

2024 전남GT 규정집



2024. 09. 01

전남GT 대회조직위원회

목 차

1부 스포츠규정	
1. 경기 개요	4
2. 주최자	4
3. 오피셜	5
4. 공 지	5
5. 참가자 준수사항	5
6. 참가신청	5
7. 드라이버 브리핑 및 메디컬체크	6
8. 참가차량 및 필수안전장구	6
9. 엔트리 및 공식부착물	6
10. 차량의 교환 및 정비	7
11. 타이어	7
12. 연료 및 주유	7
13. 기록	7
14. 피트/피트레인	7
15. 신호(시그널)	8
16. 일반안전사항	8
17. 벌칙(페널티)	10
18. 공식차량검차	10
19. 공식예선	11
20. 그리드	11
21. 결승 레이스 출주 댓수	12
22. 결승 스타트	12
23. 피트인/코스인	14
24. 레이스 중단	14
25. 재스타트	15
26. 세이프티카(SC)	15
27. 경기종료	15
28. 파크퍼미	16
29. 순위검차	16
30. 항의	16
31. 상금	17
32. 시상식 및 기자회견	17
33. 규정 효력의 추가 및 해석	18

2부 기술규정

1장 공통 기술규정

1. 기술 규정 일반	19
2. 차량 및 부품의 승인	19
3. 안전규정	19
4. 롤케이지	21
5. 엔진	24
6. 윤활시스템	25
7. 연료, 오일 및 브레이크 라인	25
8. 소음규정	25
9. 콧핏	25
10. 대시보드	26
11. 스티어링	26
12. 마운트류	26
13. 전기장치	26
14. 최소중량	27
15. 에어덕트	27

2장 차량 기술규정

1. 총칙	28
2. 참가가능차량	28
3. BOP	29
4. 차체 및 외장	29
5. 콧핏	31
6. 엔진	31
7. 전기	32
8. 파워트레인	33
9. 서스펜션	33
10. 조향	33
11. 제동장치	34
12. 휠 타이어	34
13. 선택봉인	34

특별규정

1. 레이스개요	35
2. 의무 피트스톱	35
3. 타이어	36

1부. 스포츠규정

1. 경기 개요

- 1.1 경기 명칭은 국문으로 '2024 전남 그랜드 투어링'대회 라고 칭하며 약칭은 '전남GT' 라고 칭한다. 또한 영문으로는 '2024 Jeonnam Grand Touring' 라 칭하며 약칭은 'Jeonnam GT'라 칭한다.
- 1.2 경기의 일정 및 장소는 아래와 같다
 - 1.2.1 일정 : 2024년 10월 11일(금) ~ 10월 13일(일)
 - 1.2.2 장소 : 영암 국제자동차경주장 F1트랙
- 1.3 내구레이스의 결승은 120분+1랩으로 진행되며 의무 피트스톱을 이행해야 한다.
 - 1.3.1 결승시간 및 의무 피트스톱 방법은 변경될 수 있으며, 이때 주최 측은 사전에 공지하여야 한다.
- 1.4 내구레이스 클래스는 아래와 같이 운영된다.
 - 1.4.1 운영 클래스
 - ① 전남내구500 '24년도 운영제외'
 - ② 전남내구300 3,800cc 이하 N/A / 2,000cc 이하 Turbo
 - ③ 전남내구200 2,000cc 이하 N/A / 1,600cc 이하 Turbo
 - ④ 전남내구100 1,600cc 이하 N/A
 - 1.4.2 내구레이스의 결승 총 참가 댓수는 FIA Appendix O, Supplement 2, B항의 스타트를 위한 최대 허용 차량 수 산출 공식에 따라 운영규정 21의 기준을 따른다.
 - 1.4.3 주최 측은 배기량, 과급유무와 관계없이 차량의 랩타임에 따라 클래스를 구성할 수도 있다.
 - 1.4.4 내구레이스 클래스 최소 운영 댓수는 6대 이상으로 하며 미만인 경우는 별도의 시상기준이 적용된다.
 - 1.4.5 주최 측은 이상의 클래스 이외에도 총 참가댓수 이내에서 별도의 클래스를 구성할 수 있다.

2. 주최자

- 2.1 주최
 - 2.1.1 명칭 : 전라남도
 - 2.1.2 주소 : 전라남도 무안군 삼향읍 오룡길 1
 - 2.1.3 전화 : 061-286-3142
- 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 신청자에 대한 경기 출전 허가 및 거부
 - 2.2.5 경기 엔트리 번호, 피트 배정 등의 결정
 - 2.2.6 대회조직위원회 (대회특별규칙서에 공시) 구성
 - 2.2.7 대회 관련 미디어물의 저작권재산권
 - 2.2.8 클래스 규정집에 대한 지적재산권
 - 2.2.9 경기의 제 규칙에 대한 제정, 집행 및 관리
 - 2.2.10 경기 운영
 - 2.2.11 경기심사위원회 및 경기위원회(대회특별규칙서에 공시)의 구성
- 2.3 대회 운영 업무
 - 2.3.1 주최자는 원활한 대회 운영을 위해 대행사를 선정할 수 있다.
 - 2.3.2 선정된 대행사는 주최자로 부터 '2.2 주최자의 권한'의 전체 또는 일부를 부여받아 대회조직위원회를 구성하고 대회 운영을 대행한다.

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 2인으로 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 대회조직위원회의 목적을 바탕으로 각 파트별 역할에 따라 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.

4. 공지

4.1 특별공지

심사위원 및 클래스 별 오거나이저는 필요시 특별공지를 통하여 모든 참가자에게 전달될 수 있도록 공지를 진행한다.

4.2 공식결과 게시

모든 기록(잠정, 예선, 결승), 스타팅 그리드, 공식 결과는 경기장 내 지정된 공식게시판(온라인게시판 포함)에 게재된다.

4.3 공지확인 의무

모든 참가자는 규정 및 특별공지를 포함한 모든 공지사항을 수시로 확인해야 할 의무가 있다.

5. 참가자 준수사항

5.1 규정의 숙지 및 준수

5.1.1 경기 참가자는 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. 참가신청

6.1 참가자격을 위해 아래 모든 사항을 충족하여야 한다.

6.1.1 유효한 KIC 서킷 라이선스 소지자

- 6.1.2 유효한 KARA 라이선스 혹은 해외 FIA ASN 라이선스 소지자
- 6.2 참가신청은 공식채널을 통해 안내된 방법으로 진행한다.
- 6.2.1 참가신청은 접수와 참가비 입금이 모두 완료되어야 하며, 참가신청의 순서에 따라 우선적으로 대회참가 기회가 부여된다.
- 6.2.2 지정된 기간이내 참가취소의 경우 참가비가 환불되며 참가신청은 제3자에게 양도될 수 없다.
- 6.2.3 내구레이스 클래스 별 참가비 및 참가비 입금기간, 입금방법은 대회특별규칙을 통해 별도 공지한다.
- 6.2.4 참가신청 접수 및 관련문의처
- ① 펠롭스 대표 김한봉 / 전화 : 010-5330-9537 / 이메일 : jeonnamgt@gmail.com

7. 드라이버 브리핑 및 메디컬체크

- 7.1 드라이버 브리핑
- 7.1.1 드라이버브리핑은 결승 전 개최되어야 하며 모든 경기 참가자는 반드시 드라이버 브리핑에 참석하여야 한다.
- 7.1.2 대회조직위원회의 허가 없이 드라이버브리핑에 참석하지 않은 경기 참가자는 실격 처리 될 수 있다.
- 7.2 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.

8. 참가차량 및 필수안전장구

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

항목	공인 기준
4륜 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.

9. 엔트리 및 공식부착물

- 9.1 엔트리
- 9.1.1 엔트리 번호는 대회조직위원회가 결정한다. 대회조직위원회가 공식 부여한 엔트리 외에는 사용이 금지되며 33번은 KARA가 지정한 영구결번으로 사용하지 않는다.
- 9.1.2 엔트리 및 엔트리 베이스는 조직위원회가 제공한 지정 품을 사용해야 한다.
- 9.1.3 엔트리는 공식차량검사, 예선 및 결승 레이스 때 부착된 상태여야 한다.
- 9.2 공식부착물
- 9.2.1 모든 참가자는 대회 공식 협찬사를 위해 차량 외부 패널 및 레이싱 슈트의 지정장소를 리버리킷/패치 공간으로 제공하여야 하며 지정된 공식부착물을 경기기간 중 부착하여야 한다.
- 9.2.2 참가자가 본인의 차량에 부착한 특정 광고 및 스티커/패치일지라도 미풍양속을 저해하는 광고, 정치

또는 종교적 광고, 대회 스폰서의 동종 브랜드 또는 기업 광고, 기타 대회조직위원회가 인정하지 않는 광고일 경우 대회조직위원회에 의해 거부될 수 있다.

10. 차량의 교환 및 정비

10.1 차량 검차가 완료된 이후에는 차량 변경은 허용되지 않는다.

10.2 대회 기간 중 엔진, 트랜스미션 및 디퍼렌셜은 대회조직위원회(기술위원회)에 보고하여 승인을 득한 후 수리 또는 교환할 수 있다.

11. 타이어

11.1 내구레이스 타이어

11.1.1 공식 타이어의 지정 및 공식예선 및 결승 중 사용할 수 있는 타이어 수량은 내구레이스 특별규정에서 지정된다.

11.1.2 공식 차량 검사 시 마킹이 실시되며 대회 종료 시까지 보존하여야 한다.

11.1.3 대회 기간 중 대회조직위원회가 마킹된 타이어의 제시를 요구할 수 있으며, 모든 참가 선수는 이에 따라야 한다.

11.1.4 타이어 교환

- ① 타이어의 기술적인 문제로 교환이 필요할 경우 기술위원장의 승인 하에 추가 마킹을 받을 수 있다
 - a. 1본 추가 마킹 시 : 클래스 최후미 스타트
 - b. 2본 이상 추가 마킹 시 : 피트 스타트
- ② 타이어 수량 및 교환에 관한 규정은 대회특별규칙서를 통하여 변경될 수 있다.

12. 연료 및 주유

12.1 경기참가차량은 일반 주유소에서 시판하는 연료를 사용해야만 한다.

12.2 주최 측은 연료의 특정 공급처를 지정할 수 있다.

12.3 연료의 옥탄가를 높이는 추가 첨가물 혹은 기능성 제품은 주최 측에 의해 제한될 수 있다.

