

2025 슈퍼레이스 챔피언십 규정집 M 클래스

2025 SUPERRACE CHAMPIONSHIP REGULATIONS
M CLASS
V1.0

2025.03.21



[변경 내용]

버전	날짜	변경 내용
1.0	2025. 3. 21.	- 규정 발표

목차

1 부 스포츠규정(SPORTING REGULATIONS)

1. 규정 (REGULATIONS)
2. 준수사항 (GENERAL CONDITIONS)
3. 스포팅체크 (SPORTING CHECKS)
4. 라이선스 (LICENCES)
5. 챔피언십 (THE CHAMPIONSHIP)
6. 동률 (DEAD HEAT)
7. 참가신청 (COMPETITOR'S ENTRIES)
8. 참가가능차량 (ELIGIBLE CARS)
9. 엔트리 번호 및 차량광고 (ENTRY NUMBER AND ADVERTISING ON AUTOMOBILES)
10. 주최자 (PROMOTOR)
11. 이벤트 (EVENT)
12. 보험 (INSURANCE)
13. 오피셜 (OFFICIALS)
14. 공지 (INSTRUCTIONS AND COMMUNICATIONS TO COMPETITORS)
15. 항의 (PROTESTS)
16. 항소 (APPEAL)
17. 페널티 (PENALTY)
18. 브리핑 (BRIEFING)
19. 패스 (PASSES)
20. 일반 안전사항 (GENERAL SAFETY)
21. 예비차량 (SPARE CARS)
22. 타이어 (TYRE)
23. 공식차량검사 (SCRUTINEERING)
24. 피트레인과 피트 (PIT LANE AND PITS)
25. 중량측정 (WEIGHTING)
26. 배기음량 (EXHAUST SOUND LEVEL)
27. 연료 (FUEL)
28. 기록 (TIME KEEPING)
29. 경기신호 (SIGNAL)
30. 공식예선 (QUALIFYING)
31. 그리드 (GRID)
32. 스타트 절차 (STARTING PROCEDURE)
33. 사건 (INCIDENTS)
34. 방해행위 (DISRUPTIVE BEHAVIOR)
35. 세이프티카 (SAFETY CAR, SC)
36. 경기중단 (SUSPENDING THE RACE)
37. 경기재개 (RESUMING THE RACE)

- 38. 경기종료 (FINISH)
- 39. 차량보관 (파크페미, PARC FERME)
- 40. 시상식 (PRIZE-GIVING CEREMONY)
- 41. 기자회견 (PRESS CONFERENCES)
- 42. 패독 (PADDOCK)

2 부 기술규정 (TECHNICAL REGULATIONS)

1 장 공통 기술규정 (COMMON TECHNICAL REGULATIONS)

- 1. 서문
- 2. 안전벨트
- 3. 시트, 고정점과 서포트
- 4. 소화기
- 5. 화재로부터의 보호
- 6. 제동과 조향 장치의 안전
- 7. 안전 케이지
- 8. 추가 잠금장치
- 9. 견인고리
- 10. 그물망
- 11. 전원 차단기
- 12. 배터리
- 13. 전면유리 와이퍼
- 14. 윤활
- 15. 밸러스트
- 16. 라인과 펌프
- 17. FIA 인증 안전연료탱크
- 18. 연료
- 19. 삼원촉매
- 20. 타이어
- 21. 최저지상고
- 22. 데이터 로거
- 23. 영상 및 통신장치
- 24. 쿨 슈트

2 장 M 클래스 기술규정 (M CLASS TECHNICAL REGULATIONS)

- 1. 총칙 (GENERAL)
- 2. 참가 가능 차량 (ELIGIBLE CAR)
- 3. 중량 (WEIGHTING)
- 4. 의무 장착 (MANDATORY INSTALL)
- 5. 허용 (PERMIT)
- 6. 자유 (FREE)
- 7. 예외 (EXCEPTION)

- 8. BoP (Balance of Performance)
- 9. 부스트 압력

정의와 약어(DEFINITIONS & ABBREVIATIONS)

부칙 1. 유효한 안전 장비 (VALID SAFETY EQUIPMENT)

부칙 2. M 클래스 대회일정

부칙 3. 패스 및 주차권

부칙 4. M 클래스 지정품

부칙 5. M 클래스 지정 부착물

1 부. 스포츠 규정

1. 규정 (REGULATIONS)

- 1.1 슈퍼레이스조직위원회(이하 SOC)는 슈퍼레이스 챔피언십(이하 슈퍼레이스)을 주최하며, BMW M 클래스(이하 M 클래스)의 소유권을 갖는다. 챔피언십 타이틀 구성은 드라이버 챔피언 타이틀 (M 클래스) 1 개이다.
- 1.2 슈퍼레이스는 Federation Internationale de l'Automobile 국제 스포츠규정(이하 'FIA ISC'), (사)대한자동차경주협회 규정(이하 'KARA 규정'), 각 경기장 일반 규칙, 본 슈퍼레이스 규정(부칙 포함), 추가 규정(홈페이지 공지)에 따르며, 모든 참가자(ASN, SOC, 드라이버, 오피셜, 팀, 경기장)는 이를 준수할 의무를 가진다.
- 1.3 본 스포츠규정과 기술규정 해석의 주체는 SOC 이며 공식 발표일로부터 효력을 가진다.
- 1.4 이 규정의 표준 언어는 한국어이며, 번역본의 내용과 불일치하여 분쟁이 있을 경우 한국어판을 우선으로 한다.
- 1.5 본 규정 발표일 전까지 발표되었던 모든 공식통지 및 임시 승인, 허가 사항은 본 규정 공식 발표일로부터 그 시효가 종료되며, 본 규정은 발효일로부터 효력이 발생한다.

2. 준수사항 (GENERAL CONDITIONS)

슈퍼레이스에 참가하는 모든 참가자와 경기운영에 참여하는 모든 인원은 본 스포츠규정 및 기술규정을 준수해야 한다.

- 2.1 이벤트 기간 중 드라이버를 변경할 수 없다.
- 2.2 이벤트에 참가하는 모든 차량은 슈퍼레이스 규정에 적합해야 하며, 참가자는 차량검사의 의무를 가진다.
- 2.3 각 팀은 팀 대표자(감독)를 선정해야 하며, 드라이버를 겸할 수 없다. 단, 대표자 없이 단독으로 출전하는 경우 팀 대표자는 없을 수 있다.
- 2.4 팀 대표자(감독)는 이벤트기간 중 본 규칙을 준수해야 하며 드라이버, 팀크루, 초청자(게스트) 등 팀 관계자의 모든 행동에 대한 책임이 있다.
- 2.5 참가자 준수사항
 - 2.5.1 참가자는 본 규칙에 따라 공손한 언행과 스포츠맨십에 의거한 예절을 가져야 한다.
 - 2.5.2 모든 참가자는 자신 및 소속 팀으로 인해 대회 기간 중 발생하는 모든 비용의 지불에 대하여 연대 책임을 가져야 하며, 그 지불의 불이행으로 인해 대회참가 및 상금지불이 제한될 수 있다.
 - 2.5.3 참가자는 이벤트 기간 중 음주 및 세계반도핑기구(WADA)에서 금지한 약물을 복용해서는 안된다. 치료를 위한 목적으로 약물 복용이 필요할 경우 반드시 대회 사무국에 이를 보고해야 한다.
 - 2.5.4 참가자는 SOC, 대회심사위원회, 경기위원회 및 다른 참가자 등의 명예를 훼손시키는 행동을 해서는 안 된다.

- 2.5.5 팀 대표자(감독)는 팀의 경기 참가에 관련된 모든 구성원을 대표하여 패독 내에서 드라이버, 팀크루, 팀 게스트 등의 인명피해 및 경기장 시설, 기재, 차량, 운영인력 등에 고의적인 손해를 입혔을 경우와 경기진행을 방해할 경우 이를 배상해야 하는 책임이 있다
- 2.5.6 패독과 피트에 동물 반입은 엄격히 금지한다. (시각장애인 안내견은 반입허용)
- 2.5.7 경기에 참가하는 차량 및 관계차량은 지정된 주차구역에 주차해야 하며 지정된 주차 구역 위반 시 엄중한 페널티가 부여될 수 있다. 주차구역은 매 경기 별 다르게 운영될 수 있다.
- 2.5.8 경기 중에 일어난 사고로 인한 자신의 손해에 대해서는 타인에게 배상 및 보상을 청구할 수 없다.
- 2.5.9 본 대회에 참가하는 참가 대표자, 드라이버, 미케닉, 오피셜의 초상권 및 참가 차량의 소리, 사진, 영상 등의 보도, 방송, 출판 등 모든 권한은 주최자에 있음을 동의한다.
- 2.5.10 항의자 혹은 피 항의자가 항의 심의 중인 사건과 관련된 영상을 임의로 제 3자에게 공개할 경우 엄중한 페널티의 대상이 된다.

3. 스포팅 체크 (SPORTING CHECKS)

- 3.1 모든 참가자는 각 이벤트 별 드라이버 브리핑에 참석하여 최종 드라이버 확인을 해야 하고 최종 드라이버 확인을 받은 참가자만이 경기에 참가할 수 있다.
- 3.2 최종 드라이버 확인에 지각하거나 불참할 경우 심사위원회의 판단에 따라 페널티가 부여될 수 있다.
- 3.3 드라이버 브리핑의 일자, 장소 및 시간은 공식 프로그램에 의해 발표한다.
- 3.4 드라이버는 해당 ASN 으로부터 시리즈 참가일부터 시리즈 종료일까지 유효한 드라이버 라이선스를 발급받아 SOC 에 1 회 제출해야 한다. 단, 유효일이 중간에 변경된 경우 갱신하여 제출하여야 한다.
- 3.5 팀은 해당 ASN 으로부터 시리즈 참가일부터 시리즈 종료일까지 유효한 공인 아마추어팀 이상의 인증서를 발급받아 SOC 에 1 회 제출해야 한다. 단, 유효일이 중간에 변경된 경우 갱신하여 제출하여야 한다.
- 3.6 메디컬체크
 - 3.6.1 드라이버는 각 이벤트의 메디컬 체크를 받아야 한다.
 - 3.6.2 레이스디렉터 및 경기위원장 또는 Chief Medical Official (이하 'CMO')가 필요하다고 판단할 경우 언제든지 드라이버의 메디컬 체크를 행할 수 있다. 드라이버의 건강 상태가 경기에 참여하기 적합하지 않다고 판단될 경우 CMO 는 경기참가를 제한할 수 있다.
 - 3.6.3 메디컬 체크를 받지 않은 드라이버의 경우 경기참가를 제한한다.
 - 3.6.4 이벤트기간 중 언제든지 SOC 가 도핑(음주측정포함)테스트를 진행할 수 있으며, 테스트 결과에 따라 페널티가 부여될 수 있다.

4. 라이선스 (LICENCES)

- 4.1 슈퍼레이스에 참가하는 모든 드라이버는 이벤트 중 항상 ASN이 발급한 유효한 라이선스를 보유해야 한다.
- 4.2 M클래스의 참가 가능한 드라이버 라이선스는 다음과 같다.

클래스	라이선스
M	KARA 국내 C 이상 라이선스 소지자

5. 챔피언십 (THE CHAMPIONSHIP)

5.1 대회명

“오네 슈퍼레이스 챔피언십”

5.2 챔피언십 일정

5.2.1 M클래스는 6전으로 진행되며 공식 홈페이지 (www.super-race.com)를 통해서 발표된다. (부칙 2, M 클래스 대회일정 참고)

5.2.2 M 클래스는 새시 코드 F (F8x M2, M3, M4시리즈)와 새시코드 G (G8x M2, M3, M4시리즈)로 운영한다.

5.3 챔피언십 타이틀

5.3.1 드라이버 챔피언 타이틀

각 라운드에 얻은 포인트를 합산하여 가장 높은 포인트를 획득한 드라이버에게 수여된다.

5.3.2 챔피언 타이틀 1, 2, 3 위는 종합시상식에 참가하여야 한다.

5.4 챔피언십 포인트

5.4.1 예선

예선 공식결과 1 위, 2 위, 3 위에게 3 점, 2 점, 1 점을 부여한다.

5.4.2 결승

결승 포인트는 아래와 같으며 완주 포인트 1점을 별도로 부여한다.

구분	1 위	2 위	3 위	4 위	5 위	6 위	7 위	8 위	9 위	10 위
포인트	25	18	15	12	10	8	6	4	2	1

5.4.3 경기 중단 후 경기가 재개되지 않을 시 다음의 포인트 규정을 따른다.

5.4.3.1 선두가 2 랩 미만으로 경기가 종료되었을 시 포인트는 주어지지 않는다.

5.4.3.2 선두가 2 랩 이상, 전체 랩 수의 75% 미만(소수점 이하 절사)으로 경기가 종료되었을 시 경기가 중단된 시점에서 선수가 최종 주행한 랩의 1 랩 전의 순위를 기준으로 포인트는 절반만 부여된다.

5.4.3.3 선두가 전체 랩 수의 75% 이상 주행 후 경기가 종료되었을 시 포인트는 정상 부여된다.

5.4.4 시즌 중 드라이버가 팀을 이적한 경우 이적 이전 팀에서 획득한 드라이버 포인트는 몰수된다. 단, 기존 팀과 이적 팀의 협의 하에 작성된 이적동의서(자유양식)를 SOC 에 제출할 경우 드라이버 포인트는 인정된다. 단 이적동의서는 이적 후 최초로 참가하는 이벤트 참가신청 마감 전까지 제출되어야 한다.

6. 동률 (DEAD HEAT)

6.1 종합 시리즈 포인트가 동률일 경우 다음의 순서에 의거하여 순위를 정한다.

- 6.1.1 해당 시리즈 내 1위 횟수가 많은 드라이버
- 6.1.2 해당 시리즈 내 1위 횟수가 같다면 2위 횟수가 많은 드라이버
- 6.1.3 해당 시리즈 내 2위 횟수가 같다면 3위 횟수가 많은 드라이버, 우위가 결정될 때까지 이 방법을 반복한다.
- 6.1.4 이러한 절차로 결과를 내지 못한다면, SOC는 적절하다고 생각되는 기준에 따라서 순위를 결정한다.

7. 참가신청 (COMPETITOR'S ENTRIES)

- 7.1 M 클래스 참가신청은 연간 참가자 및 라운드 별 참가자로 나뉜다.
- 7.2 연간 참가비용은 다음과 같다.

클래스	참가비 (VAT 별도)	비고
	연간 참가	
M	5,000,000원	

- 7.3 라운드 별 참가신청은 지정된 기간 내에 절차를 완료해야 한다.
 - 7.3.1 라운드 별 참가신청을 할 경우, 각 이벤트 시작일 10 일전까지이다.
- 7.4 라운드 별 참가비용은 다음과 같으며, 각 엔트리 별 납부하여야 한다.

클래스	참가비 (VAT 별도)	비고
	라운드 별 참가	
M	1,500,000원	

- 7.5 가명에 의한 참가
 - 7.5.1 가명으로 ASN 의 라이선스를 발급받은 참가자는 그와 동일한 가명으로 경기에 참가할 수 있다.
 - 7.5.2 공식프로그램 및 공식기록은 참가 승인된 가명으로 표시된다.

8. 참가 가능 차량 (ELIGIBLE CARS)

- 8.1 M클래스 참가 가능차량은 다음과 같다.

구분	참가가능 차량
M클래스	SUPERRACE M 클래스(F바디, G바디)

- 8.2 M 클래스 SUPERRACE M 클래스 세시 코드 F (F8x M2, M3, M4 시리즈) 와 세시코드 G 중 후륜 구동 (G8x M2, M3, M4 시리즈) 단, G 바디의 AWD 차량은 RWD 세팅을 항상 유지하여야 하며, 해당 세팅 유지의 입증에 대한 책임을 진다.
Ex.) 헬멧, 캠 등을 통한 계기판 RWD 세팅 값 녹화본 제출

9. 엔트리 번호 및 차량광고 (ENTRY NUMBER ADVERTISING ON AUTOMOBILES)

- 9.1 엔트리 번호
 - 9.1.1 모든 참가차량의 엔트리 번호는 시즌 시작 전 신청을 통해 결정한다.
 - 9.1.2 신청 가능한 엔트리 번호는 클래스 별로 2번부터 99번까지 중 원하는 번호를 자유롭게 선택하여 신청한다. 단, 33번은 KARA 지정 영구결번으로 사용 불가하다.

- 9.1.3 전년도 시즌 챔피언은 1번의 최우선 선택권을 가지며, 챔피언이 1번을 선택하지 않을 시 9.1.5조항에 따라 결정하되 1번은 공번으로 한다.
- 9.1.4 두 개 이상의 클래스를 통합하여 시리즈 경기를 진행하는 경우 엔트리 번호가 중복될 수 없다.
- 9.1.5 중복된 엔트리 번호가 신청될 경우 다음의 우선권에 따라 결정한다.
 1 순위) 전년도 기존 엔트리 번호 사용 드라이버
 2 순위) 전년도 종합순위 상위 드라이버
 3 순위) 엔트리 번호 신청 순서
- 9.1.6 엔트리 번호는 팀별로 제작하여 부착해야 하며, 서체와 색상은 자유롭게 선택할 수 있다. 단, 같은 팀에서 2대 이상 출전하는 경우 엔트리 번호 색상은 동일하게 사용할 수 없으며, 식별이 어렵다고 판단될 경우, 서체 및 색상 변경을 지시할 수 있다.
- 9.1.7 9.1.1조항에 의해 결정된 엔트리 번호는 시즌 종료 시까지 변경될 수 없다.
- 9.1.8 각 엔트리 번호의 규격 및 부착 위치는 다음과 같다.

위치	규격	비고
전면 좌측	25cm x 25cm 이상	차량 정면에서 보았을 때 전면 좌측
좌/우 측면	25cm x 25cm 이상	
지붕 상면	40cm x 40cm 이상	차량 우측 상면에서 보았을 때 정 방향으로 부착 
후면	15cm x 15cm 이상	뒷 범퍼 혹은 트렁크에 부착

- 9.1.9 드라이버의 영문 이름과 드라이버의 국적의 국기 그리고 혈액형 등은 지면에서 1m 이상 높이인 운전석 측에서 육안으로 쉽게 알아볼 수 있도록 부착되어야 한다.
- 9.1.10 시리즈 중 불가피하게 두 개 이상의 클래스를 통합 경기로 진행할 경우 SOC는 중복되는 엔트리 번호를 변경할 권한을 가진다.

9.2 차량광고

- 9.2.1 차량에 표시 또는 부착하는 광고는 참가 팀, 드라이버, 팀크루 등의 이름, 차량 명, 회사명, 상품명, 후원사가 원하는 메시지 및 통상 사용되는 종류의 것에 한하여 허가한다. 단, 미풍양속에 어긋나는 광고는 부착할 수 없다.
- 9.2.2 SOC는 특정광고를 전 참가차량에 위치를 지정하여 부착하게 하거나 차량에 표시 또는 부착된 특정광고를 제한할 수 있으며, 참가자는 이를 따라야 한다. (부칙 5 참고)
- 9.2.3 SOC는 지정한 광고 스티커 룰을 참가자가 부착하지 않거나 분명하게 SOC의 광고활동을 방해했다고 판단될 시 해당 참가자의 경기출전을 제한할 수 있다.
- 9.2.4 참가차량 광고는 참가 번호 식별에 영향을 주면 안된다. SOC에 의해 부적당하다고 판단될 경우 수정 명령이 내려지며, 이를 거부할 경우 경기출전이 제한된다.
- 9.2.5 어떠한 형태의 시위나 정치적·종교적·인종적 선전도 허용하지 않는다.
- 9.2.6 SOC는 시리즈 최초 참가 시 1회에 한하여 지정된 리버리킷을 무상으로 지급한다. 참가 팀은 추가 구매를 희망할 경우 SOC를 통해 구매해야 한다.

10. 주최자 (PROMOTOR)

주식회사 슈퍼레이스 (SOC) 서울시 중구 동호로 330, CJ제일제당센터 5층

Tel: 02) 6740-7858

Fax: 02) 2269-7860

Web: www.super-race.com

10.1 SOC 의무

10.1.1 SOC 는 슈퍼레이스를 운영한다

10.1.2 SOC 는 슈퍼레이스에 관한 모든 규정의 제정 및 시행을 관리한다.

10.1.3 SOC 는 슈퍼레이스의 안전 대책 및 구급 대책을 마련한다.

10.2 SOC 권한

10.2.1 SOC 는 특정 참가자의 참가를 거부할 수 있다. 단, 참가신청거부 사유를 알려야 한다.

10.2.2 SOC 는 특정 드라이버에게 SOC 가 지정한 병원 또는 의사가 발급한 건강진단서를 요구할 수 있으며, 건강진단서의 결과에 따라 경기출전여부를 결정할 수 있다.

10.2.3 SOC 는 참가차량 엔트리 번호(Entry No.)의 지정 또는 피트의 할당을 결정할 수 있다.

10.2.4 SOC 는 슈퍼레이스의 오피셜 타이어 및 오피셜 부품을 결정할 수 있다.

10.2.5 SOC 는 슈퍼레이스 참가차량 및 사용부품에 대해 승인을 하며, 봉인 관리할 수 있다.

10.2.6 SOC 는 모든 클래스에 Success Weight 또는 가산초를 적용할 수 있다.

10.2.7 SOC 는 모든 클래스에 BoP 를 적용할 수 있다.

10.2.8 SOC 는 슈퍼레이스 심사위원회 및 경기위원회를 구성한다.

10.2.9 SOC 는 특정 클래스의 경기개최 여부 및 경기운영 방식을 다음과 같이 결정할 수 있다.

10.2.9.1 두 개 이상의 클래스를 통합하여 경기를 진행할 수 있다.

