2025
슈퍼레이스 챔피언십 규정집
토요타 가주 레이싱 6000 클래스

2025 SUPERRACE CHAMPIONSHIP REGULATIONS
TOYOTA GAZOO RACING 6000 CLASS
V1.4

2025. 07. 28

Established by the SUPERRACE Co., Ltd.
Version of 2025. 07. 28

[변경 내용]

버전	날짜	변경 내용
1.0	2025. 2. 28	**규정 발표**
1.1	2025. 4. 7	**레이스 중 피트인 및 공식 예선 규정 보완**
1.2	2025. 6. 6	**스포츠 규정 (SOC DOC-2025018 변경 사항 적용)** - 팀 챔피언 타이틀과 타이어 제조사 챔피언 타이틀의 동률 시 순위 산정 기준 추가 - 연습용 타이어 수량 변경 - 레이스 중 피트인 시 급유 인원 변경 - 공식 예선 중 예선 기록 삭제 시 특별 출주 신청 추가 - 특별 출주 신청서 제출 마감 시간 및 승인 공지 절차 - 피트 스타트 차량의 정렬 순서 규정 변경 - 피트 스타트 방법 변경 **부칙 (SOC DOC-2025007 업데이트 적용)** - 유효한 안전장비: 헬멧 (Helmet), 내의(SHIRT, PANTS), 바라클라바 (Balaclavas), 슈즈 (shoes), 장갑 (Gloves), 양말 (Socks) **기타** - 클래스 명 통일 (토요타 가주 레이싱 6000 클래스) - 오타 수정
1.3	2025. 7. 2	**스포츠 규정 (SOC DOC-2025019 적용)** - 21.21 청색 깃발 관련 규정 추가
1.4	2025. 7. 28	**스포츠 규정** - 34. 스타트 절차: 스타트 지연 절차 변경, 스탠딩 스타트 추가 - 39.3. 경기 재개 방식 변경

목차

1부 스포츠규정 (SPORTING REGULATIONS)

1. 규정 (REGULATIONS)
2. 준수 사항 (GENERAL CONDITIONS)
3. 스포팅 체크 (SPORTING CHECKS)
4. 토요타 가주 레이싱 6000 클래스 참가자격 (TOYOTA GAZOO RACING 6000 QUALIFICATION)
5. 챔피언십 (THE CHAMPIONSHIP)
6. 동률 (DEAD HEAT)
7. 참가 신청 (COMPETITOR'S ENTRIES)
8. 참가 가능 차량 (ELIGIBLE CARS)
9. 차량 등록 (VEHICLE REGISTRATIONS)
10. 엔트리 번호 및 차량광고 (ENTRY NUMBER AND ADVERTISING ON AUTOMOBILES)
11. 주최자 (PROMOTOR)
12. 이벤트 (EVENT)
13. 보험 (INSURANCE)
14. 오피셜 (OFFICIALS)
15. 공지 (INSTRUCTIONS AND COMMUNICATIONS TO COMPETITORS)
16. 항의 (PROTESTS)
17. 항소 (APPEAL)
18. 페널티 (PENALTY)
19. 브리핑 (BRIEFING)
20. 패스 (PASSES)
21. 일반 안전사항 (GENERAL SAFETY)
22. 예비차량 (SPARE CARS)
23. 타이어 (TYRE)
24. 공식차량검사 (SCRUTINEERING)
25. 피트레인과 피트 (PIT LANE AND PITS)
26. 중량 측정 (WEIGHING)
27. 배기 음량 (EXHAUST SOUND LEVEL)
28. 연료 (FUEL)
29. 레이스 중 피트인
30. 기록 (TIME KEEPING)
31. 경기신호 (SIGNAL)
32. 공식 예선 (QUALIFYING)
33. 그리드 (GRID)
34. 스타트 절차 (STARTING PROCEDURE)
35. 사건 (INCIDENTS)
36. 방해 행위 (DISRUPTIVE BEHAVIOR)

37. 세이프티카 (SAFETY CAR, SC)
38. 경기 중단 (SUSPENDING THE RACE)
39. 경기 재개 (RESUMING THE RACE)
40. 경기 종료 (FINISH)
41. 차량 보관 (Parc Fermé)
42. 상전 (AWARD)
43. 시상식 (PRIZE-GIVING CEREMONY)
44. 기자회견 (PRESS CONFERENCES)
45. 패독 (PADDOCK)

2부 기술규정 (TECHNICAL REGULATIONS)

1 장 공통 기술규정 (COMMON TECHNICAL REGULATIONS)

1. 서문 (FOREWARD)
2. 안전벨트 (SAFETY BELTS)
3. 시트, 고정점과 서포트 (SEAT, ATTACHEMNTS AND SUPPORTS)
4. 소화기 (EXTINGUISHERS – ECTINGUISHING SYSTEMS)
5. 화재로부터의 보호 (PROTECTION AGAINST FIRE)
6. 제동과 조향 장치의 안전 (SAFETY OF BRAKING AND STEERING SYSTEMS)
7. 안전 케이지 (SAFETY CAGES)
8. 추가 잠금 장치 (ADDITIONAL FASTENERS)
9. 견인고리 (TOWING-EYE)
10. 그물망 (WINDOWS/NETS)
11. 전원 차단기 (GENERAL CIRCUIT BREAKER)
12. 배터리 (BATTERY)
13. 전면유리 와이퍼 (WINDSCREEN WIPERS)
14. 윤활 (LUBRICATION)
15. 밸러스트 (BALLAST)
16. 라인과 펌프 (LINES AND PUMPS)
17. FIA인증 안전연료탱크 (FIA APPROVED SAFETY FUEL TANKS)
18. 연료 (FUEL)
19. 삼원 촉매 (THREE WAY CATALYTIC CONVERTER)
20. 타이어 (TIRE)
21. 최저 중량 (MINIMUM WEIGHT & GROUND CLEARANCE)
22. 데이터 로거 (DATE LOGGER)
23. 영상 및 통신장치 (VIDEO & COMMUNICATION
24. 라이트 시스템 (LIGHT SYSTEM)
25. 쿨 슈트 (COOL SUIT)

2 장 토요타 가주 레이싱 6000 기술규정 (TOYOTA GAZOO RACING 6000 TECHNICAL REGULATIONS)

1. 서문 (FOREWARD)

2. 메인 프레임과 바디 (MAIN FRAME & BODYWORK)
3. 콕핏 (COCKPIT)
4. 엔진 (ENGINE)
5. 전기 (ELECTRIC)
6. 파워트레인 (POWERTRAIN)
7. 서스펜션 (SUSPENSION)
8. 조향장치 (STEERING)
9. 제동장치 (BRAKES)
10. 휠과 타이어 (WHEELS & TYRES)
11. 텔레메트리 (TELEMETRY)

정의와 약어 (DEFINITIONS & ABBREVIATIONS)

부칙 1. 유효한 안전 장비 (VALID SAFETY EQUIPMENT)

부칙 2. 토요타 가주 레이싱 6000 메인 프레임, 바디 보강, 공식부품 제원

부칙 3. 토요타 가주 레이싱 6000 봉인 (엔진, 트랜스미션, 디퍼런셜, ECU 커넥터, 쇽업쇼버)

부칙 4. 토요타 가주 레이싱 6000 타이어 등록 및 허가

부칙 5. 토요타 가주 레이싱 6000 클래스 대회 일정

부칙 6. 패스 및 주차권

부칙 7. 토요타 가주 레이싱 6000 클래스 지정물 부착 가이드

1부. 스포츠규정

1. 규정 (REGULATIONS)

1.1 슈퍼레이스 조직위원회(이하 SOC)는 슈퍼레이스 챔피언십(이하 슈퍼레이스)을 주최하며, 스톡카 클래스(이하 토요타 가주 레이싱 6000 클래스)의 소유권을 갖는다. 챔피언십 타이틀 구성은 드라이버 챔피언 타이틀 1개, 팀 챔피언 타이틀 1개, 타이어 제조사 챔피언 타이틀 1개이다.

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)을 사용하며, 모든 참가자(ASN, SOC, 드라이버, 오피셜, 팀, 경기장)는 이를 준수할 의무를 가진다.

1.3 본 스포츠규정과 기술규정 해석의 주체는 SOC이며 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, 팀 크루, 초청자(게스트) 등 팀 관계자의 모든 행동에 대한 책임이 있다.

2.5 참가자 준수 사항

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 안 된다. 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, 팀 크루, 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 3 자에게 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 ASN으로부터 시리즈 참가일부터 시리즈 종료일까지 유효한 드라이버 라이선스를 발급받아 SOC에 1회 제출해야 한다. 단, 유효일이 중간에 변경된 경우 갱신하여 제출하여야 한다.

3.5 팀은 해당 ASN으로부터 시리즈 참가일부터 시리즈 종료일까지 유효한 공인팀 인증서를 발급받아 SOC에 1회 제출해야 한다. 단, 유효일이 중간에 변경된 경우 갱신하여 제출하여야 한다.

3.6 메디컬 체크

3.6.1 드라이버는 해당 ASN으로부터 '메디컬 카드(Accident Control Card)'를 발급받아야 한다.

3.6.2 드라이버는 시리즈 최초 참가 시 해당 ASN에서 발급받은 '메디컬 카드'를 각 이벤트 드라이버 브리핑 시 사무국장에게 제출해야 한다.

3.6.3 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 CMO는 경기 참가를 제한할 수 있다.

3.6.4 메디컬 체크를 받지 않은 드라이버의 경우 경기참가를 제한한다.

3.6.5 이벤트 기간 중 언제든지 SOC가 도핑(음주측정포함)테스트를 진행할 수 있으며, 테스트 결과에 따라 페널티가 부여될 수 있다.

4. 토요타 가주 레이싱 6000 클래스 참가 자격 (TOYOTA GAZOO RACING 6000 QUALIFICATION)

4.1 라이선스 (LICENCES)

4.1.1 슈퍼레이스에 참가하는 모든 드라이버는 이벤트 중 항상 ASN이 발급한 유효한 라이선스를 보유해야 한다.

4.1.2 토요타 가주 레이싱 6000 클래스에 참가 가능한 드라이버 라이선스는 각국의 ASN에서 발급한 국제 C 라이선스 이상이다.

4.1.3 토요타 가주 레이싱 6000 드라이버는 SOC에 드라이버 경력증명서를 제출해야 한다. (기존

토요타 가주 레이싱 6000 참가자 제외) 드라이버 경력증명서를 제출한 드라이버는 SOC의 승인을 득한 후 경기에 참가할 수 있으며, 거부될 시 참가가 제한된다.

5. 챔피언십 (CHAMPIONSHIP)

5.1 대회명

"오네 슈퍼레이스 챔피언십"

5.2 챔피언십 일정

토요타 가주 레이싱 6000 클래스는 9전으로 진행되며 공식 홈페이지 (www.super-race.com)를 통해서 발표된다.

(부칙 5. 토요타 가주 레이싱 6000 클래스 대회 일정 참고)

5.3 챔피언십 타이틀

5.3.1 드라이버 챔피언 타이틀

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

5.3.2 팀 챔피언 타이틀

토요타 가주 레이싱 6000 클래스는 팀 당 최대 2대의 차량이 각 경기에서 얻은 포인트를 합산하여 최종으로 가장 높은 포인트를 획득한 팀에게 수여된다. 3대 이상 참가하는 팀의 경우 매 대회 개최 15일 전까지 팀 챔피언 타이틀에 포인트를 포함할 차량 2대를 지정해야 하며, SOC는 참가 접수 종료 후 해당 차량을 홈페이지를 통해 공지해야 한다.

5.3.3 타이어 제조사 챔피언 타이틀

토요타 가주 레이싱 6000 클래스는 타이어 제조사 별 상위 1~5위 선수들이 각 경기에서 얻은 포인트를 합산하여 최종으로 가장 높은 포인트를 획득한 타이어 제조사에게 수여된다.

단, 각 라운드 얻은 포인트는 결승, 완주, Fastest Lap 포인트를 포함한다.

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

5.4 챔피언십 포인트

5.4.1 결승

결승 포인트는 아래와 같으며 완주 포인트 1점을 별도로 부여한다.

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

5.4.2 결승 Fastest 랩 포인트

5.4.2.1 결승 중 Fastest 랩을 달성한 드라이버에 대해 포인트 1점을 부여한다.

5.4.2.2 Fastest 랩을 달성한 선수가 리타이어 또는 실격되었을 경우 차 순위 선수에게 포인트 부여된다.

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

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

5.4.3.2 선수가 2랩 이상, 전체 랩 수의 75% 미만(소수점 이하 절사)으로 경기가 종료되었을 시 경기가 중단된 시점에서 선수가 최종 주행한 랩의 1랩 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 SOC에 제출할 경우 드라이버 포인트는 인정된다. 이적동의서는 이적 후 최초로 참가하는 이벤트 참가 신청 마감 전까지 제출되어야 한다.

5.5 **석세스 웨이트 (SUCCESS WEIGHT)**

5.5.1 토요타 가주 레이싱 6000

1위	2위	3위	4위	5위	6위	7위 이하,	MAX SUCCESS WEIGHT
+50kg	+30kg	+20kg	0kg	-20kg	-30kg	-50kg	50kg

5.5.2 SUCCESS WEIGHT 적용은 차량 중량과 관계없이 별도의 밸러스트만 인정된다.

5.5.3 SUCCESS WEIGHT는 직전대회 결승 결과에 따라 위와 같이 가감한다.

5.5.4 SUCCESS WEIGHT는 차량이 아닌 드라이버에게 적용되며, 이는 시리즈 중에 팀을 이적해도 계속해서 적용 받는다.

5.5.5 경기에 불참하거나 실격 처분을 받았을 경우 SUCCESS WEIGHT는 차감되지 않는다.

5.5.6 시즌 최종 라운드는 SUCCESS WEIGHT를 적용하지 않는다.

6. 동률 (DEAD HEAT)

6.1 드라이버 챔피언 타이틀의 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.

6.2 팀 챔피언 타이틀과 타이어 제조사 챔피언 타이들의 종합 시리즈 포인트가 동률일 경우 다음의 순서에 의거하여 순위를 정한다.

6.2.1 해당 시리즈 내 1 위 횟수가 많은 드라이버가 속한 팀 또는 타이어 제조사

6.2.2 해당 시리즈 내 1 위 횟수가 같다면 2 위 횟수가 많은 드라이버가 속한 팀 또는 타이어 제조사

6.2.3 해당 시리즈 내 2 위 횟수가 같다면 3 위 횟수가 많은 드라이버가 속한 팀 또는 타이어 제조사, 우위가 결정될 때까지 이 방법을 반복한다.

6.2.4 이러한 절차로 결과를 내지 못한다면, SOC는 적절하다고 생각되는 기준에 따라서 순위를 결정한다.

7. 참가 신청 (COMPETITOR'S ENTRIES)

7.1 토요타 가주 레이싱 6000 클래스의 참가 신청은 연간 참가 신청을 원칙으로 하고 지정된 기간 내에

절차를 완료해야 한다.

7.1.1 단, 부득이한 사정으로 라운드 별 참가 신청을 해야 할 경우 SOC의 허가를 득한 후 가능하며 참가비는 라운드 당 2,800,000원(부가세 별도)이다.

7.1.2 연간 참가 신청 드라이버를 교체해야 할 경우 SOC의 허가를 득한 후 드라이버 변경비(500,000원/부가세 별도)를 납부하면 변경 가능하다.

7.1.3 드라이버 교체는 각 라운드 참가신청 기간에 신청하여 변경할 수 있다.

7.2 모든 참가자는 이벤트 시작 10일 전까지 슈퍼레이스 홈페이지에서 참가 신청 절차와 참가비 납부를 완료해야 참가 신청이 완료된다. 홈페이지 상에서 참가 신청 절차는 완료했지만 참가접수기한 내 참가비를 납부하지 않은 참가자는 다음의 기준에 따라 참가비를 납부해야 하며 이 경우 해당 이벤트의 공식 인쇄물에 기재되지 못할 수 있다.

7.2.1 이벤트 시작일 기준 7일 전까지 납부 시 참가비의 120% 납부

7.2.2 이벤트 시작 전까지 납부 시 참가비의 150% 납부

7.3 토요타 가주 레이싱 6000 클래스의 시즌 중 참가 신청은 SOC와 별도 협의한다.

7.4 토요타 가주 레이싱 6000 클래스의 팀당 최대 참가가능 대수는 3대이다.

7.5 토요타 가주 레이싱 6000 클래스의 참가 신청 및 참가비 결제는 슈퍼레이스 홈페이지(www.super-race.com)를 통해서만 가능하다.

7.6 토요타 가주 레이싱 6000 클래스의 참가비는 다음과 같으며, 각 엔트리 별 납부하여야 한다.

클래스	연간 참가비 (VAT 별도)
토요타 가주 레이싱 6000 (9전)	22,500,000 원

7.7 참가비의 환불

7.7.1 7.8.2의 경우를 제외한 어떠한 경우에도 환불이 불가하다.

7.7.2 다음의 경우 납부한 참가비는 100% 환불된다.

7.7.2.1 이벤트가 개최되지 않았을 경우

7.8 가명에 의한 참가

7.8.1 가명으로 ASN의 라이선스를 발급받은 참가자는 그와 동일한 가명으로 경기에 참가할 수 있다.

7.8.2 공식프로그램 및 공식기록은 참가 승인된 가명으로 표시된다.

8. 참가가능차량 (ELIGIBLE CARS)

8.1 참가 가능차량은 다음과 같다.

구분	참가가능 차량
토요타 가주 레이싱 6000	㈜슈퍼레이스에 등록된 스톡카 차량

9. 차량 등록 (VEHICLE REGISTRATIONS)

9.1 토요타 가주 레이싱 6000 클래스 참가 차량은 대회차량 임대 계약서를 작성한 차량만 참가할 수 있으며, SOC는 필요에 따라서 특정 참가차량을 대상으로 사전 검차 진행을 요청할 수 있다.

9.2 차량 검차 후 차량변경은 불가하다.

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

10.1 엔트리 번호

10.1.1 모든 참가차량의 엔트리 번호는 시즌 시작 전 신청을 통해 결정한다.

10.1.2 신청 가능한 엔트리 번호는 클래스 별로 2번부터 99번까지 중 원하는 번호를 자유롭게 선택하여 신청한다. 단, 33번은 KARA 지정 영구결번으로 사용 불가하다.

10.1.3 전년도 시즌 챔피언은 1번의 최우선 선택권을 가지며, 챔피언이 1번을 선택하지 않을 시 10.1.5조항에 따라 결정하되 1번은 공번으로 한다.

10.1.4 두 개 이상의 클래스를 통합하여 시리즈 경기를 진행하는 경우 엔트리 번호가 중복될 수 없다.

10.1.5 중복된 엔트리 번호가 신청될 경우 다음의 우선권에 따라 결정한다.

1순위) 전년도 기존 엔트리 번호사용 드라이버

2순위) 전년도 종합순위 상위 드라이버

3순위) 엔트리 번호신청 순서

10.1.6 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.

10.1.7 10.1.1조항에 의해 결정된 엔트리 번호는 시즌 종료 시까지 변경될 수 없다.

10.1.8 각 엔트리 번호의 규격 및 부착 위치는 다음과 같다.

10.1.9 나이트 레이스의 경우 엔트리는 EL패널로 장착하여야 하며, 규격 및 위치는 별도 공지한다.

위치	규격	비고
전면 창 좌측	25cm x 25cm 이상	차량 정면에서 보았을 때 전면 창 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

10.1.10 드라이버의 영문 이름과 드라이버의 국적의 국기 그리고 혈액형 등은 지면에서 1m 이상 높이인 운전석 측에서 육안으로 쉽게 알아볼 수 있도록 부착되어야 한다.

10.1.11 시리즈 중 불가피하게 두 개 이상의 클래스를 통합 경기로 진행할 경우 SOC는 중복되는 엔트리 번호를 변경할 권한을 가진다.

10.2 차량광고

10.2.1 차량에 표시 또는 부착하는 광고는 참가 팀, 드라이버, 팀 크루 등의 이름, 차량 명, 회사명, 상품명, 후원사가 원하는 메시지 및 통상 사용되는 종류의 것에 한하여 허가한다. 단, 미풍양속에 어긋나는 광고는 부착할 수 없다.

10.2.2 SOC는 특정광고를 전 참가차량에 위치를 지정하여 부착하게 하거나 차량에 표시 또는 부착된 특정광고를 제한할 수 있으며, 참가자는 이를 따라야 한다. (부칙 7 참고)

10.2.3 SOC는 지정한 광고 스티커 류를 참가자가 부착하지 않거나 분명하게 SOC의 광고활동을 방해했다고 판단될 시 해당 참가자의 경기출전을 제한할 수 있다.

10.2.4 참가차량 광고는 참가 번호 식별에 영향을 주면 안 된다. SOC에 의해 부적당하다고 판단될

경우 수정 명령이 내려지며, 이를 거부할 경우 경기출전이 제한된다.

10.2.5 어떠한 형태의 시위나 정치적 · 종교적 · 인종적 선전도 허용하지 않는다.

10.2.6 SOC는 시리즈 최초 참가 시 1회에 한하여 지정된 리버리킷을 무상으로 지급한다. 참가 팀은 추가 구매를 희망할 경우 SOC를 통해 구매해야 한다.

11. 주최자 (PROMOTOR)

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

Tel: 02) 6740-7858 Fax: 02) 2269-7860 Web: www.super-race.com

11.1 SOC 의무

11.1.1 SOC는 슈퍼레이스를 운영한다

11.1.2 SOC는 슈퍼레이스에 관한 모든 규정의 제정 및 시행을 관리한다.

11.1.3 SOC는 슈퍼레이스의 안전 대책 및 구급 대책을 마련한다.

11.2 SOC 권한

11.2.1 SOC는 특정 참가자의 참가를 거부할 수 있다. 단, 참가신청거부 사유를 알려야 한다.

11.2.2 SOC는 특정 드라이버에게 SOC가 지정한 병원 또는 의사가 발급한 건강진단서를 요구할 수 있으며, 건강진단서의 결과에 따라 경기출전여부를 결정할 수 있다.

11.2.3 SOC는 참가차량 엔트리 번호(Entry No.)의 지정 또는 피트의 할당을 결정할 수 있다.

11.2.4 SOC는 슈퍼레이스의 오피셜 타이어 및 오피셜 부품을 결정할 수 있다.

11.2.5 SOC는 슈퍼레이스 참가차량 및 사용부품에 대해 승인을 하며, 봉인 관리할 수 있다.

11.2.6 SOC는 모든 클래스에 Success Weight 또는 가산 초를 적용할 수 있다.

11.2.7 SOC는 모든 클래스에 BoP를 적용할 수 있다.

11.2.8 SOC는 슈퍼레이스 심사위원회 및 경기위원회를 구성한다.

11.2.9 SOC는 특정 클래스의 경기개최 여부 및 경기운영 방식을 다음과 같이 결정할 수 있다.

11.2.9.1 두 개 이상의 클래스를 통합하여 경기를 진행할 수 있다.

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

11.2.10 SOC는 참가비의 반환, 면제 등을 결정할 수 있다.

11.2.11 SOC는 모든 참가차량, 참가자의 복장 및 경기장 내 시설에 후원사 광고를 지정 부착할 수 있다.

11.2.12 SOC는 모든 참가자 및 그 참가차량에 대해서, SOC 또는 SOC가 지정한 자가 촬영한 사진 및 녹화한 영상 등을 사용하여 온라인 및 오프라인 보도, 방송, 방영, 출판에 대한 저작권 및 지적재산권을 가지며, 이를 제3자에게 사용하도록 위임할 수 있다.

11.2.13 SOC는 참가자에게 오피셜 카메라 장착을 의무화할 수 있으며, 이 영상은 심사자료 및 방송용으로 사용될 수 있다.

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

11.2.14.1 토요타 가주 레이싱 6000 클래스는 SOC 공식 중계영상 수집을 위하여 영상 수집

장치를 의무적(예선, 결승 모두)으로 장착시킬 수 있고, 해당되지 않는 차량은 영상 수집 장치와 동일한 무게(소수점 이하 절사)의 더미 장치를 장착한다.

11.2.14.2 공식 중계영상 수집 장치에 대한 설치 위치는 SOC에서 지정할 수 있다.

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

12. 이벤트 (EVENT)

12.1 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.

12.1.1 공식 이벤트: 공식연습, 예선, 결승

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

12.1.3 참여 이벤트: 택시타임, 공연 등 SOC가 정한 이벤트

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

12.2 토요타 가주 레이싱 6000 클래스 연습주행 제한과 허용

12.2.1 주행제한 대상

SOC가 주관하는 이벤트에 포함된 연습주행 외 별도의 연습주행은 불가하며, 그 대상은 아래와 같다.

12.2.1.1 개막전 타이어 등록 후 개막전 7일 전까지: 전체 참가차량 및 드라이버 (단, 1회에 한하여 개막전 타이어 등록 후 개막전 7일 전까지 한시적으로 가능)

12.2.1.2 개막전 후: 당해 연도 각 라운드 별 종료시점의 종합순위 기준 1위~11위 드라이버와 차량

12.2.1.3 대회(결승일) 7일 전부터 대회 종료일까지: 전체 참가차량 및 드라이버

12.2.2 토요타 가주 레이싱 6000 클래스 한시적 주행 허용

아래 목적으로 주행이 필요한 팀은 서면을 통해서 SOC에 주행허가를 요청하고 승인을 받은 후 주행을 할 수 있다.

12.2.2.1 신규 드라이버 평가: SOC승인을 득한 드라이버

- 드라이버 별 각각 연3회(1회 당 최장 2일) 승인 가능

12.2.2.2 본 규정 23.1조항에 해당되지 않는 타이어 개발

- 주행 일시 및 장소 등 고려 후 연간 최대 10일까지 승인 가능하다.

단, 타이어 개발은 토요타 가주 레이싱 6000 클래스에 최초 등록하는 타이어사로 한정한다.

12.2.2.3 영상 광고 촬영: 주행 조건 등 고려 후 승인 가능

12.2.2.4 SOC가 정한 부품개발 목적의 테스트

12.2.2.5 타이어 제조사의 개발 목적 테스트 (연간 6일 이내)
단, 신청 절차는 부칙 4를 참조한다.

12.3 토요타 가주 레이싱 6000 클래스 연습주행 신청 절차
모든 참가 차량은 연습주행일 기준 3일 전까지 '연습주행신청'을 SOC에 서면으로 제출하고 SOC로부터 '연습주행허가' 승인을 득한 후 주행할 수 있다.

12.4 연습주행 제한 위반 시 페널티가 부여될 수 있다.

12.5 경기 별 결승주행거리
토요타 가주 레이싱 6000 클래스의 경기당 결승주행 최대 거리는 다음과 같다.

12.5.1 170km 이하
결승주행 거리는 SOC에 의해 결정될 수 있으며, 공식프로그램을 통해서 공지된다.

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

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

12.6 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.