12.4 예선 진행 중에는 주유가 불가하며 주유 및 배유는 피트 내에서 해야 하며, 주유 및 배유 중에는 1명이 소화기를 준비한 채 약 2미터 이내 거리에서 대기해야 한다.

12.5 연료는 주최측이 지정한 방법으로 보관되어야 한다.

13. 기록

13.1 경기기록은 체크라인을 통과한 순간에 자동으로 랩타임이 측정되는 트랜스폰더를 사용한다.

13.2 단, 트랜스폰더에 이상이 발생하였을 경우 대회조직위원회의 판단에 따라 수동 장치에 의해 기록될 수 있다.

13.3 트랜스폰더는 보조석 측 프론트 휠 하우스 내에 장착하여야 한다.

13.4 올바른 방법으로 트랜스폰더를 장착하지 않아 계측이 되지 않았을 경우, 모든 책임은 드라이버에게 있다.

14. 피트/피트레인

14.1 구역의 구분

14.1.1 피트

차량의 보관, 정비, 팀오피스/휴게공간으로 사용 가능하며 셔터로 개폐 가능한 구역을 말한다.

14.1.2 피트레인

- ① 패스트 레인 (Fast Lane) : 피트레인 내 차량주행이 가능한 구역을 말한다.
- ② 워킹 레인 (Working Lane) : 피트레인 내 차량의 작업이 가능한 구역을 말한다.

14.1.3 피트월

피트의 반대편에 위치하여 트랙과 접해있는 구역을 말하며, 드라이버와 팀크루 간의 커뮤니케이션이 가능한 구역이다.

14.2 피트의 사용

14.2.1 경기가 진행되는 동안 피트의 셔터는 개방되어 있어야 한다.

14.2.2 피트 내부에서의 취사행위 및 화기 사용은 금지된다.

14.2.3 피트 내부에서의 도색작업은 금지된다.

14.2.4 피트 내부에는 등록된 경주 참가차량 외의 차량 보관은 금지된다.

14.2.5 피트 내부에서의 흡연은 금지된다.

14.2.6 경기 종료 후 피트 내부 및 주변을 원상복귀 해야 한다.

14.2.7 상기 규정 위반 시 벌칙이 부과될 수 있다.

14.3 피트레인의 사용

14.3.1 경기 중 차량이 피트인 했을 경우 팀크루는 배정된 피트 앞의 워킹레인에서 작업을 진행할 수 있다.

14.3.2 워킹레인 작업 시 필요한 공구/장비 외 다른 공구/장비를 워킹레인에 방치할 수 없다.

14.3.3 워킹레인에서 작업 시 드라이버가 하차하여 본인 차량의 작업을 할 수 있다.

14.3.4 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.

14.3.5 패스트레인에 차량을 세워두거나 공구/장비를 방치하는 행위는 금지된다.

14.3.6 차량은 워킹레인을 주행할 수 없다.

14.4 피트월의 사용

14.4.1 피트레인을 횡단하여 피트월 출입을 할 경우 패스트레인을 주행하는 차량에 방해가 되어서는 안 되며, 피트 오피셜의 지시를 따라야 한다.

14.4.2 결승 경기 시 피트월 진입이 가능한 자(패스 소지자)는 스타트 후 1랩이 경과한 뒤 피트월 진입이 가능하며, 피트 오피셜의 지시를 따라야 한다.

15. 신호(시그널)

15.1 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.

15.2 우선 신호

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

15.3 코스인 신호

15.3.1 메인 갠트리 및 피트레인에 적색등 점등 시 레이스컨트롤의 지시 없이는 어떠한 차량도 코스인 불가하다.

15.3.2 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)

16. 일반 안전사항

16.1 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.

16.1.1 모든 경기 참가자는 8.2에서 규정하는 모든 필요장비를 의무적으로 착용하여야 한다.

- 16.1.2 경기 중 발령되는 모든 신호 깃발 및 신호등을 준수하여야 한다.
- 16.1.3 트랙 내 역 주행은 어떠한 경우에도 금지된다.
- 16.1.4 후방에서 상위 순위의 차량이 접근하고 있는 경우 청색기가 발령되며 후방에 주의를 기울여야 한다.
- 16.1.5 경기 중 왼쪽 또는 오른쪽 방향과 관계없이 추월이 가능하다. 단, 다른 드라이버를 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.
- 16.1.6 서킷 주행 차량은 항상 서킷 본선을 이용하여야 한다. 서킷 가장자리의 흰색 실선을 넘지 않도록 해야 하며, 만약 1개 이상의 타이어가 서킷 본선에 접촉되어 있지 않으면 드라이버는 서킷을 이탈한 것으로 간주한다. 예선 또는 결승 레이스 중 자동차가 서킷을 이탈한 경우 드라이버는 본선으로 다시 진입할 수 있으나, 그로 인한 순위 상승 등의 이익을 얻지 않고 안전하게 진입한 경우에만 인정된다. 트랙을 이탈한 드라이버는 심사위원회에 보고되며, 예선의 경우 해당 랩의 삭제 또는 모든 기록 몰수 등의 벌칙이 부여되며, 결승의 경우 30초 가산 또는 드라이브스루 페널티(Drive Through Penalty) 등의 벌칙이 부과된다.
- 16.1.7 중대한 실수나 제어능력 부족(트랙 이탈)이 반복될 경우 심사위원회에 보고되며 해당 드라이버는 실격 처리될 수 있다.
- 16.1.8 고의적인 서행주행이나 사행주행, 또는 다른 드라이버를 잠재적으로 위험에 빠뜨리는 푸싱 행위는 허용하지 않는다. 상기 행위를 한 드라이버는 심사위원회에 보고되며, 30초 Stop & Go Penalty 또는 60초 가산 등의 벌칙이 부과된다.
- 16.1.9 황기구간에서 추월, 트랙이탈, 스핀 할 경우 해당 드라이버는 엄중 벌칙(실격 또는 그리드 강등 등)이 부과될 수 있다.
- 16.1.10 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.
- 16.1.11 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.
- 16.1.12 사고, 고장 등으로 인하여 경기 상황을 계속해서 유지할 수 없는 드라이버는 포기 의사를 가장 가까운 경기진행요원에게 보고하는 것으로써 리타이어(retire) 할 수 있다. 또한, 가급적 서킷 출구에 가까운 지점에서 안전하게 견인될 수 있도록 노력하여야 한다.
- 16.1.13 자동차가 피트 레인 밖에서 정지하였을 경우 해당 차량의 드라이버는 다른 드라이버들이 방해받거나 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.
- 16.1.14 트랙 상에서 자동차를 수리하는 것은 금지된다. 경기 중 차량의 수리는 반드시 피트인하여 워킹레인에서만 가능하다.
- 16.1.15 트랙 내에서 자동차를 밀어 움직이는 것은 금지된다.
- 16.1.16 경기 중 피트레인(워킹레인)에서 작업 후 차량의 시동이 안 될 경우 밀어서 출발하는 것은 허용되지 않는다.
- 16.1.17 경기 중 피트인 차량이 코스인 차량보다 우선권을 가지며, 패스트레인으로 차량이 진입할 시 팀크루 1명이 차량을 유도하는 것을 권장한다.
- 16.1.18 드라이버, 등록된 팀크루 및 경기진행요원을 제외하고는 누구도 피트레인 상의 차량에 손을 댈 수 없다.

- 16.1.19 공식적인 경기 중단 시간을 제외하고 일시적이라고 할지라도 드라이버가 트랙 상에 자동차를 방치하는 경우 레이스 포기로 간주한다.
- 16.1.20 경기 중 충돌이나 사고에 관련되었을 경우, 심사위원회의 동의 없이 해당 드라이버가 서킷을 이탈하거나 사고차량을 외부로 반출하는 것은 불가하다.
- 16.1.21 경기 중 드라이버의 열사병 방지를 위하여 쿨링시스템 사용을 권장한다.
- 16.1.22 모든 참가 선수는 긴급 상황 발생 시 언제든지 구급차, 소방차, 경기위원회차량 등 서비스 차량이 코스에 진입할 수 있음을 인지해야 한다.
- 16.1.23 대회 일정 중 서킷 내의 시설에 출입하는 자는 대회조직위원회가 발급한 유효한 출입증을 패용하여야 한다.
- 16.2 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.

17. 벌칙(페널티)

- 17.1 벌칙의 적용
 - 17.1.1 경기스포츠규정, 경기기술규정 및 클래스별 세부기술규정의 위반에 대하여 심사위원회는 위반자에게 벌칙을 부과할 수 있다.
 - 17.1.2 벌칙은 경고, 벌금, 공익 업무 수행 의무, 기록 삭제, 그리드 순위 강등, 강제적 피트 스타트, 타임 페널티, 드라이브 스루 페널티, 스톱 앤 고, 제외 및 실격, 출장정지, 자격상실의 종류가 있다.
 - 17.1.3 벌칙의 결정 권한은 심사위원회에 있다.
- 17.2 기술규정 위반에 대한 벌칙
 - 17.2.1 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
- 17.3 벌칙 부여 방법
 - 17.3.1 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.
 - 17.3.2 경기 중 외
경기 중이 아닐 경우 벌칙부과를 위하여 심사위원회가 해당 드라이버를 호출 할 수 있다.
- 17.4 벌칙의 이행
 - 17.4.1 피트스탑 페널티
지정된 페널티 에어리어에서 시동을 켜 상태로 정차하여 오피셜의 신호에 따라 출발한다.
 - 17.4.2 드라이브스루 페널티
피트레인(패스트레인)의 규정 속도를 준수하며 페널티 에어리어에 정차하지 않고 오피셜의 신호에 따라 피트레인을 통과한다.

18. 공식차량검사

- 18.1 경기참가차량은 대회 일정에 따라 반드시 공식차량검사를 받아야 하며, 대회기술위원으로부터 승인을 득하지 못한 경우, 심사위원회에 보고되며 출전을 금지시킬 수 있다.
- 18.2 공식차량검사 시 해당 차량은 출전 가능한 상태여야 하며, 해당 참가자는 필수장비를 모두 착용한 상태여야 한다.

- 18.3 공식차량검사 시 해당 차량은 대회조직위원회가 지급한 트랜스폰더를 18.2에 규정한 위치에 부착한 상태여야 한다.
- 18.4 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.
- 18.5 부품을 교환(수리)한 차량은 다시 차량검사를 하여 승인을 득해야 한다.
- 18.6 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.
- 18.7 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.