10.2.9.2 클래스 별 참가차량 대수가 6대 미만의 경우 경기를 취소할 수 있다.

10.2.10 SOC 는 참가비의 반환, 면제 등을 결정할 수 있다.

10.2.11 SOC 는 모든 참가차량, 참가자의 복장 및 경기장 내 시설에 후원사 광고를 지정 부착할 수 있다.

10.2.12 SOC 는 모든 참가자 및 그 참가차량에 대해서, SOC 또는 SOC 가 지정한 자가 촬영한 사진 및 녹화한 영상 등을 사용하여 온라인 및 오프라인 보도, 방송, 방영, 출판에 대한 저작권 및 지적재산권을 가지며, 이를 제 3자에게 사용하도록 위임할 수 있다.

10.2.13 SOC 는 참가자에게 오피셜 카메라 장착을 의무화할 수 있으며, 이 영상은 심사자료 및 방송용으로 사용될 수 있다.

10.2.14 참가자는 오피셜 카메라를 지정된 위치에 장착해야 하고 예선 및 결승 모두 녹화해야 한다. 예선 및 결승 종료 후 SOC 가 해당 영상 제출을 요구할 시 해당 영상은 SOC 에 제출되어야 한다. 만약 영상을 제출하지 못한 참가자는 페널티가 부과될 수 있다.

10.2.14.1 공식 중계영상 수집 장치에 대한 설치 위치는 SOC 에서 지정할 수 있다.

10.2.14.2 SOC 공식 중계영상 수집을 위해 장착되는 영상 수집장치의 중량은 최저중량에 포함된다.

10.2.15 공식 결과에 대하여, 항의 및 항소를 제기할 시점이 지난 후, 부적절한 정황이 확인되었을 경우 조직위원장은 이를 조사하기 위해 조사위원회를 구성할 수 있고 조사 결과를 KARA 에 제소할 수 있다.

11. 이벤트 (EVENT)

11.1 슈퍼레이스 챔피언십의 이벤트는 다음과 같이 구성되며, 각 라운드 별 타임테이블에 표기된다.

모든 참가자 및 참가차량은 가능한 모든 이벤트에 참여해야 한다. 특히 의무 이벤트는 반드시 참가해야 하며, 의무 이벤트 불참 시 최소 벌금, 최대 그리드 강등의 페널티가 부여된다. 단 차량 파손으로 이벤트 참가가 어려울 경우 의무 이벤트 시작 30분 전에 대회 사무국에 이벤트 불참 신청서를 제출해야 한다. 이벤트 불참 신청서를 제출하지 않고 무단으로 참석하지 않을 경우 심사위원회의 판단에 의해 페널티를 받을 수 있다. 서면 양식 접수 후 심사위원회의 결정에 따라 불참할 수 있다.

11.1.1 공식 이벤트: 공식연습, 예선, 결승

11.1.2 의무 이벤트: 그리드워크, 피트워크, 단체 사진촬영 등 SOC가 정한 이벤트

11.1.3 참여 이벤트: 택시타임, 공연 등 SOC가 정한 이벤트

11.1.3.1 택시타임: 이벤트 참가 시 참가 드라이버가 운전해야 하며 동승자는 헬멧과 안전벨트를 착용해야 한다.

11.2 경기 별 결승 주행거리

11.2.1 M 클래스 경기당 결승 주행 최대 거리는 100km 이하이다

11.2.2 결승주행 거리는 SOC에 의해 결정될 수 있으며, 공식프로그램을 통해서 공지된다.

11.2.3 완주의 정의는 결승 랩 수의 75%(소수점 이하 절사)이상을 완료하고 체크기를 받은 차량으로 한다.

11.2.4 최대 출주 대수와 경기 주행거리는 FIA ISC에 의거하며 경기장 및 SOC의 사정에 따라 변경될 수 있다.

11.3 불가항력(Force majeure)

SOC는 이벤트 일정이 시작되기 최대 1일 전 자연재해 및 천재지변, 범 유행 전염병을 포함하여 불가항력으로 인한 경기의 연기, 중지, 취소를 결정할 권한을 가지며, 참가자는 이에 따른 피해보상을 요구할 수 없다. 24시간 이상의 연기가 결정된 경우 참가비는 이월되지만 보험료는 이월되지 않는다.

11.4 이벤트 세부사항

SOC는 타임테이블, 연습주행 정보, 결승 랩 수 등이 포함된 공식프로그램을 홈페이지에 게시한다.

12. 보험 (INSURANCE)

12.1 SOC는 관객, 드라이버, 오피셜에 대해 책임보험(제3자 보험)을 가입하며, 처음으로 진행되는 연습주행 세션 시작 전까지 ASN에 가입 사실을 보고한다.

12.2 참가팀은 피트레인에서 작업을 하는 팀크루의 상해 보험을 각 라운드 별 10일 이전까지 가입해야 하며, 가입은 슈퍼레이스 홈페이지 신청 또는 개별 가입 후 보험증서를 주최측에 서면 및 E-mail을 통해 제공하여야 한다.

12.3 보험에 가입되지 않은 자가 트랙 및 피트레인에 진, 출입할 경우 페널티가 부과될 수 있다.

13. 오피셜 (OFFICIALS)

13.1 SOC 는 오피셜을 다음과 같이 구성할 수 있고 아래의 오피셜 선임 자격은 KARA 규정 제 6 장 오피셜 등록 규정에 따른다.

13.1.1 심사위원회는 위원장을 포함하여 3 명으로 구성하며 아래와 같이 구성할 수 있다.

13.1.1.1 슈퍼레이스 시리즈 심사위원장

13.1.1.2 슈퍼레이스 시리즈 심사위원

13.1.1.3 ASN 심사위원

13.1.2 경기위원회는 아래와 같이 구성할 수 있다.

13.1.2.1 레이스디렉터 (RACE DIRECTOR)

13.1.2.2 경기위원장

13.1.2.3 경기부위원장

13.1.2.4 의료위원장(CMO)

13.1.2.5 관제위원장

13.1.2.6 사무국장

13.1.2.7 기록위원장

13.1.2.8 코스위원장

13.1.2.9 피트위원장

13.1.2.10 안전위원장

13.1.2.11 기술위원장

13.2 SOC 는 이벤트 별로 필요에 따라 다음과 같이 SOC 소속의 부문 별 델리게이트를 임명한다.

13.2.1 테크니컬델리게이트(TECHNICAL DELEGATE)

13.2.2 미디어 델리게이트 (MEDIA DELEGATE)

13.2.3 SC 드라이버 (SC DRIVER)

13.3 SOC 는 상기 오피셜 구성원을 변경할 수 있다.

13.4 심사위원회와 경기위원회의 모든 결정서류에는 반드시 근거 규정의 조항이 명시되어야 하며, 심사위원회 결정서류에는 심사위원 전원의 서명이 있어야 한다.

13.5 레이스디렉터는 항상 경기위원장과 협의해서 업무를 수행해야한다. 레이스디렉터는 다음 사항에 대해서 우선 결정권을 가지며 경기위원장은 레이스디렉터의 명시적인 동의가 있어야 이에 관한 지시를 내릴 수 있다.

13.5.1 경기 운영 총괄

13.5.2 사건 조사 및 심의 요청

13.5.3 경기의 중단 또는 재개

13.5.4 스타트의 진행

13.5.5 세이프티카의 사용

13.5.6 경기 일정의 변경, 취소 등이 필요하다고 판단될 경우, 레이스디렉터는 심사위원회에 일정변경을 공지해야 한다.

13.6 사무국장은 모든 오피셜이 각자 위치에 있는 것을 확인하고 부재자가 있을 경우 경기위원장에게

보고한다. 또한 모든 오피셜이 그 임무를 수행하기 위하여 필요한 모든 정보를 받아야 한다.

13.7 심사위원회는 사진, 영상 및 데이터로거 등과 같은 전자기기를 활용하여 판정을 내릴 수 있다.

13.8 레이스디렉터는 사실판단관(Judge of fact)을 임명할 수 있다.

14. 공지 (INSTRUCTIONS AND COMMUNICATIONS TO COMPETITORS)

14.1 SOC는 다음의 메시지 시스템 중 모두 또는 이 중 하나를 통해서 참가자와 공식적으로 커뮤니케이션 한다.

14.1.1 대회 홈페이지

14.1.2 경기장 게시판

14.1.3 2025 오네 슈퍼레이스 챔피언십 Sportity 공식채널 (스포티티)

14.2 SOC는 공식 커뮤니케이션의 보조 수단으로 아래의 수단을 활용할 수 있다.

14.2.1 기록 모니터

14.2.2 공식 그룹 메신저

14.3 심사위원과 레이스디렉터, SOC 소속 델리게이트는 지시 사항이 있을 경우 규정에 따라 특별공지를 통해 전달되어야 하며, 공지 내용은 모든 참가자에게 전달되어야 한다.

14.4 모든 잠정 및 공식기록(예선, 결승), 스타팅 그리드, 공식 결과 등은 14.1에 명시된 메시지 시스템을 통해 공지한다.

14.5 SOC는 특별공지 및 공식 프로그램을 14.1에 명시된 메시지 시스템을 통해 공지한다.

15. 항의 (PROTESTS)

15.1 항의권

15.1.1 드라이버는 심의가 진행되지 않은 사건 중 자신이 부당하게 처우 받았다고 판단하는 경우 이에 항의할 권리를 가진다.

15.1.2 항의는 출전 드라이버 이름으로만 할 수 있다.

15.1.3 참가자는 판정에 참고할 수 있는 영상 및 사진 자료 등 모든 자료를 다양하게 제출할 수 있다.

15.2 항의의 대상

항의의 대상은 아래와 같다.

15.2.1 경기 중 발생하는 오류 및 부정 행위

15.2.2 차량 규정 위반이 의심되는 경우

15.2.3 경기 종료 후 부여된 순위

15.2.4 결승 그리드 순위 배정

15.3 항의의 제한

15.3.1 항의는 예선 및 결승 잠정 결과 발표 후 30 분 이내에 해야 한다. 결승 그리드 배정에 관한 항의는 그리드 배정 발표 후 30 분 이내에 해야 한다.

15.3.2 두 명 이상의 선수를 상대로 한 단일 항의는 받아들여지지 않는다.

15.3.3 여러 선수가 공동으로 제기한 항의는 받아들여지지 않는다.

15.3.4 사실판단관(Judge of Fact)의 직무수행과 관련된 결정에 대한 항의는 받아들여지지 않는다.

15.4 항의의 수용

15.4.1 항의는 서면으로만 할 수 있으며, 항의대상과 내용, 발생시간 및 장소를 포함해야 하며 규정 조항에 의거하여 구체적으로 기재해야 한다.

15.4.2 여러 선수가 관련된 경우, 해당 선수 각각에 대해 별도의 항의를 제기해야 한다.

15.4.3 항의는 서면으로 대회 사무국에 제출되어야 하며, SOC 가 정한 항의료 (100 만원)를 함께 납부하여야 한다.

15.4.4 작성 완료된 항의신청서를 항의료와 함께 대회 사무국에 제출한 시각을 최종 접수시각으로 한다.

15.4.5 항의료는 항의가 성립한 경우에는 항의자에게 반환되지만 항의 불성립의 경우는 반환되지 않는다.

15.4.6 항의에 관한 심사에 특별한 작업이 필요한 경우에는 작업의 비용 전액을 항의자가 부담한다. 이 비용은 항의가 정당하다고 판정된 경우에만 반환되며, 이 때 해당 비용은 피 항의자가 부담한다.

15.5 항의의 판정

15.5.1 판정을 위해 심사위원회는 참가자에게 참고 자료의 제출을 요구할 수 있다.

15.5.2 심사위원회가 내린 항의의 심의결과는 당사자에게 서면으로 통보하고 공식 게시한다.

15.5.3 심사 후 곧바로 판정이 내려지지 않는 경우 그 판정 결과의 발표는 일시와 장소를 명확히 하여 연기할 수 있다.

16. 항소 (APPEAL)

아래 항소 절차 규정은 KARA 규정 제 13 조에 따른다.

16.1 항소 절차

16.1.1 모든 경기 참가자는 그 국적에 관계없이 심사위원회가 선고한 벌칙 또는 결정에 대하여, KARA 에 항소할 수 있는 권리를 가진다. 항소를 하기 위해서는, 결정 발표 후 1 시간 이내에 서면으로 대회 사무국 또는 심사위원회에 항소를 할 의사가 있는 것을 통보해야 하고 항소보증금 일부(50 만원)를 함께 납부하여야 한다

16.1.2 항소외사는 이 시점부터 96 시간 동안 유효하다. 항소 의사 통보 후 항소를 취하하였을 경우 미리 지불한 항소 보증금 일부(50 만원)는 몰수된다.

16.1.3 잔여 항소보증금(300 만원)은 심사위원회가 항소할 뜻을 통보받은 지 96 시간 안에 지불되어야 한다. 의사를 전달하고 항소를 진행하지 않더라도 항소보증금을 지불할 의무가 있으며 이를 이행하지 않을 경우 불이익을 당할 수 있다. 항소보증금은 매년 KARA 가 별도로 정한다.

16.2 항소의 제한

16.2.1 1 부 스포츠 규정 17.2 조항 경기 중 페널티, 17.3 조항 누적 페널티에 명시된 페널티와 그리드 강등, 경고 페널티는 항소의 대상이 되지 않는다.

- 16.2.2 사실판단관 (Judge of fact)의 직무수행과 관련된 결정에 대한 항소는 받아들여지지 않는다.

17. 페널티 (PENALTY)

17.1 페널티의 적용

- 17.1.1 본 규정 및 대회특별공지 위반에 대한 페널티는 대회심사위원회가 정하고 위반자에게 통보된다. 시리즈 기간 중 페널티를 계속적으로 받는 참가자는 심사위원회의 심의에 의해 엄중한 페널티가 부과될 수 있다.

- 17.1.2 페널티는 벌금으로 부과될 수 있고, 해당 벌금은 KARA 에 납부해야 하며 모터스포츠 발전기금으로 사용된다.

- 17.1.3 페널티 벌금의 책정은 심사위원회에서 결정한다.

- 17.1.4 페널티의 종류는 ISC 페널티 종류에 따른다.

17.2 경기 중 페널티

- 17.2.1 경기 중 페널티는 컨트롤라인의 포스트(메인포스트)에서 흑색기와 함께 수행 페널티와 엔트리 번호가 게시되며, 포스트에서 연속으로 3 회 게시를 하지 못하였을 경우 추가적으로 게시한다.

17.2.2 5 초 페널티/10 초 페널티

- 17.2.2.1 경기 결과에 해당 타임 페널티 부과

17.2.3 Drive Through(드라이브 스루) 페널티

- 17.2.3.1 레이스 중 피트인 한 후 피트레인을 통과하여 해당 페널티를 이행한다.

- 17.2.3.2 레이스 잔여 랩 3랩 이내 시점에 페널티가 부과되어 해당 페널티를 이행하지 못했을 경우 경기 결과에 30초 페널티를 부과한다.

- 17.2.3.3 SC 발령 중 페널티 이행 목적의 드라이브 스루는 인정되지 않는다.

17.2.4 Stop & Go 페널티

- 17.2.4.1 레이스 중 피트인 한 후 페널티 구역에서 해당 페널티를 이행한다.

- 17.2.4.2 레이스 잔여 랩 3랩 이내 시점에 페널티가 부과되어 해당 페널티를 이행하지 못했을 경우 경기 결과에 40초 페널티를 부과한다.

- 17.2.4.3 페널티 구역은 드라이버 브리핑 시 안내한다.

- 17.2.4.4 페널티 이행 완료 시 오피셜의 지시에 따라 출발하여야 한다.

17.3 누적 페널티

참가자는 누적 페널티를 부과받을 수 있으며, 심사위원회의 판단에 따라서 드라이버 혹은 팀에게 경고가 부과될 수 있다.

- 17.3.1 시즌 중 드라이버 경고 3 회 누적 시, 다음 경기 예선 10 그리드를 강등한다.

- 17.3.2 시즌 중 참가 팀 경고 3 회 누적 시, 해당 팀 드라이버 전원은 다음 경기 예선 10 그리드를 강등한다.

- 17.3.3 누적 페널티는 그 부과일로부터 만 1 년 간 유효하며, 만 1 년 후 소멸된다.

17.3.4 심사위원회는 모든 페널티와 별개로 1~3 점의 벌점을 부과할 수 있으며, 벌점 10 점 누적 시 다음 경기 참가가 불가하다.

17.3.5 부과된 벌점은 그 부과일로부터 만 1 년 간 유효하며, 만 1 년 후 소멸된다.

17.4 차량기술규정 위반에 대한 페널티의 적용

17.4.1 대회 기간 중 차량기술규정 위반이 적발된 경우 페널티는 드라이버 및 팀에 적용된다.

17.4.2 다음의 사항에 해당하는 사실이 인정되었을 경우 획득한 드라이버 챔피언십 포인트, 팀 챔피언십 포인트, 상금은 몰수될 수 있다.

17.4.2.1 차량검사에 의해서 규정위반 사실이 인정되었을 경우

17.4.2.2 봉인이 손상되었을 경우

17.4.2.3 지정된 시간 내에 지정된 장소에서 차량검사를 행하지 않았을 경우

18. 브리핑 (BRIEFING)

18.1 SOC는 드라이버 브리핑 및 팀 감독 브리핑을 실시할 수 있다.

18.2 모든 드라이버는 드라이버 브리핑에 반드시 참석해야 하며, 출석 유무를 확인할 수 있는 방법에 따라 출석 확인을 해야 한다.

18.3 드라이버 브리핑에 지각 혹은 불참한 드라이버는 예선 혹은 결승 출전을 제한하거나 벌금이 부과된다.

18.4 지각 혹은 불참자는 별도의 브리핑을 받고 심사위원회의 승인을 득해야 경기에 참가할 수 있다.

18.5 드라이버 브리핑에 참석 가능한 인원은 참가자, 팀 감독, 통역 및 SOC가 지정한 오피셜 미디어로 한정한다.

19. 패스 (PASSES)

19.1 SOC는 이벤트 참가가 승인된 참가자 중 연간 참가자에게는 연간패스를 교부하며 라운드 별 참가자에게는 단일패스를 교부한다.

19.2 참가자는 교부 받은 패스를 분실할 경우 SOC를 통해 재발급 받을 수 있으며, 별도의 발급비가 부과된다.

19.3 모든 참가자는 이벤트 기간 중 경기장 내에서는 본인의 패스를 반드시 패용해야 한다.

19.4 주차권을 교부 받는 모든 참가자는 반드시 주차권에 차량 번호와 연락처를 기입해야 하며, 차량 번호와 연락처를 기입하지 않은 참가자의 주차권은 SOC에 의해 몰수될 수 있다.

19.5 SOC가 교부하는 주차권을 미 부착한 모든 차량은 경기장 출입 및 주차가 통제되며, 경기장 환경에 따라 경기장 별로 상이하게 운영될 수 있다.

19.6 패스와 주차권은 타인에게 대여 또는 양도할 수 없으며 적발 시 해당 참가자와 팀에게 페널티가 부과될 수 있다.

19.7 자세한 정보는 부칙 3. 패스 및 주차권을 참고한다.

20. 일반 안전사항 (GENERAL SAFETY)

20.1 트랙 내에서 차량에 이상이 생겨 주행할 수 없을 경우 드라이버는 차량을 최대한 트랙 밖에 정차한 후 차량의 전원을 차단하고 재빨리 안전지대로 대피해야 한다.