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

13. 보험 (INSURANCE)

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

13.2 참가팀은 피트레인에서 작업을 하는 팀 크루의 상해 보험을 각 라운드별 10일 이전까지 가입해야 하며 가입은 슈퍼레이스 홈페이지에 신청 또는 개별 가입 후 보험증서를 주최측에 서면 및 E-mail을 통해 제공하여야 한다.

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

14. 오피셜 (OFFICIALS)

14.1 SOC는 오피셜을 다음과 같이 구성할 수 있고 아래의 오피셜 선임 자격은 KARA 규정 제6장 오피셜 등록 규정에 따른다

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

14.1.1.1 슈퍼레이스 시리즈 심사위원장

14.1.1.2 슈퍼레이스 시리즈 심사위원

14.1.1.3 ASN 심사위원

14.1.2 경기위원회는 아래와 같이 구성할 수 있다.

14.1.2.1 레이스디렉터 (RACE DIRECTOR)

14.1.2.2 경기위원장
14.1.2.3 경기부위원장
14.1.2.4 의료위원장(CMO)
14.1.2.5 관제위원장
14.1.2.6 사무국장
14.1.2.7 기록위원장
14.1.2.8 코스위원장
14.1.2.9 피트위원장
14.1.2.10 안전위원장
14.1.2.11 기술위원장

14.2 SOC는 이벤트 별로 필요에 따라 다음과 같이 SOC 소속의 부문 별 델리게이트를 임명할 수 있다.
14.2.1 테크니컬 델리게이트 (TECHNICAL DELEGATE)
14.2.2 미디어 델리케이터 (MEDIA DELEGATE)
14.2.3 SC 드라이버 (SC DRIVER)

14.3 SOC는 상기 오피셜 구성원을 변경할 수 있다.

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

14.5 레이스디렉터는 항상 경기위원장과 협의해서 업무를 수행해야 한다. 레이스디렉터는 다음 사항에 대해서 우선 결정권을 가지며 경기위원장은 레이스디렉터의 명시적인 동의가 있어야 이에 관한 지시를 내릴 수 있다.
14.5.1 경기 운영 총괄
14.5.2 사건 조사 및 심의 요청
14.5.3 경기의 중단 또는 재개
14.5.4 스타트의 진행
14.5.5 세이프티카의 사용
14.5.6 경기 일정의 변경, 취소 등이 필요하다고 판단될 경우, 레이스디렉터는 심사위원회에 일정 변경을 공지해야 한다.

14.6 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.

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

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

15. 공지 (INSTRUCTIONS AND COMMUNICATIONS TO COMPETITORS)

15.1 SOC는 다음의 메시지 시스템 중 모두 또는 이 중 하나를 통해서 참가자와 공식적으로 커뮤니케이션 한다.
15.1.1 대회 홈페이지
15.1.2 경기장 게시판

15.1.3 2025 오네 슈퍼레이스 챔피언십 Sportity 공식채널 (스포티티)

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

15.2.1 기록 모니터

15.2.2 공식 그룹 메신저

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

15.4 대회 사무국은 모든 잠정 및 공식기록(예선, 결승), 스타팅 그리드, 공식 결과 등은 15.1에 명시된 메시지 시스템을 통해 공지한다.

15.5 SOC는 특별공지 및 공식 프로그램을 15.1에 명시된 메시지 시스템을 통해 공지한다.

16. 항의 (PROTESTS)

16.1 항의권

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

16.1.2 항의는 출전 드라이버 이름으로만 할 수 있다.

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

16.2 항의의 대상

항의의 대상은 아래와 같다.

16.2.1 경기 중 발생하는 오류 및 부정 행위

16.2.2 차량 규정 위반이 의심되는 경우

16.2.3 경기 종료 후 부여된 순위

16.2.4 결승 그리드 순위 배정

16.3 항의의 제한

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

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

16.3.3 여러 선수가 공동으로 제기한 항의는 받아들여지지 않는다.

16.3.4 사실판단관(Judges of fact)의 직무수행과 관련된 결정에 대한 항의는 받아들여지지 않는다.

16.4 항의의 수용

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

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

16.4.3 항의는 서면으로 대회 사무국에 제출되어야 하며, SOC가 정한 항의료(100만원)를 함께 납부하여야 한다.

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

16.4.5 항의료는 항의가 성립한 경우에는 항의자에게 반환되지만 항의 불성립의 경우는 반환되지

않는다.

16.4.6 항의에 관한 심사에 특별한 작업이 필요한 경우에는 작업의 비용 전액을 항의자가 부담한다. 이 비용은 항의가 정당하다고 판정된 경우에만 반환되며, 이때 해당비용은 피 항의자가 부담한다.

16.5 항의의 판정

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

16.5.2 심사위원회가 내린 항의의 심의결과는 당사자에게 서면으로 통보하고 공식 게시한다.

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

17. 항소 (APPEAL)

아래 항소절차 규정은 KARA 규정 제13조에 따른다.

17.1 항소 절차

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

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

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

17.2 항소의 제한

17.2.1 1부 스포츠규정 18.2조항 경기 중 페널티, 18.3조항 누적 페널티에 명시된 페널티와 그리드 강등, 경고 페널티는 항소의 대상이 되지 않는다

17.2.2 사실판단관(Judges of fact)의 직무수행과 관련된 결정에 대한 항소는 받아들여지지 않는다.

18. 페널티 (PENALTY)

18.1 페널티의 적용

18.1.1 본 규칙 및 대회특별규칙 위반에 대한 페널티는 대회심사위원회가 정하고 위반자에게 통보된다. 시리즈 기간 중 페널티를 계속적으로 받는 참가자는 심사위원회의 심의에 의해 엄중한 페널티가 부과될 수 있다.

18.1.2 페널티는 벌금으로 부과될 수 있고, 해당 벌금은 KARA에 납부해야 하며 모터스포츠 발전기금으로 사용된다.

18.1.3 페널티 벌금의 책정은 심사위원회에서 결정한다.

18.1.4 페널티의 종류는 ISC 페널티 종류에 따른다.

18.2 경기 중 페널티

18.2.1 경기 중 페널티는 컨트롤라인의 포스트(메인포스트)에서 흑색기와 함께 수행 페널티와

참가번호가 게시되며, 포스트에서 연속으로 3회 게시를 하지 못하였을 경우 추가적으로 게시한다.

18.2.2 5초 페널티/10초 페널티

18.2.2.1 경기 결과에 해당 타임 페널티 부과

18.2.3 Drive Through 페널티

18.2.3.1 레이스 중 피트인 한 후 피트레인을 통과하여 해당 페널티 이행

18.2.3.2 레이스 잔여 랩 3랩 이내 시점에 페널티가 부과되어 해당 페널티를 이행하지 못했을 경우 경기 결과에 30초 페널티 부과

18.2.3.3 SC 발령 중 페널티 이행 목적의 드라이브 스루는 인정되지 않는다.

18.2.4 Stop & Go 페널티

18.2.4.1 레이스 중 피트인 한 후 페널티 구역에서 해당 페널티 이행

18.2.4.2 레이스 잔여 랩 3랩 이내 시점에 페널티가 부과되어 해당 페널티를 이행하지 못했을 경우 경기 결과에 40초 페널티 부과.

18.2.4.3 패널티 구역은 드라이버 브리핑 시 안내한다.

18.2.4.4 패널티 이행 완료 시 오피셜의 지시에 따라 출발하여야 한다.

18.3 누적 페널티

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

18.3.1 시즌 중 드라이버 경고 3회 누적 시, 다음 경기 예선 10 그리드 강등

18.3.2 시즌 중 참가 팀 경고 3회 누적 시, 해당 팀 드라이버 전원은 다음 경기 예선 10 그리드 강등

18.3.3 누적 페널티는 그 부과일로부터 만 1년 간 유효하며 만 1년 후 소멸된다.

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

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

18.4 차량기술규정 위반에 대한 페널티의 적용

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

18.4.2 다음의 사항에 해당하는 사실이 인정되었을 경우 획득된 드라이버 챔피언십 포인트, 팀 챔피언십포인트, 상금은 몰수될 수 있다.

18.4.2.1 차량검사에 의해서 규정위반 사실이 인정되었을 경우

18.4.2.2 봉인이 손상되었을 경우

18.4.2.3 지정된 시간 내에 지정된 장소에서 차량검사를 행하지 않았을 경우

19. 브리핑 (BRIEFING)

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

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

19.3 드라이버 브리핑에 지각 혹은 불참한 드라이버는 예선 혹은 결승 출전을 제한하거나 벌금이

부과된다.

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

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

20. 패스 (PASSES)

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

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

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

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

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

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

20.7 자세한 정보는 부칙 6 패스 및 주차권을 참고한다.

21. 일반 안전사항 (GENERAL SAFETY)

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

21.2 차량에 화재가 발생하였을 경우 차량을 안전한 곳에 정차하여 차량내부의 전원차단장치를 차단하고 소화기를 작동시킨 후 차량으로부터 가능한 빨리 탈출해야 한다.

21.3 트랙 주행 중 차량을 수리하고자 할 때는 피트레인을 통하여 자신의 피트 개러지 앞의 워킹 레인에서 작업할 수 있다.

21.4 메인 갠트리와 피트레인 출구에 적색 등이 점등되었을 경우 레이스컨트롤의 지시 없이는 어떠한 차량도 코스에 들어갈 수 없다

21.5 엔진 시동 시에는 반드시 주변을 확인하고 안전에 유의해야 한다.

21.6 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.

21.7 경기 중 드라이버의 열사병 방지를 위한 쿨링 시스템을 권장한다.

21.8 차량의 모든 라이트 작동되어야 하며, 자세한 내용은 공통기술규정 24조를 따른다.

21.9 충돌사고가 난 차량은 심사위원회의 허가를 득해야 서킷에서 반출할 수 있다.

21.10 피트에서의 출발

21.10.1 피트레인에서 작업한 후 엔진시동이 안될 경우 차량을 밀어서 출발하는 것은 허용되지 않는다.

21.10.2 피트인하는 차량은 피트 아웃 또는 패스트 레인으로 진입하는 차량보다 우선권이 있으며,

패스트 레인으로 진입할 시 팀 크루 1명이 차량을 유도해야 한다.

21.10.3 피트레인으로부터 코스인 할 때에는 피트 출구의 신호등 또는 오피셜의 신호에 따라야 하며, 오피셜의 수신호와 신호등이 다를 경우 오피셜의 수신호가 우선 시 된다.

21.10.3.1 적색등 표시: 코스인 불가

21.10.3.2 녹색등 표시: 코스인 가능

21.10.3.3 청색등 표시: 코스인 가능 (직선 주로 주행차량 주의)

21.11 코스인하는 차량은 피트레인 출구로부터 직선 주로의 안전경계선을 밟거나 넘어서는 안 된다.

21.12 피트인하는 차량은 안전을 확인하고 피트로드를 따라 정해진 규정속도로 진행해야 하며, 피트레인입구의 안전경계선을 밟거나 넘어서는 안 된다.

21.13 피트 입구 포스트에서 피트 엔트리 클로즈드(Pit Entry Closed) 보드가 게시될 경우 피트인은 불가능하며 보드가 게시되는 동안 피트인 시 페널티가 부여될 수 있다.

21.14 워킹 레인에서 작업중인 차량 및 팀 크루는 패스트 레인을 주행하는 다른 차량을 방해해서는 안 된다.

21.15 피트레인 내에서 차량의 자체 동력을 사용한 후진은 금지된다.

21.16 패스트 레인에 차량을 세워 두거나 공구를 방치하는 행위를 할 수 없다.

21.17 차량은 워킹 레인을 주행할 수 없다.

21.18 드라이버는 긴급상황 발생 시 언제든지 구급차, 소방차, 경기위원회차량 등 서비스 차량이 코스에 들어올 수 있음을 인식해야 한다.

21.19 황색기 구간에서 다른 차량을 추월하거나, 스핀, 트랙이탈을 할 경우 해당 드라이버는 실격 혹은 그리드 강등의 엄중한 처벌 대상이 될 수 있다.

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

21.21 경기 중 다음 상황에서 피트 출구 및 포스트에 청색 깃발 또는 청색 신호등이 제시된다.

21.21.1 피트 출구: 메인 스트레이트에 주행 중인 차량이 있을 경우, 피트 출구에서 청색 깃발이 제시되거나 청색 신호등이 점등된다.

21.21.2 연습 및 예선: 후방의 빠른 차량이 추월을 시도할 때, 전방의 느린 차량에게 청색 깃발이 제시된다.

21.21.3 결승: 1랩 이상 뒤처진 차량에게 청색 깃발이 제시된다. 청색 깃발이 제시된 차량은 다음 직선주로에서 뒤따라오는 차량이 원활하게 추월할 수 있도록 양보해야 한다. 청색 깃발 지시를 지속적으로 무시할 경우, 경기 중 페널티가 부과될 수 있다.

22. 예비차량 (SPARE CARS)

예비차량은 허용하지 않는다.

23. 타이어 (TYRE)

23.1 토요타 가주 레이싱 6000 클래스 타이어

토요타 가주 레이싱 6000 클래스 참가 팀은 SOC의 허가를 득한 타이어를 사용해야 한다. (부칙 4 참고)

23.2 타이어 마킹(Marking)

각 대회 별 타이어 마킹이 가능한 최대 수량과 구분은 아래와 같다.

구분	대회		DRY	WET
토요타 가주 레이싱 6000	개막전	연습, 예선, 결승	신품 12본	신품 12본
	각 라운드	연습, 예선, 결승	신품 8본, 이번 시즌 마킹 타이어 6본	
	더블라운드	연습, 예선, 결승	각 라운드 신품 8본, 이번 시즌 마킹 타이어 6본	

23.2.1 이번 시즌 마킹 타이어는 예선 및 결승에 사용이 불가하다.

23.2.2 단, 시즌 중 교체된 선수의 경우 이번 시즌 선수가 사용한 마킹 타이어를 사용하여야 한다.

23.3 토요타 가주 레이싱 6000 클래스 타이어 마킹 (바코드 확인) 및 불출

23.3.1 타이어 마킹 또는 바코드 확인

SOC는 사전에 지정된 시간, 지정된 장소에서 타이어 마킹 또는 바코드확인을 실시한다.

23.3.2 타이어 불출

입고된 타이어 전 수량이 동일한 타이어임을 확인하기 위해서 타이어 제작사 별로 SOC 관리 하에 무작위 불출한다. 타이어 취부 중의 파손에 대해서는 예선 시작 1시간 전까지 파손 타이어 반납 확인 후 타이어사로부터 공급된 예비용 타이어로 마킹 후 불출한다.

23.4 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 타이어와는 다음과 같이 제한한다.

23.4.1 해당 이벤트 마킹 타이어

23.5 타이어 추가 마킹에 따른 페널티는 다음과 같다.

23.5.1 1본 마킹 시 4그리드 강등

23.5.2 2본 마킹 시 8그리드 강등

23.5.3 3본 마킹 시 10그리드 강등

23.5.4 4본 마킹 시 피트 스타트

23.5.5 그리드 강등이 포지션이 없을 경우 피트 스타트로 한다.

23.5.6 토요타 가주 레이싱 6000 클래스 결승 그리드 정렬 중 타이어 파손에 의해 교체가 필요한 경우 기술 위원장의 승인 후 파손된 타이어를 교체하면 최후미 그리드 페널티가 부과되고 타이어 교체 개수에 따라 추가 페널티가 부과될 수 있다.

23.6 타이어 파손에 의해 교체가 필요한 경우는 해당 라운드 마킹 타이어만 사용 가능하다.

23.7 웨트(WET)선언

23.7.1 결승 시작 전 웨트 선언 시 모든 참가차량은 웨트 타이어를 장착해야 한다.

23.7.2 만약 웨트 선언이 그리드 정렬 완료 후 발령되었다면 스타트는 지연되며, 주어진 시간 동안 타이어를 교체할 수 있다. 이때 정비를 완료하고 피트레인에서 스타트 대기중인 차량도 타이어를 교체할 수 있다.

23.7.3 웨트 선언에 대한 별도의 해제는 없으며, 스타트 이후 팀 별로 자유롭게 타이어를 교체할 수 있다.

23.8 택시 타임 이벤트용 타이어

23.8.1 택시 타임에 사용할 수 있는 타이어는 자유이다.

24. 공식차량검사 (SCRUTINEERING)

24.1 공식차량검사의 일자, 장소 및 시간은 공식프로그램에 의해 발표한다.

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

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

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

24.5 필수 안전보호장비는 부칙1 '유효한 안전장비'에 적합해야 한다.

24.6 이벤트 기간 내 트랙에 유류가 누유 될 경우 경기 참가가 제한될 수 있으며, 서킷 정비 관련 비용을 청구할 수 있다.

24.7 사전 공식차량검사에 합격한 차량은 지정된 장소(피트) 내에 보관돼야 하며, 지정된 장소 외에서의 작업은 금지한다.

24.8 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.

24.8.1 대회 사무국에 '차량반출 신청서'를 제출한다.

24.8.2 기술위원장이 차량 확인 후 심사위원회에 보고서를 제출한다.

24.8.3 심사위원회는 보고서를 검토 후 최종 반출승인여부를 결정한다.

24.8.4 차량 수리 완료 후 반입하여 공식프로그램에 기재된 토요타 가주 레이싱 6000 클래스의 해당 주행 60분전까지 '재검차 신청서'를 사무국에 제출한다. 이때, 기술위원회는 재검차를 진행하며 심사위원회에 보고서를 제출한다.

24.8.5 심사위원회는 보고서를 검토 후 최종 경기 참가에 관한 승인 여부를 결정한다.

24.9 공식 차량검사 후 피트 내에서 엔진교체 작업 및 분해조립 작업이 필요할 경우 다음의 절차에 따라 허가를 득한 후 해당 작업을 진행할 수 있다.

24.9.1 대회 사무국에 '차량정비 신청서'를 제출한다.

24.9.2 기술위원장이 차량 확인 후 심사위원회에 보고서를 제출한다.

24.9.3 심사위원회는 보고서를 검토 후 최종 작업승인여부를 결정한다.

24.9.4 차량 수리 후 공식프로그램에 기재된 토요타 가주 레이싱 6000 클래스의 해당 주행

60분전까지 '재검차 신청서'를 사무국에 제출한다. 이때, 기술위원회는 차량 검사를 완료한 후 심사위원회에 보고서를 제출한다.

24.9.5 심사위원회는 보고서를 검토 후 최종 경기 참가에 관한 승인 여부를 결정한다.

24.10 예선 종료 후 엔진교체 작업 및 분해조립 작업이 필요할 경우 다음의 절차에 따라 허가를 득한 후 해당 작업을 진행할 수 있고 결승 출발 시 예선 4그리드 강등된다. 4그리드 강등이 포지션이 없을 경우 최후미 스타트로 한다

24.10.1 대회 사무국에 '차량정비 신청서'를 제출한다.

24.10.2 기술위원장이 차량 확인 후 심사위원회에 보고서를 제출한다.

24.10.3 심사위원회는 보고서를 검토 후 최종 작업승인여부를 결정한다.

24.10.4 차량 수리 후 공식프로그램에 기재된 토요타 가주 레이싱 6000 클래스의 해당 주행 60분전까지 '재검차 신청서'를 사무국에 제출한다. 이때, 기술위원회는 차량 검사를 완료한 후 심사위원회에 보고서를 제출한다.

24.10.5 심사위원회는 보고서를 검토 후 최종 경기 참가에 관한 승인 여부를 결정한다.

24.11 더블라운드로 경기가 개최될 경우 각 라운드와 별개로 하나의 이벤트로 본다. 경기중 파손으로 외부에서 작업이 필요할 경우 심사위원회의 승인을 얻어 반출할 수 있다. 반출 절차는 SOC규정 24.8조항의 절차를 따른다.

24.12 '차량반출 신청서' 및 '차량정비 신청서'에 의한 승인 없이 해당작업을 진행할 경우 결승경기에 참가할 수 없으며, 경기 후 이 사실이 확인될 경우 참가자는 실격된다.

24.13 지정된 장소에서 차량을 무단으로 이동하거나 지정된 장소에 위치하지 않은 차량은 페널티가 부과된다.

24.14 기술위원장은 공식차량검사 시간외에도 수시로 참가차량을 검사할 수 있는 권한을 가지며, 이 검사에 응하지 않는 참가자에 대해서는 페널티가 부과될 수 있다.

24.15 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.

24.16 심사위원회는 안전상의 이유로 차량의 스타트를 금지할 수 있다.

24.17 기술 오피셜은 차량검사의 권한이 있으며, 모든 참가자는 기술 오피셜에게 최대한 협조해야 한다. 기술 오피셜은 절차와 규정에 맞게 차량검사를 행해야 한다.

24.18 경기종료 후 차량검사

24.18.1 경기종료 후 차량검사는 다음과 같이 구분된다.

24.18.1.1 의무차량검사는 경기위원회에 의해 지명된 드라이버의 참가차량검사를 말한다.

24.18.1.2 항의차량검사는 공식항의에 의한 참가차량 검사를 말한다.

24.18.1.3 SOC는 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

24.18.2 상기 모든 차량검사는 기술규정에 따라 기술위원장이 권한과 책임을 가지며, SOC 테크니컬 델리게이트와 협의 후 심사위원장에게 보고 후 진행한다.

24.18.3 차량검사에 응하지 않은 차량은 실격된다.

24.18.4 의무차량검사 및 항의차량검사 시 차량의 분해 및 조립 작업은 해당 차량의 미케닉이 실시하며, 항의차량검사 시의 경우 해당 피 항의 참가 팀 관계자 1인과 항의 참가 팀 관계자 1인은 반드시 차량검사장에 입회해야 한다.

24.18.5 차량검사장에 입회한 팀 관계자들은 SOC 테크니컬 델리게이트 및 기술위원장의 엄격 한 통제를 따라야 하며, 통제를 따르지 않을 시 해당 팀에게는 페널티가 부과된다.

24.18.6 항의차량검사 진행에 특별한 작업이 필요한 경우에는 작업 진행에 발생하는 비용전액을 항의자가 부담한다, 이 비용은 항의가 정당하다고 판정된 경우에만 반환되며, 이때 해당비용은 피 항의자가 부담한다.

24.19 기술규정위반 벌칙은 심사위원회에서 최종 판단하며 주의부터 최대 실격 (시리즈포인트 몰수)까지 부과할 수 있다.

25. 피트레인과 피트 (PIT LANE AND PITS)

25.1 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

25.2 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 피트 크루가 모두 피트 내부에서 떠날 때에는 셔터 등의 수단으로 피트레인과 피트내부 사이를 막을 수 있다.

25.3 피트레인 및 피트 월

25.3.1 경기 중 차량이 피트인 했을 때 해당차량의 팀 크루는 각 팀의 워킹 레인에서 작업할 수 있다. 단, 작업에 필요한 공구 외의 다른 공구는 워킹 레인에 방치하는 것을 금지한다.

25.3.2 경기 중 워킹 레인에서 작업을 필요로 하는 경우 드라이버가 차량에서 벗어나 본인 차량의 작업을 하는 행위에 대해서는 SOC가 시리즈 시작 전에 허용한 클래스만 가능하다.

25.3.3 피트레인을 횡단하여 피트월을 출입할 경우에는 패스트레인을 주행하는 차량에 방해가 되어서는 안 된다.

25.3.4 피트월에 진입할 수 있는 패스 소지자는 결승경기 스타트 후 모든 참가차량이 1랩을 경과한 뒤 피트 오피셜의 허가 하에 피트월에 진입할 수 있다.

25.3.5 피트레인 내에서는 사고의 위험성이 있는 복장을 엄격히 금지한다. 단, 그리드, 피트워크 이벤트는 제외한다.

25.3.6 팀 크루는 경기 중 워킹 레인에서 작업이 가능하고 피트월까지 진입이 가능하며 반드시 피트월 출입가능 패스를 착용해야 한다.

25.3.7 팀 크루의 변경은 참가가 승인된 후 팀 크루를 변경하는 경우에 공식경기 개최일 3일전까지 SOC의 승인을 득해야 한다. 단, 변경 전의 팀 크루의 보험료는 환불되지 않는다.

25.4 피트의 사용

25.4.1 피트 및 피트 개러지에서의 화기를 사용한 취사행위는 엄격히 금지한다.

25.4.2 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.

25.4.3 피트 및 피트 개러지에서 용접 및 도색작업은 철저히 금지된다. 이를 위반할 경우 페널티가 부과될 수 있다.

25.4.4 경기 종료 후 피트 내부와 주변을 깨끗이 해야 한다.

25.4.5 피트 지면에 정비를 목적으로 테이프 부착, 페인트 도장을 했을 경우 경기 종료 후 모두 제거되어야 하며 이를 위반할 경우 벌금 등의 페널티가 부과된다.

25.4.6 피트 내부에는 허가 받은 경주차량 외에 어떠한 차량의 입차도 허용되지 않는다.

25.4.7 피트 내부에서의 흡연(전자담배 포함)은 엄격히 금지되며, 반드시 지정된 장소에서 흡연을 해야 한다. 이를 위반할 경우 벌금 등의 페널티가 부과된다.

25.5 피트레인 주행 속도

25.5.1 피트레인 시작선부터 종료선까지의 주행 속도는 최대 60km/h (에버랜드 스피드웨이는 최대 50km/h) 이며 주행 기준 속도를 초과하는 주행은 엄격히 금지된다.

25.5.2 이를 위반시 심사위원회를 통해 벌금 또는 페널티가 부과된다.

26. 중량 측정 (WEIGHING)

26.1 참가차량의 최저중량은 토요타 가주 레이싱 6000 기술규정 제2장 1.1 [토요타 가주 레이싱 6000-기술-표1. 중량 및 차고제원]에 근거하며 이벤트 기간 중 항상 만족되어야 한다. 기술위원장 및 SOC 테크니컬 델리게이트는 경기 중 언제든지 차량의 중량을 측정할 수 있다.

26.2 예선 후 모든 참가차량은 지정된 장소에서 중량 측정을 실시할 수 있으며, 결승 완주 차량 중 심사위원회에서 차량을 지정하여 중량 측정을 할 수 있다.

26.3 중량 측정 결과에 따라 규정 위반이 있을 경우 심사위원의 판단에 따라 페널티가 부과될 수 있다.

26.4 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 안전장구를 포함하여 측정한다.

26.5 SOC가 공식중계영상 전송을 위하여 참가차량에 장착하는 장치는 차량 총 중량에 포함된다.

26.6 SOC는 각 이벤트 기간 동안 참가차량이 SOC 공식 검차 장비를 사용하여 자유롭게 차량 중량 및 차량 지상고를 측정할 수 있는 시간을 별도로 지정할 수 있다. 시간과 장소는 오피셜 프로그램에 의해 공지된다.

27. 배기 음량 (EXHAUST SOUND LEVEL)

27.1 배기 음량 측정기준은 최고출력 rpm의 75%(5000rpm 초과 시 5000rpm)에서 측정하며 기어중립 무부하 상태로 배기관 끝의 중심에서 0.5m 거리에서 45° 각도로 측정한다. 배기관이 2개일 경우 임의로 한 방향을 정하여 측정한다.

