

2025 인제내구 운영규정



2025. 03. 06.

인제내구 대회조직위원회

목 차

1. 경기개요	3
2. 주최자	3
3. 오피셜	4
4. 공지	4
5. 참가자 준수사항	4
6. 시리즈 우승	5
7. 참가신청	5
8. 드라이버 브리핑 및 메디컬체크	5
9. 참가차량 및 필수안전장구	6
10. 엔트리 및 공식부착물	6
11. 차량의 교환 및 정비	6
12. 타이어	6
13. 연료 및 주유	7
14. 기록	7
15. 피트/피트레인	7
16. 신호(시그널)	8
17. 일반 안전사항	8
18. 벌칙(페널티)	10
19. 공식차량검사	10
20. 공식 예선	11
21. 그리드	11
22. 결승 레이스 출주 닷수	12
23. 결승 스타트	12
24. 피트인/코스인	14
25. 의무 피트스톱	14
26. 레이스 중단	15
27. 재스타트	15
28. 세이프티카(SC)	15
29. 경기종료	16
30. 파크퍼미	16
31. 항의 및 항소	16
32. 상금	17
33. 시상식	18
34. 규정의 효력과 추가 및 해석	18



1. 경기 개요

- 1.1 경기 명칭은 국문으로 “인제내구”라고 칭하며 영문으로 “INJE ENDURANCE” 라고 칭한다.
- 1.2 인제내구는 FIA 국제스포츠규정(이하 ISC규정), (KARA 자동차경기 국내규정집(이하 KARA규정) 및 본 규정에 의거해서 개최한다.
- 1.3 경기의 일정 및 장소는 아래와 같다
 - 1.3.1 일정 : 1전 3월 30일 / 2전 5월 11일 / 3전 7월 20일 / 4전 8월 23일 / 5전 10월 12일
 - 1.3.2 장소 : 인제스피디움
- 1.4 내구레이스 결승 및 시간

라운드	1전	2전	3전	4전	5전
주행거리	300km	250km	200km	250km	300km

- 1.5 결승거리 및 의무 피트스톱 횟수 및 시간은 변경될 수 있으며, 이때 주최 측은 사전에 공지한다.
- 1.6 내구레이스 클래스는 아래와 같이 운영된다.
 - 1.6.1 운영 클래스

구분	클래스명	클래스 설명
1	INP	프로토타입 차량 (차종별 규정은 별도 공지)
2	INGT1	배기량 2,000cc 미만 터보, 3,800cc 미만 자연흡기 투어링차량
3	INGT2	배기량 1,600cc 미만 터보, 2,000cc 미만 자연흡기 투어링차량
4	INGT2N EVO	배기량 2,000cc 미만 현대 N 튜닝차량
5	INGT2N	배기량 2,000cc 미만 현대 N R튜닝차량
6	INGT3	배기량 1,600cc 미만 자연흡기 투어링차량

- 1.6.2 내구레이스의 결승 총 참가 댓수는 FIA Appendix O, Supplement 2, B항의 스타트를 위한 최대 허용 차량 수 산출 공식에 따라 스포츠운영규정 “22조”의 기준을 따른다.
- 1.6.3 주최 측은 배기량, 과급유무와 관계없이 차량의 랩타임에 따라 클래스를 구성할 수도 있다.
- 1.6.4 내구레이스 클래스 최소 운영 댓수는 6대 이상으로 하며 이하인 경우는 별도의 시상기준이 적용된다.
- 1.6.5 주최 측은 이상의 클래스 이외에도 총 참가 댓수 이내에서 별도의 클래스를 구성할 수 있다.

2. 주최자

- 2.1 주최 : 인제스피디움
 - 2.1.1 명칭 : 인제스피디움 대회조직위원회
 - 2.1.2 주소 : 강원 인제군 기린면 상하답로 130
 - 2.1.3 전화 : 033-480-9614
- 2.2 주최자의 권한은 아래와 같다.
 - 2.2.1 경기 개최, 일시 및 장소의 결정, 수정 및 취소
 - 2.2.2 경기 클래스의 결정, 수정 및 폐지
 - 2.2.3 경기 리버리킷의 제작, 수정 및 배포
 - 2.2.4 대회 참가 신청 허가 및 거부
 - 2.2.5 대회 참가 신청자에 대한 경기 출전 허가 및 거부
 - 2.2.6 경기 엔트리 번호, 피트 배정 등의 결정
 - 2.2.7 대회조직위원회 구성
 - 2.2.8 대회 관련 미디어물의 저작권
 - 2.2.9 클래스 규정집에 대한 지적재산권
 - 2.2.10 경기의 제 규칙에 대한 제정, 집행 및 관리
 - 2.2.11 경기 운영

3. 오피셜

3.1 심사위원회

- 3.1.1 심사위원회는 경기결과와 최종 확인 및 선수가 경기위원회의 결정에 대해 부당하다고 의의를 제기 할 경우 선수와 경기위원회의 중립적인 위치에서 규정을 바탕으로 이에 대한 심의를 진행한다.
- 3.1.2 심사위원회는 심사위원장 1인과 심사위원 2인 이하로 구성되며 주최 측의 상황에 따라 그 수는 변경 될 수 있다.
- 3.1.3 심사위원 중 1명은 KARA 파견 인원으로 진행될 수 있다.

3.2 경기위원회

- 3.2.1 경기위원회는 각 파트별 역할에 따라 대회조직위원회의 목적과 선수의 안전을 바탕으로 경기를 진행한다.
- 3.2.2 경기위원회는 경기위원장과 사무국, 기록위원회, 코스위원회, 피트위원회, 안전위원회, 기술위원회, 의료위원회로 구성된다.

3.3 오피셜 지정 및 변경

오피셜 구성원의 지정 권한은 대회조직위원회에 있으며, 대회조직위원회는 필요에 따라 구성원의 변경 또는 구성의 변경을 할 수 있다.

3.4 레이스 디렉터는 항상 경기위원장과 협의해서 업무를 수행해야 하며 다음 사항에 대해서는 우선 결정권을 가진다. 경기위원장은 레이스 디렉터의 명시적인 동의가 있어야 이에 관한 지시를 내릴 수 있다.

- 3.4.1 KARA 자동차경기 국내규정집 제2장 국내스포츠규정 10.12조에 명시된 임무
- 3.4.2 트랙이탈 주행에 대한 판단
- 3.4.3 기타 심사위원회의 동의를 거쳐 위임받은 임무

4. 공지

4.1 공식채널

- 4.1.1 대회조직위원회가 운영하는 공식채널은 인제스피디움 홈페이지, 오거나이저 SNS, 온라인게시판(스포티티), 경기장 내 지정된 공식게시판이다.

4.2 특별공지

- 4.2.1 대회조직위원회는 규정 변경 및 경기운영 등의 전달을 위해 필요시 특별공지를 할 수 있다.

4.3 공식결과 게시

- 4.3.1 대회조직위원회는 모든 기록(잠정, 예선, 결승), 스타팅 그리드, 공식 결과를 경기장 내 지정된 공식게시판과 온라인 게시판 (스포티티)에 게재된다.

4.4 공지확인 의무

- 4.4.1 모든 참가자는 규정 및 특별공지를 포함한 모든 대회조직위원회의 공지사항을 수시로 확인해야 할 의무가 있으며 경기 심의 등을 위해 호출하는 유선연락에도 확인 및 조치해야 할 의무가 있다.

