 트랙 표면과 관련된 모든 작업이 FIA의 이행조건에 맞게 완료되어야 한다.

5. 상기의 진행 절차는 대규모 변경을 하는 서킷에 대해서도 필수적이다. 실행에 앞서 FIA의 승인을 위해 제공되지 않은 레이아웃이나 안전 시설의 변경은 국제 경기에 부적격 서킷이 될 수 있다.

6 FIA Safety Department와 함께 미래의 프로젝트 또는 수정에 대한 사전 협의는 ASN을 통해 무료로 요구 되어질 수도 있다. 그러나, FIA 조사관은 이 부칙 4.4항과 4.5항에 따르는 FIA 검수와 관련하여 권한을 가질 때를 제외하고는 협의 또는 현장 방문을 하기 위한 초대에 응하지 않을 것입니다.

제4조 검수

1. KARA의 검수는 다음 서킷에 대하여 의무이다.

FIA 캘린더에 등록된 경기를 위해 사용되거나 경기주최자의 국적과 다른 드라이버들이 참가하는 경기에 사용되는 모든 서킷. 서킷 서류 (부록 1에 의해 준비된)와 보고서(부칙 0 제3조 진행에 따른)는 FIA에 제출되어야 하고 KARA는 이 서킷이 모든 사항에 대하여 기준을 충족 시키고 있는 것을 FIA에 서면으로 입증하여야 한다.

2 FIA에 의한 의무적인 서킷 검수와 비용 범주

의무적인 서킷 검수의 유형	비용 범주
첫 라이선스 그레이드 1의 승인을 위한, 국제대회를 목적으로 하는 새 서킷: (4번의 시뮬레이션과 최종까지 필요한 모든 검수를 포함한다)	A
라이선스 그레이드 1T, 2 그리고 3를 위한, 국제대회를 목적으로 하는 새 서킷: (4번의 시뮬레이션과 최종까지 필요한 모든 검수를 포함한다)	B
라이선스 그레이드 4 그리고 5를 위한, 국제대회를 목적으로 하는 새 서킷: (4번의 시뮬레이션과 최종까지 필요한 모든 검수를 포함한다)	C
FIA 서킷 라이선스 갱신을 위한 그레이드 1, 1T 그리고 2	C
FIA 서킷 라이선스 갱신을 위한 그레이드 3, 4 그리고 5 (위원회에 결정에 따라 ASN에 위임된다면 포함)	C
레이아웃 또는 안전 설치 그리고 라이선스의 더 높은 그레이드를 요구하는 서킷, 그레이드 1, 1T 그리고 2 (4번의 시뮬레이션까지 포함)	C
레이아웃 또는 안전 설치 그리고 라이선스의 더 높은 그레이드를 요구하는 서킷, 그레이드 3, 4 그리고 5 (4번의 시뮬레이션까지 포함)	D
어느 FIA 챔피언십 대회전에 모든 비 영구적인 서킷	D
각 해의 메인 국제 대회전에 모든 비 영구적인 서킷: (위원회에 결정에 따라 ASN에 위임된다면 포함)	D
각 FIA 포뮬러 원 월드 챔피언십 대회 즈음하여: (FIA 포뮬러 원 세이프티 대표단에 의해 수행되는 그랑프리 확인 검수)	GPC
그 해에 FIA GT1 월드 챔피언십 대회 또는 FIA 월드 투어링 카 챔피언십으로 사용되는 서킷	D
FIA 랠리크로스 또는 오토크로스 챔피언십 대회로 사용되는 서킷	E

시뮬레이션들은 또한 다음 범주내에서 요청되거나 청구될 수 있다:

- 실행가능한 연구 1 - 그레이드 1, 4번의 시뮬레이션까지, A 검수 비용으로부터 세금 공제, 수령받은 날짜로부터 2년간 유효한 결론.
- 실행가능한 연구 2 - 그레이드 1T, 2 그리고 3, 4번의 시뮬레이션까지, B 검수 비용으로부터 세금 공제, 수령받은 날짜로부터 2년간 유효한 결론.

- 추가 시뮬레이션

시뮬레이션 결과는 ASN에 보고될 어느 권고사항들도 FIA의 소유물(자산)이다.

비용은 FIA 가 신청자인 ASN에게 청구된다: 서류 수령 시 50% 그리고 프로젝트를 위한 최종 검수후 50% 또는 기존 서킷에 대한 검수후에 100%.

그 비용은 서킷 소유자나 ASN이 직접 책임을 맡아야 하는 그 나라에서 조사관의 식사 및 숙박을 제외한 모든 비용을 포함한다.

각 범주에 적용하는 요금은 각 해에 FIA에 의해 정해진다.

3. 검수는 다른 이유에서도 이루어 질 수 있다.

세계모터스포츠평의회에 의해, 위원회 혹은 위원장에 의해, 혹은 KARA를 통하여 서킷 대표자에 의해 요구가 있을 경우, 적절한 비용 범주가 각 상황안에 결정되어 질것이다.

4. FIA 검수 절차

- (1) 검수위원은 세계모터스포츠평의회에서 승인되어 검증된 검수위원들의 명단에서 위원회나, 위원장에 의해 지명된다.
- (2) 검수위원은 서킷에 KARA의 대표자를 동반하여야 한다. KARA의 동의 없이 검수는 이루어지지 못한다.
- (3) 검수에 앞서, 검수위원은 서킷 서류 및 도면(부록 1 참조)을 검토해야 한다. 이미 확정된 서킷의 경우에는 이행된 표준 FIA 서킷 질의 응답지와 모든 관계서류를 이에 포함시킨다. 서킷 안전 설비의 구조적 인 적합성은 검수 전 KARA에서 FIA에 제출되는 의무 서류 안에 있는 건설 엔지니어의 보고서에 기인한다(이것은 랠리 크로스 및 오토 크로스를 포함하는 모든 서킷에 적용한다). 이러한 조건이 충족되지 않을 시에 페널티를 부여하거나 검수를 취소(사안에 따라 양쪽 다) 할 수 있다.
- (4) 보도 관계자들은 검수하는 동안 트랙에 들어오는 것은 허용되지 않으며 KARA와 서킷 대표자는 검수위원이 관계없는 사람들에 의해 검수위원들의 업무 수행이 방해 받지 않도록 책임을 져야 한다. 검수하는 동안 불가피하게 코스가 공공 도로를 사용할 경우를 제외하고 어떠한 차량도 코스 안에 있을 수 없다.
- (5) 랠리크로스, 오토크로스 및 아이스 레이싱 서킷에 대한 서킷 위원회 검수위원은 신규 서킷이나 처음으로 FIA 챔피언십 경기를 신청한 서킷의 경우 오프로드 위원회의 위원과 동행한다.

5. FIA 검수 비용

해당국 서킷 소유자가 부담하여야 하는 검수위원의 식비와 숙박비를 제외한 모든 비용이 포함된 표준 검수 비용은 아래의 분류에 따라서 각 검수 받는 서킷을 위해 KARA에 청구되며, KARA는 검수 비용과 공인비를 포함하여 이를 서킷 소유자에게 청구 한다(FIA 포뮬러 원 안전 위원회 대표자에 의해 포뮬러 원 월드 챔피언십 개최 시 이루어지는 서킷 확인 검수는 제외).

- (1) FIA 포뮬러 원 월드 챔피언십 경기를 위해 예정된 서킷들의 주요 검수
- (2) 그외 모든 서킷의 주요 검수
- (3) (1) 또는 (2)의 사찰의 결과 실시된 작업을 검증하기 위한 확인 사찰, 포뮬러 원 테스트를 위한 검수
- (4) 랠리크로스, 오토크로스 및 아이스 레이스 서킷 (1회 비용은 사전 준비부터 최종 검수까지이다) 검수 표준 비용은 매년 FIA에 의해 정해진다.

6. FIA 검수 보고서

검수위원의 보고서는 FIA 서킷 위원회 사무국에 제출된다. 오직 FIA 사무국에서 KARA로 전달된 보고서만이 유효하다.

제5조 검수 결과

1. 검수보고서가 공식적으로 위원회 사무국에서 KARA에 보내진 때 KARA는 최대한 3주 내로 보고서에 대한 의견을 FIA에 보낸다. 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.

2. 검수위원이 지시한 스케줄에 따라 요구된 작업이 완벽하게 이루어지지 않으면 국제 경기의 조직은 허용되지 않는다. FIA (혹은 세계 모터스포츠 평의회)는 서킷에서 국제 경기를 허가하는 권한이 있고 만약 FIA 서킷 위원회 결정에 따르지 않을 시 금지할 권한이 있다. 한 개의 레이아웃 이상의 복합 서킷의 경우 승인은 오직 검수 받은 형태에 대해서만 유효하다. FIA가 보유한 도면에 나와있는 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 유효하며, 3년마다 안전 검수를 받아야 하고 그에 준한 소정에 안전 검수 비용을 납부하여야 한다.

3. 랠리크로스, 오토크로스 및 아이스 레이싱 서킷이 승인 되었을 시 라이선스는 마지막 검수 받은 해부터 3년 더 유효하다.

제6조 서킷 라이선스 등급

FIA 서킷 라이선스는 서킷이 허용한다고 간주되어 진 차량의 형태와 그룹에 따라 1등급에서부터 6등급까지 발급되고 기재된 차량의 카테고리를 위한 FIA 국제스포츠 캘린더에 경기 등록을 허가하는 단일 목적으로 발급한다. 형태와 그룹은 국제스포츠법전 부칙J의 제1장에 규정된 분류와 히스토리(국제스포츠법전 부칙 K), 오프로드, 대체 에너지 차량을 위한 FIA 규정의 해당 항목에 명시되어 있다. FIA 국제 캘린더에 경기를 등록하기를 원할 경우 이에 대한 안내를 위해 국제스포츠법전 부칙 J에 준하여 국제 시리즈와 FIA 챔피언십에서는 FIA 에 의해 승인되고 기타 경기들에서는 KARA에 의해 승인되는 기술 규정 하에 기술된 차량의 카테고리 목록은 <http://www.fia.com>에 FIA 서킷 라이선스의 필요 등급과 함께 공시된다.

그레이드 1T을 제외하고 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 충분 조건은 아니다.

FIA 서킷 라이선스 등급의 결정은 국제스포츠법전 부칙J에 따른 차량들 에 관련 되어 결정된다.

등급	차량의 구분
1	Formula 1
1T	Formula 1 private testing
2	Formula 1을 제외한 2500㎤ 초과 Single seater racing cars Group D (FIA International Formula), Group E (Free Formula) 2500㎤ 초과 Sports Cars Group C와 SR1, SR2, LMP1, LMP2 포함한 스포츠 카의 Group E와 그룹 CN Historic cars Group F1/4 (G, H, I 기한의 F1), 2000㎤ 초과 Historic Sports cars TSRC 17, 18, 29, 30, 41, 42, 47, 48 (G기간과 그 후의 2000cc 초과 Two-seater Racing Cars)와 Group B와 WRC를 제외한 Period Z의 모든 차량
3	그레이드 1,2 에 명시된 것을 제외한 2500㎤ 초과하지 않는 Single seater racing cars Group D, E 그레이드 2에 명시된 것을 제외한 Sports Cars Group CN, E 구분 2 그룹 GT1, GT2 와 GT3
4	1600㎤ 을 초과하지 않는 Single seater racing cars Group D, E 1600㎤ 을 초과하지 않는 Sports Cars Group CN, E Cars Group N, R, A, SP(Touring Cars) 유사한 차량 그레이드 2에 포함되지 않은 부칙 K의 Historic cars
5	Alternative Energy Vehicles(대체 에너지 차량, 태양열, 전기차등)
6	Off-Road 6A Autocross (all classes) 6B Rallycross(all classes) 6C Ice Racing(all classes)

오벌 트랙은 FIA에 의해 해당차량 사용이 승인된 차량을 위한 국제경기에서만 라이선스가 부여된다.

오벌트랙에서 허용되는 현재의 차량

: 1마일 초과 포장된 오벌트랙의 경기를 위해 특수하게 디자인 된 차량 (예를 들면 NASCAR 차량)과 규정 및 아래사항에 관련하여 특별한 성능 요구사항을 갖춘 오픈 휠 차량

1. 측면 관통 보호
2. 드라이버 머리 보호
3. 정면 충격 에너지 분산
4. 휠 고정 끈 (wheel tethers)

오벌 트랙 승인된 오픈 휠 차량

가. 챔프카(CCWS)

나. 인디카(IRL)

다. 포뮬러 원

라. 2001년 규정 이후의 포뮬러 3000과 동일한 안전 규정의 차량

마. 2002년 규정 이후의 포뮬러 3 기술 규정이 KARA에 제공되고 FIA에 의해 오벌 경기를 승인 받지 않는 한 어떠한 카테고리, 포뮬러 혹은 클래스의 오벌 경기도 국제 스포츠캘린더에 등록이 승인되지 않는다.

제7조 서킷 구상

1. 총칙

이 항에서 서술된 것은 향후 서킷 등록을 고려하여 FIA 의뢰하기 위해 서킷 도면의 기본 개념을 보완하고자 하는데 그 목적이 있다(제3조 1 항 참조). 본 항목은 오토크로스 및 랠리크로스를 위한 FIA 유러피안 챔피언십의 규정 하의 사전 방안이 반영된 경우에는 적용되지 않는다.

관련 법이 있는 나라에서는 코스에 대한 책임은 공공 기관의 규정에 따라야 하고 해당 기관의 공식 승인을 얻어야 한다.

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 순위분류의 계산을 위한 서킷의 길이는 트랙의 중앙 라인의 길이로 간주 되어진다. 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).

3. 폭

신규 상설 서킷 계획 시, 예정되는 트랙의 폭은 최소 12m이다. 트랙의 폭이 변경되는 지역에서 변환은 총 넓이 20m 안에서 변화 비율당 1m 가 넘지 않게 가능한 한 차차 점진적으로 만들어 진다. 스타트 그리드의 폭은 적어도 15m 이어야 한다. 이 폭은 첫 번째 코너의 출구까지 유지되어야 한다(레이싱 라인에 의해 나타내어진 것과 같은). 국제 기준보다 폭이 좁은데도 불구하고 국제승인을 요청할 경우 만약 해당 서킷에서 정기적으로 국내 경기가 이루어졌을 경우 승인 할 수 있다.

4. 세로 방향 종단면

경사도 변경은 공식에 의한 최소 수직 반지름이 적용된다.

$$R = \frac{V^2}{K}$$

(R = 미터법 반지름, K = 오목면 절대값20 or 볼록면 절대값15, V = kph의 시속)

단, R의 값은 진입 부분, 탈출 부분, 제동 부분, 곡선 부분에 따라 적절하게 증가되어야 한다. 가능한 한 기울기 변화는 이 지역 내에서 피해야 한다.

스타트 / 피니시 직선의 기울기는 2%를 넘어서는 안 된다.

5. 가로 방향 경사도와 배수

직선에서 배수목적의 횡단면 경사도는 트랙 양 가장자리 사이이거나 중심선과 가장자리(상단) 사이에서 1.5% 이상 3% 이하 이어야 한다. 곡선 부에서 뱅크는(트랙 바깥쪽에서 안쪽으로의 경사) 10%를 넘어서는 안 된다(스피드웨이 같은 특별한 경우에는 예외가 가능하다). 진입 속도가 125kph를 넘지 않는 특별한 경우를 제외한 반대방향의 경사는 일반적으로 허용되지 않는다. 특별히 면적 측정 기술 방법에 의한 커브의 진입과 출구 부분에 따른 가로방향의 경사도의 변화는 궤적과 제7조 4항을 기본으로 적절한 고도 측량 기술을 이행하여야 한다. 트랙, 피트 레인, 패독 및 공공 지역에서의 적당한 배수 시스템은 코스의 기획 단계에 있어서의 우선 사항으로 논의되어야 한다.

6. 트랙 가장자리, 버지와 런오프 지역

피트 출구나 주로 출입구와 같은 특정한 이유로 인식되는 경우를 제외 하고 상설 트랙은 트랙 전체 길이를 따라서 양 측면에 최소 10cm 폭의 미끄러짐 방지 페인트로 명확하게 표시된 흰색 연장라인과 항상 1m와 5m 폭 사이에 평평한 표면을 가진 뾰족한 버지에 접해있어야 한다. 이러한 버지들은 트랙과 층이 없이(변화는 매우 완만해야 한다) 트랙 횡단면의 연장이어야 한다. 런오프 지역은 버지와 제1방호선 사이의 지표면을 말한다. 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%(자갈 판에는 적용되지 않는다) 또는 아래로 3%를 넘어서는 안 된다.

7. 스타팅 직선로

스탠딩 스타트에서 차량 1대당의 그리드의 길이는 적어도 6m이어야 한다(포물러 원 월드 챔피언십은 8m).

스타트라인과 첫 코너와의 사이에는 최소 250m가 되어야 바람직하다.

이 경우에서만 코너에 관련하여 300m 미만의 반지름으로 최소 45°의 방향 전환이 인지되어야 한다.

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)을 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 제어를 할 수 있는 조건(상황에 따라 양쪽 다)을 제공함으로써 인해 비교적 트랙사이드에 근접하게 하여 사고를 저지하는 것이 방호 대책으로 매우 필요하거나 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 분산 장치나 정지 배리어(상황에 따라 양쪽 다)를 이용하고, 충분한 공간을 확보할 수 있다면 런-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. 공공 장소의 승인과 이와 관련한 조건들은 서킷이 있는 국가의 법률을 준수하여야 한다.

FIA는 제안된 레이아웃 검토 후에 KARA에서 요청이 있었을 경우 상기 내용에 대한 조언을 할 수 있다.

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 국제스포츠법전 부칙 H 참조)의 협력으로 수립된다.

피트 개러지와 레이스 관제 시설이 있는 최소 12m 폭인 피트 레인은 스타트 직선로에서 인접하고 버지, 피트 율과 신호 플랫폼을 위한 최소 4m 공간에 의해 스타트 직선로에서 분리되어야 한다. 일반적인 지침으로 경기 차량 한대당 피트 레인의 길이는 피트 시설물을 위한 최소 공간 4m를 포함하여 대략 7m 이어야 한다. 적절한 피트 입구와 피트 출구는 떨어져 있어야 하고 트랙에 합류하는 지점에는 레이싱 라인을 방해하는 것을 피해 합류하여야 한다.

요원과 트랙, 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.

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 센터라인의 길이로 간주한다. 트랙의 센터라인은 요구된 하얀색 라인으로 경계 되어짐에 따른 트랙의 아스팔트 왼쪽 가장자리부터 오른쪽 가장자리 사이를 이분한 라인이다. 도시 도로 서킷의 경우에는 이에 대한 특별한 주의가 있어야 한다.

길이는 실제 측량하는 것이 바람직하며(왼쪽과 오른쪽 끝가장자리의 측량 치수의 평균치), 그러나 이 계산되어진 것이 실패할 수도 있다. 이 산출을 위하여 아래의 방법이 제시되어 있다. 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 정의 되어진다.

공식트랙길이는 평면도 상에서 평면상의 트랙 길이에 종단 단면도를 맞추어서 정확하게 1m까지 계산되어야 한다.

제9조 신체 장애자를 위한 시설들

아래 시설물들은 신체에 장애를 가지는 관객의 편의를 위하여 모든 레이스 개최 장소에 최소한 준비 되어져야 할 권고사항이다.

1. 휠체어 장애인 관람객과 동반인을 수용 가능한 지정 관람 지역
2. 장애인 관람 장소에 가까이 위치하고 휠체어가 들어갈 수 있는 화장실 설치.
3. 지정 관람 지역에 근접하고 휠체어 이동이 가능한 충분한 공간이 있는 아스팔트나 콘크리트의 지정 주차장
4. 신체 장애자 전용일 필요는 없지만 그것을 염두에 둔 접근하기 쉬운 의료설비
5. 상기 시설물 사이에 휠체어 이동이 가능한 포장된 통로

제10조 트랙 옆의 광고와 구조물

광고 표시나 광고판, 비디오 스크린, 그리고 그 밖의 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 어떠한 광고나 장식이든 미끄러움

저항에 효율적이어야 한다.

트랙과 제1방호 배리어 사이에 모든 광고물 설치 금지된다. 단, 경기위원장 또는 레이스 디렉터 그리고 KARA 대표단에게 각각의 특별한 구조와 위치에 대한 승인을 받은 경기를 위한 광고 판넬의 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. 바줄은 사용할 수 없고, 접합과 고정은 가벼운 천으로 해야한다.

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 판넬 또는 배너의 사용은 트랙으로부터 멀리 떨어지고 모든 일어날 수 있는 사고에 대해서 이러한 해당 광고 구조물들이 수직인 지역에서만 승인될 수 있다. 광고 판넬의 사용은 트랙과 레이스 차량 궤도와 평행하는 배리어에서는 금지된다.

제1방호선 전면에 확장된 고가식 구조물은 적어도 지면에서 4m 높이에 있어야 한다. 이 구조물들은 제1방호선을 넘어 확장할 수 밖에 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, 만약 경기위원장 또는 레이스 디렉터가 특별한 경우에는 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 있음을 엔지니어에 의해 증명되어야 한다. 제2방호선 앞에 연속되는 광고 구조물은 경기위원장 또는 레이스 디렉터의 승인을 받아야 하고 진입 포인트를 방해하여서는 안 된다.

제11조 사고 보고

테스트 또는 경기 중에 사고가 사람의 입원, 차량의 운전석이나 트랙 설비의 중대한 뒤틀림(또는 강한 충돌 에너지 사고에서 이러한 시설물의 효과가 나타나거나)을 유발했을 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 보고 하여야 한다. 보고서는 다음 사항을 가능한 한 모두 포함한다 : 사고가 발생한 시점 및 사고후의 차량과 현장이 기록 된 비디오, 차량에서 기록 된 팀 데이터, 차량 상태에 대한 엔지니어의 보고서, 메디컬 보고서, 마살과 목격자 보고서 등

이런 의무는 서킷 라이선스의 유효성의 조건이고 의무 불이행은 세계모터스포츠평의회에 보고 된다.

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.

1. 트랙 표면

청결 상태와 일반적 상황

2. 가장자리, 버지와 측면부

모든 가장자리, 버지와 측면부는 트랙의 가장 자리와 동일한 높이여야 하며 연석 뒤의 모든 지역은 채워지고 평탄화하여야 한다. 잔디로 덮힌 모든 지역에서 잔디는 깎아 준다. 마른 잔디와 모든 잡초는 제거 한다. 잡초는 자갈판에서 제거한다. 모든 측면부는 제1방호선까지 어떠한 방해물로부터 깨끗하여야 한다.

