

2025
슈퍼레이스 챔피언십 규정집
GT4 클래스

2025 SUPERRACE CHAMPIONSHIP REGULATIONS
GT4 CLASS
V1.0

2025. 03. 10



[변경 내용]

버전	날짜	변경 내용
1.0	2025. 3. 10	- 규정 발표

목차

1부 스포츠 규정(SPORTING REGULATIONS)

1. 규정 (REGULATIONS)
2. 준수사항 (GENERAL CONDITIONS)
3. 스포팅 체크 (SPORTING CHECKS)
4. GT4 참가자격 (GT4 QUALIFICATION)
5. 챔피언십 (THE CHAMPIONSHIP)
6. 동률 (DEAD HEAT)
7. 참가신청 (COMPETITOR'S ENTRIES)
8. 참가 가능 차량 (ELIGIBLE CARS)
9. 차량등록 (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 Fermè)
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. 연료 (FUEL)
18. 타이어 (TIRE)
19. 영상 및 통신장치 (VIDEO & COMMUNICATION)
20. 레인 램프
21. 쿨 슈트 (COOL SUIT)

2 장 GT4 기술 규정 (GT TECHNICAL REGULATIONS)

1. 총칙 (GENERAL)
2. 참가가능차량 (ELIGIBLE CAR)
3. 규정 준수 (COMPLIANCE WITH THE REGULATIONS)
4. 측정 (MEASUREMENTS)
5. 재료 (MATERIAL)
6. 데이터 로깅 (DATA LOGGING)
7. 텔레메트리 (TELEMETRY)

8. 차체 (BODYWORK)
9. 무게 (WEIGHT)
10. 엔진 (ENGINE)
11. 연료 시스템, 급유 (FUEL SYSTEM, REFUELLING)
12. 윤활 시스템 (LUBRICATION SYSTEM)
13. 전기 장비 (ELECTRICAL EQUIPMENT)
14. 트랜스미션 (TRANSMISSION)
15. 차축, 서스펜션 및 스티어링 (AXLES, SUSPENSION AND STEERING)
16. 브레이크 (BRAKES)
17. 휠 및 타이어 (WHEELS AND TYRES)
18. 콕핏 (COCKPIT)
19. 안전 장비 (SAFETY EQUIPMENT)
20. 안전 구조물 (SAFETY STRUCTURES)
21. 연료 (FUEL)
22. 최종 텍스트 (FINAL TEXT)
23. 차량 탑재 카메라 (INBOARD CAMERA)

정의와 약어(DEFINITIONS & ABBREVIATIONS)

부칙 1. 유효한 안전 장비 (VALID SAFETY EQUIPMENT)

부칙 2. 클래스 별 대회 일정

부칙 3. 패스 및 주차권

부칙 4. 클래스 별 지정물 부착 가이드

1부. 스포츠 규정

1. 규정 (REGULATIONS)

- 1.1 슈퍼레이스조직위원회(이하 SOC)는 슈퍼레이스 챔피언십(이하 슈퍼레이스)을 주최하며, GT4 클래스(이하 GT4)의 소유권을 갖는다. 챔피언십 타이틀 구성은 드라이버 챔피언 타이틀 (GT4 클래스) 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(부칙포함), 추가 규정(홈페이지 공지)과 SRO GT4 규정에 따르며, 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, 팀크루, 초청자(게스트) 등 팀 관계자의 모든 행동에 대한 책임이 있다.
- 2.5 참가자 준수사항
 - 2.5.1 참가자는 본 규칙에 따라 공손한 언행과 스포츠맨십에 의거한 예절을 가져야 한다.
 - 2.5.2 모든 참가자는 자신 및 소속 팀으로 인해 대회 기간 중 발생하는 모든 비용의 지불에 대하여 연대 책임을 가져야 하며, 그 지불의 불이행으로 인해 대회참가 및 상금지불이 제한될 수 있다.
 - 2.5.3 참가자는 이벤트 기간 중 음주 및 세계반도핑기구(WADA)에서 금지한 약물을 복용해서는 안된다. 치료를 위한 목적으로 약물 복용이 필요할 경우 반드시 대회 사무국에 이를 보고해야 한다.
 - 2.5.4 참가자는 SOC, 대회심사위원회, 경기위원회 및 다른 참가자 등의 명예를 훼손시키는 행동을 해서는 안 된다.
 - 2.5.5 팀 대표자(감독)는 팀의 경기 참가에 관련된 모든 구성원을 대표하여 패독 내에서 드라이버,

팀크루, 팀 게스트 등의 인명피해 및 경기장 시설, 기재, 차량, 운영인력 등에 고의적인 손해를 입혔을 경우와 경기진행을 방해할 경우 이를 배상해야 하는 책임이 있다.

- 2.5.6 패독과 피트에 동물 반입은 엄격히 금지한다. (시각장애인 안내견은 반입허용)
- 2.5.7 경기에 참가하는 차량 및 관계차량은 지정된 주차구역에 주차해야 하며 지정된 주차 구역 위반 시 엄중한 페널티가 부여될 수 있다. 주차구역은 매 경기 별 다르게 운영될 수 있다.
- 2.5.8 경기 중에 일어난 사고로 인한 자신의 손해에 대해서는 타인에게 배상 및 보상을 청구할 수 없다.
- 2.5.9 본 대회에 참가하는 참가 대표자, 드라이버, 미케닉, 오피셜의 초상권 및 참가 차량의 소리, 사진, 영상 등의 보도, 방송, 출판 등 모든 권한은 주최자에 있음을 동의한다.
- 2.5.10 항의자 혹은 피 항의자가 항의 심의 중인 사건과 관련된 영상을 임의로 제 3자에게 공개할 경우 엄중한 페널티의 대상이 된다.

3. 스포팅 체크 (SPORTING CHECKS)

- 3.1 모든 참가자는 각 이벤트 별 드라이버 브리핑에 참석하여 최종 드라이버 확인을 해야 하고 최종 드라이버 확인을 받은 참가자만이 경기에 참가할 수 있다.
- 3.2 최종 드라이버 확인에 지각하거나 불참할 경우 심사위원회의 판단에 따라 페널티가 부여될 수 있다.
- 3.3 드라이버 브리핑의 일자, 장소 및 시간은 공식 프로그램에 의해 발표한다.
- 3.4 드라이버는 해당 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 각 이벤트의 메디컬 체크를 받아야 한다.
 - 3.6.2 레이스디렉터 및 경기위원장 또는 Chief Medical Official (이하 ‘CMO’)가 필요하다고 판단할 경우 언제든지 드라이버의 메디컬 체크를 행할 수 있다. 드라이버의 건강 상태가 경기에 참여하기 적합하지 않다고 판단될 경우 CMO 는 경기참가를 제한할 수 있다.
 - 3.6.3 메디컬 체크를 받지 않은 드라이버의 경우 경기참가를 제한한다.
 - 3.6.4 이벤트기간 중 언제든지 SOC 가 도핑(음주측정포함)테스트를 진행할 수 있으며, 테스트 결과에 따라 페널티가 부여될 수 있다.

4. GT4 참가 자격 (GT4 QUALIFICATION)

4.1 라이선스 (LICENCES)

- 4.1.1 슈퍼레이스에 참가하는 모든 드라이버는 이벤트 중 항상 ASN이 발급한 유효한 라이선스를 보유해야 한다.
- 4.1.2 GT4 클래스의 참가 가능한 드라이버 라이선스는 다음과 같다.

클래스	라이선스
GT4	KARA에서 발급한 국내B 라이선스 이상 소지자 각국의 ASN에서 발급한 국제C 라이선스 이상 소지자

5. 챔피언십 (THE CHAMPIONSHIP)

5.1 대회명

“오네 슈퍼레이스 챔피언십”

5.2 챔피언십 일정

GT4 클래스는 9전으로 진행되며 공식 홈페이지 (www.super-race.com)를 통해서 발표된다.
(부칙 2 클래스 별 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 챔피언 타이틀 1, 2, 3 위는 종합시상식에 참가하여야 한다.

5.4 챔피언십 포인트

5.4.1 예선

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

5.4.2 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

5.4.3 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 선두가 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. 단 이적동의서는 이적 후 최초로 참가하는 이벤트 참가신청 마감 전까지 제출되어야 한다.

5.4.5 참가 랩수가 6대 미만인 경우에는 50% 포인트만 주어진다. (예선, 결승 포함)

6. 동률 (DEAD HEAT)

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

6.1.1 해당 시리즈 내 1위 횟수가 많은 드라이버

6.1.2 해당 시리즈 내 1위 횟수가 같다면 2위 횟수가 많은 드라이버

6.1.3 해당 시리즈 내 2위 횟수가 같다면 3위 횟수가 많은 드라이버, 우위가 결정될 때까지 이 방법을 반복한다.

6.1.4 이러한 절차로 결과를 내지 못한다면, 예선 1위 횟수 및 Fastest lap time 등 SOC는

적절하다고 생각되는 기준에 따라서 순위를 결정한다.

7. 참가신청 (COMPETITOR'S ENTRIES)

- 7.1 모든 참가자는 이벤트 시작 10일 전까지 슈퍼레이스 홈페이지에서 참가 신청 절차와 참가비 납부를 완료해야 참가신청이 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.
 - 7.1.1 이벤트 시작일 기준 7일 전까지 납부 시 참가비의 120% 납부
 - 7.1.2 이벤트 시작 전까지 납부 시 참가비의 150% 납부
- 7.2 GT4 클래스 참가신청은 라운드 별 참가신청으로 지정된 기간 내에 절차를 완료해야 한다.
 - 7.2.1 라운드 별 참가신청을 할 경우, 각 이벤트 시작일 10일전 까지이다.
- 7.3 GT4 클래스의 참가신청 및 참가비 결제는 슈퍼레이스 홈페이지(www.super-race.com)를 통해서만 가능하다.
- 7.4 GT4 클래스의 참가비는 다음과 같으며, 각 엔트리 별 납부하여야 한다.

클래스	참가비 (VAT 별도)	비고
	라운드 별 참가	
GT4	1,500,000 원	

- 7.5 참가비의 환불
 - 7.5.1 부득이 한 사정으로 이벤트에 참가가 어려울 경우 SOC에 E-mail로 사유서를 제출하고 아래와 같은 환불 정책을 따른다. 단, 환불 기준일은 E-mail 도착일을 기준으로 한다.
 - 7.5.1.1 참가신청 기한 내: 100% 환불 또는 다음 라운드 이월
 - 7.5.1.2 이벤트 7일 전: 50% 환불 또는 다음 라운드 이월
 - 7.5.1.3 이벤트 7일 미만: 환불 불가
 - 7.5.2 다음의 경우 납부한 참가비는 100% 환불된다.
 - 7.5.2.1 참가접수 후 SOC로부터 참가가 거부된 경우
 - 단, 스포츠 규정 제2조 준수사항 조항을 위반하여 참가가 거부되는 경우는 제외
 - 7.5.2.2 이벤트가 개최되지 않았을 경우
- 7.6 가명에 의한 참가
 - 7.6.1 가명으로 ASN의 라이선스를 발급받은 참가자는 그와 동일한 가명으로 경기에 참가할 수 있다.
 - 7.6.2 공식프로그램 및 공식기록은 참가 승인된 가명으로 표시된다.

8. 참가 가능 차량 (ELIGIBLE CARS)

- 8.1 GT4 클래스에 참가할 수 있는 차량은 SRO 모터스포츠그룹이 승인하고 RACB에서 GT4로 호몰로게이션을 받은 차량
- 8.2 승인된 차량 목록은 SRO 모터스포츠그룹이 공표 (아래 그림 참조)
2025 HOMOLOGATED GT4 CARS



9. 차량등록 (VEHICLE REGISTRATIONS)

- 9.1 모든 참가차량은 GT4 호몰로게이션 서류 (차대번호 포함)를 제출하고 참가신청을 통해 차량등록을 해야 하며, 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 AND 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 102번부터 199번까지 중 원하는 번호를 자유롭게 선택하여 신청 가능하다.
단, 33번은 KARA 지정 영구결번으로 사용 불가하다.
- 10.1.3 시즌 챔피언은 101번의 최우선 선택권을 가지며, 챔피언이 101번을 선택하지 않을 시 10.1.5조항에 따라 결정하되 101번은 공번으로 한다.
- 10.1.4 통합전으로 진행되는 클래스의 경우 엔트리 번호가 중복될 수 없다.
- 10.1.5 중복된 참가번호가 신청될 경우 다음의 우선권에 따라 결정한다.
1순위) 전년도 기존 참가번호 사용 드라이버
2순위) 전년도 종합순위 상위 드라이버
3순위) 참가번호 신청 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, 팀크루 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 4 참고)

10.2.3 SOC는 지정한 오피셜 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 안된다. 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 오피셜 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 가산초를 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 SOC는 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 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 경기 별 결승 주행거리

GT4 클래스 경기당 결승 주행 최대 거리는 다음과 같다.