5. 참가자 준수사항

5.1 규정의 숙지 및 준수

- 5.1.1 경기 참가자는 ISC규정, KARA규정과 본 규정에 명시된 레이스 전체 및 클래스 별 정해진 제 규칙을 숙지하고 이를 준수하여야 하며, 스포츠맨십을 바탕으로 경기를 운영하여야 한다.

5.2 법적 책임 인지의 의무

- 5.2.1 경기 참가자는 자동차 경주의 위험성을 인지해야 하며, 선수 본인 또는 경기차량으로 인하여 발생하는 모든 대인 또는 대물 사고, 파손 및 손해에 대한 민형사상의 책임이 본인에게 귀속됨을 인지해야 한다.
- 5.2.2 대인·대물 사고, 파손 또는 손해 발생 시 주최자, 협찬사, 대회조직위원회에 손해배상 하여야 한다.

5.3 음주 및 흡연



- 5.3.1 대회 일정 중 음주는 엄격히 금지하며, 언제라도 대회조직위원회의 음주측정에 응하여야 한다.
- 5.3.2 음주측정에서 양성결과가 나올 시 측정 장비의 종류, 측정시기에 관계없이 해당 경기에서 즉시 실격된다.
- 5.3.3 흡연은 종류에 상관없이 정해진 구역에 한하여 허용한다.

6. 시리즈 우승

- 6.1 각 클래스 별 경기 순위별로 얻은 포인트를 합산하여 가장 높은 포인트를 획득한 팀에게 수여된다.
 - 6.1.1 포인트 지급 기준은 엔트리넘버와 메인드라이버로 하며, 메인드라이버가 팀을 이적할 경우 획득한 포인트는 소멸한다.
- 6.2 시리즈 포인트는 아래와 같다.

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

- 6.3 합산한 포인트가 동률일 경우 다음의 순서에 의거하여 순위를 정한다
 - 6.3.1 해당 시리즈 내 1위 횟수가 많은 팀
 - 6.3.2 해당 시리즈 내 1위 횟수가 같다면 2위 횟수가 많은 팀, 위 과정을 우위가 결정될 때까지 반복한다.
 - 6.3.3 위 절차로 결과를 내지 못한다면, 대회조직위원회가 적절하다고 생각되는 기준에 따라서 순위를 결정한다.

7. 참가신청

- 7.1 참가자격을 위해 아래 모든 사항을 충족하여야 한다.
 - 7.1.1 유효한 인제스피디움 서킷 라이선스 소지자
 - 7.1.2 유효한 KARA 라이선스 혹은 해외 FIA ASN 라이선스 소지자
- 7.2 참가신청은 공식채널을 통해 안내된 방법으로 오거나이저를 통해 진행한다.
 - 7.2.1 참가신청은 접수와 참가비 입금이 모두 완료되어야 하며, 참가신청의 순서에 따라 우선적으로 대회참가 기회가 부여된다.
 - 7.2.2 지정된 기간내 참가취소의 경우 참가비가 환불되며 참가신청은 제 3자에게 양도될 수 없다.
 - 7.2.3 내구레이스 클래스 별 참가비는 아래와 같다.

클래스	참가비	비고
INGT1	600,000	부가세 포함
INGT2	500,000	
INGT2N EVO		
INGT2N	400,000	
INGT3		

- 7.2.4 참가비 입금기간, 입금방법은 참가신청 시 안내한다.
- 7.2.5 참가신청 접수 및 관련문의는 인제내구 오거나이저를 통해 진행한다.

① 러셀코리아 (대표 박현우) / 전화 : 010-9600-0981 / 이메일 : rainwise1@gmail.com

8. 드라이버 브리핑 및 메디컬체크

- 8.1 드라이버 브리핑
 - 8.1.1 드라이버브리핑은 결승 전 개최되어야 하며 모든 경기 참가자는 반드시 드라이버 브리핑에 참석하여야 한다.
 - 8.1.2 대회조직위원회의 허가없이 드라이버브리핑에 참석하지 않은 경기 참가자는 실격 처리 될 수 있다.
- 8.2 메디컬체크

모든 경기 참가자는 대회 일정에 따라 반드시 메디컬체크를 받아 의료위원장으로부터 경기 참가 승인을 득해야 한다. 의료위원장의 판단에 따라 메디컬체크는 지정된 시간 이후에도 추가로 진행 될 수 있다.

9. 참가차량 및 필수안전장구

- 9.1 참가차량 클래스별 참가가능 차량은 기술규정 및 특별규정의 기준에 충족되어야 한다.
- 9.2 모든 경기 참가자는 다음에 규정한 공인 기준을 충족하는 안전장구를 필수적으로 착용하여야 한다.

항목	공인 기준
레이스용 헬멧	FIA 8858-2010 및 SNELL SAH2010 / SA2010
레이싱 슈트	FIA 8856-2000 및 SFI 3.2A Level 5
레이싱 슈즈	FIA 8856-2000 및 SFI 3.3
레이싱 글로브	FIA 8856-2000 및 SFI 3.3 Level 5
레이싱 발라클라바	FIA 8856-2000 및 SFI 3.3
두부 및 경부 보호 장치(HANS)	FIA 8858-2010, FIA 8858-2002 및 SFI 38.1

주1) SNELL : SNELL Helmet Safety Standards
 주2) SFI : SEMA Foundation Inc.

10. 엔트리 및 공식부착물

- 10.1 엔트리
 - 10.1.1 엔트리 번호는 대회조직위원회가 결정한다. 대회조직위원회가 공식 부여한 엔트리 외에는 사용이 금지되며 33번은 KARA가 지정한 영구결번으로 사용하지 않는다.
 - 10.1.2 엔트리 및 엔트리 베이스는 대회조직위원회가 제공한 지정 품을 사용해야 한다.
 - 10.1.3 엔트리는 공식차량검사, 예선 및 결승 레이스 때 부착된 상태여야 한다.
- 10.2 공식부착물
 - 10.2.1 모든 참가자는 대회 공식 협찬사를 위해 차량 외부 패널 및 레이싱 슈트의 지정장소를 리버리킷/패치 공간으로 제공하여야 하며 지정된 공식부착물을 경기기간 중 부착하여야 한다.
 - 10.2.2 참가자는 참가자 본인이 부착한 특정 광고 및 스티커/패치가 대회조직위원회에 의해 거부될 수 있다는 점을 인지하고 있어야 한다.
 (예. 미풍양속을 저해하는 광고, 정치 또는 종교적 광고, 대회 스폰서의 동종 브랜드 또는 기업 광고, 기타 대회조직위원회가 인정하지 않는 광고)

11. 차량의 교환 및 정비

- 11.1 차량 검사가 완료된 이후에는 차량 변경은 허용되지 않는다.
- 11.2 대회 기간 중 엔진, 트랜스미션 및 디퍼렌셜은 대회조직위원회(기술위원회)에 보고하여 승인을 득한 후 수리 또는 교환할 수 있다.

12. 타이어

- 12.1 본래의 타이어를 깎거나 홈을 임의로 만들거나 화학처리 등 어떠한 가공도 할 수 없다.
- 12.2 내구레이스 타이어
 - 12.2.1 내구레이스 오피셜 타이어는 금호타이어 ECSTA V730으로 한다.
 - ① 타이어 사이즈는 다음 중 선택하여 사용 가능하다
 - a. 265/35/18
 - b. 235/40/18
 - c. 225/45/17
 - ② 차량의 특성 등으로 상기 규격의 타이어를 사용할 수 없을 때 대회조직위원회의 허가를 받아야 한다.
 - 12.2.2 공식 차량 검사 시 마킹이 실시되며 대회 종료 시까지 보존하여야 한다.