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. 나무 기둥으로 지지되는 가드레일 지점은 정기적으로 노후와 습기가 찢는지를 점검하여야 한다.

4. 타이어 배리어

타이어 배리어는 기존의 구조물과 단단하게 결박되어 견고한 위치에 있는가 점검해야 한다. 타이어는 설치 전 기둥에 볼트로 단단히 조여져 있어야 한다.

5. 관중과 파편 방지 펜스

펜스의 지지 상태와 팽팽한가를 정기적으로 점검하여야 하며 펜스의 노후 정도 여부도 점검하여야 한다.

6. 연석

연석은 피해상황을 지속적으로 점검해야 한다. 부서진 연석은 즉시 수리 또는 교체해야 한다.

7. 배수구 및 배수로

배수구는 청결하여야 하고 주요 경기에 앞서 적절하게 운영되는지를 KARA에 의해 검수 받아야 한다.

8. 서비스 로드

서비스 로드는 평탄한 표면에 양호한 상태를 유지하여야 하고 모든 방해물로부터 깨끗하여야 한다.

9. 서킷 경계선

트랙과 피트의 모든 경계선은 명확하게 유지되고 청결하여야 하며 주요경기에 앞서, 보다 선명하게 재도색 되어야 한다.

10. 감시와 시야(확보)

연속된 마샬들 / 감시 포스트 / 신호제시 위치 등의 사이에는 항상 명확한 시야 확보가 유지되어야 한다. 나무와 잡초는 시야확보 유지를 할 수 있게 제거되거나 다듬어져야 한다.

11. 통신

전화와 기타 통신 수단들은 점검되어야 한다.

제13조 규정의 국내적 적용

KARA는 본 규정에 준하여 국내 모터 레이스용 서킷을 검수 및 공인 한다.

제14조 규정의 시행

본 규정은 2013년 1월 1일부터 시행한다.

부록1-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 배리어와 장치, 관제 포스트, 피트, 패독의 표시와 스타트 라인, 앰블런스, 메디컬 센터, 헬기장, 소방차, 마샬 포스트의 위치를 나타낸다.
2. 1:500(최소) 축척의 피트와 패독지역 및 메디컬 센터도면
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. 출발 선, 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 최소 10m에 대한)
6. 오토크로스과 랠리크로스 서킷의 경우에만 최소 상기 1항에서 요구된 특성들이 보여지는 1:500 축척의 전문도면이 있어야 한다.

서킷 서류들은 하드 카피본과 디지털 포맷 2가지를 제출하여야 한다(디지털 도면의 경우 오토크로스과 랠리크로스에서는 필수 사항은 아니다).

디지털 도면은 FIA 서킷 도면 양식에 맞추어 제출하여야 한다(FIA 웹사이트, FIA 스포츠 규정-서킷 참고). 이 도면은 코스가 변경될 때 마다 수정 하고 KARA를 통하여 FIA에 보내져야 하며 매년 행하는 FIA의 검수와 서킷 라이선스 발급에 필수적인 참고사항이 된다.

주의 : 신규서킷 또는 기존서킷 대규모 변경의 프로젝트는 초기 기술자문을 위하여 KARA를 통하여 FIA 서킷 위원회 사무국으로 제출되어야 한다.

부록 2 -서킷 최소 길이와 연습 및 경기 스타트시 최대 출장(출주) 대수

1. FIA 챔피언십 경기의 서킷 최소 길이 아래표는 신규 혹은 기존의 서킷이 지금까지 해당 서킷에서 개최한 적이 없는 FIA선수권, 트로피 또는 컵 경기의 개최 신청을 하였을 경우 그 적합성을 결정할 때에 고려되는 것이다.

차량	지속기간의 최소 거리 Km		
	2시간 45분	6시간	12시간
Sportscars	3.5	3.7	4.7
GT	3.5	3.7	4.7
F1	3.5		
Touring Cars	3.0	3.2	4.0
F3	2.0		

주의 : 국제 경기를 위해 적합한 서킷의 최소 길이는 보통 2km 이다. 이 보다 짧은 서킷은 KARA가 수정 신청을 하여야 한다.

2. 국제 경기 스타트시 허용되는 최대 차량 대수
 최대 출주 차량 수(N)는 다음의 공식에 의해 계산된다.

$$N = 0.36 \times L \times W \times T \times G \text{ (N 반올림한 정수)}$$

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 권고 할 수 있다.

※ 위 사항은 챔피언십 규정에 따른 숫자로 F1 세계챔피언십 경기에는 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
8km 초과	20

※ 2km까지의 서킷에 대해서 KARA가 서킷 위원회가 고려하여야 될 사항을 위하여 권고사항을 만든다.

표 2) -계수 <<W>>

참고 폭 (m, 서킷 라이선스에 표기)	계수 << W >>
8	표 하단 참조
9	9
10	9
11	10
12	10
13	11.5
14	12
15(최대 허용)	12.5

표 3) -계수 << T >>

지속 시간	계수 << T >>
1시간 까지	1
1시간 초과 2시간 까지	1.15
2시간 초과 4시간 까지	1.25
4시간 초과 12시간 까지	1.4
12시간 초과	1.5

표 4) -계수 << G >>

차량 카테고리	계수 << G >>
그룹 N, A, B, GT, 히스토릭 투어링과 GT	1.00
2000cc 까지 스포츠 카와 싱글 시터 모든 기타 히스토릭 차량	0.80
2000cc 초과 스포츠카	0.70
2000cc 초과 싱글 시터	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.

카트 레이스 운영 규정

제정 2009년 1월 1일

개정 2010년 1월 1일

개정 2011년 1월 1일

개정 2012년 1월 1일

개정 2013년 1월 1일

제1장 카트의 정의와 분류

제1조 정의

다음에 지시된 정의와 약어는 국제스포츠법전에 나와있는 정의를 보완 한다. 본 용어들의 정의는 규정과 부칙, 특별 규칙에 적용되며 일반적으로 사용된다.

1. CSN : ASN의 스포츠 위원회

2. CoC : 경기위원장

3. ST : 심사위원

4. SC : 기술위원

5. TD : 기술 대표

6. RD : 레이스 디렉터

7. TKD : 시간 계측 대표

8. TR : 기술규정

9. 카트 (Kart)

카트는 지붕, 콕핏, 서스펜션이 없고 차체 구성물이 있거나 없으며, 지면에 한 줄로 되어있지 않은, 방향 전환용 앞 바퀴 2개 1조와 뒤 바퀴 2개 1 조로 일렬이 아닌 4개의 바퀴를 가지고, 1개의 악셀과 연결되어있으며 동력이 전달되는 지상용 1인 차량이다. 주요 파트는 샤프(차체 포함)와 타이어와 엔진이다.

10. 데이터 처리(Data processing)

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

11. 텔레미터법 (Telemetry)

움직이는 카트와 외부 단체 사이의 데이터 전송

12. 최대치 (Maximum)

변경할 수 있는 범위의 가장 큰 수치 : 최상위 한계

13. 최소치 (Minimum)

변경할 수 있는 범위의 가장 작은 수치 : 최하위 한계

14. 팀 대표 (Team leader)

CIK-FIA 팀 경주에서 경기참가자 또는 그 권한을 대리하는 대리인

15. 클래스 (Class)

엔진 실린더 용적이나 다른 분류 기준에 의해 결정되는 차량들의 그룹

16. 그룹 (Group)

그룹 1 = 경기에서 특별하게 정해진 카트와 호몰로게이션 등록이 되어 있거나 호몰로게이션으로부터 도출되었거나 승인된 엔진

그룹 2 = 제작자의 요청에 의해 동일한 장비의 일정한 수의 연속적인 생산이 주어진 기간 안에 확인(새시, 엔진, 타이어, 카브레터, 점화장치, 클러치, 배기장치, 브레이크, 차체)되고 일반인에게 정상적인 판매를 위해 예정된 카트. 판매된 장비의 모든 부품들은 호몰로게이션 제 원표를 따라야 한다.

17. 카테고리 (Categories)

기술적 특성과 드라이버의 적법성의 조건과 관련된 카트의 분류

18. 제작자 (Manufacturer)

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

19. 기술 대표자 (Technical Delegate)

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

20. 메이커 (Make)

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

21. 지역 (Zone)

지역은 FIA 경기 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.

22. 최종 시기 (Final phase)

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

23. “스타트” 서비스 파크 (《Start》 Servicing Park)

패독과 대기 지역 사이에 한정된 통로가 있고 예선 연습, 예선 히트, 최종 결승 전에 드라이버와 오직 1명의 미케닉이 파크 퍼미에서 보존된 타이어와 연료 탱크의 조립을 진행할 수 있는 지역

24. “피니시” 서비스 파크 (《Finish》 Servicing Park)

트랙과 패독 사이에 한정된 통로가 있고 예선 연습, 예선 히트, 최종 결승 후 드라이버와 한명의 미케닉

만이 파크 퍼미에 보존된 타이어와 연료 탱크의 조립을 수행할 수 있는 지역

25. Assembly Area («Pre-Grid»)

<스타트> 서비스 파크와 트랙 사이의 지역을 의미한다.

출발선으로 가는 통로 또는 구역을 말한다.

출발 직선 라인

26. 레이스 디렉터 (Race Director)

레이스 디렉터는 아래 사항을 위해 모든 권능을 갖고 있고 경기위원 장은 레이스 디렉터의 명백한 동의하에 관계된 명령을 내릴 수 있다.

- (1) 타임 스케줄을 고려하여 연습과 결승 진행을 감독하고 만약 필요 하다면 국제스포츠법전과 스포츠 규정에 따라 타임 스케줄의 변경을 심사위원회에 제안할 수 있다.
- (2) 국제스포츠법전과 스포츠 규정에 따라 카트를 정지 시킨다.
- (3) 경기 진행을 지속할 때 위험하다고 판단되었을 경우 스포츠 규정에 따라 연습(예선)이나 결승의 진행을 정지시키거나 무효화 시키고 절차에 따라서 새로운 스타트가 주어짐을 보장한다.
- (4) 스타트 진행
- (5) 드라이버 브리핑 지도

27. 호몰로게이션 (Homologation)

CIK-FIA에 의해 새시, 엔진 또는 결정된 장비의 모델이 본 규정의 카테고리 안에 분류되어 충분한 수량이 제조된 시리즈임을 공식적으로 확인하는 것이다. 호몰로게이션 신청은 장비가 제작된 나라의 ASN에 의하여 CIK-FIA 제공되어야 하고 호몰로게이션 형식 제도를 따라야 한다.

호몰로게이션은 CIK-FIA에 의해 법령화 된 호몰로게이션 규정을 고려하여 정해져야 한다. 자신의 모델을 호몰로게이션 등록하고자 원 하는 제작자는 그에 관한 규정을 준수하여야 할 책임이 있다.

28. 호몰로게이션 제원표 (Homologation Forms)

CIK-FIA에 의해 호몰로게이션 등록된 새시, 엔진 또는 장비의 모델은 모델의 증명서를 인허가한 특성이 서술되어 있는 호몰로게이션 제원표라 불리는 설명된 형식에 종속되어 진다.

경기주최자는 팀에게 검차 시 또는 스타트 전(때로는 양쪽다)에 제원표의 제출을 요구 할 수 있고 미제출 시 팀의 참가를 거절 할 수 있다. 장비의 공급시에 제작자는 적합한 호몰로게이션 제원표의 제출을 요구받는다.

기재 내용 : 호몰로게이션 제원표에는 아래 사항으로 구성된다.

- (1) 기본 모델이 설명된 기본 승인서
- (2) 호몰로게이션 확장이 서술된 일정한 수의 추가 서류

29. 승인 (Approval)

승인은 CIK-FIA에 의해 특정 생산 모델이 유효한 국제 카트 규정안에 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-FIA의해 기안된 승인 규정을 고려하여 작성되어야 한다. 자신의 생산품(카트 및 관련 부품)의 승인을 원하는 제작자는 그에 관한 규정을 준수하여야 할 책임이 있다.

30. 허가 (Recognition)

허가는 특별한 시리즈 전체가 유효한 카트 허가 규정에 따르^고 있음 을 CIK-FIA에 의해 만들어진 공식

적으로 승인한 것이다. 허가 신청은 신청자가 위치해 있는 국가의 ASN에 의해 CIK-FIA에 제출되어야 하고 장비 승인 형식 제도를 따를 수도 있다. 인정된 장비의 구성 요소에 숫자가 부여되고 “FIA AUTHORISED SERIES”라벨이 시리즈와 관계된 서류에 표시된다.

31. 시리즈 (Series)

시리즈는 그것에 따라 좌우되는 스포츠와 기술적 요소에 의해 정의 된다. 기술적 요소의 경우 연속 생산품 (예: BMW 3시리즈)을 말하고 스포츠적 요소의 경우 연속 또는 이어진 경기(예: 1조, 2조 예선, 카트 세계 챔피언십 시리즈)를 말한다.

제2조 분류

1. 카테고리화 그룹

경기에 사용되는 카트는 아래와 같이 분류 된다.

(1) Group I:

Super KF : 실린더 용적 125cc

KF1 : 실린더 용적 125cc

슈퍼카트 : 실린더 용적 250cc

(2) Group II:

KZ1 : 실린더 용적 125cc

KZ2 : 실린더 용적 125cc

KF2 : 실린더 용적 125cc

KF3 : 실린더 용적 125cc

KF4 : 실린더 용적 125cc

대륙간 E : 실린더 용적 250cc

(3) World Formula: 월드 포뮬러

월드 포뮬러 : 실린더 용적 220cc

제2장 국제 카트 경기와 CIK-FIA 챔피언십, 컵과 트로피에 적용하는 일반 운영 규정

제3조 목적

FIA 국제카트위원회(이하 “CIK-FIA”)는 FIA의 법령과 FIA 내규에 의해 조직된 FIA의 특별 위원회이다.

카트를 위한 국제경기 (이하 “경기”)의 운영과 공정한 개최는 FIA 멤버십에 있는 스포츠 권능을 소유한 각 나라의 ASN에 의해 보장되어진다.

제4조 스포츠 규정

1. 일반 규정의 적용

CIK-FIA 국제스포츠캘린더에 등록된 경기의 모든 추가 규정은 국제스포츠법전 (이하“법전”)과 부칙, FIA와 CIK-FIA의 공식 블루틴과 이 일반 운영 규정(이하 “일반규정”)을 따라야 한다.

2. 경기의 성립

모든 경기는 국제스포츠법전을 고려하여 CIK-FIA 국제스포츠캘린더에 등록되어야 한다.

3. 적법한 카트

오직 CIK-FIA 카트 기술 규정, 허가된 규정에 따르거나 그렇지 않을 경우, CIK-FIA의 허가에 따른 해당 ASN의 규정에 따른 카트만이 경기에 허용될 수 있다. CIK-FIA의 안전 규정은 항상 적용되어야 한다.(CIK-FIA 기술 규정 제3장‘카트와 장비의 안전’ 참조)

4. 경기의 등록

경기는 CIK-FIA에 호몰로게이션되어 A, B, C, D, E 서킷 라이선스를 갖고 있는 서킷에서만 개최할 수 있고 이 경기들에 사용되는 카트의 형태가 해당 서킷에 적합하여야 한다.

경기가 매년 국제스포츠법전과 부칙의 조항을 준수하고 있는 상태라면 CIK-FIA는 KARA의 요청에 의해 CIK-FIA 국제스포츠캘린더에 등록한다. 만약 KARA가 경기조직위원회에 제3자로서 대표를 파견하였다 하더라도 KARA는 모든 규정의 준수에 관하여 관할할 책임은 남아있다.

CIK-FIA 국제스포츠캘린더는 매년 스포츠 규정-캘린더-챔피언십 워킹 그룹에 의해 준비되고 CIK에 제공되며 그 후 세계모터스포츠평의회와 10월 FIA 정기 총회에 제출된다. 스포츠 규정-캘린더-챔피언십 워킹 그룹의 결과에 대한 어떠한 논쟁도 CIK에 의해 최종 결정되며 이 결정은 FIA의 세계모터스포츠평의회에 조정된다는 점에 따른다. 정관과 국제스포츠법전에 관련하여 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 특별 규정으로 “내셔널 프로모션”이라 불리는 카테고리를 제안할 수 있다. 이 카테고리들은 국제 카테고리의 드라이버 참가를 허가해야 하며 안전에 대한 CIK-FIA의 기술적 요구사항에 응하여야 한다.

5. 일정 변경 또는 경기 취소

(1) 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%, 취소시에는 10%를 지불한다.

(2) 만약 일정 변경이나 취소 통지가 예정된 경기일 3개월 전보다 짧았을 경우 일정 변경이나 취소 비용으로 등록비용의 15% 금액을 지불 한다.

6. 특별 규칙의 공표

- (1) 경기주최자는 특별규칙에서 경기에 참가하는 카트나 스페어 부품 수입의 문제점 여부와 이러한 문제를 제한하기 위하여 무엇으로 규제할 것인가를 명시하여야 한다.
- (2) 경기 규정에 항목 변경이나 추가는 국제스포츠법전을 준수하고 번호와 날짜가 부여된 블루틴에 의해 안내되어야 하며 경기특별규칙에 절대적으로 명시되어야 한다.

7. 적법한 드라이버

경기에 참가할 목적이 있는 드라이버는 FIA에 가맹된 ASN에 의해 발급된 당해년도에 유효한 카트용 국제 팀이나 드라이버 라이선스(국제스포츠법전 제108조 참조)를 갖고 있어야 하며 동시에 자신이 소속 한 ASN이 경기주최자가 아닐 경우 자신의 ASN이 발급한 사전 경기 참가 승인서(선수 비자)를 갖고 있어야 한다. 70조

팀 라이선스는 팀장의 나이가 어리고 모든 법적 책임을 갖지 않은 사람에게 교부되지 않을 수 있다.

8. 참가 승인 경기특별규칙에 경기 주최자는 참가하는 카트의 최소 숫자를 규정할 수 있다. 만약 그 수에 미달했었을 경우 경기주최자는 경기를 취소할 권한이 있다.

9. 일반 조건

- (1) 참가와 관련된 모든 사람들이 국제스포츠법전 및 기술 규정과 스포츠 규정의 모든 요구 사항을 준수할 책임은 경기참가자(Entrant)의 의무이다. 경기참가자가 현장에 없을 경우 경기참가자(Entrant)는 서면으로 그의 대리인을 지명하여야 한다. 경기가 진행되는 동안 참가하는 카트에 대한 책임을 가지고 있는 사람들은 경기참가자(Entrant)와 함께 개인적으로도 국제스포츠법전과 CIK-FIA 규정의 모든 조항을 준수할 책임이 있다.
- (2) 경기참가자는 자신의 카트가 연습과 결승 전체에서 적합성과 안전성의 조건을 준수하고 있음을 보장하여야 한다.
- (3) 참가하는 카트에 관련된 사람이나 관계자들, 또는 기타 자격으로 참가한 모든 사람들은 패독, 서비스 파크나 또는 트랙 어느 곳이든 항상 적합한 패스를 착용하여야 한다.

10. 기술 검사와 스포츠 검사

- (1) 대회특별규칙에서 지정한 날짜와 지정한 위치에서 최초 기술 검사와 스포츠 검사를 하는 동안 드라이버와 팀은 모든 요구된 서류와 가능한 안내를 제공하여야 한다.
- (2) 특별한 상황에 대하여 심사위원회가 승인한 경우를 제외하고 지정된 시간 안에 참가하지 못한 드라이버와 경기참가자는 경기 참가가 허용되지 않는다.
- (3) 팀, 드라이버 또는 카트와 관련된 어떠한 사람도 CIK-FIA에 사전 승인 받지 않은 포기각서나 기타 다른 서류에 서명을 요구 받을 수 없다.
- (4) 경기위원장이나 메디컬 위원장은 경기가 진행되는 동안 언제든지 드라이버에게 메디컬 검사를 받았는지를 확인할 수 있다.
- (5) 기술위원에게 검사를 받은 차량을 제외하고 어떠한 카트도 경기에 참가할 수 없다.
- (6) 경기가 진행되는 동안 언제든지 기술위원은 다음 사항을 점검할 수 있다.
 - ① 카트나 드라이버 장비의 적법성 조사할 수 있다.
 - ② 적법성과 일치성의 조건에 모두 만족하였는지를 확인하기 위해 경기참가자에 의한 카트의 분해를 요구할 수 있다.
 - ③ 필요하다고 생각하면 경기참가자에게 부품이나 샘플의 제공을 요구할 수 있다.

- (7) 기술위원회에 의해 통과된 후 안전에 영향을 주는 방향으로 제거, 변경 혹은 수리되었거나 적법성에 대한 의문이 제시되었거나 동일한 이유에 의한 사고에 말려들었거나 한 카트는 기술 검사 승인을 위해 재출석 하여야 한다.
- (8) 경기위원장은 사고와 관련된 카트의 정지나 검사를 요구할 수 있다.
- (9) 검사와 기술 검사는 서비스 파크 또는 파크 퍼미(상황에 따라 양쪽 다)의 구성을 위한 책임이 있고 경기참가자에게 지시할 권한이 있는 정식으로 임명된 오피셜에 의해 이루어 진다.
- (10) 심사위원회는 통제되는 모든 카트에 관련하여 기술 검사위원의 조사 결과를 공표하고 요청에 따라 다른 팀들의 항의에 대하여 조사 결과를 평가한다. 이 조사 결과는 연료 테스트에 관련된 것을 제외한 어떠한 특별 분석도 포함할 수 없다.
- (11) 기술 검사를 위한 카트 제공은 적합성에 대한 절대적인 사항으로 간주되어진다.
- (12) 안전 검사에서 각 드라이버는“테크니컬 패스포트”를 받는다. 기술 검사에 제출하기 전에 모든 장비에 대한 자세한 내용을 이 양식에 기재해야 한다. 완벽하지 않은 “테크니컬 패스포트”는 거부된다.
- (13) 레이싱 넘버와 가능한 광고 표시는 장비를 기술 검사에 제공되기 전에 카트에 부착된다.
- (14) 드라이버가 기술 검사 후에 자신의 장비를 변경하는 것은 허용되지 않는다.
- (15) 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 규정되어진 카테고리 안에서만 사용 할 수 있다. 이 시스템들은 관련된 규정을 엄격히 준수하여 설치되어야 한다.
- (16)심사위원회의 결정하에 기술위원은 CIK 또는 KARA에 의해 제공된 장치로 경기참가자의 점화 장치를 교체할 권한이 있다. 보조 점화 장치는 대상 차량 또는 대상 경기와 관련된 경기참가자에 의해 사용 된 것과 동일한 메이커와 동일한 모델이어야 한다.