12.2.1 GT4: 170km 이하

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

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

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

12.3 불가항력(Force majeure)

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

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

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 델리게이트 (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 수행해야한다. 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 레이سد디렉터, SOC 소속 델리게이트의 지시 사항이 있을 경우 규정에 따라 특별공지를 통해 전달되어야 하며, 공지 내용은 모든 참가자에게 전달되어야 한다.
- 15.4 대회 사무국은 모든 잠정 및 공식기록(예선, 결승), 스타팅 그리드, 공식 결과 등을 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(Judge 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 해당 비용은 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 항소 절차 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 항소보증금 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 항소보증금을 지불할 의무가 있으며 이를 이행하지 않을 경우 불이익을 당할 수 있다. 항소보증금은 매년 KARA가 별도로 정한다.

17.2 항소의 제한

- 17.2.1 1부 스포츠 규정 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 규정 및 대회특별공지 위반에 대한 페널티는 대회심사위원회가 정하고 위반자에게 통보된다. 시리즈 기간 중 페널티를 계속적으로 받는 참가자는 심사위원회의 심의에 의해 엄중한 페널티가 부과될 수 있다.
- 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 엔트리 번호가 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(드라이브 스루) 페널티

18.2.3.1 레이스 중 피트인 한 후 피트레인을 통과하여 해당 페널티를 이행한다.

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

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 페널티를 이행한다.

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

18.2.4.3 페널티 구역은 드라이버 브리핑 시 안내한다.

18.2.4.4 페널티 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 그리드를 강등한다.

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

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 획득한 드라이버 챔피언십 포인트, 팀 챔피언십 포인트, 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 주차권을 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 3. 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 라이트는 작동되어야 하며, 자세한 내용은 공통 기술규정의 해당 조항을 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 팀크루 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 황색등 또는 녹색등 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 팀크루는 패스트 레인을 주행하는 다른 차량을 방해해서는 안된다.

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, 스피ن, 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.

22. 예비차량 (SPARE CARS)

예비차량은 허용하지 않는다.

23. 타이어 (TYRE)

23.1 GT4 타이어 마킹(Marking)

각 이벤트 별 공식차량검사 시 진행되며 GT4 클래스 최대 타이어 마킹 가능 수량과 구분은 아래와 같다.

구분	대회		DRY	WET
GT4	1전~최종전	예선, 결승	신품 6본	공식 타이어라면 자유

23.2 공식차량검사 중 총 6본 중 4본에 대해 마킹을 진행하고, 결승시간 60분 전까지 프론트나 리어

사이즈 구분 없이 2분에 대해 추가 마킹이 가능하다. 단, 예선 중 타이어가 파손되어 결승 경기에 참가할 수 있는 마킹 타이어가 없는 경우 기술위원장의 승인 후 파손된 타이어에 대해서 예선 종료 후 추가 마킹을 받을 수 있다. 이때 추가 마킹을 받을 수 있는 타이어는 다음과 같이 제한한다.

23.2.1 연습 타이어

23.3 타이어 추가 마킹에 따른 페널티는 다음과 같다.

23.3.1 타이어 추가 마킹에 대해 결승 타임 페널티 부가

23.4 결승 레이스 중 타이어 파손에 의해 교체가 필요한 경우는 마킹 타이어와 동일한 타이어로의 교체만 가능하다.

23.5 웨트(WET)선언

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

23.5.2 만약 웨트 선언이 그리드 정렬 완료 후 발령되었다면 스타트는 지연되며, 주어진 시간 동안 타이어를 교체할 수 있다. 이 때 준비를 완료하고 피트레인에서 스타트 대기중인 차량도 타이어를 교체할 수 있다.

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

23.6 택시 타임 이벤트용 타이어

23.6.1 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 GT4 클래스 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 GT4 클래스 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.
- 24.10예선 종료 후 피트 내에서 엔진교체 작업 및 분해조립 작업이 필요할 경우 다음의 절차에 따라 허가를 득한 후 해당 작업을 진행할 수 있고 결승 출발 시 예선 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 GT4 클래스 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.
- 24.11더블라운드로 경기가 개최될 경우 각 라운드와 별개로 하나의 이벤트로 본다. 경기 중 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 해당 작업을 진행할 경우 결승경기에 참가할 수 없으며, 경기 후 이 사실이 확인될 경우 참가자는 실격된다.
- 24.13지정된 장소에서 차량을 무단으로 이동하거나 지정된 장소에 위치하지 않은 차량은 페널티가 부과된다.
- 24.14기술위원장은 공식차량검사 시간외에도 수시로 참가차량을 검사할 수 있는 권한을 가지며, 이 검사에 응하지 않는 참가자에 대해서는 페널티가 부과될 수 있다.
- 24.15심사위원회, 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.
- 24.16심사위원회는 안전상의 이유로 차량의 스타트를 금지할 수 있다.
- 24.17기술 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 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 엄격한 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 개리지에 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 팀크루가 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 팀크루는 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 패스트 레인을 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 팀크루는 경기 중 워킹 레인에서 작업이 가능하고 피트월까지 진입이 가능하며 반드시 피트 월 출입가능 패스를 착용해야 한다.
- 25.3.7 팀크루의 변경은 참가가 승인된 후 팀크루를 변경하는 경우에 공식경기 개최일 3일전까지 SOC의 승인을 득해야 한다. 단, 변경 전의 팀크루의 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 FIA GT4 기술규정에 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)이 포함되어 측정하고, 드라이버와 드라이버 안전장구 (헬멧, HANS, 의상)는 제외한다.

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

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

27.3 배기 음량

클래스	배기 음량
GT4	95dB 이하

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 보관되어야 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 인원 1명, 급유 보조 인원 1명, 소화 목적 인원 1명 등 최대 3명까지 가능하다.
- 2) 급유 보조 인원은 연료 주입통의 전달 및 회수, 급유 중 주입통 마개 개방을 할 수 있다.
- 3) 복장

플페이스 헬멧	두건 (FIA공인품)	슈트 (FIA공인품)	내의 (FIA공인품)	장갑 (FIA공인품)	양말 (FIA공인품)	신발
실드 다 운 의무	방염 의무	방염 의무	방염 의무	방염 의무	방염 의무	방염 안전화 권장

- 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 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.

플페이스 헬멧	두건	슈트	내의	장갑	양말	신발
플페이스 권장	오픈타입은 보안경 의 무	의무	의무	권장	의무	권장 안전화 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

작업을 하여 타이어 교체 작업을 시작할 수 있다. 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 참가자는 GT4 차량에 장착되어 있는 트랜스폰더 번호를 기록위원장에게 전달해야 한다.

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 슈퍼레이스 GTA 클래스와 함께 타임트라이얼 방식으로 진행되며, 슈퍼 6000 클래스 공식 예선의 주행기록으로 순위를 정한 후 그 뒤로 GT4 클래스 공식 예선의 주행기록에 따라 슈퍼000 클래스 뒤로 GT4 클래스 그리드 순위가 정해진다.

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 GT4 클래스 공식 예선

32.2.1 예선은 지정된 시간 동안 타임트라이얼 방식으로 진행하며, 예선 종료 후 모든 참가 차량은 각 이벤트 별 지정된 파크퍼미 장소로 이동해야 한다.

32.2.2 공식 예선 중 트랙에 정지하여 외부의 도움으로 패독으로 들어온 차량은 파크퍼미로 이동해야 하며, 더 이상 공식 예선을 이어갈 수 없다.

32.3 예선 출주 의무

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

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

32.3.3 공식 예선은 타임트라이얼 방식으로 주어진 시간 내에 자유롭게 주행하여 기록된 베스트 랩타임의 비교에 의해 결승 그리드의 순서를 결정한다.

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

32.4 공식 예선 중의 차량수리와 타이어 교환

32.4.1 공식 예선 중 차량수리와 타이어 교환은 지정된 워킹 레인에서 해야 하며, 다른

장소에서 행하는 것은 엄격히 금지한다.

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

32.5 공식 예선의 중단

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

32.5.2 공식 예선 중 적색기가 발령되면 전 차량은 피트인해야 하며, 작업이 필요한 차량은 워킹 레인에서 작업 가능하다.

32.6 동률

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

32.7 공식 예선 중 규칙위반이 인정된 경우

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

32.8 결승 참가 제한

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

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

32.8.3 특별출주 절차는 32.10조항에 따른다.

32.8.4 GT4 클래스의 경우 예선기록에 따라 최대 결승참가 대수가 다음과 같이 제한된다.

에버랜드 스피드웨이	영암 KIC	인제스피디움
38 대	46 대	45 대

* FIA Appendix O 규정 기준

32.9 예선 진행 불가 시 그리드 배정

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

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

32.10 특별출주

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

32.10.2 심사위원회에서 승인을 득하지 못한 경우에는 경기에 참가할 수 없다.

32.10.3 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 그리드 배정은 슈퍼6000 클래스부터 그리드 순위를 배정한 후 그 뒤로 GT4 클래스 그리드

순위를 배정한다.

- 33.4 예선기록이 없는 드라이버가 여러 명일 경우 다음의 순서로 그리드가 배정된다.
 - 33.4.1 계측은 시작했지만 기록이 없는 드라이버 (다수일 경우에는 먼저 시도한 순)
 - 33.4.2 코스인은 했지만 계측이 시작되지 않은 드라이버 (다수일 경우에 먼저 코스인한 순)
 - 33.4.3 코스인을 하지 못한 드라이버 (다수일 경우에는 공식 연습 주행 순위 순)
 - 33.4.4 이러한 방법으로 순서를 정할 수 없다면 SOC는 타당하다고 판단되는 근거에 따라 순위를 지정한다.
- 33.5 폴포지션의 위치는 각 경기장의 규칙을 따르며, 롤링 스타트의 경우 2번 그리드가 폴포지션 그리드가 된다.
- 33.6 예선기록을 보유한 드라이버가 결승에 참가하지 못할 경우 해당 그리드는 비워 둔다. 이는 롤링 스타트의 경우에도 동일하게 적용된다.
- 33.7 예선기록 순으로 그리드 배정 후 다음과 같은 순서로 그리드를 조정한다.
 - 33.7.1 엔진교체 및 분해조립 작업으로 인해 그리드를 상실한 드라이버 (다수일 경우 예선 기록순)
 - 33.7.2 그리드 배정에 영향을 미치는 페널티가 부과된 드라이버 (다수일 경우 각 페널티가 부과된 시점 순)
 - 33.7.3 특별출주가 승인된 드라이버 (다수일 경우 예선 기록 순)
 - 33.7.4 특별출주가 승인된 드라이버 중 예선 기록이 없는 드라이버는 피트 스타트로 한다.
- 33.8 피트 스타트 차량은 레이스 스타트 절차 중 10분 전 신호와 함께 피트 출구 폐쇄 후, 피트 출구 패스트 레인에 도착한 순서대로 정렬하며, 34.2.2조항에 따라 스타트를 진행한다.

34. 스타트 절차 (STARTING PROCEDURE)

- 34.1 GT4 클래스 결승 스타트 방식은 롤링 스타트로 진행한다. (SOC에 의해 변경될 수 있다) 단, 경기장 상황에 따라 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	<ul style="list-style-type: none"> - 피트 출구 녹색등 점등, 메인 포스트 15분 전 보드와 함께 녹색기 진동 - 참가 차량 코스인 시작 (피트 스타트 차량도 워업 주행 가능) - 워업 목적으로 두 바퀴 이상을 주행하는 차량은 피트레인 내 패스트 레인을 통과하여 재 코스인 가능 - 그리드 정렬 완료 후 차량 엔진 정지 - 팀 패스를 착용한 팀크루만 그리드 진입 가능 (차량 당 4인 한정 사전 등록된 팀크루만 가능)
12분 전	피트 출구 폐쇄 2분 전 알림 혹은 안내방송
10분 전	<ul style="list-style-type: none"> - 피트 출구 적색등 점등, 10분 전 보드 게시 - 참가 차량 코스인 불가

	<ul style="list-style-type: none"> - 피트 출구 폐쇄 후 피트 출구 도착 차량은 오피셜의 안내에 따라 피트 스타트 진행 - 패스를 착용한 팀 게스트, 미디어, 관계자 그리드 입장
5분 전	<ul style="list-style-type: none"> - 5분 전 보드 제시 - 타이어는 모두 지면에 안착되어 있어야 하고 타이어 워머는 제거되어야 함
3분 전	<ul style="list-style-type: none"> - 3분 전 보드 제시, 3분 전 알림 혹은 안내방송 - 차량 당 팀크루 1인을 제외한 전원 그리드 퇴장 - 팀크루 1인은 스타트 보조 외 어떠한 작업도 할 수 없음
1분 전	<ul style="list-style-type: none"> - 1분 전 보드와 엔진 스타트 보드 제시 - 전 참가 차량 엔진 시동 - 30초 전 보드가 제시되기 전까지 팀크루 1인은 그리드에서 퇴장하거나 트랙 경계 흰색 실선 바깥쪽(잔디밭)으로 이동
30초 전	<ul style="list-style-type: none"> - 30초 전 보드 제시 - 30초 전 보드 제시 후 차량에 문제가 있는 경우 드라이버나 팀크루는 이를 오피셜에게 알려야 하고 피트 오피셜은 황색기 진동
포메이션 랩 스타트	<ul style="list-style-type: none"> - 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 주행하고, 경기장 상황에 따라 주행 랩은 증가할 수 있다. 레이스디렉터는 증가되는 주행 랩 수를 사전에 공지해야 하며, 공지된 내용에 따라 결승 랩 수는 조정될 수 있다.