27.2 SOC는 경기장 환경에 따라 배기 음량 기준을 변경할 수 있다.

27.3 배기 음량

클래스	배기 음량

토요타 가주 레이싱 6000	SOC 지정 소음기 사용 (단, 사용 유효기간은 1년이다.)

28. 연료 (FUEL)

28.1 연료의 공정성을 기하기 위해 SOC가 지정한 연료를 사용해야 하며 이를 증명하기 위한 서류(구입 영수증 등)를 경기전까지 SOC에 반드시 제출하여야 한다.

28.2 연료에 옥탄가(Octane Number) 수치를 높이는 물질 등 첨가물을 주입할 수 없다. 위반 시 실격 및 시리즈포인트가 몰수될 수 있다.

28.3 피트 개러지 내 연료 보관은 허용된 경기장에서만 가능하며, 이외의 경기장은 반드시 SOC가 지정한 연료보관장소에 연료를 보관해야 한다.

28.4 연료보관용기는 IMDG(International Maritime Dangerous Goods)규격에 적합한 보관용기만 가능하다. (최대용량: 금속제 50리터, 비금속제 20리터)

28.5 급유 중 1명 이상의 보조인력은 약제 용량 3.3kg 이상의 소화기를 들고 차량 1m 이내의 위치에서 만약의 화재발생에 대비해야 한다.

28.6 연료보관규정을 위반할 경우 페널티가 부과된다.

29. 레이스 중 피트인

29.1 급유 목적

29.1.1 지정된 레이스 거리에 따라서 급유가 필요할 수 있으며 급유 시에는 다음 규정을 준수해야 한다.

29.1.2 차량에 급유를 할 경우 반드시 워킹 레인 내 SOC가 지정한 장소에서 급유해야 한다.

29.1.3 급유장치는 피트 개러지 내 안전한 장소에 보관되야 하고 넘어지는 것을 방지하도록 고정 보관한다.

29.1.4 참가자는 기술위원장으로부터 급유장치 및 급유용량에 대한 사전 안전검사를 득해야 한다.

29.1.5 차량 내 연료 및 급유장치의 냉각은 엄격히 금지한다.

29.1.6 급유 시 엔진은 정지돼야 하며, 모든 바퀴는 고정되어야 한다.

29.1.7 급유 중에는 어떠한 작업도 허용되지 않으며, 급유 중 차량을 들어올리는 행위 (Jacked-up) 혹은 차량을 내리는 행위(Jacked-down)는 엄격히 금지하며 Jacked-up 전과 Jacked-down 후 차량이 완전히 멈춘 상태에서만 급유가 가능하다.

29.1.8 드라이버는 급유 중 차량 내에 남아있어도 된다.

29.1.9 급유에 필요한 인원과 안전장비는 다음과 같다.

1) 급유 및 급유 보조 인원은 역할을 구분하지 않고 2명, 소화 목적 인원은 1명 이상으로 3) 항의 복장을 착용하여야 한다.

2) 급유 후 CO2 소화기 분사 목적의 인원도 3) 항의 복장을 착용하였다면 워킹 레인에 진입이 가능하다.

3) 복장

풀페이스 헬멧	두건 (FIA공인품)	슈트 (FIA공인품)	내의 (FIA공인품)	장갑 (FIA공인품)	양말 (FIA공인품)	신발
실드다운 의무	방염 의무	방염 의무	방염 의무	방염 의무	방염 의무	방염 안전화 권장 혹은 미캐닉슈즈 의무

29.1.10 급유 중, 소화 목적 인원은 4kg 이상의 액체 K급 소화기를 들고 차량 1m 이내의 위치에서 만일의 화재에 대비해야 한다.

29.1.11 SC상황 및 적기 상황에서의 급유는 금지된다.

29.1.12 급유 및 소화 목적 인원은 SOC가 제공하는 표식을 반드시 착용하여야 한다.

29.1.13 SC발령 전 피트인 한 차량은 연료 급유가 가능하나, 코스인 할 때에는 피트 출구 신호등 또는 오피셜의 신호에 따라야 한다.

29.1.14 SC 발령 전 피트인 한 차량에 대한 구분은, SC발령 시점에 피트인 흰색 라인을 넘었는지 안 넘었는지에 대한 기준으로 판단한다.

29.1.15 안전규정을 위반할 경우 페널티가 부여될 수 있다.

29.2 정비

29.2.1 워킹 레인에 진입 가능한 정비 목적 인원은 4명 (주유 인원 3인 제외)이내이어야 한다.

29.2.2 정비 목적 인원은 몸을 안전하게 보호할 수 있는 소재의 안전장구를 반드시 착용해야 한다.

헬멧		두건	슈트	내의	장갑	양말	신발
풀페이스 권장	오픈타입은 보안경 의무	의무	의무	권장	의무	권장	안전화, 미캐닉슈즈 의무

29.2.3 정비 목적 인원은 SOC가 제공하는 표식을 반드시 착용하여야 한다.

29.2.4 타이어 교환 시에는 차량의 4바퀴가 모두 완전히 정지하고 차량의 엔진이 정지되면 잭업을 하여 타이어 교체 작업을 시작할 수 있고 임팩 2개까지 사용할 수 있으며 위반 시 페널티가 부과될 수 있다.

29.2.5 지정된 4명(소화 목적의 인원 제외)이외의 인원이 피트스톱 도중 워킹 레인에 진입한 경우 페널티가 부과될 수 있다.

30. 기록 (TIME KEEPING)

30.1 트랜스폰더

30.1.1 차량이 컨트롤라인을 통과한 순간에 자동으로 랩타임이 기록되는 트랜스폰더를 사용한다.

30.1.2 트랜스폰더에 이상이 발생했을 때에는 수동장치에 의해 기록될 수 있다.

30.1.3 트랜스폰더는 우측 전방 로워 암 고정부에 장착을 하여야 한다. 단, 장착을 하지 않아 기록 계측되지 않을 경우, 책임은 드라이버에게 있다.

31. 경기신호 (SIGNAL)

31.1 경기 중 신호 표시는 신호기와 신호등에 의해 행해진다. 이는 ISC규칙을 따른다.

31.2 신호 표시에 따르지 않는 드라이버는 심사위원회의 결정에 의한 페널티가 부과될 수 있다.

32. 공식 예선 (QUALIFYING)

32.1 공식 예선은 타임 트라이얼 방식으로 진행되며, 정해진 공식 예선의 주행기록으로 결승 그리드 순위를 정한다.

32.1.1 공식 예선의 개시는 피트레인 출구 녹색신호등 또는 오피셜의 수신호로 한다.

32.1.2 공식 예선의 종료는 피니시 포스트로부터 체커기에 의해 표시되며, 피트레인 출구 적색 등이 점등된다.

32.1.3 공식 예선의 공식 결과는 15.1에 명시된 메시지 시스템을 통해 공지한다.

32.2 토요타 가주 레이싱 6000 클래스 공식 예선은 Q1, Q2 타임 트라이얼 넉아웃 방식이다.

32.2.1 토요타 가주 레이싱 6000 클래스 공식 예선의 진행

32.2.1.1 Q1은 15분간 진행되며 Q1 기록 상위 10대가 Q2에 진출한다.

32.2.1.2 Q2 진출차량의 Q1 기록은 리셋 되며, Q2 미 진출 차량은 워킹 레인에서 대기한다.

32.2.1.3 Q1 종료 후 차량 및 트랙 정비 시간이 주어진다

32.2.1.4 Q2는 10분간 진행된다.

32.2.2 토요타 가주 레이싱 6000 클래스, 공식 예선 진행 중의 준수사항

32.2.2.1 중간 급유는 금지된다.

32.2.2.2 예선 주행 중 드라이버의 하차는 무방하다.

32.2.2.3 예선 진행 중 타이어 워머의 사용이 가능하다.

32.2.2.4 예선 진행 중 경주차량이 구난을 받을 경우 더 이상 예선에 참가할 수 없다. Q1 종료 후 구난을 받은 경우도 포함된다.

32.2.2.5 Q2 미 진출 차량의 경우 파크퍼미 상태로 되며, 타이어의 온도와 압력 측정 및 차량 내 영상장치 회수는 기술위원의 승인을 득한 후 가능하다.

32.2.2.6 공식 예선 도중 피트내부로 진입한 차량은 재 코스인 할 수 없다.

32.3 참가대수가 많을 경우 심사위원회의 판단에 따라 2개조로 나누어 예선을 진행할 수 있다.

32.4 예선 출주 의무

32.4.1 드라이버는 반드시 공식 예선에 참가해야 하며, 참가의 기준은 차량이 피트 출구 기준선을 넘으면 코스인 한 것으로 간주한다.

32.4.2 공식 예선에 참가하지 않은 드라이버는 특별출주 신청을 통하여 심사위원회의 승인을 득한 후 결승경기에 참가할 수 있다.

32.5 공식 예선 중의 차량수리와 타이어 교환

32.5.1 공식 예선 중 차량수리와 타이어 교환은 지정된 워킹 레인에서 해야 하며, 다른 장소에서 행하는 것은 엄격히 금지한다.

32.6 공식 예선의 중단

32.6.1 안전상 레이스디렉터는 코스의 정비 또는 차량 및 드라이버의 구난을 위해 공식 예선을 중단할 수 있다.

32.6.2 공식 예선 중 적색기가 발령되면 전 차량은 피트인 해야 하며, 작업이 필요한 차량은 워킹 레인에서 작업 가능하다.

32.7 동률

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

32.8 공식 예선 중 규칙위반이 인정된 경우

32.8.1 심사위원회의 판정에 의해 베스트 랩 삭제, 세컨드 베스트 랩 삭제, 또는 그 시점까지의 기록이

모두 무효로 될 수 있다.

32.8.2 예선 기록이 모두 삭제된 경우 특별출주 신청을 통하여 심사위원회의 승인을 득한 후 결승경기에 참가할 수 있다.

32.9 결승 참가 제한

32.9.1 예선 (Q1의 기록) 중 계측 된 가장 빠른 랩 타임 보다 107% 이상 늦은 랩타임을 기록한 드라이버의 경우 결승에 출주할 수 없다.

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

32.9.3 특별출주 절차는 32.11조항에 따른다.

32.10 예선 진행 불가 시 그리드 배정

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

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

32.11 특별출주

32.11.1 특별출주를 원하는 경우 해당 클래스 결승 시작 1 시간 전까지 대회 사무국에 '특별출주 신청서'를 제출한 후 심사위원회의 승인 심의를 받아야 한다.

32.11.2 심사위원회에서 승인을 득하지 못한 경우에는 경기에 참가할 수 없다.

32.11.3 심사위원회는 특별출주를 승인할 경우 그리드를 배정하거나 피트 스타트 순서를 결정하고 이를 결승 시작 10 분전까지 15.1에 명시된 메시지 시스템을 통해 공지한다

32.11.4 심사위원회의 승인을 득한 특별출주 차량의 결승 순위는 인정된다.

33. 그리드 (GRID)

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

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

33.3 토요타 가주 레이싱 6000 클래스의 그리드 배정은 다음과 같다.

33.3.1 우선 Q2의 기록 순으로 그리드가 배정된다.

33.3.2 Q2 기록이 없는 드라이버가 여러 명이라면 다음의 순서로 그리드가 배정된다.

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

33.3.2.2 코스인은 했지만 계측이 시작되지 않은 드라이버 (다수일 경우에는 먼저 코스인한 순)

33.3.2.3 코스인을 하지 못한 드라이버 (다수일 경우에는 직전 예선 순위 순)

33.3.2.4 이러한 방법으로 순서를 정할 수 없다면 SOC는 타당하다고 판단되는 근거에 따라 순위를 지정한다.

33.3.3 그 다음은 Q2에 진출하지 못한 차량의 Q1기록 순으로 그리드가 배정된다.

33.3.4 Q1 기록이 없는 드라이버가 여러 명이라면 다음의 순서로 배정된다.

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

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

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

33.3.4.4 이러한 방법으로 순서를 정할 수 없다면 SOC는 타당하다고 판단되는 근거에 따라 순위를

지정한다.

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

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

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

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

33.6.2 그리드 배정에 영향을 미치는 페널티가 부과된 드라이버 (다수일 경우 각 페널티가 부과된 시점 순)

33.6.3 특별출주가 승인된 드라이버 (다수일 경우 예선 기록 순)

33.6.4 특별출주가 승인된 드라이버 중 예선 기록이 없는 드라이버는 해당 라운드에 치러진 연습주행 세션 중 베스트 랩 타임 순으로 피트 출구 패스트 레인에 정렬하여 피트 스타트한다. (베스트 랩 타임이 동률일 경우 32.7 조항을 적용한다.)

33.7 피트 스타트 차량은 레이스 스타트 절차 중 10분 전 신호와 함께 피트 출구 폐쇄 후, 피트 출구 패스트 레인으로 이동해야 하며, 이 시점부터 포메이션 랩 시작 때 까지 34.2.2 조항을 적용 받는다.

33.7.1 그리드가 배정된 차량 중 피트 출구 폐쇄 후 피트 출구에 도착하여 피트 스타트를 진행해야 하는 차량은 도착한 순서대로 정렬해야 하며, 피트 스타트 차량의 대열 중간에 위치할 수 있다.

34. 스타트 절차 (STARTING PROCEDURE)

34.1 토요타 가주 레이싱 6000 클래스 결승 스타트 방식은 롤링 스타트로 진행한다. (SOC에 의해 변경될 수 있다)

단, 경기장 상황에 따라 스탠딩 스타트 또는 세이프티카 스타트로 변경될 수 있다.

34.2 스타트 진행

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

34.2.2 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 웜업 주행 가능) - 웜업 목적으로 두 바퀴 이상을 주행하는 차량은 피트레인 내 패스트 레인을 통과하여 재 코스인 가능 - 그리드 정렬 완료 후 차량 엔진 정지 - 팀 패스를 착용한 팀 크루만 그리드 진입 가능 (차량 당 4인 한정 사전 등록한 팀 크루만 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 팀 크루 1인을 제외한 전원 그리드 퇴장 - 팀 크루 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 팀 크루 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 팀 크루는 이를 오피셜에게 알려야 하고 피트 오피셜은 황색기 진동
포메이션 랩 스타트	- 포메이션 랩 보드와 함께 녹색기 진동 - 참가 차량은 포메이션 랩 주행 시작 - 그리드에 남은 인원들은 최후미 차량이 지나간 후 신속하게 퇴장

34.3 포메이션 랩

34.3.1 모든 참가 차량은 Safety Car를 따라 코스를 1랩 주행하며, 경기장 상황에 따라 주행 랩 수가 증가할 수 있다. 레이스디렉터는 증가되는 주행 랩 수를 사전에 공지해야 하며, 공지된 내용에 따라 결승 랩 수가 조정될 수 있다.

34.3.2 포메이션 랩 주행 중에는 자신의 그리드 순서와 차량 간 간격을 유지해야 하며, 추월은 금지된다.

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

34.3.2.2 추월당한 차량은 최후미 그리드에서 스타트해야 한다.

34.3.3 포메이션 랩 스타트 실패 시, 해당 그리드 오피셜은 황색기를 진동한다.

34.3.4 포메이션 랩 스타트를 하지 못한 차량은 다음 경우에 따라 스타트 절차를 진행한다.

34.3.4.1 최후미 차량이 스타트 라인을 통과하기 전 자력 출발이 되었을 경우, 자신의 그리드로 복귀해 스타트한다.

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

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

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

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

34.3.6 포메이션 랩 도중 사고를 유발하거나 스타트 절차를 방해하는 행위는 심의의 대상이 될 수 있다.

34.4 스타트 지연 (Delayed Start)

34.4.1 포메이션 랩 스타트 전 정상적인 스타트가 불가하다고 판단될 경우 레이스 디렉터는 스타트 지연을 선언할 수 있다.

34.4.2 이 때, 주 신호등은 황색등이 점멸되고 메인 포스트에서는 스타트 딜레이드(Start Delayed)

보드~~와 함께 적기를 진동한다~~를 게시한다.

34.4.3 엔진 시동 후 스타트 지연이 선언되면 메인 포스트에서는 엔진 정지(Engine Stop) 보드를 게시하고 모든 차량은 엔진을 정지한다.

34.4.4 재 스타트는 결승 스타트 절차 10분 전부터 재개되며 팀 크루만 그리드 입장이 가능하다.

34.5 롤링 스타트

34.5.1 롤링 스타트란 차량이 주행 중인 상태에서 스타트하는 것을 말한다.

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

34.5.3 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.

34.5.4 Safety Car가 경광등을 소등하고 피트인 하면 메인 직선 주로에서 모든 차량은 스타팅 대열을 유지한 상태에서 그리드 라인 위로 주행한다.

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

34.5.6 주 신호등의 적색등이 소등되면 경기는 시작되고, 추월이 허용된다.

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

34.5.8 ~~스타트 실패 &~~ 엑스트라 포메이션 랩 (Extra Formation Lap)

34.5.8.1 롤링 스타트 전 정상적인 스타트 진행이 어렵다고 판단되는 경우 레이스 디렉터는 엑스트라 포메이션 랩을 진행할 수 있다.

34.5.8.2 이 때, 주 신호등은 적색등이 점등된 상태에서 추가로 황색등이 점멸된다.

34.5.8.3 코스 내 전체 포스트에서 황색기를 진동한다.

34.5.8.4 스타팅 대열로 ~~재~~정렬이 필요한 경우 Safety Car가 재투입될 수 있다.

34.5.8.5 Safety Car가 재투입되기 전까지 선두 차량이 그 역할을 대신한다.

34.5.8.6 지정된 포스트에서 'GRID' 보드가 재게시된다

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

34.6 스탠딩 스타트

34.6.1 스탠딩 스타트란 자신의 그리드에 멈춘 상태에서 스타트하는 것을 말한다.

34.6.2 포메이션 랩이 끝나고 그리드로 돌아올 때 엔진의 시동을 유지한 상태에서 자신의 그리드에 정차한다.

34.6.3 모든 차량이 정지하면 대열 후미에서 오피셜이 녹색기 진동을 표시하고 메인 포스트에서 5초 전 보드를 게시한다.

34.6.4 그 후 적색등이 순차적으로 점등된 후 전체 적색등이 소등되면 경기는 시작된다.

34.6.5 적색등이 점등 후 소등되기 전 차량이 이동하거나, 앞 범퍼의 끝 부분이 그리드 라인을 넘어선 경우 부정출발로 페널티가 부과될 수 있다.

34.6.6 스탠딩 스타트 실패 시 해당 그리드를 포함한 후미 그리드 오피셜은 황색기를 진동한다.

34.6.7 출발이 불가능한 차량은 다음 절차를 진행한다.

34.6.7.1 최후미 차량이 스타트 라인을 통과한 후 오피셜의 지시와 도움으로 피트로 이동한다. 이동 중 드라이버는 출발을 시도해서는 안 된다.

34.6.7.2 피트에서 드라이버가 하차하지 않고 주행이 가능하도록 조치되었을 경우 34.7 조항에 따라 코스인이 가능할 때 경기를 시작할 수 있다. 드라이버와 미케닉은 이러한 절차가 진행되는 동안 항상 오피셜의 지시에 따라야 한다.

34.6.8 스타트 중단 (Aborted Start)

34.6.8.1 스탠딩 스타트 전 정상적인 스타트가 불가하다고 판단될 경우 레이스 디렉터는 스타트 중단을 선언할 수 있다.

34.6.8.2 이 때, 주 신호등은 적색등 점등 상태와 관계없이 즉시 황색등이 추가로 점멸되고 메인 포스트에서는 스타트 딜레이드(Start Delayed) 보드를 게시한다.

34.6.8.3 스타트 중단이 선언되면 메인 포스트에서는 엔진 정지(Engine Stop) 보드를 게시하고 모든 차량은 엔진을 정지한다.

34.6.8.4 재스타트는 결승 스타트 절차 10분 전부터 재개되며 팀 크루만 그리드 입장이 가능하다.

34.6.8.5 포메이션 랩을 진행하고, 결승 랩에서 1랩을 차감한다.

34.7 피트 스타트

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

34.8 Safety Car 스타트

34.8.1 결승 시작 전 기상 상황에 따라 레이스디렉터는 Safety Car 스타트를 결정할 수 있다.

34.8.2 주 신호등에서 황색등이 점멸되면 Safety Car 뒤로 참가 차량이 주행을 시작하고, 모든 포스트에서 'SC' 보드가 제시되며 황색기를 진동한다.

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

34.8.4 Safety Car가 피트인하기 전에는 웨트 타이어 상태를 유지해야 한다.

34.8.5 레이스를 시작할 준비가 되었다고 판단되는 경우 '37.6 Safety Car 해제 절차'에 따라 결승이 시작된다.

35. 사건 (INCIDENTS)

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

35.1.1 제37조에 의거하여 연습 혹은 경기의 중단이 발생되었을 때

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

35.1.3 스타트 반칙을 했을 때

35.1.4 충돌을 유발했을 때

35.1.5 차량이 트랙 밖으로 나갔을 때

35.1.6 정당한 방법으로 추월하는 차량의 움직임을 진로 방해했을 때

35.1.7 피트레인에서 지켜야 할 사항을 위반했을 때

35.1.8 예선이나 결승에서 트랙 이탈 시 심사위원회에서 고의여부와 이로 인한 이익이 있었는지를 판단 후 다음과 같이 페널티를 부여할 수 있다.

35.1.8.1 예선: 트랙 이탈 시 해당 랩 삭제

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

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

35.3 심사위원은 사건에 관련된 드라이버에게 페널티를 부과할 수 있다.

36. 방해행위 (DISRUPTIVE BEHAVIOR)

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

36.1.1 코너 선회 시 코너링 중인 차량들은 서로 보호할 의무를 갖는다

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

36.1.3 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.

36.1.4 트랙이탈 주행으로 인해 다른 차량과 충돌을 유발하는 행위는 금지된다.

36.2 위험을 피하는 경우 예외가 될 수 있다.

37. 세이프티 카 (SAFETY CAR, SC)

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

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

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

37.4 패싱라이트 신호를 받고 SC를 추월한 차량은 안전을 최대한 유지한 상태에서 대열의 최후미로 신속히 이동 합류해야 하며, 선두 차량이 SC의 바로 뒤에 붙을 때까지 대열변경은 계속된다.

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

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

37.6.1 SC 경광등 소등 후 해당 랩에 피트인 하면 각 포스트에서는 SC보드와 황색기가 철수된다.

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

37.6.3 이때 스타트 포스트에서는 녹색기와 녹색등이 점등된다.

37.7 SC상황에서의 주행한 랩은 레이스 전체 주행 랩에 포함된다

38. 경기 중단 (SUSPENDING THE RACE)

38.1 사고로 인해 코스가 폐쇄되거나 기상의 급변화로 경기 진행이 어렵다고 판단될 경우 레이스디렉터는

경기중단을 할 수 있으며, 중단 시 모든 포스트에 적색기가 발령된다.

38.2 적색기가 발령되면 모든 차량은 60km/h 이하로 속도를 줄여야 하고 추월은 금지되며, 레드 라인에 대기중인 오피셜 앞에 도착 순서대로 지그재그 형태의 2열로 정렬해야 한다.

38.3 코스가 막혀 그리드로 돌아올 수 없는 경우 모든 차량은 코스가 정리될 때까지 대기하여 코스 정리가 완료된 후 레드 라인에 정렬하여 오피셜 지시에 따른다.

38.4 이때, 적기 발령 시점 기준으로 2랩 전 기록 순서대로 순위가 부여된다.

38.5 적색기가 발령되면 피트 출구는 폐쇄된다.

38.6 SC(페이스카)는 선두차량 앞에 대기한다.

38.7 레이스가 중단되는 동안

38.7.1 경기나 기록 시스템은 중단되지 않는다.

38.7.2 그리드에서 대기중인 차량은 5분전 사인보드가 제시되기 전까지 아래와 같은 차량의 점검 및 드라이버 케어만 할 수 있다.

38.7.2.1 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.

38.7.3 정비가 필요한 차량은 레드 라인에 정차 없이 피트인하여 워킹 레인에서만 작업이 가능하다.

38.7.4 점검 작업으로 인해 경기 재개를 방해해서는 안 된다.

38.7.5 그리드에는 오피셜, 드라이버와 미케닉, SOC가 지정한 공식 중계 방송 카메라만 출입할 수 있다.

38.7.6 드라이버는 하차할 수 있다.

38.8 그리드 정렬이 완료되면 포메이션랩 스타트 10분전 보드가 게시된다.

38.9 5분전 보드가 게시되면 피트레인 출구는 폐쇄되고 이때까지 코스인 하지 못한 차량은 피트 스타트를 해야 한다.

39. 경기재개 (RESUMING THE RACE)

39.1 경기 중단 시점까지 선두 차량이 몇 랩을 완료했는가에 따라 다음의 3가지 규정이 적용된다.

39.1.1 2랩 미만의 경우 레드 라인에 도착한 순서대로 정렬해야 하며, 오피셜의 안내에 따라 최초의 스타트 그리드로 정렬하며 최초의 스타트는 무효가 된다. 경기의 주행거리는 2랩 차감한다.

39.1.1.1 경기 중단 전에 리타이어를 한 차량 중 재 스타트할 수 있는 참가 차량은 오피셜의 지시에 따라 기존의 그리드에 정렬할 수 있다.

39.1.1.2 포메이션 랩 보드가 제시되면 SC를 따라 포메이션 랩을 진행한다.

39.1.2 2랩이 넘고, 결승 랩의 75%가 되지 못한 경우(소수점 이하 절사) 차량은 레드 라인에 정지한다.

39.1.2.1 이때, 결승 주행 랩 수는 레이스디렉터와 심사위원회의 판단으로 결정한다.

39.1.2.2 재 스타트 그리드에 포함되는 차량은 경기 중단 시 자력으로 그리드 혹은 피트에 도착한 차량으로 한다.

39.1.2.3 안전이 오랜 시간 확보되기 어렵다고 판단될 시 경기 거리가 75% 미만 이어도 경기를

종료할 수 있으며, 레이스디렉터와 심사위원회의 판단으로 경기 성립을 결정할 수 있다.

39.1.3 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

39.2 경기 중단 상황을 야기한 드라이버는 페널티가 부과되거나 실격될 수 있다

39.3 39.1.1조항의 경우를 제외한 경기 재개 방식은 ~~롤링 스타트~~최초의 스타트 방식으로 하고 피트레인에서 스타트한 차량은 클래스에 구분 없이 최후미로 합류하며 스타트 순서는 피트레인에 자력으로 정렬한 순서로 한다.

단, 경기장 상황에 따라 스타트 방식은 변경될 수 있고 15.2에 명시된 메시지 시스템을 통해 공지한다.

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

39.4.1 34.2.2조항의 해당 신호 스타트 절차에 따른다.

40. 경기종료 (FINISH)

40.1 경기종료와 순위결정

40.1.1 경기종료는 참가차량이 정해진 랩 수를 완료하여 피니시 라인에서 체커기를 받은 것을 말한다.

40.1.2 체커기는 모든 참가차량이 피니시 라인을 통과할 때까지 제시된다.

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

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

40.2 경기포기

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

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

40.2.3 피트인 한 드라이버가 차량에서 하차할 경우 리타이어로 간주한다.

