

2017

KARA 카트 챔피언십 KKC

KARA 내셔널 카트 챌린지 NKC

스포팅규정

## 제1장 총칙

### 제1조 목적

KARA 카트 챔피언십(이하 KKC)과 내셔널 카트 챌린지(이하 NKC)는 ROTAX 원메이크를 그 기본 클래스로 정하고, 엔트리급 YAMAHA를 토대로 한 클래스로 구성되어집니다..

본 대회를 통해 우수한 성적을 거둔, 선수권자의 영예를 드높이기 위함을, 대회목표의 첫 번째로 하고, 나아가 국내 카트 산업화의 대중성, 공정성, 공익성을 통해 레이싱카트 산업화의 기틀을 기본으로 진행합니다.

또한 국내 RMC의 통일규칙에 따라, 국제 인터네셔널 대회인 ROTAX GRAND FINAL의 대표를 선발하는(시니어,주니어) 포인트를 부여하게 됩니다.

## 제2장 대회개최에 관한 사항

### 제1조 대회의 명칭

1.1 2017 KARA KART CHAMPIONSHIP(영문), 2017 KARA 카트 챔피언십(국문)

1.2 2017 KARA NATIONAL KART CHALLENGE(영문), 2017 KARA 내셔널 카트 챌린지(국문)

### 제2조 대회 종목

2.1 국제 RMC를 기본으로 하는 한국형 ROTAX 원메이크 스프린트 레이스

2.2 YAMAHA를 기본으로 하는 YAMAHA 원메이크 스프린트 레이스

### 제3조 대회 클래스 구분

클래스	라이선스
ROTAX SENIOR	KARA - B 이상
ROTAX Rookie	KARA - C 이상
ROTAX JUNIOR	KARA - C 이상
ROTAX MASTER	KARA - C 이상
ROTAX MINI	KARA - C 이상
ROTAX MICRO	KARA - D 이상
YAMAHA 통합	KARA - C 이상
타임타겟	KARA - D 이상

※ Rookie 클래스의 경우, 엔트리의 정족수가 되지 않으면, 팀장의 추천에 의거하여, C라이선스 드라이버도 시니어 클래스에 참가를 할 수 있다.

## 제4조 개최 일정 및 경기장

### 4.1 KKC & NKC

R	일자	경기장
1	3월 26일	파주 스피드파크
2	5월 14일	영암 F1카트장
3	7월 23일	파주 스피드파크
4	9월 3일	영암 F1카트장
5	11월 26일	파주 스피드파크

제5조 대회 조직 위원회 및 심사 위원회  
각 대회의 공식프로그램에서 안내를 합니다.

제6조 각 대회 경기 임원은 특별 규칙서에 공지합니다.

### 제7조 KKC&NKC 오거나이저

#### 7.1 TRK 프로모션

경기도 용인시 처인구 포곡읍 유운리 79-1

TEL:031-333-9518 FAX:031-338-9518

[dongkki21@naver.com](mailto:dongkki21@naver.com)

### 제8조 공식 통지에 관한 규정

본 운영규정집에 기재되지 않은 경기 운영에 관한 항목 및 참가팀, 참가드라이버, 피트요원에게 규정되어지는 공지 사항은 특별 규칙서 또는 게시물을 통해 통보하며, 다음과 같은 방법에 의합니다.

8.1. 대회 개최일 전날까지 대회 사무국 내에 공지되며, 참가 신청서에 작성된 각 공인팀으로 통보합니다.

8.2. 대회 개최 당일 개최 장소의 사무국 또는 공식 게시판에 게시합니다.

### 제9조 인증서의 착용

본 대회에 관계하는 모든 사람은 장내에서 오거나이저가, 발행한 인증서를 착용하여야 합니

다.

#### 제10조 대회 연기, 중단 또는 중지 및 변경에 관한 사항

10.1 본 대회의 주최자는 대회 심사 위원회의 승인을 얻어 대회의 일부 혹은 전부를 연기하고 중단하거나 멈출 수 있습니다.

단. 대회의 전부를 중단하거나 24시간 이상 연기하는 경우에는 보험료를 제외한 참가비 전액을 반환하여야 합니다.

10.2 이에 따른 참가 팀 및 드라이버의 본 사항에 대한 손해에 대해서 주최자에게 항의할 권리를 인정하지 않습니다.

10.3 또한 주최자는 대회 심사 위원회의 승인을 얻어 참가 팀 및 드라이버에게 피해가 최소화 될 이벤트 내용을 변경 및 재 공지하여야 하며 이에 대한 항의는 인정하지 않습니다.

### 제3장 대회 참가에 관한 사항

#### 제1조 대회 참가 접수

##### 1. 참가신청

1.1 모든 드라이버는 대회 개최일 7일 전까지 참가신청 및 참가비 납부를 해야 하며, 공인팀으로부터 승인을 받은 라이선스 취득한 선수만 대회에 참가 가능합니다.

1.2 대회 참가신청은 공인팀을 통해서만 가능합니다.

1.3 공인팀을 통해 참가접수를 하고 정해진 기한 내 참가비를 납부하지 않으면 참가가 불가합니다. 다만, 이에 따른 별도의 참가지연 범칙금을 납부해야 합니다. 범칙금은 특별공지에 의거 공지하게 됩니다.

##### 2. 클래스별 참가비(엔트리비+타이어)

대회명칭	클래스 명칭	엔트리비	타이어
KKC	ROTAX Senior	200.000	MOJO D3 290.000
NKC	ROTAX Junior	180.000	MOJO D2 280.000
	ROTAX Novice	170.000	SHINKO 150.000
	ROTAX Master	170.000	SHINKO 150.000

	ROTAX MINI	150.000	SHINKO 150.000
	ROTAX Micro	150.000	SHINKO 150.000
	YAMAHA 통합	150.000	SHINKO 150.000
	타임타겟	150.000	자유

### 3. 참가신청 방법

3.1 참가를 희망하는 드라이버는 공인팀에 참가신청을 한 후, 공인팀을 통해, 참가비와 타이어 비용을 납부 하여야합니다.

3.2 드라이버의 참가의사에 따라, 접수를 받은 공인팀은, 대회 참가접수처인 TRK프로모션에 유선 및 E-MAIL을 통해 참가자 명단과 함께, 참가비를 입금해야합니다.

3.3 참가비의 입금과 동시에 참가 확정이 되며, 이는 대회 7일전이어야 합니다.

3.4 대회 참가접수처인 TRK프로모션은 참가비의 입금이 확인되면 E-MAIL을 통해 참가신청서와 검차신청서를 참가 드라이버의 수량만큼, 해당 공인팀에 배포를 하게됩니다.

3.5 이로인해 참가 신청이 완료되면, 각 공인팀은 대회전날 3시까지 참가신청서 및 검차신청서를 대회 주최측 사무국에 제출해야하며, 오후 4시부터, 신청서 양식에 의거한 차량 및 엔진 검차를 진행하게 됩니다.

### 4. 참가 접수처

4.1 E-MAIL참가접수 : [dongkki21@naver.com](mailto:dongkki21@naver.com)

4.2 유선전화 참가접수 : 031)-333-9518

4.3 우편 참가접수 : 경기도 용인시 처인구 포곡읍 유운리 79-1

4.4 방문 참가접수 : TRK 프로모션 사무국

### 5. 참가비 납부계좌

5.1 농협 352-1275-8677-23 김성호 TRK프로모션

※ KKC와 NKC는 이유를 불문하고, 드라이버 혹은 팀의 대회참가를 불허할 수 있습니다.