- 20.2 차량에 화재가 발생하였을 경우 차량을 안전한 곳에 정차하여 차량내부의 전원차단장치를 차단하고 소화기를 작동시킨 후 차량으로부터 가능한 빨리 탈출해야 한다.
- 20.3 트랙 주행 중 차량을 수리하고자 할 때는 피트레인을 통하여 자신의 피트 개러지 앞의 워킹 레인에서 작업할 수 있다.
- 20.4 메인 갠트리와 피트레인 출구에 적색 등이 점등되었을 경우 레이스컨트롤의 지시 없이는 어떠한 차량도 코스에 들어갈 수 없다
- 20.5 엔진 시동 시에는 반드시 주변을 확인하고 안전에 유의해야 한다.
- 20.6 모든 드라이버는 이벤트 전 기간 동안 부칙 1의 안전장비 기준을 충족해야 하며, 기술위원의 장비 검사에 합격한 헬멧, 두건, FHR, 슈트, 내의(상·하의), 장갑, 양말, 신발 등의 안전장구를 올바른 방법으로 착용한 드라이버만 코스인 가능하다.
- 20.7 경기 중 드라이버의 열사병 방지를 위한 쿨링 시스템을 권장한다.
- 20.8 차량의 모든 라이트는 작동되어야 하며, 자세한 내용은 공통기술규정의 해당 조항을 따른다.
- 20.9 충돌사고가 난 차량은 심사위원회의 허가를 득해야 서킷에서 반출할 수 있다.
- 20.10 피트에서의 출발
- 20.10.1 피트레인에서 작업한 후 엔진시동이 안될 경우 차량을 밀어서 출발하는 것은 허용되지 않는다.
- 20.10.2 피트인하는 차량은 피트 아웃 또는 패스트 레인으로 진입하는 차량보다 우선권이 있으며, 패스트 레인으로 진입할 시 팀크루 1명이 차량을 유도해야 한다.
- 20.10.3 피트레인으로부터 코스인 할 때에는 피트 출구의 신호등 또는 오피셜의 신호에 따라야 하며, 오피셜의 수신호와 신호등이 다를 경우 오피셜의 수신호가 우선 시 된다.
- 20.10.3.1 적색등 표시: 코스인 불가
- 20.10.3.2 녹색등 표시: 코스인 가능
- 20.10.3.3 황색등 또는 녹색등 표시: 코스인 가능 (직선 주로 주행차량 주의)
- 20.11 코스인하는 차량은 피트레인 출구로부터 직선주로의 안전경계선을 밟거나 넘어서는 안 된다.
- 20.12 피트인하는 차량은 안전을 확인하고 피트로드를 따라 정해진 규정속도로 진행해야 하며, 피트레인입구의 안전경계선을 밟거나 넘어서는 안 된다.
- 20.13 피트 입구 포스트에서 피트 엔트리 클로즈드(Pit Entry Closed) 보드가 게시될 경우 피트인은 불가능하며 보드가 게시되는 동안 피트인 시 페널티가 부여될 수 있다.
- 20.14 워킹 레인에서 작업중인 차량 및 팀크루는 패스트 레인을 주행하는 다른 차량을 방해해서는 안된다.
- 20.15 피트레인 내에서 차량의 자체 동력을 사용한 후진은 금지된다.
- 20.16 패스트 레인에 차량을 세워 두거나 공구를 방치하는 행위를 할 수 없다.
- 20.17 차량은 워킹 레인을 주행할 수 없다.
- 20.18 드라이버는 긴급상황 발생 시 언제든지 구급차, 소방차, 경기위원회차량 등 서비스 차량이 코스에 들어올 수 있음을 인식해야 한다.
- 20.19 황색기 구간에서 다른 차량을 추월하거나, 스톱, 트랙이탈을 할 경우 해당 드라이버는 실격 혹은 그리드 강등의 엄중한 처벌 대상이 될 수 있다.

20.20 황색기 구간에서 차량이 연석을 밟는 경우나 기록 단축을 위한 행위를 할 경우 페널티를 받을 수 있으며, 드라이버는 반드시 코스의 센터라인 가까이 주행해야 한다.

21. 예비차량 (SPARE CARS)

예비차량은 허용하지 않는다.

22. 타이어 (TYRE)

22.1 M 클래스 타이어 마킹(Marking)

각 이벤트 별 공식차량검사 시 진행되며 M 클래스 최대 타이어 마킹 가능 수량과 구분은 아래와 같다.

구분	대회		DRY	WET
M	1 전~최종전	원업, 예선, 결승	전륜 3 본, 후륜 3 본	DRY WET 겸용

22.2 공식차량검사 중 마킹을 받은 타이어의 개수가 최대 허용 개수에 미치지 않더라도 이후 추가 마킹은 불가하다. 단, 예선 중 타이어가 파손되어 결승 경기에 참가가 불가할 경우 기술위원장의 승인 후 파손된 타이어에 대해서 예선 종료 후 추가 마킹을 받을 수 있다. 이때, 추가 마킹을 받을 수 있는 타이어는 다음과 같이 한정한다.

22.2.1 오피셜 타이어

22.3 타이어 추가 마킹에 따른 페널티는 다음과 같다.

22.3.1 1 본 마킹 시 4 그리드 강등

22.3.2 2 본 마킹 시 8 그리드 강등

22.3.3 3 본 마킹 시 10 그리드 강등

22.3.4 4 본 마킹 시 피트 스타트

22.3.5 그리드 강등이 포지션이 없을 경우 피트 스타트로 한다

22.4 결승 레이스 중 타이어 파손에 의해 교체가 필요한 경우는 해당 라운드 마킹 타이어만 사용 가능하다.

22.5 택시 타임 이벤트용 타이어

22.5.1 택시 타임에 사용할 수 있는 타이어는 자유이다.

23. 공식차량검사 (SCRUTINEERING)

23.1 공식차량검사의 일자, 장소 및 시간은 공식프로그램에 의해 발표한다.

23.2 지정된 시간까지 공식차량검사를 받는 것은 참가자의 의무이며, 지정된 마감 시각까지 검사를 통과하지 못한 경우 경기에 참가할 수 없다.

23.3 공식차량검사를 통과하지 못한 경우 별도의 공식차량검사를 받기 위해서는 심사위원회의 승인이 필요하며, 이 때 페널티가 부과될 수 있다.

23.4 검차장에 진입할 때는 반드시 오피셜의 수신호에 따라 안전하게 진입해야 한다.

23.5 필수 안전보호장비는 부칙 1 '유효한 안전장비'에 적합해야 한다.

- 23.6 이벤트 기간 내 트랙에 유류가 누유 될 경우 경기 참가가 제한될 수 있으며, 서킷 정비 관련 비용을 청구할 수 있다.
- 23.7 사전 공식차량검사에 합격한 차량은 지정된 장소(피트) 내에 보관돼야 하며, 지정된 장소 외에서의 작업은 금지한다.
- 23.8 공식 차량검사 후 사고로 인해 차량이 심하게 파손되어 경기장 내에서 수리가 불가하다고 판단될 경우 다음의 절차에 따라 허가를 득한 후 경기장 외부로 차량을 반출하여 수리할 수 있다.
- 23.8.1 대회 사무국에 '차량반출 신청서'를 제출한다.
- 23.8.2 기술위원장이 차량 확인 후 심사위원회에 보고서를 제출한다.
- 23.8.3 심사위원회는 보고서를 검토 후 최종 반출승인여부를 결정한다.
- 23.8.4 차량 수리 완료 후 반입하여 공식프로그램에 기재된 M 클래스 해당 주행 60 분전까지 '재검차 신청서'를 사무국에 제출한다. 이때, 기술위원회는 재검차를 진행하며 심사위원회에 보고서를 제출한다.
- 23.8.5 심사위원회는 보고서를 검토 후 최종 경기 참가에 관한 승인 여부를 결정한다.
- 23.9 공식 차량검사 후 피트 내에서 엔진교체 작업 및 분해조립 작업이 필요할 경우 다음의 절차에 따라 허가를 득한 후 해당 작업을 진행할 수 있다.
- 23.9.1 대회사무국에 '차량정비 신청서'를 제출한다.
- 23.9.2 기술위원장이 차량 확인 후 심사위원회에 보고서를 제출한다.
- 23.9.3 심사위원회는 보고서를 검토 후 최종 작업승인여부를 결정한다.
- 23.9.4 차량 수리 후 공식프로그램에 기재된 M 클래스 해당 주행 60 분전까지 '재검차 신청서'를 사무국에 제출한다. 이때, 기술위원회는 차량 검사를 완료한 후 심사위원회에 보고서를 제출한다.
- 23.9.5 심사위원회는 보고서를 검토 후 최종 경기 참가에 관한 승인 여부를 결정한다.
- 23.10 예선 종료 후 피트 내에서 엔진교체 작업 및 분해조립 작업이 필요할 경우 다음의 절차에 따라 허가를 득한 후 해당 작업을 진행할 수 있고 결승 출발 시 예선 4 그리드 강등된다. 4 그리드 강등 포지션이 없을 경우 최후미 스타트로 한다
- 23.10.1 대회사무국에 '차량정비 신청서'를 제출한다.
- 23.10.2 기술위원장이 차량 확인 후 심사위원회에 보고서를 제출한다.
- 23.10.3 심사위원회는 보고서를 검토 후 최종 작업승인여부를 결정한다.
- 23.10.4 차량 수리 후 공식프로그램에 기재된 M 클래스 해당 주행 60 분전까지 '재검차 신청서'를 사무국에 제출한다. 이때, 기술위원회는 차량 검사를 완료한 후 심사위원회에 보고서를 제출한다.
- 23.10.5 심사위원회는 보고서를 검토 후 최종 경기 참가에 관한 승인 여부를 결정한다.
- 23.11 '차량반출 신청서' 및 '차량정비 신청서'에 의한 승인 없이 해당 작업을 진행할 경우 결승경기에 참가할 수 없으며, 경기 후 이 사실이 확인될 경우 참가자는 실격된다.
- 23.12 지정된 장소에서 차량을 무단으로 이동하거나 지정된 장소에 위치하지 않은 차량은 페널티가 부과된다.

- 23.13 기술위원장은 공식차량검사 시간외에도 수시로 참가차량을 검사할 수 있는 권한을 가지며, 이 검사에 응하지 않는 참가자에 대해서는 페널티가 부과될 수 있다.
- 23.14 심사위원회, 레이스디렉터 또는 경기위원장은 기술위원장에게 차량의 규정 준수 여부를 검사하도록 지시할 수 있다. 단, 이러한 지시는 검사를 필요로 하는 규정 조항의 내역과 함께 서면으로 제시되어야 하며, 검사방법은 SOC 테크니컬 델리게이트와 기술위원장의 합의로 결정한다.
- 23.15 심사위원회는 안전상의 이유로 차량의 스타트를 금지할 수 있다.
- 23.16 기술 오피셜은 차량검사의 권한이 있으며, 모든 참가자는 기술 오피셜에게 최대한 협조해야 한다. 기술 오피셜은 절차와 규정에 맞게 차량검사를 행해야 한다.
- 23.17 경기종료 후 차량검사
- 23.17.1 경기종료 후 차량검사는 다음과 같이 구분된다.
- 23.17.1.1 의무차량검사는 경기위원회에 의해 지명된 드라이버의 참가차량검사를 말한다.
- 23.17.1.2 항의차량검사는 공식항의에 의한 참가차량 검사를 말한다.
- 23.17.1.3 SOC 는 필요에 따라 이벤트 종료 후 추가 차량검사를 실시할 수 있으며, 이 경우 검사 대상 부품에는 SOC 테크니컬 델리게이트의 판단으로 적절한 수단의 봉인을 한다. 검사 전에 봉인이 손상 또는 제거되었을 경우 해당 검사에 통과하지 못한 것으로 간주한다.
- 23.17.2 상기 모든 차량검사는 기술규정에 따라 기술위원장이 권한과 책임을 가지며, SOC 테크니컬 델리게이트와 협의 후 심사위원장에게 보고 후 진행한다.
- 23.17.3 차량검사에 응하지 않은 차량은 실격된다.
- 23.17.4 의무차량검사 및 항의차량검사 시 차량의 분해 및 조립 작업은 해당 차량의 미케닉이 실시하며, 항의차량검사 시의 경우 해당 피 항의 참가 팀 관계자 1 인과 항의 참가 팀 관계자 1 인은 반드시 차량검사장에 입회해야 한다.
- 23.17.5 차량검사장에 입회한 팀 관계자들은 SOC 테크니컬 델리게이트 및 기술위원장의 엄격한 통제를 따라야 하며, 통제를 따르지 않을 시 해당 팀에게는 페널티가 부과된다.
- 23.17.6 항의차량검사 진행에 특별한 작업이 필요한 경우에는 작업 진행에 발생하는 비용전액을 항의자가 부담한다. 이 비용은 항의가 정당하다고 판정된 경우에만 반환되며, 이때 해당비용은 피 항의자가 부담한다.
- 23.18 기술규정위반 벌칙은 심사위원회에서 최종 판단하며 주의부터 최대 실격(시리즈포인트 몰수)까지 부과할 수 있다.

24. 피트레인과 피트 (PIT LANE AND PITS)

- 24.1 피트레인은 두 개의 차로로 나뉘며, 피트 월에 가까운 쪽을 '패스트 레인(또는 '주행 차로')'으로 지정하고, 피트 개러지에 가까운 쪽을 '워킹 레인(또는 '작업 차로')로 지정한다
- 24.2 피트 전방은 개방 상태가 유지되어야 한다,
- 이벤트 진행 중 피트레인 측 셔터는 열려 있어야 하며, 피트레인으로부터 피트내부에 있는 차량을 보는 데 방해가 되는 어떤 구조물 또는 덮개도 금지된다. 단, 하루의 일정이 모두 끝난 뒤 팀크루가 모두 피트 내부에서 떠날 때에는 셔터 등의 수단으로 피트레인고 피트내부 사이를 막을 수 있다.

24.3 피트레인 및 피트 월

- 24.3.1 경기 중 차량이 피트인 했을 때 해당차량의 팀크루는 각 팀의 워킹 레인에서 작업할 수 있다. 단, 작업에 필요한 도구 외의 다른 도구는 워킹 레인에 방치하는 것을 금지한다.
- 24.3.2 경기 중 워킹 레인에서 작업을 필요로 하는 경우 드라이버가 차량에서 벗어나 본인 차량의 작업을 하는 행위에 대해서는 SOC 가 시리즈 시작 전에 허용한 클래스만 가능하다.
- 24.3.3 피트레인을 횡단하여 피트월을 출입할 경우에는 패스트 레인을 주행하는 차량에 방해가 되어서는 안 된다.
- 24.3.4 피트월에 진입할 수 있는 패스 소지자는 결승경기 스타트 후 모든 참가차량이 1 랩을 경과한 뒤 피트 오피셜의 허가 하에 피트월에 진입할 수 있다.
- 24.3.5 피트레인 내에서는 사고의 위험성이 있는 복장을 엄격히 금지한다. 단, 그리드, 피트워크 이벤트는 제외한다.
- 24.3.6 팀크루는 경기 중 워킹 레인에서 작업이 가능하고 피트월까지 진입이 가능하며 반드시 피트 월 출입가능 패스를 착용해야 한다.
- 24.3.7 팀크루의 변경은 참가가 승인된 후 팀크루를 변경하는 경우에 공식경기 개최일 3 일전까지 SOC 의 승인을 득해야 한다. 단, 변경 전의 팀크루의 보험료는 환불되지 않는다.

24.4 피트의 사용

- 24.4.1 피트 및 피트 개러지에서의 화기를 사용한 취사행위는 엄격히 금지한다.
- 24.4.2 모든 팀은 피트(텐트 피트 포함) 전면 상단에 팀 브랜딩 배너를 설치해야 한다. 배너 제작 시 클래스명, 팀명, 드라이버명, 엔트리 번호 등 식별할 수 있는 정보를 포함해야 한다. 단, 지나치게 과도한 색상이나 디자인은 SOC 판단 하에 제한할 수 있다.
- 24.4.3 피트 및 피트 개러지에서 용접 및 도색작업은 철저히 금지된다. 이를 위반할 경우 페널티가 부과될 수 있다.
- 24.4.4 경기 종료 후 피트 내부와 주변을 깨끗이 해야 한다.
- 24.4.5 피트 지면에 정비를 목적으로 테이프 부착, 페인트 도장을 했을 경우 경기 종료 후 모두 제거되어야 하며 이를 위반할 경우 벌금 등의 페널티가 부과된다.
- 24.4.6 피트 내부에는 허가 받은 경주차량 외에 어떠한 차량의 입차도 허용되지 않는다.
- 24.4.7 피트 내부에서의 흡연(전자담배 포함)은 엄격히 금지되며, 반드시 지정된 장소에서 흡연을 해야 한다. 이를 위반할 경우 벌금 등의 페널티가 부과된다.

24.5 피트레인 주행 속도

- 24.5.1 피트레인 시작선부터 종료선까지의 주행 속도는 최대 60km/h (에버랜드 스피드웨이는 최대 50km/h) 이며 주행 기준 속도를 초과하는 주행은 엄격히 금지된다.
- 24.5.2 이를 위반시 심사위원회를 통해 벌금 또는 페널티가 부과된다.

25. 중량 측정 (WEIGHING)

- 25.1 참가차량의 최저중량은 M클래스 기술규정 3조 '차종 별 최저 중량'에 근거하며 이벤트 기간 중 항상 만족되어야 한다. 기술위원장 및 SOC 테크니컬 деле이게이트는 경기 중 언제든지 차량의 중량을 측정할 수 있다.

- 25.2 예선 후 모든 참가차량은 지정된 장소에서 중량 측정을 실시할 수 있으며, 결승 완주 차량 중 심사위원회에서 차량을 지정하여 중량 측정을 할 수 있다.
- 25.3 중량 측정 결과에 따라 규정 위반이 있을 경우 심사위원의 판단에 따라 페널티가 부과될 수 있다.
- 25.4 최저중량 측정은 주행 종료 직후 주최자가 지정한 장소에서, 주행 시의 조건이 유지된 차량 및 차량 내 모든 물질(윤활유, 연료, 소모성 액체 등)을 포함하여 측정하고, 드라이버와 드라이버 안전장구 (헬멧, HANS, 의상)는 제외한다.
- 25.5 SOC가 공식중계영상 전송을 위하여 참가차량에 장착하는 장치는 차량 총 중량에 포함된다.
- 25.6 SOC는 각 이벤트 기간 동안 참가차량이 SOC 공식 검사 장비를 사용하여 자유롭게 차량 중량 및 차량 지상고를 측정할 수 있는 시간을 별도로 지정할 수 있다. 시간과 장소는 오피셜 프로그램에 의해 공지된다.

26. 배기 음량 (EXHAUST SOUND LEVEL)

- 26.1 배기 음량 측정 기준은 최고출력 rpm의 75%(5000rpm 초과 시 5000rpm)에서 측정하며 기어중립 무부하 상태로 상태로 배기관 끝의 중심에서 0.5m 거리에서 45° 각도로 측정한다. 배기관이 2개일 경우 임의로 한 방향을 정하여 측정한다.
- 26.2 SOC는 경기장 환경에 따라 배기 음량 기준을 변경할 수 있다.
- 26.3 배기 음량

클래스	배기 음량
M	각 경기장 소음규정에 따른다

27. 연료 (FUEL)

- 27.1 연료의 공정성을 기하기 위해 SOC가 지정한 연료를 사용해야 하며 이를 증명하기 위한 서류(구입 영수증 등)를 경기전까지 SOC에 반드시 제출하여야 한다.
- 27.2 연료에 옥탄가(Octane Number) 수치를 높이는 물질 등 첨가물을 주입할 수 없다. 위반 시 실격 및 시리즈포인트가 몰수될 수 있다.
- 27.3 피트 개러지 내 연료 보관은 허용된 경기장에서만 가능하며, 이외의 경기장은 반드시 SOC가 지정한 연료보관장소에 연료를 보관해야 한다.
- 27.4 연료보관용기는 IMDG(International Maritime Dangerous Goods)규격에 적합한 보관용기만 가능하다. (최대용량: 금속제 50리터, 비금속제 20리터)
- 27.5 급유 중 1명 이상의 보조인력은 약제 용량 3.3kg 이상의 소화기를 들고 차량 1m 이내의 위치에서 만약의 화재발생에 대비해야 한다.
- 27.6 연료보관규정을 위반할 경우 페널티가 부과된다.

28. 기록(TIME KEEPING)

- 28.1 트랜스폰더
- 28.1.1 차량이 컨트롤라인을 통과한 순간에 자동으로 랩타임이 기록되는 트랜스폰더를 사용한다.
- 28.1.2 트랜스폰더에 이상이 발생했을 때에는 수동장치에 의해 기록될 수 있다.

- 28.1.3 트랜스폰더는 우측 전방 휠 하우스 내 장착을 하여야 한다. 단, 장착을 하지 않아 기록 계측되지 않을 경우, 책임은 드라이버에게 있다.

29. 경기신호 (SIGNAL)

- 29.1 경기 중 신호 표시는 신호기와 신호등에 의해 행해진다. 이는 ISC 규칙을 따른다.
29.2 신호 표시에 따르지 않는 드라이버는 심사위원회의 결정에 의한 페널티가 부과될 수 있다.

30. 공식 예선 (QUALIFYING)

- 30.1 공식 예선은 타임트라이얼 방식으로 진행되며, 정해진 공식 예선의 주행기록으로 결승 그리드 순위를 정한다.
- 30.1.1 공식 예선의 개시는 피트레인 출구 녹색신호등 또는 오피셜의 수신호로 한다.
- 30.1.2 공식 예선의 종료는 피니시 포스트로부터 체크기에 의해 표시되며, 피트레인 출구 적색등이 점등된다.
- 30.1.3 공식 예선의 공식 결과는 15.1에 명시된 메시지 시스템을 통해 공지한다.
- 30.2 M 클래스 공식 예선
- 30.2.1 예선은 지정된 시간 동안 타임트라이얼 방식으로 진행하며, 예선 종료 후 모든 참가 차량은 각 이벤트 별 지정된 파크퍼미 장소로 이동해야 한다.
- 30.2.2 공식 예선 중 트랙에 정지하여 외부의 도움으로 패독으로 들어온 차량은 파크퍼미로 이동해야 하며, 더 이상 공식 예선을 이어갈 수 없다.
- 30.3 예선 출주 의무
- 30.3.1 드라이버는 반드시 공식예선에 참가해야 하며, 참가의 기준은 차량이 피트 출구 기준선을 넘으면 코스인 한 것으로 간주한다.
- 30.3.2 공식 예선에 참가하지 않은 드라이버는 특별출주 신청을 통하여 심사위원회의 승인을 득한 후 결승경기에 참가할 수 있다.
- 30.3.3 공식 예선은 타임트라이얼 방식으로 주어진 시간 내에 자유롭게 주행하여 기록된 베스트 랩타임의 비교에 의해 결승 그리드의 순서를 결정한다.
- 30.3.4 참가대수가 많을 경우 심사위원회의 판단에 따라 2 개조로 나누어 예선을 진행할 수 있다.
- 30.4 공식 예선 중의 차량수리와 타이어 교환
- 30.4.1 공식 예선 중 차량수리와 타이어 교환은 지정된 워킹 레인에서 해야 하며, 다른 장소에서 행하는 것은 엄격히 금지한다.
- 30.4.2 공식 예선 도중 피트내부로 진입한 차량은 재 코스인 할 수 없다.
- 30.5 공식 예선의 중단
- 30.5.1 안전상 레이스디렉터는 코스의 정비 또는 차량 및 드라이버의 구난을 위해 공식 예선을 중단할 수 있다.
- 30.5.2 공식 예선 중 적색기가 발령되면 전 차량은 피트인해야 하며, 작업이 필요한 차량은 워킹 레인에서 작업 가능하다.
- 30.6 동률

2 대 이상의 차량이 동일 베스트 랩타임을 기록한 경우 두 번째 빠른 랩타임으로 비교하여 빠른 순서로 순위를 정하고 두 번째 랩타임도 같을 경우 순위를 정할 때까지 순차적으로 랩 타임을 비교하여 순위를 결정한다.