34.3.2 포메이션 랩 주행 중에는 그리드 순서와 차량의 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 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 피트라인에서 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 절차 방해행위는 심의의 대상이 될 수 있다.

34.4 스타트 지연 (Delayed Start)

34.4.1 포메이션 랩 스타트 전 정상적인 스타트가 불가하다고 판단될 경우 레이스디렉터는

스타트 지연을 선언할 수 있다.

34.4.2 이때, 메인 포스트에서는 스타트 딜레이드(Start Delayed) 보드와 함께 적기를 진동한다.

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

34.4.4 재 스타트는 결승 스타트 절차 10분 전부터 재개되며 팀크루만 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 컨트롤 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.

34.6 피트 스타트

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

34.7 스타트 실패 & 엑스트라 포메이션 랩

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

34.7.2 주 신호등은 적색등이 점등된 상태에서 추가로 황색등이 점멸된다.

34.7.3 코스 내 전체 포스트에서 황색기를 진동한다.

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

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

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

34.8 Safety Car 스타트

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

34.8.2 주 신호등에서 황색등이 점멸되면 Safety Car 뒤로 참가 차량이 주행을 시작하고, 모든 포스트에서 'SC' 보드가 제시되고 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 제38조에 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 트랙이탈 시 심사위원회에서 고의여부와 이로 인한 이익이 있었는지를 판단 후 다음과 같이 페널티를 부여할 수 있다.
 - 35.1.8.1 예선: 트랙이탈 시 해당 랩 삭제
 - 35.1.8.2 결승: 트랙이탈 4회부터 가산초 5초 이상의 페널티 부여, 트랙이탈을 통한 이득 및 추월은 10초 페널티 (단, 순위복귀 시와 이득이 없다고 판단되는 경우에는 부여하지 않는다)
- 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. 방해 행위 (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. 세이프티카 (SAFETY CAR, SC)

- 37.1 SC에 관한 규정은 ISC규칙에 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, 레드라인에 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 레드라인에 정차 없이 피트인하여 워킹 레인에서만 작업이 가능하다.
 - 38.7.4 점검 작업으로 인해 경기 재개를 방해해서는 안된다.
 - 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. 경기 재개 (RESUMING THE RACE)

- 39.1 경기 중단 시점까지 선두 차량이 몇 랩을 완료했는가에 따라 다음의 3가지 규정이 적용된다.
- 39.1.1 2랩 미만의 경우 레드라인에 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(소수점이하 절사) 차량은 레드라인에 정지한다.
- 39.1.2.1 이때, 결승 주행 랩수는 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 스타트로 하고 피트레인에서 스타트한 차량은 클래스에 구분 없이 최후미로 합류하며 스타트 순서는 피트레인에 자력으로 정렬한 순서로 한다.
- 39.4 경기 재개 시 신호는 5분, 3분, 1분, 30초 보드가 게시된다.
- 39.4.1 34.2.2조항의 해당 신호 스타트 절차에 따른다.

40. 경기 종료 (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. 차량 보관 (Parc Fermé)

- 41.1 파크페르미 장소는 드라이버 브리핑 시 발표된다.
- 41.2 예선과 결승이 종료된 후 예선에 참가한 모든 차량 및 결승을 완주한 모든 차량은 지정된 파크페르미로 이동해야 한다.
- 41.3 파크페르미 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 파크페르미에 보관되며, 잠정기록 발표 후 30분이 지나면 의무 검차 및 항의 검차 대상 차량을 제외한 나머지 차량은 경기위원장의 승인에 따라 파크페르미 차량보관이 해제된다. 단, 레이스디렉터의 승인에 따라 30분 전이라도 파크페르미 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)

GT4	
1위	7,000,000 원
2위	3,000,000 원
3위	1,500,000 원

- 42.1.2 상금수령 시 발생하는 세금을 공제하고 참가자가 지정한 계좌로 지급한다.
- 42.1.3 상금은 참가대수에 따라 차등 지급한다.
- 42.1.4 상금은 대회 종료 후 180일이 되는 해당월 마지막일 이내 지급한다.
- 42.1.5 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 기자회견 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 사유없이 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 이루어 질 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, 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 참가팀(드라이버, 관계자, 오피셜, 미디어)에 적용된다.

2부. 기술규정

1장. 공통 기술규정

1. 서문 (FOREWARD)

- 1.1 1장 공통 기술규정 과 2장 GT4 기술규정에서는 GT4 기술 규정을 우선으로 한다.
- 1.2 SOC는 매년 개정되는 규정을 발표하며, 발표일로부터 효력을 갖는다.
- 1.3 본 공통 기술 규정은 2024 SRO GT4규정에 근거하나 본 SOC 규정집 내용을 우선한다.
- 1.4 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')

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 (RACING/NETS)

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

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

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

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

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

15. 밸러스트 (Ballast) (FIA 'Appendix J 2024 Article 252.Art 2.2'.)

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

17. 연료 (Fuel)

17.1 연료는 일반 주유소의 주유기에서 나오는 상용 연료이어야 하며, 어떠한 첨가물도 추가 주입할 수 없다.

18. 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.

19. 영상 및 통신 (VIDEO & COMMUNICATION)

19.1 영상장치 사용

19.1.1 차량의 내부와 외부에 영상장치를 장착할 수 있다.

19.1.2 19.1.1의 영상을 송출할 경우 그 허용여부는 SOC의 권한이며 SOC는 해당 영상을 사용할 수 있다.

19.2 통신장치 사용

19.2.1 차량에서 외부와 음성 송, 수신할 수 있다.

19.2.2 SOC는 참가팀에게 무전기를 요청하여 무전을 청취할 수 있고 그 내용을 방송에 활용할 수 있다.

19.2.3 주행 데이터의 경우 차량에서 외부로 송신만 할 수 있다.

20. 레인 램프

- GT4 -의무

21. 쿨 슈트 (COOL SUIT)

드라이버 체온의 유지를 위하여 쿨 슈트 장치 사용을 권장한다

2장. GT4 기술 규정

1. 총칙 (GENERAL)

- 1.1 본 규정은 GT4 클래스 참가를 위한 차량에 적용된다
- 1.2 GT4 클래스 기술규정은 SRO 모터스포츠그룹의 기술 규정을 따른다.
- 1.3 본 규칙의 유권해석과 기재되어 있지 않은 사항에 대한 적용 및 그 결정은 SOC의 권한이다.

2. 참가 가능 차량 (ELIGIBLE CARS)

- 2.1 GT4 클래스에 참가할 수 있는 차량은 SRO 모터스포츠그룹이 승인하고 RACB에서 GT4로 호몰로게이션을 받은 차량만 가능하다.
- 2.2 승인된 차량 목록은 SRO 모터스포츠그룹이 공표
- 2.3 이 규정의 변경 사항은 RACB에서 공표. 이러한 변경 사항은 모두 공표 후 발효. 안전을 위한 변경은 예고 없이 이루어질 수 있다.

3. 규정 준수 (COMPLIANCE WITH THE REGULATIONS)

- 3.1 참가자가 등록된 자동차는 기술 제원서, 관련 경기를 위해 작성된 공식 BOP 차트 및 SRO GT4 사무국의 추가 통지를 엄격하게 준수해야 한다.
- 3.2 참가자는 기술 오피셜과 심사위원회가 해당 참가자의 차량이 이벤트 기간 동안 항상 이러한 규정을 완전히 준수한다는 것을 만족시켜야 할 책임이 있다.
- 3.3 구조가 위험하다고 판단되는 차량은 대회 심사위원회가 제외시킬 수 있다.

4. 측정 (MEASUREMENTS)

- 4.1 모든 측정은 차량이 평탄한 수평면에 정지한 상태에서 또는 해당 시리즈의 경기 규정 또는 특별 규정에 명시된 대로 실시해야 한다.
- 4.2 경기 시작 전, 기술 오피셜은 차량의 지상고와 무게를 측정할 장소를 지정한다. 이 장소에 대한 정보는 참가자가 스스로 확인할 책임이 있다.
- 4.3 참가자는 주최자가 설정한 시간 동안 공식 기술 검사 장소에서 공식 검사 장비를 사용하여 차량의 적합성 여부를 확인할 수 있다.

5. 재료 (MATERIAL)

- 5.1 티타늄은 순정 부품에 사용되었거나 이 규정이 명시적으로 승인하지 않는 한 허용되지 않는다.
- 5.2 자유 또는 옵션 변형으로 호몰로게이션 된 부품을 제조할 때 40 GPa/g/cm³ 이상의 특정 항복 계수를 갖는 재료의 사용은 금지된다.
- 5.3 이 제한은 표준 차량에 호몰로게이션 된 부품에는 해당되지 않는다.
- 5.4 두께 3mm 미만인 마그네슘 시트는 사용이 금지된다.

6. 데이터 로깅 (DATA LOGGING)

- 6.1 차량에는 SRO 데이터 로깅 시스템이 장착되어 있어야 한다. SOC는 추가 데이터 제공을 위한 센서를 추가하도록 요구할 수 있다.
- 6.2 이렇게 수집된 데이터는 SOC 사무국의 재량에 따라 사용되며, 레이스 및 연습주행 중 운전 행위를 조사하고 GT4 클래스 조직을 위해 사용된다.

- 6.3 참가자는 이 시스템의 원활한 작동에 대한 책임이 있다.
- 6.3 테크니컬 델리게이트는 데이터 로깅 시스템의 올바른 작동과 판독값의 적합성 및 차량에 장착된 다양한 시스템의 적합성을 보장하기 위해 전자 시스템 전문 기술자의 도움을 받을 수 있다.
- 6.4 이 기술자들은 언제든지 자동차의 다양한 전자 부품을 제거, 교환 또는 제어하고, 조사 보고서를 작성하여 테크니컬 델리게이트에게 제출할 수 있으며, 추후 분석을 위해 제거한 부품을 보관할 권한을 보유한다.
- 6.5 이러한 통제 및 제거된 부품과 관련된 모든 항의는 받아들이지 않는다. 부적합한 사례가 발견된 경우 (이벤트 도중 또는 이후), 일반적인 절차가 적용된다. (기술위원장의 승인에 따라 보고서를 작성하고 결정을 위해 심사위원회에 제출된다).
- 6.6 SOC가 승인한 데이터 로거는 모든 연습주행을 포함하여 이벤트 전 기간 동안 작동되어야 하며, 언제든지 통제를 받을 수 있다. 참가자는 데이터 로거가 다운로드되기 전, 또는 심사위원회가 동의하지 않는 한 이벤트에서 떠날 수 없다.

7. 텔레메트리 (TELEMETRY)

텔레메트리 사용을 허가한다

8. 차체 (BODYWORK)

8.1 차체

모든 차체 치수 및 형상은 제조업체에서 호몰로게이션을 받은 대로 순정 상태를 유지해야 한다. 움직이지 않는 모든 부품은 도구를 사용하는 방식으로 부착해야 한다.

앞뒤 오버행은 순정 상태를 유지해야 한다.

보닛과 트렁크 덮개, 범퍼, 도어 및 날개에 사용된 소재는 순정 또는 차량의 기술 제원서에 기재된 대로 유지해야 한다. 부품을 교체하는 경우, 적어도 원래의 방식만큼 견고한 방법으로 부착해야 하며 움직이지 않는 부품은 도구를 사용하여 부착해야 한다.

공기 흡입구의 블랭킹은 허용된다. 블랭킹 장치는 견고하게 고정되어야 하며 차체 표면 밖으로 튀어나오거나 호몰로게이션 부품을 변경해서는 안 된다(테이프 부착은 허용)

8.1.1 보닛 및 짐칸 덮개

두 개 이상의 안전 잠금 장치가 있어야 하며, 두 잠금장치 모두 붉은색(또는 주변과 대비되는 색상) 화살표로 명확하게 표시되어 있어야 한다.