### 제2조 클래스별 엔진, 타이어 및 샤시

대회명칭	클래스 명칭	엔진	비고	타이어	휠베이스
KKC	ROTAX Senior	로탁스 MAX	EVO	MOJO D3	1040
NKC	ROTAX Junior	로탁스 Junior	EVO	MOJO D2	1040

ROTAX Rookie	로탁스 Junior	구형 / EVO	SHINKO	1040
ROTAX Master	로탁스 MAX	구형 / EVO	SHINKO	1040
ROTAX MINI	로탁스 MINI	구형 / EVO	SHINKO	1010
ROTAX Micro	로탁스 Micro	구형 / EVO	SHINKO	950
YAMAHA 통합	YAMAHA KT100	SD / SEC	SHINKO	1040
타임타겟	엔진자유	자유	자유	자유

※ KKC의 시니어와 NKC의 주니어는 MOJO를 사용하여, ROTAX 그랜드 파이널 티켓을 확보할 수 있는 국내 RMC 규정을 도입하여, RMC 시리즈 점수도 함께 책정 합니다.

### 제3조 참가 신청 방법

- 3.1. 국내 경기에 참가하는 자는 소속된 공인 팀(클럽)을 통해 신청한다.
- 3.2. 피트 요원은 드라이버 1명당 2명 이내로 한다. (2018년부터 적용)

### 제4조 참가자의 자격

#### 4.1. 참가 팀 (엔트런트)

당해 년도 유효한 KARA 공인팀.

#### 4.2. 드라이버

KKC 및 NKC 경기에 출전하는 드라이버는 클래스별로 아래의 조건을 충족하여야 하며, 드라이버가 신청한 클래스의 변경은 당해 년도 시리즈 중에는 변경 할 수 없습니다.

### 제5조 새시, 엔진 및 타이어 등록

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

구분	수량
새시	1대
타이어	슬릭 1세트, 웨트 1세트
엔진	2기

\* 타이어의 불량, 주행 중 파손에 한하여 앞 또는 뒤 각 1개씩의 추가 타이어를 심사위원회 및 기술 위원회의 심의 및 승인을 통해 사용할 수 있습니다.

## 제4장 클래스, 엔진, 카트에 관한 사항

### 제1조 클래스 부문

#### 1.1. ROTAX S (Senior)

구분	내용	비고
엔진	125 MAX EVO	EVO
샤시	CIK 공인샤시 / 프론트 브레이크 금지	공통
타이어	슬릭: MOJO D3 / 레인: MOJO W3	공통
나이	중학교 3학년생부터 또는 (만14세이상)	(괄호)는 국제대회참가시
라이선스등급	국내 B 이상	공통

#### 1.2. ROTAX R (Rookie)

구분	내용	비고
엔진	125 JUNIOR MAX EVO / Jr 구형	EVO / 구형
샤시	CIK 공인샤시 / 프론트 브레이크 금지	공통
타이어	슬릭: SHINKO / 레인: SHINKO	공통
나이	중학교 3학년생부터 또는 만 15세 이상	현재
라이선스등급	국내 C 이상	공통

※ 맥스엔진의 사용자는 대회 주최측에서 제공하는 배기밸브를 막는 지그를 장착하고 참가할 수 있습니다.

#### 1.3. ROTAX M (Master)

구분	내용	비고
엔진	ROTAX EVO 125 / ROTAX 구형	EVO / 구형
샤시	CIK 공인샤시 / 프론트 브레이크 금지	공통
타이어	슬릭: SHINKO / 레인: SHINKO	공통
나이	만 25세 이상	한국나이적용 (국제대회 만32세이상)
라이선스등급	국내 C 이상	공통

#### 1.4. ROTAX Jr (Junior)

구분	내용	비고
엔진	125 JUNIOR MAX EVO	EVO
샤시	CIK 공인새시 / 프론트 브레이크 금지	공통
타이어	슬릭: MOJO D2 / 레인: MOJO W3	공통
나이	초등6년 ~ 고교 2년 (만13세~17세)	공통
라이선스등급	국내 C 이상	공통

#### 1.5 ROTAX M(Mini)

구분	내용	비고
엔진	125 MINI MAX EVO / ROTAX 구형	EVO / 구형
샤시	CIK 공인새시 / 휠베이스1010	공통
타이어	슬릭: SHINKO / 레인: SHINKO	공통
나이	초등학교4년(만11세 ~ 초등학교 6년)	공통
라이선스등급	국내 C 이상	공통

#### 1.6 ROTAX Mic(Micro)

구분	내용	비고
엔진	125 Micro MAX EVO / ROTAX 구형	EVO / 구형
샤시	CIK 공인새시 / 950	공통
타이어	슬릭: SHINKO / 레인: SHINKO	공통
나이	초등학교1년 ~ 초등학교 4년	공통
라이선스등급	국내 D 이상	공통



### 1.7 TIME Target

구분	내용	비고
엔진	ROTAX 자유	EVO / 구형
샤시	CIK 공인새시 / 휠베이스 자유	공통
타이어	자유	공통
나이	초등학교1년부터 또는 (만7세이상)	공통
라이선스등급	국내 D 이상	공통

### 1.8 YAMAHA

구분	내용	비고
엔진	YAMAHA KT100	SD/SEC
샤시	CIK 공인새시 / 휠베이스 1040	공통
타이어	슬릭: SHINKO / 레인: SHINKO	공통
나이	중학교 3학년생부터 또는 (만15세이상)	
라이선스등급	국내 C 이상	공통

- ※ 전 종목 5명 이상 참가시 클래스 오픈
- ※ 일부 클래스는 주최자 사정에 따라 통합전으로 운용
- ※ NKC의 타임타겟은 엔트리수에 관계없이 입문클래스로 규정되어, 레이스 운영
- ※ KKC의 시니어와 NKC의 주니어는 MOJO를 사용하여, ROTAX 그랜드 파이널 티켓을 확보할 수 있는 국내 RMC 통합규칙서에 따른 RMC 시리즈 포인트 책정.
- ※ 루키 클래스의 엔트리 정족수의 부족시, 시니어 클래스로 통합운영  
(루키 클래스 참가 선수들의 레벨을 팀에서 결정)
- ※ 미니 클래스의 엔트리 정족수의 부족시, 주니어 클래스로 통합운영  
(미니 클래스 참가 선수들의 레벨을 팀에서 결정)
- ※ 마이크로 클래스 엔트리 정족수의 부족시, 타임타겟으로 통합운영
- ※ 그 외의 정족수가 되지 않는 클래스는 타임타겟으로 운영되어집니다.

## 제2조 엔진

2.1 각 클래스에 따른, 엔진의 등록은 차량 검차서에 기재된 2기의 엔진만 허용합니다.

### 2.2. 변경(교환)

등록 후 엔진이 고장, 파손한 경우에는 대회, 심사 위원회의 승인 하에 다음과 같은 조건으로 1경기에 1회 변경(교환) 할 수 있으며 변경(교환)의 신청은 각 히트의 시작 20분 전까지로 하고 경기 사무국에 제출하여야 합니다.

2.2.1 변경을 원하는 엔진은 차량 검차서에 기재된 1번 또는 2번의 엔진이어야 합니다.

2.2.2 등록된 엔진 2기가 모두 고장이나, 파손이 되었다면, 승인이 되더라도 이전 레이스 순위에 관계없이 해당 경기의 최후미에서 스타트를 해야 합니다.

2.3 엔진의 봉인에 관련된 사항은 특별규칙서에 의거하여 발표합니다.

※ 엔진은 2017 KKC&NKC 기술규정을 본 대회의 통일 기술규칙서로 적용합니다.

## 제3조 카트

5장 2조에서 규정하는 해당 엔진을 탑재하고 "KARA 국내 카트 경기 차량 규칙"을 적용하며 해당 규칙에 부합하는 경기 차량은, 다음의 조건을 충족해야 합니다.

1. 새시는 차량 검차서에 대회에서 지정하는 봉인을 실시할 수 있습니다.

단, 대회 개최 당일 첫 공식 연습 스타트 시간 전까지는 기술 위원장의 승인 하에 새시의 봉인 해제 및 재등록 후 진행된 봉인은 인정됩니다.

2. 모든 새시는 CIK-FIA공인 또는 KARA의 공인을 취득하고 있는 제조자에 의해서 제조된 것으로 합니다.