- ① 각 라운드 별 타이어 마킹은 최대 12분까지 가능하며 이중 6분 이상은 신폼타이어를 사용하여야 한다.
 - ② 연습용 타이어는 마킹의 유무와 상관없이 사용 가능하나, 예선/결승은 마킹된 타이어만 사용할 수 있다.
- 12.2.3 대회 기간 중 대회조직위원회가 마킹된 타이어의 제시를 요구할 수 있으며, 모든 참가 선수는 이에 따라야 한다.
- 12.2.4 타이어 교환
- ① 타이어의 파손 혹은 기술적인 문제로 교환이 필요할 경우 기술위원장의 확인 하에 추가 마킹을 받을 수 있다.
 - ② 단, 이때 심사위원회의 심사를 통해 아래의 기준으로 패널티가 주어질 수 있다.
 - a. 추가마킹 타이어 수량의 4배수만큼 그리드 강등 패널티가 부과된다.
 - b. 그리드 강등 패널티가 불이익으로 작용하지 않을 경우, 초가산 또는 피트스타트 등의 패널티가 부과될 수 있다.
- 12.2.5 타이어 수량 및 교환에 관한 규정은 대회특별규칙서를 통하여 변경될 수 있다.

13. 연료

- 13.1 경기참가차량은 일반 주유소에서 시판하는 연료를 사용해야만 한다.
- 13.2 주최 측은 연료의 특정 공급처를 지정할 수 있다.
- 13.3 연료의 옥탄가를 높이는 추가 첨가물 혹은 기능성 제품은 주최 측에 의해 제한될 수 있다.
- 13.4 모든 이벤트 중 주유는 피트워킹 레인에서 진행하여야 하며 주유 및 배유 중에는 1명이 소화기를 준비한 채 약 2미터 이내 거리에서 대기해야 한다.

14. 기록

- 14.1 경기기록은 체크라인을 통과한 순간에 자동으로 랩타임이 측정되는 트랜스폰더를 사용한다.
- 14.2 단, 트랜스폰더에 이상이 발생하였을 경우 대회조직위원회의 판단에 따라 수동 장치에 의해 기록될 수 있다.
- 14.3 트랜스폰더는 보조석 측 프론트 휠 하우스 내에 장착하여야 한다.
- 14.4 올바른 방법으로 트랜스폰더를 장착하지 않아 계측이 되지 않았을 경우, 모든 책임은 드라이버에게 있다.

15. 피트/피트레인

- 15.1 구역의 구분
 - 15.1.1 피트
 - 차량의 보관, 정비, 팀오피스/휴게공간으로 사용 가능하며 셔터로 개폐 가능한 구역을 말한다.
 - 15.1.2 피트레인
 - ① 패스트 레인 (Fast Lane) : 피트레인 내 차량주행이 가능한 구역을 말한다.
 - ② 워킹 레인 (Working Lane) : 피트레인 내 차량의 작업이 가능한 구역을 말한다.
 - 15.1.3 피트월
 - 피트의 반대편에 위치하여 트랙과 접해있는 구역을 말하며, 드라이버와 팀크루 간의 커뮤니케이션이 가능한 구역이다.
- 15.2 피트의 사용
 - 15.2.1 경기가 진행되는 동안 피트의 셔터는 개방되어 있어야 한다.
 - 15.2.2 피트 내부에서의 취사행위 및 화기 사용은 금지된다.
 - 15.2.3 피트 내부에서의 도색작업은 금지된다.
 - 15.2.4 피트 내부에는 등록된 경주 참가차량 외의 차량 보관은 금지된다.

- 15.2.5 피트 내부에서의 흡연은 금지된다.
- 15.2.6 경기 종료 후 피트 내부 및 주변을 원상복귀 해야 한다.
- 15.2.7 상기 규정 위반 시 벌칙이 부과될 수 있다.

15.3 피트레인의 사용

- 15.3.1 경기 중 차량이 피트인 했을 경우 팀크루는 배정된 피트 앞의 워킹레인에서 작업을 진행할 수 있다.
- 15.3.2 워킹레인 작업 시 필요한 공구/장비 외 다른 공구/장비를 워킹레인에 방치할 수 없다.
- 15.3.3 워킹레인에서 작업 시 드라이버가 하차하여 본인 차량의 작업을 할 수 있다.
- 15.3.4 피트레인 내 사고 위험이 있는 복장/장비는 금지된다(슬리퍼, 하이힐, 샌들, 우산, 대형배너 등). 단, 그리드워크 및 피트워크 시간, 레이싱모델 등 주최 측이 허용한 사람에게는 허용하다.
- 15.3.5 패스트레인에 차량을 세워두거나 공구/장비를 방치하는 행위는 금지된다.
- 15.3.6 차량의 주행은 패스트레인을 통하여 진행하여야 한다.

15.4 피트월의 사용

- 15.4.1 피트레인을 횡단하여 피트월 출입을 할 경우 패스트레인을 주행하는 차량에 방해가 되어서는 안 되며, 피트 오피셜의 지시를 따라야 한다.
- 15.4.2 결승 경기 시 피트월 진입이 가능한 자(패스 소지자)는 스타트 후 1랩이 경과한 뒤 피트월 진입이 가능하며, 피트 오피셜의 지시를 따라야 한다.

16. 신호(시그널)

16.1 신호 표시

경기 중 신호 표시는 신호등, 신호기 및 수신호를 사용한다. 신호등 또는 오피셜(경기진행요원)의 신호 표시(신호기, 수신호)를 따르지 않을 경우 심사위원회의 결정에 따라 벌칙이 부여될 수 있다.

16.2 우선 신호

오피셜의 수신호(신호기)와 신호등의 표시가 다를 경우, 오피셜의 수신호가 우선시 된다.

16.3 코스인 신호

- 16.3.1 메인 갠트리 및 피트레인에 적색등 점등 시 레이스 컨트롤의 지시 없이는 어떠한 차량도 코스인 불가 하다.
- 16.3.2 코스인 시 피트출구의 신호등 또는 오피셜의 신호에 따라야 한다.
 - ① 적색등 : 코스인 불가
 - ② 녹색등 : 코스인 가능
 - ③ 황색등/청색등 : 코스인 가능(단, 직선 주로 주행 차량 주의)

17. 일반 안전사항

17.1 안전 규정 준수 의무

경기 참가자는 다음의 안전 규정을 준수하여야 한다. 이를 위반하는 경우 심사위원회의 심의 결과에 따라 훈계, 벌금, 타임페널티, 순위강등, 실격, 출전금지 등의 벌칙이 부여될 수 있다.