이러한 잠금 장치는 도구를 사용하지 않고도 제거하거나 열 수 있어야 한다. 특수한 구조의 경우 SRO 기술국에서 면책을 받을 수 있다. 이러한 구조는 호몰로게이션 문서에 명시되어야 한다.

8.1.2 연결부 부근의 모든 차체 연결부는 급유 중 엔진실 또는 콕핏으로 연료가 누출되지 않도록 설계되어야 한다.

8.2 윈드스크린 및 창문 (Windscreen and windows)

윈드스크린 보호를 위해 외부 표면에 반투명 필름을 최대 4개까지 부착할 수 있다.

윈드스크린을 고정하기 위해 추가 고정장치를 사용할 수 있다.

옆쪽 및 뒤쪽 창문은 폴리카보네이트로 교체할 수 있다.

유리로 된 측면 유리창의 안쪽 표면에는 파손되었을 때 적절한 보호를 위해 최대 0.1mm의 무색 반투명 비산 방지 필름(예: SL Lumar 안전 필름/D1570)을 부착해야 한다.

콕핏 환기:

콕핏으로부터 공기를 배출하기 위해 뒤쪽 창문에는 각각 최대 지름 50mm의 원형 구멍을 최대 5개까지 만들 수 있다.

각 사이드미러는 최대 표면적 25cm²까지 구멍 하나를 낼 수 있다.

다음 사항을 준수한다면 각 도어 창문에 스쿱 하나를 설치할 수 있다.

창문 둘레를 넘어서는 안 되며, 최대 높이는 150mm이고, 창문 표면 위로 50mm 이상 튀어나오지 않아야 한다.

창문과 동일한 재질, 또는 창문이 유리로 만들어진 경우 반투명 폴리카보네이트로 만들어져야 하며, 창문과 동일한 재질로 만들어진 셔터로 닫을 수 있어야 한다.

드라이버의 뒤쪽 시야를 방해하지 않아야 한다.

스쿠프를 통해 공급되는 공기 덕트는 운전자의 시야나 안전을 저해하지 않는 조건으로 콕핏 내부에 설치가 허용된다.

뒷좌석 각 옆쪽 창문은 후방 끝부분에서 최대 30mm까지 부분적으로 열려 있거나 최대 지름 50mm인 원형 구멍을 만들 수 있다.

보호 그물:

a) 그물:

차량에 제14.7조에 따른 레이싱 네트가 장착되지 않은 경우 보호 그물을 의무로 설치해야 한다.

그물은 다음 사항을 충족해야 한다:

그물은 최소 19mm(3/4") 너비의 직조 스트립으로 구성되어야 한다.

그물망은 최소 25×25mm에서 최대 60×60mm여야 한다. 직조 스트립은 불연성이어야 하며 교차하는 각 지점에서 박음질을 해야 한다. 그물은 임시적인 성격이 아니어야 한다.

측면에서 봤을 때 스티어링 휠 중앙에서 B 필러까지 닿아야 한다.

b) 고정:

그물은 차량이 뒤집혀도 작동하는 퀵 릴리즈 시스템을 사용하여 안전 케이지 또는 운전석 창문 위의 차체 고정 부분에 부착해야 한다.

한 손으로 그물을 떼어낼 수 있어야 한다.

이를 위해 손잡이 또는 레버에 색칠된 ('데이글로(형광) 주황색) 표시가 있어야 한다.

푸시 버튼 릴리즈 시스템은 이 조항의 규정을 준수하는 경우에 한하여 승인된다.

푸시 버튼은 외부에서 볼 수 있고 대비되는 색상이어야 하며 'press'라고 표시되어 있어야 한다.

8.3 도어 보호 (Door protection)

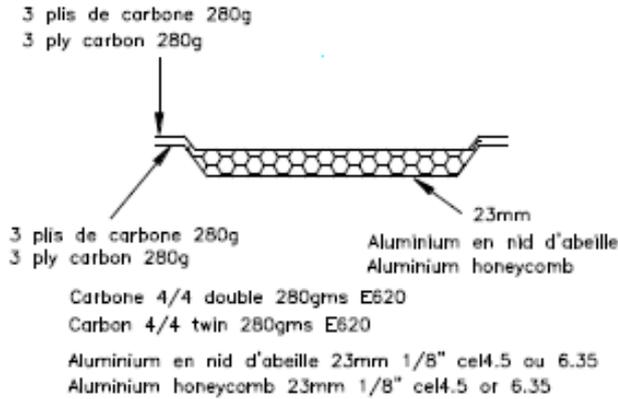
도어 방음재 제거는 다른 변경이 없다면 허용된다.

2016년 1월 1일 이후 GT4로 호몰로게이션 받은 차량의 경우, VO로 호몰로게이션 받은 측면 충돌 보호용품을 의무적으로 설치해야 한다.

2016년 1월 1일 이전에 호몰로게이션 받은 차량의 경우 - 운전석 옆쪽 도어:

옆쪽 보호 바는 제거할 수 있지만 도어 안쪽을 에너지 흡수 소재(Impaxx 300)로 채워야 하며, 운전석 도어에는 복합 소재로 만든 옆쪽 보호 패널을 의무적으로 설치해야 하고 반드시 호몰로게이션을 받아야 한다. 이는 기존 도어를 다른 소재의 도어로 대체할 때도 적용된다.

보호 패널은 그림 255-14를 준수하고 안전 케이지 또는 차체에 고정되어야 하며, 최소 높이는 도어 하단에서 도어 크로스바의 최대 높이까지여야 한다. 드라이버 어깨의 가장 뒤쪽 지점이 B 필러의 후방에 있는 경우, 옆쪽 보호 패널은 뒤쪽 도어에도 해당 지점까지 의무로 설치해야 하며 안전 케이지 또는 차체에 고정되어야 한다.



8.4 공기역학 장치 (Aerodynamic devices)

SRO GT4 사무국은 차량 간 성능 균형을 유지하기 위해 호몰로게이션 받은 공기역학 장치의 특성을 조정할 권한을 보유한다.

9. 무게 (WEIGHT)

9.1 최소 무게 (Minimum weight)

SRO GT4 사무국은 차량 간 성능 균형을 유지하기 위해 모든 차량의 최소 무게를 조정할 수 있는 권한을 보유한다. 최소 무게는 대회 기간 동안, 특히 차량이 결승선을 통과할 때에는 항상 준수해야 한다. 하나 또는 여러 개의 무게추 덩어리로 차량의 무게를 맞출 수 있다.

9.2 무게추 (Ballast)

무게추는 고정 장치의 치수 및 특성에 관한 (ISC 부칙 J) 제253-16조의 규격에 따라 고정해야 한다.

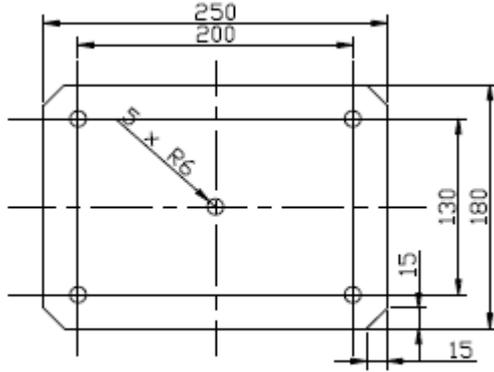
고정 시스템은 기술 오피셜이 봉인을 무게추에 부착할 수 있어야 하며, 제거를 위해서는 도구가 필요하도록 설계해야 한다.

차량이 주행하고 있을 때 움직일 수 있는 무게추 시스템은 금지된다.

9.3 평형 무게추/크루 핸디캡/성적 무게추

평형 무게추 그리고/또는 크루 핸디캡 그리고/또는 성적 무게추(금속판을 쌓는 방식의 무게추)는 11.2조의 조건 말고도 다음 사항을 준수해야 한다.

- 도면 번호 257A-1에 따라 금속판을 쌓아서 만들어야 한다.
- 금속판은 5개의 M12 나사를 사용해서 하우징 내부에 단단히 부착되어야 한다.
- 금속판을 쌓은 높이는 15cm로 제한된다.
- 이 무게추는 콧 안 조수석이 있던 장소에 고정해야 한다.



257A-1

9.4 레이스 중 무게 추가 (Adding during the race)

레이스 도중 차량에 무엇이든 고체 물질을 추가하는 행위와 레이스 도중 차량의 부품을 더 무거운 다른 것으로 교체하는 행위는 금지된다.

9.5 액체 (Liquids)

경기 중 언제든지 탱크에 액체가 남아있는 상태에서 무게를 측정할 수 있다. 단, 레이스가 끝난 뒤에는 차량의 연료를 모두 비운 후 무게를 측정할 수 있다.

10. 엔진 (ENGINE)

10.1 엔진 제어 장치 (Engine control unit)

기술 대표는 언제든지 참가자에게 제조사 또는 튜너가 SRO 모터스포츠그룹에 등록된 기준 장치를 사용하도록 의무화할 수 있다

10.2 흡기 시스템 (Intake system)

10.2.1 흡기 시스템은 리스트릭터(해당되는 경우)와 실린더 헤드의 흡기 포트까지의 매니폴드로 구성된 조립품으로 정의한다.

10.2.2 엔진에 공급되는 모든 공기는 반드시 호몰로게이션 받은 리스트릭터(해당되는 경우)를 통과해야 하며, 공기를 포함한 어떠한 파이프도 흡기 시스템으로 들어가거나 빠져나갈 수 없다.

리스트릭터는 금속 또는 합금으로 만들어져야 하며, 길이가 3mm 이상이어야 하고 보닛을 열었을 때 부품이나 덮개를 떼어내지 않고도 완전히 볼 수 있어야 한다.

리스트릭터를 밀폐하면 엔진이 즉시 멈추어야 한다.

이 검사는 흡기 시스템 내부 압력 센서의 연결을 끊은 상태로 엔진 속도 2500 rpm에서 수행해야 한다. 엔진이 멈추었을 때 흡기 시스템에서 측정된 압력은 적어도 검사를 수행하는 장소의 대기압에서 150 밀리바를 뺀 값과 같아야 하며, 적어도 0.5초 동안 유지되어야 한다.

10.2.3 SRO GT4 사무국은 차량 간 성능 균형을 유지하기 위해 이러한 에어 리스트릭터의 지름을 조정할 수 있는 권한을 보유한다(해당되는 경우).

10.3 흡기 시스템 (Intake system)

10.3.1 배기 시스템에는 항상 작동해야 하며 모든 배기가스가 통과해야 하는 호몰로게이션 받은 촉매 변환기가 하나 이상 포함되어야 한다

10.3.2 차량에서 나오는 소음은 3800 rpm, 또는 최대 회전수가 이보다 낮은 경우 최대 회전수의

3/4에서 110dB(A)을 초과하지 않아야 한다.

이 측정은 배기가스 배출 지점으로부터 0.5m 거리에서 45도 각도로 진행한다

최대 소음 한도를 초과하지 않도록 하기 위해 취하는 모든 조치는 본질적으로 영구적이어야 하며 배기 가스의 압력으로 인해 상쇄되지 않아야 한다.

배기 가스는 시스템 끝에서만 배출될 수 있다.

배기가스를 배출하는 데 새시 부품을 사용해서는 안 된다.

배기 라인 보호물은 허용된다

11. 연료 시스템, 급유 (FUEL SYSTEM, REFUELLING)

11.1 레이스 중 급유 (2, 3시간 레이스에만 해당) (Refueling during the race (only for 2 and 3 hours races)

급유를 하는 트랙으로부터 최대 2 미터 높이로 중력을 이용하는 것 이외에 다른 모든 차량 급유 방법은 경기 전 기간 동안 금지된다.

급유는 자체 밀폐 연결 장치 및 폐쇄 회로 환기 시스템이 장착된 25리터 이하의 급유 탱크, 또는 FIA 요건을 준수하는 급유 장비로만 진행할 수 있다.

레이스 중에는 그림 252-7을 준수하는 자동 공급 탱크를 차량 한 대당 하나만 사용해야 한다. 이 탱크는 내부 모양이 단순 원통형이어야 하며 내부에 추가 부품이 없어야 한다. 압력을 가하지 않아야 한다.

안전을 목적으로, 이 탱크는 타워를 통해 다음과 같은 특성을 가진 대차에 고정해야 한다.

안전을 목적으로, 이 탱크는 타워를 통해 다음과 같은 특성을 가진 대차에 고정해야 한다.