30.7 공식예선 중 규칙위반이 인정된 경우

심사위원회의 판정에 의해 베스트 랩 삭제, 세컨드 베스트 랩 삭제, 또는 그 시점까지의 기록이 모두 무효로 될 수 있다.

30.8 결승 참가 제한

30.8.1 예선 중 계측 된 가장 빠른 랩타임 보다 107% 이상 낮은 랩타임을 기록한 드라이버의 경우 결승에 출주할 수 없다.

30.8.2 특별출주를 원하는 경우 심사위원회의 승인을 득한 후 결승 경기에 참가할 수 있다.

30.8.3 특별출주 절차는 30.11 조항에 따른다.

30.9 예선 진행 불가 시 그리드 배정

30.9.1 기상 악화 등으로 인해 예선을 진행하지 못하는 경우 심사위원회의 결정 또는 결승 진행 직전의 주행 기록 순위로 그리드를 배정한다.

30.9.2 기록이 없는 드라이버가 2 명 이상인 경우 심사위원회가 적절하다고 생각되는 기준에 따라서 배정한다.

30.10 특별출주

30.10.1 특별출주를 원하는 경우 대회 사무국에 '특별출주 신청서'를 제출한 후 심사위원회의 승인 심의를 받아야 한다.

30.10.2 심사위원회에서 승인을 득하지 못한 경우에는 경기에 참가할 수 없다.

30.10.3 심사위원회의 승인을 득한 특별출주 차량의 결승 순위는 인정된다.

31. 그리드 (GRID)

31.1 그리드 배정은 예선 공식결과와 함께 15.1 에 명시된 메시지 시스템을 통해 공지한다.

31.2 그리드 배정은 1 대씩 서로 위치를 교차 정렬하는 방식으로 한다.

31.3 예선기록이 없는 드라이버가 여러 명일 경우 다음의 순서로 그리드가 배정된다.

31.3.1 계측은 시작했지만 기록이 없는 드라이버 (다수일 경우에는 먼저 시도한 순)

31.3.2 코스인은 했지만 계측이 시작되지 않은 드라이버 (다수일 경우에 먼저 코스인한 순)

31.3.3 코스인을 하지 못한 드라이버 (다수일 경우에는 공식 연습 주행 순위 순)

31.3.4 이러한 방법으로 순서를 정할 수 없다면 SOC 는 타당하다고 판단되는 근거에 따라 순위를 지정한다.

31.4 폴포지션의 위치는 각 경기장의 규칙을 따르며, 롤링 스타트의 경우 2 번 그리드가 폴포지션 그리드가 된다.

31.5 예선기록을 보유한 드라이버가 결승에 참가하지 못할 경우 해당 그리드는 비워 둔다. 이는 롤링 스타트의 경우에도 동일하게 적용된다.

31.6 예선기록 순으로 그리드 배정 후 다음과 같은 순서로 그리드를 조정한다.

31.6.1 엔진교체 및 분해조립 작업으로 인해 그리드를 상실한 드라이버 (다수일 경우 예선 기록순)

31.6.2 그리드 배정에 영향을 미치는 페널티가 부과된 드라이버

(다수일 경우 각 페널티가 부과된 시점 순)

31.6.3 특별출주가 승인된 드라이버

(다수일 경우 예선 기록 순)

31.6.4 특별출주가 승인된 드라이버 중 예선 기록이 없는 드라이버는 피트 스타트로 한다.

31.7 피트 스타트 차량은 레이스 스타트 절차 중 10분 전 신호와 함께 피트 출구 폐쇄 후, 피트 출구 패스트 레인에 도착한 순서대로 정렬하며, 32.2.2 조항에 따라 스타트를 진행한다.

32. 스타트 절차 (STARTING PROCEDURE)

32.1 M 클래스 결승 스타트 방식은 롤링 스타트로 진행한다. (SOC에 의해 변경될 수 있다.)

단, 경기장 상황에 따라 세이프티카 스타트로 변경될 수 있다.

32.2 스타트 진행

32.2.1 공식프로그램에 명시된 피트레인 출구 개방 5분전까지 드라이버는 차량과 함께 대기해야 한다.

32.2.2 스타트 진행은 다음과 같으며 이벤트에 따라 변경될 경우 드라이버 브리핑을 통해서 공지한다.

	진행요령
15분 전	- 피트 출구 녹색등 점등, 메인 포스트 15분 전 보드와 함께 녹색기 진동 - 참가 차량 코스인 시작 (피트 스타트 차량도 워업 주행 가능) - 워업 목적으로 두 바퀴 이상을 주행하는 차량은 피트레인 내 패스트 레인을 통과하여 재 코스인 가능 - 그리드 정렬 완료 후 차량 엔진 정지 - 팀 패스를 착용한 팀크루만 그리드 진입 가능 (차량 당 4인 한정 사전 등록한 팀크루만 가능)
12분 전	- 피트 출구 폐쇄 2분 전 알림 혹은 안내방송
10분 전	- 피트 출구 적색등 점등, 10분 전 보드 게시 - 참가 차량 코스인 불가 - 피트 출구 폐쇄 후 피트 출구 도착 차량은 오피셜의 안내에 따라 피트 스타트 진행 - 패스를 착용한 팀 게스트, 미디어, 관계자 그리드 입장
5분 전	- 5분 전 보드 제시 - 타이어는 모두 지면에 안착되어 있어야 하고 타이어 워머는 제거되어야 함
3분 전	- 3분 전 보드 제시, 3분 전 알림 혹은 안내방송 - 차량 당 팀크루 1인을 제외한 전원 그리드 퇴장 - 팀크루 1인은 스타트 보조 외 어떠한 작업도 할 수 없음
1분 전	- 1분 전 보드와 엔진 스타트 보드 제시 - 전 참가 차량 엔진 시동 - 30초 전 보드가 제시되기 전까지 팀크루 1인은 그리드에서 퇴장하거나 트랙 경계 흰색 실선 바깥쪽(잔디밭)으로 이동
30초 전	- 30초 전 보드 제시 - 30초 전 보드 제시 후 차량에 문제가 있는 경우 드라이버나 팀크루는 이를 오피셜에게 알려야 하고 피트 오피셜은 황색기 진동
포메이션 랩	- 포메이션 랩 보드와 함께 녹색기 진동 - 참가 차량은 포메이션 랩 주행 시작 - 그리드에 남은 인원들은 최후미 차량이 지나간 후 신속하게 퇴장

스타트

32.3 포메이션 랩

32.3.1 모든 참가 차량은 Safety Car를 따라 코스를 1랩 주행하고 경기장 상황에 따라 주행 랩은 증가할 수 있다. 레이시디렉터는 증가되는 주행 랩 수를 사전에 공지해야 하며 공지된 내용에 따라 결승 랩 수는 조정될 수 있다.

32.3.2 포메이션 랩 주행 중에는 그리드 순서와 차량의 간격을 유지해야 하며 추월은 금지된다.

32.3.2.1 단, 포메이션 랩 중 차량에 문제가 발생하여 정차할 경우 후미 차량은 추월이 가능하다.

32.3.2.2 추월당한 차량은 최후미 그리드에서 스타트해야 한다.

32.3.3 포메이션 랩 스타트 실패 시 해당 그리드 오피셜은 황색기를 진동한다.

32.3.4 스타트를 하지 못한 차량은 다음 경우에 따라 스타트 절차를 진행한다.

32.3.4.1 최후미 차량이 스타트 라인을 통과하기 전 자력 출발이 되었을 경우 자신의 그리드로 복귀해 스타트한다

32.3.4.2 최후미 차량이 스타트 라인을 통과한 후 자력 출발이 되었을 경우 대열의 최후미 그리드에서 스타트한다.

32.3.4.3 자력 출발이 불가능한 차량은 오피셜의 도움으로 스타트를 할 수 있으며 출발이 되었을 경우 대열의 최후미 그리드에서 스타트한다.

32.3.4.4 출발이 불가능한 차량은 오피셜의 지시와 도움으로 피트로 이동한 후 출발이 가능할 때 피트레인에서 스타트한다.

32.3.5 포메이션 랩 스타트 3분 전부터 스타트 이후 1랩 완성 전까지 피트월은 오피셜을 제외하고 출입이 통제된다.

32.3.6 포메이션 랩 도중 사고를 유발하거나 스타트 절차 방해행위는 심의의 대상이 될 수 있다.

32.4 스타트 지연 (Delayed Start)

32.4.1 포메이션 랩 스타트 전 정상적인 스타트가 불가하다고 판단될 경우 레이시 디렉터는 스타트 지연을 선언할 수 있다.

32.4.2 이 때 메인포스트에서 스타트 딜레이드(Start Delayed) 보드와 함께 적기를 진동한다.

32.4.3 엔진 시동 후 스타트 지연이 선언되면 모든 차량은 엔진을 정지한다.

32.4.4 재 스타트는 결승 스타트 절차 10분 전부터 재개되며 팀크루만 그리드 입장이 가능하다.

32.5 롤링 스타트

32.5.1 롤링 스타트란 차량이 주행 중인 상태에서 스타트하는 것을 말한다.

32.5.2 포메이션 랩 스타트 후 최후미 차량이 컨트롤 라인을 통과하면 주 신호등에서 적색등이 점등된다.

32.5.3 경기장 별 지정된 포스트에서 'GRID' 보드가 게시되면 스타팅 대열로 정렬한 뒤 이를 유지해야 하며, 이 때 차량 앞, 뒤 간격은 2대 이상 벌어지면 안 되고, 앞 순위 차량의 앞 범퍼를 넘을 수 없다.

32.5.4 Safety Car가 경광등을 소등하고 피트인 하면 메인 직선 주로에서 모든 차량은 스타팅

대열을 유지한 상태에서 그리드 라인 위로 주행한다.

32.5.5 선두 차량은 최저 50km/h 최고 60km/h 이하의 속도로 대열을 리드하며, 메인 직선 주로를 주행한다. (선두 속도는 경기장 별로 별도 공지한다)

32.5.6 주 신호등의 적색등이 소등되면 경기는 시작되고 추월이 허용된다.

32.5.7 스타트 대열을 유지하지 않는 차량이 있을 경우 해당 차량에 페널티가 부과될 수 있다.

32.6 피트 스타트

32.6.1 피트 출구에서 대기 중인 차량은 결승 스타트 후 최후미 차량이 스타트라인을 통과한 뒤에 피트 출구 신호등이 녹색등으로 점등되면 스타트를 진행한다.

32.7 스타트 실패 & 엑스트라 포메이션 랩

32.7.1 스타트 진행이 어렵다고 판단되는 경우 엑스트라 포메이션 랩을 진행할 수 있다.

32.7.2 주 신호등은 적색등이 점등된 상태에서 추가로 황색등이 점멸된다.

32.7.3 코스 내 전체 포스트에서 황색기를 진동한다.

32.7.4 스타트 대열로 재 정렬이 필요한 경우 Safety Car가 재 투입될 수 있다.

32.7.5 Safety Car가 재 투입되기 전까지 선두 차량이 그 역할을 대신한다.

32.7.6 엑스트라 포메이션 랩 진행 시 결승 랩에서 해당 랩 수만큼 차감한다.

32.8 Safety Car 스타트

32.8.1 결승 시작 전 기상 상황에 따라 레이스 디렉터는 Safety Car 스타트를 결정할 수 있다.

32.8.2 주 신호등에서 황색등이 점멸되면 Safety Car 뒤로 참가 차량이 주행을 시작하고 모든 포스트에서 'SC' 보드가 제시되고 황색기를 진동한다.

32.8.3 피트 스타트 차량은 최후미 차량이 스타트 라인을 통과한 뒤에 피트 출구 신호등이 녹색등으로 점등되면 대열의 최후미에 합류하여 포메이션 랩을 진행한다.

32.8.4 Safety Car가 피트인하기 전에는 웨트 타이어 상태를 유지해야 한다.

32.8.5 레이스를 시작할 준비가 되었다고 판단되는 경우 '35.7 Safety Car 해제 절차'에 따라 결승이 시작된다.

33. 사건 (INCIDENTS)

33.1 사건이라 함은 경기 중 다음과 같이 발생한 위반행위 혹은 판정을 위해 심사위원의 조사가 필요한 사항을 말한다.

33.1.1 제 36 조에 의거하여 연습 혹은 경기의 중단이 발생되었을 때

33.1.2 본 스포츠규정, KARA 자동차경기 국내규정 및 ISC 규칙을 위반했을 때

33.1.3 스타트 반칙을 했을 때

33.1.4 충돌을 유발했을 때

33.1.5 차량이 트랙 밖으로 나갔을 때

33.1.6 정당한 방법으로 추월하는 차량의 움직임을 진로 방해했을 때

33.1.7 피트레인에서 지켜야 할 사항을 위반했을 때

33.1.8 예선이나 결승에서 트랙이탈 시 심사위원회에서 고의여부와 이로 인한 이익이 있었는지를 판단 후 다음과 같이 페널티를 부여할 수 있다.

33.1.8.1 예선: 트랙이탈 시 해당 랩 삭제

33.1.8.2 결승: 트랙이탈 4회부터 가산초 5초 이상의 페널티 부여, 트랙이탈을 통한 이득 및 추월은 10초 페널티 (단, 순위복귀 시와 이득이 없다고 판단되는 경우에는 부여하지 않는다.)

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

33.3 심사위원은 사건에 관련된 드라이버에게 페널티를 부과할 수 있다.

34. 방해행위(DISRUPTIVE BEHAVIOR)

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

34.1.1 코너 선회 시 코너링 중인 차량들은 서로 보호할 의무를 갖는다

34.1.2 선행차량 보다 후행차량이 빨라 추월을 시도할 시 선행차량은 2 회 이상 진로를 변경할 수 없다.

34.1.3 코스 밖으로 벗어난 경우 정상적으로 주행 중인 후속 차량을 먼저 보내고 코스로 복귀해야 한다. 코스 복귀 시 다른 차량에 방해 행위가 있다고 판단될 시 페널티가 부과될 수 있다.

34.1.4 트랙이탈 주행으로 인해 다른 차량과 충돌을 유발하는 행위는 금지된다.

34.2 위험을 피하는 경우 예외가 될 수 있다.

35. 세이프티카 (SAFETY CAR, SC)

35.1 SC에 관한 규정은 ISC 규칙에 따라 적용한다. (FIA ISC 부칙 H2.10)

35.2 SC가 발령되면 전 포스트에는 SC 보드와 함께 황색기가 제시되며, 각 신호등은 일제히 황색등이 점멸되고 SC가 투입된다. 이때 모든 참가차량은 서행해야 하며, 추월은 엄격히 금지된다.

35.3 SC는 선두 차량이 SC의 바로 뒤에 올 때까지 패싱라이트(녹색등 점멸)로 후미차량을 한 대씩 SC앞으로 추월하도록 지시한다.

35.4 패싱라이트 신호를 받고 SC를 추월한 차량은 안전을 최대한 유지한 상태에서 대열의 최후미로

35.5 신속히 이동 합류해야 하며, 선두 차량이 SC의 바로 뒤에 붙을 때까지 대열변경은 계속된다.

35.6 통합 경기를 하는 경우 최상위 클래스의 선두 앞에 SC가 위치하게 된다.

35.7 대열이 정리되면 다음과 같은 방법으로 SC해제에 의한 재 스타트가 진행된다.

35.7.1 SC 경광등 소등 후 해당 랩에 피트인 하면 각 포스트에서는 SC 보드와 황색기가 철수된다.

35.7.2 SC 피트인 후 스타트가 시행되며, 컨트롤라인(계측라인)을 지날 때까지 앞 차량의 뒷 범퍼를 넘을 수 없다.

35.7.3 이때 스타트 포스트에서는 녹색기와 녹색등이 점등된다.

35.8 SC 상황에서의 주행한 랩은 레이스 전체 주행 랩에 포함된다

36. 경기 중단 (SUSPENDING THE RACE)

- 36.1 사고로 인해 코스가 폐쇄되거나 기상 급변화로 경기 진행이 어렵다고 판단될 경우 레이스디렉터는 경기중단을 할 수 있으며, 중단 시 모든 포스트에 적색기가 발령된다.
- 36.2 적색기가 발령되면 모든 차량은 60km/h 이하로 속도를 줄여야 하고 추월은 금지되며, 레드라인에 대기중인 오피셜 앞에 도착 순서대로 지그재그 형태의 2 열로 정렬해야 한다.
- 36.3 코스가 막혀 그리드로 돌아올 수 없는 경우 모든 차량은 코스가 정리될 때까지 대기하여 코스 정리가 완료된 후 레드 라인에 정렬하여 오피셜 지시에 따른다.
- 36.4 이때, 적기 발령 시점 기준으로 2 랩 전 기록 순서대로 순위가 부여된다.
- 36.5 적색기가 발령되면 피트 출구는 폐쇄된다.
- 36.6 SC(페이스카)는 선두차량 앞에 대기한다.
- 36.7 레이스가 중단되는 동안
 - 36.7.1 경기나 기록 시스템은 중단되지 않는다.
 - 36.7.2 그리드에서 대기중인 차량은 5 분전 사인보드가 제시되기 전까지 아래와 같은 차량의 점검 및 드라이버 케어만 할 수 있다.
 - 36.7.2.1 음료 제공 등 드라이버 상태 확인, 배터리로 작동되는 에어 블로워를 이용한 차량 냉각, 외부 배터리 이용 시동 보조, 사고로 파손된 부품에 한정하며 공구를 사용하지 않는 제거 또는 수리작업 및 윈드 스크린 청소를 할 수 있다.
- 36.8 정비가 필요한 차량은 레드라인에 정차 없이 피트인하여 워킹 레인에서만 작업이 가능하다.
- 36.9 점검 작업으로 인해 경기 재개를 방해해서는 안된다.
- 36.10 그리드에는 오피셜, 드라이버와 미케닉, SOC 가 지정한 공식 중계 방송 카메라만 출입할 수 있다.
- 36.11 드라이버는 하차할 수 있다.
- 36.12 그리드 정렬이 완료되면 포메이션랩 스타트 10 분전 보드가 게시된다.
- 36.13 5 분전 보드가 게시되면 피트레인 출구는 폐쇄되고 이때까지 코스인 하지 못한 차량은 피트 스타트를 해야 한다.

37. 경기재개 (RESUMING THE RACE)

- 37.1 경기 중단 시점까지 선두 차량이 몇 랩을 완료했는가에 따라 다음의 3 가지 규정이 적용된다.
 - 37.1.1 2 랩 미만의 경우 레드라인에 도착한 순서대로 정렬해야 하며, 오피셜의 안내에 따라 최초의 스타트 그리드로 정렬하며 최초의 스타트는 무효가 된다. 경기의 주행거리는 2 랩 차감한다.
 - 37.1.1.1 경기 중단 전에 리타이어를 한 차량 중 재 스타트할 수 있는 참가 차량은 오피셜의 지시에 따라 기존의 그리드에 정렬할 수 있다.
 - 37.1.1.2 포메이션 랩 보드가 제시되면 SC를 따라 포메이션 랩을 진행한다.
 - 37.1.2 2 랩이 넘고, 결승 랩의 75%가 되지 못한 경우(소수점이하 절사) 차량은 레드라인에 정지한다.
 - 37.1.2.1 이때, 결승 주행 랩수는 레이스디렉터와 심사위원회의 판단으로 결정한다.
 - 37.1.2.2 재 스타트 그리드에 포함되는 차량은 경기 중단 시 자력으로 그리드 혹은 피트에

도착한 차량으로 한다.

37.1.2.3 안전이 오랜 시간 확보되기 어렵다고 판단될 시 경기 거리가 75% 미만 이어도 경기를 종료할 수 있으며, 레이스디렉터와 심사위원회의 판단으로 경기 성립을 결정할 수 있다.

37.1.3 경기 거리의 75% 이상에 달한 경우 레이스디렉터와 심사위원회의 판단으로 재 스타트 여부를 결정한다. 재 스타트를 하지 않았을 경우 순위는 경기 중단 전의 랩에 결승선을 통과한 시점으로 정한다

37.2 경기 중단 상황을 야기한 드라이버는 페널티가 부과되거나 실격될 수 있다.

37.3 37.1.1 조항의 경우를 제외한 경기 재개 방식은 롤링 스타트로 하고 피트레인에서 스타트한 차량은 클래스에 구분 없이 최후미로 합류하며 스타트 순서는 피트레인에 자력으로 정렬한 순서로 한다.