41. 차량보관 (Parc Fermé)

41.1 파크퍼미 장소는 드라이버 브리핑 시 발표된다.

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

41.3 파크퍼미 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.

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

41.5 단, 사고로 인한 차량의 시급한 사고처리나 정비가 필요할 경우 기술위원회의 승인을 득한 후 차량을

정해진 장소로 이동하여 작업할 수 있다.

42. 상전 (AWARD)

42.1 이벤트 상금

42.1.1 상금지급액은 다음과 같다.

(부가세 별도, 단위: 원)

	토요타 가주 레이싱 6000 (드라이버)
1위	15,000,000 원
2위	7,000,000 원
3위	4,000,000 원

42.1.2 토요타 가주 레이싱 6000 클래스 팀 종합순위 지급액은 다음과 같다.

(부가세 별도, 단위: 원)

순위	토요타 가주 레이싱 6000 (팀 챔피언)
1위	10,000,000 원
2위	5,000,000 원
3위	3,000,000 원

42.1.3 상금수령 시 발생하는 세금을 공제하고 참가자가 지정한 계좌로 지급한다.

42.1.4 상금은 참가대수에 따라 차등 지급한다.

42.1.5 상금은 대회 종료 후 180일이 되는 해당월 마지막일 이내 지급한다.

42.1.6 미성년자의 경우, 미성년자 대신 상금을 지급받는 경우 참가자의 부모 또는 법정대리인의 관계증명서, 개인정보, 동의서 수령 후 지정한 계좌로 지급한다.

42.2 상전의 제한

42.2.1 클래스 별 참가대수에 따라 다음과 같이 상금을 제한한다.

42.2.2 참가대수 기준은 예선, 결승 경기 중 참가대수가 많은 경기의 출전 참가대수이다.

참가대수(종합시상금 연평균 참가대수)	내 용
6 대 미만	상금 없음
8 대 미만	상금의 50%
8 대 이상	상금의 100%

43. 시상식 (PRIZE-GIVING CEREMONY)

43.1 시상식 참석자

43.1.1 1,2,3위 드라이버와 1위 팀 감독은 경기종료 후 간단한 사진 촬영에만 응한 후 곧 바로 시상 대기실에 도착하여 시상식에 참석해야 한다.

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

43.1.3 시상자는 사전에 SOC에서 지정하며, 시상식 시작 10분전 시상 대기실에 도착해야 한다.

43.2 시상식 복장

43.2.1 시상식에 참석하는 드라이버는 SOC가 지정한 공식 부착물을 부착한 드라이버 슈트를

착용해야 한다.

또한, SOC에서 지정한 시상식 모자를 반드시 착용하고 시상식에 참여하여야 한다.

43.2.2 1위 팀 감독은 팀을 상징할 수 있는 복장을 착용해야 한다.

43.3 시상식 운영

43.3.1 시상은 3위, 2위, 1위의 순서로 진행한다.

43.3.2 시상대에는 수상자, 시상자 외의 사람은 등단할 수 없으며, 예외의 경우 SOC의 사전 승인을 필요로 한다.

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

43.4 카포디움

43.4.1 결승 종료 후 결승 1,2,3위 차량은 SOC가 지정한 카포디움 장소로 순위에 맞추어 차량을 이동하여야 한다.

43.4.2 카포디움 장소에는 SOC가 지정한 인원 외에는 출입이 불가 하다.

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

43.5 트로피

SOC가 지정한 공식 트로피 만을 시상식에서 사용하여야 한다.

44. 기자회견 (PRESS CONFERENCES)

44.1 기자회견

44.1.1 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.

44.1.2 기자회견 복장

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

44.1.2.2 팀 관계자는 팀을 상징할 수 있는 복장을 착용해야 한다.

44.1.3 기자회견 장소

44.1.3.1 기자회견에 참석하는 기자회견은 별도로 마련된 기자회견장에서 진행한다.

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

44.1.4 예선일

44.1.4.1 SOC는 예선일 기자회견을 진행할 수 있으며, 대회 프로모터, 참가 드라이버, 참가 팀 관계자 등에게 기자 회견 참석을 요청할 수 있다.

44.1.4.2 참석자들은 시작 5분전에 기자회견장에 대기하여야 한다.

44.1.5 결승일

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

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

44.1.5.3 참석자들은 시작 5분전에 기자회견장에 대기하여야 한다.

44.2 미디어 인터뷰

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

44.2.2 예선일

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

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

44.2.3 결승일

44.2.3.1 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.

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

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

45. 패독 (PADDOCK)

45.1 SET-UP

45.1.1 공식 프로그램을 통해 공지한다.

45.2 패독 패스

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

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

45.3 운영시간

45.3.1 SOC는 라운드 별 패독 운영 시간을 정할 수 있으며 경기장 환경에 따라 경기장 별로 상이하게 운영 될 수 있다.

45.4 패독 속도 제한

45.4.1 패독 내 주행 속도는 최대 10km/h이며 주행 기준 속도를 초과하는 주행은 엄격히 금지된다.

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

45.5 패독 주차

45.5.1 주차권을 소지한 경우에만 지정된 구역에 주차가 가능 하다.

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

2부. 기술규정

1장. 공통 기술규정

1. 서문 (FOREWARD)

1.1 1장 공통 기술규정 과 2장 S6000 기술규정에서는 S6000 기술 규정을 우선으로 한다.

1.2 SOC는 매년 개정되는 규정을 발표하며, 발표일로부터 효력을 갖는다.

1.3 본 공통 기술 규정(제1조~제17조)은 FIA 'Appendix J 2024 Article 253'에 근거하여 작성하였으며 토요타 가주 레이싱 6000 클래스에 적용되며 FIA 'Appendix J 2024 Article 253' 해석과 관련된 분쟁이 발생할 경우 한국어로 작성된 본 규정집 내용을 우선한다.

1.4 심사위원회는 위험하다고 간주되도록 제작된 차량을 대회에서 제외시킬 수 있다. (FIA 'Appendix J 2024 Article 253.Art 1'

1.5 본 규정의 유권해석과 기재되어 있지 않은 사항에 대한 적용 및 그 결정은 SOC의 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 16'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 조향 장치의 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 잠겨 있어야 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 드라이버와 코 드라이버의 승 하차를 과도하게 방해해서는 안 된다.

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 Foot이 있는 둥근 형상의 튜브 프레임.

7.2.3 메인 롤바 (253-1)

차량 전방 시트 바로 뒤에 위치한 수직에 가까운(직각에서 최대각도 ±10°) 하나의 둥근 튜브. 이 튜브의 중심 축은 하나의 면에 속해 있어야 한다.

7.2.4 전방 롤바 (253-1)

메인 롤바와 비슷하지만 전면유리 A필러와 전면유리 상부 모서리를 따라간다.
기둥의 아래 부분은 수직에 가까워야 하며, 수직으로부터 뒤쪽 방향으로는 최대 10°이다.
마운팅 Foot의 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 뒤쪽 기둥은 직선이어야 한다.
앞쪽 기둥의 아래 부분은 수직에 가까워야 하며, 수직으로부터 뒤쪽 방향으로는 최대 10°이다.
앞쪽 마운팅 Foot의 위치로는, 롤바의 가장 앞부분보다 뒤쪽이어서는 안 된다.

7.2.6 측면 하프 롤바 (253-3)

측면 롤바와 동일하지만 뒤쪽 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 귀퉁이 혹은 측면 롤바의 횡 방향 멤버 끝 단의 한 쪽과 롤바의 반대편 장착 지점
혹은
후방 지지대의 상부 끝 단과 다른 후방 지지대의 아래쪽 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

롤바 마운팅 Foot의 아래 차체에 고정되는 금속 판.

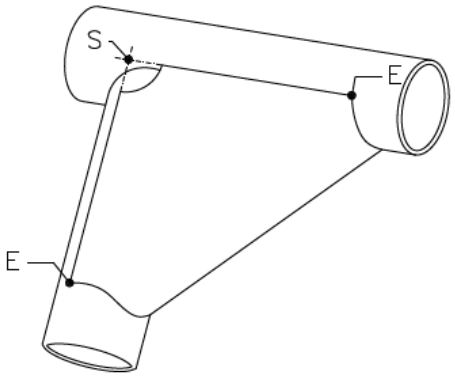
7.2.14 가젯 (253-34)

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

가젯의 끝단(E부분)은 꼭지점(S지점)로부터, 튜브 접합부의 가장 큰 직경의 2배에서 4배 사이에 위치해야 한다.

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

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



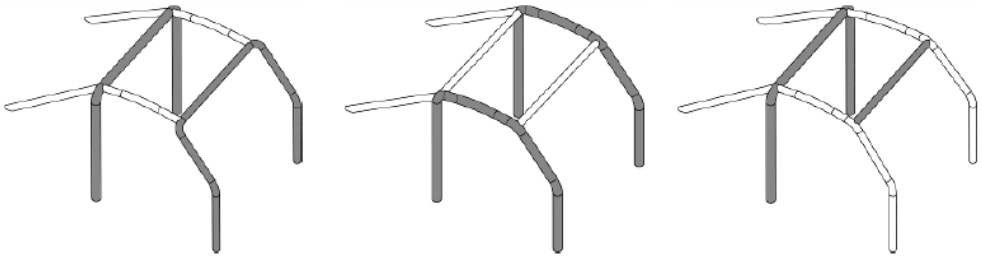
253-34

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



253-1 253-2 253-3

메인 롤바의 수직에 가까운 부분(혹은 측면 롤바의 뒤쪽 부분)은 차체 내부에 가능한 한 가까워야 하고 벤딩은 한 차례만 해야 한다.
전방 롤바의 기둥(혹은 측면 롤바 혹은 측면 하프 롤바의 앞쪽 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 4개소보다 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 뒤쪽 방향이어야 한다.

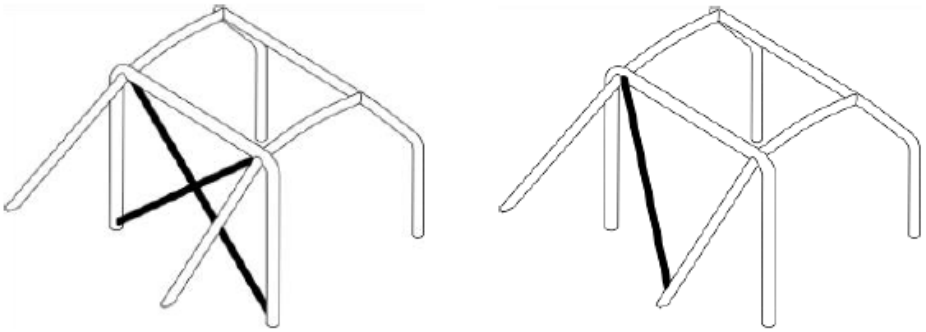
7.3.2 설계

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) 장 탈착 멤버”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 아래쪽 끝 단은 메인 롤바의 마운팅 Foot으로부터 100mm를 넘지 않는 곳에 접합되어야 한다. (측정은 253-52)
대각선의 위쪽 끝 단은 메인 롤바와 후방 지지대가 접합되는 곳으로부터 100mm가 넘지 않는 곳에 접합되어야 한다.
후방 지지대

253-20에 따라서 대각선 멤버 1 개를 장착하는 갓은 의무이다.



253-7 253-20

도어 바

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

253-9, 253-10, 253-11에서 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.

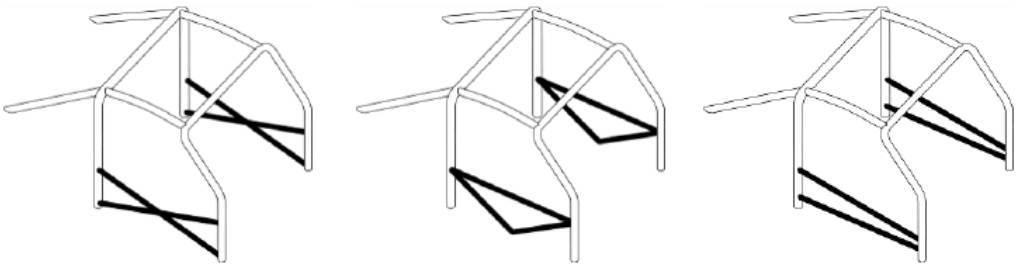
이 들은 장 탈착 될 수 있다.

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.

253-9의 경우 이 멤버의 아래쪽 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.



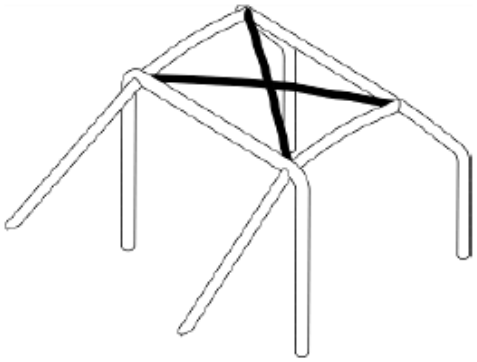
253-9 253-10 253-11

지붕 보강

멤버는 지붕의 곡선을 따라갈 수 있다.

코 드라이버가 없는 경기에서는 253-12의 경우 만이며, 대각선 멤버는 하나만 장착될 수 있지만 앞쪽 연결은 드라이버 쪽이어야 한다.

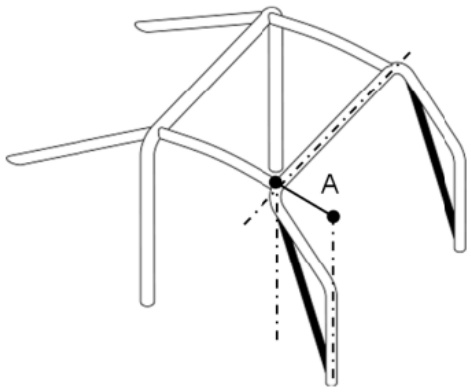
멤버의 끝 단은 롤바와 기본구조의 연결부로부터 100mm 이내에 있어야 한다.



253-12

전면유리 기둥 보강

253-15에서 "A"의 치수가 200mm보다 크다면 전방 롤바 양 쪽에 장착되어야 한다.
이것은 측면에서 보았을 때 직선이고 20°를 넘지 않는 조건으로 벤딩될 수 있다.
위쪽 끝 단은 전방(측면) 롤바와 종 방향(횡 방향) 멤버가 접합되는 곳으로부터 100mm 이내에 있어야 한다.
아래쪽 끝 단은 전방 롤바 마운팅 Foot 혹은 측면 하프 롤바 앞쪽 마운팅 Foot으로부터 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 2개의 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.a에서 언급되지 않았다면 253-16부터 253-21, 253-23부터 253-33에서 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 (253-26부터 253-30)

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

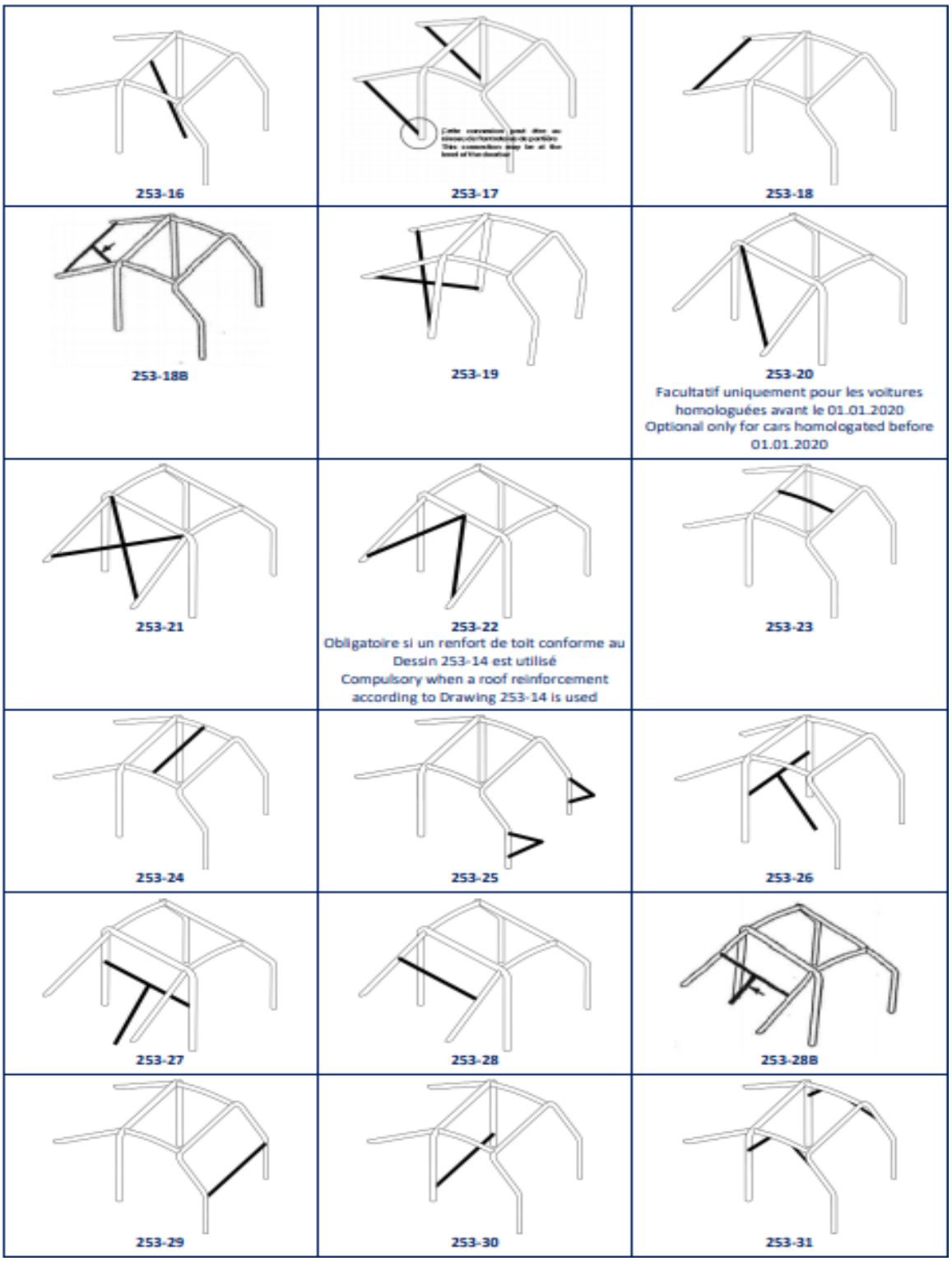
253-26과 253-27에서 보여지는 멤버는 중심 종 방향 연장부 각도는 수직기준 30° 보다 작아야 한다.

전방 롤바의 횡 방향 멤버는 가능한 한 높아야 하지만 아래쪽 귀퉁이는 대시보드의 최상단보다 낮아야 한다.

이것은 스티어링 칼럼보다 아래에 위치하지 않도록 해야 한다.

벤딩부와 접합부의 보강 (253-31부터 253-33)

보강재는 튜브 혹은 가젯(본 규정 7.2.14조항)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

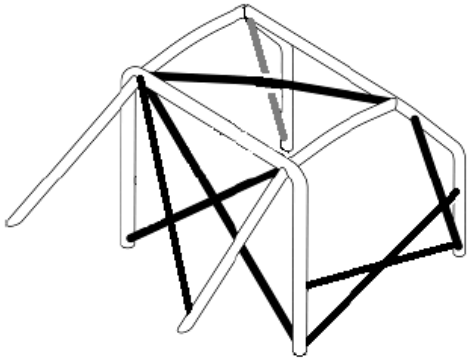
7.3.2.3 안전 케이지의 최소 구성

안전 케이지의 최소 구성은 다음과 같이 정의된다.

253-36 혹은 그 대칭

기본 구조는 7.3.1조항을 따른다

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



253-36

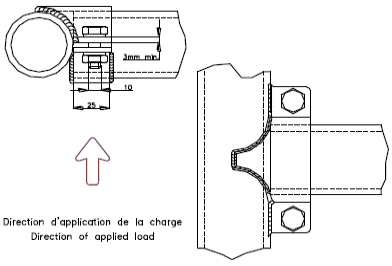
7.3.2.4 장 탈착 멤버

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

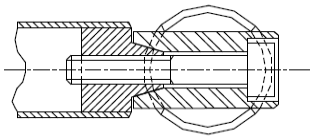
한 차례 조립된 후에는 용접하지 않아야 한다.

나사와 볼트는 최소한 8.8(ISO 기준)을 가져야 한다.

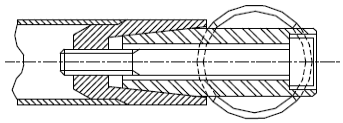
253-37, 253-40, 253-43, 253-46, 253-47을 준용하는 장 탈착 멤버는 선택적 보강의 장착과 7.3.2.b)조항에 묘사된 보강의 장착을 위해서만 사용되어야 하고 메인 롤바, 전방 롤바, 측면 하프 롤바, 측면 롤바의 상부 연결부에는 금지된다.



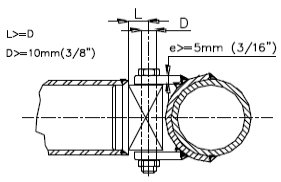
253-37



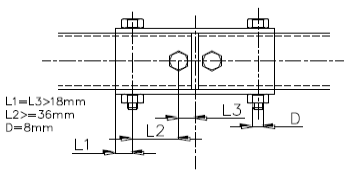
253-38



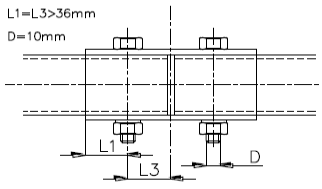
253-39



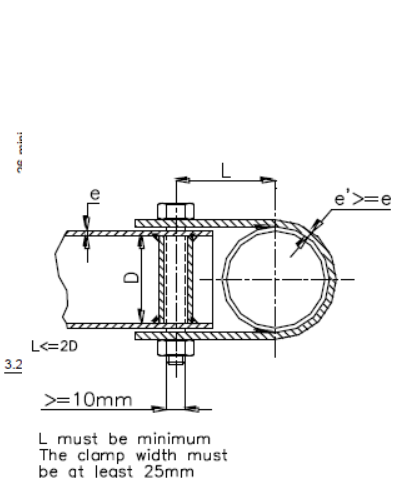
253-40



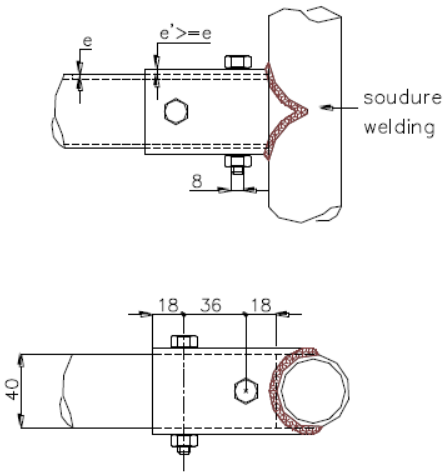
253-41



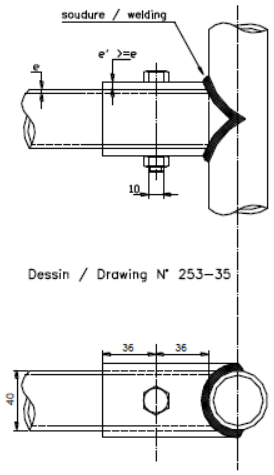
253-42



253-43



253-44



253-45

253-46

253-47

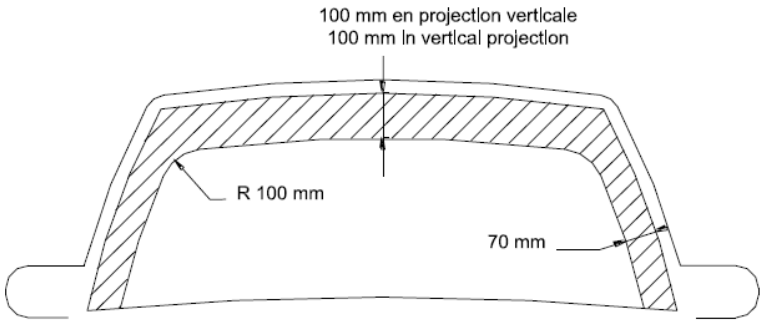
7.3.2.5 장착 제한

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

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

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

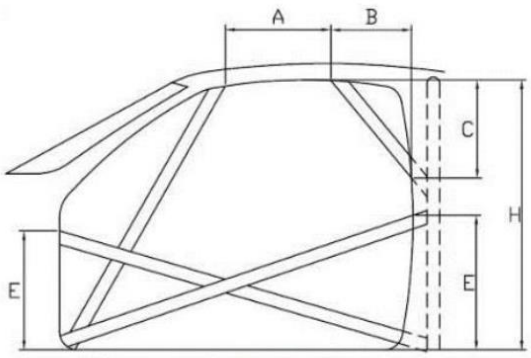
전면에서는, 전방 롤바 상부 귀퉁이의 벤딩부와 접합부 보강은 253-48과 같이 전면유리의 면적이 보여 져야 한다.



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 x H



253-49

7.3.2.6 안전 케이지의 차체 장착

최소 장착 지점은:

- 전방 롤바의 각 기둥 1개소
- 측면 롤바 혹은 측면 하프 롤바의 각 기둥 1개소
- 메인 롤바의 각 기둥 1개소
- 각 후방 지지대 1개소
- 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 3개로 장착되어야 한다.
이 120cm2의 면적은 보강판과 차체 간에 접해야 한다.
예시는 253-50부터 253-58까지를 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 M8이어야 한다.
Self Locking 혹은 Lock Washer를 사용해야 한다.
2 볼트 간의 각도(253-50과 같이 마운팅 Foot의 수준에서 튜브 중심 축으로부터 측정)는 60° 보다 작아서는 안 된다.

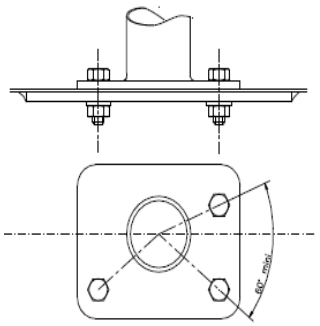
후방 지지대의 마운팅 지점:
각 후방 지지대는 최소 60cm2 면적(253-57)의 마운팅 Foot에 M8 볼트 최소 2개로 고정되거나 혹은 253-58의 구조와 같이 적당한 장소와 강성이 있는 곳에 부시가 후방 지지대에 용접된다면 볼트 하나로 고정되어야 한다.

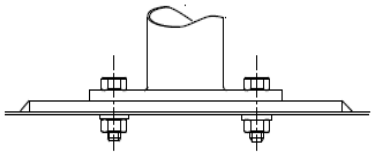
최소 요구:

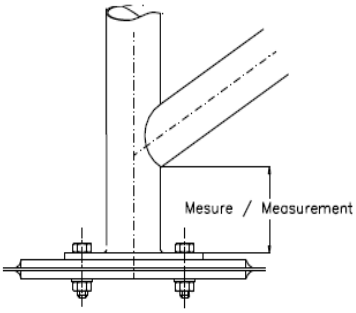
추가로, 마운팅 Foot의 지지판은 보강판에 용접될 수 있으며 안전 케이지(7.3.1)는 차체에 용접될 수 있다.