11. 트랙 접근

오직 경기특별규칙의 오피셜 리스트에 규정된 오피셜 만이 트랙에 접근할 수 있다. 기사는 경기 주최자에게 명확하게 트랙에 들어가겠다는 요청을 하고 승인이 나면 트랙에 들어갈 수 있다. 기사는 오피셜에 의한 안전 규정을 준수하여야 한다.

12. 연료

사용된 연료는 기술 규정을 준수하여야 한다.(CIK-FIA일반 기술 규정 2.21항 참조)

13. 파크 퍼미

- (1) 오직 검사 권한이 있는 오피셜만이 파크 퍼미에 들어갈 수 있다. 오피셜의 승인 없이 파크 퍼미에서 어떠한 개입도 할 수 없다.
- (2) 체커기가 제시되는 순간(종료) 피니시 라인과 파크 퍼미의 입구 사이의 지역은 파크 퍼미 규정이 적용된다.
- (3) 파크 퍼미는 넓어야 하고 권한 없는 사람이 접근 할 수 없게 보호되어야 한다.

14. 일반 안전

- (1) 위험한 상황에서 카트를 이동할 명백한 필요가 있는 경우를 제외하고 드라이버가 자신의 카트를 경기 방향과 반대방향으로 운전하는 것은 엄격히 금지된다.
- (2) 비예선 연습 주행, 예선 연습 주행, 예선 히트와 최종 결승 주행 동안 드라이버는 트랙만을 사용할 수 있고 항상 서킷상의 드라이버와 관련된 국제스포츠법전의 내용에 주의를 기울여야 한다. 서킷은 트랙 양 사이드의 흰색 라인으로 정의 된다. 드라이버는 이 라인 사이의 모든 폭을 사용할 수 있다. 만약 이 라인 바깥쪽으로 카트의 네바퀴가 나가면 트랙을 벗어난 것으로 간주된다.
- (3) 비예선 연습 주행, 예선 연습 주행, 예선 히트와 최종 결승 주행 동안 정지된 카트는 그 위치에서 사고

요소가 되지 않게 하거나 또는 다른 드라이버들을 방해하지 않게 가능한 한 빠르게 트랙에서 벗어나야 한다. 위험한 위치에서 드라이버가 자력운전으로 이동할 수 없다면 마샬은 그를 도와줄 의무가 있다. 그러나, 이런 도움의 결과로 카트가 재스타트 했다면 도움을 받은 순간 예선 연습이나 결승 의 순위에서 실격된다. 메디컬이나 안전상 이유를 제외하고 비예산 연습, 예산 연습, 예산 히트나 최종단계 결승이 끝날 때까지 드라이버는 카트 옆에 머물러야 한다.연습(예산) 주행이 시간 간격을 두고 2개 파트로 진행 될 경우, 첫 파트 동안 서킷에 버려진 모든 카트는 간격 시간 동안 서비스 파크로 이동되어야 하고 두 번째 파트에 참가 할 수 있다.

- (4) 수리 지역 바깥쪽에서 기구를 이용한 어떠한 수리도 금지된다. 카트에 어떠한 기구나 보조 부품(혹은 양쪽다) 싣는 것은 금지된다. 드라이버는 특별 규칙이나 브리핑 동안 허용된 수리 지역에서만 도움을 받을 수 있다.
- (5) 만약 재급유가 승인되었다면 재급유 목적으로 제공된 지역에서만 이행 할 수 있다.
- (6) 규정이나 국제스포츠법전에 명확하게 규정한 상황을 제외하고 정비지역이 아닌 곳에서 드라이버를 제외한 누구도 정지된 카트를 손 댈 권한이 없다.
- (7) 연습(예산) 중이나 후, 그리고 종료 후에 관련된 모든 카트가 움직이건 움직이지 않건“피니시”서비스 파크나 파크 퍼미에 돌아올 때까지 레이스 디렉터에 의해 트랙이 폐쇄되었을 경우 임무 수행 중인 마샬이나 운전 중인 드라이버를 제외하고 아무도 트랙에 들어 가는 것이 허용되지 않는다.
- (8) 예산 연습, 예산 히트와 최종 결승 동안 수리 지역으로부터 재스타트를 하는 경우를 제외하고 드라이버 자력으로만 재스타트를 할 수 있다. 오직 자력으로 도달 할 수 있는 수리 지역을 제외하고 경기에서 주행하는 동안 드라이버는 트랙에서 어떠한 외부적인 도움을 받을 수 없다. 대기 지역(Assembly Area) 바깥에서 드라이버가 지정된 스타트 라인을 통과하면 출발 보조자가 드라이버를 도와주는 것은 허용되지 않는다.
- (9) 연습(예산), 결승과 포메이션 랩 동안 피트 레인과 수리 지역에 속도 제한은 의무사항이다. 속도 제한을 위반한 드라이버는 본 규정 이나 국제스포츠법전에 부여된 페널티가 부과 된다.
- (10) 만약 드라이버가 연습이나 예산 히트 또는 최종 결승 중에 기술적 인 문제에 직면하면, 안전상 이유로 가능한 한 빠르게 트랙에서 벗어나야 한다.
- (11) 드라이버가 사고에 휘말리면 심사위원회의 동의 없이 서킷을 떠날 수 없다.
- (12) 마샬에 의해 떠나라는 지시를 받지 않은 드라이버는 수리 지역을 떠날 수 없다.
- (13) 오피셜 지시는 국제스포츠법전에 의거한 신호 도구로 드라이버에게 제시 된다. 팀은 신호기와 비슷한 깃발을 사용할 수 없다.
- (14) 트랙을 떠나 서비스 파크로 돌아가거나 수리 지역에 정지할 의도로 트랙을 떠나는 드라이버는 즉시 의도를 표현하여야 하고 안전하게 이동하여야 한다.
- (15) 경기 동안 경기위원장이나 레이스 디렉터의 지시가 내려지면 기술 규정을 위반한 드라이버는 마지막 랩을 제외하고 수리 지역에 정차 하여야 하며 트랙으로 돌아 가기 전에 위반 사항을 고쳐야 한다.
- (16) 자유주행 혹은 예산 연습, 예산 히트나 최종 결승에 참가할 때에 드라이버는 항상 기술 규정 제3장에 정의된 모든 장비를 착용하고 있어야 한다.
- (17) 패독에서 모터바이크, 스쿠터나 기타 모터가 달린 장비로 순회하는 것은 금지된다.
패독에서 카트 엔진을 시동을 걸고, 운전을 하고, 워업이나 테스트를 하는 것은 반드시 통제해야 한다. 이러한 운용은 패독 레인에서 어떠한 경우여라도 이행되어야 한다; 그들은 오직 참가자에 대해 할당된 장치의 주변 내의 보안 구역에서나 이러한 목적으로 오거나이저에 의해 제공되는 특정지역 내부에서만 이행 하게 할 수 있다. 추가적으로, 쉬는시간이 반드시 존중되어지기 위해 타임 스케줄을 제공 할 수 있다.
- (18) 경기주최자는 카트 레이스 서킷 규정 제2장에 자유 연습부터 경기가 끝날 때까지 경기를 위한 모든 안전 장치 및 설비들을 트랙에 갖추고 있어야 할 의무가 있다.
- (19)“웨트 레이스”(관제실이나 레이스 디렉터에의해 판넬로 제시된 상황)에서 타이어 선택은 드라이버의 판단에 따르며 만약 레이스 디렉터나 경기위원장이 드라이버의 카트가 잘못된 타이어를 장착 하고 있다

고 판단되었거나 너무 느리고 다른 드라이버에게 위험하다고 생각되면 흑색기를 사용할 권한이 있다. 슬릭 타이어의 사용은 다른 상황에서는 의무적이다.

15. 깃발의 의미

(1) 스타트 라인에서 레이스 디렉터, 경기위원장이나 그의 대리인에 의해 사용되어지는 깃발 신호

① 국기

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

② 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.

③ 체커기

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

④ 흑색기

이 깃발은 다음 파크 퍼미 입구에 접근 할 때 피트나 특별 규칙 에서 정해진 지역에 정지해야 할 드라이버에게 알릴 때 사용하 여야 한다. 어떤 이유에서든 이행에 실패 할 경우 이 깃발은 연속된 4랩 이상으로 제시할 수 없다. 이 깃발 제시의 결정권은 심사위원회의 권한이며, 관련된 팀은 즉시 결정에 대한 안내를 받는다.

⑤ 오렌지 불기 (지름 40cm)

이 깃발은 해당 카트가 드라이버 자신이나 다른 드라이버에게 기술적인 문제로 인하여 위험에 노출되어 있다는 것을 알려주기 위해 제시되고 다음 랩이 대기 지역에 정지 해야함을 의미한다. 기술적 문제가 해결되면 카트는 경기에 다시 들어갈 수 있다.

⑥ 흑백반기

이 깃발은 오직 한번만 제시되어야 하고 스포츠맨십 위반이 보고된 드라이버에게 경고의 의미로 제시한다.

이 세가지 깃발(④,⑤,⑥)은 정지상태로 보여져야 되고 검은 보드 판에 흰색으로 관련된 드라이버가 운전하는 카트 번호와 함께 제시되어야 한다. 이 깃발들은 레이스 디렉터 또는 경기위원장이 필요하다고 생각되어지면 스타트 라인이 아닌 다른 지역에서도 제시 될 수 있다. 일반적으로 2가지 깃발(④, ⑤)은 레이스 디렉터나 경기 위원장의 권한이다. 그러나, 강제적으로 스포츠맨십 위반에 대한 제재 목적으로 심사위원회의 요구에 의해 제시될 수도 있다.

⑦ 레드 X 기(청색 바탕)와 넘버보드

관련된 드라이버는 해당 랩을 완성하기 전 또는 해당 랩을 완성 하자마자 무조건 정차해야 한다. 이 깃발은 챔피언십, 컵, 트로피의 스포츠 규정이나 경기의 특별 규칙에 명시되었을 때만 사용할 수 있다.

(2) 포스트에서 사용되는 깃발 신호

① 황색기

이 깃발은 위험 사항을 나타내고 아래와 같은 2가지 방법으로 보여 진다.

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

나. 2개 진동 : 속도를 감속함과 동시에 방향 전환이나 정지 할 준비를 하라. 트랙의 전부 또는 부분이 폐쇄되는 위험이 있다. 황색기는 보통 위험이 진행되는 즉시 오직 마샬 포스트에서만 보여 진다. 추월은 첫 황색기 지점에서 사고 지점 뒤 녹색기가 제 시된 지점까지 사이에서는 금지된다.

② 황적줄무늬기(오일기)

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

③ 청색기

이 깃발은 보통 드라이버 주변에 추월 하고자 하는 차량이 접근하고 있음을 알려주기 위해 진동 제시된다.

④ 백색기

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

⑤ 녹색기

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

16. 지시와 팀에 대한 연락 연습, 예선 히트와 최종 결승의 모든 순위와 결과는 경기의 오피셜 결정과 함께 공식 알림판에 게시된다.

17. 연습

(1) 서비스 파크와 트랙에서 안전에 관한 규정과 함께 승인된 규정은 모든 연습 주행에서 예선히트와 최종 결승에서 승인된 규정과 같다.

(2) 최소한 한번의 자유 연습이나 비예선 연습 주행에 참석하지 않은 드라이버는 결승 스타트에 참가할 수 없다.

(3) 경기위원장이나 레이스 디렉터는 트랙을 깨끗하게 하거나 카트를 치우기 위해 필요한 만큼 긴 시간 동안 때때로 연습주행을 중단 할 수 있다. 더 나아가 만약 심사위원회의 의견으로 드라이버에 의한 고의적 정지라면 그 드라이버가 그 주행에서 기록한 시간은 취소될 수 있고 다른 연습 주행에 참가가 거절 될 수 있다. 비예선 연습 주행에 한하여 레이스 디렉터나 경기위원장은 심사위원회의 동의하에 경기 중단 후에 연습 주행을 계속하지 않을 수 있다.

(4) 하나 혹은 여러 개의 연습 주행이 이러한 방법으로 중단 되었을 경우 드라이버의 예선 순위 상 이러한 중단 및 중단으로 인해 유발되는 문제와 관련된 어떠한 항의도 허용되지 않는다.

(5) 예선 연습 주행 동안 완성된 매 랩은 스타트 할 때 드라이버의 위치를 결정하기 위해 시간이 기록 된다.

18. 브리핑

(1) 정의 : 팀과 드라이버 브리핑은 경기에 참가하는 모든 팀과 드라이버를 위해 경기위원장이나 레이스 디렉터가 조직한 회의이다.

(2) 브리핑의 목적

① 경기와 관련된 특별 규칙의 중요 사항을 팀과 드라이버에게 알려주기 위해서다.

② 일반 혹은 특정 서킷에서 사용되는 안전 개념에 대하여 알려주기 위해서다.

③ 규정의 해석과 관련하여 명시하기 위해서다.

(3) 브리핑 시간은 경기 프로그램에서 언급 되어 진다. 이 시간은 브리핑의 시작과 입장, 브리핑 참석이 종결되는 시간이 고려된다. 브리핑은 항상 예선 연습이나 첫 예선 히트 전에 이루어진다. 필요 시에는 추가 브리핑이 이루어 질 수 있다.

(4) 모든 팀과 드라이버의 출석은 브리핑 동안 의무사항이다. 불참시 경기의 출전 제재 혹은 실격 가능의 벌칙을 받을 수 있다. 두 개의 출석부에 하나는 드라이버에 의해 다른 하나는 팀장에 의해 사인 되어진

다.

19. 스타트 그리드

- (1) 최종 예선 연습 주행이 끝나면 예선 통과 드라이버와 스타트 그리드가 공식적으로 발표된다.
- (2) 오직 이 드라이버들만이 예선 히트 나 최종 단계(혹은 양쪽 다)의 참가가 허용 된다.
- (3) 어떤 이유에서든 스타트가 불가능한 카트나 스타트를 준비할 수 없는 팀장은 대기 지역의 권한이 있는 오피셜에게 알려야 하고 오피셜은 즉시 경기 위원장이나 레이스 디렉터에게 알린다.
- (4) 그리드는 예선 연습에서 계측하여 드라이버가 달성한 가장 빠른 시간에 따라 정해진다. 하나 혹은 여러 드라이버가 동일한 시간을 달성하였다면 두번째 베스트랩을 기본으로 지정하고 이후 순차적으로 지정한다(두번째 베스트랩이 같을 경우 세번째...).
- (5) 각 그리드의 폴 포지션 드라이버는 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. 이것을 하지 않을 경우 각 그리드의 폴 포지션 드라이버는 경기 특별 규칙에 지정된 그리드나 새 서킷의 경우 CIK-FIA에서 지정한 그리드 위치에서 출발 한다.
- (6) ① 대기 지역으로 이동은 예정된 결승 스타트 5분전에 종료 된다. 이 순간 대기 지역에 위치하지 못한 카트는 심사위원회의 판단에 위임된 예외적인 상황을 제외하고 결승 스타트가 허용되지 않는다.

Pre-grid 에 위치해있는 카트들은 반드시 레이스를 하기 위한 준비가 되어있어야 한다. Pre-grid위에 있는 카트들에 그의/그녀의 미캐닉 또는 드라이버가 직접 조정할 수 있는 타이어 압력에 관한 것을 제외하고 어떠한 작업이나/혹은 set-up하는 것을 엄격히 금지한다.

② 시동 장치가 부착된 엔진의 카테고리에서 미캐닉은 예정된 스타트 시간 3분 전에 대기 장소를 떠나야 한다. 만약 녹색기가 제시된 후 대기 장소에서 출발을 하지 못한 드라이버와 이 드라이버가 미캐닉의 도움을 요구했을 경우 오직 마샬의 지시하에 대기 장소를 떠날 권한이 있고 포메이션 랩의 회수와 상관없이 포메이션 랩 대열 맨 뒤로 들어간다. 날씨가 바뀌는 상황에서는 두 가지 새시를 사용할 준비를 해야 하고 마른 날씨 타입과 젖은 날씨 타입의 두 가지 다른 형태로 맞추어야 한다. 승인 하에 두가지 새시는 “스타트” 서비스 파크에 위치되어야 한다. 각각의 드라이버는 대기 공간에 있는 두 가지 새시 중 하나를 선택하고 이 선택은 최종까지 유지된다. 본 조항을 준수하지 못한 드라이버에게 추가 시간은 허용되지 않는다.

③ 선택된 새시의 교환은 레이스 디렉터에 의해 승인되고 “START DELAYED”가 선언된 상황에서 스타트 진행은 5분 연장 된다. 두번째 카트를 준비하지 못한(또는 더 이상 준비할 수 없는) 드라이버는 필요한 기술적 중재를 받기 위해 “스타트”서비스 파크로 돌아갈 수 있다. 해당 드라이버들은 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.

- (7) 시간 제한 안에 카트와 함께 그리드에 있는 드라이버는 스타트 할 드라이버로 간주된다.

(8) 그리드 스타트 진행

- ① 정해진 상황에서 카트는 트랙의 그리드에 정위치 한다. 이 시나리오는 경기의 타임 스케줄에 명시된다. (6)항의 규정을 대신해서 적용된 특별 진행이다.
- ② 날씨가 바뀌는 상황에서는 두가지 새시가 사용될 준비를 해야 하고 마른 날씨 타입과 젖은 날씨 타입의 두가지 다른 형태로 맞추어야 한다. 승인 하에 두가지 새시는 “스타트” 서비스파크 에 위치되어야 한다. 각각의 드라이버는 대기 지역에 있는 두 가지 새시 중 하나를 선택하고 이 선택은 최종까지 유지된다. 본 조항을 준수하지 못한 드라이버에게 추가 시간은 허용되지 않는다.
- ③ 포메이션 랩 출발 15분전에 수레에 얹혀지고 “A” 미캐닉에 의해 밀어지는 카트와 함께 각각의 드라이버는 결승 스타트 그리드에 위치하기 위해 “스타트” 서비스 파크를 떠난다.

이 시점에서, 카트들은 레이스를 하기 위한 준비가 반드시 되어있어야 하고, 어떠한 작업이나/혹은 조정(타이어 압력에 관한 것은 제외)은 엄격히 금지된다.

- ④ 포메이션 랩 출발 13분전에 “스타트” 서비스 파크 출구가 1분 뒤 폐쇄되는 것을 알리는 경고음을 울린다. 12분전에 “스타트” 서비스 파크의 출구는 폐쇄되고 두번째 경고음을 울린다.
- ⑤ 포메이션 랩의 시작은 보드판을 제시하여 진행된다.
 - 10분전
 - 5분전
 - 3분전
 - 1분전
 - 30초전각각의 보드판은 경고음을 동반한다.
- ⑥ 스타터가 달린 엔진의 카테고리인 경우만 해당 :“MECHANICS, CLEAR THE TRACK” 보드와 함께 10분전 신호가 보여지면 모든 카트는 트랙에 놓여져야 한다. 이때, 미캐닉은 카트 수레를 가지고 그리드를 떠나 대기 장소로 간다. 이 때 트랙에 놓여지지 않은 카트는 즉시 스타트 할 대기 장소로 이동되어야 한다. 이 상황에서 황색기 마살은 다른 모든 카트가 포메이션 랩을 스타트 하여 떠났을 때 대기 장소로 이동하라고 지시한다.
- ⑦ 인터뷰는 3분전 보드가 제시되면 더 이상 할 수 없다. 3분전 보드와 함께 “CLEAR THE TRACK” 보드가 제시된다. 드라이버와 오피셜을 제외한 모든 사람들은 그리드를 떠나야 한다.
- ⑧ 30초전 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.
- ⑨ “30초전” 신호 후에 드라이버가 도움을 요청할 경우 드라이버는 이것을 마살에게 확실히 알려야 하고 모든 카트가 그리드를 떠났을 때 대기 장소로 밀며 미캐닉은 카트를 작업할 수 있다. 이 상황에서 황색기를 가진 마살은 관련된 카트 옆에 서서 포메이션 랩 동안 드라이버에게 경고한다. 마살은 포메이션 랩 스타트 후에 즉시 그리드에 남아있는 카트를 대기 장소로 밀어서 이동시킨다. 만약 미캐닉의 도움 후 대기 장소에서 드라이버가 스타트 하고자 하면 오직 마살의 지시하에 스타트 하는 것이 승인되고 포메이션 랩의 수와 관계없이 포메이션 랩 대열의 맨 뒤로 들어간다.
- ⑩ 스타트 진행의 변동은 오직 “START DELAYED” 보드가 스타트 라인에 제시된 때 이루어지며 5분간 진행 시간을 연장한다. 이 상황에서 경기참가자들은 카트의 교체가 가능하다. 스타트 진행은 카트 교체의 목적으로 5분전 보드를 다시 제시한다. 미 캐닉은 그 후 대체 카트를 수레에 실어서 그리드로 반입하는 것이 허용되며 카트의 교체하는 작업이 허용되고 선택되지 않은 카트는 바로 “스타트” 서비스 파크로 가지고 돌아 간다. 두번째 카트를 준비하지 못한(또는 더 이상 준비할 수 없는) 드라이버는 필요한 기술적 중재를 받기 위해 “스타트” 서비스 파크로 돌아 간다. 이 드라이버는 모든 카트가 포메이션 랩을 출발하여 그리드를 떠났을 때에만 대기 장소를 떠나는 것이 허가되고 포메이션 랩 수와 관계없이 포메이션 랩 대열 맨 뒤로 들어간다.

20. 스타트 진행

- (1) 스타트 신호는 신호등으로 한다.
- (2) 스타트 방식은 경기 특별 규칙에 표시되어야 한다. 스타트 방식은 두 줄의 카트로 구성된 그리드에서 오직 “롤링”이거나 “스탠딩”이다. “르망” 형태 스타트는 금지 된다.(CIK-FIA에서 승인한 경우 제외)
- (3) 스타트가 주어졌을 때 레이스 디렉터 (또는 없을 경우 경기위원장)는 트랙옆으로 부터 최소 5m에 설치된 플랫폼과 상설 보호 배리어 뒤에 위치하여야 한다. (CIK-FIA 서킷 규정 파트 1 7.7.1 C항)
- (4) 흰색 라인으로 테를 두른 2m 폭의 2개의 레인은 스타트 라인을 향해 110m 넘게 칠해진다. 하나의 황색 라인은 스타트 라인 전방 25m에 칠해진다. 롤링 스타트를 위해 이 황색 라인에 라바콘을 놓는다.(트랙 각 사이트에 1개씩) 페이스카가 사용되면 황색 라인은 스타트 라인 앞 쪽 50m에 칠해진다.