19. 공식예선

- 19.1 공식예선 참가
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.
- 19.2 공식예선 그룹
공식예선을 2개 그룹으로 나누어 실시하는 경우, 엔트리 번호의 오름차순으로 그룹을 편성한 후 교대하여 실시한다.
- 19.3 공식 예선 순위
- 19.3.1 공식 예선의 순위는 랩타임 기록이 빠른 순서대로 결정된다.
- 19.3.2 복수의 드라이버가 예선에 참가한 경우 그 중 빠른 기록으로 예선기록을 부여한다.
- 19.3.3 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 19.3.1의 방법으로 결정된다.
- 19.3.4 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.
- 19.4 오피셜의 도움을 받은 차량
공식예선 중이거나 예선이 중단된 때 경기진행요원의 구난 등 도움을 받은 차량은 예선 주행을 이어갈 수 없다.

20. 그리드

- 20.1 결승 그리드 결정
공식 예선의 순위 및 페널티 여부에 따라 결승 스타팅 그리드와 결승 출전 차량을 결정하며 공시한다.

20.2 동일한 랩타임

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

20.3 결승 출전 불가의 경우

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

20.4 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.

21. 결승 레이스 출주 대수

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

개최장소	레이스시간	최대 출주대수
영암 국제자동차경주장 (Full Course)	60분	61대
	60분 ~ 120분	70대

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

$N = 0.36 \times L \times W \times T \times G$ 에 의거, $70.38 = 0.36 \times 17 \times 10 \times 1.15 \times 1$

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

22. 결승 스타트

22.1 롤링 스타트

레이스 스타트 방식은 롤링 스타트를 원칙으로 한다.

22.2 레이스 스타트 15분 전

22.2.1 피트로드 출구에 녹색등을 점등하고 알림 음을 울린다.

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

22.3 레이스 스타트 10분 전

22.3.1 피트로드 출구에 적색등을 점등하고 알림 음을 울린다.

22.3.2 코스에 진입하지 못한 차량은 피트 스타트를 해야 한다.

22.4 레이스 스타트 5분 전

22.4.1 '5분 전' 사인 보드를 게시하고 알림 음을 울린다.

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

22.4.3 그리드에 진입하지 못한 결승 출전 차량은 피트 스타트해야 한다,

22.5 레이스 스타트 3분 전

22.5.1 '3분 전' 사인 보드를 공시하고 알림 음을 울린다.

22.5.2 모든 인원은 서킷 코스에서 퇴장한다.

(단, 경주차량 1대 당 경기진행요원 1명, 미캐닉 1명은 제외함)

22.6 27.5. 레이스 스타트 1분 전

22.6.1 '1분 전' 사인 보드를 게시하고 경고음을 울린다. 그와 동시에 'Engine Start' 보드를 메인 포스트에서 게시한다.

22.6.2 경기진행요원 및 미캐닉은 즉시 퇴장하여야 한다. 단, 차량별 시동보조요원은 대기할 수 있다.

22.6.3 엔진 시동이 되지 않는 드라이버는 손을 창밖으로 내어 경기진행요원과 후미 드라이버에게 알려야 한다.

22.7 레이스 스타트 30초 전

22.7.1 '30초 전' 사인 보드를 게시하고 알림 음을 울린다.

22.7.2 세이프티카는 관제의 지시에 따라 출발한다.

22.8 포메이션 랩

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

22.8.2 스타트 연습을 할 수 없다.

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

22.8.4 출발하지 못한 차량이 있는 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.

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

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

22.8.7 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.

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

22.8.9 스타트 신호가 발령된 이후부터 추월할 수 있다.

22.9 스탠딩 스타트

22.9.1 심사위원회의 결정에 따라 스탠딩 스타트를 할 수 있다.

22.9.2 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.

22.9.3 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.

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

22.10 플라잉 스타트 등

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

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

22.10.3 스탠딩 스타트하는 경우, 경기 차량의 앞 범퍼 끝 선이 그리드 라인을 넘어서면 플라잉 스타트한 것이다.

22.10.4 플라잉 스타트한 경우, Drive Through Penalty를 부과한다.

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

22.11 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.

23. 피트인/코스인

23.1 방향지시등, 규정 속도

피트로 진입하려는 차량은 코스 상에서 방향지시등으로 피트인 의사를 밝혀야 하며, 피트레인(패스트레인)의 규정 속도(60km/h 이하)를 준수하여야 한다. 과속 1회당 벌금 10만원을 부과하며 추가 페널티를 부과할 수 있다.

23.2 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.

23.3 안전지대 주행 금지

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

23.4 우선권

패스트레인을 달리는 차량이 우선권을 갖는다.

23.5 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.

23.6 동력 후진 금지

피트레인 내에서 동력 후진을 할 수 없다.

23.7 피트 스타트 라인 준수

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

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

24. 레이스 중단

24.1 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.

24.2 적색기 발령 시 절차

24.2.1 적색기가 발령되는 경우, 모든 차량은 즉시 레이스를 중지하고 순위를 유지한 채 서행하여 드라이버 브리핑 등을 통해 고지된 장소에 정지하여야 한다.

24.2.2 정비가 필요한 차량은 피트인해서 정비할 수 있으며, 이 경우 재 스타트 시 “피트스타트” 방식으로 스타트해야 하므로 정비가 완료되면 피트레인에 정렬하여 대기한다. 이 경우 레이스 재 스타트 후 드라이브스루 페널티가 부과된다.

24.3 불가항력에 의한 레이스 중단 처리

불가항력에 의해 레이스가 중단되는 경우의 처리는 “25. 재스타트” 및 “27.2 경기시간 종료 전 종료신호 발령”의 규정을 따른다.

25. 재스타트

25.1 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.

25.2 레이스 재스타트의 일반 규정

25.2.1 경기 중단의 상황을 해결한 후 스타트 '5분 전' 보드를 게시하고 그리드를 폐쇄한다. 이후 진행은 제 '22. 결승스타트' 규정을 따른다.

25.2.2 피트레인의 차량은 피트 스타트 한다. 레이스 재 스타트는 "SC 해제에 의한 재 스타트" 방식으로 한다.

25.2.3 선두차량이 2랩을 완료하기 전에 레이스가 중단된 경우

25.2.4 당초 레이스 스타트는 무효로 처리한다.

25.2.5 잔여 레이스 거리는 "1.3항"의 기준시간에서 레이스 중단시점으로부터의 잔여 시간을 원칙으로 하되 대회조직위원회의 판단에 따른다.

25.2.6 경기 참가자는 당초 결승 스타팅 그리드에서 재 스타트할 수 있으며, 빈 그리드는 그대로 둔다.

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

25.3.1 재 스타트를 위한 순위는 적색기가 발령되기 직전에 컨트롤라인을 통과한(레이스 모니터에 표시되어 있는) 순위로 한다.

25.3.2 순위 및 대열의 정렬을 위하여 레드라인과 선두 차량 사이에 위치한 차량은 오피셜의 지시에 따라서 1랩을 달려 대열 후미에 정렬한다.

26. 세이프티카 (SC)

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

26.2 SC를 투입하는 경우, 메인 포스트 및 각 포스트에서는 'SC' 보드를 게시하고 황색기를 진동 발령하여야 한다. 또한, SC는 서킷의 어느 지점에서든 투입될 수 있다.

26.3 SC로부터 신호가 있는 경우 이외에는 SC를 추월하여서는 안 된다.

26.4 SC를 뒤따르는 모든 경기 차량은 일렬로 정렬하여 주행하여야 한다.

26.5 SC를 뒤따르는 모든 경기 차량은 지나친 사행 주행을 하여서는 안 된다.

26.6 SC 상황 중에는 경기 차량이 피트인할 수 있다. 단, 피트레인 출구의 녹색등이 점등되어있는 경우에 한하여 다시 코스인 할 수 있다. SC 및 차량 대열이 피트출구에 진입하는 시점부터 피트출구를 지나갈 때까지를 제외하고는 녹색등이 점등된다.

26.7 SC 상황 중에 다시 코스인하는 경기 차량은 SC 이하 차량 대열의 최후미에 도달할 때까지 적당한 속도를 유지해야 한다.

26.8 SC 상황의 주행 시간은 레이스 시간에 포함된다.

26.9 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.

26.10 SC가 피트인한 후 메인 포스트에서 녹색기를 진동 발령함과 동시에 레이스가 재개된다. 재스타트 신호가 발령된 이후에 대열에서 이탈할 수 있으며, 스타트 신호가 발령되고 스타트 라인을 지난 이후부터 추월할 수 있다.

26.11 SC상황에서 의무피트스톱 목적의 피트인은 불가하다.

26.12

27. 경기종료

- 27.1 경기 시간 종료 후 종합 선두 차량이 피니쉬 라인을 통과함과 동시에 경기 종료 신호를 진동 발령한다.
- 27.2 경기 종료 신호가 경기 시간 종료 전에 미리 발령되는 경우, 그 사유에 관계없이 해당 레이스는 종료된다.
- 27.3 경기 종료 신호가 경기 시간 종료 후에 지연 발령되는 경우, 경기 순위는 경기 종료 시간에 기준 한다.
- 27.4 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.
- 27.5 체커기가 발령될 때 컨트롤 라인을 통과한 차량 중 각 클래스 선두차량이 달린 거리의 70% 이상 달린 경우에 완주로 인정된다.
- 27.6 동시 도착(Dead Heat)한 경우, 해당 순위를 복수 처리하고 대회의 상금은 1/N하여 부여한다. 또한, 어떤 경우에도 재경기는 하지 않는다.

28. 파크퍼미

- 28.1 경기 차량은 예선 및 결승 종료 후에 대회조직위원회에 의해 한시적으로 보관될 수 있다. 경기 참가자는 차량보관 해제 후에 차량정비를 할 수 있다.
- 28.2 경기 차량은 공식차량검사(1차 검차)를 받은 시점부터 레이스 종료 후에 최종차량검사(2차 검차)를 받을 때까지 해당 패독의 장외로 반출할 수 없다.
- 28.3 리타이어 차량의 보관
대회 기간 중에 리타이어 한 경우, 리타이어 사실을 보고 접수한 후에 순위검차를 하여야 하며 차량의 반출은 허용하지 않는다.