3. 카트는 전방, 후방 및 측면에 명확하게 식별할 수 있도록 경기 참가 번호를 붙여야 합니다.

4. 대회사무국에서 지급되지 않은 번호는 무효이며 실격처리가 될 수 있습니다.

반드시 대회 사무국에서 번호를 받아 부착하여야 합니다.

임의로 번호를 손이나, 붓으로 쓸 수 없습니다.

5. 번호판의 색상과 클래스별 고유의 번호는 다음과 같이 합니다.

클래스 구분	내용	비고
--------	----	----

단독	RMC SINIOR	1번 ~ 40번	노란바탕 검정숫자
단독 or 통합	RMC Rookie	100번 ~120번	노란바탕 검정숫자
	RMC JUNIOR	41번 ~ 60번	노란바탕 검정숫자
단독	RMC MASTER	61번 ~80번	노란바탕 검정숫자
단독 or 통합	RMC MINI	121번 ~140번	노란바탕 검정숫자
	RMC MICRO	141번 ~160번	노란바탕 검정숫자
단독	RMC 타겟트라이얼	81번 ~99번	노란바탕 검정숫자
단독	YAMAHA	170번 ~ 199번	노란바탕 검정숫자

※ 위 레이스의 단독 및 통합은 엔트리와 관련되어 수정이 될 수도 있으며, 이는 특별공지를 통해 전달합니다.

※ 2017년의 엔트리 번호는 KIC-CUP 카트 마스터즈 대회 엔트리를 그대로 부여하게 됩니다. 신규엔트리는 그 이후의 엔트리 번호가 부여됩니다.

6. 프론트 범퍼는 필수이며, 리어범퍼는 플라스틱 재질의 CIK 공인품을 의무화 합니다. 또한 경기 중, 프론트 범퍼와 사이드, 리어범퍼 등의 탈거가 있을 시에는 반드시 피트인을 하여, 재장착 또는 정상적인 기능을 하도록 체결해야 하며 이행하지 않는 경우 해당 경기를 실격처리 받을 수 있습니다.

7. 체인 가드는 필수장비로 체인가드의 장착 방법 및 형상에 대해서는 아래와 같습니다.

- 1) 폭은 3cm이상 있는 차량 위쪽에서 보고 체인이 안 보이는 상태임.
- 2) 엔진 쪽 스프로킷과 액슬 측 스프로킷을 잇는 체인의 윗부분을 유효하게 덮고 있는 것.
- 3) 차량 측면에서 엔진 쪽 스프로킷이 안 보이는 상태여야 함.

8. 우천의 경우, 흡기 소음기에 커버 등을 장착할 수 있습니다.

9. 배기 장치에 대해서는 "KARA 국내 카트 경기 스포팅 규정에 의거합니다.

10. 머플러 소음규정은 78데시벨+3데시벨을 초과하는 경우에 페널티가 가산됩니다

- a) 81.5db 이상 82.0db 미만 : 0.25초
- b) 82.0db 이상 82.5db 미만 : 0.50초
- c) 82.5db 이상 83.0db 미만 : 1.00초
- d) 83.0db 이상 83.5db 미만 : 2.00초
- e) 83.5db을 포함 84.0db을 초과하는 경우 : 실격

√ 이외의 규정은 특별규칙서를 통해 공지합니다.

#### 제4조 타이어

1. 타이어는 각 해당 클래스에 맞는 타이어를 사용하여야 합니다.
  2. 드라이 타이어의 사이즈 규정 front 4.5 x 10.0 . 5 rear 7.1 x 11.0 . 5
  3. 웨트 타이어의 사이즈 규정 front 4.5 x 10.0 . 5 rear 6.0 x 11.0 . 5
  4. 클래스와 같은 메이커라 하더라도, 대회 조직위원회의 사전 마킹이 없으면, 실격처리 됩니다.
  5. 타이어에 대한 어떠한 수정이나 가공 및 처리, 타 선수와의 교환은 일체 허용 되지 않습니다.
  6. 타이어의 검사 및 마킹은 아래와 같습니다.
- 
- 1) 주최자는 동일한 종목, 모델 및 콤파운드 마다 검사를 실시합니다.
  - 2) 주최자는 제시된 타이어의 양쪽 측면에 마킹 합니다.
  - 3) 분배된 타이어를 외부로 반출하는 것은 인정되지 않습니다.
  - 4) 화학 분석기 MiniRAE Lite를 사용하여 타이어 점검을 수시로 실시합니다.  
검출 수치가 최대 4ppm를 넘으면 실격처리 됩니다.

#### 제5조 클래스 별 최저중량

구분	내용	비고
RMC DD2	173kg	카트 및 드라이버 안전 장비포함
RMC SENIOR	160kg	카트 및 드라이버 안전 장비포함
RMC Rookie	148kg	카트 및 드라이버 안전 장비포함
RMC MASTER	165kg	카트 및 드라이버 안전 장비포함
RMC JUNIOR	148kg	카트 및 드라이버 안전 장비포함
RMC MINI	130kg	카트 및 드라이버 안전 장비포함
RMC MICRO	115kg	카트 및 드라이버 안전 장비포함
YAMAHA	145kg	카트 및 드라이버 안전 장비포함

타겟트라이얼	자유	카트 및 드라이버 안전 장비포함
--------	----	-------------------

## 제6조 연료

### 6.1 가솔린

- 6.1.1 지정된 주유소에서 구입할 수 있는 일반 시판용 무연 휘발유를 사용해야 합니다.
- 6.1.2 주최자는 연료 검사기 DIGATRON를 통해 휘발유/오일 점검을 수시로 검사합니다.
- 6.1.3 주최자는 특정 휘발유의 종목 및 공급 방법 등을 지정하는 경우가 있습니다.  
이 경우의 상세 사항은 특별 규칙서를 통해 공지합니다.

### 6.2 엔진 오일

- 6.2.1 현행 팀에서 사용하고 있는 2T 오일로 합니다.  
그 이외의 첨가물의 사용은 일절 인정되지 않습니다.
- 6.2.2 주최자는 특정 오일을 지정할 수 있는 권한을 갖습니다. 이 경우 특별공지하게 됩니다
- 6.2.3 주최자는 가솔린과 연료의 혼합비를 미리 지정하는 경우가 있으며, 참가자는 이에 따라야하고, 이는 특별규칙서를 통해 공지합니다.

## 3. 연료 검사

휘발유 및 엔진 오일에 대해서 예고 없이 불시에 검사(탱크 내의 연료를 채취하는 등)을 할 수 있다. 이 경우, 해당 팀 및 참가자는 반드시 그 지시에 따라야 합니다.

## 제7조 차량 검사

- 7.1 CIK의 차량규칙에 따른 차량 검사가 실시된다. 이 때 규칙에 부적합한 부분이 있으면서도 기술 위원에 발견되지 않은 경우라도 승인을 의미하는 것이 아니라 경주 중 그것에 관한 의문이 생겼을 경우는 깃발을 통해 지시를 받을 수 있습니다.
- 7.2. 차량 검사의 일시 및 장소는 특별 규칙서에 공지 또는 공식 통지를 게시합니다.
- 7.3. 드라이버는 차량 검사에 반드시 입회해야 합니다.
- 7.4. 드라이버의 레이싱 슈트는 CIK-FIA공인 또는 KARA가 공인하는 것으로 합니다.
- 7.5. 기술 위원장은 각 차량에 대한 점화 장치의 작동 확인용 측정기 장착을 지시할 수 있다. 해당 지시를 받은 경우 측정기 장착 지시에 따라야 하며 본건에 관한 항의는 인정되지 않는다. 세부 사항은 대회 특별 규칙서에 공지 또는 공식 통지를 게시합니다.
- 7.6. 기술 위원장은 대회 심사 위원회의 지시 아래, 엔트런트에 대한 해당 차량의 점화 장치를 기술 위원장이 지정하는 동일 형식의 다른 것으로 교환시킬 수 있습니다.  
해당 지시를 받은 경우 교환 작업에 따라야 하며 본건에 관한 항의는 인정되지 않습니다.