- 17.1.1 모든 경기 참가자는 8.2에서 규정하는 모든 필요장비를 의무적으로 착용하여야 한다.
- 17.1.2 경기 중 발령되는 모든 신호 깃발 및 신호등을 준수하여야 한다.
- 17.1.3 트랙 내 역 주행은 어떠한 경우에도 금지된다.
- 17.1.4 후방에서 상위 순위의 차량이 접근하고 있는 경우 청색기가 발령되며 후방에 주의를 기울여야 한다.
- 17.1.5 경기 중 왼쪽 또는 오른쪽 방향과 관계없이 추월이 가능하다. 단, 다른 차량을 의도적으로 방해하거나, 레이스 순위 유지를 위하여 특정 2개 코너 사이에서 1회 이상 진로변경을 하거나, 서킷 본선 이외의 곳에서 블로킹 또는 비정상적인 방향 전환은 금지된다. 상기행위를 한 드라이버는 심사위원회에 보고되며, 60초 가산 또는 2순위 강등 등의 벌칙이 부여될 수 있다.
- 17.1.6 트랙 주행 차량은 항상 트랙 본선을 이용하여야 한다. 트랙 가장자리의 흰색 실선을 넘지 않도록 해

- 야 하며, 1개 이상의 타이어가 트랙 본선에 접촉되어 있지 않으면 트랙을 이탈한 것으로 간주한다. 예선 또는 결승 레이스 중 트랙을 이탈한 경우 본선으로 다시 진입할 수 있으나, 그로 인한 순위 상승 등의 이익을 얻지 않고 안전하게 진입한 경우에만 인정 된다. 트랙을 이탈한 차량은 레이스디렉터(부재시 경기위원장)의 판단에 의해 예선의 경우 해당 랩의 삭제 또는 모든 기록 몰수 등의 벌칙이 부여될 수 있으며, 결승의 경우 30초 가산 또는 드라이브스루 페널티(Drive Through Penalty) 등의 벌칙이 부과될 수 있다. 트랙이탈 주행은 해당 세션 종료 후 심사위원회에 보고된다.
- 17.1.7 중대한 실수나 제어능력 부족(트랙 이탈)이 반복될 경우 심사위원회에 보고되며 해당 차량은 실격 처리될 수 있다.
- 17.1.8 고의적인 서행주행이나 사행주행, 또는 다른 차량을 잠재적으로 위험에 빠뜨리는 푸싱 행위는 허용하지 않는다. 상기 행위를 한 차량은 심사위원회에 보고되며, 30초 Stop & Go Penalty 또는 60초 가산 등의 벌칙이 부과된다.
- 17.1.9 황기구간에서 추월, 트랙이탈, 스피ن 할 경우 해당 차량은 엄중 벌칙(실격 또는 그리드 강등 등)이 부과될 수 있다.
- 17.1.10 트랙 상에서 차량에 이상이 생겨 주행할 수 없을 경우 드라이버는 차량을 최대한 트랙 밖으로 이동하여 정차 후 차량의 전원을 차단하고 안전을 확인한 후 하차하여 안전지대로 대피해야 한다.
- 17.1.11 트랙 상에서 차량에 화재가 발생할 경우 최대한 안전한 곳(소화기가 비치된 곳)에 정차 후 안전을 확인한 후 하차하여 다음의 절차를 따라야 한다.
- ① 자동소화기 : 전원을 차단하고 소화기를 작동시킨 후 가능한 빨리 탈출한다.
 - ② 수동소화기 : 소화기를 들고 하차하여 소화기로 진화 작업을 해야 한다.
- * 화재 진압 중에는 주행 중인 차량에 특히 주의를 기울여야 한다.
- 17.1.12 사고, 고장 등으로 인하여 경기 상황을 계속해서 유지할 수 없는 차량은 포기 의사를 가장 가까운 경기진행요원에게 보고하는 것으로서 리타이어(retire) 할 수 있다. 또한, 가급적 서킷 출구에 가까운 지점에서 안전하게 견인될 수 있도록 노력하여야 한다.
- 17.1.13 자동차가 피트 레인 밖에서 정지하였을 경우 해당 차량의 드라이버는 다른 차량들이 방해 받거나 위험하지 않도록 최대한 신속하게 안전한 구역으로 이동하여야 한다. 드라이버에 의해 자동차가 움직이지 않는 경우 경기진행요원들은 이를 도와줄 의무가 있다. 단, 경기진행요원의 도움을 받아 경기에 다시 참여하는 경우 순위 상승 등 이익을 얻지 않아야 한다.
- 17.1.14 트랙 상에서 자동차를 수리하는 것은 금지된다. 경기 중 차량의 수리는 반드시 피트인하여 워킹레인에서만 가능하다.
- 17.1.15 트랙 내에서 자동차를 밀어 움직이는 것은 금지된다.
- 17.1.16 경기 중 피트레인(워킹레인)에서 작업 후 차량의 시동이 안 될 경우 밀어서 출발하는 것은 허용된다.
- 17.1.17 경기 중 피트인 차량이 코스인 차량보다 우선권을 가지며, 패스트레인으로 차량이 진입할 시 팀크루 1명이 차량을 유도하는 것을 권장한다.
- 17.1.18 드라이버, 등록된 팀크루 및 경기진행요원을 제외하고는 누구도 피트레인상의 차량에 손을 댈 수 없다.
- 17.1.19 공식적인 경기 중단 시간을 제외하고 일시적이라고 할지라도 드라이버가 트랙 상에 차량을 방치하는 경우 레이스 포기로 간주한다.
- 17.1.20 경기 중 충돌이나 사고에 관련되었을 경우, 심사위원회의 동의 없이 해당 드라이버가 서킷을 이탈하거나 사고차량을 외부로 반출하는 것은 불가하다.
- 17.1.21 경기 중 드라이버의 열사병 방지를 위하여 쿨링시스템 사용을 권장한다.
- 17.1.22 모든 참가 선수는 긴급 상황 발생 시 언제든지 구급차, 소방차, 경기위원회차량 등 서비스 차량이 코스에 진입할 수 있음을 인지해야 한다.
- 17.1.23 대회 일정 중 서킷 내의 시설에 출입하는 자는 대회조직위원회가 발급한 유효한 출입증을 패용하여

야 한다.

17.2 차량 규칙 위반

드라이버는 드라이버 본인, 다른 참가자의 안전을 위해 별도의 경기기술규정에 언급되어있는 차량 관련 규정 및 해당 서킷의 차량 규정을 준수하여야 한다. 이 조항을 위반할 경우 실격 처리된다.

18. 벌칙(페널티)

18.1 벌칙의 적용

18.1.1 경기스포츠규정, 경기기술규정 및 클래스별 세부기술규정의 위반에 대하여 심사위원회는 위반자에게 벌칙을 부과할 수 있다.

18.1.2 벌칙은 벌금, 경고, 타임 페널티, 실격 등의 형태로 부과될 수 있다.

18.1.3 벌칙의 결정 권한은 심사위원회에 있다.

18.2 기술규정 위반에 대한 벌칙

18.2.1

18.2.2 경기 종료 후 기술규정의 위반이 발견된 경우 드라이버에게 벌칙이 부과된다. 다음의 기술규정 위반 사실이 인정될 경우 실격될 수 있다.

- ① 차량검사를 통해 규정위반사실이 인정된 경우
- ② 지정된 시간 내에 차량검사를 받지 않았을 경우

18.3 벌칙 부여 방법

18.3.1 경기 중

- ① 피니시 포스트에서 벌칙 차량의 엔트리 번호를 흑색기와 함께 연속 3랩 동안 게시하며, 최종 제시 후 3랩 내에 벌칙을 수행하지 않을 경우 실격될 수 있다.
- ② 경기 중에는 피트스탑 페널티, 드라이브스루 페널티가 부과될 수 있다.

18.3.2 경기 중 외

경기 중이 아닐 경우 벌칙부과를 위하여 심사위원회가 해당 드라이버를 호출 할 수 있다.