- (5) 카트가 스타트 할 수 있다고 경기위원장이나 레이스 디렉터가 녹색기로 지시하는 순간, 드라이버는 경기 위원장이나 레이스 디렉터의 명령하에 놓이고 더 이상 외부의 도움을 받을 수 없다. 작업 지시로 인해 경기위원장이나 레이스 디렉터의 명령권에 놓이지 못한 카트의 드라이버는 오직 경기위원장, 레이스 디렉터, 대기 지역의 권한 이 있는 오피셜의 명령하에 대기 장소를 떠날 수 있다.
- (6) 포메이션 랩의 숫자는 브리핑에서 제시된다. 브리핑에서 주어진 지시에 따라 카트는 대체로 스타트가 주어지기 전 1랩 포메이션 랩을 주행한다. 포메이션 랩 동안 다른 드라이버의 추월은 금지되며 위반시 심사 위원회에서 페널티가 부과된다(10초 혹은 히트로부터 제외). 드라이버가 포메이션 랩 동안 어떤 이유에서 멈추면 모든 카트가 통과하기 전에 재스타트 시도는 허용되지 않는다. 드라이버는 포메이션 랩 대열이 지나간 뒤 재스타트 한다. 선두 드라이버가 그를 추월할 것을 기대하여 포메이션 랩 대열 앞에서 재스타트를 시도할 경우 해당 드라이버에게 흑색기가 제시되며 결승에서 실격된다.
- (7) 적절한 자신의 위치로 복귀할 목적으로 경기 동안 사용되는 트랙이 아닌 다른 코스를 사용하는 것은 금지된다. 롤링 스타트에서 출발이 늦은 드라이버는 이 복귀 행동이 오직 다른 드라이버와 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 드라이버는 적색 스타트 신호등이 켜지기 전에 자신의 그리드 위치에 복귀한다.
- (8) 만약 다른 드라이버의 실수로 인해 드라이버가 이동 불능 상태가 되었다고 생각하면 경기위원장이나 레이스 디렉터는 포메이션 랩을 중지시키고 최초 그리드나 방해받은 드라이버가 자신의 위치로 복귀하는 것을 허용하여 스타트 진행을 다시 할 수 있다.
- (9) 경기위원장이나 레이스 디렉터는 대열이 정비되면 바로 스타트 시킨다.
- (10) 반복된 부정 스타트나 포메이션 랩 동안 사고 발생시 경기위원장이나 레이스 디렉터는 사실판단을 한 뒤 적색기를 이용하여 스타트 진행을 중지시킬 수 있고 심사위원회에 알려 본 규정 제4조 24항에 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 드라이버는 새로운 포메이션 랩의 스타트가 허용된다.
- (11) 점프 스타트나 스타트 지연 시도와 신호등이 꺼지기 전에 레인을 떠나는 카트는 본 규정 제4조 24항에 따라 벌칙이 가해진다.
- (12) 스타트가 주어짐과 동시에 레이싱 조건이 적용되고 트랙상의 카트 위치와 상관없이 안전한 위치에 차량을 위치시키는 것을 제외하고 어떠한 도움도 금지된다.

클러치가 없거나 다이렉트 드라이브 카트를 위한 롤링 스타트

포메이션 랩의 끝에 드라이버는 최소 30km/h에서 최대 50km/h의 속도로 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 드라이버는 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 드라이버는 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 불만족하면 다음 포메이션 랩이 있다는 의미로 황색 신호등을 켜다.

기어박스가 있는 카트를 위한 스탠딩 스타트 (짧은 서킷)

포메이션 랩이 끝날 때 드라이버는 자신의 스타트 위치에 자리하고 경기 위원장이나 대리인 또는 레이스 디렉터는 스타트 라인에서 적색등을 끈다. 마지막 카트가 그리드 상 자신의 위치에 도착할 때까지 모든 신호등은 소등한다.

모든 카트가 그리드 상에서 정지하면 마샬은 그리드의 끝에서 녹색등을 제시한다. 경기위원장이나 그 대리인 또는 레이스 디렉터 그리고 마샬은 함께 트랙을 빠져나오고 드라이버는 그 후 경기위원장이나 레이스 디렉터의 명령하에 놓인다. 경기위원장이나 레이스 디렉터는 연속된(4초) 4개의 자동 신호등을 작동시킨다.

스타트는 그 후 2초 사이에 경기위원장이나 레이스 디렉터에 해 수동으로 적색 신호등이 꺼지면서 주어진다.

진행이 불만족스러울 경우 추가 포메이션 랩이 진행된다는 의미로 황색 신호 등을 켜다. 드라이버가 스타트를 못했을 경우 카트 안에 있어야 하고 손을 들어서 상황을 알려야 한다. 이 상황에서 추가 포메이션 랩은 승인될 수 있다. 포메이션 랩 스타트를 하지 못한 드라이버는 모든 대열이 통과 했을 때 카트에서 내려서 오직 자력으로만 스타트하는 것이 허용된다. 이 드라이버들은 포메이션 랩에서 자신의 위치로 돌아가는 것은 허용되지 않고 포메이션 랩 대열의 맨 뒤로 들어간다. 어떤 드라이버도 비어있는 그리드를 차지하는 것은 허용되지 않는다. 포메이션 랩 동안 스타트 연습은 금지된다.

기어박스가 있는 카트를 위한 롤링 스타트 (긴 서킷)

기어박스가 있는 카트를 위한 롤링 스타트 (긴 서킷): 카트는 페이스 카(60~80km/h의 속도로)에 의해 유도되며 서비스카가 따라간다. 포메이션 랩의 종료 (혹은 포메이션 랩이 종료로 할 수 있는 상황)에 페이스 카는 스타트 라인 전에 옆으로 빠지고 동시에 풀 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 첫번째 포메이션 랩의 종료에서 주어진 것으로 간주된다.

20B. 예선 히트나 결승의 중립화(Naturalization) (짧은 서킷)

- (1) 경기위원장이나 레이스 디렉터는 예선 히트나 결승의 중립화를 결정할 수 있다. 이 방법은 만약 트랙이 차단되거나 또는 드라이버나 오피셜이 즉각적인 물리적 위험에 처했지만 사고 상황이 예선 히트나 결승

중지될 정도가 아닌 경우에만 사용된다.

- (2) 예선 히트나 결승의 중립화 명령이 주어지면 모든 감시 포스트는 황색기 진동과 “SLOW”(노란색 판에 “SLOW”라고 검은색으로 씌여진) 보드를 제시하고 중립화가 종료될 때까지 유지한다. 스타트 라인에 서는 깜박이는 황색 신호등이 켜진다.
- (3) 모든 참가 카트는 선두 카트 뒤에 열을 형성하고 추월은 엄격히 금지된다. 추월은 오직 심각한 문제로 인해 카트가 감속할 경우에만 허용된다.
- (4) 중립화 랩 동안 선두 카트는 적당한 스피드로 속도를 유지하고 다른 모든 카트들은 반드시 가능한한 대열을 타이트 하게 유지한다.
- (5) 카트는 중립화 동안 수리 지역에 들어갈 수 있으나 오직 마살이 승인 하였을 때만 트랙으로 복귀할 수 있다. 트랙에 복귀하는 카트는 대열 마지막에 도착할 때까지 적당한 속도로 진행한다.
- (6) 레이스 디렉터나 경기위원장이 중립화 종료를 결정했을 때 깜박이는 황색 신호등의 스위치를 끈다. 이것으로 드라이버에게 다음 번 스타트 라인을 통과할 때 결승이 재개됨을 알린다. 마지막 중립화 랩에서 “SLOW”보드는 유지되고 황색기는 부동으로 제시된다.
- (7) 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 드라이버는 스타트 라인 전에 있는 황색 라인을 통과한 후에만 가속할 수 있다. 감시 포스트의 황색기와 “SLOW”보드는 당시에 내려지고 녹색기 진동으로 대체된다. 이 깃발들은 최대 1랩 만 표시된다.
- (8) 중립화 동안 완성된 랩은 경기 랩으로 계산된다.
- (9) 중립화 동안 경기가 끝나면 언제나처럼 체커기를 받는다. 추월은 오직 심각한 문제로 인해 카트가 감속하였을 경우만 허용된다.

21. 결승이나 연습의 중단

- (1) 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 마살 포스트에서 제시된다. 결승이나 연습 중지의 결정은 경기위원장(자리를 비웠을 경우 대리인) 이나 레이스 디렉터에 의해 지시가 내려진다.
경기 중단 신호가 주어지면 :
 - ① 연습 동안 : 모든 카트는 즉시 속도를 감속하고 천천히 “피니시”서비스 파크로 돌아가며 트랙에 버려진 카트는 제거해야 한다.
 - ② 예선 히트 동안 : 모든 카트는 즉시 속도를 감속하고 “피니시”서비스 파크 입구나 브리핑에서 트랙상 지정된 위치에 정지하고 다음과 같이 간주한다.
 - 가. 히트의 순위는 중단 신호가 내려진 동안의 랩 이전 랩의 종료 순위이다.
 - 나. 카트나 구조 차량은 트랙에 있을 수 있다.
 - 다. 서킷은 사고로 인해 완전히 막혀질 수 있다.
 - 라. 날씨가 서킷에서 고속으로 달릴 수 없는 상황 일 수 있다.

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

(가) 히트에 예정된 거리보다 75% 미만인 경우(전체 랩수로 계산 해서 근접하게 올림 된). 히트가 재 스타트 될 수 있으면 제4조 22항CASE A.를 따른다.

(나) 히트에 예정된 거리의 75% 이상인 경우(전체 랩수로 계산해서 근접하게 올림). 카트는 즉시 파크 퍼미로 유도되고 히트는 중단 신호가 내려진 동안 이전에 선두 카트가 랩의 끝에 스타트 라인을 통

과한 때 종료된 것으로 간주한다.

③ 최종 결승 동안에는 모든 카트는 즉시 속도를 감속하고 “피니시” 서비스 파크 입구나 브리핑에서 트랙상 지정된 위치에 정지하고 다음과 같이 간주한다.

가. 결승의 순위는 중단 신호가 내려진 동안의 랩 이전 랩의 종료 순위이다.

나. 카트나 구조 차량은 트랙에 있을 수 있다.

다. 서킷은 사고로 인해 완전히 막혀질 수 있다.

라. 날씨가 경기 속도로 달릴 수 없는 상황 일 수 있다.

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

Case A : 2랩 미만. 포인트는 없다. 결승의 재스타트가 가능하면 본 규정 제4조 22항.에 따른다.

Case B : 2랩 이상 예정된 결승 거리의 75% 미만(전체 랩수로 계산해서 근접하게 올림). 결승의 재스타트가 가능하면 본 규정 제4조 22항. Case B를 따른다. 불가능 할 경우 포인트의 절반이 부여된다.

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

22. 레이스의 재스타트 (예선 히트나 최종 결승)

카트 작업은 오직 서비스 파크 안에서만 허용된다. 카트 작업이 허용된 사람들은 오직 드라이버 자신과 적합한 패스를 갖고 있는 드라이버에게 지명된 미캐닉 뿐이다. 경기 규정에 작업 가능 범위가 명시되어 있을 경우 서비스 파크에 이에 대한 추가 장비(오직 새시나 엔진(또는 양쪽 다)에 관련되어 동일한 장비)를 들여오는 것을 허용할 수 있다. 재주유는 허용된다.

Case A : 2랩 미만의 경우 새로운 스타트는 적색기의 제시 후 30분 안에 주어진다(본 규정 제4조 19항 (6)에 제공된 규정하에). 새로운 결승의 길이는 최초의 결승 길이 전체이다. 원래 스타트는 무효화한다. 스타트 그리드는 최초의 결승과 동일하다. 결승 중지 이전 랩에서 피니시 라인을 통과한 드라이버와 적색기 제시 동안 수리 지역에 있었던 드라이버는 원래 카트나 그의 두번째 카트로 재스타트에 들어오기 적합하다. 그리드에 채워지지 않은 공간은 비워둔다.

Case B : 2랩 이상 완성되었을 경우 새로운 스타트는 적색기의 제시 후 30분안에 주어진다(본 규정 제4조 19항에 제공된 규정 하에). 새로운 결승의 길이는 예정된 랩 수와 완성된 랩 수의 차이와 동일하다. 결승 중지 이전 랩에서 피니시 라인을 통과한 드라이버와 적색기가 제시되는 동안 수리 지역에 있는 드라이버 (최종 결승 제외)는 원래 카트나 두번째 카트로 새로운 스타트가 허용된다. 첫번째 카트와 두번째 카트가 “스타트” 서비스 파크에 있는 것은 허용된다.

그리드 위치는 결승 중지 1랩 전의 피니시 순서로 결정된다. 정지되고 재스타트 된 결승의 결과에는 경기중단 시간과 재스타트 시간이 추가된다.

23. 종료

- (1) 결승의 종료를 알리는 신호는 선두 카트가 모든 레이스 거리나 결승에 예정된 시간 동안 가장 최고 거리가 완성되었을 때 피니시라인에서 주어진다.
- (2) 제4조 21항 (1)과 다른 이유로 선두 카트가 예정된 랩수를 완성하기 전이나 규정된 시간이 완료되기 전에 결승의 종료를 알리는 신호가 제시되면 결승은 선두 카트가 신호 제시 전에 마지막으로 피니시라인을 통과한 시점에 종료된 것으로 간주된다. 어떠한 이유로 결승 종료를 알리는 신호가 지연되면 결승은 일반적인 상황하에 지연없이 결승이 종료 되었을 시점으로 종료된 것으로 간주된다.
- (3) 종료를 알리는 신호를 받은 후에 모든 카트는 트랙을 일반 코스로 사용하여 어떠한 불필요한 지연없이, 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 정식으로 파크 퍼미에 카트를 넣을 권한이 있는 마샬이 제어한다.
- (4) 유효하게 간주되는 피니시를 위해 드라이버는 카트에 앉아서 피니시라인을 통과하여야 한다.

24. 사건

“사건”의 의미는 하나의 사실이나 한 명 혹은 여러 명의 드라이버가 연관된 여러 개의 사실(혹은 경기 위원장이나 레이스 디렉터에 의해 심사위원회에 보고된 드라이버의 행동이나 심사위원회에 의해 기록되었고 조사를 위해 경기위원장이나 레이스 디렉터에게 보고된 드라이버의 행동)을 말하며 다음 사항에 해당되는 드라이버들이 일으킨 것이다.

가. 국제스포츠법전 제142조의 적용으로 결승의 중지를 유발

나. 스포츠 규정이나 국제스포츠법전 위반

다. 점프 스타트

라. 신호 무시

마. 부정 스타트를 유발한 한 대 혹은 여러 대의 카트

바. 충돌 유발

사. 트랙 밖으로 다른 드라이버를 밀어버림

아. 드라이버의 합법적 통과 행위를 불법적으로 방해

자. 통과하는 동안 다른 드라이버를 불법적으로 지연하는 행위

- (1) 한 명 혹은 여러 드라이버들이 사건에 휘말린 경우 보고서나 레이스 디렉터 또는 경기위원장의 보고서나 요청서를 참고하여 심사위원회에서 판단한다. 사건에 연관된 드라이버는 심사위원회의 동의 없이 서킷을 떠날 수 없다.
- (2) 만약 드라이버가 사건에 휘말리고 경기 종료 후 30분 안에 심사위원회에서 통보 받으면 심사위원회의 동의 없이 서킷을 떠날 수 없다.
- (3) 심사위원회는 판정에 도움을 받기 위해 비디오나 유사한 전자 시스템을 사용할 수 있다.

심사위원회는 사건의 원인이 된 드라이버에게 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 국제스포츠법전 제153조에 있는 페널티 중에서 벌칙을 결정할 수 있다.

25. 순위

(1) 특별 규칙에서 경기주최자는 카트의 그룹별 세분화, 실린더 용적 클래스별로 세분화 혹은 성능 등급에 기초한 특별 순위를 명시 한다.

(2) 경기주최자의 ASN은 경기 후 그 주에 CIK-FIA 사무국에 결과를 제출하여야 한다.

26. 항의와 공소

특별 규칙서에서 항의료나 ASN이 지정한 공소료와 관련된 필요한 사항을 공지한다.

27. 일반 운영 규정의 적용과 해석

본 규정의 해석과 관계된 논쟁은 오직 경기주최자의 ASN이 국제스포츠법전에 따라 공소권 침해 없이 결정할 권한이 있다.

28. 경기의 공정하고 공평한 미디어 보도

경기주최자는 방송 권한을 부여 받은 사람이 경기 결과를 변형하지 않고 공정하고 공평한 방법으로 경기 내용을 편집 할 수 있음을 보장하여야 한다.

제3장 : 모든 CIK-FIA 카트 챔피언십, 컵, 트로피에 적용 가능한 특별 운영 규정

CIK-FIA 챔피언십, 컵, 트로피를 사용하는 경기는 일반운영규정(제2장)이 적용되며 이 특별 규정에 의해 완성된다.

“카트”라 불리는 차량을 위한 CIK-FIA 챔피언십 경기의 관리·감독과 합당한 운영은 FIA 멤버십에 있는 스포팅 파워를 갖고 있는 각 나라의 ASN에 의해 보장된다. CIK-FIA는 CIK-FIA의 소유인 국제 챔피언십, 트로피와 컵(“CIK-FIA 챔피언십”이라 불리는)을 조직한다. 관련된 모든 그룹(FIA, CIK-FIA, ASN, 경기주최자, 경기참가자, 서킷)은 챔피언십을 관리하는 법규를 적용하고 따를 의무가 있다.

제5조 규정

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

제6조 조직

CIK-FIA 챔피언십은 하나 혹은 여러 개의 경기로 개최된다.

제7조 적법한 카트

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

제8조 CIK-FIA 챔피언십 경기의 등록과 조직위원회

1. FIA만이 CIK-FIA 챔피언십 경기의 캘린더를 결정하고 그 조직위원회를 ASN에 위탁할 권한이 있다.
2. FIA만이 특별 재정된 규정에 따라서 ASN에게 CIK-FIA 챔피언십의 조직위원회를 승인할 권한이 있다.
3. 만약 ASN이 경기조직위원회에 제3자로서 대표를 파견하였다 하더라도 ASN은 모든 규정의 반영에 관하여 관할할 책임은 남아있다. 어떠한 제작자, 제작자 협회, 경기참가자도 CIK-FIA 챔피언십으로 포함되는 경기조직위원회를 위해 ASN, ASN의 가맹 클럽 혹은 경기주최자와 함께 조직하거나 연합 할 수 없다.
4. CIK-FIA 챔피언십은 CIK-FIA에 공인되고 A 또는 B 서킷 라이선스(짧은 서킷을 위한)나 그레이드1에서 4의 FIA 서킷 라이선스(긴 서킷을 위한)를 가진 서킷에서만 개최 될 수 있다.
5. 경기 조직위원회를 위한 승인 신청서는 최대한 경기 개최일 전년도 5 월 중순까지 모든 서류와 함께 CIK-FIA 사무국에 도착하여야 한다(9월에 신청되는 것이 가능한 긴 서킷에서 열리는 경기를 제외하고). 자국 내 특별 규정은 CIK-FIA 국제스포츠 캘린더의 경기 등재 신청서 원본과 함께 CIK-FIA에 제공하여야 한다. 오직 CIK-FIA에서 승인한 특별 규정이 경기를 위한 효력을 갖는다. CIK-FIA는 경기 참가 마감 전에 참가 신청한 모든 경기참가자들이 특별 규정을 안내 받는 것을 보장한다.
6. CIK-FIA 챔피언십의 모든 경기주최자는 경기를 조직함에 있어서 챔피언십을 이루는 모든 규정을 고려하여야 할 책임이 있다.

7. 동일한 챔피언십 경기는 최소 2주로 분산된다. CIK-FIA는 특별한 상황에 따라 이 간격을 조절할 권한을 보유한다.
8. 카테고리당 최소 25명이 참가하여야 CIK-FIA 챔피언십 이름을 수여한다. 참가자란 스포츠 안전 검사와 기술 검사의 종료시에 작성된 참가자 리스트에 등재된 드라이버를 말한다.
9. 경기는 12명 보다 적은 카트가 기술 검사를 통과할 경우 취소될 수 있다. 대안이 발견되지 않을 경우 CIK-FIA는 임시방편을 강구한다.
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 경기주최자나 경기주최자 그룹이 상업적인 회사나 조직에 의해 직간접적으로 챔피언십의 이름에 스폰서나 상업적인 도움을 받은 회사를 표기하거나 표기 가능성을 제시 할 수 없다..
11. 챔피언십이 포함된 새로운 경기 개최를 원하는 ASN은 국제스포츠캘린더에 등록된 경기 중 하나를 당해 년도의 진행하는 동안 경기 조직에 참가하는 최소한 한 명의 FIA 오퍼터를 FIA에 통고하여야 한다.

제9조 CIK-FIA 챔피언십 경기의 일정 변경이나 취소

1. CIK-FIA는 가능한 남은 경기를 선택하여 취소된 경기나 변경된 경기를 위한 대체를 지명할 수 있다.
2. 3개월 이후 공지되어 변경되거나 취소된 경기는 CIK-FIA에서 수락한 불가항력적인 상황을 제외하고 당해 년도 챔피언십 경기를 위해 ASN에 의해 준비된 기타 다른 경기나 해당 경기 등록을 거절 할 수 있다.

제10조 특별 규칙의 공표

1. 경기 1개월 전 조직하는 ASN은 최소 2개월 전에 CIK-FIA에서 승인한 특별 규칙의 사본을 참가하는 모든 ASN에게 보내야 한다.
2. 경기주최자가 승인을 위해 CIK-FIA에 특별 규칙을 보냈을 때 경기주최자는 전체 경기를 보호하는 민사 책임 보험 증서를 동봉하여야 한다.
3. 규정은 프랑스어와 영어로 공표되어야 한다. 필요성이 제기되면 다른 언어로 번역될 수 있다.

제11조 CIK-FIA 대표

1. 각 경기를 위해 CIK-FIA는 아래 대표인들을 지명 할 수 있다.
 - (1) 최소 1명의 기술 대표자
 - (2) 메디컬 대표자
 - (3) 미디어 대표자
 - (4) 안전 대표자
 - (5) 기록 대표자
 - (6) 시상식 담당자

2. CIK-FIA 대표자(기술 검사의 책임이 있는 기술 대표자를 제외한)의 역할은 경기 오피셜의 의무 수행을 감독하고 챔피언십에 적용되는 모든 규정이 반영되고 있는지 확인하고 필요하다고 생각하면 견해를 밝히고 자신의 권한하에 경기 진행과 관련된 필요한 보고서를 작성한다.