## 제5장 레이스에 관한 사항

### 제1조 브리핑

대회당일 공식연습에 앞서, 경기 심사 위원회 및 관련 오피셜들이 참석을 한 후, 참가팀 및 드라이버를 대상으로 한 브리핑을 개최합니다.

모든 참가팀 및 드라이버는 브리핑에 참석하고 출석표에 서명해야 하며, 메디컬 체크를 반드시 받아야합니다. 만약 메디컬 체크에서 소견서에 따라, 경기참가가 어렵다는 소견서가 제출된 드라이버는 대회참가를 불허할 수 있습니다.

브리핑에 지각, 결석한 경우에는 주최자가 정한 벌금을 내고 다시 브리핑을 받아야 합니다.

### 제2조 공식 연습

1. 모든 드라이버는 공식연습에 참가해야 합니다.
2. 공식연습에 참가하지 않는 드라이버는 해당 경기에 실격 시킬 수도 있습니다.
3. 공식연습에 참가하지 않은 드라이버가 대회참가를 원할 시, 타임트라이얼의 맨 후미랩타임으로 진행하게 됩니다.
4. 국내 카트 경기는 최소 10분간의 공식 연습을 한다. 코스인을 하고 스타트 라인을 통과하기 전에 본 코스에서 정지했을 경우도 공식 연습에 참가한 것으로 인정됩니다.
5. 공식연습과 관련하여, 타이어 및 엔진의 사용과 관련되어서는 특별규정으로 명합니다.

### 제3조 타임 트라이얼

1. 모든 드라이버는 타임 트라이얼에 참가해야 한다. 타임 트라이얼에 참가하지 않는 경우는 타임 트라이얼 실격으로 처리되며, 컷오프 히트는 최후미 스타트가 됩니다.
2. 타임트라이얼 중 피트인은 가능합니다. 다만, 대회 특별규정에 의거하여, 피트인의 중지를 명할 수도 있습니다.

### 제4조 타임 트라이얼의 그룹 분배

1. 타임트라이얼의 시간은 7분 이상, 10분 이내로 합니다.
2. 클래스별 출전 대수가 해당 경기장 환경에 따라, 20명 이상인 경우 2개조(A, B)로 나누어 진행될 수 있습니다.  
또한 이는 경기장에 따라, 특별규칙서에 명시하게 됩니다.
3. 드라이버는 타임 트라이얼로 설정된 시간 내에 임의로 코스인 하고 잔여시간 내에 정지한 경우라도 다시 시도할 수 있습니다.  
단, 검차장, 웨이팅 에이리어로 들어간 카트는 다시 타임트라이얼을 시도할 수 없습니다.
4. 타임 트라이얼 중의 계측은 코스인 후에 출발선을 통과한 카트에 대해서 모든 랩을 계측하고 최단 시간의 베스트 랩 타임을 적용합니다.

5. 상기 기록된 베스트 랩이 동일한 드라이버들의 경우 각 해당 드라이버가 기록한 두 번째 베스트 랩을 적용합니다.
6. 기타의 방법으로 실시하는 경우는 특별규칙서에 공지 또는 공식 통지를 게시한다. (타임어택 및 방식의 변경)

#### 제5조 경기 방식

1. 타겟트라이얼 클래스를 제외한 모든 클래스의 스타트 방식은 롤링 스타트로 합니다. (미션카트는 스탠딩 스타트)
2. 타겟트라이얼은 그리드 순서대로, 경기를 진행합니다.
3. 타임트라이얼과 예선은 피트에서 출발 하며, 결승은 공식 그리드에서 출발합니다.
4. 클래스별 30명 이하인 경우 2번의 히트레이스를 진행하며, 첫 번째 히트레이스의 성적 순으로 2번째 히트레이스 그리드를 정하며, 결승 그리드 순위는 2번의 히트레이스 합산 포인트로 결정합니다.
5. 만약 히트레이스의 합산 포인트가 동일한 경우, 2번째 히트레이스의 상위 드라이버가 결승 상위 그리드를 차지하게 됩니다.
6. 클래스별 드라이버가 30명 이상일 때 A, B, C 3개의 조로 나누고, 각 조는 두 개의 다른 조와 히트레이스를 하고, 합산 순위를 정하여, 가장 낮은 점수의 드라이버가 풀 포지션이 된다. 이 또한 점수가 같은 경우는 28조 3번 항 대로 순위를 정합니다.
7. 예선 히트레이스 이후, 프리파이널의 추가 레이스는 해당 오거나이저가 특별규정에 공지 하여 진행 할 수 있습니다.
8. 조별 레이스에서는 A조가 출발 그리드의 인(in)측에 자리하며, B/C조의 경우 B조가 인 측에 정렬합니다.
9. 이외의 방식은 KARA 카트 레이스 규정과 CIK-FIA 규정을 참고로 합니다.

#### 제6조 결승

1. 결승 출전 자격과 그리드 포지션
  - 1) 경우 A : 결승 출전 차량 대수는 34대로 한정하며, 그 외의 순위는 탈락하게 됩니다.
  - 2) 경우 B : 출전 차량 대수가 34대를 넘을 경우, 예선허트에서 상위 28명을 우선 선발하고, 나머지는 세컨찬스 레이스 (second chance race)를 통해 상위 6명을 선발합니다.
2. 예선에서 실격당한 드라이버는 오거나이저가 정한 심사위원의 허가를 받아 결승경기에 참여할 수 있다. 단 최후미 그리드에서 출발합니다.

#### 제7조 클래스 별 경주거리 및 주행시간

구분	주행거리 또는 시간(각 히트의 합계)	
	최단	최장
한국 RMC	30km 또는 30분	90km 또는 90분

※ 예선 히트의 주행 거리 및 시간은 위와 같으며, 주회 수(Lap)는 각 경기장 상황에 맞는다.

주최자의 결정에 따라, 특별규칙서와 공식 레이스 스케줄에 명시합니다.

제8조 경기 득점의 요건

출전 대수	득점 대상 순위	출전 대수	득점 대상 순위
40대 이상	20위 까지	21~22대	11위 까지
38~39대	19위 까지	19~20대	10위 까지
36~37대	18위 까지	17~18대	9위 까지
34~35대	17위 까지	15~16대	8위 까지
32~33대	16위 까지	13~14대	7위 까지
30~31대	15위 까지	12~13대	6위 까지
28~29대	14위 까지	10~11대	5위 까지
26~27대	13위 까지	8~9대	4위 까지
24~25대	12위 까지	5~7대	3위 까지

- ※ 5대 미만의 클래스의 경우 주최측에서 클래스 존속여부를 특별공지를 통해 발표합니다.
- ※ Rookie, 주니어, MINI, Cardet 타임타겟트라이얼등, 유소년 및 신인이 참가하는 클래스는 출전대수와 관계없이, 이벤트레이스로 진행할 수 있으며, 포인트도 진행이 됩니다.
- ※ 시상은 엔트리 수와 상관없이 진행할 수도 있습니다.

제9조 예선 HIT 순위합산표 (전 클래스 공통)

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

- ※ 예선 히트레이스 득점의 합산 결과가 가장 낮은 드라이버가 결승 그리드 폴포지션을 차지합니다.

제10조 결승 경기 득점 환산표(전 클래스 공통)

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



## 제11조 레이스 스타트 진행

타임 타겟트라이얼을 제외한 전 클래스의 레이스 스타트는 롤링 스타트로 진행하며, 다음 사항이 적용됩니다.