18.4 벌칙의 이행

18.4.1 피트스탑 페널티

지정된 페널티 에어리어에서 시동을 켜 상태로 정차하여 오피셜의 신호에 따라 출발한다.

18.4.2 드라이브스루 페널티

피트레인(패스트레인)의 규정 속도를 준수하며 페널티 에어리어에 정차하지 않고 오피셜의 신호에 따라 피트레인을 통과한다.

18.4.3 타임 페널티

경기 중 상황에 의해 심사위원회에서 타임 페널티를 부여하는 경우 예선 기록은 베스트랩타임에 해당 타임 페널티를 더하며 결승 기록은 타임 페널티의 시간을 해당 차량의 결승 베스트랩타임을 기준으로 랩 차감 수와 잔여시간으로 계산해 이를 결승기록에 적용한다.

19. 공식차량검사

19.1 경기참가차량은 대회 일정에 따라 반드시 공식차량검사를 받아야 하며, 대회기술위원으로부터 승인을 득하지 못한 경우, 심사위원회에 보고되며 출전을 금지시킬 수 있다.

19.2 공식차량검사 시 해당 차량은 출전 가능한 상태여야 하며, 해당 참가자는 필수장비를 모두 착용한 상태여야 한다.

19.3 공식차량검사 시 해당 차량은 대회조직위원회가 지급한 트랜스포너를 “14.3항”에 규정한 위치에 부착한 상태여야 한다.

19.4 공식차량검사에 합격한 차량에 대해서는 검사 후 어떠한 개조(가공/교환/추가/변경)도 허용되지 않는다.

단, 사용이나 사고로 인한 마모 및 파손된 부품의 교환(수리)은 대회기술위원장의 허가를 득하여 진행한다.

19.5 부품을 교환(수리)한 차량은 다시 차량검사를 하여 승인을 득해야 한다.

19.6 경기 종료 후 차량검사

대회기술위원장은 결승 레이스의 상위 입상 차량을 대상으로 최종차량검사(2차 검사)시 해당 차량에 장착된 타이어(휠 제외)의 제출을 요구할 수 있다. 해당 검사의 대상 및 참가자들은 그 지시에 응하여 타이어를 제출하여야 하며 이에 대한 항의는 인정하지 않는다. 제출한 타이어는 검사 후 반환된다.

19.7 부품 또는 차량의 제출

대회조직위원회가 필요하다고 판단하는 경우, 해당 차량에 장착된 부품 또는 차량 본체의 제출을 요구할 수 있다. 이러한 경우, 지시에 응하여 부품 또는 차량 본체를 제출하여야 하며 이에 따르지 않는 경우 심사위원회의 심의대상이 된다. 제출된 부품은 기본적으로 반환되지만, 일부 부품은 대회조직위원회가 대체품을 제공할 수 있다.

20. 공식예선

20.1 공식예선 참가

20.1.1 경기 참가자는 공식 예선에 반드시 참가하여야 한다. 공식예선 기록이 없는 경우, 결승 레이스 1시간 전까지 '특별 출주 신청서'를 대회조직위원회에 제출한 후 심사위원회가 승인한 경우에 한하여 결승 레이스에 참가할 수 있다.

20.1.2 2명 이상의 드라이버가 참가하는 경우 모든 드라이버가 1랩 이상 주행하여야 한다.

20.2 공식예선 그룹

공식예선을 2개 그룹으로 나누어 실시하는 경우, 엔트리 번호의 오름차순으로 그룹을 편성한 후 교대하여 실시한다.

20.3 공식 예선 순위

20.3.1 공식 예선의 순위는 랩타임 기록이 빠른 순서대로 결정된다.

20.3.2 예선이 2개 그룹으로 나누어 실시된 경우

① 우천 등으로 인해 2개 그룹의 노면조건이 확연히 달라진 경우에는 그룹 별 랩 타임 순서로 그리드에 일렬로 정렬하여 그 순서대로 결정되며, 선두가 빠른 랩타임을 기록한 그룹이 폴포지션 측 그리드에 정렬한다.

② 2개 그룹의 노면조건에 차이가 없다고 판단되는 경우에는 "20.3.1항"의 방법으로 결정된다.

20.3.3 공식예선의 중단

서킷의 규정 또는 상황에 따라 적색기를 발령하여 공식예선을 중단할 수 있으며, 이 때 심사위원회는 예선 시간을 조정할 수 있다. 공식 예선의 중단으로 인한 경기 참가자의 항의는 수용하지 않는다. 또한, 모든 차량은 서행으로 피트인 해서 자신의 피트 앞 워킹레인에 정지해야 하며 필요 시 정비할 수 있다.

20.4 오피셜의 도움을 받은 차량

공식예선 중이거나 예선이 중단된 때 경기진행요원의 구난 등 도움을 받은 차량은 예선 주행을 이어갈 수 없다.

21. 그리드

21.1 결승 그리드 결정

공식 예선의 순위 및 페널티 여부에 따라 결승 스타팅 그리드와 결승 출전 차량을 결정하며 공시한다.

21.2 동일한 랩타임

복수의 참가자가 같은 랩타임을 기록한 경우, 예선 중에 해당 랩타임을 먼저 기록한 참가자가 상위 그리드로 결정된다.

21.3 결승 출전 불가의 경우

참가자가 결승 레이스에 출전할 수 없는 경우, 결승 레이스의 시작 30분 전까지 대회 사무국에 의사를 전달하여야 한다.

21.4 특별 출주 신청

참가자가 특별 출주 신청에 의해 결승 레이스에 출전하는 경우, 결승 스타팅 그리드는 최후미로 지정된다. 경기심사위원회는 결승출주대수를 초과하지 않는 경우에 특별 출주 신청을 승인할 수 있다.

22. 결승 레이스 출주 댓수

22.1 각 대회의 최대 결승출주대수 이상으로 참가신청이 된 경우, 예선 결과의 순위대로 최대 결승출주대수까지 아래의 기준에 의해 결승 레이스 진출댓수를 정한다.

개최장소	레이스시간	최대 출주대수
인제스피디움 (Full Course)	1시간 ~ 2시간	43대
	2시간 ~ 4시간	46대
	4시간 ~ 12시간	52대
	12시간 이상	56대

* FIA Appendix O, Supplement 2, B항의 스타트를 위한 최대 허용 차량 수 산출 공식

$N = 0.36 \times L(\text{트랙길이}) \times W(\text{트랙 너비}) \times T(\text{진행시간}) \times G(W/P)$ 에 의거,

$43.056 = 0.36 \times 13 \times 10 \times 1.15 \times 0.8$

22.2 대회의 안전 운영을 위해 주최 측은 사전에 최대 출주대수 이하로 참가자 모집을 제한할 수 있다.

23. 결승 스타트

23.1 롤링 스타트

레이스 스타트 방식은 롤링 스타트를 원칙으로 한다.

23.2 레이스 스타트 15분 전

23.2.1 피트로드 출구에 녹색등을 점등하고 알림 음을 울린다.

23.2.2 드라이버 관계자 및 미디어 관계자는 그리드 구간을 출입할 수 있다.

23.3 레이스 스타트 10분 전

23.3.1 피트로드 출구에 적색등을 점등하고 알림 음을 울린다.

23.3.2 코스에 진입하지 못한 차량은 피트 스타트를 해야 한다.

23.4 레이스 스타트 5분 전

23.4.1 '5분 전' 사인 보드를 게시하고 알림 음을 울린다.