제12조 오피셜

1. 아래 오피셜은 CIK-FIA에서 지명한다.

- (1) 2명의 국제 심사위원. 심사위원장 1명, 경기주최자와 국적이 다른 1명으로 CIK-FIA에서 작성한 심사위원 리스트에서 선택된다.
- (2) CIK-FIA는 레이스 디렉터와 옵저버의 지명 권한을 보유한다.

2. 아래 오피셜들은 경기를 조직하는 ASN이나 경기 조직의 허가권을 보유한 ASN에 의해 지명되며 그들의 이름을 CIK-FIA에 경기 특별 규칙 을 보낼 때 함께 보낸다.

- (1) ASN 라이선스를 갖고 있는 사람 중 선택된 심사위원
- (2) 기술 위원장
- (3) CIK-FIA에서 허가되어 선택된 경기위원장
- (4) 부경기위원장
- (5) 사무국장
- (6) 의료 위원장과 세컨드 닥터
- (7) 기록 위원장 (CIK-FIA가 기록 대표자를 지명하지 않았을 경우에만 해당) 레이스 디렉터, 경기위원장, 기술 대표, 기록 대표와 심사위원은 스포츠 안전 검사 마감 예정시간 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 불참시)나 기술위원장은 항상 무전 연락이 되어야 한다.

제13조 드라이버의 참가 승인

1. 경기참가자가 ASN의 승인 도장을 찍은 자신의 서류를 받으면 CIK-FIA 에서 프린트되고 승인된 공식 폼에 있는 주소로 참가 신청서를 제출한다. ASN의 비자가 없는 참가 신청서는 무효다. 특별 규정에 있는 상황을 제외하고 참가 신청은 경기가 열리기 5주전이나 챔피언십 시작 5주 전에 최종 마감 된다.
2. 참가 엔트리는 제한된다. (CIK-FIA 챔피언십 스포츠 규정을 포함한 가능한 특별 규정을 참조한다.)
3. 동일한 구조의 여러 챔피언십이 열릴 경우 드라이버는 오직 하나의 챔피언십만 참가할 수 있다.
4. 참가등록이 마감된 후에 드라이버 변경은 허용되지 않는다.
5. 모든 참가신청서는 CIK-FIA에 검토되어 참가 마감 후 최소 15일까지 엔트리 번호와 함께 참가 승인된 카트와 드라이버 리스트를 공표한다.

제14조 일반 조건

1. 경기참가자와 관련된 모든 사람들이 국제스포츠법전, 기술 규정과 스포츠 규정의 모든 조항을 지키는 것은 경기참가자의 책임이다. 경기 참가자가 현장에 없을 경우 경기참가자는 서면으로 그의 대리인을 지명하여야 한다. 경기가 진행되는 동안 참가하는 카트에 대한 책임을 가지고 있는 사람들은 경기참가자와 함께 조항들이 준수되는 것을 보장할 책임이 있다.
2. 경기참가자는 자신의 카트 경기가 진행되는 동안 적합성과 안정성의 조항을 따름을 보장하여야 한다.
3. 기술 검사를 위한 카트의 제공은 적합성에 대한 절대적인 진술로 간주 되어진다.
4. 경기참가자, 드라이버, 보조자와 손님들은 항상 특별 규정 제13조 조항에 따라 소유한 적절한 ID(신원확인증)를 착용하여야 한다.

제15조 스포츠 검사와 기술 검사

1. 일반 운영 규정 제4조 10항을 참조한다.
2. 첫 경기에서는 CIK-FIA가 모든 라이선스를 통제한다.
3. 경기의 기술 검사 때(드라이버가 통과하는 순서는 공식 게시판에 표시된다.) 새시와 메인 엔진 파트(1/2 크랭크 케이스와 실린더), 비예산 연습을 위해 최대 허용된 8개의 슬릭 타이어가 마킹 된다. 새시, 엔진과 슬릭 타이어는 바코드를 이용하여 마킹 된다. 바코드는 가황 처리 때 타이어 제조사에 의해 타이어에 적용 된다. 새시와 엔진은 기술위원에 의해 공급하고 적용되는 바코드 스티커에 의해 인지된다. 2개의 스티커로 마킹 된(하나는 실린더, 하나는 1/2 크랭크케이스)엔진은 28 mm x 20 mm의 완전히 깨끗하고 호몰로게이션 폼의 부칙에 서술된 위치에 따라 손상 없이 밀링된 공간을 포함한다.
경기 내내 이 마킹들은 손대지 않아야 하고 완벽하게 읽을 수 있어야 한다. 이 마킹에 어떠한 물질이나 제작물을 사용하는 것은 금지된다. 어떠한 이유로든 손상을 입거나 판독 불가능한 마킹을 갖고 있는 드라이버는 경기에서 실격될 수 있다. 동일한 벌칙은 경기에서 드라이버 사이의 장비 교환에도 적용될 수 있다. 관련된 경기참가자와 참가 등록된 모든 드라이버는 관련된 경기에서 실격 될 수 있다. 매 연습 주 행, 히트와 최종단계 결승의 전과 후에 기술위원은 장비의 마킹이 규정을 따르고 있는지를 감독한다. 매 연습 주 행, 히트, 최종 결승이 종료되면 드라이버는 마킹이 원래 상태여야 하는 책임을 진다. 만약 마 킹이 변경이나 변형되었다면 드라이버는 즉시 서비스 파크를 떠나기 전에 기술 대표나 기술위원장에게 즉시 알려야 한다.
4. 각 드라이버 사이의 엔진, 새시, 새시와 엔진 부품, 타이어 교환은 금지 된다. 새시, 엔진, 새시와 엔진 부품 교환은 스타트가 진행 또는 예산 연습, 예산 히트, 2차 히트 또는 최종 결승 동안 수행할 수 없다. 위반자는 관련된 경기에서 실격된다.
5. CIK-FIA에 의해 제공된 최대 RPM 측정 장치는 기술된 엔진 스피드 제한 카테고리에서 사용 되어질 수 있다. 이 장치는 실시간 전송과 최대 RPM 데이터 기록 저장에 사용된다. 이 장치는 부합하는 지시에 정확하게 따라서 설치되어야 한다. 모든 경기참가자는 정확한 설치와 그 에 관한 정확한 작동을 책임져야 한다. 또한 엔진이 승인된 최대 스피드를 넘지 않아야 하는 것을 보장하는 것은 경기참가자의 책임이다.“피니시” 서비스 파크에 돌아왔을 때 카트는 검사와 데이터 다운로드를 할 수 있어야 한다. 매번 검사는 드라이버나 관련된“A”미캐닉(혹 은 양쪽 다)의 참석 하에 이루어진다.

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 설치 되어야 하고 연습, 히트, 결승 동안 항상 작동하여야 한다.

모든 경기참가자는“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 경기참가자의 책임이다. 각 연습 주행, 히트나 결승(또는 양쪽다)의 종료 시 카트는 기술위원에 의해“피니시”서비스 파크에서 검사되어야 하고 기술위원은 데이터 로깅 장치를 수집하고 검사하며 관련된 데이터를 추출 할 수 있다.

이 데이터 로깅 장치는 최소 아래와 같은 것을 검사한다.

- (1) 엔진 속도
- (2) 뒷바퀴 속도

데이터 로깅 장치로 최소한 아래 사항의 분석이 가능하다.

- (1) 엔진 속도
- (2) 뒷바퀴 속도
- (3) 두 데이터 사이의 비율

기술위원이“피니시”서비스 파크에서 데이터를 추출 할 때 그는 데이터를 분석하고 규정에 따른 클러치 작동을 검사한다. 클러치가 최대 승인 한계치를 넘어 작동하는 것이 발견되면 기술위원은 기술 대표자와 심사위원의 고려를 위해 보고서를 작성한다.

경기참가자에 의해 손상된 데이터 로깅 장치의 수리 비용은 추후 완벽하게 청구된다.

제16조 레이스 넘버와 드라이버 이름

1. 레이스 넘버는 CIK-FIA 기술 규정 제2.24조에 따른다.
2. 드라이버의 이름은 바디 양면 각 사이트에 부착되어야 하며 기술규정 2.24조에 부합하여, 명확하게 읽을 수 있어야 한다. 월드 챔피언십에서는 드라이버의 복장 등쪽 맨 위와 다리 양쪽에 큰 글씨로 자수되어야 한다.
3. 드라이버의 국가 깃발은 드라이버 국적이 자신의 여권에 표시되는 세계챔피언십을 제외하고 자신의 라이선스의 국적이 국기여야 한다.

제17조 패독 출입

경기장에 도착하자마자 그리고 패독 출입을 하기 전에 모든 경기참가자와 참가 신청한 경기참가자, 드라이버는 확인을 위해 경기주최자의 사무국에 출석해야 한다.

경기참가자와 드라이버는 아래와 같은 것을 배부 받는다.

1. 경기참가자 패스 1장(경기참가자와 드라이버가 동일인이 아닐 경우)
2. 드라이버 패스 1장 (참가등록한 드라이버 당)
3. 서비스 파크 진출입 권리를 포함한 미캐닉 패스 2장 (참가등록한 드라이버 당)

4. 패독 진출입 자격을 가진 게스트 패스 1장 (참가등록한 드라이버 당)

5.“패독” 주차 패스 (참가등록한 경기참가자 당)

6.“비패독” 주차 패스 (참가등록한 경기참가자가 드라이버와 동일인이 아닐 경우 경기참가자 당)

7.“비패독” 주차 패스 (드라이버 당)

오직 참가등록된 경기참가자만이 패독 공간을 할당 받는다.(참가등록된 드라이버 당 6 x 8m의 자유 공간 1 개씩)

경기참가자는 오직 자신에게 할당되고 CIK-FIA에 지정된 자신의 패독 공간만 차지할 수 있다.

이 규정을 준수하지 않은 경기참가자는 패독에서 추방되고 경기에서 실격 된다.

CIK-FIA에서 작성된 패독 도면은 변경할 수 없다. 패독을 경기참가자에게 오픈 하자마자 예를 들면, 주의 수요일에 미팅이 열리고(이날 전에 어떠한 구조물도 설치하는 것이 허용되지 않는다),경기주최자는 CIK-FIA에 의해 작성된 패독 도면 반영을 책임지도록 지시하는 필요한 스텝을 제시한다. 모든 패독의 진출입은 대회일 최초 시작부터 제어된다.

CIK-FIA에서 규정한 최대 비용을 기초하여 경기주최자는 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)

제18조 “스타트” 서비스 파크 출입

오직 드라이버와 명명된 패스(“미캐닉 A”)를 가진 미캐닉만이 드라이버 카트를 가지고“스타트”서비스 파크에 출입 할 권한이 있다.

제19조 연료

확정된 챔피언십의 구성 범위에서 가솔린은 FIA에 의해 승인된 지급 한 곳의 동일한 연료 회사에 의해 제공 된다(연료 분배 규정 참조).

제20조 브리핑

브리핑 참석은 의무이다. 드라이버 브리핑에 참석하지 않은 경기참가자 와 드라이버에게 부과되며 해당자들은 CIK-FIA 심사위원회에 벌금을 지불하여야 해당 경기 진행을 지속 할 수 있다.

제21조 트랙에서 허용된 카트의 대수

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

제22조 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 범위안에서 패자부활단계(예를 들어 연합 컵이나 도시컵이라 명명한)는 최종 단계 진출 자격을 부여 받지 못한 드라이버를 위해 제공될 수 있다.

제22A조 비예선 연습

특별 규정의 경우를 제외하고 경기의 시간표는 각 카테고리를 위한 비예선 연습을 제공하여야 한다. 이 비예선 연습은 스포츠 검사와 기술 검사를 통과한 드라이버에게 보장 된다. 만약 드라이버의 수가 102명 미만이면 짝수와 홀수의 2번으로 나뉜다. 102대를 넘었을 경우 가능한 동일한 댓수로 3번으로 나뉜다. 트랜스폰더의 사용은 의무사항이다.

제22B조 예선 연습

기술 검사를 통과한 드라이버는 최소한 한 명의 심사위원 참석하에 추첨으로 지정된 가능한 동일한 연습 횟수로 나뉜다. 각 경기마다 1회 8분 주행이 제공된다. 각 회는 36명의 드라이버를 포함한다. 주행 동안 드라이버는 자신이 선택한 시간에 스타트 한다. 스타트 지역 출구에 지정된 스타트 라인을 통과한 드라이버는 스타트 한것으로 간주되며 랩 타임 상황과 관계없이 계산된다. 완성된 모든 랩은 계산된다. 주행 동안 완성한 가장 빠른 랩이 베스트 랩으로 결정된다. 동순위에서는 각 드라이버의 2번째 베스트 타임으로 결정되고 계속 동률일 경우 다음 것으로 정한다. 예선 연습의 최종 순위는 아래에 따라 작성된다.

1. 1개조로 주행시 : 각 드라이버가 달성한 가장 빠른 시간 순으로 그리드가 작성된다.
2. 2개조로 주행시 : 각 조의 1위 베스트랩을 비교하여 1위 기록이 느린 쪽을“느린 조”,빠른 쪽을“빠른 조”라 칭한다.
 - (1) 느린 조의 1위 기록이 빠른 조의 1위 기록의 101%를 넘지 않았을 경우 : 순위는 각 드라이버가 달성한 가장 빠른 시간 순으로 지정된다.
 - (2) 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 주행시 :

각 조의 1위 베스트랩을 비교하여 1위 기록이 가장 느린 쪽을“느린 조”,순차적으로“중간 조”,가장 빠른 쪽을“빠른 조”라 칭한다.

 - (1) 느린 조의 1위 기록이 빠른 조의 1위 기록의 101%를 넘지 않았을 경우 : 순위는 각 드라이버가 달

성한 가장 빠른 시간 순으로 결정된다.

(2) 느린 조의 1위 기록이 빠른 조의 1위 기록의 101%를 넘었을 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 드라이버의 경우 그리드의 맨 끝에서 스타트한다. 여러 명이 이런 상황일 경우 스타트 위치는 추점으로 결정된다. 드라이버가 수리 지역이나 서비스 파크에서 멈췄을 경우 끝난다. 이 드라이버는 재스타트 할 수 없다. 슈퍼카트 카테고리의 경우 특별 규정을 참조한다.

제22C조 예선 히트

Case A : 36대 이하 참가 - 최소 2번의 예선 히트가 모든 드라이버에게 적용된다.

각 히트의 스타트 그리드는 예선 연습의 결과를 기초로 지정된다.

Case B : 37~108대 참가 -예선 연습이 끝났을 때 드라이버는 예선 히트를 위한

그룹으로 나뉘어 진다. 각 그룹당 드라이버의 수는 최대 18명이다. 각 그룹은 다른 모든 그룹과 경쟁한다.

1. 예를 들어 드라이버가 4그룹으로 나뉘었을 경우 예선 연습 1위 드라이버는 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.
ex : 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 드라이버의 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. 예선 히트를 스타트하지 못한 드라이버는 그룹 A와 B의 참석자수 더하기 1을 한 것과 같은 포인트를 받는다. 드라이버가 흑색기를 받거나 실격되면 그룹 A와 B의 참석자 수 더하기 2를 한 것과 같은 포인트를 받는다.
4. 예정된 랩 수를 완성하지 못한 드라이버와 예선 히트를 종료하지 못한 드라이버는 그가 실제로 달성된 랩의 수에 따라 순위가 정해진다.
5. 예선 히트가 끝났을 때 상위 28위까지 차지한 드라이버가 최종 단계에 진출한다. 두 명 혹은 그 이상의 드라이버가 동일 순위일 경우 예선 연습의 순위에 따라 배정한다. 만약 드라이버가 4그룹이나 그 이상으로 나뉘어 지면 상위 34위 까지 차지한 드라이버가 최종 단계에 진출 한다.

Case C : 108대 이상 참가 - 예선 연습이 끝날 때 드라이버는 디비전 1과 디비전 2

라 명명된 2개의 디비전으로 나뉜다. D1 드라이버는 예선 연습의 홀수

순위(1위, 3위, 5위...)이고 D2 드라이버는 예선 연습의 짝수 순위(2위, 4위, 6위...)이다.

각 디비전의 드라이버는 예선 히트를 위한 그룹으로 나뉜다. 각 그룹의 수는 최대 18명이다. D1의 그룹은 A1, B1, C1...로 D2의 그룹은 A2, B2, C2...로 불린다. 하나와 동일한 디비전에서 각 그룹은 다른 모든 그룹과 경쟁한다.

예선 히트를 스타트 하지 못한 드라이버는 D1의 경우 그룹 A1과 B1의 참석자 수 더하기 1을 한 것과 같은 포인트를 받는다(D2의 경우 A2와 B2 더하기 1). 드라이버가 흑색기를 받거나 실격되면 D1의 경우 그룹 A1과 B1의 참석자 수 더하기 2를 한 것과 같은 포인트를 받는다(D2의 경우 A2와 B2 더하기 2). 예선 히트가 끝날 때 각 디비전에서 상위 14등까지 최종단계에 진출한다. 준결승이나 레이스 1에서 스타트 그리드는 다음에 따라 정해진다 : 한 쪽 레인은 D1의 상위 14등까지, 다른 쪽 레인은 D2의 상위 14등까지, 풀 포지션은 예선 히트 종료에서 받은 모든 포인트의 수가 가장 적은 드라이버에게 부여된다. 각 디비전 당 4그룹 이상으로 드라이버가 분산되면 각 디비전 당 상위 17위까지 드라이버가 최종단계에 진출한다.

제22D조 2차 히트

오직 드라이버가 3번의 히트 미만으로 참가하게 된 경우 2차 히트를 갖는다.

오직 순위에 들지 못한 드라이버 중 상위 34명이 대략 10이나 15km(드라이버 나이 분류에 따라 - 주니어/시니어)의 2차 예선에 참석 할 수 있다. 스타트 위치는 예선 히트에서 얻은 총 포인트에 따라 결정된다. 상위 6명 만이 최종단계에 진출한다.

108대가 넘을 경우 : 오직 순위에 들지 못한 드라이버 중 상위 34명이 대략 10이나 15km(드라이버 나이 분류에 따라 - 주니어/시니어)의 2차 예선에 참석 할 수 있다. 2차 예선의 스타트 포지션은 다음과 같이 결정된다. 한 쪽 레인은 순위에 들지 못한 D1 드라이버의 17명, 다른 쪽 레인은 순위에 들지 못한 D2 드라이버의 17명까지, 풀 포지션은 예선 히트 종료에서 받은 모든 포인트의 수가 가장 적은 드라이버에게 부여된다. 각 디비전 당 4그룹 이상으로 드라이버가 분산되면 각 디비전 당 상위 17위까지 드라이버가 최종단계에 진출한다. 상위 6명만이 최종 단계에 진출하고 2차 예선 종료의 피니시 순서에 따라 준결승이나 레이스 1의 그리드 후미 6개에 위치한다.

제22E조 최종 단계

34명의 드라이버가 각 챔피언십의 특별 규정에 놓여있는 2가지 가능한 방식 중 하나로 진행되어 40이나 50km(나이 분류에 따라) 이상의 거리를 최종단계에서 경쟁한다.

: 준결승과 결승(경기나 챔피언십의 최종 순위는 오직 결승의 순위이다), 레이스 1과 레이스 2 (각각의 레이스마다 최종 순위와 챔피언십 포인트를 부여한다)

2차 예선과 최종 단계 동안 이유와 관계없이 추월에 근접 되었거나 레이스 리더에 의해 추월된 드라이버는 자신의 번호와 함께 레드 X기(청색바탕)를 받는다. 이 드라이버는 강제적으로 파크 퍼미로 들어가야 하고 실제로 완성된 랩의 수에 따라 순위가 정해진다.

*

레이스 1 (나이 제한에 따라 20 이나 25km) : 예선 히트에서 얻은 포인트의 수에 따라 스타트 위치가 정해진다. 2차 예선에서 자격을 얻은 6명 의 드라이버는 2차 예선의 피니시 순서를 고려하여 최후미에 위치한다.

*

레이스 2 (나이 제한에 따라 20 이나 25km) : 레이스 1의 순위에 따라 스타트 위치가 정해진다. 레이스 1을

스타트하지 못했거나 실격된 드라이버는 레이스 2의 그리드 최후미에 위치한다.

*

준결승 (나이 제한에 따라 15 나 20km) : 예선 히트에서 얻은 포인트의 수에 따라 스타트 위치가 정해진다. 2차 예선에서 자격을 얻은 6명의 드라이버는 2차 예선의 피니시 순서를 고려하여 최후미에 위치한다.

*

결승 (나이 제한에 따라 25 나 30km) : 준결승 순위에 따라 스타트 위치가 정해진다. 준결승을 스타트 하지 못했거나 실격된 드라이버는 결승에 참가할 권한이 없다.

제23조 순위

Case A) CIK-FIA 챔피언의 순위는 아래에 따라 정해진다. : 가까운 숫자로 절상되거나 절하된 결과의 80%로 계산한다.

예)

1. 레이스의 수가 8~12 사이면 인정되는 레이스의 수는 전체에서 2를 뺀다.
2. 레이스의 수가 3~7 사이면 인정되는 레이스의 수는 전체에서 1을 뺀다.
3. 레이스의 수가 3개 미만이면 모든 레이스는 인정된다. 실격에 기인하여 없는 결과는 무시되지 않을 수 있다. CIK-FIA 챔피언십 타이틀은 최대 포인트를 얻은 드라이버에게 수여된다. 각 경기 때 연이은 결승 순위가 지정된다. (레이스 1의 드라이버 순위와 레이스 2의 드라이버 순위) 포인트는 각 결승당 상위 15명에게 다음과 같이 부여된다.

: 25, 20, 16, 13, 11, 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1

일반 운영 규정 제2조 21항에 의거하여 결승이 정지되고 재스타트가 불가능하거나 2랩 미만으로 종료되었을 경우 포인트는 없다. 완성된 거리가 2랩 이상 예정된 거리의 75% 미만인 경우 예정된 포인트의 절반을 수여한다. 완성된 거리가 예정된 거리의 75% 이상인 경우 모든 포인트가 수여된다.

Case B) 단독 경기로 치뤄진 CIK-FIA 챔피언십의 순위는 결승 순위이다. CIK-FIA 챔피언십 타이틀은 결승에서 승리한 드라이버에게 수여된다. 결승이 일반 운영 규정 제2조 21항에 의거하여 중지되고 재스타트가 불가능하며 완성된 거리가 예정된 거리의 75% 미만인 경우 CIK-FIA 챔피언 십 타이틀은 수여되지 않는다.