1. 스타트 신호는 깃발(수기) 또는 등화(전자) 신호에 의해서 이루어집니다.
2. 등화신호기의 문제가 있을시 수기로 깃발 신호를 내릴 수 있으며, 이는 깃발이 손에서 떨어짐(진동)과 동시에 스타트가 이루어지는 것으로 합니다.
3. 스타트 신호 전 그리드 양측의 흰색라인을 교차해서 주행할 수 없습니다.  
즉, 스타트 신호가 발령된 이후 흰색 라인을 넘어 유리한 자리를 선점할 수 있습니다.  
(과도한 교차 주행의 움직임으로 스핀, 코스이탈, 타 차량과의 충돌 등 스타트 진행에 문제를 일으킨 드라이버는 경고, 실격 등의 페널티 대상이 될 수 있습니다.)
4. 레이스 스타트는 다음과 같이 진행한다.
  - 1) 대회 특별 규칙서 또는 공식 통지로 지정된 시간에 지정된 장소에 대기합니다.  
이때 스타트를 알리는 신호 소리 및 안내를 방송합니다.
  - 2) 스타트 대기 장소로의 진입은 포메이션랩 5분 전에 마감되며 스타트 3분전 "3min"보드가 표시될 때 까지 카트가 스타트 대기 장소에 도착해야 합니다.  
심사 위원회가 인정한 경우를 제외하고 5분 전까지 스타트 대기 장소에 진입하지 못한 카트는 레이스에 참여할 수 없습니다. (해당 히트 또는 레이스 실격)
  - 3) 포메이션랩의 시작은 아래와 같이 보드를 통한 표시에 따라 진행됩니다.  
보드가 표시됨과 동시에 신호음을 통해서도 알립니다.
  - 4) "3min" 보드가 표시되면 드라이버 및 해당 피트 요원 1명, 레이스 진행자를 제외한 모든 사람은 스타트 장소 및 피트에서 벗어나야 합니다.
  - 5) "1min"보드가 표시되면 피트 요원은 스타트 장소 및 피트에서 벗어나야 합니다.  
또 "1min"보드가 표시되기 전까지 엔진의 시동 및 공회전은 금지되며 "1min"보드가 표시된 이후 포메이션랩 출발을 위한 엔진의 시동 및 공회전이 가능합니다.  
"1min"보드 표시 이후에는 피트 요원의 도움을 받을 수 없습니다.
  - 6) "30sec"보드가 표시된 30초 후에 포메이션랩 출발을 알리는 녹색기를 발령하여 포메이션랩을 시작합니다.
  - 7) 엔진 시동의 불능 등에 의해 스타트가 어려운 드라이버는, 양손 또는 한 손을 머리 위로 높이 올리고 수신호를 해야 합니다.  
포메이션 랩을 시작한 뒤 스타트 불능으로 그리드 상에 머물고 있는 모든 카트는 오피셜의 지시에 따라 지정된 위치로 이동해야 합니다.
  - 8) 위와 같이 포메이션랩 스타트에서 정상적으로 출발하지 못한 카트는 지정된 위치에서 해당 피트 요원의 도움을 받아 정비한 후 경기 진행요원의 지시에 따라 포메이션랩 대열의 최후미 그리드에서 스타트를 할 수 있으나 포메이션랩을 진행 중인 대열의 위치가 경기 위원장이 원활한 스타트의 진행을 위해 지정한 코너(피트)에서 롤링대열의 맨 후미 카트가 스타트 라인을 통과한 뒤, 코스인하여, 복귀를 할 수 있습니다, 만약 오피셜이 위 상

황에 대해 위험하다고 판단될 경우, 를 지나는 경우엔 해당 히트 또는 레이스에 참여할 수 없습니다.

- 9) 스타트 전 포메이션 랩은 기본 1주(1Lap)로 한다. 하지만, 정렬불량, 우천시 등 최대 3주 포메이션 랩을 진행할 수 있다(3주 이후에도 포메이션랩을 진행하게 될 경우는 적기를 발령하고, 공식 연료보충과, 플러그 확인을 각 팀에 전달할 수 있다.)은 2열 종대의 대열로 저속 주행하면서 스타트 라인으로 향해야합니다.

스타트 라인 25m 전에 표시된 황색 라인을 지나기 전까지는 스로틀을 전개할 수 없습니다.

- 10) 대열의 선두가 출발선에 접근하는 단계에서 신호등의 적색 램프가 켜집니다.

(스타트 신호기 부동 표시)

스타트 시작 전 정상적인 대열을 형성시키기 위해, 황색 라인 부근에 파일런이 배치될 수도 있습니다. 해당 파일런에 고의 혹은 실수로라도 접촉을 한 드라이버에 대해서는 벌칙 및 패널티가 부과될 수 있습니다.

- 11) 경기 위원장은 정상적인 대열이 형성되고 황색 라인 전에 가속을 하지 않고 있다고 판단되면 적색램프를 소등시킴으로서 출발 신호를 할 수 있습니다.

대열 정렬 불량 및 황색 라인을 넘기 전 가속하는 등의 문제가 있으면 경기 위원장은 포메이션 1랩 추가를 알리는 적색 신호등을 소등하지 않고, 1주 포메이션랩을 추가할 수 있습니다.

(스타트기 이용시는 부동이며, 검지를 이용한 1랩 추가 손가락 표시)

- 12) 포메이션 랩 중 경기위원장이 정하는 구간 내에서 추월 및 추돌 등이 금지되며 이를 위반한 드라이버는 해당 히트 실격 등의 패널티를 받을 수 있으며, 문제 발생 시 해당 코스 오피셜은 적색기를 발령하고, 경기위원장 판단 하에 1회 차에 "주의" 2회 차에 "그리드 강등"으로 대열 최 후미 출발을 시킬 수 있습니다.

- 13) 포메이션 랩 중에 대열의 정렬을 방해하는 드라이버가 있는 경우 흑색반기를 카트의 엔트리 번호와 함께 표시합니다. 이후에도 같은 행위가 반복된 경우 최후미 스타트 혹은 실격 처리할 수 있습니다.

- 14) 포메이션 랩 중에 과속하여 본인의 대열을 이탈한 드라이버가 대열의 주행 흐름을 방해하면서 위치를 찾는 등의 행위 또한 금지합니다.

- 15) 포메이션 랩 중 대열을 따라가지 못해 경기위원장의 지시를 받은 드라이버 및 포메이션 랩 중 피트인을 했다가 다시 코스인 하는 등으로 정상적인 포메이션 랩 진행에 지장을 초래한 드라이버는 대열의 최 후미에 위치해야 합니다.

- 16) 포메이션 랩 중에 드라이버의 실수 또는 사고 등으로 대열을 이탈한 카트가 있더라도 해당 그리드는 비워두어야 합니다. 그렇지 않으면 패널티가 부과될 수 있습니다.

- 17) 스타트 이후 선두의 카트가 1랩을 주행할 때까지 스타트 라인을 넘지 못한 드라이버는 해당 히트 또는 레이스를 주행할 수 없습니다.

- 18) 스타트 후, 적기발령이 나가거나, 중단하는 일이 발생하면, 해당 사항의 이전 랩수는 전체 랩 수에 포함됩니다. 이유는 연료와 웨이트의 문제가 발생하기 때문이며, 단. 전체 랩 수에 포메이션랩은 포함되지 않습니다.

※ 스타트방법 예시

- 그리드 정렬 라인을 지나 스타트 라인까지 2번 그리드의 카트 프론트는 1번 그리드 선수

의 리어타이어를 넘지 않아야합니다.

- 스타트 신호가 발령되기 전까지 선두는 5,000RPM 이하로 속도를 유지해야 합니다.
- 선두가 스타트 라인에 접근한 시점에서 스타트 신호가 발령되며 경기가 시작됩니다.
- 스타트기가 발령되면 각 드라이버는 본인의 그리드에서 벗어나 유리한 위치를 선점할 수 있습니다.
- 선두 1, 2번 그리드의 드라이버는 고의로 속도를 줄이거나 높여서 대열을 흐트러뜨리지 않아야 합니다.
- 고의성이 판단되면 1차 경고, 2차 페널티가 부여됩니다.
- 1, 2번 그리드 이후의 카트는 앞, 뒤 거리를 안전한 범위내에서 최대한 좁혀 스타트 할 수 있습니다.