37.4 경기 재개 시 신호는 5 분, 3 분, 1 분, 30 초 보드가 게시된다.

37.4.1 32.2.2 조항의 해당 신호 스타트 절차에 따른다.

38. 경기 종료 (FINISH)

38.1 경기종료와 순위결정

38.1.1 경기종료는 참가차량이 정해진 랩 수를 완료하여 피니시 라인에서 체크기를 받은 것을 말한다.

38.1.2 체크기는 모든 참가차량이 피니시 라인을 통과할 때까지 제시된다.

38.1.3 시간 가산 페널티를 받아 동률이 되었을 경우 페널티를 받은 드라이버의 순위가 우선이 된다.

38.1.4 경기종료 후 잠정결과에 의해 1 위, 2 위, 3 위를 한 드라이버의 잠정시상은 시상대에서 진행한다. 잠정시상을 거부한 드라이버는 상전을 수여받을 권리를 포기한 것으로 간주한다.

38.2 경기포기

38.2.1 경기 중 사고 또는 고장으로 인해 자력으로 움직일 수 없을 시 드라이버는 즉시 하차하여 안전한 곳으로 대피해야 하며, 이 경우 리타이어로 처리한다.

38.2.2 경기 중 드라이버가 차량을 밀어서 피트에 돌아오는 것은 금지되며, 리타이어로 간주한다.

38.2.3 피트인 한 드라이버가 차량에서 하차할 경우 리타이어로 간주한다.

39. 차량 보관(Parc Fermé)

39.1 파크페미 장소는 드라이버 브리핑 시 발표된다.

39.2 예선과 결승이 종료된 후 예선에 참가한 모든 차량 및 결승을 완주한 모든 차량은 지정된 파크페미로 이동해야 한다.

39.3 파크페미 해제 시까지 그 어떤 누구라도 차량에 손 댈 수 없다. 단, 기술위원장이 허가하는 작업은 예외이며, 이 경우 해당작업에 필요한 최소 인원만이 들어와서 기술 오피셜의 입회 하에 작업해야 한다.

39.4 예선 및 결승 종료 후 1~3 위와 기술위원회 임의 검사 지정차량은 SOC 검사장으로 이동하여야 하고 이외 모든 차량은 반드시 파크퍼미에 보관되며, 잠정기록 발표 후 30 분이 지나면 의무 검사 및 항의 검사 대상 차량을 제외한 나머지 차량은 경기위원장의 승인에 따라 파크퍼미 차량보관이 해제된다. 단, 레이스디렉터의 승인에 따라 30 분 전이라도 파크퍼미 차량보관이 해제될 수 있다.

39.5 단, 사고로 인한 차량의 시급한 사고처리나 정비가 필요할 경우 기술위원회의 승인을 득한 후 차량을 정해진 장소로 이동하여 작업할 수 있다.

40. 시상식(PRIZE-GIVING CEREMONY)

40.1 시상식 참석자

40.1.1 1,2,3 위 드라이버와 1 위 팀 감독은 경기종료 후 간단한 사진 촬영에만 응한 후 곧 바로 시상 대기실에 도착하여 시상식에 참석해야 한다.

40.1.2 감독이 드라이버를 겸하여 시상식에 바로 참석하기 어려울 경우 그 위임자가 시상식에 참석할 수 있다.

40.1.3 시상자는 사전에 SOC 에서 지정하며, 시상식 시작 10 분전 시상 대기실에 도착해야 한다.

40.2 시상식 복장

40.2.1 시상식에 참석하는 드라이버는 SOC 가 지정한 공식 부착물을 부착한 드라이버 슈트를 착용해야 한다.

또한, SOC 에서 지정한 시상식 모자를 반드시 착용하고 시상식에 참여하여야 한다.

40.2.2 1 위 팀 감독은 팀을 상징할 수 있는 복장을 착용해야 한다.

40.3 시상식 운영

40.3.1 시상은 3 위, 2 위, 1 위의 순서로 진행한다.

40.3.2 시상대에는 수상자, 시상자 외의 사람은 등단할 수 없으며, 예외의 경우 SOC 의 사전 승인을 필요로 한다.

40.3.3 정치적, 종교적, 인종적 의미를 포함한 세레머니를 금지하며, 이를 위반할 시 심사위원회를 통해 수상 자격을 박탈할 수 있다.

40.4 카포디움

40.4.1 결승 종료 후 결승 1,2,3 위 차량은 SOC 가 지정한 카포디움 장소로 순위에 맞추어 차량을 이동하여야 한다.

40.4.2 카포디움 장소에는 SOC 가 지정한 인원 외에는 출입이 불가 하다.

40.4.3 카포디움에서 참가 팀들의 차량 작업은 일체 금지되며, 기술위원회의 승인을 득한 후 차량을 정해진 장소로 이동 가능하다.

40.5 트로피

SOC 가 지정한 공식 트로피 만을 시상식에서 사용하여야 한다.

41. 기자회견 (PRESS CONFERENCES)

41.1 기자회견

41.1.1 SOC가 기자회견 참석을 요청한 드라이버 및 팀 관계자는 SOC가 지정한 시간과 장소에서 진행되는 기자회견에 반드시 참석해야 하며, 지각 혹은 불참 시 벌금 등의 페널티가 부과된다.

41.1.2 기자회견 복장

41.1.2.1 기자회견에 참석하는 드라이버는 SOC가 지정한 공식 부착물을 부착한 드라이버 슈트를 착용해야 한다. 단, 모자는 팀에서 지정한 모자를 착용할 수 있다.

41.1.2.2 팀 관계자는 팀을 상징할 수 있는 복장을 착용해야 한다.

41.1.3 기자회견 장소

41.1.3.1 기자회견에 참석하는 기자회견은 별도로 마련된 기자회견장에서 진행한다.

41.1.3.2 단, 별도의 기자회견장을 마련하기 어려운 여건일 경우 SOC가 지정한 장소에서 진행될 수 있다.

41.1.4 예선일

41.1.4.1 SOC는 예선일 기자회견을 진행할 수 있으며, 대회 프로모터, 참가 드라이버, 참가 팀 관계자 등에게 기자회견 참석을 요청할 수 있다.

41.1.4.2 참석자들은 시작 5분전에 기자회견장에 대기하여야 한다.

41.1.5 결승일

41.1.5.1 SOC는 참가 대수, 대회 이슈 사항 등을 고려해 기자회견에 참가할 클래스를 지정 또는 제한할 수 있다.

41.1.5.2 클래스 별 1위~3위 입상 드라이버 또는 그 외 드라이버 및 팀관계자에게 기자회견 참석을 요구할 수 있다.

41.1.5.3 참석자들은 시작 5분전에 기자회견장에 대기하여야 한다.

41.2 미디어 인터뷰

41.2.1 SOC가 미디어 인터뷰를 요청한 드라이버 및 팀 관계자는 SOC가 지정한 시간과 장소에서 진행되는 미디어 인터뷰에 반드시 참석해야 하며, 정당한 사유없이 인터뷰에 불응하는 경우 벌금 등의 페널티가 부과된다.

41.2.2 예선일

41.2.2.1 SOC 공식 방송팀은 예선 종료 후 참가 드라이버 및 팀 관계자 중 인원을 선정하여 인터뷰를 진행할 수 있다.

41.2.2.2 SOC 공식 방송팀은 결승 중계용 사전 인터뷰 녹화를 위해 드라이버와 팀 관계자 중 인원을 선정하여 인터뷰 요청을 할 수 있다.

41.2.3 결승일

41.2.3.1 SOC 공식 방송팀은 참가 드라이버 및 팀 관계자에게 인터뷰를 요청할 수 있으며, 공식 방송팀이 촬영한 영상은 인터넷/방송을 통해 중계될 수 있다. 드라이버와 팀 관계자는 해당 영상을 통하여 본인이 방송에 노출되는 것을 동의한 것으로 간주한다.

41.2.3.2 결승 1위 드라이버는 결승 직후 공식 방송팀의 인터뷰 요청에 응하여야 한다.

41.2.3.3 시상식 종료 직후 결승 1위~3위 드라이버 들은 공식 방송팀의 생방송 인터뷰에 응하여야 한다.

42. 패독(PADDOCK)

42.1 SET-UP

42.1.1 공식 프로그램을 통해 공지한다.

42.2 패독 패스

42.2.1 지정된 패스로 승인된 구역에 한해 입장할 수 있으며 이를 위반 할 시 벌금 등의 페널티가 적용될 수 있다.

42.2.2 각 팀 피트 출입 제한은 팀에서 관리하며 관리 부재로 인한 안전사고 및 경기 운영 방해 행위가 이루어 질 시 벌금 등의 페널티가 부여될 수 있으며 해당 사고에 대해 해당 팀에서 모든 책임을 진다.

42.3 운영시간

42.3.1 SOC 는 라운드 별 패독 운영 시간을 정할 수 있으며 경기장 환경에 따라 경기장 별로 상이하게 운영 될 수 있다.

42.4 패독 속도 제한

42.4.1 패독 내 주행 속도는 최대 10km/h 이며 주행 기준 속도를 초과하는 주행은 엄격히 금지된다.

42.4.2 속도 규정은 전 참가팀(드라이버, 관계자, 팀게스트, 오피셜, 미디어)에 적용되며, 위반시 심사위원회를 통해 최소 10 만원 이상의 벌금 또는 페널티가 부과된다.

42.5 패독 주차

42.5.1 주차권을 소지한 경우에만 지정된 구역에 주차가 가능 하다.

42.5.2 지정된 구역 외에 주차를 하였거나 주차 정책 위반 시 심사위원회를 통해 최소 50 만원이상의 벌금이 부과되며 이는 전 참가팀(드라이버, 관계자, 팀게스트, 오피셜, 미디어)에 적용된다.

2 부. 기술규정

1장. 공통 기술규정

1. 서문(FOREWARD)

- 1.1 M 클래스기술 규정과 공통된 규정은 M 클래스 기술 규정을 우선으로 한다.
- 1.2 SOC 는 매년 개정되는 규정을 발표하며, 발표일로부터 효력을 갖는다.
- 1.3 본공통 기술 규정(제 1 조~제 17 조)은 FIA 2019 Appendix J 253 에 근거하여 작성하였으며 M 클래스에 적용되며 FIA 2019 Appendix J 253 해석과 관련된 분쟁이 발생 할 경우 한국어로 작성된 본 규정집 내용을 우선한다.
- 1.4 심사위원회는 경기참가에 부적합하게 제작된 차량을 대회에서 제외시킬 수 있다. (FIA 2019 Appendix J 253 Art 1)
- 1.5 본 규정의 유권해석과 기재되어 있지 않은 사항에 대한 적용 및 그 결정은 SOC 의 권한이다.

2. 안전 벨트(SAFETY BELTS)

- 2.1 FIA 'Appendix J 2024 Article 253.Art 6'에 준한다

3. 시트,고정점과 서포트(SEAT, ATTACHEMNTS AND SUPPORTS)

- 3.1 FIA 'Appendix J 2024 Article 253.Art 6'에 준한다

4. 소화기(EXTINGUISHERS – ECTINGUISHING SYSTEMS)

- 4.1 FIA 'Appendix J 2024 Article 253.Art 7'에 준한다

5. 화재로부터의 보호(PROTECTION AGAINST FIRE)

- 5.1 FIA 'Appendix J 2024 Article 253.Art 15'에 준한다

6. 제동과 조향장치의 안전(SAFETY OF BRAKING AND STEERING SYSTEMS)

- 6.1 FIA 'Appendix J 2024 Article 253.Art 4'에 준한다
 - 6.1.1 칼럼 조정 장치는 잠겨있어야 하고 공구를 써서 작동되어야 한다.

7. 안전 케이지(SAFETY CAGES)(FIA 'Appendix J 2024 Article 253.Art 8)

- 7.1 종합 (FIA 'Appendix J 2024 Article 253.Art 8.1')

안전 케이지의 장착은 의무이다.

다음 7.1, 7.2, 7.3 조항의 요구를 준용해서 구성한다.

케이지 전체 혹은 부분에 크롬 도금을 하는 것은 금지이다.

안전 케이지의 튜브에 액체 혹은 어떠한 물질이 들어있어서는 안 된다.

안전 케이지는 드라이버의승 하차를 과도하게 방해하게 장착되어서는 안된다.

콕핏 내, 차체 측면 구조와 안전 케이지 사이에 다음의 요소가 지나는 것은 금지된다.

- 전기 케이블
- 액체 운반 라인 (전면유리 워셔 액 제외)
- 소화기 장치의 라인

멤버는 대시보드와 트림을 통과해 지나서 승차자의 공간 내를 지날 수 있다.

7.2 정의

7.2.1 안전 케이지

콕핏 내에 설치된 여러 개의 튜브로 구성, 차체에 가까이 장착되고 충격을 받는 경우 차체의 변형을 줄이기 위한 기능을 한다.

7.2.2 롤바

두 개의 마운팅 Foot 이 있는 둥근 형상의 튜브 프레임.

7.2.3 메인 롤바 (253-1)

차량 전방 시트 바로 뒤에 위치한 수직에 가까운(직각에서 최대각도 $\pm 10^\circ$) 하나의 둥근 튜브.

이 튜브의 중심 축은 하나의 면에 속해 있어야 한다.

7.2.4 전방 롤바 (253-1)

메인 롤바와 비슷하지만 전면유리 A 필러와 전면유리 상부 모서리를 따라간다.

기둥의 아래 부분은 수직에 가까워야 하며, 수직으로부터 뒤 쪽 방향으로는 최대 10° 이다.

마운팅 Foot 의 위치로는 롤바의 가장 앞부분보다 뒤쪽이어서는 안 된다.

7.2.5 측면 롤바 (253-2)

차량의 좌측 혹은 우측 편을 따라서 위치하고 종 방향에 가깝고 수직에 가까운 하나의 둥근 튜브이며, 전면유리 기둥을 따르는 앞쪽 기둥과 수직에 가까운 (수직으로부터 최대 10°) 뒤쪽 기둥은 전방 좌석의 바로 뒤쪽에 위치한다.

측면에서 보았을 때 뒤 쪽 기둥은 직선이어야 한다.

앞 쪽 기둥의 아래 부분은 수직에 가까워야 하며, 수직으로부터 뒤 쪽 방향으로는 최대 10° 이다.

앞쪽 마운팅 Foot 의 위치로는 롤바의 가장 앞부분보다 뒤쪽이어서는 안 된다.

7.2.6 측면 하프 롤바 (253-3)

측면 롤바와 동일하지만 뒤 쪽 기둥이 없다.

7.2.7 종 방향 멤버

전방 롤바, 메인 롤바의 상부 부분과 만나는 종 방향에 가까운 하나의 튜브.

7.2.8 횡 방향 멤버

측면 하프 롤바 혹은 측면 롤바의 상부 부분과 만나는 횡 방향에 가까운 하나의 튜브.

7.2.9 대각선 멤버

횡방향 멤버 간:

메인 롤바 상부의 한 쪽 귀통이 혹은 측면 롤바의 횡 방향 멤버 끝 단의 한 쪽과
롤바의 반대편 장착 지점

혹은

후방 지지대의 상부 끝 단과 다른 후방 지지대의 아래 쪽 장착 점

7.2.10 장 탈착 멤버

장착 및 탈거가 가능한 안전 케이지의 멤버.

7.2.11 케이지 보강

강성 향상을 위해 안전 케이지에 추가되는 멤버.

7.2.12 마운팅 Foot

차체에 볼팅이 허가되는 롤바 튜브의 끝 단에 용접되는 판, 일반적으로 보강판 위에
올려진다.

7.2.13 보강 판

롤바마운팅 Foot 의 아래 차체에 고정되는 금속 판.

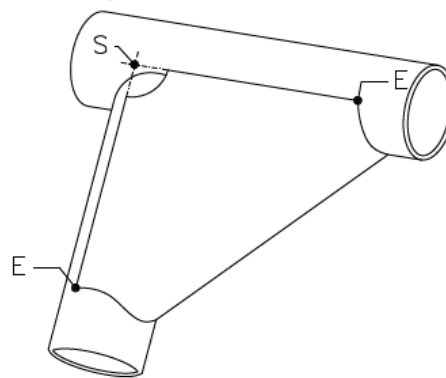
7.2.14 가젯 (253-34)

최소 1.0mm 두께로 된 U 형상의 금속 판으로 만들어진 벤딩 혹은 접합 부분의 보강재.

가젯의 끝단(E 부분)은 꼭지점(S 지점)로부터, 튜브 접합부의 가장 큰 직경의 2 배에서
4 배 사이에 위치해야 한다.

꼭지점 부분의 절단은 허용되지만 반지름은 튜브 접합부의 가장 큰 직경의 1.5 배보다
작아야 한다.

가젯의 수평면은 튜브 접합부의 가장 큰 직경보다 작은 구멍을 뚫을 수 있다.



253-34

7.3 규격

7.3.1 기본 구조

기본 구조는 다음 설계의 하나에 따라서 만들어져야 한다.

● 기본 구조 1 (253-1)

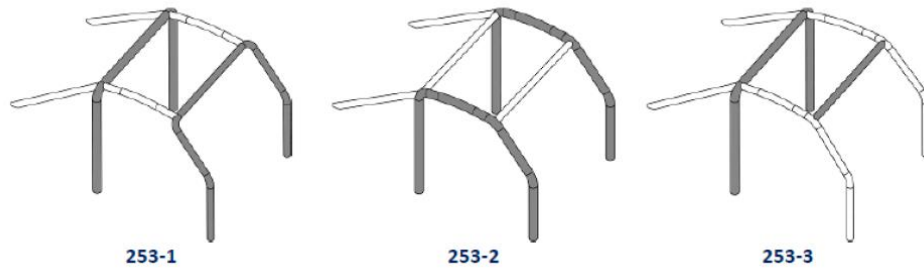
메인 롤바 1 / 전방 롤바 1 / 종 방향 멤버 2 / 후방 지지대 2 / 마운팅 Foot 6

● 기본 구조 2 (253-2)

측면 롤바 2 / 횡 방향 멤버 2 / 후방 지지대 2 / 마운팅 Foot 6

● 기본 구조 3 (253-3)

메인 롤바 1 / 측면 하프 롤바 2 / 횡 방향 멤버 1 / 후방 지지대 2 / 마운팅 Foot 6



메인 롤바의 수직에 가까운 부분(혹은 측면 롤바의 뒤 쪽 부분)은 차체 내부에 가능한 한 가까워야 하고 벤딩은 한 차례만 해야 한다.

전방 롤바의 기둥(혹은 측면 롤바 혹은 측면 하프 롤바의 앞 쪽 기둥)은 전면 유리 기둥에 가능한 한 가까워야 하고 전면 유리를 따르는 곳 아래에는 추가 벤딩이 없어야 한다.

다음의 연결은 지붕 높이에 위치해야 한다.

- 전방 롤바와 메인 롤바로 가는 종 방향 멤버
- 측면 롤바로 가는 종 방향 멤버
- 메인 롤바로 가는 측면 하프 롤바

지붕 높이에서는 장 탈착 멤버가 4 개소보다 많지 않도록 해야 한다.

후방 지지대는 지붕 높이의 메인 롤바 바깥 쪽 벤딩 부분 상부에 가까운 곳에 장 탈착 방법으로 장착할 수 있다.

수직으로부터 30° 이내의 형태여야 하고 차체 내부에 가능한 한 가까운 직선으로 뒤 쪽 방향이어야 한다.

7.3.2 설계

기본 구조가 정의되고 나면, “a) 의무적 멤버와 보강”, “b) 선택적 멤버와 보강”이 추가될 수 있는 보강재와 함께 완성되어야 한다.

명확하게 허가되지 않거나 탈거 가능한 접합이 아니하면 “d) 장탈착멤버”를 준용해야 하고 모든 멤버와 튜브 보강재는 하나이어야 한다.

7.3.2.1 의무적 멤버와 보강

대각선 멤버

메인 롤바

253-7에 따라서 메인 롤바에는 2 개의 대각선 멤버가 있어야 한다.

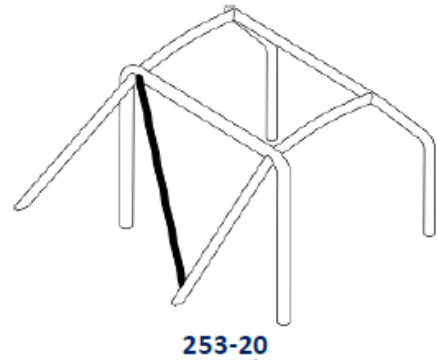
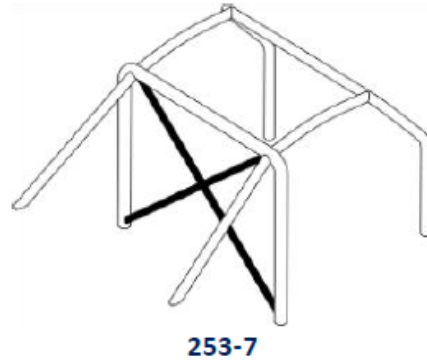
멤버는 직선이어야 하고 장 탈착 가능할 수 있다.

대각선의 아래 쪽 끝 단은 메인 롤바의 마운팅 Foot 으로부터 100mm 를 넘지 않는 곳에 접합되어야 한다. (측정은 253-52)

대각선의 위 쪽 끝 단은 메인 롤바와 후방 지지대가 접합되는 곳으로부터 100mm 가 넘지 않는 곳에 접합되어야 한다.

후방 지지대

253-20 에 따라서 대각선 멤버 1 개를 장착하는 것은 의무이다.