제24조 무승부

두 명 혹은 그 이상 드라이버가 동일한 포인트로 시즌을 마쳤을 경우 시리즈 경기로 개최된 CIK-FIA 챔피언십의 상위 순위는 아래에 따라 수여된다.

1. 1등을 차지한 횟수가 가장 많은 드라이버
2. 1등을 차지한 횟수가 동일할 경우 2등을 많이 한 드라이버
3. 2등을 차지한 횟수가 동일할 경우 3등을 많이 한 드라이버 순으로 결정하고 이후 우승자가 나올 때까지 계속 한다.
4. 여전히 무승부일 경우, 규칙은 챔피언십 최종 경기의 레이스 2에서 차지한 순위를 따른다.

5. 이 진행이 결과를 만들 수 없을 경우 CIK-FIA는 적당한 기준에 따라 우승자를 결정한다.

제25조 2개 카테고리의 동시 경기

CIK-FIA 챔피언십의 구성에서 서로 다른 그룹의 2개 카테고리의 동시경기는 드라이버의 최소인원이 참가하지 못했을 경우(각 카테고리당 15 대)에 허용될 수 있다. 동시경기의 최소 드라이버 수는 15명이다. 예선 히트와 결승을 위해 유효한 규정을 고려하여 가장 출력이 강한 카테고리는 스타트 그리드의 맨 앞에서 스타트한다. 결승의 종료시에 순위가 분류 된다. 주니어와 시니어 카테고리는 동시경기를 할 수 없다.

제26조 광고

경기주최자는 오직 CIK-FIA의 직접적 동의하에 참가 번호 배경에 위치되는 광고를 지정할 수 있다. 이러한 참가 번호 배경 광고는 번호 위 또는 아래로 20cm폭과 5cm의 높이를 넘을 수 없다. 서킷의 둘레에 노출된 모든 광고 방식은(배너나 패널 등.) 안전상 이유로 CIK-FIA의 사전 승인을 얻어야 한다. 트랙의 가장자리 한계선과 그리드 표시 이외의 서킷 표면에 페인트는 안전상 이유로 금지된다.

제27조 일반 운영 규정과 특별 규정의 적용과 해석

본 규정의 해석과 관계된 논쟁은 오직 경기주최자의 ASN이 국제스포츠법전에 따라 공소권 침해 없이 결정할 권한이 있다.

제28조 항의와 공소

항의 권리는 오직 경기참가자에게만 있다. 경기참가자는 서면으로 경기위원장이나 대리인에게 예선 연습과 예선 히트(2차 예선을 포함한)의 결과가 공시된 후 10분 안에 그리고 최종 결승 순위의 공시가 된 후 30분 안에 제출되어야 한다. 경기참가자는 CIK-FIA에 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. 보증금은 항의가 정당하다고 판정되면 돌려준다. 국제스포츠법전 제171조에서 179조에 따라 국제스포츠법전 (제13장)에 명시된 조항을 따라서 심사위원회의 판정에 대하여 공소 할 수 있다.

제29조 벌금

경기의 오피셜의 지시를 고려하지 않은 경기참가자, 드라이버, 보조자나 경기주최자는 벌금이 부과 될 수 있다. 벌금은 경기 심사위원회의 결정에 따라 CIK-FIA에 의해 부과 될 수 있다. 모든 벌금은 부과된 후 48시간 안에 CIK-FIA에 지불되어야 한다. 벌금 중 700유로나 그보다 적은 벌금의 경우 즉시 지불되어야 한다.

제30조 페널티

여러 경기로 개최되거나 선택되어 진행된 한 개의 경기로 존재하는 CIK-FIA 챔피언십에서 경기 심사위원회는 동일한 챔피언십의 이전 경기 동안에 드라이버에게 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.

제31조 의전 규정

1. 특별 규칙, 경기 프로그램, 공식 순위표, 포스터의 커버 페이지에는 CIK-FIA 로고, ASN의 로고와 경기 주최자의 로고와 함께 CIK-FIA 챔피언십(컵이나 트로피)의 제목이 두드러진 위치에 있다.
2. 프로그램과 결과의 리스트에는 성, 퍼스트 네임과 드라이버의 국적, 경기참가자의 이름과 국적, 사용된 장비(새시, 엔진, 타이어)의 메이커와 레이싱 번호가 언급되어야 한다.
3. 최종 단계 전에 가능한 한 빨리 수상식을 준비한다. (드라이버의 수여 등등)
4. 우승자 발표를 위한 수상식은 신중하게 준비되어야 하고 아래와 같은 장비가 제공되어야 한다.
 - (1) CIK-FIA, ASN, 경기 주최자의 로고가 있는 넓은 육면체 포디엄(서킷 규정 파트1 부칙 12 참조)
 - (2) 3위와 2위 드라이버와 우승자 드라이버는 지시에 따라 포디엄에 오른다.
 - (3) 우승자 국가가 연주되고 상위 3명의 드라이버의 국기가 걸려진다.(드라이버의 국적은 드라이버의 시민 국적이 효력을 발휘하는 세계 챔피언십(월드챔피언십)을 제외하고 드라이버 라이선스를 발행한 ASN의 국적이다.)
 - (4) 최소한 하나의 컵형태의 트로피가 드라이버에게 수여된다.

제32조 FIA 필름과 영화 권리

CIK-FIA 챔피언십에 계산되는 경기의 적용은 FIA 경기 운영 규정 제27조 에 따라 공정하고 정당하여야 한다.

제33조 상의 수여

CIK-FIA 챔피언십, 컵, 트로피에 포함되는 한 명 혹은 여러 명의 드라이버가 있는 각각의 ASN은 CIK-FIA 챔피언십에 수여되는 공동 상금 펀드에 기여금(299유로)을 CIK-FIA에 지불하여야 한다.

제4장 규정의 적용과 시행

제34조 규정의 국내적 적용

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

제35조 규정의 시행

본 규정은 2013년 1월 1일부터 시행한다.

카트 레이스 서킷 공인 규정

제정 2009년 1월 1일

개정 2010년 1월 1일

개정 2011년 1월 1일

개정 2012년 1월 1일

개정 2013년 1월 1일

제1장 상설과 임시(아웃도어 또는 E/인도어) 카트 서킷의 공인 절차

본 공인 절차는 국제스포츠캘린더에 등록하고자 하는 경기의 구성이나 CIK-FIA 챔피언십, 컵, 트로피 경기의 구성과 관련된 모든 서킷에 적용한다. 국내 경기의 구성을 위한 서킷은 국내 규정에 따라 KARA의 책임하에 검수와 승인되어야 한다.

제1조 목적

CIK-FIA에서 작성된 본 조항들은 해당 코스에서 개최되는 경기가 CIK-FIA 국제스포츠캘린더에 등록 여부를 결정할 때 CIK-FIA 카트 코스 검수위원이 참조해야 할 사항이다. 더불어 코스 설계자의 당면 지침으로 사용된다. CIK-FIA 검수위원에 의한 코스의 상세한 요건들은 CIK-FIA의 서킷 설계 검토와 안전 디지털 시뮬레이션의 결과와 각각의 개별적인 상황에 대한 규정의 적합성에 기초한다.

제2조 용어의 정의

1. 서킷 : 상설 또는 비상설로 시작과 끝이 동일하고 카트 레이스를 위하여 특별하게 건설 되었거나 카트 레이스에 적합한 폐쇄된 코스를 말한다.
2. 검수 : 본 부칙에 따라 권고사항을 수립, 그 권고에 근거해서 행하여진 작업을 확인 또는 승인, 혹은 국제 경기의 안전한 운영을 위해 요구된 모든 안전 조건 및 시설 감독 등을 목적으로 CIK-FIA의 파견 검수위원에 의한 시찰을 말한다.
3. 서킷 라이선스 : CIK-FIA 국제스포츠캘린더의 등록을 위해 이 서킷은 CIK-FIA에 의한 검수를 받았음을 증명하고, 해당 서킷의 사용 조건 및 허용되는 카트와 경기의 종류에 대해서 명기한 증명서를 말한다.

제3조 검수 절차

1. 국제 경기를 개최하고자 하는 신규 서킷의 설계자는 도면과 세부 사항에 대한 포괄적인 서류를 프로젝트 승인과 CIK-FIA의 의뢰하기 위해 KARA에 제출한다(필요 서류는 CIK-FIA 서킷 규정 부칙 참조). 서류들은 KARA를 통하여 CIK-FIA에 보내진다.
2. 예약금(서류비용)은 상담을 위해 CIK-FIA에 제공된 각각의 신규 서킷 프로젝트 서류와 함께 보내져야 한다. 신규 서킷 또는 호몰로게이션과 관련하여 모든 프로젝트 연구를 위한 사전 조연과 분석, 시뮬레이션을 위하여 “프로젝트 연구 비용”은 한 번 부과되고 환불되지 않으며 서킷 코스와 관련하여 변경에 대한 분석을 CIK-FIA에 요청할 때마다 매번 금액이 발생된다. 관련된 Autocad 도면 연구 전에 지불되는 비용은 아래를 위한 것이다.

- (1) 라이선스 등급의 적합성을 평가할 목적으로 분석되는 서킷
 - (2) 코스에 만들어진 변형 분석(CIK-FIA에서 요구된 것이 아닌) 신청과 프로젝트 연구 비용(안전 디지털 시뮬레이션)을 위해 서킷 소유자는 KARA를 거쳐 CIK-FIA와 연락을 해야 한다.
3. 개별적 특성에 관련된 각각의 상황을 검토 후에 CIK-FIA는 필요한 변경을 권고할 수 있고 변경 실행의 각 단계에 대하여 KARA에 의한 보고를 받는다.
4. 현장 검수는 최소한 한번의 사전 검수와 한번의 최종 검수로 CIK-FIA에서 임명된 검수위원회에 의해 실행 된다. 상설 서킷을 위한 최종 검수는 그 장소에서 열리게 되는 첫 국제 경기의 첫 날짜에서 60일 전 (World Championship 대회는 90일전)에 이루어지며 트랙 표면, 상설구조물과 안전 시설과 관련된 모든 작업의 최종 검수가 본 규정에 정의된 조항과 CIK-FIA에 서류가 제공되었으면 CIK-FIA가 작성한 권고에 따라 완료되어야 한다. 임시 서킷을 위한 최종 검수의 날짜와 시간은 CIK-FIA에서 각각 개별적인 상황에 따라 결정된다. 그러나, 최종 검수는 첫 국제 경기가 개최 예정된 날로부터 늦어도 24시간 전에 이행 되어야 한다. E/Indoor 서킷을 위한 최종 검수는 첫 예정된 국제 경기의 첫 날로부터 늦어도 30일전에 이행되어야 한다.
5. 상기 제3조 4항의 절차는 대규모 변경을 하는 서킷을 위해서도 필수적이다. 실행에 앞서 CIK-FIA의 승인을 위해 제공되지 않은 레이아웃이나 안전 시설의 변형은 라이선스를 무효화하고 그 시점부터 국제 경기에 자격이 없는 서킷이 된다.

제4조 검수

1. 검수를 위하여 다음은 의무 사항이다
 - (1) CIK-FIA 서킷 라이선스 카테고리의 A, B, C, D 또는 E/Indoor 승인 (부칙 15 참조)
 - (2) 예비 검수의 형식 하에 국제 경기를 할 예정인 신규 서킷
 - (3) 매해의 주요 국제 경기 전과 CIK-FIA 챔피언십 경기 전의 임시 서킷
 - (4) 국제 경기에 사용되기 전에 레이아웃이나 안전 시설을 변경한 서킷
 - (5) 당해 년도에 CIK-FIA 세계 챔피언십 경기를 위해 사용되는 서킷(늦어도 12개월 전에 사전 검수가 이행되어야 한다)
2. 검수는 CIK-FIA에 의해 다른 이유에서도 결정될 수 있고, 되도록이면 CIK-FIA의 제의나 KARA의 서킷 대표자의 요구에 의해 이루어질 수 있다.
3. CIK-FIA 검수의 절차
 - (1) 검수위원회는 CIK-FIA에서 승인된 검수위원들의 리스트에서 CIK-FIA 사무국에 의해 지명된다.
 - (2) 검수위원회는 서킷에 관련된 KARA의 대표자를 동반하여야 한다. KARA의 동의 없이 검수는 이루어지지 못한다.
 - (3) 검수에 앞서 지명된 검수위원회는 서킷 서류 및 작업 계획안을 검토 할 수 있어야 한다. 이러한 취지로 방위 표시, 레이스의 진행방향, 건물, 설비, 진입로, 트랙과 런-오프 레인, 스타트 그리드와 앰블런스, 메디컬 센터, 소방차와 마샬 포스트의 위치를 포함한 1:500 디지털 맵과 A, B, C 라이선스를 위해서는 6m x 8m, D와 E/Indoor 라이선스를 위해서는 3m x 4m (가로x세로)의 공간과 최소 4m 폭의 공간이 있는 출입로가 있는 건축설계사에 의해 그려진 1:500 축적의 패독 도면을 KARA를 통하여 CIK-FIA에 제공하여야만 한다. 최종 패독 도면은 CIK-FIA에 의해서 작성 되어진다. 검수는 지명된 검수위원회 사진을 포함한 실행된 모든 작업과 전체 서킷 도면을 조사 할 수 없다면 이행되지 않는다. 그렇지 않다면 새로운 서류를 제출하여야 한다. 기존 서킷의 경우 이 서류에는 표준 CIK-FIA 질의서(CIK-FIA 서킷 규정 부칙 9)와 관련된 모든 서류를 포함하여야 한다. 이러한 조건 이 충족되지 않을 시 페널티와 함께 검수 취소가 따르고, 새로운 서류를 제출하여야 한다.

4. 보도 대표자들은 검수하는 동안 트랙에 들어오는 것은 허용되지 않으며 KARA와 서킷 대표자는 검수위원이 검수와 관계없는 사람들에 의해 그들의 업무 수행이 방해 받지 않도록 책임을 져야 한다. 검수하는 동안 불가피하게 코스를 사용할 경우를 제외하고 어떠한 차량도 코스 안에 있을 수 없다.

5. CIK-FIA 검수 비용

검수와 관련한 모든 지출 비용은 KARA에 청구되며 검수위원의 경비, 식비, 숙박비는 물론 서킷 검수 비용을 포함하여 KARA는 그 서킷 소유 자에게 청구 한다.

6. CIK-FIA 검수 보고서

검수 후 15일 이내에 검수위원은 CIK-FIA에 이루어진 대책과 관련한 모든 권고사항이나 개선점과 작업완료 데드라인이 포함된 보고서의 사본을 CIK-FIA에 제출한다. CIK-FIA 회의 후에 15일 이내에 CIK-FIA 사무국에서 관련된 KARA에 전달된 보고서 만이 유효하다.

제5조 검수 결과

1. 공식 검수 보고서가 공식적으로 CIK-FIA 사무국에서 KARA에 보내진 때 KARA는 최대한 3주 내로 보고서에 대한 의견을 CIK-FIA에 발송 한다. 의견이 없을 시에는 보고서와 작업의 스케줄은 최종적인 것으로 모든 부분들의 개선 작업을 받아들여진 것으로 한다. 그러나 만약 3주 후에도 검수위원과 KARA 사이에 보고서의 일정 부분에 관련하여 이견이 있을 경우 CIK-FIA 위원장이 CIK-FIA 다음 회의에서 서류를 재검토 한다.

2. 검수위원에 의해 제시된 스케줄에 따라 요구된 작업이 완벽하게 이루어지지 않으면 국제 경기의 조직이 금지 될 수 있다. CIK-FIA는 서킷에서 국제 경기를 허가하는 권한이 있고, 만약 CIK-FIA 결정에 따르지 않을 시 금지 할 권한이 있다. 한 개의 레이아웃 이상의 복합 서킷의 경우 승인은 오직 검수 받은 형태에 대하여만 유효하다. 서킷은 CIK-FIA가 보유한 도면에 나와있는 것 및 CIK-FIA의 검수위원이 동의한 것과 동일한 형태로 아래 모든 동일한 시설을 갖고 있을 때 FIA 국제스포츠캘린더에 포함된 경기의 개최를 승인 받으며 라이선스 발급일로부터 최대 3년 동안 유효하다.

제6조 서킷 라이선스 등급

1. 짧은 서킷

각 라이선스 등급은 또한 하위 등급에 있는 카트의 모든 카테고리에서 유효하고 최고의 등급은 A 이다 (부칙 15 참조).

서킷 라이선스 승인은 라이선스에 포함된 카테고리 하에서 CIK-FIA 국제스포츠캘린더에 대회의 등록을 하는 것은 사전 필수사항이나 CIK-FIA 챔피언십의 명칭으로 캘린더에 경기를 등록시키기 위한 충분조건은 아니다.

카테고리 A : 세계 챔피언십의 적합한 구조의 서킷

카테고리 B : 세계 챔피언십을 제외한 라이선스 하에 특정된 클래스의 CIK-FIA 챔피언십에 적합한 서킷

카테고리 C, D and E/Indoor : CIK-FIA 챔피언십을 제외한 국제 경기에 적합한 서킷

2. 긴 서킷

(1) FIA 국제스포츠법전의 부칙 O의 제6조에 따른 임시 서킷을 제외한 FIA 국제 등급 1, 2, 3 또는 4 의 호몰로게이션을 받은 서킷은 KZ1, KZ2 그리고 슈퍼 카트 카테고리를 위한 국제카트경기에 적합한 긴 서킷으로 승인 된다.

(2) 수용능력 (트랙 상에 카트 차량 허용 대수) : 서킷의 길이에 따라 카트 1대당 50m씩 최대 60대 카트.

제7조 서킷 디자인

이 항에서 서술된 것은 향후 서킷 등록을 고려하여 CIK-FIA 의뢰하기 위해 서킷 도면의 기본 개념을 보조하고자 하는 의도이다(제3조 1항 참조). 관련 법이 있는 모든 나라에서는 코스에 대한 책임은 공공 기관의 규정에 따라야 하고 해당 기관의 공식 승인을 얻어야 한다. 서비스 파크, 패독 안, 스타트 그리드, 트랙 위에서는 금연 사인이 있어야 한다.

1. 도면

도면 내에서의 코스의 형태는 비록 CIK-FIA가 적절히 경기의 이익과 실제적인 필요에 의해 변경을 권고할 수 있지만 제한을 조건으로 하는 것은 아니다. 호몰로게이션 신청은 트랙과 구조물을 묘사한 컴퓨터를 지원하는 도면이 수반 되어야 한다(만약 가능하면“Autocad”형식의 .dwg 또는 .dxf 확장자) 호몰로게이션 되었거나 호몰로게이션이 신청된 모든 서킷을 위해 CIK-FIA는 레이싱 주로의 디지털 시뮬레이션을 만든다. 이 시뮬레이션은 안전 배리어와 런오프 지역의 설치를 위한 가이드라인이 된다. 국제카트경기과 CIK-FIA 챔피언십, 트로피, 컵을 위해 이용되는 새로운 상설 서킷의 구상에서 최소 1,200m의 길이가 준비되어야 한다. 국제카트경기과 CIK-FIA 챔피언십, 트로피, 컵에 사용할 임시 서킷의 구상에서 최소 1,000m의 길이가 준비되어야 한다. 국제카트경기과 CIK-FIA 챔피언십, 트로피, 컵을 이용할 E/Indoor 서킷의 구상에서 최소 600 m의 길이가 준비되어야 한다. E/Indoor 서킷의 트랙에서 허용되는 카트의 수는 서킷의 길이에 따라 계산 되어진다(부칙 14 참조).

2. 제원 (부칙 14 참조)

(1) 상설 서킷의 길이 :

“A” 라이선스 : 최소 1,200m

“B” 라이선스 : 최소 1,000m (2009년 4월 1일 전에 서킷 검수된 서킷)

논 기어박스 클래스 : 최대 1,700m

기어박스 클래스 : 최대 2,500m.

(2) 임시 서킷의 길이 :

“A” 라이선스 : 최소 1,200m

“B” 라이선스 : 최소 1,000m

“C” 라이선스 : 최소 800m

“D” 와 “E” 라이선스 : 최소 600m

(3) 상설 서킷의 폭

“A” 또는 “B” : 최소 8m, 최대 12m

“C” 라이선스 : 최소 7m, 최대 12m

“D” 라이선스 : 최소 6m, 최대 10m

“E” 라이선스 : 최대 7m, 최대 10m

(4) 임시 서킷의 폭

“A” 또는 “B” : 최소 8m, 최대 12m

“C” 라이선스 : 최소 7m, 최대 12m

“D” 라이선스 : 최소 7m, 최대 10m

“E” 라이선스 : 최소 7m, 최대 10m

(5) 상설 서킷의 기울기

횡경사 : 최대 5%

종경사 : 최대 10%

(6) 상설 또는 임시 서킷의 스타트, 피니시 직선 라인

“A” 또는 “B” 라이선스 최소 150m, “C” 라이선스 100m 그리고 “D”나 “E” 라이선스는 $2L / 28 + 40$ (L = 서

킷의 전체 길이)

(7) 터널 : 트랙의 폭 + 1.8m 트랙의 양사이드 런-오프 지역(방호체 포 함). 최소 높이 2.5m.

(8) 다리 : 트랙의 폭 + 1.5m 트랙의 양사이드 런-오프 지역(전원 타입 방호체)

(9) 표면 : 트랙의 길이 전체에 아스팔트로 포장

(10) 조명 장치 : 야간 또는 E/Indoor 이용하기 위해서 라이선스 등급에 따라 (최소 150 lux의 절대 조명도를 가져야 한다.)

(11) 감속 레인과 출구 레인 : 트랙과 관련되어 감속과 출구 레인의 교차 점은 트랙상 카트 주행라인과 정비지역에 들어가거나 나가는 카트의 주행라인 사이를 교차하지 않은 길에 위치하여야 한다. 스타트가 허용되는 카트의 수는 부칙 14를 참조한다.

(감속레인과 피트 출구 레인의 트랙에 대한 상대적인 각도가 반드시 30도를 넘어서는 안 된다.트랙 아스팔트의 왼쪽과 오른쪽 가장자리에는 자국내 유효한 도로 표준에 따라 최대 120mm의 폭으로 흰색 또는 노란색의 라인에 의해 범위를 정하여야 한다.)

3. 패독 :

트랙 옆에 경기참가자와 드라이버를 위한 확보된 주차장이 있어야 한다. 이 주차장은 명확한 별개의 입구와 출구에 의해 연결되어 있어야 한다. 패독은 최소 2m 높이의 펜스로 완벽하게 둘러쳐져야 한다.