23.4.2 그리드 후미를 폐쇄 하고 결승 출전 차량의 그리드 진입을 마감 한다.

23.4.3 그리드에 진입하지 못한 결승 출전 차량은 피트 스타트해야 한다,

23.5 레이스 스타트 3분 전

23.5.1 '3분 전' 사인 보드를 공시하고 알림 음을 울린다.

23.5.2 모든 인원은 서킷 코스에서 퇴장한다.

(단, 경주차량 1대 당 경기진행요원 1명, 미캐닉 1명은 제외함)

23.6 레이스 스타트 1분 전

23.6.1 '1분 전' 사인 보드를 게시하고 경고음을 울린다. 그와 동시에 'Engine Start' 보드를 메인 포스트에서 게시한다.

23.6.2 경기진행요원 및 미캐닉은 즉시 퇴장하여야 한다.

23.6.3 엔진 시동이 되지 않는 드라이버는 손을 창밖으로 내어 경기진행요원과 후미 드라이버에게 알려야

한다.

23.7 레이스 스타트 30초 전

23.7.1 '30초 전' 사인 보드를 게시하고 알림음을 올린다.

23.7.2 메인 포스트에서 녹색 기가 발령되면 출전 차량은 그리드 순서를 유지하면서 세이프티카 뒤를 따라 포메이션 랩을 시작한다.

23.8 포메이션 랩

23.8.1 포메이션랩에는 스타트 연습을 할 수 없다.

23.8.2 대열을 유지하여야 하며 세이프티카(이하 SC) 및 선행 차량을 추월할 수 없다.

23.8.3 출발하지 못한 차량이 있는 경우, 최후미 차량이 지나가기 전에 자력으로 출발에 성공한 경우 그리드 정렬보드가 나오기 전까지 본인의 그리드로 찾아 갈 수 있다. 하지만 자력으로 출발하지 못한 경우 모든 경기차량이 출발한 후 경기진행요원에 의해 차를 밀어 엔진을 시동할 수 있다. 시동이 걸린 경우, 포메이션 랩에 참여할 수 있으나 앞선 차량을 추월하여서는 아니 된다. 시동이 걸리지 않는 경우, 경기위원장의 지시에 따라 피트월 게이트를 통해서 피트로드로 이동되며 피트 출구에서 피트 스타트를 할 수 있다.

23.8.4 포메이션 랩 중에 추월을 한 차량은 스타트 후 페널티가 부과될 수 있다.

23.8.5 포메이션 랩 중에 무언가의 이유로 순위를 유지하지 못한 차량은 최후미에 정렬하여 스타트 한다.

23.8.6 포메이션 랩 끝 무렵, SC는 드라이버브리핑 등을 통해서 공지된 방법으로 그리드 정렬을 알리며 아래 조건 위반 시 드라이브 스루 페널티가 부과될 수 있다.

- ① 모든 차량은 자신의 순위를 유지하며 대열을 2열로 정렬한다.
- ② SC가 피트인 한 후, 선두차량은 70~80Km/h를 유지해야 한다.
- ③ 모든 차량은 자신이 위치했던 그리드의 연장선 위를 지나야 한다.
- ④ 앞 순위 차량과의 간격이 차량 1대 이상 벌어지지 않도록 해야 하며, 차량 최전방부가 앞 순위 차량의 최전방부를 앞지르지 않도록 해야 한다.

23.8.7 스타트 신호는 적색 등 소등 또는 녹색 기 진동 발령으로 한다. 스타트 신호가 발령된 이후, 2열 대열에서 이탈할 수 있다.

23.8.8 스타트 신호가 발령된 이후부터 추월할 수 있다.

23.9 스탠딩 스타트

23.9.1 심사위원회의 결정에 따라 스탠딩 스타트를 할 수 있다.

23.9.2 포메이션 랩 완료 후 지정된 그리드 위치에 엔진을 시동한 상태로 정지한다. 모든 경기 차량들이 정지/정렬한 후, 스타트 신호등에 적색등이 순서대로 점등되고 모든 적색등이 꺼지면 경기가 시작된다.

23.9.3 포메이션 랩을 완료한 후 그리드에 정지한 차량 중 스타트할 수 없는 차량의 경우, 드라이버는 즉시 해당 그리드를 담당하는 경기진행요원에게 손을 들어 표시하고 경기진행요원은 즉시 황색 기를 흔들어야 한다.

- ① 22.9.2에서 적색등이 점등되지 않은 경우, 메인 포스트에서는 적색 기를 발령하고 "Start Delayed" 보드를 게시한다.
- ② 22.9.2에서 적색등이 점등된 경우, 메인 포스트에서는 신호등을 점등한 상태에서 적색 기를 발령하고 "Start Delayed" 보드를 게시한다.

23.9.4 포메이션 랩을 완료한 경기는 공식 경기에 포함된다. 이는 "Start Delayed" 보드가 반복 제시되거나 레이스 거리가 단축되는 것 등과 무관하다.

23.10 플라잉 스타트 등

23.10.1 롤링 스타트하는 경우, 22.8.6 및 22.8.7을 위반할 경우 플라잉 스타트 (Flying Start)한 것이다.

23.10.2 스탠딩 스타트하는 경우, 경기 차량이 스타트 신호 이전에 앞/뒤로 움직이면 플라잉 스타트한 것이다.

23.10.3 스탠딩 스타트하는 경우, 경기 차량의 앞 범퍼 끝 선이 그리드 라인을 넘어서면 플라잉 스타트한

것이다.

23.10.4 플라잉 스타트한 경우, Drive Through Penalty를 부과한다.

23.10.5 벌칙 통지 후, 3랩 이내에 해당 페널티를 이행하지 않은 해당 참가자에 대해서는 실격 처리한다.

23.11 오피셜의 도움을 받은 차량

레이스 중이거나 레이스가 중단된 때, 경기진행요원의 구난 등 도움을 받은 차량은 자신의 피트로 돌아와 기술위원장의 허가를 득한 후 계속해서 레이스를 이어갈 수 있다.

24. 피트인/코스인

24.1 방향지시등, 규정 속도

피트로 진입하려는 차량은 코스 상에서 방향지시등으로 피트인 의사를 밝혀야 하며, 피트레인(패스트레인)의 규정 속도(60km/h 이하, 45km/h 이상)를 준수하여야 한다. 규정 속도 위반시 페널티를 부과할 수 있다.

24.2 코스인 절차

코스로 진입하려는 차량은 피트레인 출구의 신호등을 따라야 한다. 또한, 피트레인 출구부터 코스의 안전경계선(백색실선)까지 방향지시 등을 유지하여 코스인 의사를 밝혀야 하며, 안전경계선(백색실선)을 침범하거나 횡단 주행하여서는 아니 된다.

24.3 안전지대 주행 금지

차량은 패스트레인을 따라 주행하여야 하며, 워킹레인 및 패스트레인과 워킹레인 사이의 안전지대를 주행하여서는 아니 된다.

24.4 우선권

패스트레인을 달리는 차량이 우선권을 갖는다.

24.5 방해 금지

피트인하여 워킹레인에 정지한 차량 및 드라이버는 피트인 또는 코스인하는 다른 차량을 방해하여서는 아니 된다. 또한, 패스트레인에서 워킹레인으로 또는 그 반대로 횡단할 때 피트인 또는 코스인하는 다른 차량을 서로 주의하여야 하며 다른 차량의 주행을 방해하면 안 된다.