※ 스타트에 관련한 페널티 사항은 국제 RMC 페널티 규칙에 의거 적용하며, 본 규칙은 특별규칙서에 의해 발표됩니다.

#### 제12조 피트사인

1. 레이스를 진행 중인 드라이버에 대하여 지정된 해당 피트요원 1명이 피트 내 지정된 장소에서 할 수 있습니다.
2. 수기 및 사인보드를 사용한 피트사인만 허가하며, 어떠한 경우에도무전기를 포함한 여타의 통신수단은 금지합니다. 해당 행위가 발견될 경우, 실격처리가 됩니다.

#### 제13조 결승 레이스 및 순위의 결정

1. 타임트라이얼 1위는 1점의 보너스 포인트를 추가로 얻으며, 그리고 히트레이스 합계 1위에게도 1점의 포인트를 추가로 부여합니다.
2. 이것은 결승 그리드를 정하는 예선 포인트에 합산하지 않으며, 공식 결승 경기 이후, 해당 대회 순위 포인트에 예선에서 받은 최대 2점의 포인트를 합산할 수 있습니다.
3. 각 클래스 별 결승 주행 랩 수는 경기장의 코스 길이에 따라, 주최자가 결정할 수 있습니다.
4. 레이스 중 마지막 **2랩을 남겨놓고** 카트 부품 탈거등의 사유로 오렌지 불기를 받으면, 피트인을 하지 않고, 해당 레이스를 완주로 인정받을 수 있습니다.  
단, 부품 탈거 등의 사유로 타 카트에 피해를 주었을 경우 심사 대상 및 페널티가 부여될 수 있습니다.  
또한 레이스 종료 3랩 이상을 남겨 놓은 상황이라면 피트인을 하여, 오피셜의 지시에 따라 조치를 하고 레이스 재참여 등의 판정을 받아야합니다.

5. 70 % 이상의 레이스 주행 회수를 진행 중 사고 및 천재지변 등의 사유로 경기를 중단할

경우 경기위원장은 필요에 따라 체커기를 발령할 수 있습니다.

6. 완주는 체커기를 받은 드라이버만 완주로 인정받을 수 있습니다.
7. 카트의 이상, 혹은 기타의 이유로 드라이버가 카트에서 내려 밀어서 체커기를 받는 것은 완주한지 못한 것으로 합니다.
7. 1위의 카트가 결승선을 통과 한 후 2분 이내에 자력으로 피니시 라인을 통과해야만 완주로 인정받을 수 있습니다.  
2분이 지나서 체커를 받는 것은 완주로 인정하지 않습니다.  
규정 주회 수의 1/2이상을 완료하지 못하고 체커기를 받아도 완주로 인정할 수 없습니다
8. 경기의 순위는 다음의 순서에 의한, 주회 수가 많은 순서대로 결정됩니다.
  - 1) 체커기를 받은 완주자(규정 주회 수의 1/2이상을 완료하고 체커를 받은 자).
  - 2) 체커기를 받지 못한 완주자(규정 주회 수의 1/2이상은 주행했지만, 체커를 받지 못한 자).
  - 3) 체커기를 받았지만, 규정 주회 수의 1/2이상을 주행하지 아니한 자).

#### 제14조 기타 경기에 관한 일반 사항

1. 출발 신호는 신호등을 이용하는 것을 기본으로 한다. 하지만, 경기장 여건에 따라 깃발로 대체 할 수 있습니다.
2. 코스 아웃에 대한 페널티는 경기위원장의 판단에 의합니다.
3. 해당 오피셜이 반칙 또는 방해 행위로 간주한 것에 대해서는 페널티가 부과됩니다.  
또 그 행위가 2회 이상 반복된 때는 실격 처리 합니다.
4. 다음과 같은 상황을 지키지 않은 때에도 페널티를 받을 수 있습니다.
  - 1) 코스상에 정지했을 경우 양손을 또는 한 손을 머리 위로 높이 올려 알립니다.
  - 2) 피트 인, 코스인의 경우 한 손을 높이 들어 올리는 사인을 해야 합니다.
  - 3) 카트에 이상이 있거나, 몸에 이상이 있어 부득이하게 카트를 서행 혹은 정지시켜야 하는 경우에는 손을 높이 들어 이상이 있음을 표시하고 코스 바깥쪽으로 카트를 정지 시킨 후 오피셜의 지시에 따릅니다.
  - 4) 스피너나, 카트의 이상으로 카트가 버지에 멈추어 있을 경우, 드라이버는 신속히 안전 지역으로 이동해야하며 이때, 헬멧과 글러브등의 안전장구는 벗지 않고 대기 합니다.
5. 공식 연습, 타임 트라이얼 및 레이스 중(포메이션 랩을 포함) 코스에서 정지 또는 이탈 한 경우에는 주행 중인 카트에 방해가 되지 않도록 후속 차량 통과 후 코스 위원의 지시를 받아 자력으로 주행할 수 있는 경우에만 레이스에 복귀할 수 있는 것으로 합니다.
8. 공구를 이용한 정비 등은 지정된 지역(피트 및 해당지역)을 제외하고 일절 금지됩니다.
9. 경기 중의 연료 보급은 금지합니다.
10. 엔진의 공회전은 주최자가 지정한 장소에서 지정된 시간동안만 허용하며, 타이어가 지면에 접지된 상태에서는 금지됩니다.
11. 각 팀의 피트에는 연료보관 장소를 따로, 지정을 해야 하며, 반드시 "화기엄금"이라는 표식을 표시해야하며, 1M 이내에 소화기를 비치하여야 합니다.

※ 피트 내 절대금연이며 흡연 적발 시 팀 또는 드라이버에게 페널티가 부과될 수 있습니다.

## 제15조 오피셜의 레이스 보고 및 기록 메뉴얼

### 1. 기록지의 분류

- 1) 심의중 기록지
- 2) 잠정결과 기록지
- 3) 항의심사 기록지
- 4) 공식결과 기록지

### 2. 기록지의 게시 순서

가) 오피셜 페널티 관련 사항이 나오게 되었을 때

1. 오피셜의 보고를 통해 페널티 대상이 나오게 되면 기록측에서는 첫 번째로 심의중 기록지를 프린트 하여 심의대상 및 심의사항에 대해 공식 게시판에 게시하여야 하며, 심의 대상 팀 및 드라이버에게 구두 통보를 하여야 합니다.

2. 심의항목 및 심의대상자가 있는 팀이나, 드라이버는 해당사항과 관련하여, 영상자료 및 사실 확인을 인지하여야 합니다.

3. 같은 시간 심사위원은 해당 사항에 대한 심사를 의결하여야 합니다.

4. 심사위원으로부터, 심사결과의 통보가 나오게 되면 기록측은 심사위원의 결재 및 운영위원의 결재를 득한 후, 잠정결과를 공식게시판에 게시하여야 하며 심사결과를 해당 팀과 드라이버에게 피트 오피셜을 통해, 혹은 방송을 통해 반드시 알려야 합니다.

5. 잠정결과에 이의가 있는 팀 및 드라이버는 잠정결과 발표 후, 20분 이내에 서면을 통한 공식항의서를 작성하여, 반드시 경기위원장에게 제출하여야 합니다.

6. 잠정결과 발표 후, 공식항의가 있을 경우, 기록측에서는 "항의심사중"이라는 기록지를 게시하고, 해당 팀 및 드라이버에게 구두 또는 방송으로 알려야 합니다.

7. 항의심사후, 심사위원의 판단에 의해 해당결과가 나오게되면, 공식을 발표합니다.

8. 이후에도 이의가 있는 팀 및 드라이버는 협회에 공식항소를 하여야 합니다.

나) 오피셜 페널티 관련사항이 없을 때

- 1) 잠정결과를 기록지를 통해 발표합니다.
- 2) 잠정결과에 따른 이의가 없을 시, 공식결과를 게시하게됩니다.