- 모든 타워 구성 부품은 트롤리와 관련하여 자유도가 전혀 없이 기계적으로 조립되어야 한다.
- 수레의 바닥은 표면적이 최소 2㎡ 이상이어야 하며, 4개의 자가 제동 바퀴를 장착한 상자로 만들어져야 하고 연료가 채워진 탱크의 무게보다 큰 무게로 고정되어야 한다.
- 위에 명시된 특성을 준수하는 경우, 탱크 아래에 계량판을 배치하여 연료의 무게를 측정하는 시스템을 적용할 수 있다.
- 급유 라인과 에어 호스를 받쳐 주는 암을 수레에 부착할 수 있다:
 - 이 암은 탱크와 타워 모두에서 독립적이어야 한다.
 - 이 암은 트롤리에 대해 어느 정도의 자유도를 줄 것을 권장한다(수직 축을 따라 회전).
 - 길이가 4m를 넘어서는 안 되며, 부속품을 포함하여 전체 길이에 걸쳐 2m 높이의 자유로운 통로가 확보되어야 한다.
 - 참가 차량의 레이스 번호가 표시된 (앞면과 뒷면에) 식별 플레이트가 끝 부분에 고정되어야 한다.
- 유량 제한장치는 다음 치수를 따라야 한다.
 - 두께: 2mm
 - 최대 안쪽 지름: 33 mm

유량 제한장치는 연료 탱크 배출구에 설치해야 한다(그림 257A-2 참조).

탱크 위에는 FIA의 승인을 받은 환기 시스템이 있어야 한다.

최소 길이 250cm(유연한 부분만 해당)의 급유 파이프에는 차량에 장착된 필터에 맞는 누출 방지 커플링이 제공되어야 한다.

급유 때 환기 시스템의 배출구는 같은 지름의 적절한 커플링을 사용하여 급유 탱크에 연결해야 한다.

급유를 시작하기 전에 커플링에서 급유 탱크 및 그 랙에 이르기까지 차량, 그리고 급유 시스템의 모든 금속 부품은 다른 기능이 없는 수동식 접착기를 사용하여 전기적으로 접지 연결되어야 한다. 급유 탱크의 출구에 자리 잡아 연료 흐름을 제어하는 90° 차단 밸브는 급유 중에 항상 사람이 배치되어 조작해야 한다.

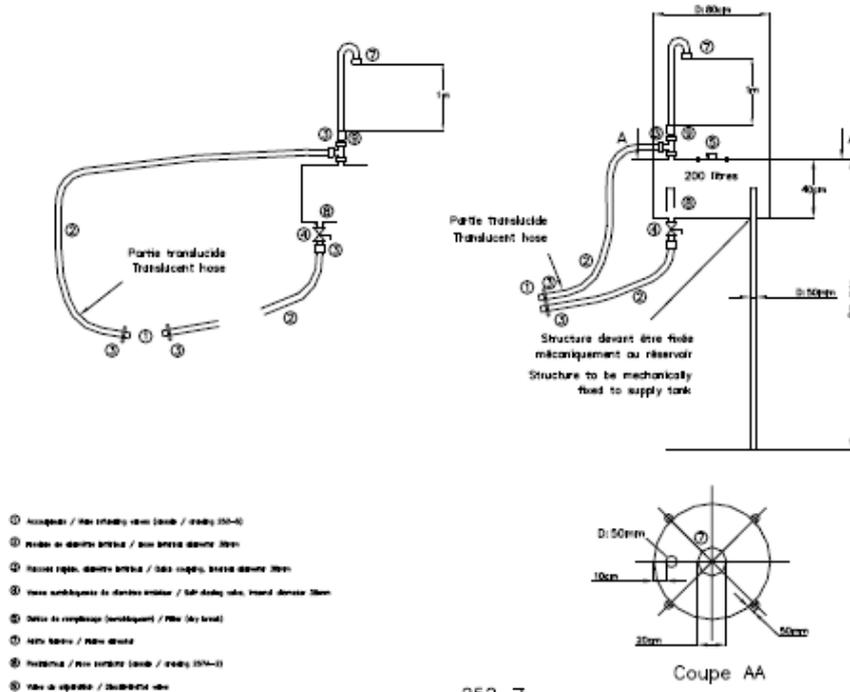
그림 252-7에 따라 급유 탱크 아래에 안쪽 지름 38mm의 자동 폐쇄 밸브를 장착해야 한다.

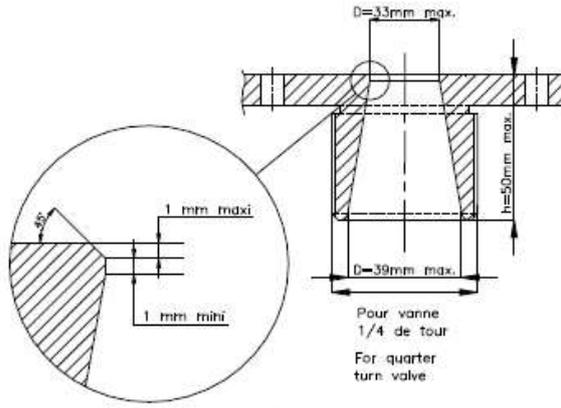
급유 탱크에서 차량으로 연결되는 모든 호스 및 피팅은 그림 252-5에 따라 최대 안쪽 지름이 1.5인치여야 한다(버전 A의 경우 최대 1.5).

탱크에 될 수 있는 대로 가깝게 고정된 차단 밸브와 함께 장착된, 눈으로 볼 수 있는 수준계를 탱크에 부착해야 한다.

주변 온도보다 10°C 낮은 온도로 차량에 연료를 저장하는 것은 금지된다.

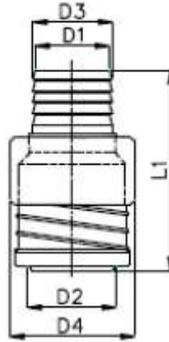
연료의 온도를 주변 온도 이하로 낮추기 위해 특정한 장치를 사용하는 것은 차량 탑재 여부와 관계없이 금지된다.





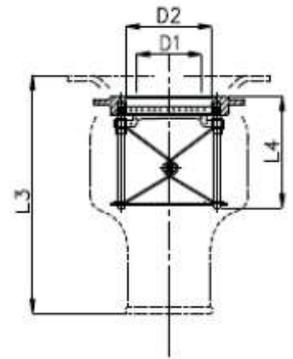
257A-2

	D1	D2	D3	D4	L1
PP20M	2.0"	2.5"	2.25"	3.7"	6.3"
PP20MR	1.5"	2.5"	1.75"	3.7"	6.3"
PF20MS	1.5"	2.5"		3.7"	6.9"
PP15M	1.5"	2.0"	1.75"	3.3"	5.7"
PF30M	1.25"	1.65"	1.45"	2.68"	4.64"
PF40M	1.25"	1.65"	1.45"	2.68"	4.64"
PP125M	1.25"	1.75"	1.5"	2.9"	5.1"



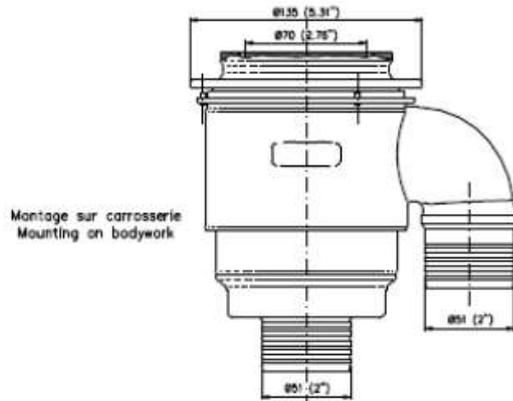
Prise male / Push pull series male

	D1	D2	L3	L4
PP20F	2.0"	2.5"	6.75"	3.25"
PP20FR	2.0"	2.5"	6.75"	3.25"
PF31F	1.75"	2.12"	5.3"	3"
PF41F	1.75"	2.12"	5.7"	3.38"
PP15F	1.5"	2.0"	6.75"	3.25"
PP125F	1.25"	1.75"	6.25"	3.1"

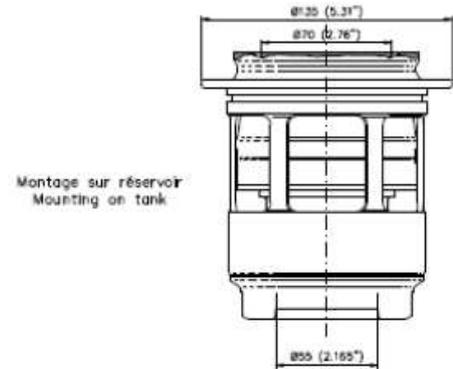


Prise femelle / Push pull series female

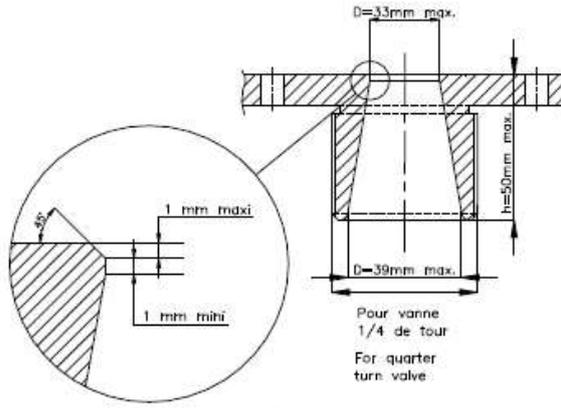
252-5 (Version A)



Accoupleur Femelle

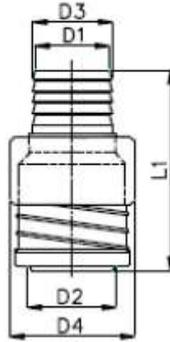


Female Coupling



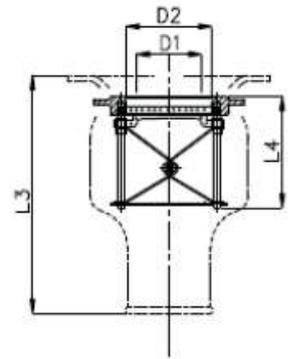
257A-2

	D1	D2	D3	D4	L1
PP20M	2.0"	2.5"	2.25"	3.7"	6.3"
PP20MR	1.5"	2.5"	1.75"	3.7"	6.3"
PF20MS	1.5"	2.5"		3.7"	6.9"
PP15M	1.5"	2.0"	1.75"	3.3"	5.7"
PF30M	1.25"	1.65"	1.45"	2.68"	4.64"
PF40M	1.25"	1.65"	1.45"	2.68"	4.64"
PP125M	1.25"	1.75"	1.5"	2.9"	5.1"



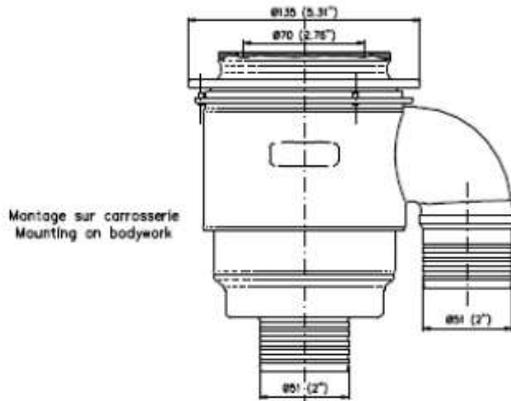
Prise male / Push pull series male

	D1	D2	L3	L4
PP20F	2.0"	2.5"	6.75"	3.25"
PP20FR	2.0"	2.5"	6.75"	3.25"
PF31F	1.75"	2.12"	5.3"	3"
PF41F	1.75"	2.12"	5.7"	3.38"
PP15F	1.5"	2.0"	6.75"	3.25"
PP125F	1.25"	1.75"	6.25"	3.1"

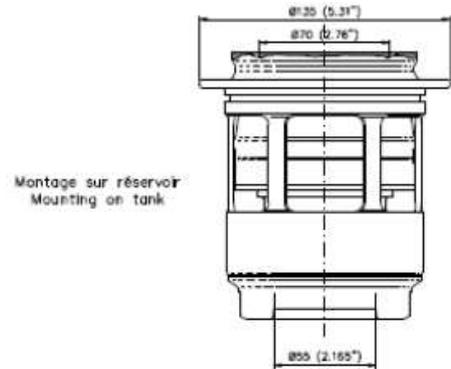


Prise femelle / Push pull series female

252-5 (Version A)



Accoupleur Femelle



Female Coupling

11.2 연료 용량 (Fuel capacity)

SRO GT4 사무국은 차량 간 성능 균형을 유지하기 위해 연료 탱크의 용량을 조정할 권한을 보유한다.

11.3 연료 탱크 (Fuel tanks)

모든 연료 탱크는 FIA FT3-1999, FT3.5-1999, FT5-1999 규격을 준수하거나 이를 상회해야 하며, (ISC 부칙 J) 제253-14조의 규정을 준수해야 한다. 탱크는 순정 장소 또는 짐칸에 설치할 수 있다.

모든 연료 탱크는 (ISC 부칙 J) 제253-3조의 제원을 따라야 한다.