29. 순위검차

- 29.1 모든 참가차량을 대상으로 결승 레이스 이후의 차량보관 중에 경기과정의 공정성을 확인하기 위하여 최종차량 검사를 실시할 수 있다.
- 29.2 결승 레이스 이후의 차량보관 중, 기술위원장의 입회하에 지정된 검사원이 대회조직위원회가 지정한 장소에서 실시한다.

30. 항의

- 30.1 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.

30.2 항의 절차

항의 신청을 원할 경우, 대회조직위원회에 항의 수수료와 항의 내용을 작성하여 서면 제출해야 한다.

구분	심사 항의 수수료
클래스 공통	500,000원

30.3 항의 신청 대상과 가능 시간

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

구분	항의 가능 시간
- 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

30.4 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.

30.5 항의 수수료 반환

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

30.6 항소

30.6.1 모든 경기 참가자는 그 국적에 관계없이 심사위원회가 선고한 벌칙 또는 결정에 대하여, KARA에 항소할 수 있는 권리를 가진다.

30.6.2 항소의 절차는 '2024 KARA 자동차경기 국내규정집 제13조'를 따른다.

30.6.3 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.

30.6.4 항소는 심사위원회 결정의 정당성을 판단하는 과정으로 해당 결과가 번복되지 않을 수 있다.

30.6.5 단 드라이브 스루(Drive_through), 스톱 앤 고(stop and go) 페널티 등은 항소의 대상이 되지 않는다.

31. 상금

31.1 상금 내용

31.1.1 클래스별 상금

구분	전남내구500	전남내구300	전남내구200	전남내구100
1위	'24 운영제외	5,000,000	4,000,000	3,000,000
2위		3,500,000	2,000,000	2,000,000
3위		2,000,000	1,000,000	1,000,000

31.1.2 상금 지급 시 상기금액에서 원천징수세(3.3.%)를 제외하고 지급한다.

31.2 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~8대	50% 지급
9대~11대	80% 지급
12대 이상	100% 지급

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

31.3 불가항력에 의해 레이스가 중단되는 경우의 처리

31.3.1 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.

31.3.2 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.

32. 시상식 및 기자회견

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

32.2 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.

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

33. 규정의 효력과 추가 및 해석

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

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

33.3 대회특별규칙, 드라이버브리핑은 본 규정보다 우선적으로 적용된다.

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

2부. 기술규정

1장. 공통 기술규정

1. 기술규정 일반

1.1. 규정의 제정 및 수정

동 대회의 규정은 전남GT 대회조직위원회가 제정하며, 조직위원회가 필요하다고 판단할 경우 언제든지 수정 또는 변경 할 수 있다.

1.2. 규정의 준수

모든 대회 참가차량은 동 기술 규정 및 조직위원회가 추가로 공지하는 기술관련 공지를 준수해야 한다. 모든 드라이버는 대회 기간 동안 동 기술 규정을 준수하여 기술위원회의 차량검사 및 수정요청을 만족시켜야 한다.

1.3. 차량 출전 제한

조직위원회는 기술 규정에 근거하여 차량의 상태가 위험하다고 판단될 경우, 또는 그 외 필요하다고 판단될 경우 해당 차량의 출전을 제한할 수 있다.

1.4. 규정 우선순위

본 공통 기술 규정과 클래스별 세부 기술 규정이 해석 상 차이를 보일 경우 클래스별 세부 기술 규정을 우선으로 한다.

1.5. 기술 규정 준수 비용

조직위원회의 판단에 따라 의무개조 또는 수정을 요청할 수 있으며, 이때 발생하는 비용은 참가자가 부담한다.

2. 차량 및 부품의 승인

2.1. 차량의 승인

모든 참가 차량은 동 공통 기술 규정 및 클래스별 세부 기술 규정에 부합하도록 개조되어야 하며, 조직위원회로부터 승인을 받아야 한다.

2.2. 부품의 승인

2.2.1. 본 규정 또는 클래스별 세부 기술 규정에서 공식적으로 허용하는 범위 외에는 어떠한 가공도 금지되며, 순정부품만을 사용하여야 한다.

2.2.2. 단, 다음의 경우 조직위원회로부터 부품변경허가를 득하여 순정부품 가공 또는 다른 부품으로의 변경이 가능하다.

- ① 해당 순정부품이 단종 된 경우
- ② 안전상 부품 가공/변경이 불가피 할 경우
- ③ 순정부품과 동일한 성능의 부품일 경우
- ④ 기타 조직위원회가 반드시 필요하다고 판단될 경우

3. 안전 규정

3.1. 안전 관련 장비

3.1.1. 차량 내 설치되는 안전 관련 장비는 국제자동차연맹(이하 FIA)의 공인을 받은 제품이어야 하며, 유효기간 내의 제품이어야 한다.

3.1.2. 위 사항을 준수하지 않은 드라이버 및 차량은 경기 참가할 수 없다.

3.2. 롤케이지

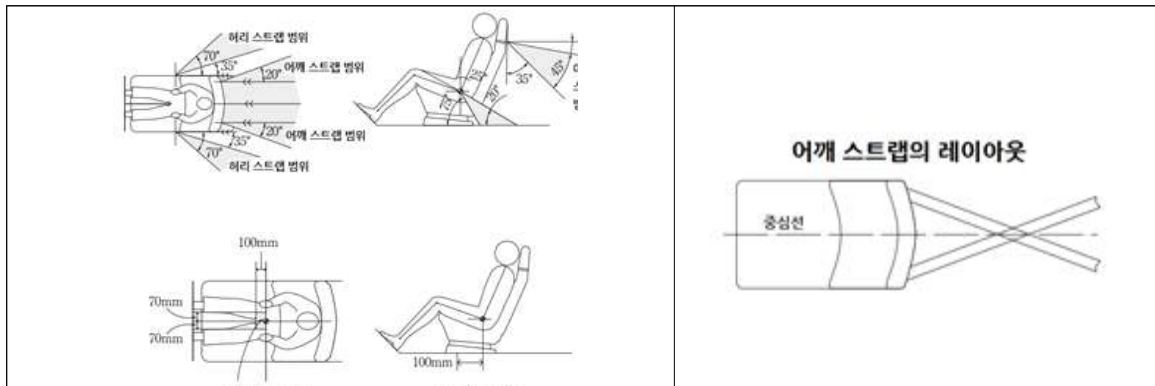
3.2.1. 롤케이지는 FIA Appendix J Article 253의 8항의 6점식 구조를 권장한다.

3.2.2. 세부 롤케이지 규정은 “4. 롤케이지” 규정을 따른다.

3.3. 안전벨트

3.3.1. 경기 참가 차량의 안전벨트는 반드시 4점식 이상이어야 한다.

3.3.2. 경기용 안전벨트의 차체 측 설치 위치



3.4. 소화기

3.4.1. 모든 참가 차량은 소화기를 의무 장착하여야 하며, 사용 가능한 소화기 제품은 다음과 같다.

- ① FIA Appendix J Article 253의 7.2 혹은 7.3에 기재된 소화기
- ② KC 인증 혹은 KFI (한국소방산업기술원) 인증 소화기
- ③ 소화약제성분 : H-1211, HCFC-123, HFC-234fa, HFC-236
- ④ 소화약제중량 : 3Kg 이상
- ⑤ 소화기고정 : 고정구 2개를 갖춘 퀵 릴리즈 방식의 금속제

3.4.2. 소화기는 콕핏 내 조수석 앞 발판에 고정 장치를 이용하여 장착하여야 한다.

3.4.3. FIA 공인품에 한하여 자동소화장치 장착은 자유이다.

3.5. 견인 고리

3.5.1. 모든 참가 차량은 전방 및 후방에 반드시 견인 고리가 설치되어야 한다.

3.5.2. 견인 고리의 사양은 아래의 내용을 충족해야 한다.

구분	모양	최소내경	최소두께	최소폭
스트랩	밴드형	60mm	2.5mm	50mm
금속 고리	원형	60mm	10mm	10mm

3.5.3. 견인 고리 색깔은 유사시 구분이 용이하도록 차체 색과 명확히 구분되는 색이어야 하며, 위치를 식별할 수 있도록 다음과 같이 “화살표 모양” 또는 “TOW” 스티커가 부착되어야 한다.

3.6. 후드 및 트렁크 안전 고리

3.6.1. 차량의 후드 및 트렁크 잠금장치를 안전 고리로 교체를 권장한다.

3.6.2. 안전 고리로 교체 시 각각 최소 2개 이상으로 고정되어야 하며, 기본 잠금 장치는 제거되어야 한다.

3.6.3. 해당 안전 고리는 별도의 장비 없이 고정 및 해제될 수 있어야 한다.

3.7. 전원차단장치

3.7.1. 운전석 내부 및 차량 외부에서 전원을 차단할 수 있는 전원차단장치 장착을 권장한다.

3.7.2. 전원차단장치 장착 시 내부용, 외부용 모두 모든 동력, 전기장치, 전자장치 및 회로를 차단할 수 있어야 한다.

3.7.3. 외부 전원차단장치는 앞유리창 아래 부분에 장착되어야 하고, 다음과 같은 표시의 스티커를 가로길이 최소 12cm의 크기로 부착하여야 한다.



3.8. 전/후 유리 및 도어 창문

- 3.8.1. 모든 참가 차량의 전면 유리는 순정품이어야 하며, 그 외 후면 유리, 도어 창문 유리는 폴리카보네이트로 변경될 수 있다. 폴리카보네이트로 변경 시 두께가 최소 3mm 이상 되어야 하며 도어 창문의 경우 고정식만 가능하다.
- 3.8.2. 전면 유리의 파손 또는 추가 파손의 가능성이 있다고 판단될 경우 조직위원회는 해당 차량의 경기 참가를 불허할 수 있다.
- 3.8.3. 차량의 와이퍼는 항상 작동되는 상태여야 한다.

3.9. 시트

- 3.9.1. 버킷시트의 장착이 의무사항은 아니나, 버킷시트로 교체 시에는 FIA 공인제품만 사용 가능하다.
- 3.9.2. 버킷시트로 교체 할 경우 4개 이상의 12mm(M8) 볼트로 고정해야 한다.
- 3.9.3. 버킷시트로의 교체를 위해 본래의 시트 고정 부속품은 제거될 수 있다.
- 3.9.4. 다른 기능에 영향을 주지 않는다면 버킷시트 고정을 위한 바닥 개조가 가능하다.