특별한 경우:

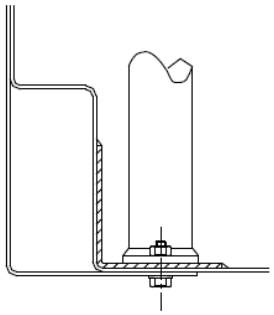
비철 차체에서는 안전 케이지와 차체 간의 용접은 금지되고 차체에 보강판을 접착하는 것만 허가된다.

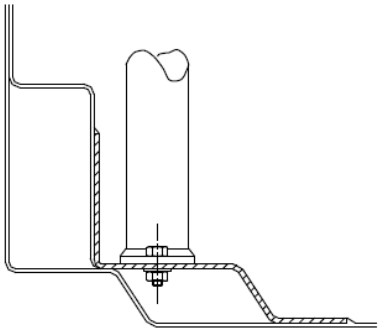

253-50

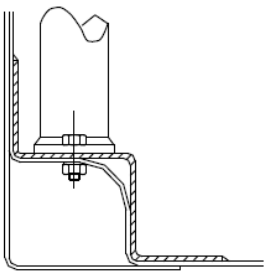

253-51

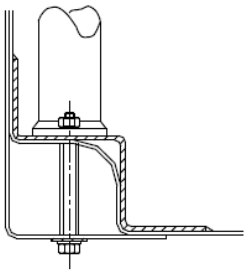


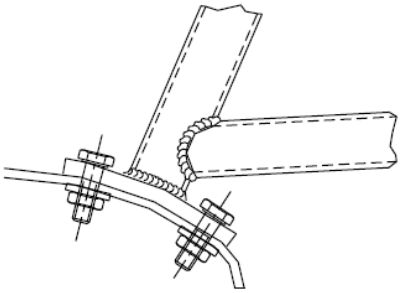
253-52

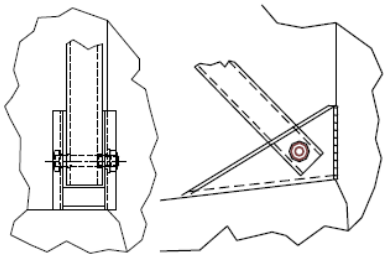

253-53


253-54


253-55


253-56


253-57


253-58

7.3.3 튜브 사양

단면이 원형인 튜브만이 승인된다.

사용되는 튜브의 사양:

재료	최소 인장강도	최소 치수 직경 X 재질 두께 (mm)	사용
냉간 인발 심레스 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 주의해야 한다.

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

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

냉간 굽힘(냉간 벤딩) 가공된 튜브 표면에는 물결 문양이나 기열이 없어야 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 선택할 만하다.

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

7.3.5 보호 패딩 (부칙1.유효한 안전 장비 '2.FIA 차량 콕핏 안전장비 정보' 참고)

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

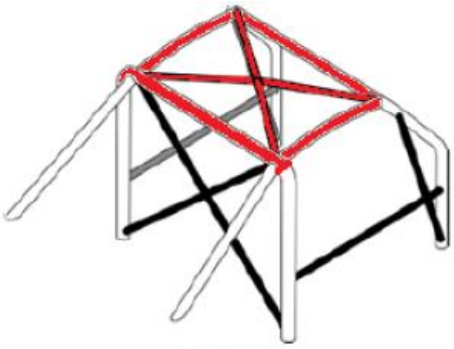
253-68에서 보여지는 케이지의 튜브와 지붕 보강재에는 FIA 기준 8857-2001 A타입(Technical Lais 23 °)을 준용하는 패딩이 고정되어야 한다.

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 'Appendix J 2024 Article 253.Art 5'에 준한다.

9. 견인고리 (TOWING-EYE) (FIA 'Appendix J 2024 Article 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 부착돼야 한다.

10. 그물망 (WINDOWS/NETS)

FIA 'Appendix J 2024 Article 253.Art 11'에 준한다.

11. 전원 차단기 (GENERAL CIRCUIT BREAKER) (FIA 'Appendix J 2024 Article 253.Art 13')

11.1 운전석 및 차량 밖에서 전원을 차단할 수 있도록 장착돼야 한다.

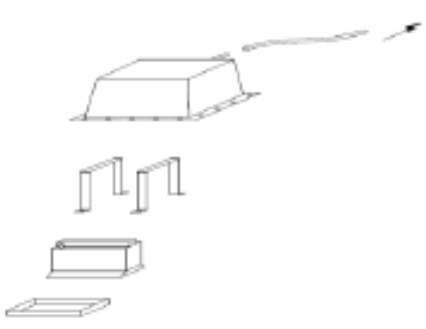
11.2 외부전원차단기는 A필러의 아래에서 발견하기 쉬운 위치여야 하며, 차단 레버의 색상은 파란색이어야 한다.

11.3 각 변의 길이가 최소 12cm로 된 백색 테두리의 청색 삼각형에 번개표시가 있는 스티커로 전원 차단기를 표시해야 한다.

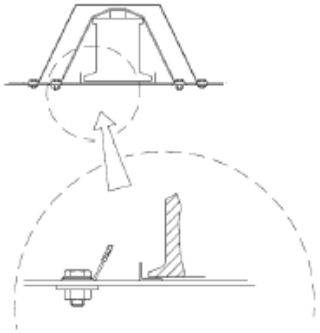
11.4 전원 차단기는 모든 전기 회로를 차단할 수 있어야 하고, 엔진도 멈추어야 한다.

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

[참조]



255-10



255-11

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 (FIA 'Appendix J 2019 Article 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 볼트가 쓰여야 하고 각 볼트에는 두께 3mm의 보강판을 넓이 20cm^2 (두께 3mm, 20cm^2 와셔로 대체 가능) 하여 차체 금속부분의 아래에 고정한다.

13. 전면유리 와이퍼 (WINDSCREEN WIPERS) (FIA 'Appendix J 2019 Article 255.Art 5.7.2.3')

13.1 전면 유리를 보호할 목적으로 투명한 필름을 부착할 수 있다.

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

14. 윤활 (LUBRICATION) (FIA 'Appendix J 2019 Article 255.Art 5.1.14')

14.1 윤활 장치에 섬프 블리더가 포함되어 있는 경우, 캣치 탱크로 오일이 흐르는 방법으로 되어 있어야 한다.
배기량 2000cc 이하 차량의 경우 2리터 용량을 가져야 하고 2000cc 초과 차량의 경우 3리터 용량을 가져야 한다.
이 탱크는 플라스틱으로 만들어지거나 혹은 투명한 창이 포함되도록 만들어져야 한다.
공기/오일의 분리기(최대용량 1리터)는 엔진 외부에 장착될 수 있다.

15. 밸러스트 (BALLAST) (FIA 'Appendix J 2024 Article 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, 콕핏 바닥에 위치하고, 기술위원이 볼 수 있고 봉인할 수 있어야 한다.

16. 라인과 펌프 (LINES AND PUMPS) (FIA 'Appendix J 2024 Article 253.Art 3')

16.1 보호 (FIA 'Appendix J 2024 Article 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 그룹N에서는 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

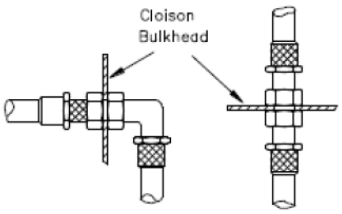
연결되어야 한다.

16.2 규격과 장착 (FIA 'Appendix J 2024 Article 253.Art 3.2')

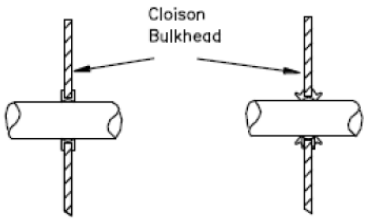
양산 연결이 유지되지 않은 경우 의무 적용이다.

냉각수와 오일의 라인은 콕핏 외부에 있어야 한다.

연료 혹은 유압 라인은 콕핏을 통과할 수 있지만 253-59와 253-60과 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 2024 Article 253.Art 3.3')

16.3.1 모든 그룹에 권장

엔진으로 가는 모든 연료 공급 파이프는 자동 연료 차단 밸브(연료장치의 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.

17. FIA 인증 안전 연료탱크 (FIA APPROVED SAFETY FUEL TANKS) (FIA 'Appendix J 2024 Article 253.Art 14')

17.1 FT3-1999, FT3.5-1999, FT5-1999 사양이 사양들 만이 FIA로부터 승인을 받은 것이다.

이 탱크들의 기술적 사양이 FIA로부터 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

Bladder는 제조일로부터 5년 이후로는 사용할 수 없으며 제조사로부터 검수를 받고 재 승인을 받으면 종료일로부터 추가로 2년을 사용할 수 있다.

17.3 연료탱크의 Filler neck

콕핏을 통과하는 Filler neck이 있는 연료탱크가 설치된 모든 차량은 FIA가 인증한 non-return 밸브를 장착해야 한다.

"플랩 하나 혹은 둘을 가진" 이 밸브는 탱크 쪽 Filler neck에 장착되어야 한다.

Filler neck은 차량의 연료탱크 주입구와 연료탱크 자체를 연결하기 위해서 쓰이는 것으로 정의된다.

18. 연료 (FUEL)

18.1 연료는 일반 주유소의 주유기에서 나오는 상용 연료이어야 하며 현재 시판 중인 연료의 윤활제 외에는 어떠한 첨가물도 추가할 수 없다.

19. 삼원촉매 (THREE WAY CATALYTIC CONVERTER) (FIA TECHNICAL LIST N ° 8)

19.1 FIA TECHNICAL LIST N ° 8에 기재된 삼원촉매의 장착은 의무이며 배기관 최후방에 종 방향으로 장착되어야 한다.

삼원촉매의 장착

- 삼원촉매는 ASN이 발급한 인증 양식을 준용해야 한다.
- 삼원촉매는 그 제조사의 안내에 따라서 차량의 배기장치에 장착되어야 한다.
- 흐름방향은 지켜져야 한다.
- 모든 배기가스는 항상 삼원촉매를 통과해야 한다.
- 인증된 삼원촉매에 변경을 해서는 안 된다.
- 방열 판은 장착되어야 한다.

20. 타이어 (TIRE)

타이어 표면에 인위적인 방법으로 온도를 올리려는 행위 및 화학적(모든 액체, 고체등), 열적, 기계적 처리는 금지이다. 단 사용한 슬릭 타이어의 표면에 붙은 각종 잔여물질의 제거를 목적으로 스크레이퍼와 같은 수동도구만을 사용하는 것(TIRE SCRAPING)은 허용된다.

21. 최저 중량과 최저 지상고 (MINIMUM WEIGHT & GROUND CLEARANCE)

SOC가 지정한 장소에서 SOC의 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) 등도 포함된다.

21.2 최저 지상고

4륜 공기압을 2.0bar에 맞춘 상태에서 측정한다.

22. 데이터 로거 (DATE LOGGER)

22.1 SOC는 공식 데이터 로거 장치의 지정과 장착을 의무화할 수 있다.

22.1.1 SOC에 의해 장착된 공식 데이터 로거 장치에 이벤트 중 주행데이터 기록이 되지 않은 경우 실격될 수 있다.

22.2 22.1 조항 외 별도의 데이터 로거 장치 와 센서의 추가는 자유이다.

22.3 SOC는 BoP 및 검차를 목적으로 이벤트 기간 중 언제라도 참가차량에 데이터 로거를 장착할 수 있다.

23. 영상 및 통신 (VIDEO & COMMUNICATION)

23.1 영상장치 사용

23.1.1 차량의 내부와 외부에 영상장치를 장착할 수 있다.

23.1.2 23.1.1의 영상을 송출할 경우 그 허용여부는 SOC의 권한이며 SOC는 해당 영상을 사용할 수 있다.

23.2 통신장치 사용

23.2.1 차량에서 외부와 음성 송, 수신할 수 있다.

23.2.2 SOC는 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. 라이트 시스템 (LIGHT SYSTEM)

24.1 전조등, 미등, 및 방향 지시등: 전차량 의무

24.2 레인 램프: 토요타 가주 레이싱 6000 클래스 – 의무

25. 쿨 슈트 (COOL SUIT)

드라이버 체온의 유지를 위하여 쿨 슈트 장치 사용을 권장한다.

2부. 토요타 가주 레이싱 6000 기술 규정

1 서문 (FOREWARD)

1.1 본 규정은 토요타 가주 레이싱 6000 클래스 참가를 위한 SOC가 제작하고 SOC 공식부품으로 조립된 스톡카 차량에 적용된다.

[S6000 -기술-표1. 중량 및 차고 제원]

서킷	최저중량 (Kg)	최저지상고 (mm)
에버랜드 스피드웨이	1,340kg (드라이버 포함)	70
인제 스피디움, 영암 KIC		

1.2 SOC 공식부품

1.2.1 SOC가 작성 배포한 “토요타 가주 레이싱 6000 부품신청서”에 기재된 부품이다.

1.2.2 SOC는 필요에 따라서 공식부품을 변경할 수 있다.

1.2.3 SOC 공식부품 중 제작부품의 경우, ‘부칙2’에 명시된 공식부품 제원을 기준 한다.

1.2.4 SOC 공식부품이 아닌 경우 각 라운드 개최일 15일 전까지 ‘부품사용신청’을 SOC에 서면으로 제출하고 10일 전까지 SOC로부터 ‘부품사용허가’ 승인을 득한 후 사용할 수 있다.

1.2.5 SOC 공식부품은 반드시 SOC를 통해서 공급되어야 하며 SOC 공식 부품만을 사용하여야 한다. 위반 시 페널티를 부과한다.

1.2.5.1 단, 1.2.4 조항과 같이 별도의 절차를 통해 SOC로부터 승인을 득한 경우 가능하다.

1.3 아래에서 허용된 개조 과정에서 수반되는 최소한의 변경은 허용되며 그 적합성에 대한 판단은 SOC의 권한이다.

1.4 본 규정의 유권해석과 기재되어 있지 않은 사항에 대한 적용 및 그 결정은 SOC의 권한이다.

1.5 봉인

아래 부품에 대해서 봉인이 체결되며 봉인 훼손 시 기술규정 위반으로 간주될 수 있다.

(부칙 3 참고)

1.5.1 엔진

1.5.2 트랜스미션

1.5.3 디퍼런셜

1.5.4 ECU 커넥터

1.5.5 쇽업쇼버

2 메인 프레임과 바디 (MAIN FRAME & BODYWORK)

메인 프레임과 바디의 경우 아래 내용과 ‘부칙 2. 토요타 가주 레이싱 6000 메인 프레임, 바디 보강, 공식부품 제원’에 명시되어 있다.

2.1 메인 프레임

SOC 공식부품의 기본 구조를 유지하고 SOC가 별도로 지정하는 조건으로 보강이 허용된다.

2.2 서브 프레임 - 프론트, 리어

SOC 공식부품의 기본 구조를 유지하는 조건에서 SOC가 지정하는 부품의 보강은 허용한다. 또한 전방파이프의 변경은 SOC 공급품과 동일한 소재와 규격을 사용하여야 한다.

2.3 바디 부품 장착 기준

장착에 필요한 최소한의 가공은 허용한다.

2.4 바디 부품 보강 및 고정 브라켓

외형이 유지된다면 안전 목적으로 내측 보강 및 고정 브라켓은 자유이다.

2.5 전면 창은 내부와 외부에 투명 필름 부착은 자유이다.

2.5.1 전면 창의 서리/이슬 제거를 위한 팬이나 서리/이슬 제거용 필름은 필수로 장착되어야 한다.

2.6 후면 창

더 많은 공기가 빠져나갈 수 있게 전체 면적의 20% 이하 가공은 자유이고, 리어 글라스 내 2구덕트 2개 및 덕트 가이드 설치가 가능하다.

2.7 측면 창

더 많은 공기가 들어오고 나갈 수 있게 덕트 2기 이하 장착 및 슬라이드 형식의 창 설치가 자유이다.

콕핏 환기를 목적으로 도어의 창이 고정되는 지점에 50mm 이하의 스페이서 장착은 자유이다.

2.8 휠 하우스 커버는 자유이다.

3 콕핏 (COCKPIT)

3.1 콕핏 차단 패널은 두께 0.8mm 이상 철 소재여야 한다.

3.2 스티어링 컬럼 브라켓, 스티어링 휠, 패달 패드, 시프트 노브는 자유이다.

3.3 스티어링컬럼, 스티어링 컬럼샤프트는 퀵릴리스 타입 와이어 연결을 위한 변경이 가능하다.

3.4 스테빌라이져 조정 레버는 자유이다.

3.5 스위치 패널은 자유이다.

3.6 후방카메라 및 디스플레이는 자유이다.

3.7 소화기는 SOC 공식부품 외 FIA 인증제품 중 약제용량 4.0리터 이상 조건으로 자유이다.

3.8 소화기는 주기적으로 검사 및 라이선스가 유지되어야 한다.

3.9 라이트 모듈은 SOC 공식 부품이어야 하고, 콕핏 내 위치는 자유이다.

3.10 배터리는 교체 가능하고, 콕핏 내 위치는 자유이다.

3.11 에어 잭 배기밸브는 SOC가 지정한 제품 (FESTO SE-1 4-B 9686) 내에서 장착 가능하다.

4 엔진 (ENGINE)

4.1 흡기

4.1.1 에어필터 하우징 격벽은 아래 조건으로 자유이다.

4.1.1.1 비철금속 및 비금속 소재

4.1.1.2 더 많은 공기를 이용하는 목적으로 에어필터 덕트 및 호스 연결

4.2 프론트 케이스는 체인 텐셔너 점검을 목적으로 최소한의 가공은 자유이다.

4.3 체인 텐셔너 플레이트는 체인 텐셔너 파손을 방지하는 목적으로 금속 소재 플레이트의 장착은

자유이다.

4.4 벨트 커버는 벨트 보호 목적으로 덮개 사용이 자유이다.

4.5 알터네이터 풀리 사이즈 변경 및 벨트 떨림 방지 목적의 아이들러 마운트 설치는 가능하다.

4.6 냉각

라디에이터의 냉각 팬 사용이 자유이며, 라디에이터 상부 에어브리더 위치를 변경할 수 있고 라디에이터 상부 와 냉각수 보조탱크 간 호스연결을 할 수 있다. 이때, 호스연결을 위해 라디에이터, 냉각수 보조탱크 상부에 니플을 추가할 수 있고, 추가 냉각수 리저버탱크를 설치하여 사용할 수 있다.

4.7 오일쿨러

공식부품 1기 이하여야 하고, 냉각 팬 및 위치는 자유이다.

4.8 오일필터

매 경기 신품으로 교체 장착해야 한다.

4.9 ECU

4.9.1 SOC의 필요에 따라서 전 차량 ECU를 회수 후 무작위 불출 될 수 있다.

4.9.2 SOC가 공급하는 엔진 배선 중 사용하지 않는 부분은 제거하여 사용할 수 있다.

4.9.3 데이터로거의 데이터 수집을 위해 ECU 배선과 데이터로거 배선을 연결할 수 있다.

4.10 연료장치

4.10.1 연료탱크 단열 목적인 처리는 자유이다.

4.10.2 연료 주입구

메인 카울 C필러 좌측 혹은 우측에 위치하고 차체 표면으로부터의 돌출 량은 10mm 이내여야 한다.

4.10.3 연료 블리더

4.10.3.1 연료 탱크 상부에 Roll Over Valve가 장착되어야 한다.

4.10.3.2 Roll Over Valve 이후에 호스 연결과 탱크 설치 등의 방법으로 연료의 Over Flow를 방지하고 연료의 유증기는 외부 배출되도록 설치되어야 한다.

4.10.4 연료 라인

4.9.3.1 콕핏 내부

SOC 공식부품 - 금속 소재 외경 10mm 튜브, 터짐 압력 290Bar 혹은 그 이상의 안전이 확보된 부품을 사용해야 한다.

4.9.3.2 콕핏 외부

SOC 공식부품 - 호스 이상의 품질이라면 자유이다.

4.10.5 연료펌프, 레귤레이터

콕핏의 외부 후방에 위치해야 한다.

4.10.6 연료 압력

4.9.6.1 최저 3 Kg/cm² 최고 4 Kg/cm²

4.9.6.2 측정 조건

① 딜리버리 파이프에 SOC 연료압력계를 연결하고

② 점프 배터리 연결, 전원 On 후 약 10초 간 메인 연료펌프 자동 구동

③ SOC 연료압력계에서 표시되는 최대값을 측정치로 함

4.10.7 연료필터

SOC 공식부품이라면 추가는 자유이다.

4.11 서킷 별 배기계 부품 구성

[S6000-기술-표2. 소음기]

서킷	SOC 품번	비고
에버랜드 스피드웨이	SRA-00656	소음기(좌, 우 각각2개) (단, 소음기 유효기간은 1년이다)
인제 스피디움, 영암 KIC		

5 전기 (ELECTRIC)

5.1 전장 배선 및 배터리 점프 목적의 커넥터 장착은 자유이다.

6 파워트레인 (POWER TRAIN)

6.1 트랜스미션

6.1.1 벨 하우징의 장착 및 탈거, 작업편의 목적으로 아래 적색 표시된 위치에 최소한의 가공은 허용된다.

6.1.2 시프트레버 브라켓 장착을 목적으로 최소한의 드릴링 가공은 자유이다.

6.1.3 시프트레버 커버 – 상부

6.1.3.1 가공은 자유이다.

6.1.3.2 두께 2mm 이상의 철 소재라면 자유 - SOC 승인 필요

6.1.4 시프트레버 커버 - 좌, 우측

트랜스미션 탈, 부착 작업의 용이함을 목적으로 최소한의 가공은 자유이다.

6.1.5 트랜스미션 오일 쿨러는 공식부품 1기 이하, 냉각 팬 및 위치가 자유이다.

6.1.6 시프트레버 푸시로드 및 필로우볼은 자유이다.

6.2 클러치 마스터 실린더 로드 나사산 길이 조정 목적의 가공은 자유이다.

6.3 프로펠러 샤프트

SOC에서 공급한 공식 부품이어야 한다.

6.3.1 프로펠러 샤프트 가이드

각 프로펠러 샤프트의 종방향 끝지점(차량 진행방향 전방)부터 500mm 이내 지점에 장착해야 한다.

6.4 디퍼런셜 오일쿨러는 실외에 위치하며 공식부품이라면 1기 이하, 오일펌프, 오일필터, 냉각 팬 포함 자유이다.

7 서스펜션 (SUSPENSION)

7.1 쇽업쇼버는 SOC 지정 오피셜 부품만 사용 가능하며 일체 가공 및 개조는 금지한다.

7.1.1 쇽업쇼버 필로우볼 커러는 자유이다.

7.2 쇽업쇼버 1개 당 스프링 1개 조건으로 자유이다.

7.2.1 텐더스프링은 공식부품을 사용해야 하며, 텐더스프링 장착위치는 자유이다.

7.2.2 스프링 어퍼, 로어 시트는 자유이다.

7.3 리어 어퍼암

7.3.1 쇽업쇼버 고정부의 전방 측 보강 방법과 동일한 방법으로 후방 측 보강은 자유이다.

7.3.2 스태빌라이져 링크 고정부 보강은 자유이다.

7.4 리어 로워암 - 캠버 조정나사 및 고정 넛트는 철 소재라면 자유이다.

7.5 스태빌라이져 링크는 전륜용 길이 200mm 이하, 후륜용 길이 80mm 이하 자유이다.

7.6 허브

7.6.1 허브 베어링은 자유이다.

7.6.2 허브 베어링 캡과 허브 링은 자유이다.

7.6.3 허브 스페이서는 5mm 이하 자유이다.

7.7 위시본 필로우볼 커러

좌, 우측 중 한쪽 부품이 유지되는 조건으로 다른 한쪽의 부품을 수정하여 사용할 수 있다. 이때, 유지되는 한쪽의 필로우볼 커러의 장착을 위한 최소한의 가공은 허용된다. (중심유지 必)

8 조향장치 (STEERING)

8.1 스티어링 컬럼 유니버셜 조인트는 자유이다.

8.2 파워 스티어링 펌프는 SOC 공식부품이라면 엔진실 내에 위치하는 조건으로 자유이다.

8.3 파워 스티어링 오일 쿨러는 자유이다.

8.4 스티어링 렉 스토퍼는 공식부품과 동일 소재 또는 동일치수의 알루미늄으로 제작하여 사용 가능하다.

8.5 타이로드엔드 필로우볼 커러는 좌, 우측 중 한쪽 부품이 유지되는 조건으로 다른 한쪽의 부품을 수정하여 사용할 수 있다.

이때, 유지되는 한쪽의 필로우볼 커러의 장착을 위한 최소한의 가공은 허용된다. (중심유지 必)

9 제동장치 (BRAKES)

9.1 마스터 실린더는 공식부품이라면 로드 나사산 길이 조정 목적의 가공은 자유이다.

9.2 마스터 실린더는 공식 부품 중 3/4", 7/8", 13/16" 사이즈만 사용이 가능하다.

9.3 프로포셔닝 밸브는 Tilton 90-2000 이라면 설치가 자유이다.

9.4 냉각 에어덕트 설치 및 브레이크 디스크 프로텍션 플레이트 사용은 자유이다.

9.5 브레이크 캘리퍼덕트 하우징 사용은 가능하다.

9.6 브레이크 캘리퍼 옵셋 조정을 목적으로 한 캘리퍼 브라켓 가공은 가능하다.

10 휠과 타이어 (WHEELS & TYRES)

10.1 휠

10.1.1 예선, 결승, 공식행사-피트워크 및 그리드워크시에는 SOC 공식 휠로 지정된 2016년 이후 제품(ASA)을 사용해야 하며, 웜업, 연습, 택시타임에는 SOC 공식 휠이라면 자유이다.

10.1.2 휠의 최대 림폭은 11J 이다. 단, 2026년부터 12.5J로 변경한다.

10.2 타이어

10.2.1 '부칙 4. 토요타 가주 레이싱 6000 타이어 등록 및 허가' 조건을 충족하는 등록된 공식 타이어야 한다.

10.2.2 규격

휠 11J 사용 조건으로 자유이다. 단, 2026년부터 12.5J 사용 조건으로 자유이다.

10.2.3 타이어 워머의 사용이 가능하다.

11 텔레메트리 (TELEMETRY)

11.1 공식 미디어 데이터 전송 장치

11.1.1 토요타 가주 레이싱 6000 차량은 SOC 가 지정한 공식 미디어 장치(자이로모듈, GPS 센서)를 장착해야 한다.

11.1.2 SOC 가 지정한 데이터 채널의 데이터를 각 차량에 장착된 데이터 로거에서 각 차량에 장착되는 공식 미디어 장치(데이터전송장치)로 전송해야 한다.

11.1.2.1 전송해야 하는 데이터 채널의 종류는 아래와 같다.