도어 바

종 방향 멤버는 253-9, 253-10, 253-11 을 따라서 차량의 양 측면에 장착되어야 한다.

253-9, 253-10, 253-11 에서 보여지는 설계에서 하나의 종 방향 멤버가 추가될 수 있다.

코 드라이버가 없는 경기에서는 드라이버 쪽에만 설치할 수 있고 양 쪽을 동일하게 설계하는 것은 의무가 아니다.

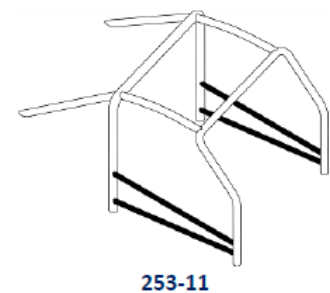
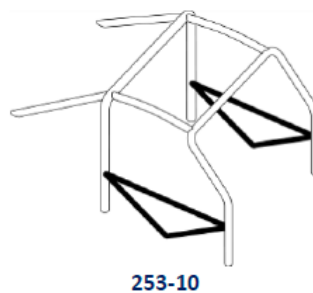
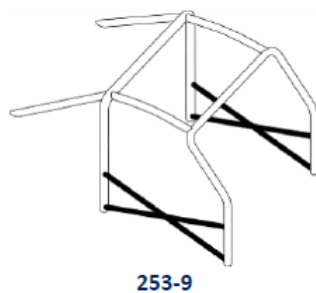
이 들은 장 탈착 될 수 있다.

측면 보호는 가능한 한 높아야 하지만 상부 접합부의 높이는 도어 개구부 높이의 절반보다 높아서는 안 된다.

이 상부 접합부가 도어 개구부보다 앞 혹은 뒤인 경우, 이 높이 제한은 이 멤버와 도어 개구부 (측면에서 보았을 때)의 해당 교차점으로 적용된다.

253-9 의 경우 이 멤버의 아래 쪽 접합부는 차체의 종 방향 멤버에 직접 장착하는 것과 이 "X"의 하나는 한 튜브일 것을 권장한다.

도어 바를 전면유리 기둥 보강재(253-15)의 연결은 승인된다.

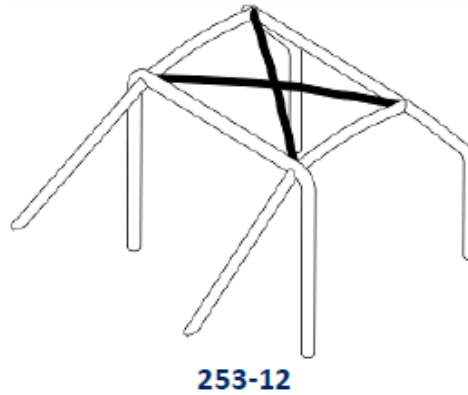


지붕 보강

멤버는 지붕의 곡선을 따라갈 수 있다.

코 드라이버가 없는 경기에서는 253-12의 경우만이며, 대각선 멤버는 하나만 장착될 수 있지만 앞 쪽 연결은 드라이버 쪽이어야 한다.

멤버의 끝 단은 롤바와 기본구조의 연결부로부터 100mm 이내에 있어야 한다.



253-12

전면유리 기둥 보강

253-15에서 "A"의 치수가 200mm보다 크다면 전방 롤바 양 쪽에 장착되어야 한다.

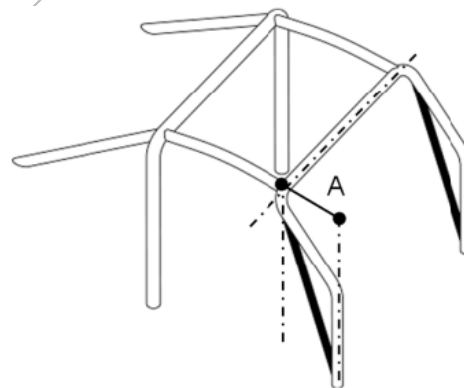
이 것은 측면에서 보았을 때 직선이고 20°를 넘지 않는 조건으로 벤딩될 수 있다.

위 쪽 끝 단은 전방(측면) 롤바와 종 방향(횡 방향)멤버가 접합되는 곳으로부터 100mm 이내에 있어야 한다.

아래 쪽 끝 단은 전방 롤바마운팅 Foot 혹은 측면 하프 롤바 앞쪽

마운팅 Foot 으로부터 100mm 이내에 있어야 한다. (측정은 253-52)

이 보강재가 도어 바와 교차하는 경우, 몇 개의 부분으로 나뉘어야 한다.



253-15

벤딩부와 접합부의 보강

접합부 간:

- 메인 롤바의 대각선 멤버
- 지붕 보강 (253-12의 경우만)
- 도어 바 (253-9의 경우만)

- 도어 바와 전면유리 기둥 보강 (253-15)

최소 2 개의 가젯(본 규정 7.2.14)으로 보강되어야 한다.

도어 바와 전면유리 기둥 보강재가 하나의 면에 있지 않다면, 가젯(본 규정 7.2.14)으로 보강할 수 있다.

7.3.2.2 선택적 멤버와 보강

7.3.2.a 에서 언급되지 않았다면 253-16 부터 253-21, 253-23 부터 253-33 에서 보여지는 멤버와 보강은 선택적이다.

위에 언급된 모든 멤버와 보강은 별개로 사용되거나 다른 것과 혼합되어 사용될 수 있다.

후방 지지대 대각선 (253-20, 253-21)

전방 서스펜션 마운팅 지점 (253-25)

연장부는 전방 서스펜션 상부 마운팅 지점에 연결되어야 한다.

횡 방향 멤버 (253-26 부터 253-30)

메인 롤바 혹은 후방 지지대 사이에 장착된 횡 방향 멤버는 본 규정 2.2 에 따라서 안전벨트 고정으로 사용될 수 있다. (이 경우에는 장 탈착 멤버는 금지)

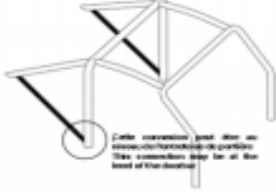
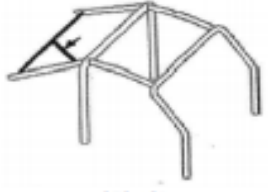
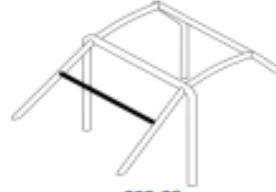
253-26 과 253-27 에서 보여지는 멤버는 중심 종 방향 연장부 각도는 수직기준 30° 보다 작아야 한다.

전방 롤바의 횡 방향 멤버는 가능한 한 높아야 하지만 아래 쪽 귀통이는 대시보드의 최상단보다 낮아야 한다.

이 것은 스티어링 칼럼보다 아래에 위치하지 않도록 해야 한다.

벤딩부와 접합부의 보강 (253-31 부터 253-33)

보강재는 튜브 혹은 가젯(본 규정 7.2.14 조항)으로 만들어져야 한다.

 253-16	 253-17	 253-18
 253-18B	 253-19	 253-20 Facultatif uniquement pour les voitures homologuées avant le 01.01.2020 Optional only for cars homologated before 01.01.2020
 253-21	 253-22 Obligatoire si un renfort de toit conforme au Dessin 253-14 est utilisé Compulsory when a roof reinforcement according to Drawing 253-14 is used	 253-23
 253-24	 253-25	 253-26
 253-27	 253-28	 253-28B
 253-29	 253-30	 253-31
 253-32	 253-33	

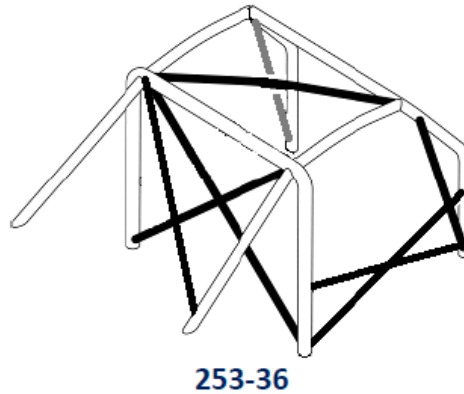
7.3.2.3 안전 케이지의 최소 구성

안전 케이지의 최소 구성은 다음과 같이 정의된다.

253-36 혹은 그 대칭

기본 구조는 7.3.1 조항을 따른다

도어 바와 지붕 보강은 7.3.2.a)조항 도어 바와 7.3.2.b)조항지붕보강에 따라서 다를 수 있다.



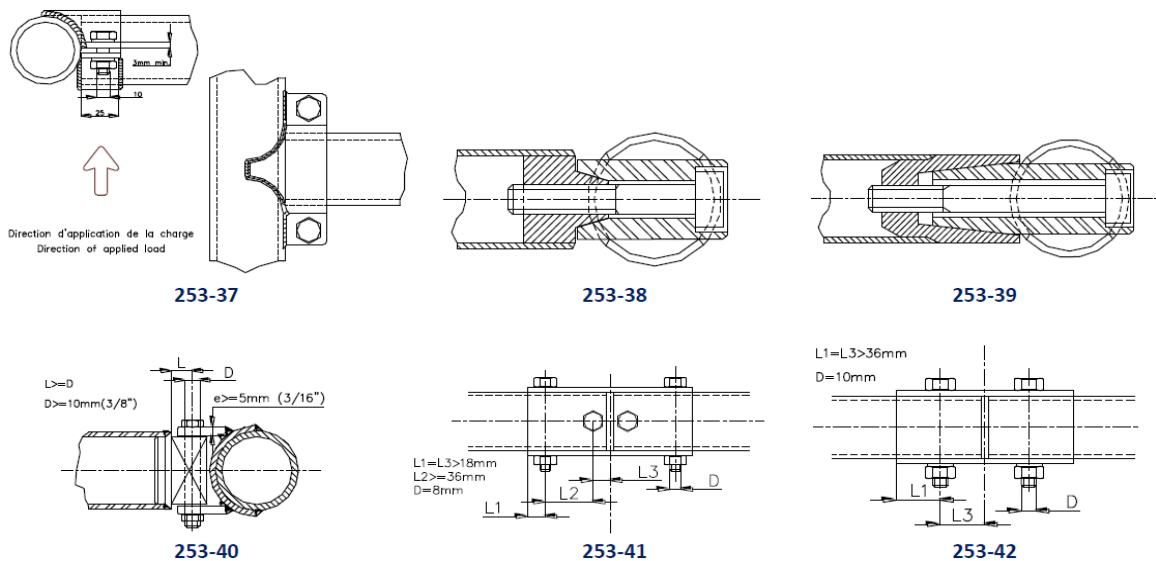
7.3.2.4 장 탈착 멤버

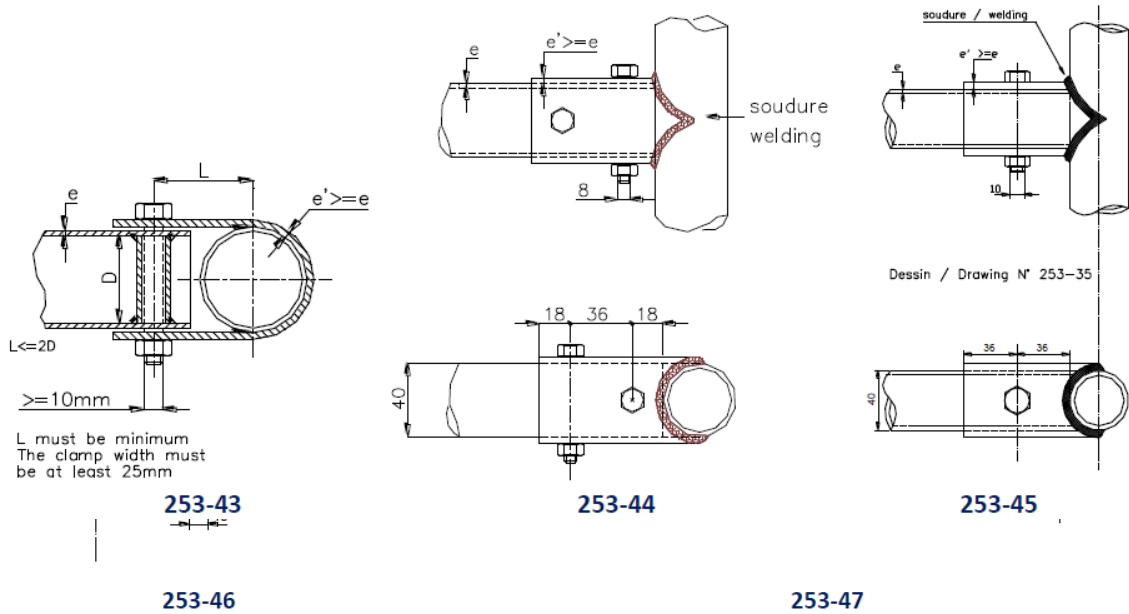
현행 규정을 따라서 안전 케이지의 제작에 장 탈착 멤버가 사용된다면 장 탈착식 연결구는 FIA 승인 방식을 준용해야 한다. (253-37 에서 253-47)

한 차례 조립된 후에는 용접하지 않아야 한다.

나사와 볼트는 최소한 8.8(ISO 기준)을 가져야 한다.

253-37, 253-40, 253-43, 253-46, 253-47 을 준용하는 장 탈착 멤버는 선택적 보강의 장착과 7.3.2.b)조항에 묘사된 보강의 장착을 위해서만 사용되어야 하고 메인 롤바, 전방 롤바,측면 하프 롤바,측면 롤바의 상부 연결부에는 금지된다.





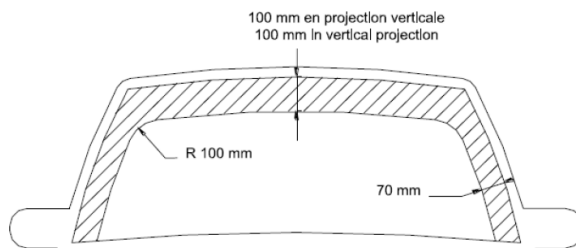
7.3.2.5 장착 제한

종 방향으로는, 안전 케이지는 수직 하중을 받는 전방과 후방 서스펜션 요소를 완전하게 포함해야 한다.

이 제한을 초과하는 추가적인 보강이 안전 케이지와 차체의 후방 안티롤바고정점 사이에 있다면 승인된다

이 고정점들은 각각 30 x 1.5mm 치수 튜브로 안전 케이지에 연결할 수 있다.

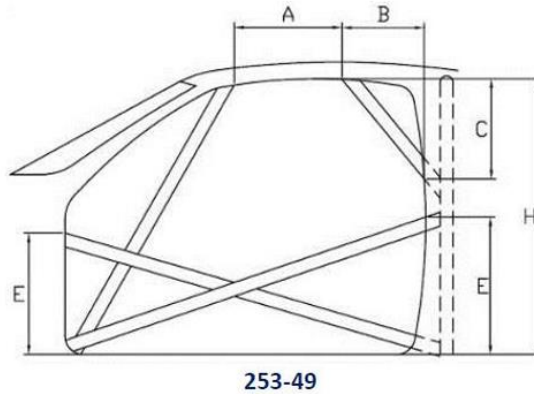
전면에서는, 전방 롤바 상부 귀통이의 벤딩부와 접합부 보강은 253-48 과 같이 전면유리의 면적이 보여 져야 한다.



Mesures par rapport au bord de la surface vitrée / Dimensions from the edge of the glazed area
253-48

도어 개구부 케이지 보강의 구성은 다음의 측면 치수를 따라야 한다. (253-49)

- A 최소 300mm
- B 최대 250mm
- C 최대 300mm
- E $< 0.5 \times H$



7.3.2.6 안전 케이지의 차체 장착

최소 장착 지점은:

- 전방 롤바의 각 기둥 1 개소
- 측면 롤바 혹은 측면 하프 롤바의 각 기둥 1 개소
- 메인 롤바의 각 기둥 1 개소
- 각 후방 지지대 1 개소
- 차체에 효율적인 장착을 위해서 안전 케이지 주위의 본래 내장재는 변경하거나 잘라내거나 찌그러뜨릴 수 있다.
- 퓨즈 박스는 안전 케이지를 장착할 수 있도록 이동할 수 있다.

전방 롤바, 메인 롤바, 측면 롤바, 측면 하프 롤바의 마운팅 지점:

각 마운팅 지점은 차체에 용접된 최소면적 120cm²의 면적과 최소두께 3mm의 철재 보강판에 최소 볼트 3 개로 장착되어야 한다.

이 120cm²의 면적은 보강판과 차체 간에 접해야 한다.

예시는 253-50 부터 253-58 까지를 따른다.

253-52의 경우, 보강판이 차체에 용접될 필요가 없다.

253-54의 경우, 마운팅 지점의 측면은 용접된 판으로 막을 수 있다.

고정 볼트는 최소 8.8(ISO 기준)의 품질과 최소 직경 M8 이어야 한다.

Self Locking 혹은 Lock Washer 를 사용해야 한다.

2 볼트 간의 각도(253-50 과 같이 마운팅 Foot 의 수준에서 튜브 중심 축으로부터 측정)는 60° 보다 작아서는 안 된다.

후방 지지대의 마운팅 지점:

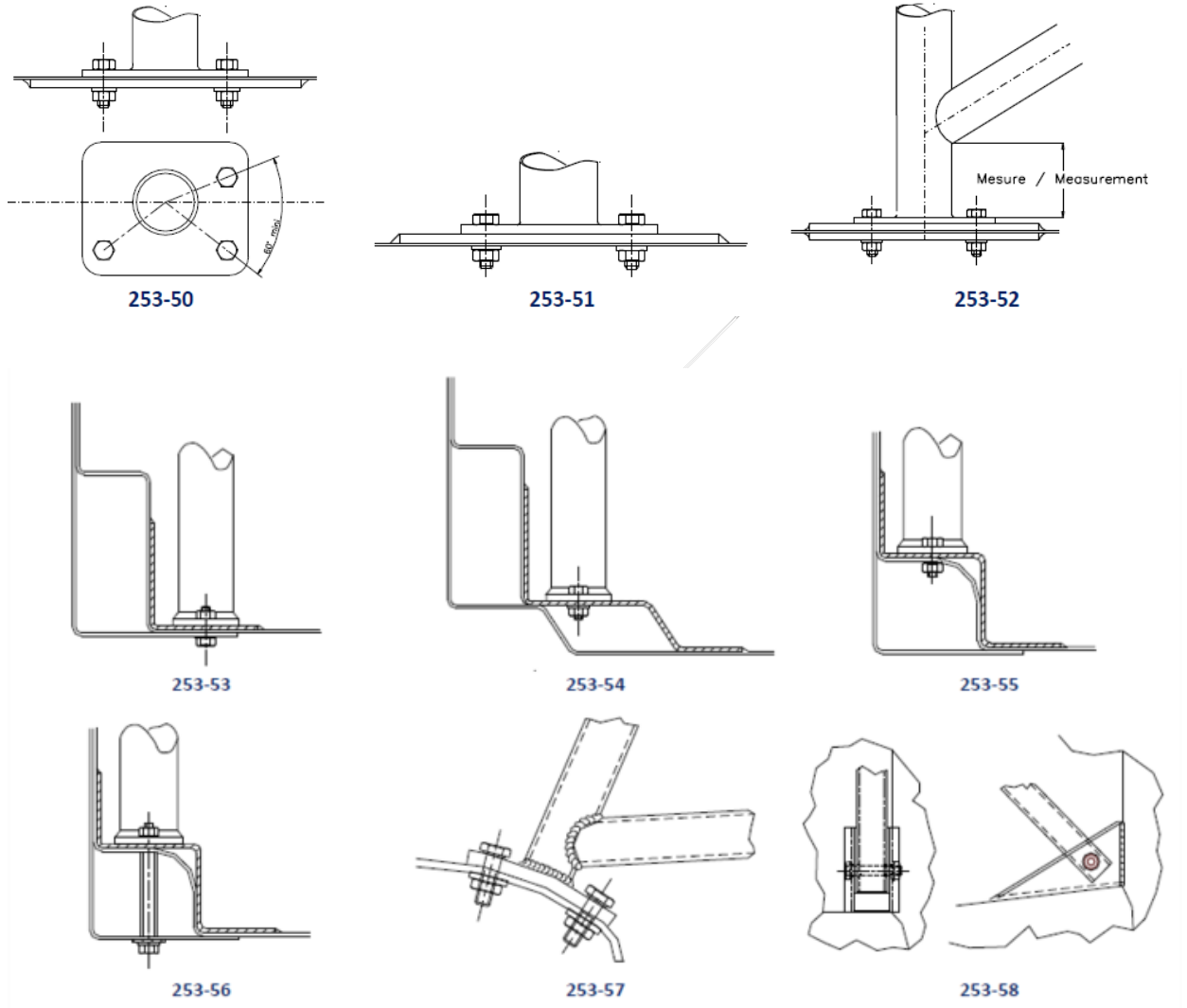
각 후방 지지대는 최소 60cm² 면적(253-57)의 마운팅 Foot 에 M8 볼트 최소 2 개로 고정되거나 혹은 253-58의 구조와 같이 적당한 장소와 강성이 있는 곳에 부시가 후방 지지대에 용접된다면 볼트 하나로 고정되어야 한다.

최소 요구:

추가로 마운팅 Foot 의 지지판은 보강판에 용접될 수 있으며 안전 케이지(7.3.1)는 차체에 용접될 수 있다.