탱크는 의무적으로 MIL-B-83054, SAE-AIR-4170 (신속 급유의 경우 MIL-F87260 규격 권고) 형식 안전 폼을 채워야 한다.

탱크 벽의 일부를 이루는 모든 연료 피팅(환기구, 주유구, 배출구, 탱크 필러, 탱크 간 연결부 및 접속 구멍)은 금속 또는 합성 소재로 제작되어 연료 탱크에 결합되어야 한다.

연료 탱크는 다른 기계적 기능이 없는 방염 및 방수 하우징에 들어 있어야 한다.

이 하우징은 주 구조물/샤시 내부에 배치되어 보호되지 않는다면 모든 표면을 파쇄 방지 구조¹로 감싸야 한다.

하우징의 바닥 부분은 파쇄 가능한 구조물의 규격을 준수하는 경우 밑바닥을 평평하게 만들 수 있다.

11.4 연료 주입 및 환기 장치 (Filling and venting device)

커플링은 기본 호몰로게이션 폼 또는 내구 경기를 위한 VO 폼을 준수해야 한다.

커플링은 차량의 양쪽에 결합형으로 장착하거나 단일 유닛으로 장착할 수 있다.

급유가 이루어지는 레이스의 경우, 데드맨 원칙을 준수하는 누출 방지 드라이 브레이크 커플링을 장착해야 한다(열린 위치에서 고정 장치가 없어야 한다).

커플링 치수:

(ISC) 부칙 J - 그림 252.5.A(안쪽 지름 $D \leq 2"$) 또는 그림 252.5.B 참조.

위치 :

컴플리트 휠 위, 가장 가까운 차축의 궤도 안, 그리고 사고가 일어났을 때 취약하지 않은 곳에 자리 잡아야 한다.

차체 표면을 넘어 튀어나와서는 안 된다.

2018.01.01.부터 호몰로게이션된 차량의 경우:

배기구의 가장 뒤쪽 지점을 통과하는 수직선으로부터 뒤쪽으로 300mm 이상 뒤편에 위치해야 하며(뒤쪽 배기구의 경우에는 해당되지 않는다), 어떠한 경우에도 연료가 유출되었을 때에도 연료가 배기관 위로 떨어지지 않도록 해야 한다.

주유 장치는 콕핏 및 엔진실과 방화벽으로 분리된 경우 옆쪽 뒤편 창문에 설치할 수 있다.

환기구와 주유구는 될 수 있는 대로 벽에 가깝게 설치해서 콕핏을 통과할 수 있다.

파이프는 금속 또는 내염성/난연성 소재로 만들어야 하며, 연결 장치는 탱크 벽에 사용된 것과 같은 소재를 사용해야 한다.

누출 방지 보호물을 사용해서 콕핏과 격리되어야 한다.

11.5 연료 샘플 (Fuel samples)

모든 차량에는 기술 오피셜이 엔진에 공급되는 연료 샘플을 채취할 목적으로 사용할 수 있는 자동 밀폐 연결 장치가 장착되어 있어야 한다.

¹ 파쇄 가능한 구조물:

최소 두께가 10mm인 샌드위치 구조물로, 코어(최소 파쇄 강도 18N/cm²)와 최소 두께 1.5mm 인 두 개의 스킨(최소 인장 강도 225N/mm²)으로 제작된 것이다. 복합소재는 허용된다.

이 연결 장치는 FIA에서 승인한 종류여야 한다.

12. 윤활 시스템 (LUBRICATION SYSTEM)

12.1 캐치 탱크 (Catch tank)

차량의 윤활 시스템에 개방형 셉프 브리더가 있는 경우, 이 브리더는 눈으로 확인할 수 있는 수준 계가 장착된 최소 3리터 용량의 캐치 탱크로 배출해야 한다.

13. 전기 장비 (ELECTRICAL EQUIPMENT)

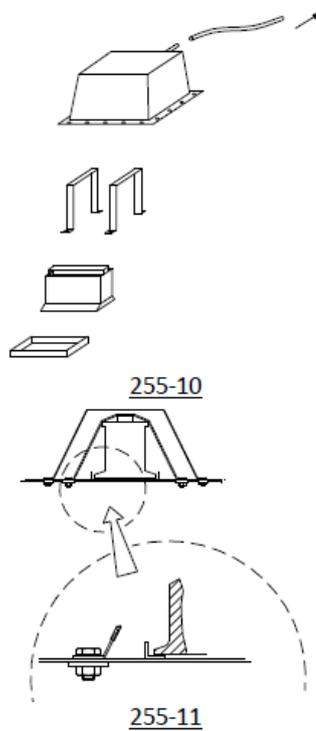
13.1 배터리 (Battery)

배터리는 콕핏 안에 위치할 수 있지만 드라이버의 출구를 막지 않아야 한다.

배터리는 차체 외각에 단단히 고정되어야 하며, 콕핏 외부로 배출되는 환기구가 포함된 단열재로 만든 상자로 완전히 둘러싸여 있어야 한다.

콕핏 안에 자리 잡은 배터리가 건식 전지인 경우, 배터리를 완전히 덮는 커버를 사용하여 전기적으로 보호해야 한다. 차체 외각에 부착하기 위한 부품은 금속 시트와 두 개의 금속 클램프, 절연 커버로 구성되어야 하며 볼트와 너트로 바닥에 고정해야 한다.

이러한 클램프를 부착할 때는 지름 10mm 이상의 볼트를 사용해야 하며, 각 볼트 아래에는 차체 하부 금속판 아래에 두께 3mm 이상, 표면적이 20cm² 이상인 카운터 플레이트를 설치해야 한다 (그림 255-10 및 255-11 참조).



13.2 윈드스크린 와이퍼 (Windscreen wiper)

차량에는 윈드스크린 와이퍼 시스템이 장착되어 있어야 하며, 대회 전 기간 동안 작동 상태를 유지해야 한다.

블레이드에 한해 교체할 수 있다.

윈드스크린 워셔 탱크의 용량은 변경할 수 있다.

13.3 시동 (Starting)

시동장치는 반드시 장착되어 있어야 하며, 이벤트 전 기간 동안 항상 정상적으로 작동해야 하고, 드라이버가 정상적으로 앉았을 때 시동장치를 작동시킬 수 있어야 한다.

13.4 조명장비 (Lighting equipment)

13.4.1 모든 조명 장비는 이벤트 기간 내내 정상적으로 작동해야 한다.

13.4.2 외부 조명 장비는 최소한 다음 기능을 보장해야 한다.

전조등, 방향 지시등, 정지등, 레인 라이트(8.4.4 참조) 및 뒤쪽 미등.

안전을 위해 전조등은 의무로 백색 광선을 발산해야 한다.

낮 시간에 진행되는 레이스인 경우 GT4 차량은 흰색 헤드라이트 커버를 장착해야 한다.

밤 시간에 진행되는 레이스인 경우, 보조 조명을 장착하기 위해 앞쪽 범퍼를 개조할 수 있다.

이러한 개조는 공기역학적 다운포스를 발생시키지 않아야 한다.

13.4.3 후진등: 후진등의 전구는 반드시 떼어내야 한다.

13.4.4 레인 라이트

차량 뒤쪽에는 ECE R38 도로 표준(또는 이와 같거나 더 엄격한 다른 국가의 표준)

따라 승인되거나 FIA가 승인한 (기술 목록 n° 19) 레인 라이트 1개가 필수적으로

설치되어야 하며, 대회 전 기간 동안 작동 상태를 유지해야 한다.

레인 라이트는 다음 사항을 준수해야 한다.

- FIA가 승인한 모델 (기술 목록 n° 19) 또는 순정 차량의 세 번째 정지등이어야 한다.
 - 차량 중심선과 90°로 뒤쪽으로 향하고, 뒤에서 명확하게 볼 수 있어야 한다.
 - 차량 중심선으로부터 10cm 또는 그와 가깝게 장착되어야 하며, 기준면으로부터 최소 35cm 위에 설치되어야 한다.
 - 렌즈의 표면을 기준으로 기준면과 평행하게 측정했을 때 뒷바퀴 중심선으로부터 최소 45cm 뒤쪽에 있거나, 양산 차량과 같아야 한다.
 - 드라이버가 차량에 정상적으로 앉았을 때 스위치를 켤 수 있어야 한다.
- 위 세 가지 치수의 측정은 렌즈의 중앙 영역에서 수행한다.

14. 트랜스미션 (TRANSMISSION)

14.1 트랜스미션 시스템 (Transmission system)

세미 오토매틱 또는 오토매틱 기어박스가 장착되고 6단 이상의 기어비 그리고/또는 전자식 또는 공압식으로 제어할 수 있는 동력 구동 클러치가 장착된 자동차의 경우, 최종적으로 SRO GT4 사무국으로부터 면제 조치를 받을 수 있다. 이에 따라 기술대표는 언제든지 제조업체 또는 튜너가 SRO 모터스포츠그룹에 등록한 기준 장치를 사용하도록 참가자에게 의무화할 수 있다.

안전을 목적으로, 트랜스미션은 차량이 멈추고 엔진이 정지된 경우 밀거나 견인할 수 있도록 설계되어야 한다.

필요한 경우 SRO GT4 사무국의 승인을 받은 후 기어박스 구성 부품에 대한 보호물을 승인받을 수 있다.

14.2 후진 기어 (Reverse gear)

모든 차량에는 엔진이 작동하는 동안 언제든지 선택할 수 있고 드라이버가 정상적으로 앉았을 때 사용할 수 있는 후진 기어가 있어야 한다.

15. 차축, 서스펜션 및 스티어링 (AXLES, SUSPENSION AND STEERING)

15.1 지상고 (Ride height)

SRO GT4 사무국은 차량 간 성능 균형을 유지하기 위해 지상고를 조정할 권한을 보유한다.

지상고 확인을 위한 타이어의 압력은 1.5 bar 미만에서는 안 된다. 기술 검사를 할 때 압력이 1.5 bar 미만인 경우, 최대 1.5 bar까지 압력을 올릴 수 있다.

15.2 서스펜션 유형 및 장착 (Suspension type and mounting)

15.2.1 아래에 구체적으로 언급된 부품을 제외한 모든 서스펜션 구성 부품은 제조업체가 공급한 순정 부품이어야 하며 기술 제원서를 준수해야 한다.

15.2.2 새시에서 서스펜션과 스티어링 박스 (랙 또는 그밖에) 고정 지점의 위치는 반드시 순정품과 같아야 한다.

15.2.3 앞쪽과 뒤쪽에 안티 롤 바(조절식 또는 고정식)를 추가하는 것은 허용된다. 이러한 사항은 기술 제원서에 나와 있다.

15.2.4 쇼크 업소버는 기술 제원서에 나와 있으며 이를 준수해야 한다. 작동 원리 (조절식 (최대 2가지 방식) 또는 고정식)는 자유다. 최대 3개의 프론트 스프링과 3개의 리어 스프링을 호몰로게이션 받을 수 있다.

2023년 1월 1일 이전에 호몰로게이션 받은 차량인 경우, 서로 다른 세트의 프론트 스프링과 리어 스프링을 혼합하여 사용할 수 있다.

쇼크 업소버 리저버와 가능한 라인은 콕핏과 완전히 격리되거나 완전히 가려져야 하며, 차량의 환기 시스템과 통하는 구획에 자리 잡을 수 없다.

쇼크 업소버 사이에 전기, 유압 또는 공압 연결은 허용되지 않는다. 콕핏에서 스프링, 쇼크 업소버 및 안티 롤 바를 조절하는 변경은 금지된다.

15.3 스티어링 (Steering)

스티어링 컬럼: 조절 시스템은 허용되며, 도난 방지 장치(스티어링 잠금장치)는 금지된다.

스티어링 휠에는 퀵 릴리스 시스템이 장착될 수 있다.

퀵 릴리스 메커니즘은 스티어링 휠 축과 동심원을 이루는 플랜지로 구성되며, 아노다이징 또는 기타 내구성 있는 코팅을 통해 노란색으로 칠하고, 스티어링 휠 뒤의 스티어링 칼럼에 설치할 수 있다. 릴리즈는 스티어링 휠 축을 따라 플랜지를 당겨서 작동해야 한다.

15.4 파워 스티어링 (Power steering)

자동 가변 파워 스티어링이 장착된 차량의 경우, 기술대표는 언제든지 제조업체 또는 튜너가 SRO 모터스포츠그룹에 등록된 기준 장치를 사용하도록 참가자에게 의무를 부여할 수 있다.