11.1.2.1.1 엔진회전수

11.1.2.1.2 기어단수

11.1.2.1.3 스로틀포지션

11.1.2.1.4 브레이크 프레셔

11.1.2.1.5 스티어링 앵글

11.1.2.1.6 휠 스피드

11.1.3 각 차량의 데이터 로거와 공식 미디어 장치간 데이터 전송이 정상 작동할 수 있도록 참가자는 데이터 로거와 데이터 채널 전송에 필요한 센서를 관리할 의무가 있다.

11.1.4 이벤트 기간 중 차량이 코스를 주행할 경우, 반드시 공식 미디어 장치의 전원은 ON 되어 있어야 한다.

11.1.5 SOC 기술 규정에 의해 정의된 공식 미디어 데이터 전송 장치는 공급업체 지침에 따라 설치 및 작동되어야 한다.

11.1.6 SOC 로부터 공급되는 자이로모듈은 콕핏 내부에 설치되어야 하며, 콕핏 내 드라이버가 자이로모듈의 LED 점등을 쉽게 확인할 수 있도록 고정되어야 한다.

11.1.7 SOC 로부터 공급되는 GPS 안테나는 차량의 루프 중심 외부에 장착되어야 하며, 장착을 위한 철소재의 판을 루프 중심 외부측에 고정할 수 있다.

11.1.8 공식 GPS 안테나로부터 20cm 이내에 다른 안테나가 장착되어서는 아니되며, 이를 위반한 참가자에게 SOC 는 공식 안테나 이외에 다른 안테나를 이동 장착할 것을 요구할 수 있다.

11.1.9 공식 미디어 데이터 전송 장치의 데이터는 심사위원회 자료로 사용될 수 있다.

11.1.10 SOC 는 공식 미디어 데이터 전송 장치에 대한 규정을 위반한 참가자에 페널티를 부과할 수 있다.

정의와 약어 (DEFINITIONS & ABBREVIATIONS)

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

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

공식통지 (Official Notice): SOC 혹은 경기위원회가 경기장에서 이벤트 진행 중 참가자에게 알리는 공식 문서

테크니컬 델리게이트 (Technical Delegate): SOC에 의해 지정된 차량 기술 분야의 대표

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

라이선스 (License): 슈퍼레이스를 참가하기 위해 소속 ASN으로부터 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, 최소 한 개라도 바퀴가 트랙 내 남아 있을 경우 정상적인 주행으로 인정)

코스 (Course): 경기가 진행되는 차량의 진행 경로

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

특별규정 (Supplementary Regulations): 본 규정에서 정하지 아니하고 SOC가 별도로 발표하는 추가 규정을 말함

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

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

피트 개러지 (Pit Garage): 참가차량을 보관하는 차고지

ASN: Authority Sporting National의 약어로 FIA가 승인한 국내 스포츠 권한 보유자

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

ISC규칙: International Sporting Code의 약어로 FIA 국제스포츠규칙과 그 부칙

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

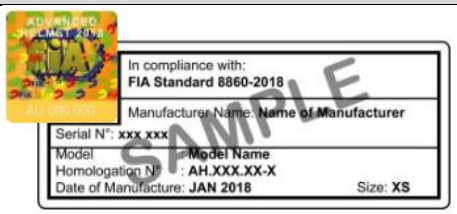
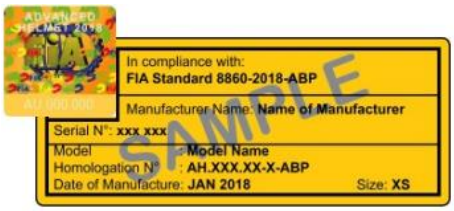
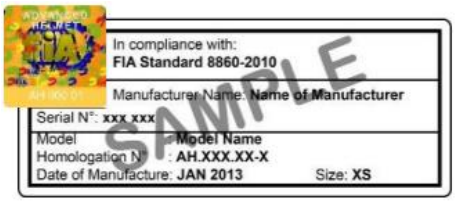
세이프티카 (Safety Car): 레이스 중 트랙주행이 위험할 경우 안전을 확보하고 경기를 중립화 시키기 위한 목적으로 트랙에 내보내는 오피셜 차량

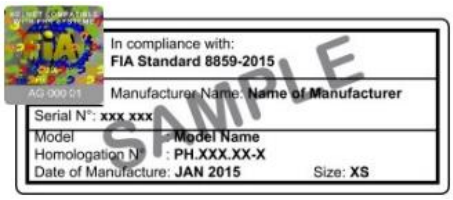
SOC: Superrace Organizing Committee, 슈퍼레이스 조직위원회의 약어

부칙 1. 유효한 안전 장비 (VALID SAFETY EQUIPMENT)

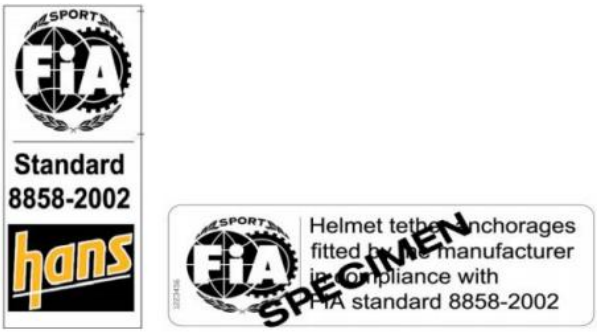
1. FIA 드라이버 안전장구 정보

1) 헬멧 (Helmet)

FIA 공인 품번	라벨 샘플	FHR호환
FIA 8860-2018 / FIA 8860-2018-ABP	 OR  	YES
FIA 8860-2010 (2028.12.31까지 유효)	 OR  	YES
FIA 8859-2024 / FIA 8859-2024-ABP	 OR 	YES

FIA 8859-2015		YES

2) Frontal Heal Restraint (FHR)

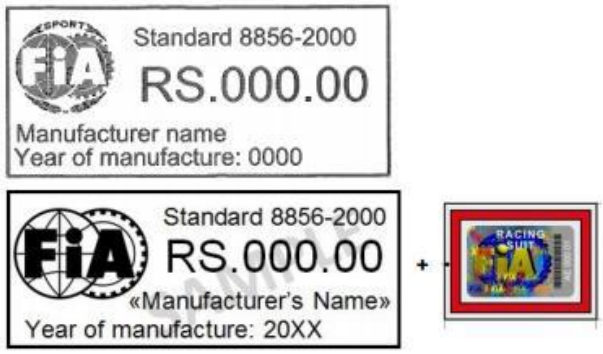
FIA 공인 품번	라벨 샘플
FIA 8858-2010	
FIA 8858-2002	

3) 슈트 (Overall)

FIA 공인 품번	라벨 샘플
FIA 8856-2018	

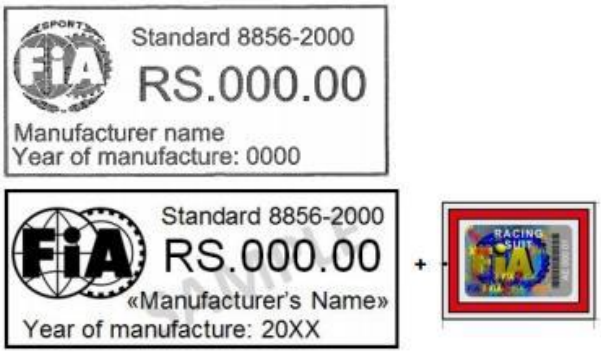
FIA 8856-2000	
A 등급 또는 SF13.2A/1	

4) 내의 (SHIRT, PANTS)

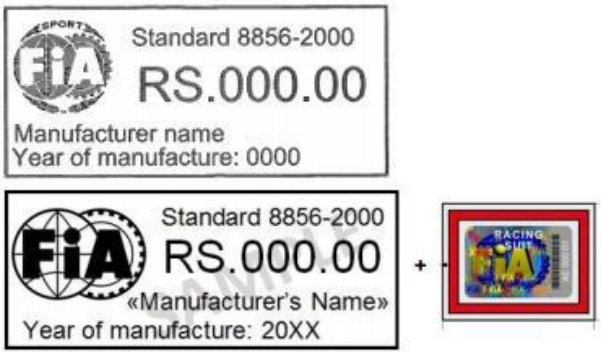
FIA 공인 품번	라벨 샘플
FIA 8856-2018	
FIA 8856-2000	

5) 바라클라바 (Bala Clava)

FIA 공인 품번	라벨 샘플

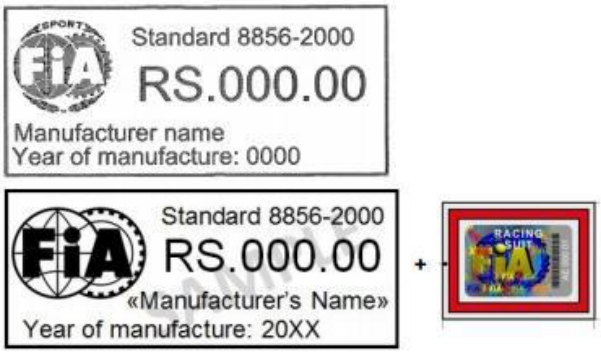
FIA 8856-2018	
FIA 8856-2000	

6) 슈즈 (shoes)

FIA 공인 품번	라벨 샘플
FIA 8856-2018	
FIA 8856-2000	

7) 장갑 (Gloves)

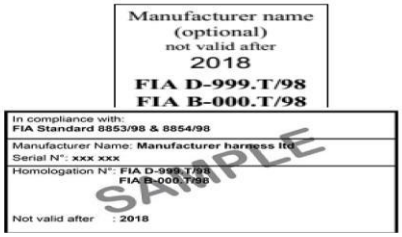
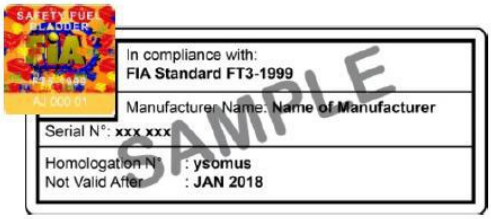
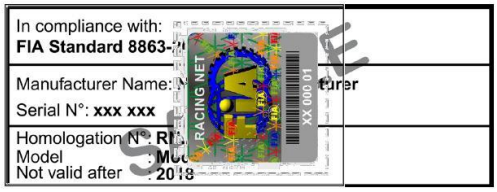
FIA 공인 품번	라벨 샘플

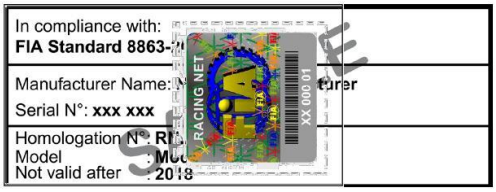
FIA 8856-2018	
FIA 8856-2000	

8) 양말 (Socks)

FIA 공인 품번	라벨 샘플
FIA 8856-2018	
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	

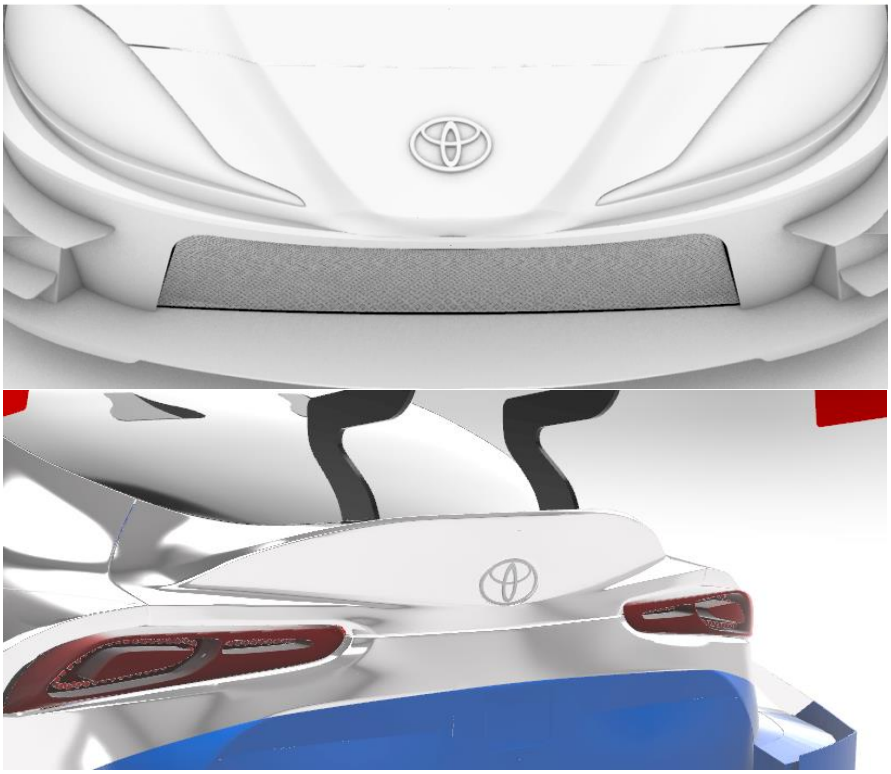
자동소화기 (Plumbed-in fire extinguisher)	8865-2015	

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

부칙 2. 토요타 가주 레이싱 6000 메인 프레임, 바디 보강, 공식부품 제원

1 바디

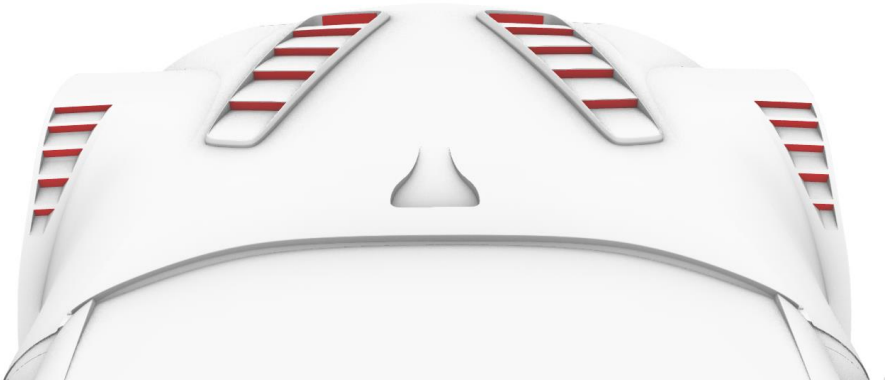
1.1 엠블럼 - 아래와 같이 전면, 후면에 각각 장착해야 한다.



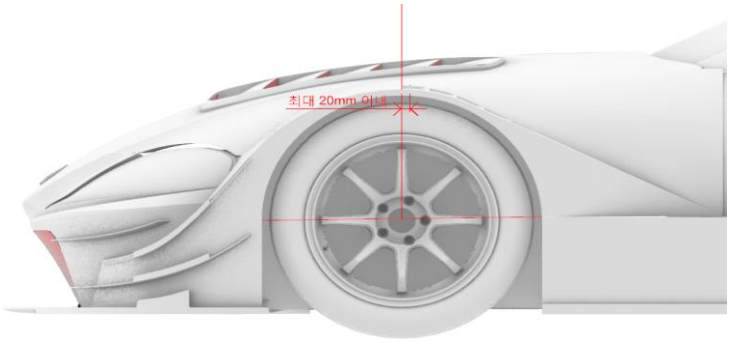
1.2 격벽, 덕트

1.2.1 아래에 적색으로 표시된 공기 흡입구 내부에 격벽을 설치할 수 있으며, 공기 흡입구 내 측면, 상면을 가공할 수 있다.

1.3 보닛/ 휀더덕트 - 아래에 적색으로 표시된 위치에 천공할 수 있다.

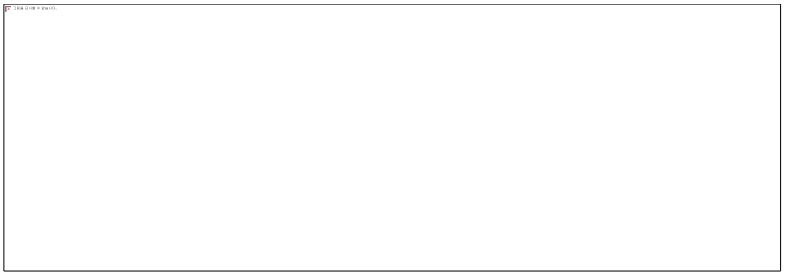


1.4 휀더덕트 – 프론트 허브 중심의 수직선에서 후방 20mm 이내에 기준하여 설치하여야 한다.



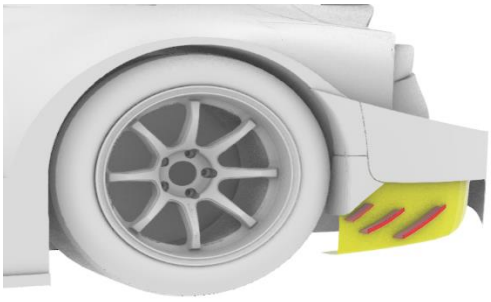
1.5 프론트 카나드

아래 그림의 붉은 색 카나드의 부착은의무이다.



1.6 리어 카나드

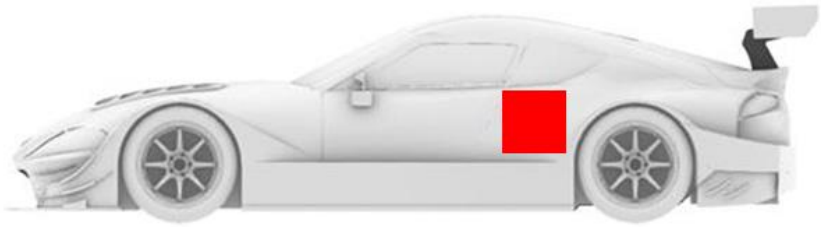
아래 그림의 붉은 색 카나드의 부착은 의무 이며, 황색 면적 내에 장착 해야 한다.
카나드 소, 중, 대는 차량의 전방위치부터 소, 중, 대 의 순서로 장착되어야 한다.



1.7 메인카울

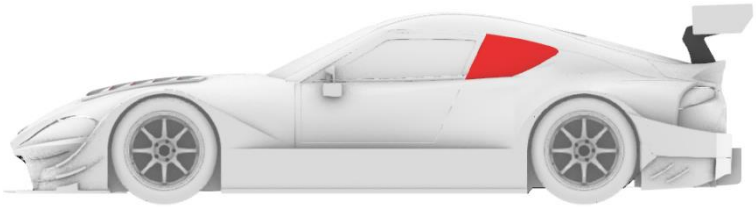
1.7.1 사이드덕트

아래에 적색으로 표시된 위치에 천공 후 SOC 공식 사이드 공기흡입 덕트를 장착할 수 있다.



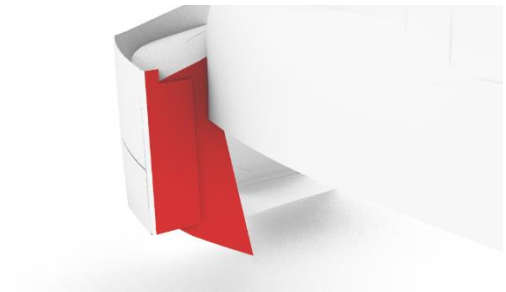
1.7.2 연료 배유 커플러 장착

아래에 적색으로 표시된 위치 좌측 또는 우측에 장착해야 한다.



1.8 리어범퍼/범퍼 사이드 커버

1.8.1 아래 적색으로 표시된 위치에 천공할 수 있다.

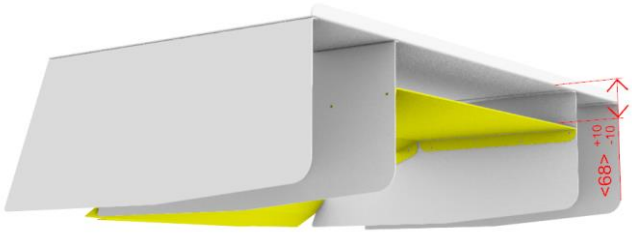


1.9 레인램프

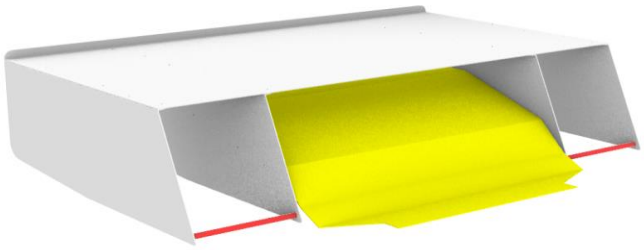
아래에 적색으로 표시된 위치에 매립하는 방법으로 장착해야 한다.

1.10 디퓨저

디퓨저 후방 기준 상판과의 거리 68mm ±10mm 내 2mm이상의 알루미늄 판재를 제작하여 장착할 수 있다. (단, 디퓨저 핀 흔들림 방지 목적이라면 전, 후 상관없이 가능하다)



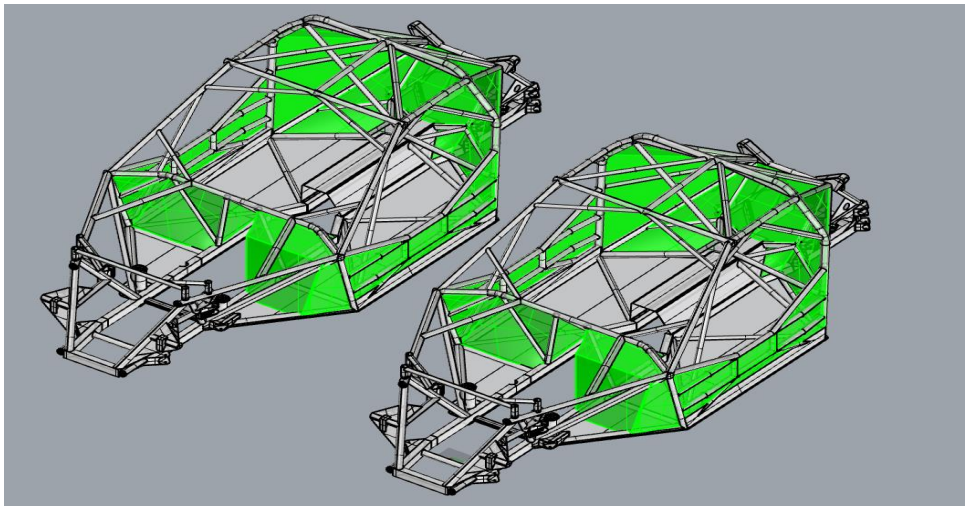
아래 그림의 붉은색 형태로 내부 핀과 외부핀의 고정을 할 수 있다.
단, 핀의 흔들림 방지 목적 이어야 한다. (위치는 자유이며 최대3개까지 장착가능)



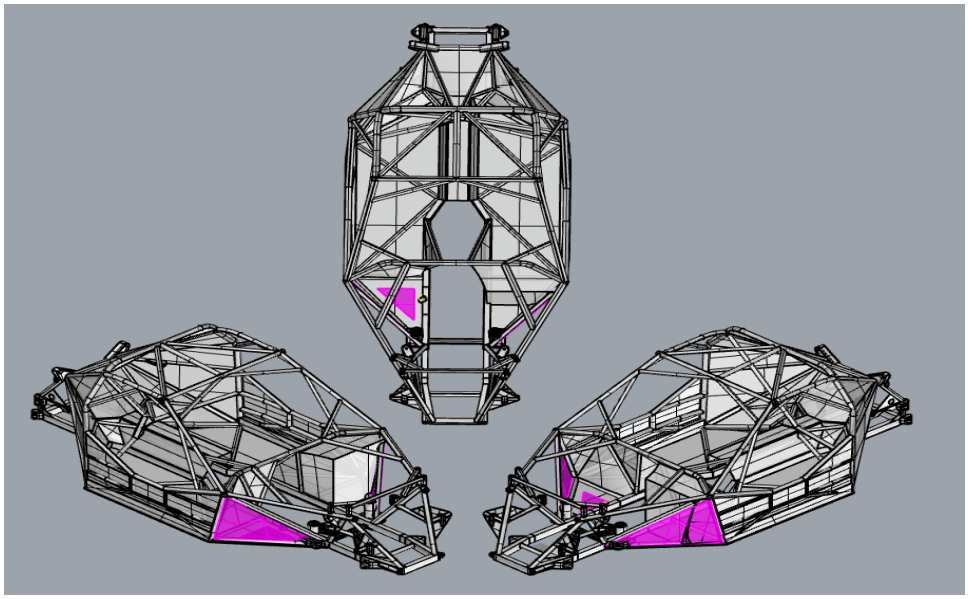
2 메인 프레임

2.1 콕핏 차단 패널

아래와 녹색으로 표시된 위치에 0.8mm 이상 철 소재로 장착해야 한다.

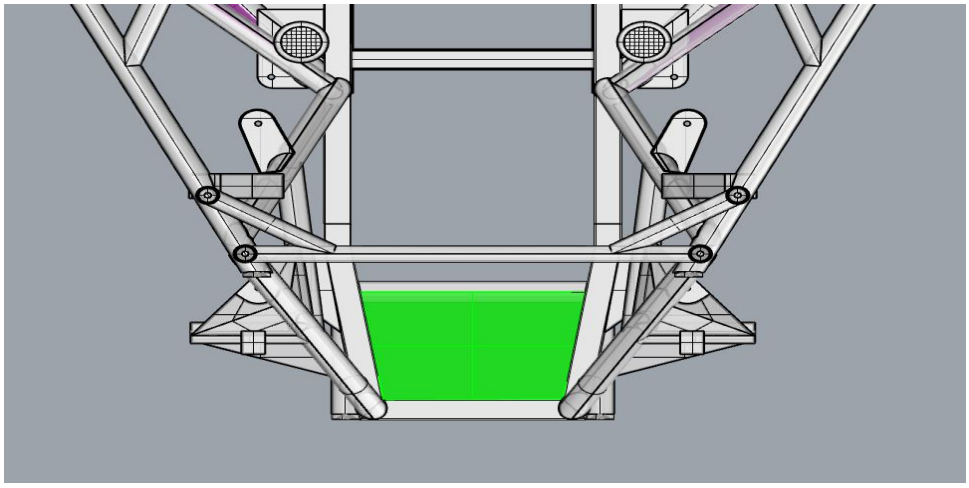


아래에 보라색으로 표시된 위치에 0.8mm 이상의 철 소재로 장착할 수 있다.

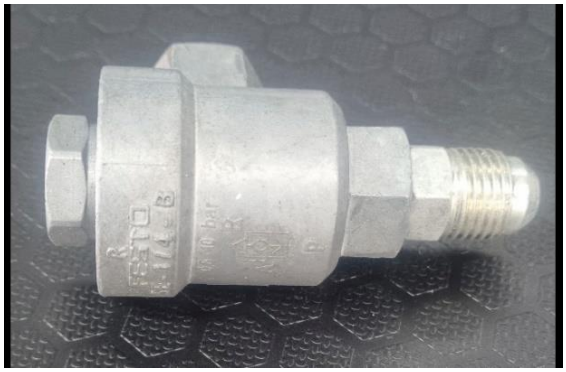


2.2 프론트 에어잭 고정부

아래에 녹색으로 표시된 위치에 에어잭을 설치할 수 있으며, 2mm 이상 철 소재로 보강할 수 있다.