특별한 경우:

비철 차체에서는 안전 케이지와 차체 간의 용접은 금지되고 차체에 보강판을 접착하는 것만 허가된다.



7.3.3 튜브 사양

단면이 원형인 튜브만이 승인된다.

사용되는 튜브의 사양:

재료	최소 인장강도	최소 치수 직경 X 재질 두께 (mm)	사용
냉간 인발심레스 비합금 탄소강 탄소 최대함량 0.3%	350 N/mm ²	45 x 2.5 혹은 50 x 2.0	메인 롤바 (253-1, 253-3) 혹은 측면 롤바+ 후방 지지대 (253-2)
		38 x 2.5 혹은 40 x 2.0	측면 하프 롤바 그리고 안전 케이지의 다른 부분

알림

비 합금 강의 첨가 물 최대 함량은 망간 1.7% 와 그 외의 원소가 0.6% 로 구성된다
강재 선택 시에는 좋은 신장 특성 과 적절한 용접 특성을 얻을 수 있는 재질인지 주의
해야 한다.

튜브는 냉간 굽힘 냉간 벤딩으로 가공되어야 하며 중심선의 굽힘 반경 벤딩 반경 은
튜브 지름의 3 배 이상 이어야 한다

냉간 굽힘(냉간 벤딩) 가공 중에 튜브 형상이 타원으로변형 되었다면 타원의 최소
지름과 최대 지름의 비율은 0.9 이상이 되어야 한다.

냉간 굽힘(냉간 벤딩) 가공된 튜브 표면에는 물결 문양 이나 기열이 없 어야 하며
매끄럽고 균일 해야 한다.

7.3.4 용접 지침

튜브 둘레 전체를 따라서 행해져야 한다.

모든 용접은 완전하게 침투해야 하고 가스 차폐 Arc 용접을 선택 할만하다.

열처리 철 소재를 사용할 때에는 제조사의 특별 지침을 따라야 한다. (특별한 전극, 가스
차폐 용접)

7.3.5 보호 패딩 (유효한 안전 장비_2.FIA 차량 콕핏 안전장비 정보 참고)

승차자의 신체가 안전 케이지에 접촉할 수 있는 곳에는 난연제 패딩으로 보호되어야
한다.

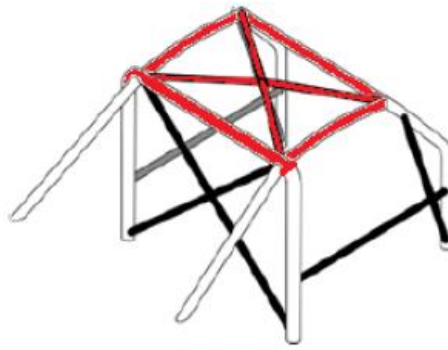
253-68 에서 보여지는 케이지의 튜브와 지붕 보강재에는 FIA 기준 8857-2001
A 타입(Technical Lais 23 °)을 준용하는 패딩이 고정되어야 한다.

각 패딩은 튜브로부터 움직이지 않도록 고정되어야 한다.

적용

모든 카테고리.

Co-Driver 가 없는 경기에서는 드라이버 측만 의무이다.



253-68

8. 추가 잠금 장치(ADDITIONAL FASTENERS)

FIA '2019 FIA Appendix J 253.Art 5'에 준한다.

9. 견인고리 (TOWING-EYE) (FIA 2019 FIA Appendix J 253.Art 10)

- 9.1 모든 차량은 모든 대회에 대해서 전방과 후방에 견인고리를 장비해야 한다.
- 9.2 이 견인고리는 차량이 자유롭게 움직일 수 있을 때에만 사용된다.
- 9.3 확실하게 보여 지도록 황색,주황색,적색 등의 색상이어야 한다.
- 9.4 위치를 식별할 수 있도록 차체에 화살표 모양의 'TOW'스티커가 부착되어야 한다.

10. 그물망(WINDOWS/NETS)

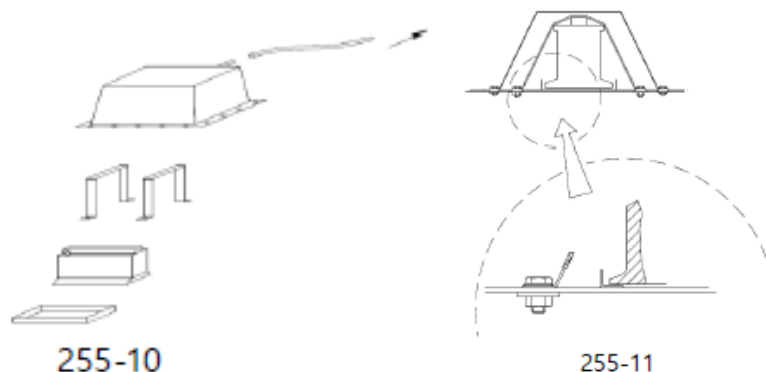
FIA '2019 FIA Appendix J 253.Art 11'에 준한다.

11. 전원 차단기(GENERAL CIRCUIT BREAKER)(FIA '2019 FIA Appendix J 253.Art 13)

- 11.1 운전석 및 차량 밖에서 전원을 차단할 수 있도록 장착되어야 한다.
- 11.2 외부전원차단기는 A 필러의 아래에서 발견하기 쉬운 위치여야 하며, 차단레버의 색상은 파란색이어야 한다.
- 11.3 각 변의 길이가 최소 12cm로 된 백색 테두리의 청색 삼각형에 번개표시가 있는 스티커로 전원 차단기를 표시해야 한다.
- 11.4 전원 차단기는 모든 전기 회로를 차단할 수 있어야 하고, 엔진도 멈추어야 한다.

12. 배터리(BATTERY)(FIA '2019 FIA Appendix J 255.Art 5.8.3)

[참조]



12.1 배터리의 제조사,용량,케이블은 자유이다.

제조사가 정한 배터리의 수는 유지되어야 한다.

12.2 배터리의 위치

위치는 자유이다.

엔진실에 위치하지 않는다면 배터리는 드라이 타입 또는 젤 타입이어야 한다.

12.3 배터리 고정(2019 FIA Appendix J 255.Art 5.8.3)

각 배터리는 단단하게 고정되어야 하고 + 단자는 보호되어야 한다.

배터리를 본래의 위치로부터 옮기려면 금속 바닥에 두 개의 금속 클램프와 배터리 전체를 덮을 수 있는 절연재 커버를 장착 후 차체 바닥에 볼트와 너트로 고정해야 한다.

이 클램프를 고정하려면 최소 10mm 직경의 금속 볼트가쓰여야 하고 각 볼트에는 두께 3mm 의보강판을 넓이 20cm² (두께 3mm, 20cm² 와셔로 대체 가능)하여 차체 금속부분의 아래에 고정한다.

13. 전면유리 와이퍼(Windscreen wipers)(2019 FIA Appendix J 255.Art 5.7.2.3)

13.1 전면 유리를 보호할 목적으로 투명한 필름을 부착할 수 있다.

13.2 와이퍼는 항상 작동되어야 하고, 최소 한 개 이상의 전면유리 와이퍼는 유지되어야 한다.

14. 윤활(Lubrication)(2019 FIA Appendix J 255.Art 5.1.14)

14.1 윤활 장치에 섬프블리더가 포함되어 있는 경우,캐치 탱크로 오일이 흐르는 방법으로 되어 있어야 한다.

배기량 2000cc 이하 차량의 경우 2 리터 용량을 가져야 하고 2000cc 초과 차량의 경우 3 리터 용량을 가져야 한다.

이 탱크는 플라스틱으로 만들어지거나 혹은 투명한 창이 포함되도록 만들어져야 한다.

공기/오일의 분리기(최대용량 1 리터)는 엔진 외부에 장착될 수 있다.

15. 밸러스트(Ballast) (2019 FIA Appendix J 252.Art 2.2)

강하고 단일 블록으로 된 밸러스트를 하나 혹은 몇 개로 차량 중량의 맞춤이 허용되며,이 밸러스트는 공구를 사용하는 방법으로 고정되고,봉인을 고정할 수 있고,코핏 바닥에 위치하고,기술위원이 볼 수 있고 봉인할 수 있어야 한다.

16. 라인과 펌프(LINES AND PUMPS)(2019 FIA Appendix J 253.Art 3)

16.1 보호 (FIA Appendix J 253.Art 3.1)

16.1.1 연료,오일,브레이크 라인은 외부적으로는 모든 위험과 훼손 (돌,오염,기계적인 파손 등)으로부터 보호되어야 하고 내부적으로는 화재와 훼손으로부터 보호되어야 한다.

16.1.2 적용

양산 연결이 유지되어 있는 그룹 N에서는 선택적이다.

양산 연결이 유지되지 않은 경우, 혹은 차량 실내로 라인이 통과하는 경우,보호 덮개가 제거된 경우는 의무이다.

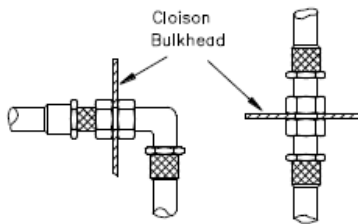
연료 라인의 경우, 비전도 부품으로 인해 차체로부터 분리된 금속 부품은 전기적으로 연결되어야 한다.

16.2 규격과 장착 (FIA Appendix J 253.Art 3.2)

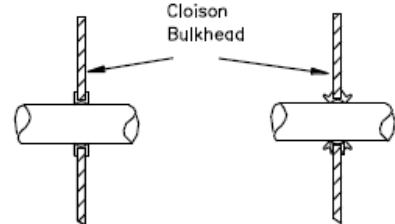
양산 연결이 유지되지 않은 경우 의무 적용이다.

냉각수와 오일의 라인은 콕핏 외부에 있어야 한다.

연료 혹은 유압 라인은 콕핏을 통과할 수 있지만 253-59 와 253-60 과 같이 전방 후방 벌크헤드 연결 및 브레이크 유압 순환 라인과 클러치 유압 순환 라인을 제외하고 아무런 연결이 없어야 한다.



253-59



253-60

16.3 자동 연료 차단 (FIA Appendix J 253.Art 3.3)

16.3.1 모든 그룹에 권장

엔진으로 가는 모든 연료 공급 파이프는 자동 연료 차단 밸브(연료장치 라인 중 하나가 파손되거나 균열로 인해 연료 라인이 압력 이하로 되는 경우에 자동으로 모든 연료 라인이 차단되도록 연료 탱크에 직접적으로 위치한 밸브)가 설치되어 있어야 한다.

16.3.2 의무

엔진이 시동 과정일 때를 제외하고, 모든 연료펌프는 엔진이 가동 중일 때에만 작동해야 한다.

16.4 연료탱크 통기 (FIA Appendix J 253.Art 3.4)

연료탱크의 통기 라인과 아래에 묘사된 밸브는 연료라인(253 Art 3.2)과 동일한 사양이어야 하고 다음 조건을 준용하는 장치가 장착되어야 한다.

- Gravity Roll-Over Valve
- Float Chamber Ventilation Valve
- 최대 초과압력 200mbar 의 Blow-off Valve - Float Chamber Ventilation Valve 가 닫혀있을 때 작동
- 연료탱크 breatherventing 튜브의 내경이 20mm 보다 클 경우 253-14 의 정의와 같이 FIA 로부터 인증된 non-return 밸브가 장착되어야 한다.

17. FIA 인증 안전 연료탱크(FIA APPROVED SAFETY FUEL TANKS)(2019 FIA Appendix J 253.Art 14)

17.1 FT3-1999, FT3.5-1999, FT5-1999 사양

이 사양들만이 FIA 로부터 승인을 받은 것이다.

이 탱크들의 기술적 사양이 FIA 로부터 허용되고 요구된다.

17.2 탱크의 표식과 유효성

각 탱크에는 다음의 정보가 표시되어 있어야 한다.

- FIA 표준 명칭
- FIA 인증 번호
- 제조사 명칭
- 생산 번호
- 유효의 종료 일
- Bladder 는 제조일로부터 5 년 이후로는 사용할 수 없으며 제조사로부터 검수를 받고 재승인을 받으면 종료일로부터 추가로 2 년을 사용할 수 있다.

17.3 연료탱크의 Filler neck

콧핏을 통과하는 Filler neck 이 있는 연료탱크가 설치된 모든 차량은 FIA 가 인증한 non-return 밸브를 장착해야 한다.

“플랩 하나 혹은 둘을 가진” 이 밸브는 탱크 쪽 Filler neck 에 장착되어야 한다.

Filler neck 은 차량의 연료탱크 주입구와 연료탱크 자체를 연결하기 위해서 쓰이는 것으로 정의된다.

18. 연료(Fuel)

18.1 연료는 일반 주유소의 주유기에서 나오는 상용 연료이어야 하며, 어떠한 첨가물도 없어야 한다.

19. 삼원촉매(FIA TECHNICAL LIST N° 8))

19.1 제조사가 양산 판매하는 차량과 동일한 제품 및 위치에 장착되어 있어야한다.

20. 타이어

타이어 표면에 인위적인 방법으로 온도를 올리려는 행위 및 화학적(모든 액체, 고체등), 열적, 기계적 처리는 금지이다.

21. 최저 중량

SOC 가 지정한 장소에서 SOC 의 공식장비를 이용하여 측정한다.

21.1 최저 중량

주행 종료 직후, 주행 시의 조건이 유지된 차량 및 차량 내 모든 물질(윤활유, 연료, 소모성 액체 등)이 포함되며 드라이버와 드라이버 안전장구(헬멧, HANS, 의상)등은 제외된다.

22. 데이터 로거

22.1 SOC 는 공식 데이터 로거 및 텔레메트리 장치의 지정과 장착을 의무화할 수 있다.

22.1.1 SOC 에 의해 장착된 공식 데이터 로거 장치에 이벤트중 주행데이터 기록이 되지않은경우 실격될 수 있다.

22.2 22.1 조항외 별도의 데이터 로거 장치 와 센서의 추가는 자유이다.

23. 영상 및 통신

23.1 영상장치 사용

23.1.1 차량의 내부와 외부에 영상장치를 장착할 수 있다.

23.1.2 23.1.1 의 영상을 송출할 경우 그 허용여부는 SOC 의 권한이며 SOC 는 해당 영상을 사용할 수 있다.

23.2 통신장치 사용

23.2.1 차량에서 외부와 음성 송, 수신할 수 있다.

23.2.2 SOC 는 참가팀에게 무전기를 요청하여 무전을 청취할 수 있고 그 내용을 방송에 활용할 수 있다.

23.2.3 주행 데이터의 경우 차량에서 외부로 송신만 할 수 있다.

24. 쿨 슈트

드라이버 체온의 유지를 위하여 쿨 슈트 장치 사용을 권장한다

2장. M 클래스 기술규정

1. 총칙 (GENERAL)

- 1.1 본 규정은 M 클래스 참가를 위한 차량에 적용된다.
- 1.2 아래에서 허용된 작업을 제외한 참가차량의 모든 것은 최초의 출고상태와 동일해야 하며 그 유지는 참가자의 의무이다.
 - 1.2.1 의무적인 설치, 변경과 허용되어 있는 자유 부분 및 탈거, 제거 및 변경
 - 1.2.2 허용되어 있는 부품의 장착과 그에 요구되는 작업
 - 1.2.3 사고로 인한 손상부위 수리
 - 1.2.4 부품의 고정부 파손으로 인한 순수한 재사용 목적의 가공 및 개조
- 1.3 출고상태가 유지되어야 하는 부분에 대해서 부품의 교체가 요구될 경우 동일형식의 순정품을 사용해야 한다.
- 1.4 본 규칙의 유권해석과 기재되어 있지 않은 사항에 대한 적용 및 그 결정은 SOC 의 권한이다.

2. 참가 가능 차량 (ELIGIBLE CAR)

- 2.1 BMW M (새시코드 F8x 생산부터 참가가능)
- 2.2 S55, S58 엔진 형식이어야 하며, 제조사 출고 순정 출력 기준을 벗어나면 참가 불가하다. (ECU 튜닝 불가)

3. 차종 별 최저 중량 (WEIGHTING)

[M 클래스-기술-표 1. 차량 별 최저 중량]

M2CP (F8x)	M2CS, M3, M3CP M4, M4CP (F8x)	M3CS, M4CS (F8x)	M2 G87	M3 G80, M4 G82, M2 G87 LCI (G8x)
1,450kg	1,510kg	1,530kg	1,600kg	1,650kg

- 3.1 Manual 미션은 해당 차량 최저 중량에서 20kg 을 추가 감량한 것을 최저 중량으로 한다
- 3.2 참가차량의 최저중량은 이벤트 기간 중 항상 만족되어야 한다.
- 3.3 최저중량 측정은 주행 종료 직후 주최자가 지정한 장소에서, 주행 시의 조건이 유지된 차량 및 차량 내 모든 물질(윤활유, 연료, 소모성 액체 등)을 포함하여 측정하고, 드라이버와 드라이버 안전장구 (헬멧, HANS, 의상)는 제외한다.
- 3.4

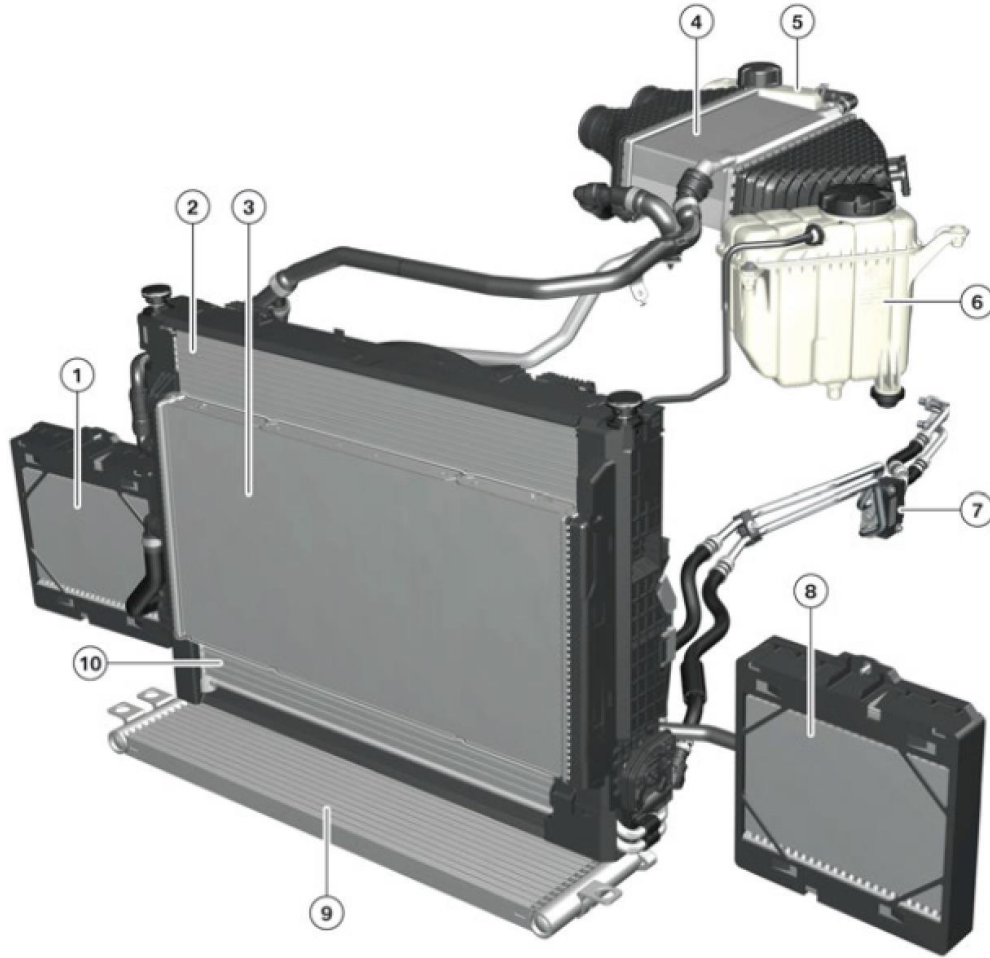
4. 의무 장착 (MANDATORY INSTALL)

- 4.1 운전석 (공통 기술규정 3. 시트, 고정점과 서포트, 2019 FIA Appendix J 253.Art 16)
- 4.2 시트 베이스 프레임, 시트레일, 시트 사이드 어댑터
- 4.3 시트 벨트 (공통 기술규정 2. 안전벨트, 2019 FIA Appendix J 253.Art 6)

- 4.4 소화기, 소화기 고정 브래킷(공통 기술규정 4. 소화기, 2019 FIA Appendix J 253.Art 7)
- 4.5 안전 케이지
- 4.6 윈도우 넷 (주행 중 창문 개방금지조건으로 장착하지 않을 수 있다.)
- 4.7 견인 고리 (공통 기술규정 9. 견인고리, 2019 FIA Appendix J 253.Art 10)
- 4.8 타이어
 - 4.8.1 타이어 마킹 (1 부 스포츠 운영규정 22.2 조항 참고)
 - 4.8.2 대회기간 중 사용할 수 있는 타이어에 대해서 검사 시 타이어 마킹을 실시한다.
 - 4.8.3 중심부 트레드의 최소 깊이 4mm 가 요구되고 해당 타이어의 측정치 중 최고치를 기준으로 하며, 그 적합성에 대한 판단은 SOC 의 권한이다.
 - 4.8.4 타이어 마킹은 즉시 식별할 수 있도록 항상 외측으로 향하고 있어야 한다.
 - 4.8.5 타이어 마킹 이후 마킹 타이어가 파손되어 교체가 요구될 경우, 기술위원회의 승인을 득해야 교체가 가능하며, SOC로부터 이에 대한 벌칙이 가해질 수 있다.
 - 4.8.6 결승주행 중 타이어의 파손으로 인해 피트에서 교체하게 될 경우, SOC 지정품과 동일한 제품의 타이어로 자유롭게 교체할 수 있다.
 - 4.8.7 타이어 검사 시간 준수
 - 4.8.8 245/40/19, 265/35/18, 275/35/19 (선택가능)
 - 4.8.9 연습 주행 타이어는 마킹 없이 자유롭게 사용가능
 - 4.8.10 예선 주행 타이어는 마킹 된 신품 타이어로 진행하며 예선에 사용된 타이어를 결승까지 사용한다.
- 4.9 엔트리 넘버 플레이트는 M 클래스 모든 차량이 동일한 디자인으로 의무 부착하여야 한다.
(클래스 통일성과 일관성을 위한 조치)