「4m 폭의 소로는 의무사항이다. 소로의 면적과 갯수는 라이선스에 표기된다. 패독은 8개 공간당 1개의 전원콘센트가 있어야 한다.(380V 20A 또는 지역사용 V/A) “A”라이선스를 위해서는 최소 12000㎡ 면적과 CIK-FIA 챔피언십, 컵, 트로피는 6×9m, 국제스포츠캘린더상 국제경기는 6×8m씩 개별공간이 있어야 한다. “B” 라이선스를 위해서는 9000㎡ 면적과 CIK-FIA 챔피언 십, 컵, 트로피는 6×9m, 국제스포츠캘린더상 국제경기는 6×8m씩 개별공간이 있어야 한다. “C”라이선스를 위해서는 국제스 포츠캘린더상 국제경기를 위해 6×8m씩 개별공간이 있어야 한다. 임시 서킷에서는 CIK가 개별공간 수를 결정한다.」

패독은 반드시 하나여야 한다.

E/Indoor 서킷의 패독 :

(1) 패독이 바깥쪽에 있다면 일반적인 기준을 적용한다.

(2) 패독이 안쪽에 있다면 “B”라이선스 또는 “C”라이선스를 위해서는 패독에는 모든 경기참가자의 자유 이용이 가능한 3 x 4m 공간 (가로 x 세로) 포함해야 한다. 모든 CIK-FIA 경기에서 안전을 목적으로 야간에는 패독을 폐쇄하고 야간 경계를 하여야 한다.

4. 서비스 파크 와 파크 퍼미

“A”라이선스와 “B”라이선스를 위해서는 서비스 파크는 의무사항 이다.

서비스 파크와 파크 퍼미는 최소한 CIK-FIA에 의해 설계된 도면과 동등한 평면도를 따라 디자인 해야 한다 (CIK-FIA 서킷 규정 부칙 8의 도면 상 수치, 면적 그리고 시설). 카트의 속도를 줄이기 위한 목적인 감속 레인의 입구에 시게인이 있어야 한다. 감속 레인의 폭은 2m 와 3m 사이 이어야 한다.

파크 퍼미는 특별히 아래 공간을 포함해야 한다.

(1) 타이어 저장을 위한 밀폐되고 방수된 공간

(2) 연료 저장을 위해 덮개를 씌운 통풍이 잘 되는 공간

(3) 기술 검사(해체)를 위한 독립적으로 보호된 포스트

(4) 기술 검사를 위한 보호된 공간(100㎡)

(5) 기술 검사를 위한 보호된 방

(6) 무게측정을 위한 보호된 포스트. 램프나 지면 위에 표시로 무게 측정소 진출입을 용의하게 한다. 무게 측정 장치는 전자적 장치로 경기 시작 전에 공식적으로 승인 받은 것이어야 한다. 경기주최자는 공식적으로 인증된 100kg 무게 측정 장치를 가지고 있어야 한다. 이 무게 측정기는 경기 전이나 경기 동안 무게를 측정하는데 사용 되어진다.

(7) 파크 퍼미

(8) 여러 개의 소화기가 배치된 소방 서비스 지역
E/Indoor 서킷의 경우는 안전 기준이 더욱 강화된다.

5. 트랙 가장자리, 버지와 런-오프 지역:

트랙은 전체에 걸쳐 양 측면에 평평한 표면을 가진 (최소폭이 1.80m인) 촘촘한 버지에 인접해있어야 한다. 이런 버지들은 잔해물이나 자갈이 없어야 하고 보통 잔디로 최소 1m 폭이 넘게 덮여져 있어야 한다. 트랙과 버지 사이에 경사가 없어야 하고, 트랙의 횡단하는 측면은 연장되어야 한다. 비탈의 경사도는 완만하게 진행해야 한다.

런오프 지역은 버지와 제1방호선 사이의 지표면에 런오프 지역이 예정된다. 다른 방식으로 기술되어 있지 않으면 비록 안정성이 결여되었다 하더라도 버지와 같은 기본적인 특성을 가지고 있어야 한다. 런-오프 지역은 버지에 오목한 경사 없이 완만하게 기울어져 있어야 한다. 만약 비탈이 있다면 트랙부터 런-오프 지역으로 완만하게 변하여야 하고 10%를 초과할 수 없다. 필수로 자갈판을 사용한다.

런-오프 지역과 버지의 최소 면적은 다른 특별한 변수뿐만 아니라 주행 라인에서 카트 속도, 충돌 각도와 마찰 계수에 따른 여러 번의 시뮬레이션 계산 결과에 의해 산출된다.

안전 디지털 시뮬레이션은 시뮬레이션 프로그램에 따라서 이행되어야 한다. 그렇지만, 이 면적은 다양한 코스와 데이터 처리 분석에 따라 조정 및 조절 되어야 한다.

트랙의 이웃한 두 지역 사이의 최소의 거리는 "A", "B" 또는 "C" 라이선스의 경우 최소 8m, "D" 또는 "E" 라이선스의 경우 최소 6m가 되어야 한다. 만약 8m에서 15m 사이에 포함된 안전 지역의 중앙에 분산된 배리어는 안전 디지털 시뮬레이션과 검수의 결과에 좌우된다. 임시 서킷이나 E/Indoor 서킷(혹은 양쪽 다)을 위해서, 트랙은 트랙 전체의 양쪽 측면에 수직 평면의 촘촘한 안전 배리어에 인접될 수 있다.

런오프 지역은 트랙의 버지와 제1방호선 사이를 포함하는 지역에 예정된다. 다른 방식으로 기술되어 있지 않으면, 런-오프 지역은 카트 주행로의 중심 축에서 방향전환이 80°가 넘지 않도록 만들어야 할 의무가 있다.

6. 스타팅 그리드와 스타팅 직선로 CIK-FIA 서킷 규정 부칙 10의 스케치가 적용 되어 진다. "A" 또는 "B" 라이선스를 위해서는 스타트 라인에서 첫 코너까지 적어도 70m가 되어야 하고, "C" 라이선스를 위해서는 적어도 50m, "D" 또는 "E" 라이선스를 위해서는 적어도 40m가 되어야 한다. 이 코너는 10에서 12m 폭을 가지고 있어야 하고, 가능한 크게 열려져 있어야 한다. 적어도 45도의 방향 전환이 첫 번째 코너에 적용된다.

7. 스타트 신호등

(1) 카트 경기 스타트를 위해서는 다음과 같은 시설 요구 사항들이 필요하다.

① 신호등은 스타트 그리드의 첫 번째 라인 전방 10m 와 15m 사이에 위치해야 한다.

② 신호등은 트랙 위에 2.5 에서 3.5m 높이에 위치해야 한다.

③ 신호등은 트랙의 중앙 위의 위치가 가장 좋고 또는 최소한 트랙의 절반 지점 위쪽에 위치해야 한다. 컨트롤 플랫폼은 트랙 가장자리에 적어도 3m 지점, 높이는 2.5m 정도로, 상설 보호 배리어 뒤편 이나 높은 곳에 위치하여야 한다. 추가 신호등 시스템 (적색과 황색)은 스타트 신호를 주었을 때 스타트 하려는 선수가 볼 수 있는 위치에 있어야 한다(그리드 전면).

(2) 의미

신호등은 다음의 의미를 가지고 있어야 한다.

① 적색 신호등 켜졌을 때 : 스타트 준비

② 적색 신호등이 꺼졌을 때 : 레이스가 시작 되었다, 스타트 하라

③ 황색 신호등이 번쩍일 때 : 스타트의 지연, 당신에게 또 다른 포메이션 랩을 위한 스타트가 요구 된다.

적색 신호등은 황색 신호등 옆에 위치해야 하고 트랙의 중심에서 스타트 직선 주로의 끝부분이 중첩된 곳에 위치한다.

신호등은 가능한 한 크고 밝아야 하고 최소 일반 도로 상 교통통제 용 상설 신호등만큼 크고 강한 빛을 내야 한다. 모든 신호등은 전구가 나갔을 때 교체 할 수 있게 동일한 것이어야 한다.

스타트 신호등 스위치는 다음과 같은 조합을 가능하게 해야 한다 :

가. 스탠딩 스타트 :

(가) 모든 신호등 소등

(나) 적색 신호등 점등 후 자동적으로 연달아 4초간 지속되고 다음 2초 안에 (레이스 디렉터나 경기위원장에 의해) 수동으로 소등 (모든 신호등 소등 = 스타트 신호)

(다) 황색 신호등이 깜박이면 적색 신호등이 차단 됨

나. 롤링 스타트 :

(가) 모든 신호등 소등

(나) 적색 신호등 단독 점등 (모든 신호등 소등 = 스타트 신호)

(다) 적색 신호등이 켜져 있는 상태로 황색 신호등 깜박임

8. 랩 체크와 시계

전자 랩 체크 장치와 전자 시계는 드라이버가 볼 수 있는 곳에 위치해야 한다. 고장인 경우에는 랩 체크 장치는 수동으로 사용이 가능해야 한다.

제8조 보호 조치

경기 중 관객, 드라이버, 레이스 오피셜 및 서비스 요원의 방호를 위한 조치를 결정 할 때에는 트랙의 각 포인트에 도달하는 스피드 뿐만 아니라 코스의 특성(트랙 레이아웃과 종단면, 지형, 주행 궤적, 인접하는 지역, 건축물과 구조물)을 고려하여 결정하여야 한다. 권고된 트랙 보호 방식은 가능한 공간과 예상되는 사고 각도에 따라 좌우된다. 일반적인 원칙은 예상되는 충돌 각도에 작은 지점은 연속적으로 부드럽고 수직의 배리어가 바람직하고, 예상되는 충돌 각도가 큰 지점은 감속 시스템(예:자갈판)과 정지(예:폼 매트리스) 장치를 이용하여야 하며, 계획단계에서 해당 지점에 충분한 공간 확보가 필수적이다. CIK-FIA 는 서류를 제출하였을 때에 제출된 레이아웃의 검토 후 상기 사항에 관한 위의 조건을 제 공할 수 있다.

공공 관람 장소는 트랙과 같은 높이 이거나 트랙 가장자리 보다 높아야 한다. 공공 관람 장소에 비탈이 있는 곳일 경우 지면이 둘러 쌓여 있거나 상설 관람석인 경우를 제외하고 뒤쪽이 25% 보다 경사지지 말아야 한다. 공공 지역은 트랙으로부터 최소 1.50m 높은 위치이어야 하고, 이에 따라 구성된 제방은 50%(45도)의 경사를 갖고 있어야 한다. 공공 관람 장소는 최소 1.2m의 금속 펜스 또는 다른 상응하는 구조물을 보호하고 있어야 한다. 공공 관람 장소는 CIK-FIA에서 승인한 트랙 제1방호선 이나 제2방호선 뒤로 최소 1m의 거리 뒤에 있어야 하거나(최소 2m 높이의 단순한 나무 펜스나 방호 펜스) 45°의 1.5m 높이 독 위에 위치하여야 한다.

모든 공공 지역 뿐만 아니라 관중에게 허가되지 않는 모든 금지 구역에서도 연속된 배리어에 의해 효과적으로 둘러 싸여 있어야 한다.

1. 보호 배리어

A 타입 : 에어 매트리스

B 타입 : 폼 매트리스, 그물 펜스, 플라스틱 블록

C 타입 : 폼 블록, 타이어 배리어

2. 자갈 판

자갈 판(혹은 허용된 대체물)은 런오프 지역에 위치할 수 있다. 이것 들은 최소 2m 폭이 넘게 설치되어야 하고 최소 30cm 두께 이상이어야 하며 5/15 granulometry가 적합하나 최대 8/20 granulometry의 둥근 자갈로 만들어지거나 채워져야 한다.

매 경기 전에 자갈 판은 숙아주어야 한다.

자갈 판은 트랙 높이 아래에 위치해서도 안되고 높이를 높인 버지가 자갈 판 앞에 있어서도 안되며 트랙 표면과 관련되어 얇게 높아져도 안 된다.

3. 임시 또는 E/Indoor Circuits(혹은 양쪽 다)의 보호 조치

예상되는 충격각도가 45°인 곳은 감속 시스템 장치(탄력 배리어, 폼 매트리스, 공기 매트리스 등) 또는 정지 장치(그물 펜스 등)를 사용하여야 한다.

공공 관람 장소는 트랙 가장자리의 높이와 동일하거나 그 위에 위치하여야 한다.

높이가 트랙보다 높다면 공공 관람 장소는 트랙과 관련하여 최소 1.50m 높이에 있어야 한다. 최소 1.20m 높이의 구조물이 공공 관람장소를 보호하고 있어야 한다.

높이가 트랙과 동일하다면 1.20m의 메탈 펜스나 상응하는 구조물이 공공 관람 장소를 보호하고 있어야 한다.

공공 관람 장소는 CIK-FIA에서 승인한 트랙 제1방호선이나 제2방호선 뒤로 최소 1m의 거리 뒤에 있어야 한다(최소 2m 높이의 단순한 나무 펜스나 방호 펜스).

제9조 서킷 건물 및 시설물

관제실, 마샬 포스트, 패독, 메디컬 센터 등에 관련된 것들이 필요로 하며 계획된 경기 종류에 따라 다르다.

각각의 계획은 서킷 경영자, KARA 및 CIK-FIA의 협력 하에 수립된다.

하지만, 최소한 다음의 시설들을 포함해야 한다.

1. 심사위원실
2. 기록실
3. 경기 감독 사무국
4. 사무국
5. CIK-FIA룸
6. 레이스 디렉터 와 경기위원장룸
7. 마샬룸
8. 메디컬 센터
9. 브리핑룸

마샬 포스트는 지면으로 30~40cm 높이에 100~120cm 높이의 보호벽(타이어 배리어, 폼 매트리스나 블록 등)에 둘러 쌓인 2m x 2m ("A"또는"B"라이선스) 또는 1.5m x 1.5m ("C","D","E"라이선스)의 평탄한 면으로 조립 되어야 한다.

제10조 장애인을 위한 시설

모든 레이스에서 장애인을 위한 시설물들은 경기장과 관련된 그 나라의 법률에 따라 이행되어야 한다.

제11조 서킷 길이의 측정

레이스의 거리, 레이스의 기록과 순위 결정의 계산을 위한 서킷의 길이는 트랙의 중앙 라인의 길이로 간주한다. 트랙의 중앙 라인은 필수요소인 하얀색이나 노란색 라인에 의해 경계 되어진 트랙의 아스팔트 왼쪽 모서리부터 오른쪽 모서리 사이를 이분한 라인이다. 임시 서킷의 경우에는 중앙 라인에 대하여 특별한 주의가 있어야 한다. 길이는 실제 측량하는 것이 바람직하며(왼쪽과 오른쪽 가장자리의 측량의 평균치) 그러나 실제 측량이 불가능 할 경우 산술적으로 계산 할 수 있다.

이 산출을 위하여 아래의 방법이 제시되어 있다.

레이아웃의 기하학적 형태는 평면도와 트랙 중앙 라인에 따른 종단 단면도에 의해 정의되고 이 레이아웃이 공식적인 서킷의 길이의 산출에 사용 되어진다.

평면도의 정의는 모든 직선과 커브의 평면상의 센터라인의 길이, 모든 원형 커브의 반지름과 모든 커브 변화가 수리적인 기술에 포함되어 있어야 한다.

종단 단면도는 수직 원형 곡선 또는 0.01m의 정밀도로 측정된 10m보다 작은 간격의 센터라인 높이의 연속물로 정의 되어진다. 공식 트랙 길이는 평면도 상에서 평면상의 트랙 길이에 종단 단면도를 맞추어서 정확하게 1m까지 계산되어야 한다.

제12조 트랙 옆의 광고와 구조물

광고 표시나 광고판, 비디오 스크린, 그리고 그 밖의 트랙 옆 구조물은 안정되고 견고하게 고정되어야 한다. 광고의 위치와 특성은 드라이버와 오피셜의 시계를 방해하거나 시각의 혼란과 오인을 일으켜서는 안 된다. (예: 명암의 대비가 강한 포스터가 혼란스럽게 연속되는 것이나 코스 판단 착오를 야기시키는 부적절한 위치의 간판 등). 트랙과 제1방호 배리어 사이에 지역은 모든 광고물 설치 금지된다. 제1방호선 뒤의 어떠한 구조물도 최소 1m 후에 있어야 하고 어떠한 방법으로든 왕래나 응급활동을 방해하지 않아야 한다. 구조물이 쓰러질 때 안전 배리어를 넘어가는 곳에 위치한 경우 구조물이 넘어가는 상황을 피하기 위하여 추가적으로 막아 주어야 한다.

트랙의 가장자리를 구분 하는 것과 스타트 그리드를 결정하는 것 외에 서킷 표면상 어떠한 페인트 칠도 안전상의 이유로 금지한다.

제13조 사고 보고

테스트 또는 경기 중에 사고가 인명 사고, 카트나 트랙 설비의 중대한 뒤틀림(또는 강한 충돌 에너지 사고에서 이러한 시설물의 효과가 나타나거나)을 유발했을 경우 서킷 소유자는 사고 상황, 부상 정도 및 카트와 서킷 시설의 피해 정도에 대한 상세한 리포트를 KARA와 국가의 법이 허용하는 지역에서는 FIA에 제공할 의무가 있다. 그 나라의 법이 이것을 허용하지 않을 경우에도 KARA는 FIA에 지속적으로 보고하여야 한다. 보고서는 다음 사항을 가능한 한 모두 포함한다.

1. 사고가 발생한 시점 및 사고후의 차량과 현장이 기록된 비디오
2. 차량에서 기록된 팀 데이터
3. 카트에서 기록된 팀 데이터
4. 메디컬 보고서
5. 마샬과 목격자 보고서 이런 보고 의무는 서킷 라이선스의 유효성의 조건이고 의무 불이행은 세계모터스포츠 평의회에 보고 된다.

제14조 서킷 유지보수

KARA가 서킷라이선스의 기간 동안 정기적인 검수를 하는 것이 권고 된다. 서킷과 제반 시설의 적절한 유지보수는 라이선스의 조건이다. 서킷의 피해가 확인되고 복구 프로그램 수립이 가능하도록 경기 전 뿐만 아니라 경기 후에도 점검하여야 한다.

아래의 주요 항목들은 정기적인 주의가 필요하다.

1. 트랙 표면 : 청결 상태와 일반적 상황.

2. 가장자리, 버지와 측면부

모든 가장자리, 버지와 측면부는 트랙의 가장 자리와 동일한 높이여야 하고 연석 뒤의 모든 지역은 채워지고 평탄화 한다. 잔디로 덮은 모든 지역에서 잔디를 깎아 준다. 마른 잔디와 모든 잡초는 제거 한다. 잡초는 자갈

판에서 제거한다. 모든 측면부는 제1방호선까지 어떠한 방해물로부터 깨끗하여야 한다.

3. 타이어 배리어

타이어 배리어는 기존의 구조물과 단단하게 결박되어 견고한 위치에 있는지 여부를 점검해야 한다.

4. 관중과 파편 방지 펜스

이 펜스는 지지 상태와 팽팽한가를 정기적으로 점검하여야 한다. 펜스의 노후도도 점검하여야 한다.

5. 연석

연석의 피해상황을 지속적으로 점검해야 한다. 부서진 연석은 즉시 수리/교체해야 한다.

6. 배수구 및 배수로

배수구는 청결하여야 하고 주요 경기에 앞서 적절하게 운영되는지를 KARA에 의해 검수 받아야 한다.

7. 서킷 경계선

트랙과 피트의 모든 경계선은 명확하게 유지되고 청결하여야 하며 주요 경기에 앞서 보다 선명하게 재도색 되어야 한다.

8. 감시와 시야(확보)

연속된 마샬들/감시 포스트/신호제시 위치들 등의 사이에서는 항상 명확한 시야 확보가 유지되어야 한다. 나무와 잡초는 좋은 시야 확보를 유지할 수 있게 제거되거나 다듬어져야 한다.

9. 통신

전화와 기타 통신 수단들은 점검되어야 한다.