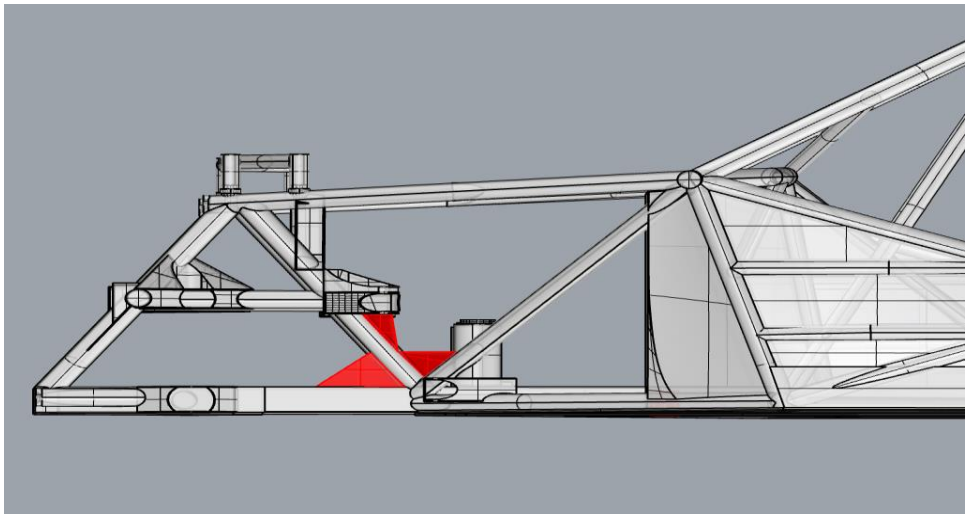


에어잭 밸브는 아래 제품(**FESTO 배기 밸브**)만 사용할 수 있다.



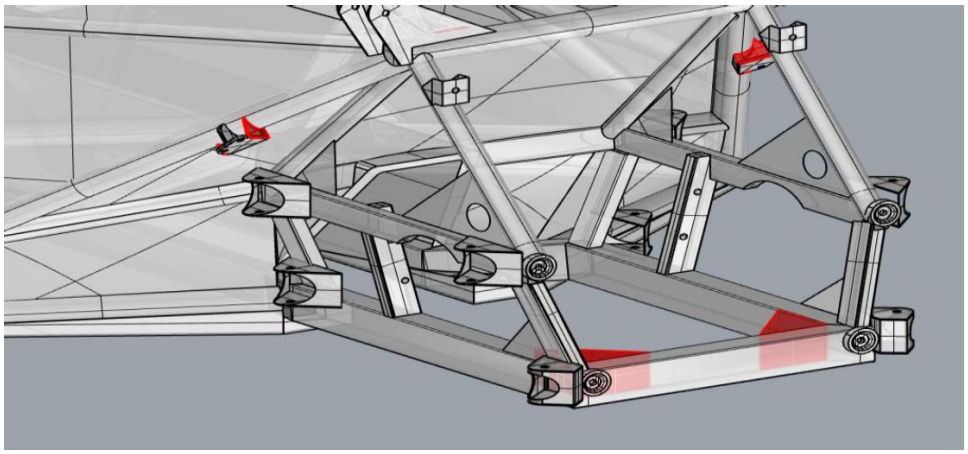
2.3 프론트 위시본 고정부

아래에 적색으로 표시된 위치에 2.0mm 이상의 철 소재로 보강할 수 있다.



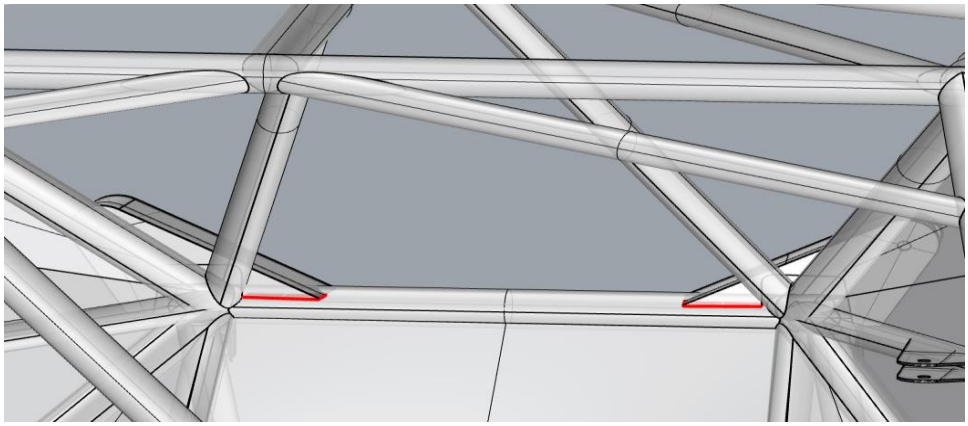
2.4 리어스테빌라이저 고정부 & 디퍼런셜 하부

아래에 적색으로 표시된 위치에 1.5mm이상의 철 소재로 보강할 수 있다.



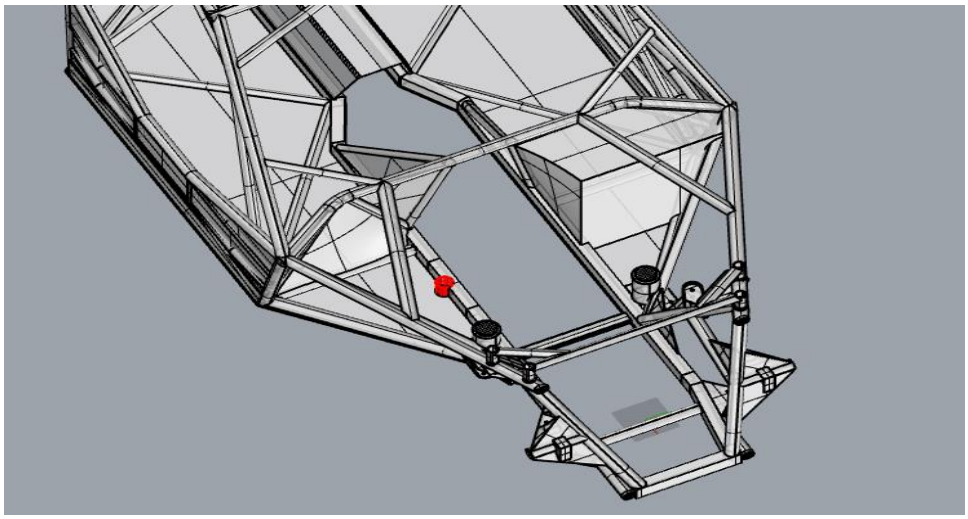
2.5 리어 쇽업쇼버 고정부

아래에 적색으로 표시된 위치에 1.5mm 이상의 철 소재로 보강할 수 있다.



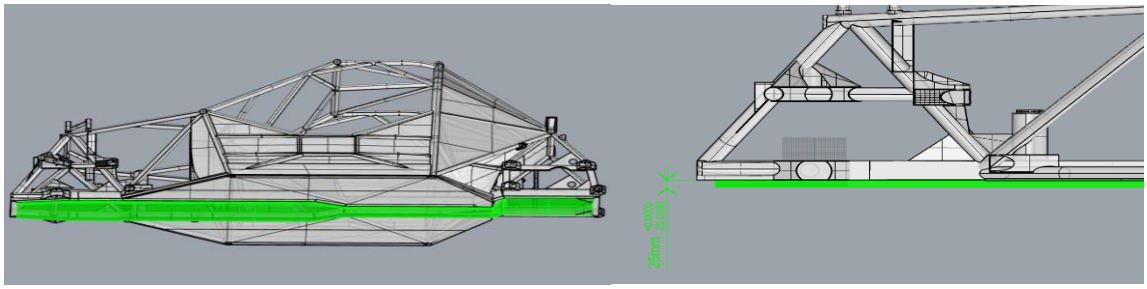
2.6 스타트모터 탈부착을 위한 프레임 가공

아래에 적색으로 표시된 위치에 홀가공 후 1.0mm 이상의 철 소재로 보강할 수 있다.



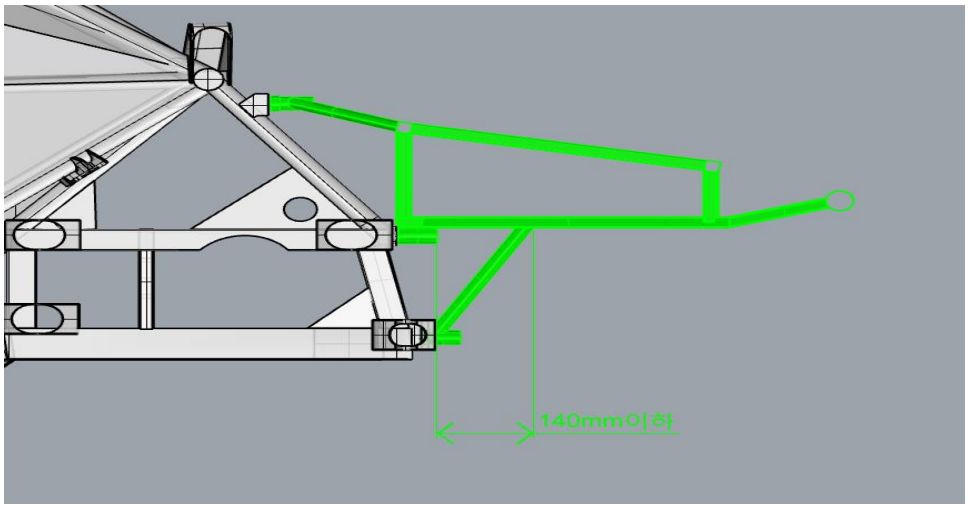
2.7 언더 커버

아래에 녹색으로 표시된 면적에 알루미늄 소재의 판재로 커버를 제작하여 부착할 수 있다.



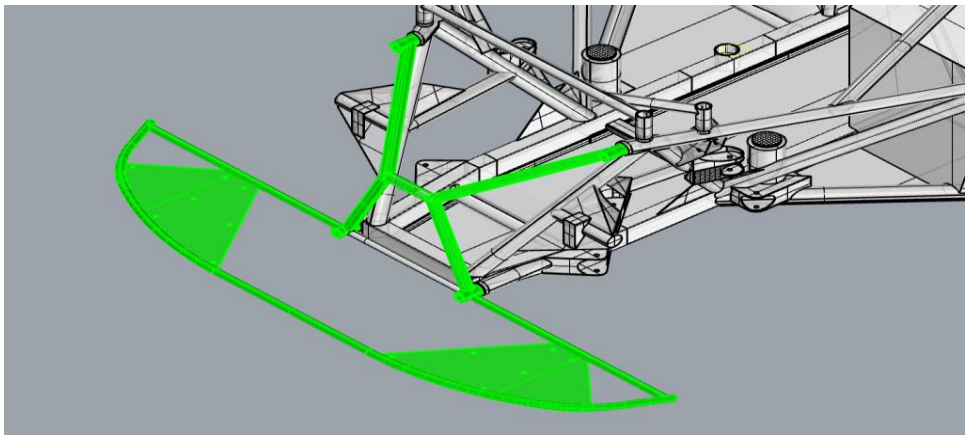
2.8 리어 서브 프레임

아래 사진과 같이 장착해야 한다. 보강은 자유이다.

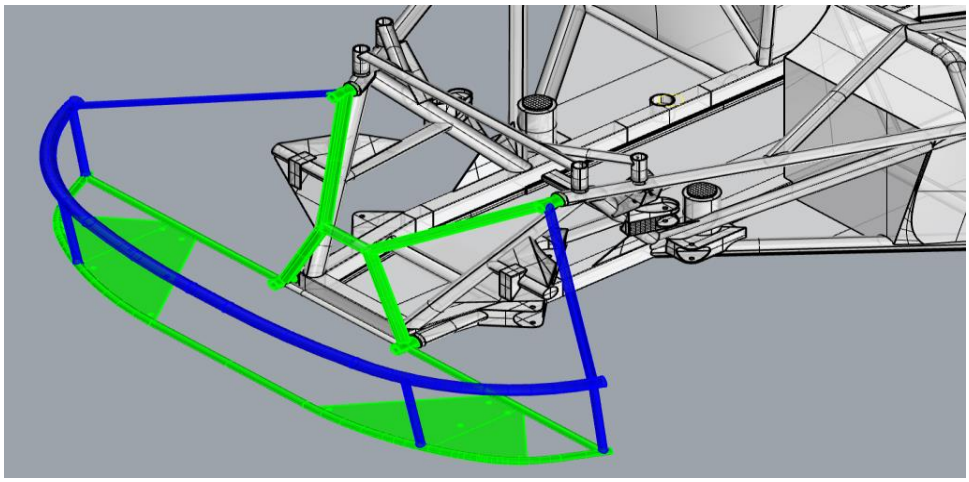


2.9 프론트 서브 프레임.

프론트 서브 프레임 구성 중 아래에 녹색으로 표시된 부품의 변경은 금지.

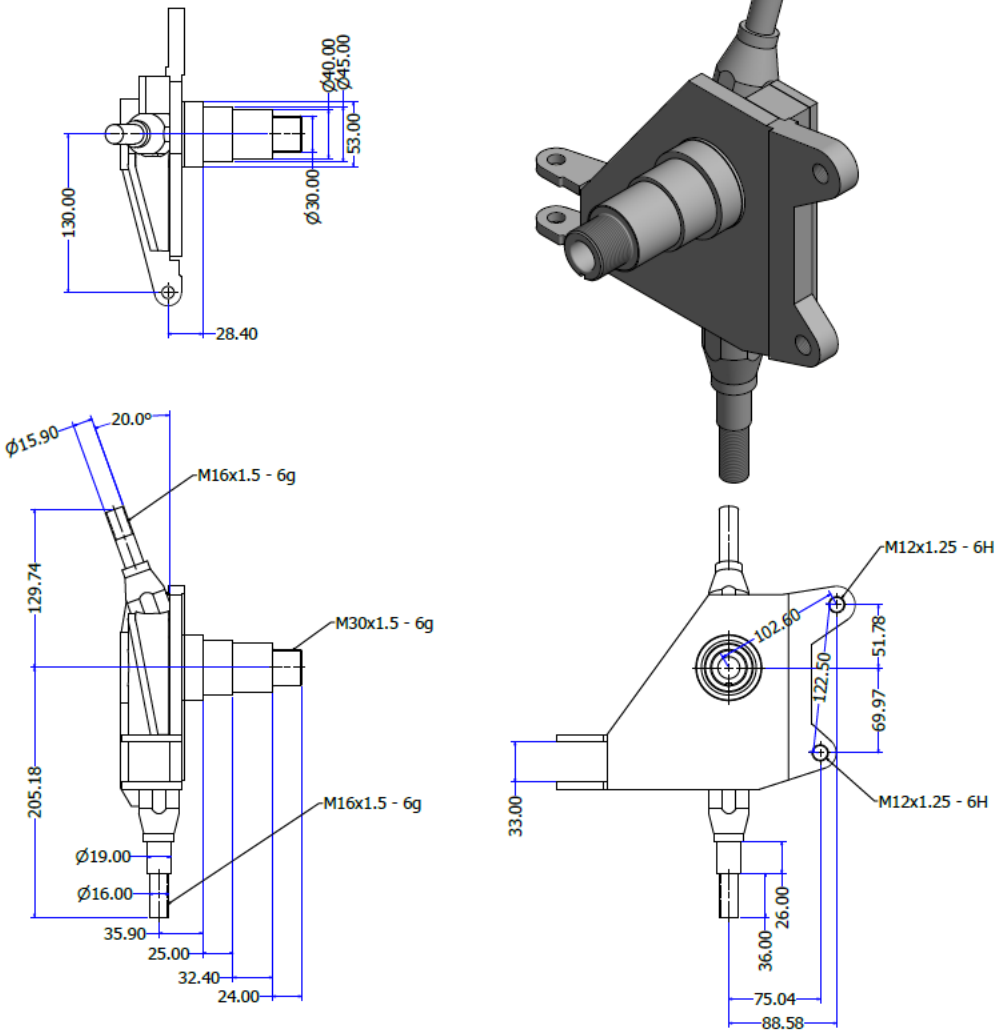


프론트 서브 프레임 구성 중 아래 청색으로 표시된 부품의 경우
동일 소재를 사용하여 변경할 수 있으며 보강은 자유.

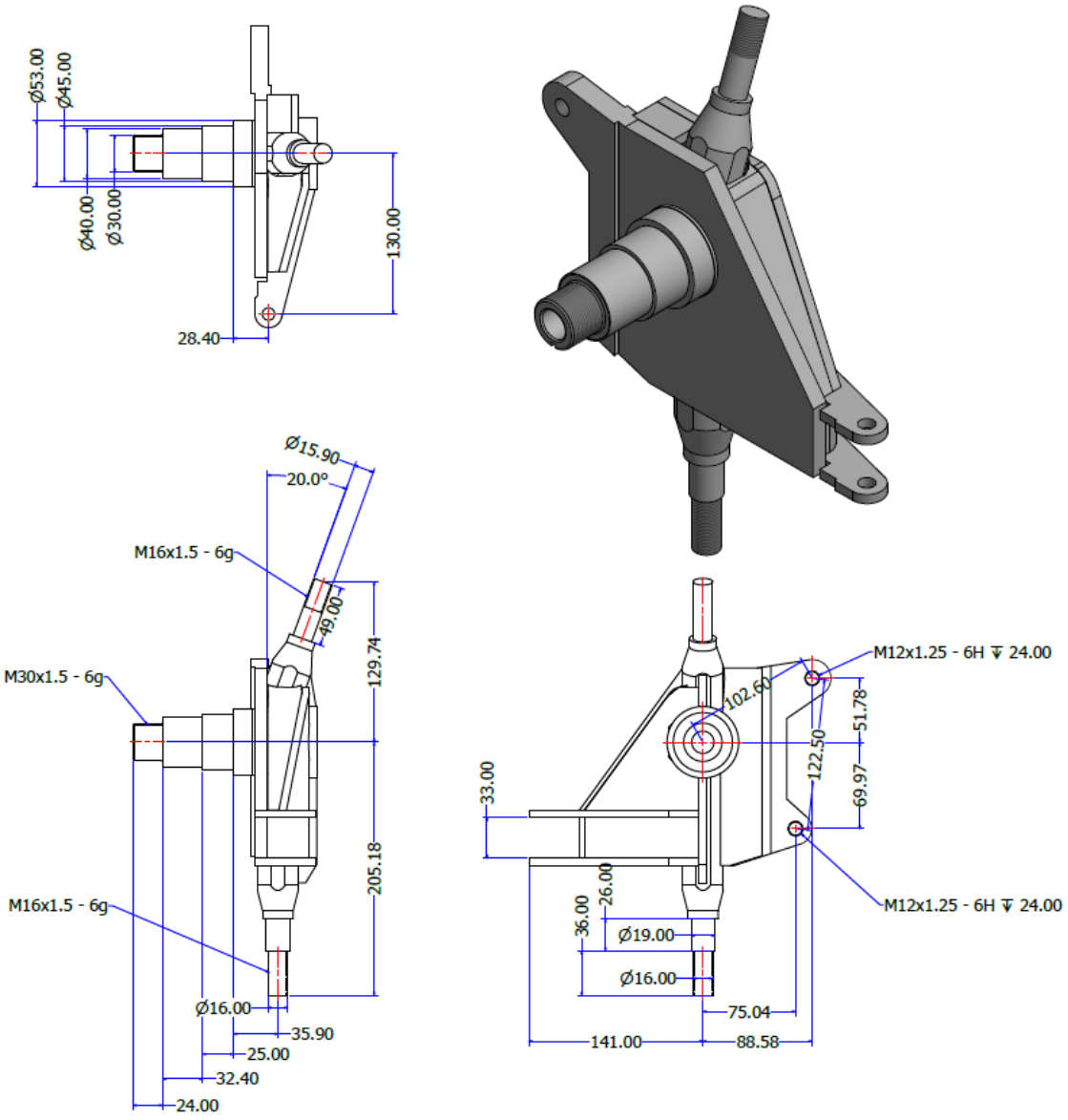


3 공식부품 제원

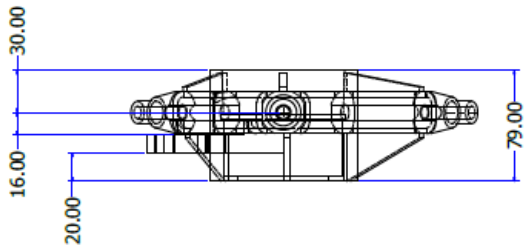
3.1 프론트 업라이트(FL)

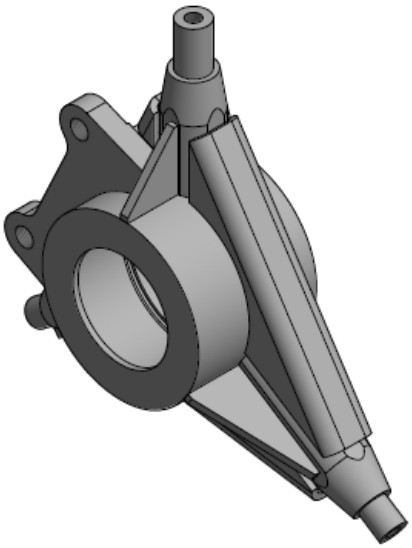


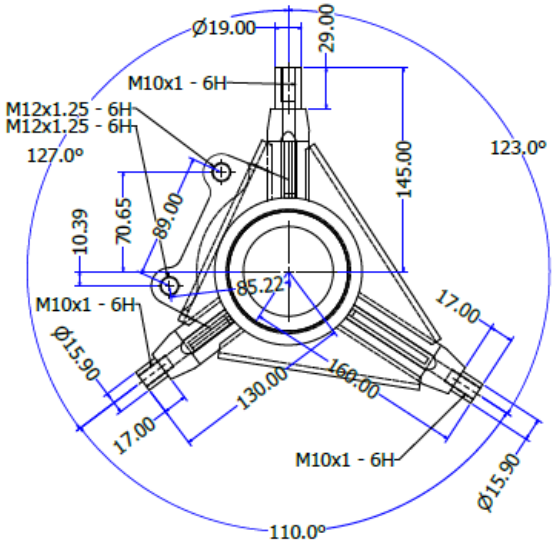
3.2 프론트 업라이트(FR)

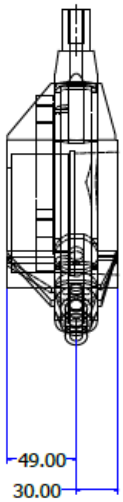


3.3 리어 업라이트(RL)

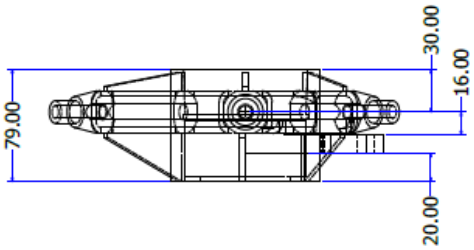

30.00
16.00
20.00
79.00

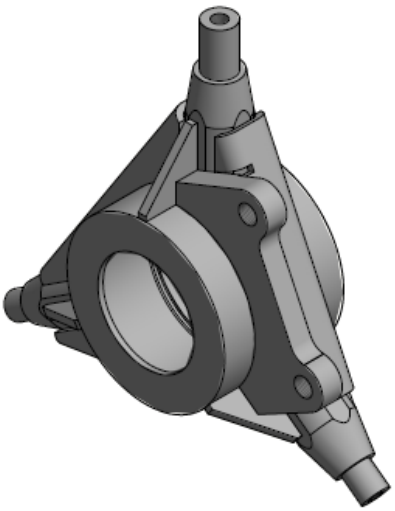


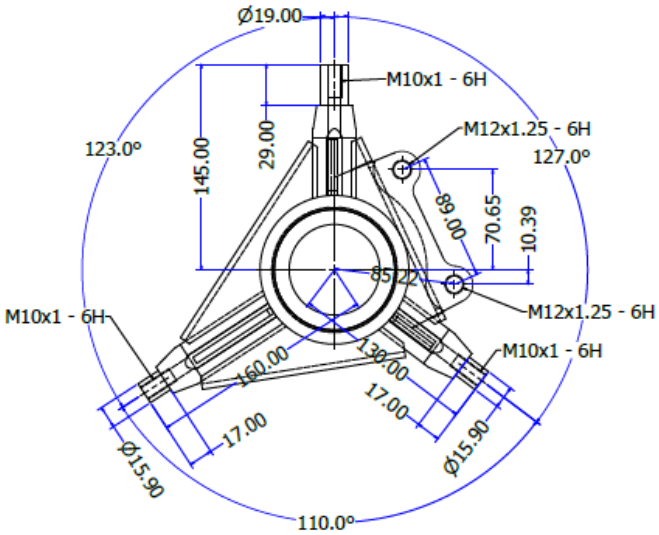

Ø19.00
29.00
M10x1 - 6H
M12x1.25 - 6H
M12x1.25 - 6H
127.0°
123.0°
145.00
10.39
70.65
89.00
85.22
M10x1 - 6H
17.00
Ø15.90
130.00
160.00
17.00
M10x1 - 6H
Ø15.90
110.0°

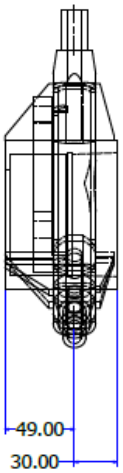

49.00
30.00

3.4 리어 업라이트(RR)