5. 허용 (PERMIT)

- 5.1 장착
 - 5.1.1 영상 촬영 장치 - 각 장치 제조사에서 권장하는 방법으로 장착할 수 있다.
 - 5.1.2 데이터 저장 장치 - OBDii 포트 연결이 없는 방식의 장치라면 장착할 수 있다.
 - 5.1.3 윈도우 틴팅 - 도어 윈도우, 후면 윈도우에 가시광선 투과율 30% 이상의 틴팅 필름을 부착할 수 있다.
 - 5.1.4 물분사장치
냉각효율 향상을 목적으로 라디에이터 및 오일 쿨러, 보조쿨러 당 노즐을 최대 2 개까지 장착할 수 있다.
Ex) S55 엔진 (F8x M2, M3, M4 시리즈)

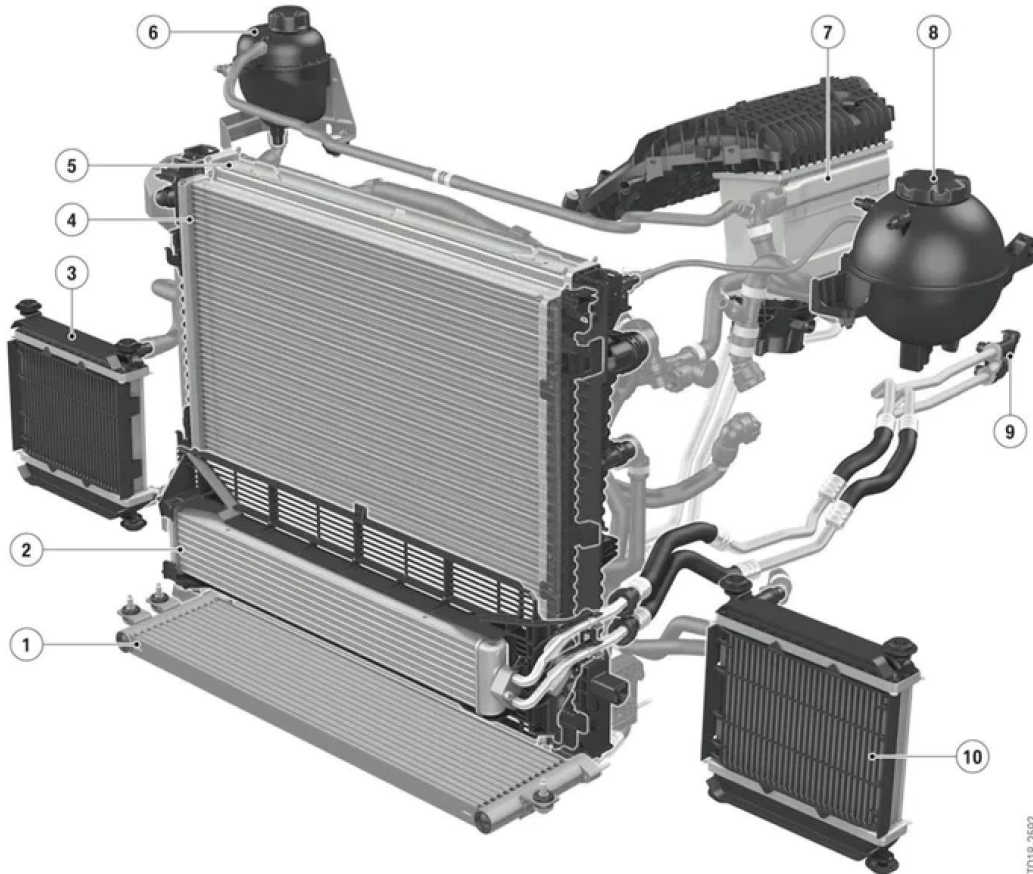


S55 engine, cooling system

1. 조수석측 인터쿨러보조쿨러
2. 엔진 라디에이터
3. 인터쿨러 라디에이터
4. 인터쿨러
5. 인터쿨러 냉각수 레저보어 탱크
6. 엔진 냉각수 레저보어 탱크
7. M DCT 오일 써모스탯
8. 운전석측 엔진 보조쿨러
9. 엔진오일 쿨러
10. M DCT 미션오일 쿨러

*쿨러가 중첩되어 있는 차량 중앙부의 경우 앞범퍼 중앙 기준 상단(키드니그릴) 4개, 하단 4개까지의 노즐을 허용할 수 있다. (총 8개)

Ex) S58 엔진 (G8x M2, M3, M4 시리즈)



S58 engine, cooling systems

1. 엔진오일 쿨러
2. 트랜스미션 쿨러
3. 조수석측 인터쿨러보조쿨러
4. 인터쿨러 라디에이터
5. 엔진 라디에이터
6. 인터쿨러 냉각수 레저보어 탱크
7. 인터쿨러
8. 엔진 냉각수 레저보어 탱크
9. 트랜스미션 오일 써모스탯
10. 운전석측 엔진 보조쿨러

* 쿨러가 중첩되어 있는 차량 중앙부의 경우 앞범퍼 중앙 기준 상단(키드니그릴) 4개, 하단 4개까지의 노즐을 허용할 수 있다. (총 8개)

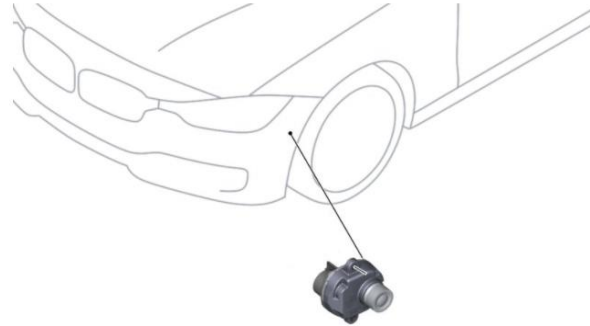
5.1.4.1 순정위서 액 분사 장치를 활용

5.1.4.2 라디에이터 그릴 혹은 범퍼 중앙 하부 공기 흡입구에 장착

5.2 탈거

5.2.1 브레이크 디스크 프로텍션 플레이트 - 프론트 브레이크

- 5.2.2 TPMS 탈거
- 5.2.3 사이드 뷰 카메라- 좌, 우 탈거
- 5.2.4 시트 탈거 및 매트, 트렁크 내에 커버 등 탈거 가능한 인테리어 내장재 파트 포함 허용



[사이드 뷰 카메라 위치 참조]

6. 자유 (FREE)

- 6.1 윤활유 및 작동유
- 6.2 브레이크 패드
- 6.3 브레이크디스크
- 6.4 브레이크캘리퍼
- 6.5 브레이크 쿨링 덕트
- 6.6 앞 범퍼 공기 흡입구보호망
- 6.7 라디에이터 및 각 냉각계통 쿨러
 - 6.7.1 냉각을 위한 엔진, 미션, 디퍼런셜을 위한 추가 쿨러를 허용한다.
 - 6.7.2 추가 쿨러용물분사 노즐 추가는 불가하다. (좌측 사이드 2 개, 우측 사이드 2 개, 중앙 상단 4 개, 중앙 하단 4 개까지의 노즐만 허용)
- 6.8 속업쇼버
 - 6.8.1 1 웨이 - 3 웨이 형식의 댐퍼 사용 가능
 - 6.8.2 서스펜션 및 관련 하체 부품은 필로우볼 모두 사용까지 가능하다.
 - 6.8.3 안티롤바(스테빌라이저)변경 가능
- 6.9 흡기 및 흡기필터
 - 6.9.1 흡기 및 흡기 필터 자유.
- 6.10 배기시스템 변경가능
 - 6.10.1 각 경기장 소음규정에 위반되지 않는 범위 내에서 변경 가능
단, 촉매 장착은 의무사항이다.
- 6.11 휠
- 6.12 차량 윈도우 변경 가능 (폴리카보네이트모터스포츠 윈도우)
- 6.13 구동장치 변경 가능 (디퍼런셜 구성품 및 연결 축 드라이브 샤프트 포함)
- 6.14 공기역학 장치 (도로교통법에 저촉되지 않는 조건)

리어윙, 스플리터, 카나드, 사이드 로커패널 익스텐션, 리어 디퓨저 등

6.15 차량 바디킷

6.15.1 경량 바디킷 사용 가능 (CFRP, FRP, 케블라 소재의 바디킷)

6.15.2 프론트 웬더, 후드, 트렁크, 도어, 루프, 앞뒤 범퍼, 사이드 로커 패널

7. 예외 (EXCEPTION)

7.1 대회기간 중 차량 파손

예선 혹은 결승 진행 전 연습주행 중의 차량 사고로 인한 1.2 조항 위반에 대해서는 3.1 조항이 만족되는 조건으로 SOC가 승인할 수 있다.

8. BoP (Balance of Performance)

8.1 모든 참가차량은 연습 또는 예선종료후 성능 보정 목적으로 조정할 수 있다.

차종 별 웨이트

IM 클래스-기술-표 1. 차량 별 최저 중량참고

9. 부스트 압력

9.1 본 기술 규정 2.2에 의거, ECU 데이터 변경이 없음에 대한 확인을 위해서 예선 결승 주행 중 부스트 압력을 저장하고 다음 9.1.1과 9.1.2를 분석해서 오거나이저가 규정 준수 여부를 판단한다.

9.1.1 최고 부스트 압력

9.1.2 RPM과 트러틀 개도 변화에 의한 부스트 압력 변화의 경향성

9.2 위 9.1.1과 9.1.2 분석 결과 규정 위반으로 의심되면 심사위원회에 보고된다.

정의와 약어 (DEFINITIONS & ABBREVIATIONS)

경기 (Competition): 이벤트 내 진행되는 연습주행, 예선, 결승등이 경기에 포함된다.

공식 프로그램 (Official Program): SOC 가 이벤트 진행을 위해 이벤트 개최 전 참가자에게 알리는 공식 문서

공식통지 (Official Notice): SOC 혹은 경기위원회가 경기장에서 이벤트진행중 참가자에게 알리는 공식 문서

테크니컬델리게이트 (Technical Delegate): SOC 에 의해 지정된 차량 기술 분야의 대표

드라이버 (Driver): 슈퍼레이스 이벤트 참가를 목적으로 엔트리를 부여받은 자로서 소속 ASN 으로부터 드라이버 라이선스를 발급받은 자

라이선스 (License): 슈퍼레이스를 참가하기 위해 소속 ASN 으로부터 그 자격을 인정하는 증명

불가항력적 사건 (Force Majeure Event): 예측할 수 없고, 피할 수 없으며, 외부 요인으로 인해 일어난 사건

이벤트 (Event): 각 라운드 모든 일정을 포함하여 금요일 연습주행부터 일요일 결승경기까지 모든 일정을 말함

참가자 (Participants): 슈퍼레이스 이벤트에 참가하는 사람 혹은 팀 단체를 말함

참가차량 (Automobile): 슈퍼레이스 이벤트 참가를 목적으로 규정을 충족시킨 차량 이어야 한다.

트랙이탈 (Off the Track Limit): 모든 바퀴가 트랙 밖의 주행으로 기록을 단축하는 행위 (단, 최소한 개라도 바퀴가 트랙 내 남아있을 경우 정상적인 주행으로 인정)

코스 (Course): 경기가 진행되는 차량의 진행 경로

트랙 (Track): 코스 내 연석을 미 포함한 가장자리 백색선 까지를말함

특별규정 (Supplementary Regulations): 본 규정에서 정하지 아니하고 SOC 가별로 발표하는 추가 규정을 말함

팀크루 (Team Crew): 참가 팀의 멤버들로 피트 내에 상주하며, 차량 정비작업을 할 수 있는 인원

파크페미 (Parc Fermé): 예선과 결승 후 참가차량 검사를 목적으로 보관하는 장소

피트 개러지(Pit Garage): 참가차량을 보관하는 차고지

ASN: Authority Sporting National 의 약어로 FIA 가 승인한 국내 스포츠 권한 보유자

BoP: Balance of Performance 의 약어로 차종 간의 성능보정 목적의 조정에 대한 약어

ISC 규칙: International Sporting Code 의 약어로 FIA 국제스포츠규칙과 그 부칙

KARA: Korea Automobile Racing Association, 한국의 ASN 인 (사)대한자동차경주협회의 약어

세이프티카 (Safety Car): 레이스 중 트랙주행이 위험할 경우 안전을 확보하고 경기를 중립화시키기 위한 목적으로 트랙에 내보내는 오피셜 차량

SOC: Superrace Organizing Committee, 슈퍼레이스 조직위원회의 약어

부칙 1. 유효한 안전 장비 (VALID SAFETY EQUIPMENT)

1. FIA 드라이버 안전장구 정보

1) 헬멧 (Helmet)

FIA 공인 품번	라벨 샘플	FHR호환
FIA 8860-2018 / FIA 8860-2028-ABP	In compliance with: FIA Standard 8860-2018 Manufacturer Name: Name of Manufacturer Serial N°: xxx xxx Model : Model Name Homologation N° : AH.XXX.XX-X Date of Manufacture: JAN 2018 Size: XS OR In compliance with: FIA Standard 8860-2018-ABP Manufacturer Name: Name of Manufacturer Serial N°: xxx xxx Model : Model Name Homologation N° : AH.XXX.XX-X-ABP Date of Manufacture: JAN 2018 Size: XS	YES
FIA 8860-2010 (2028.12.31까지 유효)	 In compliance with: FIA Standard 8860-2010 Manufacturer: Helmet Company Model: ENV-D31 Homologation No: AH.XXX.XX-X Size: 57 Serial No:  OR In compliance with: FIA Standard 8860-2010 Manufacturer Name: Name of Manufacturer Serial N°: xxx xxx Model : Model Name Homologation N° : AH.XXX.XX-X Date of Manufacture: JAN 2013 Size: XS	YES
FIA 8859-2015	In compliance with: FIA Standard 8859-2015 Manufacturer Name: Name of Manufacturer Serial N°: xxx xxx Model : Model Name Homologation N° : PH.XXX.XX-X Date of Manufacture: JAN 2015 Size: XS	YES

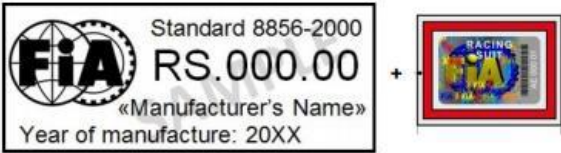
2) Frontal Heal Restraint (FHR)

FIA 공인 품번	라벨 샘플
FIA 8858-2010, 8858-2002	   

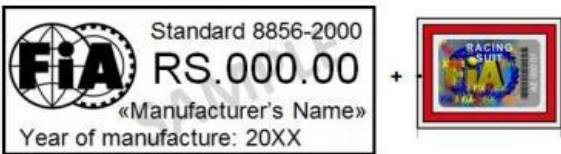
3) 슈트 (Overall)

FIA 공인 품번	라벨 샘플
FIA 8856-2000	  
FIA 8856-2018	
A 등급 또는 SF13.2A/1	

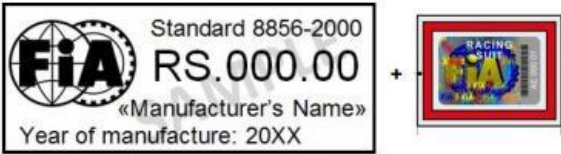
4) 내의 (SHIRT, PANTS)

FIA 공인 품번	라벨 샘플
FIA 8856-2000	

5) 바라클라바 (BalaClava)

FIA 공인 품번	라벨 샘플
FIA 8856-2000	

6) 슈즈 (shoes)

FIA 공인 품번	라벨 샘플
FIA 8856-2000	

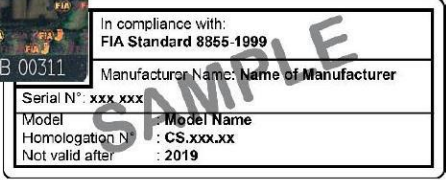
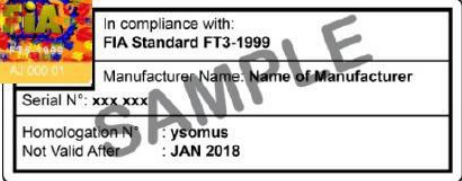
7) 양말 (Socks)

FIA 공인 품번	라벨 샘플
FIA 8856-2000	In compliance with FIA Standard 8856-2000 Manufacturer name Year of manufacture: 20XX

8) 장갑

FIA 공인 품번	라벨 샘플
FIA 8856-2000	 

2. FIA 차량 콕핏 안전장비 정보

안전 장구	FIA 공인 품번	라벨 샘플
시트 (Seat)	8855-1999, 8862-2009, 8855-2021	 
벨트 (Harness)	8853-2016	
안전연료탱크 (Safety fuel Tank)	FT-1999 FT3.5-1999 FT5-1999	 
레이싱 넷 (Racing Net)	8863-2013	

롤케이지 패딩 (Rollcage padding)	8857-2001 Type A	
자동소화기 (Plumbed-in fire extinguisher)	8865-2015	

FIA 홈페이지(<https://www.fia.com/regulation/category/761>)를
방문하시면 자세한 호몰로게이션 정보를 확인할 수 있습니다

부칙 2. M 클래스 대회 일정

Round	일정	장소	Concept	비고
1	4.19-4.20	용인	개막전	
2	5.24-5.25	영암	아시아 모터스포츠 카니발	
3	6.14	인제	Summer Season (나이트 레이스)	나이트
4	7.12	용인		나이트
5	9.06	인제	인제 Injoy 컵	
6	11.01-11.02	용인	최종전	

※일정은 변경될 수 있습니다.

부칙 3. 패스 및 주차권

- 라운드별 별도 공지

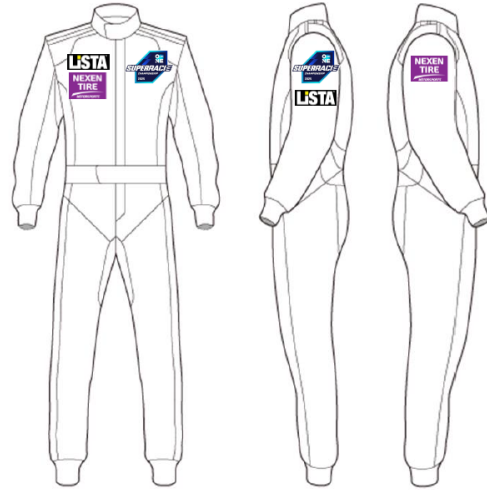
부칙 4. M 클래스 지정품

		
버킷시트	6점식 안전벨트	원도우 넷
		
소화기	롤케이지	
		
휠	타이어 F: 265 35 R18 / R: 275 35 R19	견인고리
		
브레이크 호스	브레이크 덕트	

부칙 5. M 클래스 지정물 부착 가이드

M 클래스 슈트 지정 부착물

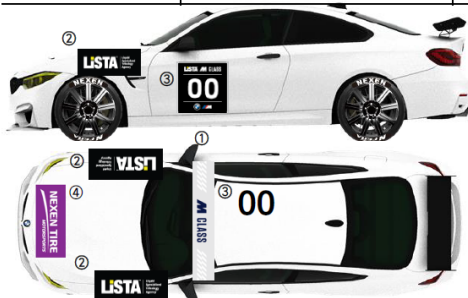
부착물	사이즈	부착 공간
대회 엠블럼 	100mm*66.83mm	좌측가슴 좌측팔
클래스 네이밍 	120mm*45mm	우측가슴 좌측팔
공식 타이어 	100mm*100mm	우측가슴 우측팔



* 사이즈 및 위치는 변경 될 수 있음, 오폐셜 지정 위치 브랜딩 금지

M 클래스 차량 지정 부착물

부착물	사이즈 및 부착 공간
클래스 네이밍 	① 전면 유리 상단 1,350*230mm
엔트리 넘버 선수 자유(규정 內 부착 기재 사항 참고)	② 프론트 웬더 좌, 우 각 1장 350mm*150mm
타이어 후원사 	③ 엔트리 넘버 차량 전면, 리어 범퍼 혹은 트렁크 1면 / 프론트 도어 좌,우 지정 부착물 이미지 內 확인
대회 번호판 플레이트 	④ 차량 전면 본넷 600mm*19mm ⑤ 후면(범퍼or 트렁크) 각 1장 500mm*16mm ⑥ 범퍼 스티커 전, 후면 좌우 4면 385mm*70mm
	⑦ 앞, 뒤 번호판 플레이트



* 사이즈 및 위치는 변경 될 수 있음, 오폐셜 지정 위치 브랜딩 금지