3.10. 보호 그물

- 3.10.1. 모든 참가 차량의 운전석 창문에는 반드시 보호그물이 장착되어야 한다.
- 3.10.2. 보호그물은 롤케이지에 고정되어야 하며, 드라이버가 안전벨트를 맨 상태에서 탈거가 가능하여야 한다.

3.11. 에어백 퓨즈

- 3.11.1. 에어백이 장착된 경기 참가 차량은 경기 중 에어백이 작동하지 않도록 하는 조치를 권장한다.
- 3.11.2. 경기 종료 후 일반도로 주행 시에는 자율적으로 에어백이 작동하도록 조치해야 하며, 이를 조치하지 않아 발생한 일체의 문제에 대한 책임은 전적으로 운전자에게 있다.

4. 롤케이지

4.1. 일반

- 4.1.1. 롤케이지는 FIA의 규정(FIA Appendix J Article 8)에 따라 장착하는 것을 권장한다.
- 4.1.2. 동 규정에 언급되지 않은 내용은 조직위원회의 판단에 따른다.
- 4.1.3. 일반 준수 사항
 - ① 콕핏 내에서 차체의 측면지지대와 롤케이지 사이로 다음의 장치들이 지나가는 것은 금지된다.
 - 전기배선
 - 액체류(연료, 오일 등)의 라인(윈도우스크린 세척제 제외)
 - 소화시스템 라인
 - ② 롤바와 각종지지대는 최소 3mm두께, 최소면적 120cm²이상의 스틸소재 플레이트에 용접 또는 볼트로 차체와 결합되어야 한다.
 - ③ 롤케이지는 실내로부터 프론트 휠 하우스 마운트 포인트까지 롤케이지 연결 가능하다.
 - ④ 드라이버의 몸 또는 헬멧이 닿을 수 있는 롤케이지의 천정, 도어바에는 불연소재 패딩 설치를 권장한다.

4.2. 기본구조

4.2.1. 6점식

참가 차량 전체 6점식 구조를 권장하며, 내구300은 6점식 이상의 구조를 의무 장착해야 한다.

4.2.2. 4점식

내구200 및 내구100은 4점식 구조 사용이 가능하나 참가 신청 시 조직위원회의 승인을 받아야 한다.

4.3. 재료 및 사양

롤케이지용 튜브는 원통형의 등근 부분만 사용 가능하며, 재료 및 사양은 다음과 같다.

재질	최소 인장강도	최소 치수	적용 위치
최대 카본 함유 0.3%의 냉간 인발 또는 냉간 압연 순수 탄소강	350N/mm ²	45X2.5(1.75"X0.095") 또는 50X20(2.0"X0.083")	메인롤바 또는 측면롤바+후방가로연결대
		38X2.5(1.5"X0.095") 또는 40X2.0(1.6"X0.083")	하프측면롤바, 모든연결대 (규정에 별도 언급 없을 경우)

4.4. 롤케이지 세부 사양(6점식)

4.4.1. 기본 구조

6점식 롤케이지는 다음의 3개 구조 중에서 선택하여 장착하여야 한다.

(FIA Appendix J Article 253 8.3항 참조)

기본형1	기본형2	기본형3
메인롤바 1개 프론트롤바 1개 세로연결대 2개 후방지지대 2개 바닥고정받침 6개	측면롤바 2개 가로연결대 2개 후방지지대 2개 바닥고정받침 6개	메인롤바 1개 하프측면롤바 2개 가로연결대 1개 후방지지대 2개 바닥고정받침 6개
		

- ① 메인롤바의 수직 부분은 차체 안쪽 패널에 최대한 가깝게 설치되어야 한다.
- ② 프론트롤바, 측면롤바 또는 하프측면롤바의 기둥은 차량 앞 유리 기둥에 최대한 가깝게 설치되어야 한다.
- ③ 다음의 연결부위는 반드시 천정에 붙도록 설치되어야 한다.
 - 메인롤바와 프론트롤바를 연결하는 세로연결대
 - 측면롤바를 연결하는 가로연결대
 - 메인롤바와 하프측면롤바의 연결부위
- ④ 후방지지대는 반드시 천정 높이 및 메인롤바 밴딩부위 외곽선 가까이에 위치해야 하며, 차량의 양측면에 적용하고 용접 연결할 수도 있다(탈부착 가능한 볼트 타입도 가능). 후방지지대는 수직선 대비 30도 이상의 각도로 뒤쪽을 향해 직선으로 뻗어야 하며 차체 양쪽 사이드패널에 최대한 가깝게 붙어 있어야 한다.

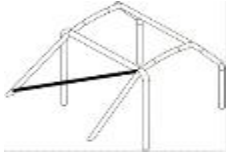
4.4.2. 롤케이지 보강

롤케이지의 기본 구조 결정 후 추가 연결대 설치 및 보강작업을 권장한다.

- ① 대각선 연결대
 - 롤케이지의 메인롤바에 그림 II-4부터 II-7에 정의한 대각선 연결대 중 1가지를 선택하여 설치할 수

있으며, 그림의 내용과 반대방향으로 설치 가능하다.

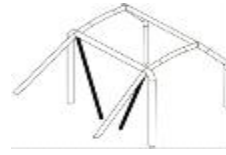
- 연결대는 곧아야 하며, 탈착식 사용은 가능하다.
- 연결대 상단 부는 반드시 메인롤바 또는 후방지지대와 연결되어야하며 연결부위의 위치는 메인롤바와 후방지지대의 연결부위로부터 100mm 이내여야 한다. 연결대 하단 부는 반드시 메인롤바 또는 후방지지대와 연결되어야 하며, 연결부위의 위치는 차체와 메인롤바(또는 후방지지대)의 고정 받침으로부터 100mm 이내여야 한다.



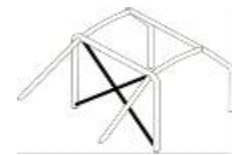
II-4



II-5



II-6



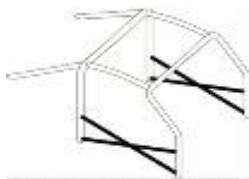
II-7

② 측면연결대(도어바)

- 차량의 양측 면에는 그림 II-8부터 II-11에 정의한 내용에 따라 1개 또는 그 이상의 도어바 설치 가능하다
- 각 그림 내용의 혼합사용은 가능하나 양쪽 모두 설치할 경우는 양쪽의 구조가 동일해야 한다.
- 도어바는 탈착식 사용이 가능하다.
- 도어바의 높이는 최대한 높아야 한다. 단, 도어바 부착 위치의 상단 부는 개방된 도어의 바닥부터 도어 높이의 반을 넘을 수 없다.
- 부착 위치가 개방된 도어보다 더 앞쪽이나 뒤쪽에 있을 경우 측면에서 볼 때 개방된 문 영역의 타당한 위치에 적용한다.
- 그림 II-9의 경우, 부착 위치의 하단 부는 차체/새시의 수직 지지대에 직접 연결하는 것을 권장하며, "X"자의 최소 한 쪽은 단일 조각으로 하는 것을 권장한다.
- 도어바를 윈드스크린 보강 필러(그림 II-15)에 연결하는 것은 허용된다.



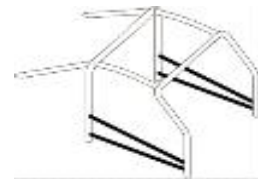
II-8



II-9



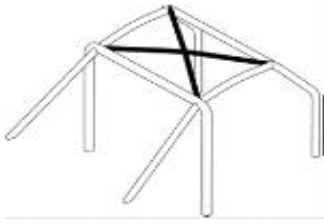
II-10



II-11

③ 천정 보강

- 롤케이지의 상단부에 그림 II-12부터 II-14에 정의한 내용에 따라 보강연결대 설치 가능하다.
- 연결대는 천정의 곡선을 따라 제작될 수 있다.
- II-12의 경우에 한하여, 한 개의 연결대만 설치할 수 있다. 단, 이때 연결대의 앞쪽 연결 부위가 드라이버 쪽에 있도록 설치한다.
- 연결대의 끝부분은 기본구조의 롤바와 연결대의 연결부위로부터 100mm 이내에 부착되어야 한다. (그림 II-13 및 II-14의 V형 보강 방식일 경우 윗부분은 예외이다).
- V형 방식의 윗부분 연결 방법 : 윗부분의 튜브가 서로 붙어있지 않을 경우, 가로 롤바 또는 가로 연결대와의 부착부분 간 간격은 100mm 이내여야 한다.



II-12



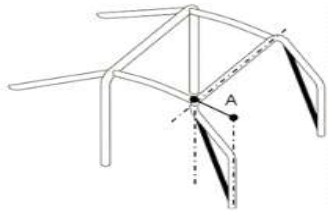
II-13



II-14

④ 윈드스크린 필러

- “A” 치수가 200mm를 초과할 경우(그림 II-15) 반드시 차량의 양쪽 프론트롤바에 윈드스크린 필러 보강을 해야 한다.
- 측면에서 볼 때 직선일 경우 벤딩이 가능하나 그 각도가 20도를 넘어서는 안 된다.
- 필러 상단 부는 프론트롤바(또는 측면롤바)와 세로연결대의 연결부위로부터 100mm 이내의 위치에 부착되어야 한다.
- 필러 하단 부는 프론트롤바(또는 측면롤바)의 바닥 연결 받침대로부터 100mm 이내의 높이에 부착되어야 한다.



II-15

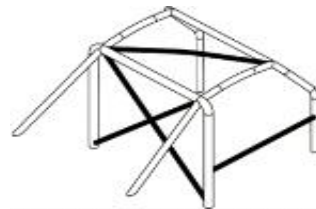
- ⑤ 본 규정에 별도의 언급이 없으면, FIA Appendix J Article 253 8.3.2.2에 따라 선택적으로 연결대 및 보강재를 추가할 수 있다.

⑥ 최소 권장 사항

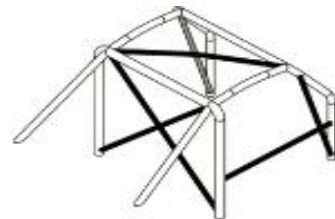
- 조직위원회가 권장하는 최소한의 롤케이지 사양은 다음과 같다.
- 측면 도어바는 운전석 쪽에만 설치 또는 양쪽 모두 설치 가능하다.
- 기본구조는 5.4.1항에 따라 다양하다.
- 도어바 및 천정 보강 방식은 4.4.2 ②항 및 4.4.2 ③항에 따라 다양하다.