16. 브레이크 (BRAKES)

16.1 유압 회로 및 탱크 (Hydraulic circuits and tanks)

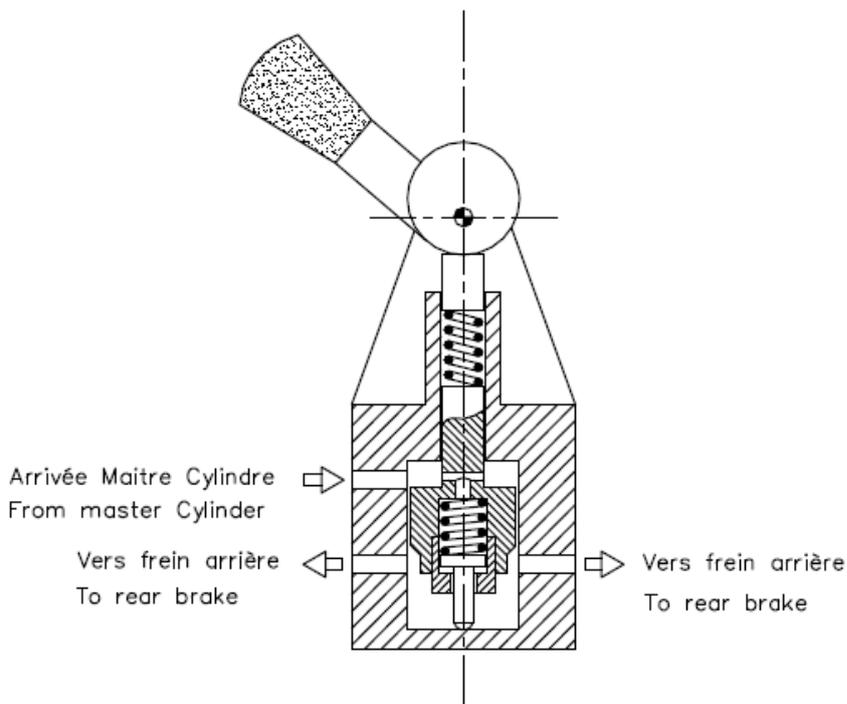
전체 제동 시스템은 같은 페달로 작동하는 최소 두 개의 개별 회로로 구성되어야 한다.

이 시스템은 하나의 회로에서 누출 또는 고장이 발생하더라도 페달이 최소 두 바퀴의 브레이크를 작동할 수 있도록 설계되어야 한다.

브레이크액 탱크는 단단히 고정되고 보호된다는 조건으로 콕핏 안에 설치할 수 있다.

앞뒤 차축 사이의 제동력 균형은 (호몰로게이션을 받은 경우) 드라이버가 다음과 같이 조절할 수 있다:

- 순정 페달 장치에 장착된 앞뒤 회로의 유압 펌프의 연결 레버에서 조인트 중앙의 위치를 바꿀 수 있는 기계 시스템에 대한 직접 및 수동 개입.
- 비례 밸브에 대한 직접 및 수동 개입으로, 후방 회로의 유압 압력이 프리로드 스프링을 통해 조정되며 수동 연결 시스템의 위치에 따라 가변적인 비례 밸브에 대한 직접 및 수동 개입(그림 263-9의 원리 참조)



263-9

이들 두 가지 시스템 가운데 한 가지만이 허용된다.

16.2 안티 록 브레이크 및 파워 브레이크 (Hydraulic circuits and tank Anti-lock braking and power braking)

안티 록 및/또는 자동 가변 파워 브레이크 시스템이 장착된 차량인 경우, 기술대표는 언제든지 제조업체 또는 튜너가 SRO 모터스포츠 그룹에 등록된 기준 장치를 사용하도록 참가자에게 의무화할 수 있다.

16.3 브레이크 냉각 (Cooling of brakes)

각 휠의 브레이크에 공기를 공급하는 유연한 파이프는 하나씩만 허용되지만, 그 안쪽 단면은 지름 10cm인 원 안에 들어갈 수 있어야 한다.

이 파이프는 이중으로 만들 수 있지만, 이 경우 각 파이프의 안쪽 단면이 지름 76mm(3")인 원 안에 들어갈 수 있어야 하며, 공기 파이프는 위에서 보았을 때 차량의 윤곽선을 넘어서는 안 된다.

17. 휠 및 타이어 (WHEELS AND TYRES)

17.1 치수 및 소재 (Dimensions and materials)

SRO GT4 사무국은 차량 간 성능 균형을 유지하기 위해 전체 휠의 폭을 조정할 수 있는 권한을 보유한다.

측정은 차축 중심선 높이에서 수평으로 이루어진다.

단조 마그네슘 휠은 금지된다.

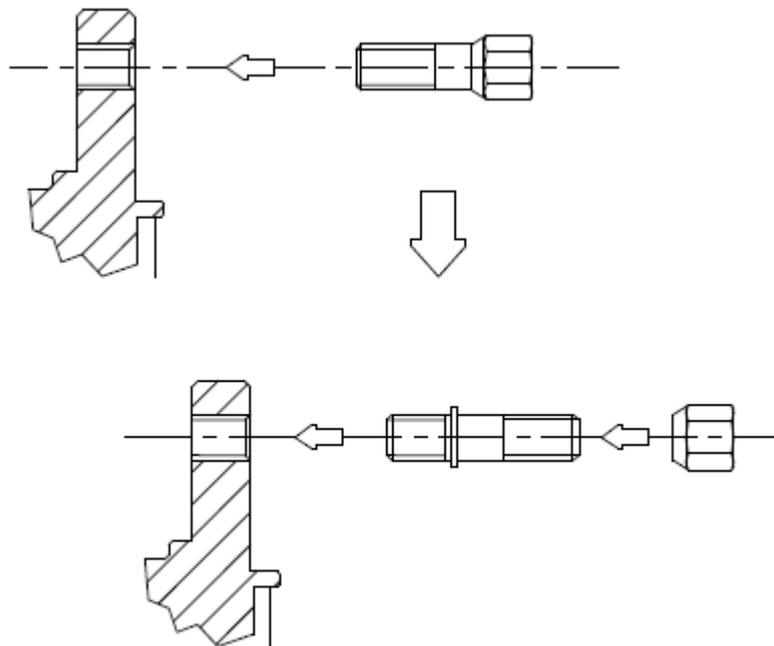
17.2 휠의 가시성 (Wheel visibility)

앞바퀴가 똑바로 앞으로 나아갈 수 있도록 정렬된 상태에서 차체는 타이어 둘레의 3분의 1 이상과 타이어 전체 폭을 효율적으로 덮을 수 있도록 휠 위로 튀어나와야 한다.

17.3 휠 장착 (Wheel attachment)

휠 장착 원리는 원래대로 유지해야 한다.

그림 254-1에 표시된 고정 지점 수와 나사선을 낸 부품의 지름을 준수하는 경우 볼트를 사용한 휠 장착은 핀과 너트를 사용한 장착으로 변경할 수 있다.



254-1

휠 너트의 소재가 철로 유지된다면 휠 너트를 변경할 수 있다.

그 밖에 휠 장착 시스템을 유지하는 다른 방법도 승인 및 호몰로게이션을 받은 경우 사용할 수 있다.

휠에 공기 배출 장치 추가는 금지된다.

17.4 압력 제어 밸브 (Pressure control valves)

바퀴에 압력 제어 밸브 장착은 금지된다.

17.5 센서 (Sensors)

차량이 움직일 때 타이어의 압력과 온도를 측정하는 센서를 적극 권장한다.

이러한 센서를 사용한다면 운전자에게 고장 가능성을 알려주는 경고등이 하나 이상 있어야 한다.

17.6 압축 공기 잭 (Pneumatic Jacks)

압축 공기 잭을 권장하며 안전 케이지에 설치할 수 있지만 압축 공기 용기는 차량에 탑재해서는 안 된다.

에어 잭을 사용할 수 있는 최소한의 구멍만 허용된다.

이 연결 장치를 위한 하우징을 만들기 위해 최대 100cm²의 면적까지 차체를 개조할 수 있다.

18. 콕핏 (COCKPIT)

18.1 콕핏에 허용되는 장비 (Equipment permitted in the cockpit)

18.1.1 콕핏에 추가할 수 있는 부품들은 다음으로 한정한다.

- 안전 장비 및 구조물
- 도구 키트
- 시트, 계기판, 그리고 브레이크 동력 분배 스위치를 포함하여 그 밖에 주행에 필요한 제어 장치
- 전자 및 전기 장비
- 드라이버 냉각 시스템
- 무게추
- 압축 공기 잭 및 파이프
- 배터리
- 드라이버 환기 장비

18.1.2 위 부품 중 어느 것도 콕핏 출구 또는 드라이버의 시야를 방해해서는 안 된다.

18.1.3 위의 구성 부품은 부상을 최소화하기 위해 필요한 경우 단단한 보호 재료로 덮어야 하며, 고정 장치는 25G 감속을 견딜 수 있어야 한다.

18.2 콕핏 탈출 시간 (Cockpit exit time)

드라이버는 정상적인 운전 자세로 앉은 상태에서 운전석 문을 통해 7초 안에, 조수석 문을 통해 9초 안에 콕핏에서 나갈 수 있어야 하며, 이 테스트를 위해 드라이버는 모든 정상적인 운전 장비를 착용하며, 안전벨트를 매고, 스티어링 휠은 가장 불편한 위치에 있어야 하며, 도어는 닫혀 있어야 한다.

18.3 헬멧 탈착 테스트 (Test for helmet removal)

드라이버가 참가하는 차량에서 정상적인 운전 자세로 앉은 상태에서 자신의 체격에 맞는 경추 보

호대를 착용하고 안전띠를 맨 채로, 의료 담당 요원은 목이나 척추를 구부리지 않고도 드라이버가 경주에서 착용할 헬멧을 머리에서 제거할 수 있음을 입증해야 한다.

19. 안전 장비 (SAFETY EQUIPMENT)

19.1 소화기 (Fire extinguishers)

다음 제품의 사용은 금지되어 있다: BCF, NA

모든 차량에는 (ISC 부칙 J) 제253-7.2조에 따라 FIA가 승인한 소화 시스템이 장착되어 있어야 한다(단, 작동 수단에 관한 사항은 예외).

외부에서 작동 가능한, 회로 차단기와 결합되어 하나의 레버로 작동되도록 만들 수도 있는, 작동 수단은 반드시 왼쪽 윈드스크린 밑에 있어야 한다.

지름 100mm 이상의 빨간색 테두리가 있는 흰색 원 안에 빨간색 문자 'E'가 표시되어 있어야 한다.

19.2 안전벨트 (Safety belts)

두 개의 어깨 스트랩, 두 개의 무릎 스트랩, 두 개의 가랑이 스트랩을 착용해야 한다.

이 스트랩은 FIA 표준 8853-2016을 준수해야 한다.

최소 5개의 고정 지점이 있어야 한다.

안전띠는 (ISC) 부칙 J의 제253-6조에 따라 사용해야 한다.

어깨 끈에 탄성이 있는 장치를 부착하는 것은 금지된다.

안전벨트를 좌석 또는 좌석 지지대에 고정하는 것은 금지된다.

19.3 사이드미러 (Rear view mirrors)

차량에는 뒤쪽을 효율적으로 볼 수 있도록 차량 양쪽에 하나씩 두 개의 사이드미러가 설치되어 있어야 한다. 각 거울면의 최소 넓이는 100cm²여야 한다.

기술 오피셜은 실제 시연을 통해 운전자가 정상적으로 앉은 상태에서 뒤따라오는 차량을 명확하게 볼 수 있는지 확인해야 한다.

이를 위해 드라이버는 다음 지침에 따라 차량 뒤에 설치된 보드에 무작위로 표시된 높이 15cm, 너비 10cm의 문자 또는 그림을 식별하도록 요청 받는다.

- 높이: 지면으로부터 40cm에서 100cm 사이.
- 너비: 차량의 길이 방향 중심선 한쪽 또는 반대쪽 2m.
- 위치: 차량의 뒤쪽 차축 중심선 뒤 10미터 지점.