다) 오피셜의 페널티 관련사항이 없으나, 팀에서 항의를 하게 될 때

- 1) 항의서가 경기위원장으로부터 서면 제출되었을 때에는, 3분 심의중 기록지를 게시한다.
- 2) 항의서에 대해서 경기위원장은 심사위원장에게 제출합니다.
- 3) 심사위원장은 해당 항의 팀 및 선수의 의견과 증거영상 자료를 확보하고, 심의를 진행합니다.
- 4) 해당사항에 대한 잠정기록을 발표합니다.
- 5) 잠정기록에 대한 이의가 있는 팀 및 선수는 공식항의를 진행합니다.
- 6) 기록측은 항의심사 결과 기록지를 게시합니다.
- 7) 공식결과를 게시합니다.

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

※ 증거로 채택이 될 수 있는 영상물은 대회 주최측에서 사전 공고를 통해서 진행하게 됩니다. 대회주최측은 개인의 영상물을 판독의 대상에서 제외할 수 있는 권한이 있습니다. 이는 특별규칙서에 의해 통보되어집니다.

## 제6장 벌칙에 관한 사항

### 제1조 페널티

1. 벌칙은 다음의 6종이 있습니다.

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

2. 경고는 필요 있다고 인정된 가벼운 반칙에 대해서 발생합니다.

3. 벌금은 성적에 대한 페널티까지 이르지 않을 정도의 위반에 적용됩니다.

4. 타임 페널티는 최대 10초 이하의 타임 페널티를 적용합니다.

5. 랩 삭제 페널티는 실격이 되지 않을 정도의 위반에 적용됩니다.

6. 포인트 페널티는 실격이 되지 않을 정도의 위반에 대한 타임트라이얼 및 예선히트에서만 주어집니다.

7. 실격은 다음의 반칙 행위에 부과됩니다.

- 1) 규칙 위반 또는 부당하게 득한 어드밴티지.
- 2) 고의로 본인 또는 다른 드라이버의 안전을 고려하지 않는 위험한 행위.
- 3) 주어진 공식 지시를 고의로 무시했을 때.  
(1) 엔트리의 지연(오거나이저가 인정하는 경우 단 2주 전까지)

- ⇒ 지연 배상(사무국 수수료)
- (2) 당일 접수 확인 지연(오거나이저가 인정하는 경우 단 공식 훈련까지)
  - ⇒ 지연 배상(사무국 수수료)
- (3) 차량 검사의 지연(오거나이저가 인정하는 경우 단 공식 연습 개시까지)
  - ⇒ 지연 배상(사무국 수수료)
- (4)중량 위반
  - ⇒ 해당 타임 트라이얼 히트 등의 실격
- (5)연료 위반
  - ⇒ 레이스 실격
- (6)복장 위반(차량 검사 시에 판명된 경우)
  - ⇒ 도착 순서에서 3위 하(3개 아래)순위 포인트
- (7)각 히트 종료 시 국내 카트 경기 차량 규칙으로 정하는 필수 부품이 탈락의 경우 (후방 번호판을 제외)
  - ⇒ 해당 히트 실격
- (8)공식 연습에 불참한 경우
  - ⇒ 레이스 실격
- (9)레이스 중의 코스 내에서 타인의 도움을 받은 경우(피트요원의 도움 포함)
  - ⇒ 해당 히트 실격
  - ⇒ 공식 연습의 경우는 타임 트라이얼에 10초 가산
- (10)공구 휴대 주행
  - ⇒ 레이스 실격
- (11)피트 로드 서행 위반
  - ⇒ 해당 히트 실격
- (12)지정 지역(피트)이외에서 정비 등의 작업을 한 경우
  - ⇒ 해당 히트 실격
- (33)피트 요원의 공식 지시에 대한 위반
  - ⇒ 해당 드라이버의 레이스 실격
- (14)엔진 시동·웜업 위반
  - ⇒ 경고 또는 벌금
- (15)깃발무시
  - ⇒ 패널티 통일규칙 참고

※ 위의 사항을 참고로 기준하고, 레이스 상황전개에 따른 패널티는 "2017 KKC&NKC 페널티 통일규칙"을 우선순위로, 적용합니다.

## 제7장 항의에 관한 사항

### 제1조 항의

1. 항의는 반드시 서면으로 제출되어야하며, 항의료는 20만원으로 하며, 경기 사무국으로 제출해야합니다.
2. 항의는 해당 드라이버 및 팀 대표, 또는 문서로 공식 지명한 대리인만이 항의권을

가지게됩니다.

3. 항의료는 항의가 인정 되었을 시 반환하며, 그렇지 않을 시 대회 주최측에 귀속됩니다.
4. 공식예선과 각 히트의 항의시간은 소정결과 발표 후, 항의서 제출은 20분 이내로 합니다. 결승 구두통보는 항의서 제출은 20분 이내로 합니다.
5. 검차 항의서 제출은 검차 완료 후 10분 이내로 합니다.
6. 항의 과정에 소란을 피우거나, 절차에 따른 항의를 하지 않고 드라이버 행동범주 2조 11 항에 위배되는 행위에 대해서는 팀 페널티가 주어집니다.
7. 항의의 절차는 제15조의 내용에 따릅니다.
8. 레이스 상황이 아닌, 차량 및 엔진관련 항의가 나오면 차량 및 엔진 검사 등을 실시하고, 항의에 대한 결과에 따라, 아래와 같은 비용적용을 하게됩니다.
  - 1) 엔진 및 차량관련 항의는 기술위원장이 집행을 하며, 항의한 팀, 항의를 받은 팀의 대표 또는 대리인으로 임명된 자가 확인을 할 수 있습니다.
  - 2) 엔진 및 차량의 검사 시 발생하는 비용(부품)에 대해서는 항의가 인정되거나, 인정으로 판명이 나지 않더라도, 최초 항의자가 정산된 비용을 부담하여야 합니다.

## 제8장 시리즈 성적에 관한사항

### 제1조 시리즈 포인트

1. 본 규칙 5장 10조에 의한 득점으로 진행합니다.
2. 시리즈 포인트는 보너스 포인트를 합산하여 포인트가 부여됩니다.
3. **최종 5라운드 중, 최하위 1라운드의 성적을 제외한 상위 4라운드의 포인트로 시리즈 포인트가 적용되어집니다. (5라운드에 RMC 파일은 제외되며, 11월 26일의 최종 5전입니다)**
4. **마지막 제5라운드(11월26일)의 포인트는 평균배점에 1.2배를 곱하게 됩니다.**

### 제2조. KKC&NKC 보너스 포인트

#### 2.1 대회 보너스 포인트

	내용	포인트	비고
1	타임트라이얼 1위	1 Point	타임트라이얼 1위에게 부여되는 포인트
2	예선 히트 레이스 1위	1 Point	예선히트수와 관계없이 최종 예선 1위에게 부여되는 포인트

#### 2.2 출주 대수에 의한 보너스 포인트

	내용	포인트	비고
1	10대 이상 참가 엔트리	5 Point	해당 클래스 참가자 전원에게 부여됨



**제3조 RMC 한국 대표 선발 포인트 규정  
(2017 로타스 그랜드 파이널 한국대표 선발)**

3.1 국내 RMC 파이널 대회 최종전 참가 보너스 포인트

	내용	포인트	비고
1	최종 RMC 페스티벌 참가	5 Point	참가자 전원에게 부여됨

3.2 국내 ROTAX 그랜드 파이널의 대표를 선발하는 RMC 파이널의 포인트 규정은 제6장 10조의 득점에 통상적으로 1.2를 곱하는 득점으로 진행합니다.

예) 1위 25점×1.2 = 30점, 2위 22점 × 1.2= 26.4 가 되어집니다.