II-16



II-17



II-18

5. 엔진

5.1. 엔진 형식

본 규정에 명시된 형식 외 엔진에 대해서는 조직위원회가 특별규정으로 지정한다.

5.2. 과급기

5.2.1. 과급기에 대한 내용은 특별공지한다.

6. 윤활시스템

6.1. 오일경로

모든 오일은 반드시 오일필터를 거쳐 흘러야 한다.

6.2. 오일필터 변경

오일필터는 순정부품 외 다른 제품으로 변경이 가능하다.

6.3. 오일압력

오일압력의 변경은 자유이다.

6.4. 격벽설치

오일 팬의 오일 쓸림 방지를 위한 격벽설치는 자유이다.

6.5. 센서장착

오일온도센서 장착을 위한 가공은 가능하다.

6.6. 용량

오일 용량 증가를 위한 오일탱크 변경, 제작 및 가공은 가능하다.

6.7. 드라이섬프 방식

드라이섬프 방식의 윤활시스템 장착은 가능하다.

6.8. 오일캐치탱크

모든 참가차량은 오일캐치탱크를 최소 1리터 이상의 용량으로 최소 1개 이상 장착하여야 한다. 탱크의 오일용량은 외부에서 육안으로 확인 가능해야 한다.

7. 연료, 오일 및 브레이크 라인

7.1. 설치 및 재료

연료, 오일 및 브레이크 라인은 부식 및 파손으로 인한 화재 발생 방지를 위해 외부 충격으로 손상되지 않도록 설치해야 하며, 열과 압력으로 인한 변형이 없는 메시 호스 타입 제품 사용이 의무이다.

7.2. 방염처리

연료, 오일 및 브레이크 라인이 콕핏 내부를 지날 경우 누유 또는 화재 방지를 위하여 반드시 방염소재로 차폐되어야 한다.

8. 소음 규정

8.1. 배기음 제한

8.1.1. 배기음은 클래스 구분 없이 최대 110dB이하여야 한다.

8.1.2. 배기음 기준은 조직위원회에 의해 변경될 수 있다.

8.2. 측정방법

8.2.1. 배기음의 측정은 클래스 구분 없이 5000rpm에서 기어중립의 무부하 상태에서 측정한다.

8.2.2. 소음측정기를 배기관 끝으로부터 50cm거리에서 45도 각도에 위치하여 측정하며, 배기관이 2개일 경우 양쪽 45도 교점을 정하여 측정한다.

9. 콕핏

9.1. 내장재 탈거

9.1.1. 방음재, 절연재, 오디오 및 스피커, 천정/바닥재는 제거할 수 있다.

9.1.2. 운전석 발 받침대(풋 레스트)는 제거하거나 재질 구분 없이 제작하여 부착할 수 있다.

9.2. 시트 및 안전벨트

9.2.1. 조수석 시트와 뒷좌석 시트는 제거할 수 있다.

9.2.2. 순정 안전벨트는 제거할 수 있다.

9.3. 도어 내장재

- 9.3.1. 운전석 및 조수석 도어의 측면 보호바 및 내장재는 제거할 수 없다.
- 9.3.2. 단, 4.4.2 ②에서 규정한 도어바를 설치했을 경우는 제거가 가능하다.

9.4. 편의 장치

- 9.4.1. 순정 에어컨 시스템은 제거할 수 있다.
- 9.4.2. 윈도우 개폐 장치는 제거할 수 있다.
- 9.4.3. 도어 자동 개폐 장치는 제거를 권장한다.

10. 대시보드

10.1. 탈거 및 가공

대시보드는 순정상태를 유지해야 하나, 드라이버 편의를 위한 최소한의 개조나 가공은 가능하다. 개조의 허용 여부는 조직위원회가 판단한다.

10.2. 계기판

계기판은 순정부품 외 다른 제품으로 변경 가능하다.

10.3. 스위치류

각종 스위치류는 드라이버 편의를 위해 순정부품 외 다른 제품으로 변경 가능하다.

11. 스티어링

11.1. 스티어링 휠 변경

스티어링 휠은 순정부품 외 다른 제품으로 변경 가능하다.

11.2. 파워스티어링 오일쿨러

파워스티어링 오일쿨러의 장착은 가능하다. 단, 수량은 최대 1개이며, 위치는 콕핏 내부 외에는 자유이나 차체 외곽선을 벗어날 수 없다.

12. 마운트류

12.1. 마운트 포인트

모든 참가 차량의 엔진 및 미션 마운트의 포인트는 변경 불가하다.

12.2. 마운트 재질

12.3. 엔진 및 미션 마운트의 재질은 자유이다.

13. 전기 장치

13.1. 엔진시동장치

모든 참가 차량은 대회 기간 중 언제든지 스스로 엔진시동이 가능해야 한다.

13.2. 배터리

- 13.2.1. 배터리는 순정부품 외 다른 제품으로 변경 가능하나 수량 추가는 불가하다.
- 13.2.2. 배터리의 위치는 변경 가능하다.
- 13.2.3. 배터리를 콕핏 내부에 설치할 경우, 절연재로 덮여있어야 하고 최소 두개 이상의 금속 클램프를 사용하여 최소 직경 8mm의 볼트와 너트로 차량 바닥에 고정되어야 한다.

13.3. 알터네이터

알터네이터는 순정부품을 사용해야 하며 알터네이터 벨트는 순정부품 외 다른 제품으로 변경 가능하다.

13.4. 라이트류

- 13.4.1. 라이트류는 순정부품을 사용해야 하며, 본래 위치 외 위치의 변경 또는 추가 설치는 금지한다.
- 13.4.2. 유리재질의 전조등 및 후미등 커버는 테이핑 또는 비산방지필름으로 보호되어야 한다.
- 13.4.3. 콕핏, 화물칸의 조명장치는 제거 가능하다.
- 13.4.4. 안개등의 제거는 가능하다.

13.4.5. 전조등과 후미등은 경기 기간 내 항상 작동되어야 한다.

14. 최소 중량

14.1. 최소 중량 측정 기준

참가 차량의 최소 중량 측정은 특별규정으로 공지한다.

14.2. 최소 중량 유지 의무

최소 중량은 대회 기간 중 항상 기준을 충족해야 한다.

14.3. 중량 측정의 의무

대회 기간 중 언제든지 기술위원회가 중량 측정을 요구할 수 있으며,
모든 참가 차량은 이에 따라야 한다.

15. 에어덕트

에어덕트 시스템은 차체, 기능 및 기계장치 오작동 또는 변형을 유발하지 않는 범위에서 자유롭게 설치 가능하다. 단, 에어덕트 호스는 차량 외부로 돌출되지 않아야 한다.

2장. 차량 기술규정

1. 총칙

- 1.1. 본 규정은 전남내구 300/200/100 클래스 참가를 위한 차량에 적용된다.
- 1.2. 아래에 허용된 개조를 제외한 참가차량의 모든 것은 순정과 동일해야 하며 그 유지는 참가자의 의무이다.
 - 1.2.1. 의무적인 설치, 변경과 허용되어 있는 탈거, 제거 및 변경
 - 1.2.2. 허용되어 있는 부품의 장착과 그에 요구되는 작업
 - 1.2.3. 사고로 인한 손상부위 수리
 - 1.2.4. 부품의 고정부 파손으로 인한 순수한 재사용 목적의 가공 및 개조
 - 1.2.5. 사용하지 않는 부품, 그 고정 브라켓, 방음, 방진, 단순 덮개 목적 부품의 탈거 및 제거
 - 1.2.6. 단열, 방열 목적 처리
- 1.3. 순정상태가 유지되어야 하는 부분에 대해서 부품의 교체가 요구될 경우 동일형식의 순정품을 사용해야 한다.
- 1.4. 아래에서 허용된 개조 과정에서 수반되는 최소한의 변경은 허용되며 그 적합성에 대한 판단은 대회조직위원회에 권한이다.
- 1.5. 본 규칙의 유권해석과 기재되어 있지 않은 사항에 대한 적용 및 그 결정은 대회조직위원회의 권한이다.
- 1.6. 내구300은 슈퍼레이스 GT1규정, 이외의 클래스는 해당 오거나이저의 기술규정을 따른다.

2. 참가가능차량

아래 2.1과 2.2의 차량이 참가 가능하고, 구동방식과 엔진 흡기방식 등에 따라서 아래 표와 같이 구분된다.

구분	구동방식	엔진	터빈	최고부스트압력	최저중량
내구300	전륜구동	2,000cc 미만 과급흡기	순정	1.5kg/cm ²	1,320kg DCT 20kg+
	후륜구동	3,800cc 미만 자연흡기 MPI	-	-	1.370kg
		3,800cc 미만 자연흡기 GDI	-	-	1.420kg 시퀀셜 20kg+
		2,000cc 미만 과급흡기	순정	1.5kg/cm ²	1.420kg 시퀀셜 20kg+
내구200	전륜구동	2,000cc 미만 자연흡기	-	-	1,090kg
		1,600cc 미만 과급흡기	순정	1.4kg/cm ²	1.230kg 시퀀셜, DCT 20kg+
내구100	전륜구동	1,600cc 미만 자연흡기	-	-	1.200kg

[순정품이라 함은 제조사가 판매하는 차량에 장착된 동일제품과 A/S용으로 판매하는 동일 부품을 말한다.]

- 2.1. 차량등록사업소에 등록되지 않은 차량이어야 한다.
- 2.2. 대회조직위원회의 승인을 득한 2인승 이상의 차량이어야 한다.
- 2.3. 대회조직위원회의 특별승인을 받 차량이어야 한다.
- 2.4. 터보차량의 부스트 압력과 최저중량은 변경될 수 있다.

3. BoP (Balance of Performance)

- 3.1. 차량의 제조사, 엔진사양 및 차량의 전반적인 차이로 인한 특정 차량 주행 성능이 주최측에서 기준하는 클래스의 성능 보다 높거나 낮다고 판단될 경우 주최측은 차량의 중량, 엔진의 공기 흡입구 사이즈, 최저

지상고, 부스트압력 등의 조정으로 차량 간의 성능을 맞출 수 있다.

3.2. 차중 및 BoP 조정의 대상이 될 수 있다.