19.4 시트 및 헤드레스트 (Seats and headrest)

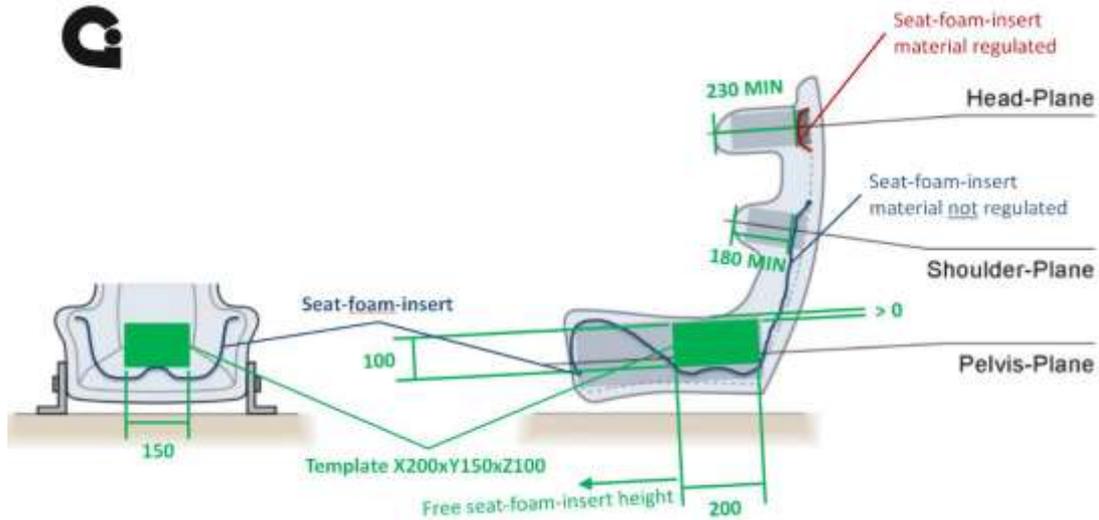
19.4.1 운전석은 FIA의 승인을 받아야 하며 변경해서는 안 된다. 좌석이 FIA가 승인한 안전

구조물의 일부인 경우, 시트와 헤드레스트는 호몰로게이션 폼에 정의되어 있다. 에너지 흡수 및 불연성 소재를 드라이버의 머리 주위에 설치해야 한다.

호몰로게이션 받은 시트와 드라이버 사이에 폼 재질 삽입물을 사용하는 경우, 드라이버의 머리, 어깨 및 골반에 대한 옆쪽 최소 지지력은 다음과 같아야 한다.

- 머리면을 따라 좌석 옆쪽 머리 지지물에서 최소 230mm.
- 어깨 평면을 따라 좌석 옆쪽 어깨 지지물에서 최소 180mm.
- 좌석 옆쪽 골반 지지대 높이에서 골반 평면을 따라 최소 200mm 길이에 걸쳐 최소 100mm.

이 요건은 X 200 × Y 150 × Z 100mm 치수인 평행 육면체 템플릿을 사용하여 확인해야 한다.



대순정 설치 부품 또는 지지대를 변경하는 경우, (ISC 부칙 J) 제253-16조의 규정을 준수해야 한다.

19.5 마스터 스위치 (Master switch)

드라이버는 안전벨트를 매고 스티어링 휠을 제자리에 놓은 상태에서 정상적으로 좌석에 앉았을 때 스파크 방지 마스터 스위치를 사용하여 모든 전기 회로를 차단하고 엔진을 정지시킬 수 있어야 한다.

이 스위치는 흰색 테두리의 파란색 삼각형 안에 빨간색 불꽃이 표시된 기호로 명확하게 표시되어 있어야 하며, 운전자가 안전벨트를 착용한 상태에서 조작할 수 있어야 한다.

또한 멀리서도 조작할 수 있는 외부 스위치가 있어야 한다.

이 스위치는 윈드스크린 필러 밑에 있어야 한다.

19.6 견인 고리 (Towing eyes)

모든 차량에는 모든 이벤트 기간 동안 뒤쪽 및 앞쪽에 견인 장치가 장착된다.

견인 장치는 눈에 잘 띄고 노란색, 빨간색 또는 주황색으로 칠해야 한다.

지름 60mm의 원통이 통과할 수 있어야 한다.

차량의 길이 방향 중심선에 플러스 또는 마이너스 15도 각도로 지면과 평행한 평면에 가하는 견인력으로 견조한 노면(콘크리트 또는 아스팔트)에서 차량을 견인할 수 있어야 한다.

사전 기술 검사 중에 실시할 수 있는 이 점검은 주 제동 시스템을 통해 바퀴가 잠긴 상태에서 진행해야 한다.

차량에는 이벤트 기간 동안 사용되는 것과 같은 유형의 타이어가 장착되어 있어야 한다.

19.7 레이싱 네트 (Racing nets)

레이싱 네트는 의무가 아니다.

네트를 장착하는 경우 FIA 8863-2013 표준(FIA 기술 목록 n° 48)에 따라 호몰로게이션을 받아야 한다. 레이싱 네트는 반드시 호몰로게이션 받은 된 장착 지점에 설치해야 하며(차량의 호몰로게이션 폼 참조), FIA에서 공표한 설치 규격에 따라 설치해야 한다. 두 레이싱 네트의 퀵 릴리스 시스템은 안전벨트를 맨 채 레이싱 주행 위치에 앉았을 때 드라이버와 구조 요원 모두 풀 수 있어야 한다.

20. 안전 구조물 (SAFETY STRUCTURES)

20.1 안전 케이지 (Safety cage)

SRO GT4 사무국에서 허용하는 보강재 사용에 따라 추가 장착 지점이 필요한 경우를 제외하고, 안전 케이지의 장착 지점은 6개 이하여야 한다. 안전 케이지는 ASN로부터 인증 또는 호몰로게이션을 받았거나 FIA로부터 호몰로게이션을 받아야 한다.

2016년 1월 1일 이후 GT4로 호몰로게이션 받은 차량의 경우, 사용된 케이지는 VO에 정의되어 있어야 한다.

ASN이 승인하고 제조업체를 대표하는 자격을 갖춘 기술자가 서명한 호몰로게이션 폼 또는 인증서의 정보를 이벤트 기술 오피셜에게 제시해야 한다.

보호 패딩

보호 패딩은 (ISC) 부칙 J 253 8.3.5항에 따라 장착해야 한다.

패딩은 FIA 표준 8857-2001, 유형 A를 준수해야 한다(기술 목록 n° 23 'FIA에서 승인한 롤 케이지 패딩' 참조).

21. 연료 (FUEL)

21.1 연료 제원 (Fuel specification)

연료는 (ISC 부칙 J) 제252-9.1조를 준수해야 한다.

21.2 공기 (Air)

산화제로는 공기만 연료와 혼합할 수 있다.

22. 최종 텍스트 (FINAL TEXT)

22.1 이 규정의 최종 텍스트는 영어 버전이며, 해석에 관한 분쟁이 발생할 경우 영어 버전을 사용한다.

23. 차량 탑재 카메라

GT4 시리즈 조직에서 승인한 차량 탑재 카메라 시스템은 의무다.

이 시스템의 설치에 해당 지침에 따라 엄격하게 이루어져야 하며 이벤트 기간 동안 항상 동작해야 한다. 모든 참가자는 시스템을 받아서, 올바르게 설치하고, 올바르게 동작하도록 관리할 책임이 있다.

정의와 약어 (DEFINITIONS & ABBREVIATIONS)

- SOC:** Superrace Organizing Committee, 슈퍼레이스 조직위원회의 약어
- 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, 최소한 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
- 팀크루 (Team Crew):** 참가 팀의 멤버들로 피트 내에 상주하며, 차량 정비작업을 할 수 있는 인원
- 파크페미 (Parc Fermè):** 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 중립화시키기 위한 목적으로 트랙에 내보내는 오피셜 차량
- 차체 (Bodywork)** 엔진, 트랜스미션 및 러닝 기어의 기계적 기능과 명백히 관련된 부품을 제외하고 차량에서 외부 기류와 닿는, 완전하게 서스펜션의 탄성을 받는 모든 부분. 공기 흡입구는 모두 차체의 일부로 간주
- 순정 (Original) SRO** 모터스포츠 그룹이 승인한 양산 차량에 장착되어 있으며 기술 제원서를 준수하

는 것.

무게 (Weight) 이벤트 기간 동안 항상 적용되는, 드라이버를 제외한 차량의 무게, 그리고 최종으로 적용되는 무게추의 무게.

레이싱 무게 (Racing weight) 주행 준비가 되어 있으며 탑승한 드라이버 및 탱크 안에 있는 연료를 포함한 차량의 무게이다.

휠 (Wheel)

휠: 플랜지와 림.

컴플리트 휠: 플랜지, 림 및 타이어.

콕핏 (Cockpit)

폐쇄형 차량: 탑승자를 위해 마련된 주 구조물의 내부 공간으로 지붕, 바닥, 문, 측면 부품, 투명 부품, 전면 및 후면 격벽으로 구획이 정의된다.

오픈 카: 콕핏 개방부는 위에서 보았을 때 대칭이어야 하며, 후드나 하드톱을 제외하고 이 개방부를 가려서는 안 된다.

과급 (Supercharging) (흡기 및 배기 시스템 안에서 작용하는 정상적인 대기압, 램 효과 및 동적 효과로 유발되는 무게를 넘어서) 어떠한 방법으로 든 연소실 안을 채우는 연료/공기 혼합물의 무게를 증가시키는 것, 압력을 가한 연료 분사는 과급으로 간주되지 않는다.

세미오토매틱 기어 (Semi-automatic gearbox) 운전자가 기어 변경 조작을 하면 기어가 맞물릴 수 있도록 엔진, 클러치, 기어 실렉터 중 하나 이상의 제어권을 넘겨 받는 것.

장소 (Location) 차량의 중심선, 차축 중심(중심선에서 휠베이스의 정중앙), 운전석, 트렁크, 엔진실 등, 순정을 기준으로 정의되는 위치. 엔진실 안의 장소는 크랭크 케이스와 실린더 헤드를 기준으로 정의된 위치.

위치 (Position) 순정 차량 데이터의 치수로부터 정의되는 위치. 예를 들어 차량의 차축 중심 및 중심선.

방향 (Orientation) 부품과 차량의 세로축 및 가로축과의 관계. 부품이 180° 회전하면 방향이 변경된 것으로 간주한다.

텔레메트리 (Telemetry) 움직이는 차량과 해당 차량의 참가에 관련이 있는 사람 사이에 이루어지는 데이터 전송.

기술 제원서 (Technical Form) SRO 모터스포츠그룹이 승인한 모든 자동차는 RACB가 발행한 '기술 제원서'라는 상세한 양식을 따라야 하며, 여기에는 해당 모델을 식별할 수 있는 모든 데이터가 기재되어야 한다. 주최측은 기술 검사 그리고/또는 시작 시 기술 제원서를 제출하도록 요구할 수 있으며, 제출하지 않을 경우 참가자의 이벤트 참가를 거부할 권리가 있다.

제출된 양식은 반드시 'RACB 날인' 용지에 인쇄되어야 하며, SOC 사무국의 서명이 있어야 하며, 차량의 샤시 번호와 소유자가 기재된 SRO 기술국의 인증서와 함께 제출해야 한다.

기술 제원서 발효일이 이벤트 기간 중일 경우, 이 서류는 해당 이벤트에 대해서는 전체 기간 동안 유효하다.

기술 제원서에 따라 차량 모델을 확인한 후 의심스러운 부분이 있을 경우, 기술 오피셜은 제조사의 판매처에서 발행한 정비 책자 또는 예비 부품이 모두 나와 있는 종합 카탈로그를 참조해야 한다.

정확한 문서가 충분하지 않은 경우, 기술 오피셜은 판매업체에서 구할 수 있는 동일한 부품과 비교하여 직접 검사를 수행할 수 있다.

참가자는 SRO GT4 사무국으로부터 자신의 차량에 관한 기술 양식을 받아야 할 책임이 있다.

부칙 1. 유효한 안전 장비 (VALID SAFETY EQUIPMENT)

1. FIA 드라이버 안전장구 정보

1) 헬멧 (Helmet)

FIA 공인 품번	라벨 샘플	FHR호환
<p>FIA 8860-2018 / FIA 8860-2028-ABP</p>	 <p style="text-align: center;">OR</p> 	<p>YES</p>
<p>FIA 8860-2010 (2028.12.31까지 유효)</p>	 	<p>YES</p>
<p>FIA 8859-2015</p>		<p>YES</p>

2) Frontal Heal Restraint (FHR)

FIA 공인 품번	라벨 샘플
<p>FIA 8858-2010, 8858-2002</p>	   

3) 슈트 (Overall)

FIA 공인 품번	라벨 샘플
<p>FIA 8856-2000</p>	  
<p>FIA 8856-2018</p>	
<p>A 등급 또는 SFI3.2A/1</p>	

4) 내의 (SHIRT, Pants)

FIA 공인 품번	라벨 샘플
FIA 8856-2000	 

5) 바라클라바 (Balaclava)

FIA 공인 품번	라벨 샘플
FIA 8856-2000	 

6) 슈즈 (Shose)

FIA 공인 품번	라벨 샘플
FIA 8856-2000	 

7) 양말 (Socks)

FIA 공인 품번	라벨 샘플
FIA 8856-2000	

8) 장갑 (Gloves)

FIA 공인 품번	라벨 샘플
FIA 8856-2000	 

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

부칙 2. GT4 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	TBD	TBD	
7	9.20~9.21	영암	전남 GT	
8,9	11.1-11.2	용인	최종전	더블라운드

※ 일정은 변경될 수 있습니다.

부칙 3. 패스 및 주차권

- 라운드별 별도 공지

부칙 4. GT4 클래스 지정물 부착 가이드

*추후 공지