서킷 기준 등급 (License Criteria)

Appendix 14 Licence Criteria		A License		B License	
		영구서킷	임시서킷	영구서킷	임시서킷
카트들의 수 (최대)	스프린트	L/28 ≤ 36	L/28 ≤ 36	L/28 ≤ 36	L/28 ≤ 36
	내구	L/20 ≤ 51	L/20 ≤ 51	L/20 ≤ 51	L/20 ≤ 51
카트들의 수 (최대) 폭 8m미만의 경우	스프린트				
	내구				
길이 (최소) *2009.01.04전에 호몰로게이션 을 받은 서킷		1,200 m	1,200 m	1,200 m 1,000 m*	1,200 m 1,000 m*
폭		8 - 12 m	8 - 12 m	8 - 12 m	8 - 12 m
스타트/피니시 직선 라인		150 m	150 m	150 m	150 m
스타팅 그리드 위의 카트들의 사 이 거리		4 m	4 m	4 m	4 m
첫 코너와 스타팅 라인의 거리		> 70 m	> 70 m	> 70 m	> 70 m
종단/횡단 경사도 (%)		최대. 5 / 10	최대. 5 / 10	최대. 5 / 10	최대. 5 / 10
터널 폭 (최소)		트랙 폭+ 양 측 1.8 m	트랙 폭+ 양 측 1.8 m	트랙 폭+ 양 측 1.8 m	트랙 폭+ 양 측 1.8 m
터널 높이 (최대)		2.5 m	2.5 m	2.5 m	2.5 m
다리		트랙 폭+양 측 1.8 m	트랙 폭+양 측 1.8 m	트랙 폭+양 측 1.8 m	트랙 폭+양 측 1.8 m
두 트랙 섹션 사이의 거리	신규서킷	최소 8 m 8-15 m: 배리 어 분리하여 ≥15 m: 검수 에 따라	최소 8 m 8-15 m: 배리 어 분리하여 ≥15 m: 검수 에 따라	최소 8 m 8-15 m: 배리 어 분리하여 ≥15 m: 검수 에 따라	최소 8 m 8-15 m: 배리 어 분리하여 ≥15 m: 검수 에 따라
	다른경우	위와 동일	위와 동일	위와 동일	위와 동일
감속레인 넓이 (서비스파크 입구 + 정비구역)		시케인포함 2 - 3 m	시케인포함 2 - 3 m	시케인포함 2 - 3 m	시케인포함 2 - 3 m
마샬 포스트 (길이x넓이x보호대 높이)		2 x 2 x 0.3-0.4 x1-1.2 m	2 x 2 x 0.3-0.4 x1-1.2 m	2 x 2 x 0.3-0.4 x1-1.2 m	2 x 2 x 0.3-0.4 x1-1.2 m
버지		1.8 m	1.8 m	1.8 m	1.8 m
런 오프 지역		시뮬레이션에 따라 - 모든 신규서킷에는 최소 10m 로 권장, 시뮬레이 션에 의해 입증됨			
C License		D License		E / Indoor License	
영구서킷	임시서킷	영구서킷	임시서킷	영구서킷	임시서킷
L/28 ≤ 36	L/28 ≤ 36	L/28 ≤ 36	L/28 ≤ 36	L/28 ≤ 36	L/28 ≤ 36
L/20 ≤ 51	L/20 ≤ 51	L/20 ≤ 51	L/20 ≤ 51	L/20 ≤ 51	L/20 ≤ 51

1,200 m	1,200 m	600 m	600 m	600 m	600 m
7 - 12 m	7 - 12 m	6 - 10 m	7 - 10 m	7 - 10 m	7 - 10 m
100 m	100 m	(2L / 28) + 40	(2L / 28) + 40	(2L / 28) + 40	(2L / 28) + 40
4 m	4 m	4 m	4 m	4 m	4 m
> 50 m	> 50 m	> 40 m	> 40 m	> 40 m	> 40 m
최대. 5 / 10	최대. 5 / 10	최대. 5 / 10	최대. 5 / 10	최대. 5 / 10	최대. 5 / 10
트랙 폭+ 양 측 1.8 m 2.5 m	트랙 폭+ 양 측 1.8 m 2.5 m	트랙 폭+ 양 측 1.8 m 2.5 m	트랙 폭+ 양 측 1.8 m 2.5 m	트랙 폭+ 양 측 1.8 m 2.5 m	트랙 폭+ 양 측 1.8 m 2.5 m
트랙 폭+양 측 1.8 m	트랙 폭+양 측 1.8 m	트랙 폭+양 측 1.8 m	최소값 없음	트랙 폭+양 측 1.8 m	최소값 없음
최소 8 m 8-15 m: 배리 어 분리하여 ≥15 m : 검수 에 따라	최소 8 m 8-15 m: 배리 어 분리하여 ≥15 m : 검수 에 따라	최소 6 m 6-15 m: 배리 어 분리하여 ≥15 m : 검수 에 따라	최소값 없음	최소 6 m 6-15 m: 배리 어 분리하여 ≥15 m : 검수 에 따라	최소값 없음
위와 동일	위와 동일	위와 동일	최소값 없음	위와 동일	최소값 없음
시케인포함 2 - 3 m	시케인포함 2 - 3 m	시케인포함 2 - 3 m	시케인포함 2 - 3 m	시케인포함 2 - 3 m	시케인포함 2 - 3 m
2 x 2 x 0.3-0.4 x1-1.2 m	2 x 2 x 0.3-0.4 x1-1.2 m	2 x 2 x 0.3-0.4 x1-1.2 m	2 x 2 x 0.3-0.4 x1-1.2 m	2 x 2 x 0.3-0.4 x1-1.2 m	2 x 2 x 0.3-0.4 x1-1.2 m
1.8 m	1.8 m	1.8 m	최소값 없음	최소값 없음	최소값 없음
시뮬레이션에 따라 - 모든 신규서킷에는 최소 10m 로 권장, 시뮬레이션에 의해 입증됨					

제2장 카트 서킷 감독을 위한 권고사항

제15조 목적

이 부칙의 권고사항들은 카트 경기에 특별히 적용된다. 이 부칙은 서킷 과 응급 서비스의 목적과 조직을 정의하고 이 목적을 달성하는데 권고되는 규정을 수립한다.

서킷의 감독은 경기 진행을 위하여 최적의 안전 조건을 유지하는 것이 목적이다. 트랙 작업자(마샬, 의사, 응급 구조사 등)는 그들의 임무에 따라 쉽게 식별될 수 있도록 하여야 한다. 그들을 식별하는 방법은 각 경기의 “운영 매뉴얼”에 규정되어야 한다.

1. 일반 조직

경기위원장은 서킷과 응급서비스를 관리하고 조직하기 위한 책임이 있는 대리인을 지명하여야 한다. 이 대리인은 안전위원장 자격을 가지고, 경기위원장에게 직접 보고한다. 각 CIK-FIA 경기를 위하여 CIK-FIA에서 스타트 오피셜을 지명한다. 그는 경기위원장 또는 레이스 디렉터 이어야 한다.

제16조 서킷의 감독

서킷의 감독과 연관된 의무는 다음 영역을 포함한다.

: 지정된 장비(제2부 제2조 참조), 감시 포스트(제2부 제3조 참조), 매우 특별한 신호방식(제2부 제4조)에 의한 감시, 신호제시, 투입)

1. 장비

(1) 관제실

- ① 기록, 심사위원실, 파크 퍼미 오피셜과 연결된 무선 워키토키 시스템.
- ② 바람직한 경기 진행을 위해 필요한 모든 깃발.
- ③ 명확한 페널티 신호를 할 수 있는 패널 (부정 스타트, 점프 스타트 등)

(2) 기술위원

- ① 심사 위원실과 연결되는 전화기 또는 전자 통신 시스템
- ② 심사 위원실과 연결되는 팩스
- ③ 관제실과 연결되는 라디오 트랜시버

(3) 심사위원회

심사위원실은 기록실과 같은 건물에 위치해야 한다. 이 방은 오피셜들 만이 접근할 수 있는 방음이 되는 방이어야 한다. 이 방은 파크 퍼미 또는 트랙으로 나가는 독립적인 출구를 가지고 있어야 한다. 이 사무실이 가지고 있어야 할 장비는 아래와 같다.

- ① 팩스 (기술위원과 연결)
- ② 기록위원 및 기술위원과 연결되는 인터컴 전화기
- ③ 각 심사 위원과 통신할 수 있는 라디오 트랜시버
- ④ 기자에게 제공된 레드존 뿐만 아니라 모든 안전 서비스의 위치가 표시되어 있는 서킷 도면
- ⑤ CIK-FIA에 의해서 발급되어진 서킷 라이선스 복사본

각 중요 대회를 위해서 적어도 3개의 언어(프랑스어, 영어, 자국어)를 능통한 사무요원이 대회 기간 중에 심사위원실에 배치 되어야 한다.

(4) 운영의 이행 경기의 매 히트 스타트 전에 경기위원장이나 그의 대리인의 의무는 다음과 같다

- ① 서킷의 모든 장애로부터 자유롭게 할 수 있다.
- ② 모든 마샬들이 알맞게 배치하여야 한다.
- ③ 트랙에서 들어오거나 트랙으로 나가는 모든 접근 통로는 폐쇄되어야 한다.

이 부칙과 관련된 경기위원장의 또 다른 의무사항은 다음과 같다.

가. 필요 시 응급위원장의 동의를 있는 것으로 간주하는 응급 서비스 단계별 승인

나. 경기위원장의 목적을 위해 특별한 신호체계의 사용

다. 육안을 통한 트랙의 감시

라. 그리고 조치들을 알맞은 위치에서 취하기 위하여 모든 보고서들(마샬 보고서, 기타)의 적당한 편집권의 유지를 보호

더 나아가 항상 경기가 FIA 국제스포츠법전, 만약 적절하다면 챔피언십 표준 규정, 그리고 경기 특별 규칙의 모든 조항에 따라서 경기가 진행되고 있음을 감독할 책임이 있다.

2. 감시 포스트

(1) 트랙과 인접한 환경의 감시는 감시 포스트 스텝(마샬들)에 의해 이루어진다. 트랙에 인접한 포스트의 디자인 상에서 오피셜과 장비를 위해 경쟁 카트로부터 보호되고 온갖 요소로부터 피할 수 있는 충분히 안정된 지역을 제공하여야 한다.

(2) 번호와 위치

서킷의 특성에 따라 각 서킷을 위하여 결정된다.

① 도로의 모든 부분은 감시되어야 한다.

② 각 포스트는 최소 2명으로 운영되어야 한다.

③ 포스트는 이전 포스트와 다음 포스트에 시각적인 신호가 가능하여야 하고 관제실과 무선통신이 가능하여야 한다.

④ 각 포스트는 스타트 라인의 이후 첫 포스트부터 시작하여 숫자가 증가하는 방식의 사인보드가 부착되어야 한다.

(3) 보호

포스트는 오직 사고 상황에만 스텝이 보호 받지 못한 상태에서 일하게 될 수 있도록 위치해야 한다.

포스트는 CIK-FIA에 의해서 강제된 보호 형식을 갖고 있어야 한다.

(4) 장비

각 포스트에는 아래와 같은 품목이 제공되어야 한다.

① 아래의 신호 깃발들이 포함된 깃발 (Pantone 참조) 1세트.

가. 황색기 2개 (yellow C)

나. 황적 줄무늬기 1개

다. 백색기 1개

라. 녹색기 1개 (348 C)

마. 청색기 1개 (298 C)

바. 적색기 1개 (186 C)

② 각 포스트는 최소 아래와 같은 장비가 지급되어야 한다.

가. 휴대 소화기 1개

나. "SLOW"보드 1개

다. 빗자루 2개

(5) 스태프 마샬은 KARA의 관리하에 특별 자격시험 후 직무 자격을 얻어야 한다.

(6) 임무

각 포스트 임무는 아래와 같다.

① 드라이버가 인지할 수 없는 어떠한 위험이나 어려움에 관한 신호도구(깃발, 보드나 신호등)로 드라이버에게 경고한다.

② 포스트의 행동 반경 안에서 사고 발생을 관제실에 보고하고 필요에 따라 응급 서비스 호출을 제안한다.

③ 스포츠 관점에서 경기가 공정하게 진행되는가를 검증하고 비스포츠적 이거나 위험한 행동을 관제실에 보고한다.

④ 트랙 안 자신의 구역에서 장애물로부터 깨끗하게 유지하여야 하고 사고 후 트랙상에 있을 수 있는 자갈 뿐만 아니라 뿌려진 오일을 제거한다.

(7) 복장 마살은 경기주최자나 KARA에서 지급하는 동일한 복장을 모두 착용하여야 한다. 마살은 신호기와 비슷한 색상의 복장을 착용하지 말아야 한다.

3. 신호 제시

코스의 감독에서 경기위원장(혹은 대리인)과 감시 포스트는 드라이버의 안전과 규정의 시행에 도움이 되도록 신호를 사용한다. 신호 제시는 낮에는 각각 다른 색의 깃발이나 보드로, 밤에는 각각 다른 신호등으로 제시된다.

(1) 깃발

모든 깃발들의 최소 사이즈는 60 x 80cm 이고, 적색기와 체커기는 최소한 80 x 100cm 이어야 한다.

①스타트 라인에서 레이스 디렉터, 경기위원장이나 그의 대리인에 의해 사용 되어 지는 깃발 신호

가. 국기

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

나. 적색기

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

다. 체커기

이 깃발은 진동 제시 되어야 한다. 이것은 연습(예선)주행이 나 결승이 끝났다는 것을 의미한다.

라. 흑색기

이 깃발은 다음 파크 퍼미 입구에 접근 할 때 피트에 정지해 야하거나 특별 규칙에 정해진 지역에 정지해야 할 드라이버 에게 알릴 때 사용하여야 한다. 어떤 이유에서든 이행에 실패 할 경우 이 깃발은 연속된 4랩이상으로 제시할 수 없다.

이 깃발 제시는 오로지 심사위원회에서만 결정권을 갖는다. 관련된 경기참가자는 즉시 결정에 대한 안내를 받는다.

마. 오렌지 불기(지름 40cm)

이 깃발은 해당 카트가 드라이버 자신이나 다른 드라이버에게 기술적인 문제로 인하여 위험에 노출되어 있다는 것을 알려주기 위해 제시되고 다음 랩에 대기 지역에 정지 해야 함을 의미한다. 기술적 문제가 고쳐지면 카트는 다시 레이스에 참여할 수 있다.

바. 흑백반기

이 깃발은 오직 한번만 제시되어야 하고 스포츠맨십 위반 리포트에 관련된 드라이버에게 경고를 한다.

이 세가지 깃발(라,마,바)은 정지상태로 보여져야 되고 검은 보드 판에 흰색으로 관계된 드라이버가 운전하는 카트 번호가 동반 제시되어야 한다. 이 깃발들은 레이스 디렉터 또는 경기위원장이 필요하다고 생각되어지면 스타트 라인이 아닌 다른 지역 에서도 제시될 수 있다. 일반적으로 2가지 깃발(마, 바)은 레이스 디렉터나 경기위원장의 관할 이다. 그러나, 스포츠적 제재를 강제하기 위한 목적으로 심사위원회의 요구에 의해 제시될 수도 있다.

사. 레드 X 기(청색 바탕)와 넘버보드

관련된 드라이버는 랩을 완성하기 전 또는 랩을 완성 하자마자 무조건 정차해야 한다. 이 깃발은 챔피언십, 컵, 트로피의 스포츠 규정이나 경기의 특별 규칙에 명시되었을 때만 사용 할 수 있다.

② 포스트에서 사용되는 깃발 신호

가. 황색기

이 깃발은 위험 상황을 나타내고 아래와 같은 두가지 방법으로 보여진다.

(가) 1개 진동 : 속도를 감속하고 추월하지 말고 방향 전환을 준비하라. 트랙의 가장자리나 트랙의 일부분에 위

험이 있다.

(나) 2개 진동 : 속도를 감속하고 추월하지 말고 방향 전환이나 정차 할 준비를 하라. 트랙의 전부 또는 부분이 해제되는 위험이 있다.

황색기는 보통 위험이 진행되는 즉시 오직 마샬 포스트에서만 보여진다. 추월은 첫 황색기가 제시된 지점에서 사고 지점 뒤 녹색기가 제시된 지점까지 사이에서는 금지된다.

나. 황적출무늬기(오일기)

이 깃발은 부동으로 보여지고 깃발 제시한 지점을 지난 지역에서 트랙상에 오일이나 물 같은 점착성 물질이 떨어져 있음을 드라이버에 알려준다.

이 깃발은 표면이 보통 이전 상태로 돌아가지 않았다면 최소 4랩을 제시하여야 한다. 그러나 이 깃발이 제시된 지역의 다음 포스트의 마샬이 녹색기를 제시할 필요는 없다.

다. 청색기

이 깃발은 보통 드라이버 주변에 추월 하고자 하는 차량이 접근하고 있음을 지시하기 위해 진동 제시된다.

라. 백색기

이 깃발은 진동으로 제시되고 깃발 제시에 의해 제어되는 트랙의 섹터에 아주 느린 차량이 있음을 드라이버에게 인식 시킬 때 사용한다.

마.녹색기

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

(2)“SLOW” 보드 제시

보드의 최소 면적은 60 x 80 cm 이어야 한다. 보드는 황색판에 검은 색으로“SLOW”라고 써야 한다.

“SLOW”보드 제시는 경기를 중립화(neutralize)하기 위하여 레이스 디렉터나 경기위원장 혹은 그의 대리인에 의해 스타트 라인과 레이스 디렉터의 결정에 따라 모든 포스트에서 사용되어야 한다. (CIK-FIA 카트의 정의와 운영규정 제2장 제2조 20B에 서술된 방식을 따른다)

제17조 응급 서비스

마샬의 일반적인 의무는 트랙을 깨끗하게 할 목적으로 사고 상황에서 최초로 투입하는 것이다. 그러나, 부상당한 사람은 의사의 책임 하에서 오직 의료 팀 멤버의 입회 시에만 손을 댈 수 있다. 만약 트랙 상에 카트가 멈추었거나 트랙을 이탈했다면 마샬의 첫 번째 의무는 카트를 안전한 장소로 이동하는 것이다. 어떤 드라이버도 트랙 밖으로 카트를 이동하는 것에 대한 허가를 거절할 권리가 없고, 드라이버는 도울 수 있는 모든 일을 하여야 하고 마샬의 지시를 따라야 한다. 경기가 끝날 때까지 카트 옆에 머물러 있는 것이 드라이버의 의무이다.

1. 의료 서비스

제공되는 의료 서비스는 경기와 관련된 각 나라에서 유효한 법적 요구조건을 갖추어야 한다.

국제 경기를 위해서는 의사 2명의 참석은 필수다. 이것 역시 국내 경기에도 해당된다.

(1) 경기를 주최하는 나라에서 유효한 법률에 따라 응급 구조 및 응급 소생 기술을 가진 의학 박사인 선임 메디컬 오피서(CMO)의 이름이 경기 특별 규칙에 명시되어야 한다.

CMO는 필요한 의사와 의료보조인을 채용할 책임이 있다. 경기주최자는 CMO 업무의 수행을 위하여 필요한 모든 지원을 하여야 한다.

경기주최자는 CMO 업무의 수행을 위하여 필요한 모든 자료들과 관리상 수단을 그(그녀)에게 지원을 하여 주어야 한다. 항상 CMO 와 연락이 가능하여야 한다.

(2) CMO를 지원하는 두번째 의사

항상 2명의 의사가 트랙 옆에서 투입을 준비하여 위치하고 있어야 한다.

차량은 지정된 위치에 놓여 있어야 한다.

사고 상황에서 의료 투입조의 조직과 감독은 오직 경기주최자가 이 목적으로 지명한 의사에 의해서만 수행된다. 의료 인력은 의료 투입 차량에 장착된 장비의 정확한 사용법에 정통하여야 하고 훈련 되어져야 한다. 집중치료를 위한 장비를 가지고 있고 또한 아래 장비가 포함된 앰블런스는 의무사항이다.

① 기도 확보

가. 기도 확보를 위한 장비 (Fastrach R 나 Combitube R 등. 지역 교육에 따라 장비의 선택. 개인은 선택된 장비 사용법에 정통 하여야 한다. 실제 상황에서 개개인은 장비에 대해 잘 알고 있어야 하고 정확한 사용법으로 사용되어야 한다)

나. 기관에 튜브 삽입을 위한 정확한 위치를 확인하기 위하여 숨 쉴 때 나오는 이산화탄소를 감지하기 위한 장치

다. 환자가 자연스러운 숨을 쉬기 위한 비재흡입 산소마스크와 탱크

② 호흡

가. 휴대용 석션기 (300 mg Hg Vacuum)

나. 흡입전용 카테터 풀셋 + 분비물(yankauer) 흡입기 1개

다. 산소 저장 self-inflating bag 및 안면 마스크

라. 조절 밸브와 연결기가 있는 휴대용 산소 실린더

마. Guedel cannulae

바. NPA (nasopharyngeal airways)

사. 후두경, 여분의 배터리 및 전구

아. 적합한 커넥터와 컵가 달린 구강 접단이 붙은 기관내튜브

자. 소형 기관절개 장비 2개

차. 역전 방지 밸브가 있는 흉부삽입 배출관 구강 대 구강 소생이 필요한 경우 가능한 보호 마스크의 장착이 권고된다.

③ 경추

가. 성인용의 고정용 목 보호대 2개

나. FIA에서 권고하는 척추 고정 장치 (특수 구조 팀이 있지 않을 경우)

④ 순환 지원

가. IV 점적 키트 4개

나. IV 수혈 키트 4개

다. IV 삽관

라. 충분한 양의 수액

마. 심장 모니터와 맥박산소포화 측정기는 FIA 포뮬러 원 세계 챔피언십, FIA GT 챔피언십, FIA WTCC에서는 FIA 메디컬 차량에 의무 장착한다. 다른 경기에서는 권고사항이다.

바. 제세동기는 선택이다.

사. 장력계와 청진기

아. 혈압계와 청진기

⑤ 드레싱

가. incl. 10 큰 면적 드레싱을 포함한 종류별 드레싱

나. 화상 드레싱 (워터 젤 팩, isothermal blanket)

⑥ 약

가. 해당 나라에서 사용되는 소생약

징후에 따라 다음의 약물을 추천한다.

(가) 호흡기 문제를 위한 약

(나) 심혈관계 문제를 위한 약

(다) 진통제와 진경제

(라) 진정제와 간질약

(마) 스테로이드

(바) 관을 삽입하기 위한 마취와 국소 마취를 위한 약

⑦ 이 목록은 제한하는 것이 아니며 개개인의 판단에 따른다.

예를 들면 :

가. IV 약품

(가) atropine (아트로핀)

(나) midazolam (미다졸람)

(다) hypnomidate (히노미데이트)

(라) ketamine (케타민)

(마) succinylcholine (석시닐콜린)

(바) metoclopramide (메토클로프라미드)

(사) prednisone (프레드니손)

(아) epinephrine (에피네프린)

(자) tramadole (트라마돌)

(차) diazepam (다이아제팜)

나. Atomiser (아토미저)

(가) terbutaline (터뷰탈린)

(나) nitroglycerine (니트로글리세린)

⑧ 기타 장비

가. 안전 벨트와 선수복을 자를 수 있는 가위 또는 다른 장비

나. 보온용 담요

다. 밝은 빛에서 정확한 삽관을 가능케 하는 검은 천 조각 (권고 사항)

라. 살균 장갑과 비살균 장갑

마. 사상자 고정장치 (beanbag)

바. 고정시키기 위한 부목

사. 될 수 있으면 KED 1개

소생용 구급차 대원에게는 경기를 주최하는 나라에서 유효한 법률에 따라서 응급 구조에 능숙한 의료보조인 또는 간호사가 포함되어야 한다. 소생용 구급차가 배치가 되지 않을 때에는 연습주행과 경기를 할 수 없다.

해당 나라에서 유효한 법률에 따르면 근본적으로 후송을 목적으로 하는 두 번째 구급차가 또한 필요하다.

최소한 두 개의 침대와 일반적인 치료 목적인 의무실은 의무 사항이다. 세계 챔피언십 경기를 위해서 의무실은 상설 건물 안에 지어져야 한다. 다른 국제 경기를 위해서는 임시 구조물 안에 지어질 수 있다. 선임 메디컬 오피서 책임하에 병원은 필요 준비를 할 수 있도록 최소 한 15일 전에 경기의 운영, 날짜, 프로그램에 서면상으로 통보되어야 한다.

만약 선임 메디컬 오피서의 견해로 지정된 병원에 도로 이동이 매우 어렵다고 생각되는 지역에서 경기가 열리면, 선임 메디컬 오피서는 긴급 후송이 요구되는 사고 발생 시 헬리콥터 제공을 경기주최자에게 요청 할 수 있다.

일반인을 위한 의료 서비스는 트랙을 위한 서비스와 다르지만 서로 상호보완적으로 해당 나라에서 유효한 법률에 일치 하여야 한다. 모든 상황에서 선임 메디컬 오피서의 책임과 조정하에 배치된다.

제3장 규정의 시행과 적용

제18조 규정의 국내적 적용

KARA는 본 규정에 준하여 국내 카트 레이스용 서킷을 검수 및 공인한다.

제19조 규정의 시행

본 규정은 2013년 1월 1일부터 시행한다.