3.3. 대회조직위원회는 전륜 구동차량과 후륜구동 차량의 격차를 줄이기 위해 경기장별로 웨이트 조정을 미리 공지할 수 있다.

3.4. 제한 부스트보다 높은 시간이 0.9초 이상 유지될 경우 부스트 제한을 위반한 것으로 간주한다.

3.5. 과급흡기 차량의 경우 부스트압력 센서 장착을 위한 준비를 하여야 한다.

3.6. 과급흡기 부스트 압력 계측을 위해 사용되는 공식 부스트 압력센서는 다음과 같다.

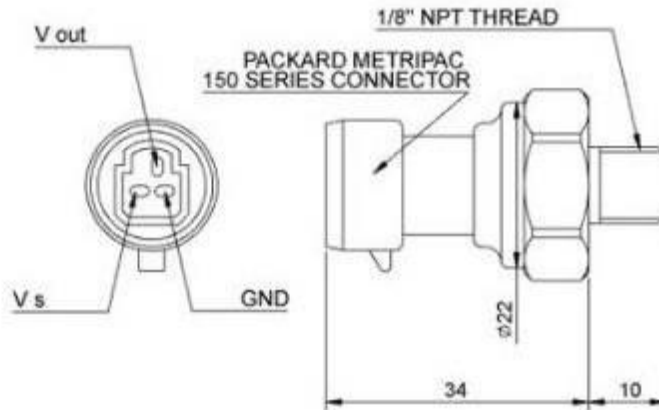
• 터보 차저(Turbocharger) 장착 차량의 경우, 다음의 센서가 장착되어야 한다.

1) 매니폴드 압력 측정 센서

• 자연 흡기(N.A) 차량의 경우, 상기 센서 장착의 필요는 없다.

• 참가팀은 센서의 장착을 위하여, 마운트 포인트를 가지고 있어야 한다. (1/8 NPT)

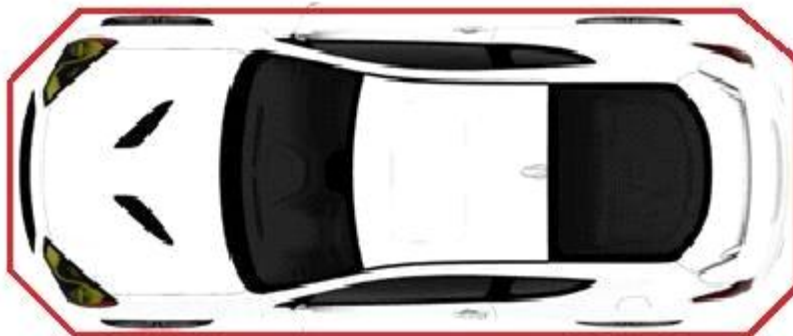
Sensor details



3.6.1. 부스트압력 센서는 엔진 서지탱크와 50mm 이내에 설치되어야 하며, 서지탱크 내의 압력을 직접계측되어야 한다. 부스트압력을 계측하게 되는 경우 엔진 회전수 와 스로틀의 개도량 측정이 함께 되어야 한다.

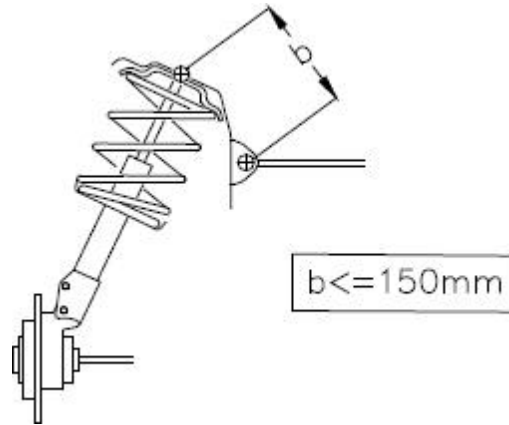
4. 차체 및 외장

4.1. 에어로 시스템은 차폭을 초과하지 않는 선에서 자유이다.



4.2. 스트럿 바의 경우, 전, 후방 스트럿 부착부의 좌, 우측 연결은 자유이다.

4.3. 스트럿 부착부 중심에서 최대 150mm이하 이어야 한다.



- 4.4. 에어잭은 자유이다.
- 4.5. 프론트 범퍼는 아래 조건으로 자유이다.
 - 4.5.1. FRP 또는 카본 소재이어야 한다. (금속소재 사용 금지)
 - 4.5.2. 상면(Top View)에서 보았을 때, 순정품과 동일한 윤곽선이어야 한다.
 - 4.5.3. 범퍼레일은 자유이다.
- 4.6. 프론트 스플리터는 아래 조건으로 자유이다.
 - 4.6.1. FRP 또는 카본 소재이어야 한다. (금속소재 사용 금지)
 - 4.6.2. 상면에서 보았을 때, 범퍼 윤곽선보다 100mm까지, 전장에서 최대 50mm까지 허용된다.
 - 4.6.3. 측면에서 보았을 때, 전륜 축 중심선까지 연장 가능하다.
- 4.7. 카나드는 아래 조건으로 자유이다.
 - 4.7.1. 좌, 우 각 2매 이하의 FRP 또는 카본 소재이어야 한다.
 - 4.7.2. 상면에서 보았을 때 범퍼 윤곽선으로부터 30mm 이내이어야 한다.
- 4.8. 리어 윙은 측면에서 보았을 때 차체 전고 이하, 전면에서 보았을 때 최대폭이내, 후륜 축 중심으로부터 1,050mm(아래사진 A) 이내이어야 한다.



- 4.8.1. 리어윙은 지름 6mm 이상의 볼트 최소 4개이상으로 고정되어야 한다.
- 4.8.2. 리어윙의 소재는 FRP 또는 카본이어야 하며, 사이드 플레이트 높이는 최대150mm 이하이어야 한다.
- 4.9. 보닛은 아래 조건으로 자유이다.
 - 4.9.1. 공기 배출구는 최대 면적 2500cm² (50cmX50cm)이하이어야 한다.
 - 4.9.2. 본래의 형상과 동일하며, 소재는 카본 또는 FRP로 변경할 수 있다.
- 4.10. 펜더는 FRP 또는 카본 및 플라스틱 소재라면 변경 가능하다.
- 4.11. 도어의 내부 임팩트 바 제거는 자유이며, 본래의 형상과 동일하다면 FRP 또는 카본 소재로 변경할 수 있다.
- 4.12. 언더플레이트는 비철금속 소재로 사용할 수 있으며, 볼트로 고정되어야 한다.

- 4.13. 사이드 스커트는 FRP 또는 카본 소재로 변경할 수 있다.
- 4.14. 트렁크는 본래의 형상과 동일하다면 FRP 또는 카본 소재로 사용할 수 있다.
- 4.15. 사이드미러의 거울 면적이 90cm² 이상이라면 자유이다.
- 4.16. 측면, 후면 유리는 두께 3mm 이상의 폴리카보네이트 소재로 변경할 수 있으며, 콕핏 환기 목적으로 공기 흡입구, 배출구를 설치할 수 있다.

5. 콕핏

- 5.1. 스티어링 휠, 페달, 페달 베이스, 시프트 노브는 자유이다.
- 5.2. 스위치 패널은 자유이다.
- 5.3. 무게 감량을 위해 차량 내부를 제거 했다면, 격벽은 최소 0.8mm 이상의 철 소재로 외부와 차단해야 한다.
- 5.4. 후방카메라 및 디스플레이는 자유이다.

6. 엔진

6.1. 본체

6.1.1. 실린더 헤드

- ① 실린더 헤드 가스켓과 맞닿는 면의 가공은 자유이다.
- ② 연소실 가공은 자유이다.
- ③ 밸브 시트링 가공은 자유이다.
- ④ 흡, 배기 포트 내부 가공은 자유이다.

6.1.2. 실린더 블록

- ① 실린더 헤드 가스켓과 맞닿는 면의 가공은 자유이다.
- ② 순정상태와 동일한 내경(배기량변경 금지)이라면 라이너 사용은 자유이다.

6.1.3. 헤드 가스켓은 자유이다.

6.1.4. 마운트는 엔진 장착 높이만 변경되는 조건으로 자유이다

6.2. 흡기

- 6.2.1. 엔진으로 공급되는 모든 공기는 에어필터를 통과해야 한다
- 6.2.2. 에어필터와 에어필터 박스는 자유이다.
- 6.2.3. 흡기 매니폴드의 포트 가공은 자유이다.
- 6.2.4. 과급흡기 차량의 인터쿨러의 경우, 차체 외곽선 안쪽에 위치한다면 자유이다.

6.3. 연료장치

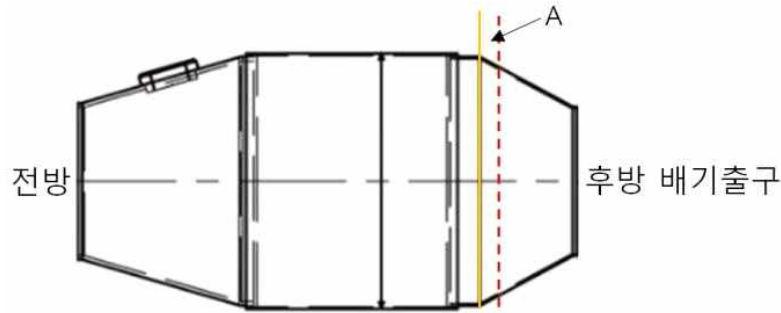
- 6.3.1. 메인 연료펌프와 서브연료펌프는 각 2기 이하라면 자유이다.
- 6.3.2. 보조 연료탱크의 용량은 5리터 이하, 1기 이하라면 자유이다.
- 6.3.3. 연료필터는 자유이다.
- 6.3.4. 연료라인은 순정품 이상의 품질이라면 자유이다.
- 6.3.5. 인젝터, 딜리버리 파이프, 레귤레이터는 순정품 이상의 품질이라면 자유이다.

6.4. ECU 및 배선, 센서는 자유이다.

6.5. 점화코일, 점화 플러그, 점화 플러그배선은 자유이다.

6.6. 배기

- 6.6.1. 실린더 헤드 이후는 스테인레스 소재라면 후방배기 구조는 자유이다. (측방배기 금지)
- 6.6.2. 촉매 후방을 커팅하여 사용할 경우 아래 그림의 A는 최저 5mm 보존되어야 한다.



6.7. 냉각

6.7.1. 라디에이터는 순경품의 위치와 동일한 곳에 위치한다면 자유이다.