24.6 동력 후진 금지

피트레인 내에서 동력 후진을 할 수 없다.

24.7 피트 스타트 라인 준수

24.8 피트에서 재출발할 때 엔진 시동이 안 되는 경우 차량을 밀어서 출발할 수 있으나 피트 출구 라인 이전에 시동이 걸려야 한다.

24.9 시동에 실패한 차량은 후진할 수 없으며 리타이어(retire)하여야 한다.

25. 의무 피트스톱

25.1 모든 차량은 2회의 의무 피트스톱을 이행해야 한다.

25.2 의무 피트스톱 시 차량을 45도 각도로 정차하여야 한다.

25.3 의무 피트스톱 시간은 4분 이상이며 오피셜 지원없이 팀에서 직접 측정한다. (피트로드 이동시간 28초)

25.4 의무 피트스톱시간의 측정기준은 피트레인 입구부터 피트레인 출구를 기준으로 한다.

25.5 의무 피트스톱을 위한 피트인은 레이스 시작 10분 이후부터 레이스 종료 10분전까지 이루어져야 한다.

25.5.1 레이스 시작 10분 후 'PIT WINDOW OPEN' 보드, 레이스 종료 10분 전 'PIT WINDOW CLOSE' 보드와 함께 기록 모니터에 표시한다.

25.6 의무 피트스톱 중에는 주유, 타이어교환, 드라이버교체, 차체 청결화, 차량 냉각작업이 가능하며, 이외의 작업은 의무 피트스톱 시간이 종료된 이후에 진행되어야 한다.

25.7 적색기 발령으로 인해 경기가 종료되는 시점에 의무 피트스톱을 이행하지 않은 차량은 경기결과에 6분이 가산된다.

- 25.8 의무 피트스톱에는 경주차량 1대 당 2명의 미케닉만 워킹레인에 진입하여 작업을 할수 있다.
- 25.9 의무 피트스톱 급유는 드라이버 혹은 허가된 미케닉에 의해 진행되어야 한다.
- 25.10 급유 중에는 급유자 외 1인이 소화기를 이용한 화재대응 준비를 하고 있어야 한다.
- 25.11 의무 피트스톱에 관한 규정은 대회특별규칙서를 통하여 변경될 수 있다.

26. 레이스 중단

26.1 적색기 발령

경기위원장과 레이스디렉터가 사고, 기상, 기타 상황 등 위험 요인으로 인하여 레이스를 중단하여야 한다고 동의하는 경우, 모든 포스트에서 적색기가 발령되고 피트 출구에 적색등이 점등되며 레이스는 중단된다.

26.2 적색기 발령 시 절차

- 26.2.1 적색기가 발령되는 경우, 모든 차량은 즉시 레이스를 중지하고 순위를 유지한 채 서행하여 피트인한 후 피트로드 패스트레인에 정렬한다.
- 26.2.2 정비가 필요한 차량은 정렬상태에서 수공구로 진행할 수 있는 차량점검과 차량 정정작업을 진행할 수 있다.
- 26.2.3 적색기 해제에 의한 재스타트는 SC스타트 방식으로 진행된다.

26.3 불가항력에 의한 레이스 중단 처리

불가항력에 의해 레이스가 중단되는 경우의 처리는 “27. 재스타트” 및 “29.2 경기시간 종료 전 종료신호 발령”의 규정을 따른다.

27. 재스타트

27.1 재스타트의 결정

경기위원장은 심사위원회와 협의를 거쳐 아래의 조건으로 레이스를 재스타트 할 수 있다. 레이스의 75% 이상을 소화한 후 레이스가 중단된 경우에는 재 스타트하지 않으며, 순위는 적색기가 발령되기 직전에 컨트롤라인을 통과한 (레이스 모니터에 표시되어있는) 순위로 한다.

27.2 레이스 재스타트의 일반 규정

- 27.2.1 경기 중단의 상황을 해결한 후 스타트 ‘5분 전’ 보드를 게시하고 그리드를 폐쇄한다. 이후 진행은 제 “23조”의 결승 스타트 방식을 따른다.
- 27.2.2 피트레인의 차량은 피트 스타트 한다. 레이스 재 스타트는 “SC 해제에 의한 재 스타트” 방식으로 한다.
- 27.2.3 선두차량이 2랩을 완료하기 전에 레이스가 중단된 경우
- 27.2.4 당초 레이스 스타트는 무효로 처리한다.
- 27.2.5 잔여 레이스 거리는 “1.3항”의 기준시간에서 레이스 중단시점으로부터의 잔여 시간을 원칙으로 하되 대회조직위원회의 판단에 따른다.
- 27.2.6 경기 참가자는 당초 결승 스타팅 그리드에서 재 스타트할 수 있으며, 빈 그리드는 그대로 둔다.

27.3 선두차량이 2랩 이상을 완료하고 레이스 시간의 75%에 미달하여 레이스가 중단된 경우

- 27.3.1 재 스타트를 위한 순위는 적색기가 발령되기 직전에 컨트롤라인을 통과한(레이스 모니터에 표시되어 있는) 순위로 한다.
- 27.3.2 순위 및 대열의 정렬을 위하여 레드라인과 선두 차량 사이에 위치한 차량은 오피셜의 지시에 따라서 출발한 후 1랩을 달려 대열 후미에 정렬한다.

28. 세이프티카 (SC)

- 28.1 서킷의 질서 통제 또는 황색 기 발령 상황에서 구급요원 및 경기 참가자를 보호하기 위하여 세이프티카 (이하 SC)를 투입할 수 있다.

- 28.2 SC를 투입하는 경우, 메인 포스트 및 각 포스트에서는 'SC' 보드를 게시하고 황색기를 진동 발령하여야 한다. 또한, SC는 서킷의 어느 지점에서든 투입될 수 있다.
- 28.3 SC를 추월하여서는 아니 된다. 단, SC로부터 신호가 있는 경우에 한하여 추월할 수 있다.
- 28.4 SC를 뒤따르는 모든 경기 차량은 일렬로 정렬하여 주행하여야 한다.
- 28.5 SC를 뒤따르는 모든 경기 차량은 지나친 사행 주행을 하여서는 아니 된다.
- 28.6 SC 상황 중에는 경기 차량이 피트인할 수 있다. 단, 피트레인 출구의 녹색등이 점등되어있는 경우에 한하여 다시 코스인할 수 있다. SC 및 차량 대열이 피트출구에 진입하는 시점부터 피트출구를 지나갈 때까지를 제외하고는 녹색등이 점등된다.
- 28.7 SC 상황 중에 다시 코스인하는 경기 차량은 SC 이하 차량 대열의 최후미에 도달할 때까지 적당한 속도를 유지해야 한다.
- 28.8 SC 상황의 주행 시간은 레이스 시간에 포함된다.
- 28.9 코스의 상황이 정리되는 경우, SC가 경광등을 끄고 피트인하며 레이스는 재스타트 대기 상태가 된다. SC가 피트인하면, 선두 차량은 80km/h 이하의 속도로 메인 포스트의 스타트 신호가 나오기 전까지 SC 역할을 하여야 한다.
- 28.10 SC가 피트인한 후 메인 포스트에서 녹색 기를 진동 발령함과 동시에 레이스가 재개된다. 재스타트 신호가 발령된 이후에 대열에서 이탈할 수 있으며, 스타트 신호가 발령되고 스타트 라인을 지난 이후부터 추월할 수 있다.