제4조 RMC 한국 대표선발 시리즈 포인트의 부여방식

4.1 RMC 타이틀로 주최되어지는 KKC 및 NKC의 주니어 클래스는 9월 까지 개최되는 KKC&NKC의 4라운드 중, 최하위 1라운드를 제외하고, 상위 3라운드와 KIC-CUP의 4라운드 중 최하위 1라운드를 제외한, 상위 3라운드의 합산과 함께, 최종 국내 대표 선발전인 RMC 파이널 대회성적(8장 3조 2항 참조)을 포함하여, 총 7라운드 최고 성적으로 포인트를 부여 하게 됩니다.

4.2 그 외의 클래스 대표선발은 국내 로타스 딜러가 추천하게 됩니다.

**제9장 상전에 관한사항**

제1조 상전

1.1 상전은 특별규칙서에 의거 공지합니다.

**제10장 광고에 관한 사항**

제1조 광고 구성

1. 본 대회에 참가하는 모든 카트나 번호판 드라이버 슈트 및 헬멧 등에 주최자가 요하는 경우 반드시 해당 스티커를 부착할 수 있어야합니다.
2. 기타 광고에 대해 오거나이저는 다음 사항에 대한 거부 권한을 가지며 드라이버는 이를 따라야합니다.
  - 1) 통상 미풍양속에 위반하는 것.

- 2) 정치·종교에 관련된 것.
- 3) 본 경기에 관계하는 스폰서와 경합하는 것.

## 제11장 기타 일반 사항

### 제1조 팀 및 드라이버의 의무지침

1. 대회참가팀은 대회 참여에 관련해 소속된 모든 자에게 모든 법규 및 규칙을 준수시키는 책임의식을 가져야 합니다.
2. 팀, 드라이버 및 피트 요원은 본 통일 규칙 아래에서 열리는 경기회 중에 생긴 사건 사고 등에 대해서 경기주최 및 주관사의 그 소속인원, 경기 임원에 대해서 어떤 책임도 추궁하지 않아야 합니다.
3. 팀 및 드라이버 등의 팀 관계자가 오거나이저 또는 심사 위원회의 조사를 받은 경우에는 지시가 있을 때까지 대회장을 나오는 것을 금지합니다.
4. 지정된 장소 이외에서의 흡연은 금지됩니다.
5. 경기 기간에 경기 개최 코스에서 엔트런스, 드라이버 및 피트 요원이 음주하는 것은 금지합니다.
6. 팀, 드라이버 및 피트 요원은 스포츠맨 답지 않은 행위, 불성실한 말투, 혹은 경기를 방해하는 행위를 취한 경우 해당 경기 대회 실격처리 됩니다.
7. 모든 참가자는 스포츠, 기술 규정을 숙지, 엄수하며 경기임원들과 그들의 의사결정을 존중해야합니다.
8. 모든 참가자는 성별, 능력, 외모, 문화적 배경, 종교에 관계없이 참가자의 권리, 존엄성과 가치를 존중해야 합니다.
9. 모든 참가자는 자신을 격려하고, 항상 자신의 행동에 대한 책임을 져야합니다.
10. 모든 참가자는 대회에 참가하기위한 필수 안전장비를 착용해야합니다.  
헬멧, 글러브, 슈즈, 보호대, 슈트는 각 클래스의 대회규정에 따라 각 드라이버에 의해 착용되어야 하며, 상태를 체크 할 의무가 있습니다. 가슴보호대와 목보호대의 착용여부는 특별규정으로 발표됩니다.
11. 모든 참가자는 연습이나 경기에 있어 그들의 경쟁자에 대한 자신의 수준을 확인하고, 인정하며, 책임의식을 가져야합니다.  
이것은 드라이버로서 기본적인 소양에 필요한 능력임을 알아야합니다.
12. 모든 참가자는 레이스에 앞서 자신의 특별한 의학적, 정서적 상태를 반드시 알려야하며, 특정 약물의 장기 복용자 또한 이를 알려야합니다.  
이는 비상상황에 관련될 수 있는 모든 범위를 의미합니다.
13. 영 드라이버의 신체적/정신적 안전은 모든 스포츠 안에서 우선 순위입니다.  
팀 대표 혹은 관계자 모두 모터스포츠에 대한 올바른 윤리관을 가질 수 있게 할 의무가 있으며, 영 드라이버 본인 및 보호자 또한 책임이 따르게됩니다.
14. 모든 참가자는 조직위에서 공지한 규칙서를 정독하고 숙지해야하는 책임이 있습니다.  
레이스 시작 후 공지된 내용의 미숙지로 인한 레이스 지연에 대한 책임을 져야합니다.  
규정에 대한 혼동되는 이해는 브리핑 시간에 질의해야 합니다.
15. 모든 참가자는 고성방가를 삼가며, 주변을 깨끗이 사용하여 오염되지 않도록 합니다.
16. 온라인 상의 페이스북, 트위터, 카카오톡 등...SNS에 대회 조직, 경쟁자, 참가자 오피셜, ASN등 운영과 관련된 악플이나 부정적인 용어를 사용해서는 안됩니다.

정적 용어를 사용한 드라이버, 소속팀은 이에 따른 책임이 있습니다.

17. 모든 참가자는 레이스 중 다른 참가자들에 대한 에티켓과 예의를 지켜야합니다. 레이스기간동안 발생할 수 있는 모든 분쟁이나, 문제는 레이스 공식임원에게 절차에 따라 항의하며, 규정집에 기술된 내용을 토대로 정중한 방식으로 해결해야합니다.

## 제2조 코스 및 조직위 사무국 출입

1. 대회 특별 규칙의 조직도로 예정된 경기 임원 및 ASN 관계자만이 코스에 들어서는 권리를 가집니다.
2. 프레스 대표자는 오거나이저에 출입관련 사항에 대해 신청하여, 허가를 얻은 경우 이외는 코스에 들어갈 수 없으며, 또한 심판들에 의해서 주어진 지시에 따라야 합니다.

## 제3조 서약서의 서명

팀, 드라이버, 피트 요원은 참가 신청서 용지에 기재된 서약문에 서명 날인하여야 합니다.

## 제4조 참가대수의 제한

KKC&NKC 대회의 참가 대수는, 해당 경기 개최 장소의 서킷레이아웃, 주차장의 면적등에 의해 참가 대수를 제한하는 경우가 있습니다.

## 제5조 특별출주

- 1.1 드라이버의 부득이한 사항으로 인해, 대회 조직위원회에, 대회 3일전 보고가 된 사항에 대해서는 특별출주로 명할 수 있습니다.
- 1.2 특별출주는 개인사정(대학면접등의 특수한 사항)으로 인해, 드라이버 브리핑에 참석을 하지 못하였을 경우, 또는 히트1,2 혹은 결승전에만 참여할 수 있는 경우에는 특별출주를 허용할 수 있으며, 참가 보너스 포인트가 똑같이 주어집니다. 다만, 해당 레이스의 그리드는 맨 후미 그리드에서 출발해야합니다.

## 제6조 KKC&NKC 시리즈 경기의 연기, 중지, 비 개최

- 1.1 본 대회는 주최 및 주관사에 사정에 의해 연기 및 중지를 할 수 있습니다.

## 제7조 본 스포팅규정의 시행 및 기재되지 않은 사항

1. KARA의 2017년 규정집 제8장. 카트 레이스 운영 규정집 참조.
  - 1). 국내 자동차 공인대회 가이드 라인 참조
  - 2). 카트 라이선스 2017 규정참조
2. 본 스포팅규정과 함께, 이외의 사항에 대해서는 특별규칙서를 최우선으로 합니다.
3. 본 스포팅규정에 기재되지 않은 사항에 대해서는 FIA국제 모터 스포츠 경기 규칙과 CIK 국제 카트 규칙과 ROTAX 그랜드 파이널 규칙, 이에 준거한 KARA 국내 카트 규칙 및 특별규칙을 재정하며, 이에 따르는 것을 우선으로 합니다.
4. 본 스포팅규정 발행 후, 대회조직위원회 에서 결정된 변경사항 및 의결사항에 대한 특별규칙공지가 있다면, 이 특별규칙의 공지가 모든 규칙보다 우선합니다.