6.7.2. 라디에이터 보조탱크는 엔진실 내에 위치한다면 자유이다.

6.7.3. 냉각호스 및 써머스탯의 소재 및 장착 여부는 자유이다.

6.8. 윤활

6.8.1. 오일쿨러는 차량 전방에 위치하고 차체 외곽선 안쪽에 위치하여야 하며, 장착은 공랭식 또는 수냉식 1기까지 자유이다.

6.8.2. 오일필터는 자유이다.

6.9. 과급흡기 차량의 경우 터빈은 1기만 허용되며, 터빈 변경은 가능하다.

6.10. 과급흡기 차량의 경우 웨이스트게이트는 1기까지 사용 가능하며, 직접 대기방출은 금지한다.

6.11. 과급흡기 차량의 경우 블로우오프밸브는 1기까지 사용 가능하다.

7. 전기

7.1. 전장 배선은 자유이며, 배터리 점프 목적의 커넥터 장착은 자유이다.

7.2. 레인 램프 배선은 자유이다.

8. 파워트레인

8.1. 클러치디스크는 자유이다.

8.2. 클러치커버, 플라이휠은 티타늄, 세라믹, 마그네슘, 카본 소재가 아니라면 자유이다

8.3. 페달, 마스터 실린더는 자유이다.

8.4. 시퀀셜 변속기와 패들시프트 시스템의 장착은 허용된다. 단, 시퀀셜 및 DCT 변속기 장착차량은 20kg의 핸디캡 웨이트가 부과 된다. (단 내구300 차량 중 슈퍼레이스에 참가한 차량은 슈퍼레이스 시즌에 등록된 기어비와 동일한 기어비 사용)

8.4.1. DCT, 시퀀셜 핸디캡 중량을 최저중량에 포함한다.

8.5. 트랜스미션 오일쿨러는 차량 전방에 위치하고 차체 외곽선 안쪽에 위치하여야 하며, 장착은 공랭식, 수냉식 1기까지 자유이다.

8.6. 변속기 장착을 위한 마운트는 자유이다.

8.7. 드라이브 샤프트 및 프로펠러 샤프트는 변경할 수 있다.

8.8. 디퍼런셜

8.8.1. LSD자유

8.8.2. 디퍼런셜 오일쿨러는 차체 외곽선 안쪽에 위치하며 공랭식이라면 1기 이하라면 자유이다.

8.8.3. 디퍼런셜 장착을 위한 마운트는 자유이다.

8.8.4. 종감속 기어비는 자유이다.

9. 서스펜션

- 9.1. 제네시스 쿠페 차량의 경우 순정 REAR TOE CONTROL ARM 은 변경할 수 있다.
- 9.2. 부싱은 순정 상태의 작동 중심이 동일한 조건으로 변경 가능하다.
- 9.3. 속업소버는 변경 가능하다.
 - 9.3.1. 스프링은 작동원리가 순정상태와 동일하다면 변경 가능하고, 텐더 스프링을 사용할 수 있다.
 - 9.3.2. 후륜 스프링의 경우 코일오버 방식으로 변경할 수 있다.
- 9.4. 어퍼 마운트는 자유이다.
- 9.5. 안티롤바
 - 9.5.1. 순정 상태와 동일한 형상 및 소재라면 직경 변경은 가능하다.
 - 9.5.2. 고정 부시는 비금속 소재라면 변경 가능하다.
 - 9.5.3. Arm 연결용 링크는 변경 가능하다.
- 9.6. 본 규정 2.2조항에 해당하는 차량의 순정품이라면 아래에 대해서는 자유이다.
 - 9.6.1. 전륜 너클, 전륜 로워암의 볼 조인트
 - 9.6.2. 허브, 허브 베어링, 허브 볼트 (볼트 수 자유)
- 9.7. 전륜구동 차량의 경우 후륜 서스펜션과 관련된 아래 조건에 대해서는 자유이다.
 - 9.7.1. 캠버 및 토 조정이 불가능한 경우 그 조정 목적의 shim(Shim) 사용
- 9.8. 휠 스페이서는 사용 가능하다.
- 9.9. 2022년 시리즈부터 참가하는 신규차량은 피봇 포인트 변경 및 로우 암 길이조정 등 서스펜션 일체 변경을 금지한다.

10. 조향 (STEERING)

- 10.1. 랙피니언 기어를 제외한 파워 스티어링 관련 부품의 사용은 자유이다.
- 10.2. 타이로드 엔드는 변경할 수 있다.
- 10.3. 파워스티어링 오일쿨러는 실외 장착으로 공랭식 1기까지 사용 가능하다.

11. 제동장치

- 11.1. 페달, 마스터 실린더, 브레이크 패드, 브레이크 호스, 주차브레이크, 브레이크 디스크, 브레이크 디스크 벨하우징은 변경할 수 있으며, 단 브레이크 디스크는 철소재여야 하고, 브레이크 디스크 벨하우징은 알루미늄 소재의 사용이 허용된다.
- 11.2. 브레이크 캘리퍼는 전륜 피스톤 6개, 후륜 피스톤 4개까지 사용 가능하다.
- 11.3. 냉각을 목적으로 하는 브레이크 디스크 프로텍션 플레이트의 사용 및 덕트에 호스연결은 자유이다.
- 11.4. 프로포셔닝 밸브는 자유이다.
- 11.5. ABS시스템의 사용은 자유이다.

12. 휠, 타이어

- 12.1. 휠은 알루미늄 소재이어야 하며, 최대 10.5J까지 사용 가능하다.
- 12.2. 타이어는 대회조직위원회가 지정한 타이어를 사용 하여야만 한다. (추후발표)

13. 선택 봉인

엔진, 미션 등의 검사와 관련하여 대회조직위원회와 협의해서 선택적으로 봉인을 체결할 수 있다.

특별규정

1. 레이스 개요

1.1. 레이스 시작과 종료

- 1.1.1. 포메이션랩 스타트시 레이스가 시작되어 120분+1랩으로 레이스로 진행된다.
- 1.1.2. 120분+1랩 경과 후 종합 선두차량이 피니쉬 라인을 지날 때 체커가 발령된다.

1.2. 참가선수

- 1.2.1. 참가차량 한대에 1명, 혹은 2명의 선수가 참가할 수 있다.
- 1.2.2. 선수 2명이 참가하는 경우 드라이버A와 드라이버B로 지정되어야 한다.
- 1.2.3. 선수 2명이 참가하는 경우 예선에는 선수 2명 모두 해당 클래스 예선 1위 기록의 107% 이내 랩타임을 기록하여야 한다.

1.3. 피트스톱

- 1.3.1. 패스트레인은 경주차량 주행을 위한 구역이며 제한속도는 60km/h, 최저속도는 45km/h 이상이다.
- 1.3.2. 슬로우레인은 패스트레인과 워킹레인의 경계선 상에 위치한다.
- 1.3.3. 피트로드 주행 시, 무언가의 이유로 주행속도가 저하되어 후속차량의 진행에 방해가 될 경우 슬로우레인 측으로 피양해야 한다.
- 1.3.4. 워킹레인의 차량정차시 차체와 피트레인의 각도가 45도가 이루어지도록 정지해야 한다.
- 1.3.5. 워킹레인에서 차량 출발시 미케닉이 차량을 후진방향으로 밀어 슬로우레인 측으로 위치시킨 후 출발해야 하며, 피트레인을 주행중인 차량에게 방해가 되지 않도록 해야 한다.
- 1.3.6. 워킹레인에 차량이 정지하기 전까지는 워킹레인에 공구, 장비 등이 없도록 비워져 있어야 한다.

1.4. 허가된 미케닉

- 1.4.1. 경주차량 1대당 미케닉 2인까지만 워킹레인에 진입할 수 있다. 이 미케닉은 조직위원회에서 제공한 암밴드를 정확한 위치에 패용해야 한다.
- 1.4.2. 정비작업에 적합하며 난연소재로 제작된 긴팔과 긴바지, 장갑과 신발을 착용해야 한다.

1.5. 연료주유자

- 1.5.1. 드라이버 혹은 1.5 규정에 의해 허가된 미케닉이 연료를 주유할 수 있다.
- 1.5.2. 연료주유자는 난연소재의 복장과 장갑, 신발, 바라클라바, 헬멧으로 화재로부터 보호되어야 한다.
- 1.5.3. 연료주유자는 주유시 주유구 아래쪽 타이어에 방염소재로 제작된 덮개(조직위원회임대), 혹은 기타 다른 소재를 이용하여 화재예방에 적극 노력하여야 한다.
- 1.5.4. 주유하는 동안 1인은 소화기(CO2 2.3kg 이상)를 안전핀을 뽑은 분리한 상태로 준비하고, 주유구로부터 약 2m 이내 거리에서 대기해야 한다.

2. 의무피트스톱

- 2.1.1. 결승 중 2회의 의무피트스톱을 진행하여야 하며 의무피트인 시간은 각각 6분이다.
- 2.1.2. 피트인과 피트아웃의 거리는 414m이며 60km/h 주행기준 25초가 소요되어 피트인 이후 6분 25초 이후에 코스인 하여야 한다. 이때 시간의 측정은 해당 선수,팀이 직접 진행한다.
- 2.1.3. 의무피트인은 레이스 스타트 후 10분 후부터, 레이스 피니쉬 10분 전까지 진행할 수 있다.
- 2.1.4. 의무피트인 중 허용되는 작업은 아래와 같다.
 - ① 드라이버교체
 - ② 연료주유
 - ③ 타이어교환
 - ④ FAN등을 통한 냉각
 - ⑤ 차량 및 차체 청결화 작업

2.1.5. 연료주유는 드라이버가 하차된 상태에서 진행하여야 한다.

2.1.6. 2.1.5에 허용된 작업 외 모든 작업은 의무피트스톱시간 종료 후에 진행하여야 하며 오피셜에게 미리 고지하여야 한다.

3. 타이어

3.1.1. 예선, 결승용 타이어의 최대 마킹 수량은 12본이다.

3.1.2. 내구300, 200클래스의 지정타이어는 넥센타이어 N'FERA SUR4G 265/35/R18이다.

3.1.3. 내구100클래스의 지정타이어는 넥센타이어 N'FERA SUR4G 225/45/R17이다.

3.1.4. 내구SPCK클래스의 타이어는 해당 오거나이저의 규정을 따른다.