29. 경기종료

- 29.1 경기 시간 종료 후 종합 선두 차량이 피니쉬 라인을 통과함과 동시에 경기 종료 신호를 진동 발령한다.
- 29.2 경기 종료 신호가 경기 시간 종료 전에 미리 발령되는 경우, 그 사유에 관계없이 해당 레이스는 종료된다.
- 29.3 경기 종료 신호가 경기 시간 종료 후에 지연 발령되는 경우, 경기 순위는 경기 종료 시간에 기준 한다.
- 29.4 모든 경기 차량은 경기 종료 신호가 발령된 후 서행으로 코스를 1바퀴 주행하고 피트인하여 지정된 차량 보관장소(파크퍼미)로 직접 이동하여야 한다. 또한, 경기 종료 신호가 발령된 후 추월하여서는 아니 된다.
- 29.5 경기 종료 신호가 발령될 때 컨트롤 라인을 통과한 차량 중 각 클래스 선두차량이 달린 거리의 70% 이상 달린 경우에 완주로 인정된다.
- 29.6 동시 도착(Dead Heat)한 경우, 해당 순위를 복수 처리하고 대회의 상금은 1/N하여 부여한다. 또한, 어떤 경우에도 재경기는 하지 않는다.

30. 파크퍼미

- 30.1 경기 차량은 예선 및 결승 종료 후에 대회조직위원회에 의해 한시적으로 보관될 수 있다. 경기 참가자는 차량보관 해제 후에 차량정비를 할 수 있다.
- 30.2 경기 차량은 공식차량검사(1차 검차)를 받은 시점부터 레이스 종료 후에 최종차량검사(2차 검차)를 받을 때까지 해당 패독의 장외로 반출할 수 없다.
- 30.3 리타이어 차량의 보관
대회 기간 중에 리타이어 한 경우, 리타이어 사실을 보고 접수한 후에 순위검차를 하여야 하며 차량의 반출은 허용하지 않는다.
- 30.4 순위 검차
 - 30.4.1 모든 참가차량을 대상으로 결승 레이스 이후의 차량보관 중에 경기과정의 공정성을 확인하기 위하여 최종차량 검사를 실시할 수 있다.
 - 30.4.2 결승 레이스 이후의 차량보관 중, 기술위원장의 입회하에 지정된 검사원이 대회조직위원회가 지정한 장소에서 실시한다.

31. 항의 및 항소

31.1 경기 참가자는 경기/심사/검사 결과 등이 부당하다고 판단하는 경우 절차에 따라 항의할 수 있다. 단, 특정 참가자에 대한 출전 거부 관련 항의는 수용하지 않는다.

31.2 항의 절차

항의 신청을 원할 경우, 대회조직위원회에 다음의 항의 수수료를 납부하고 경기위원장에게 항의 내용을 작성하여 서면 제출해야 한다.

구분	심사 항의 수수료
클래스 공통	500,000원

31.3 항의 신청 대상과 가능 시간

항의 신청이 가능한 대상과 시간은 다음과 같으며, 해당 시간 이후의 항의는 불가하다.

구분	항의 가능 시간
<ul style="list-style-type: none"> - 공식 예선의 결과 - 결승 스타팅 그리드 - 결승 레이스의 결과 - 레이스 중 규정 위반 사항 - 레이스 중 기타 부정행위 - 차량규정 위반에 대한 항의 	잠정결과 게시 시점으로부터 30분 이내

31.4 항의 심사 결과 통지

심사위원회는 항의 내용에 대한 심사 결과를 원칙적으로 해당 신청자에게 구두 통지한다. 단, 심사 결과 통지는 연기될 수 있으며, 연기될 경우 서면으로 대체될 수 있다.

31.5 항의 수수료 반환

항의 수수료는 항의의 내용이 심사위원회로부터 인정되는 경우에 한하여 반환되며, 인정되지 않는 경우 일체 반환되지 않는다.

31.6 항소

31.6.1 모든 경기 참가자는 그 국적에 관계없이 심사위원회가 선고한 벌칙 또는 결정에 대하여, KARA 규정 제13조에 의거하여 KARA에 항소할 수 있는 권리를 가진다. 항소는 결정 발표 후 1시간 이내에 서면으로 대회 사무국 또는 심사위원회에 항소를 할 의사가 있는 것을 통보해야 하고 항소보증금 일부(50만원)를 함께 납부하여야 한다.

31.6.2 항소는 심사위원회 결정의 정당성을 판단하는 과정으로 해당 결과가 반복되지 않을 수 있다.

32. 상금

32.1 상금 내용

32.1.1 클래스별 상금

구분	INGT1	INGT2 / INGT2N EVO	INGT2N / INGT3	INP
1위	3,000,000	2,000,000	1,000,000	3,000,000
2위	2,000,000	1,500,000	800,000	2,000,000
3위	1,000,000	700,000	400,000	1,000,000

32.1.2 상금 지급 시 상기금액에서 원천징수세(4.4%)를 제외하고 지급한다.

32.2 출주 대수에 따른 상금 제한

상금의 지급은 각 클래스 별 출주 대수에 따라 다음과 같이 제한된다.

결승출주대수(클래스별)	상금액(클래스별)
6대 미만 출전 시	상금 지급 없음
6대~9대	50% 지급
10대~14대	80% 지급
15대 이상	100% 지급

* 상금 제안 내용은 대회 조직위원회의 결정에 따라 변경될 수 있다.

32.3 불가항력에 의해 레이스가 중단되는 경우의 처리

32.3.1 선두 차량이 2랩을 소화하기 전에 레이스가 중단된 경우, 해당 레이스는 유효하지 않으며 상금은 지급되지 않는다. 단, 심사위원회의 판단에 따라 레이스를 재 스타트하여 유효화 할 수 있다.

32.3.2 선두 차량이 2랩 이상을 소화하고 당초 레이스 시간의 70%에 미달하여 레이스가 중단된 경우, 해당 레이스는 유효하며 상금은 모두 지급된다. 단, 대회조직위원회의 판단에 따라 레이스를 재스타트 할 수 있으며, 이 경우 재스타트 된 경기 결과에 따른다.

33. 시상식

33.1 개별 클래스의 결승 레이스에서 1, 2, 3위를 획득한 경기 참가자는 반드시 시상식에 참석하여야 한다.

33.2 대회조직위원회는 예선 및 결승 레이스 종료 후 각 레이스 1, 2, 3위를 획득한 경기 참가자를 대상으로 하는 인터뷰 또는 기자회견을 개최할 수 있으며, 이 경우 해당 경기 참가자는 인터뷰, 기자회견에 응하여야 한다.

33.3 시상식, 인터뷰 및 기자회견 관련 규정을 이행하지 않는 경기 참가자는 순위를 박탈할 수 있다.

34. 규정의 효력과 추가 및 해석

34.1 본 규정 및 추가규정은 대회 공식채널을 통해 공지된 이후부터 즉각적으로 효력이 발생된다.

34.2 본 규정에 명시되어 있지 않은 사항은 KARA 규정집, FIA 규정집을 기준으로 적용한다.

34.3 대회특별규칙, 드라이버브리핑은 본 규정보다 우선적으로 적용된다.

34.4 규정의 적용은 해당 규정에 허용된 것을 제외한 모든것은 허용되지 않음을 기준으로 하며, 스포츠맨십과 모터스포츠 발전, 참가자의 안전 및 대회의 발전을 위한 방향으로 해석한다.