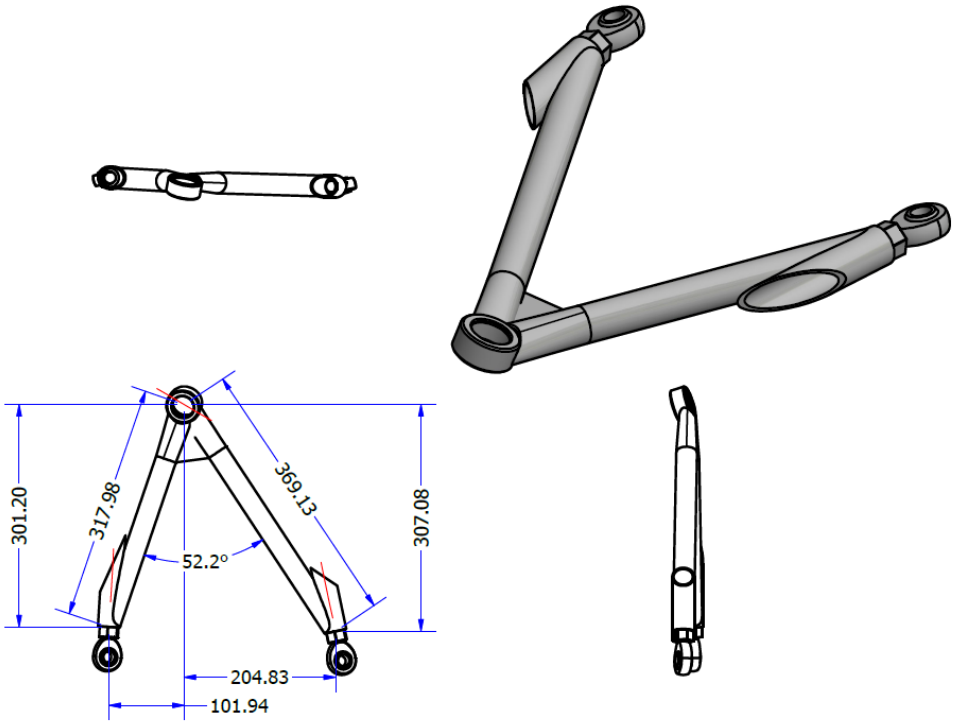

30.00
16.00
79.00
20.00



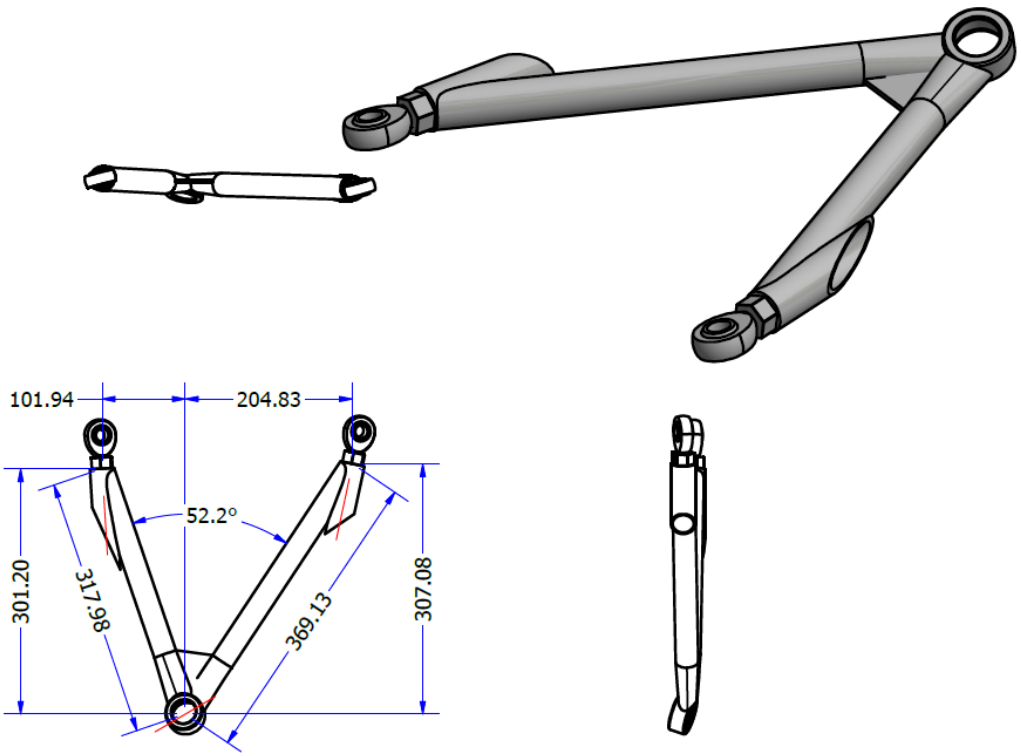

Ø19.00
M10x1 - 6H
M12x1.25 - 6H
123.0°
127.0°
145.00
29.00
68.00
70.65
10.39
85.22
M12x1.25 - 6H
M10x1 - 6H
M10x1 - 6H
160.00
139.00
17.00
17.00
Ø15.90
Ø15.90
110.0°


49.00
30.00

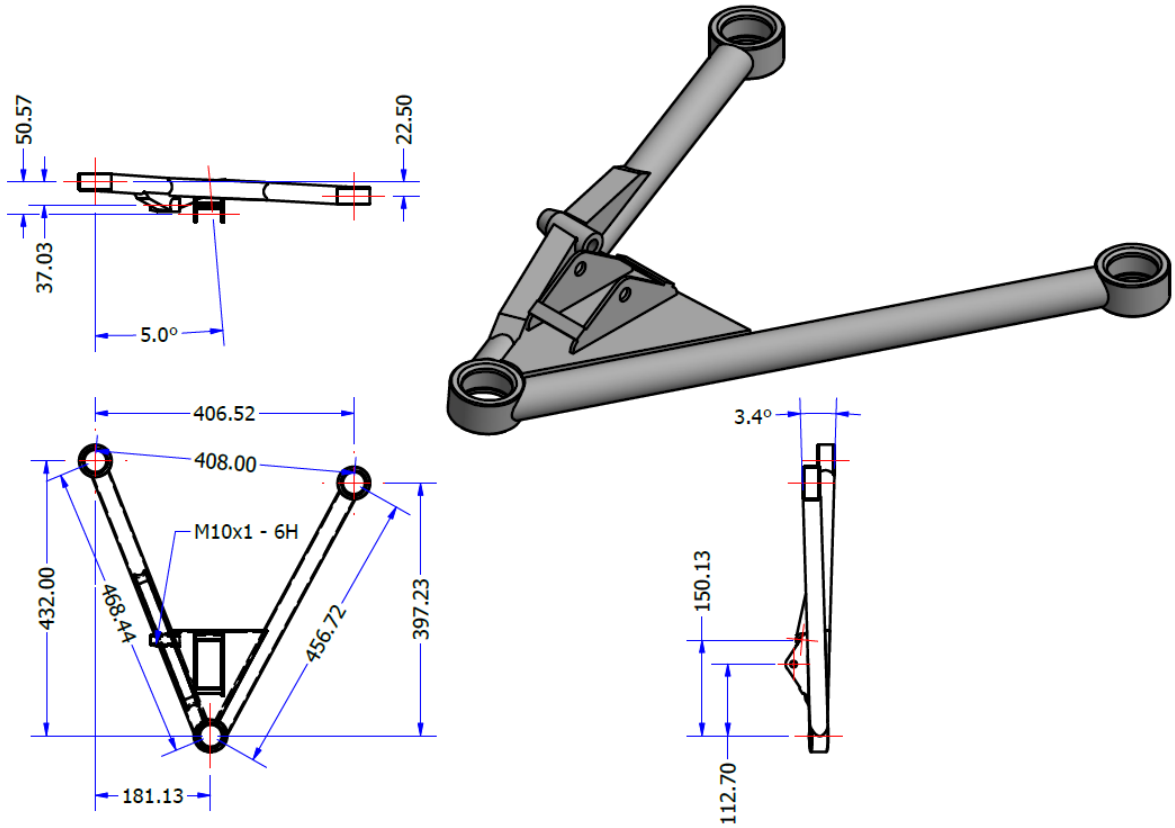
3.5 위시본(FL)-어퍼암



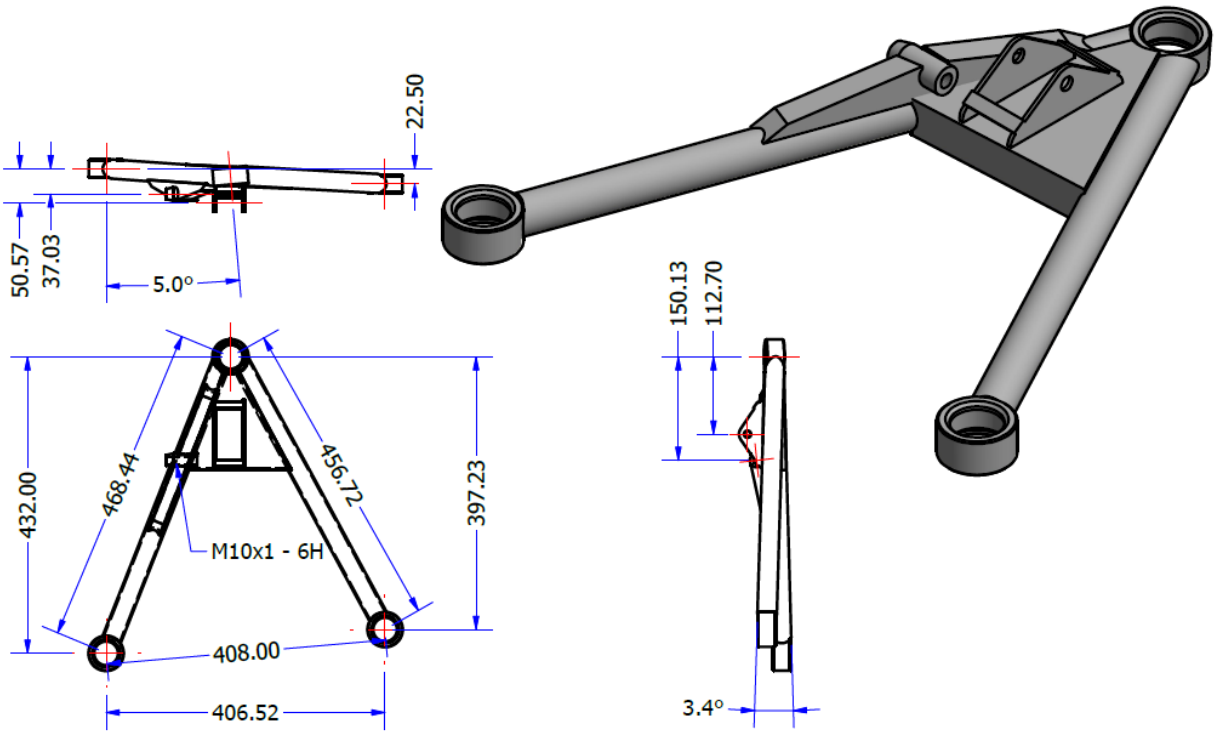
3.6 위시본(FR)-어퍼암



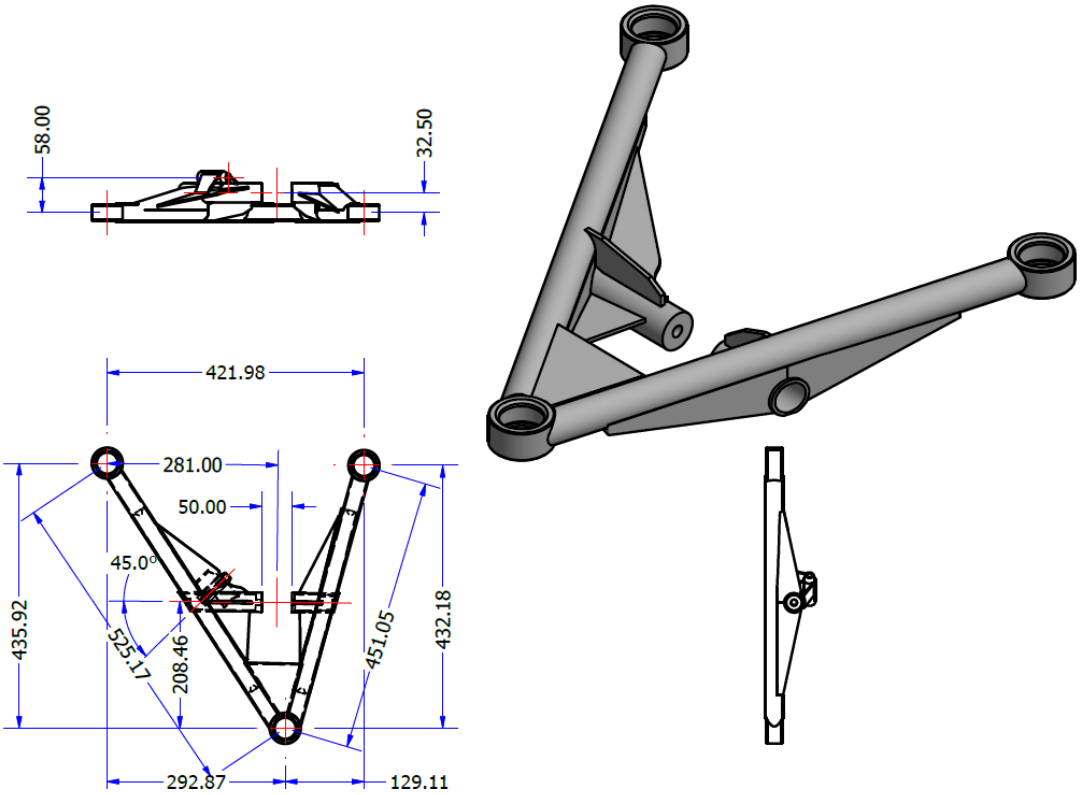
3.7 위시본(FL)-로워암



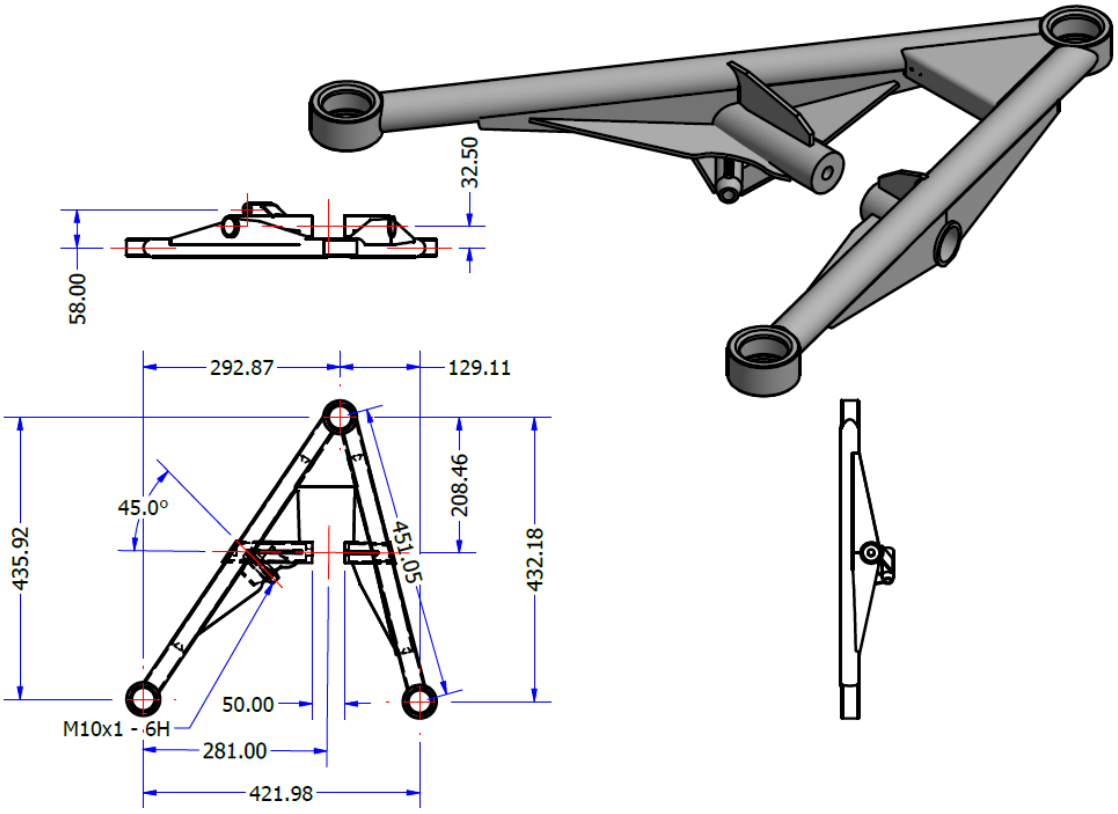
3.8 위시본(FR)_로워암



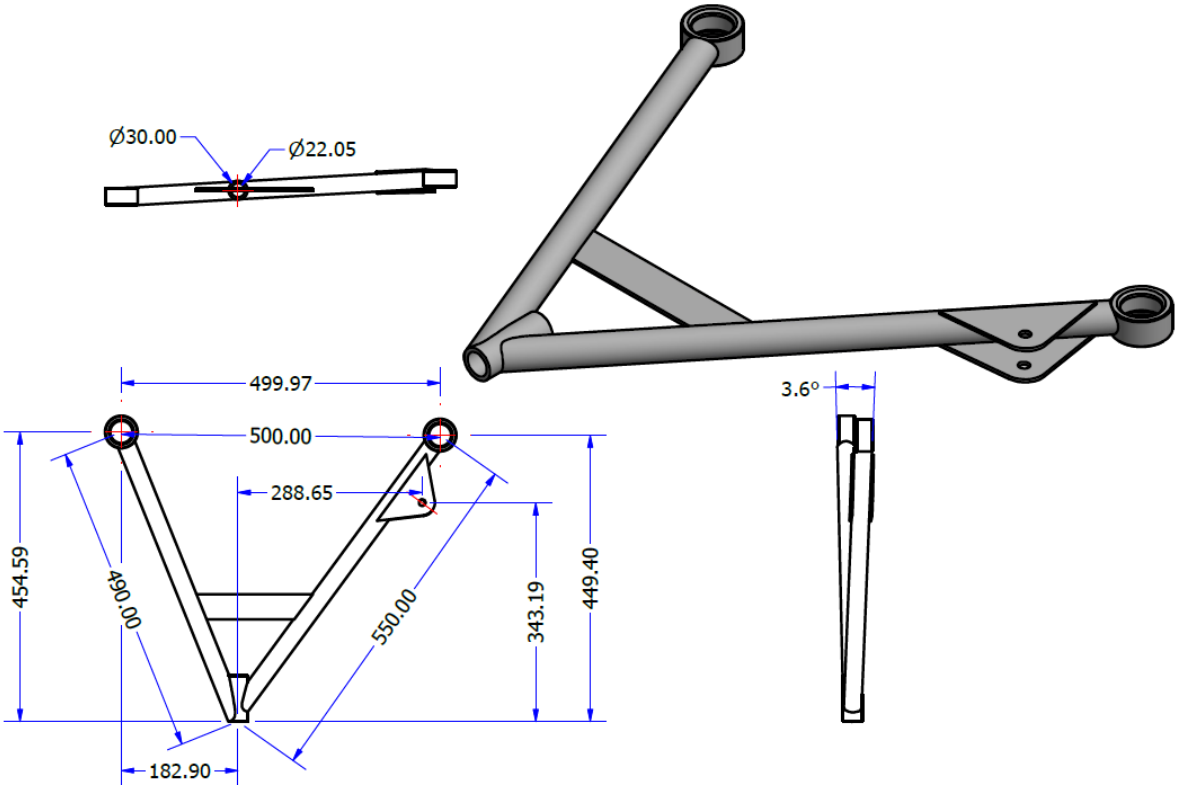
3.9 위시본(RL)_어퍼암



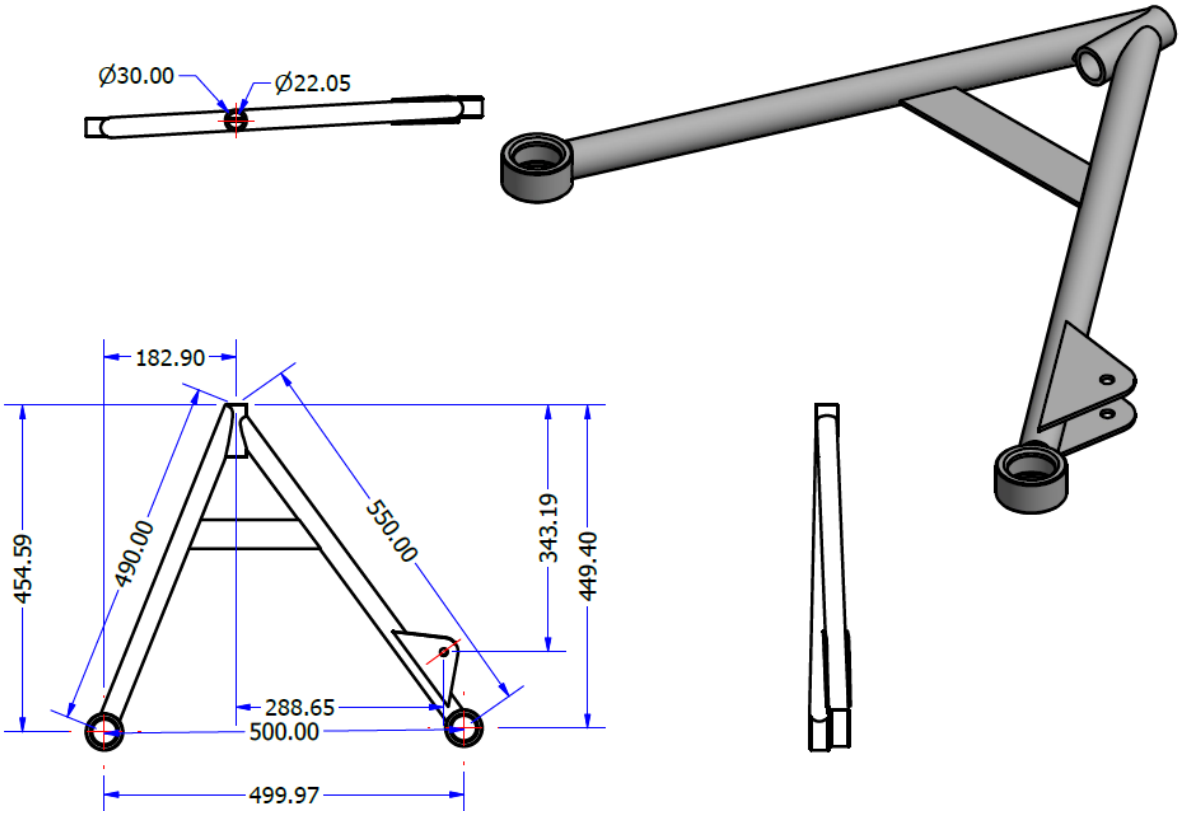
3.10 위시본(RR)_어퍼암



3.11 위시본(RL)_로워암



3.12 위시본(RR)_로워암



부칙3. 토요타 가주 레이싱 6000 봉인 (엔진, 트랜스미션, 디퍼런셜, ECU커넥터, 쇽업쇼버)

엔진

트랜스미션

디퍼런셜

ECU커넥터

쇽업쇼버

부칙 4. 토요타 가주 레이싱 6000 타이어 등록 및 허가

슈퍼레이스 챔피언십 규정 1부 스포츠규정 23.1조항 토요타 가주 레이싱 6000 타이어 규정에 의거하여, 토요타 가주 레이싱 6000 클래스 참가차량에 타이어를 사용하기 위해서는 참가 등록한 모든 차량에 타이어가 판매 및 공급될 수 있도록 타이어 제조사와 SOC가 사전 협의를 거친 후 타이어 등록을 허가한다.

토요타 가주 레이싱 6000 타이어의 SOC 등록을 위한 조건은 아래와 같다.

1. 기본 조건

1) 등록비용: 30,000,000원 (부가세 별도) (2025년 면제, 2026년부터 시행)
2) 신규 등록기간: 매년 최종전 종료 후부터 개막전 10일 전까지.
3) 등록 유효기간: 타이어등록 시점부터 최종전까지
4) 타이어 등록 신청은 지정된 신청 양식을 통해 서면으로 제출해야 한다.

2. 대회 규정 적합성

아래 내용 위반시는, 해당 타이어 사용 팀이 1부 스포츠규정 23.1조항 위반으로 간주되어 페널티를 부과받을 수 있다.

1) 타이어 종류: DRY와 WET.
2) 타이어 표시: 바코드
   - 타이어의 In side와 Out Side에는 동일한 정보가 포함된 바코드가 부착되어야 한다.
   - 바코드는 타이어를 식별할 수 있는 숫자와 알파벳 또는 그 조합으로 구성되어야 한다.
   - 각 타이어는 고유한 바코드를 사용해야 하며, 동일한 바코드를 사용할 수 없다.
3) 타이어 규격: 본 규정 2부 기술규정 2장 토요타 가주 레이싱 6000 차량기술규정 10.2조항 참고.
4) 타이어 입고: 각 대회 공식연습주행일 1일 전 16시까지 대회 경기장 검차장 입고

3. 타이어 공급 조건

1) 대회 타이어: 본 규정 1부 스포츠규정 23.2조항 및 23.3조항을 참고하여 참가 차량 1대 당 필요 본 수를 공급해야 한다.
2) 공식 행사 타이어: 개막전 전 미디어 데이 와 최종전 종료 후 시상식 등 최소한의 주행 및 전시 행사용으로 타이어를 공급해야 한다.

4. 타이어 제조사별 개발 목적의 테스트

1) 등록된 타이어 제조사별로 연간 6일의 테스트를 할 수 있다. (SOC규정 12.3.2.5조항)
2) 테스트 기간은 타이어 등록일부터 시즌 최종전 결승 7일 전까지이다.
3) 타이어 테스트 일정은 SOC에 최소 3일전 연습주행 신청서를 서면으로 제출하고 승인을 득한 후 주행할 수 있다.
4) 테스트 일정 중 기후 등의 외부 요인에 의해 취소된 일정은 SOC와 내용 공유해 남은 테스트 일정을 명확히 한다. (정당한 사유없이 취소시에는 년간 테스트 일수에서 차감한다)

위에 기재된 모든 조건 만족 확인 시, SOC가 해당 타이어 제조사 담당자에게 공문 형태의 허가증을 발부한다.

부칙 5. 토요타 가주 레이싱 6000 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 레이스
4	7.12	용인		
5	8.9	인제		
6	9.6-9.7	인제	인제 Injoy 컵	
7	9.20~9.21	영암	전남 GT	
8,9	11.1-11.2	용인	최종전	더블라운드

※ 일정은 변경될 수 있습니다.

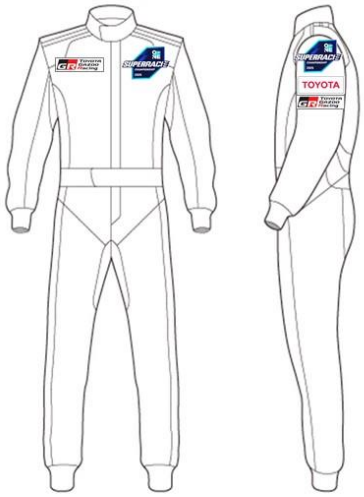
부칙 6. 패스 및 주차권

(라운드별 별도 공지)

부칙 7. 토요타 가주 레이싱 6000 클래스 지정물 부착 가이드

슈퍼6000 클래스 슈트 지정 부착물

부착물		사이즈	부착 공간
대회 엠블럼		100mm*66.83mm	좌측가슴 좌측팔
바디 후원사	TOYOTA	120mm*45mm	좌측팔
클래스 네이밍	GR TOYOTA GAZOO Racing	120mm*45mm	우측가슴 좌측팔



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

슈퍼6000 클래스 차량 지정 부착물

부착물		부착 위치	사이즈
클래스 네이밍	GR TOYOTA GAZOO Racing	① 전면 유리 상단	1,350mm*200mm
	TOYOTA GR	~~② 후면 가로 (삭제)~~	~~500mm (삭제)~~
		③ 리어 휀더 좌우 각 1면	230mm*100mm
바디 후원사	TOYOTA	④ 전면 헤드램프 상단 좌우 각 1면	250mm*70mm
	GR TOYOTA GAZOO Racing	⑤ 전면 헤드램프 상단 좌우 각 1면	250mm*70mm
테크니컬 후원사	KAZEN HSD PAGID Seohan Innobility Korea Movenex	⑦ 사이드 스커트 좌,우 전체 공간	-
6000팀 타이어 후원사	팀 개별 진행		

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