

**2026 문화체육관광부장관배
KIC KART RACING CUP
규정집 Ver. 1.3**

2026. 3.



목 차

제1장 총칙

- 제1조 목적
- 제2조 기본 준수 사항
- 제3조 규정

제2장 대회 개최에 관한 사항

- 제1조 대회의 명칭
- 제2조 대회 일정
- 제3조 대회 클래스 구분
- 제4조 대회 조직 위원회
- 제5조 대회 조직위원회 의무
- 제6조 대회 조직위원회의 권한
- 제7조 공식 통지
- 제8조 인증서의 착용
- 제9조 대회의 연기, 중단 또는 중지 및 변경에 관한 사항

제3장 대회 참가에 관한 사항

- 제1조 대회 참가 접수
- 제2조 클래스별 나이 규정/월베이스
- 제3조 클래스별 엔진 및 타이어 규정
- 제4조 클래스별 웨이트/플러그/기어비 규정
- 제5조 클래스별 라이선스
- 제6조 참가 신청 방법
- 제7조 참가자의 자격
- 제8조 새시, 엔진 및 타이어 등록

제4장 클래스, 엔진, 카트에 관한 사항

- 제1조 엔진
- 제2조 카트
- 제3조 타이어
- 제4조 연료
- 제5조 차량 검사

제5장 레이스에 관한 사항

제1조 브리핑

제2조 공식 연습

제3조 예선(Qualifying)

제4조 예선 조 분배

제5조 경기 방식

제6조 혼주에 관한 사항

제7조 결승

제8조 클래스 별 경주거리 및 주행시간

제9조 경기 득점의 요건

제10조 경기 득점 환산표(전 클래스 공통)

제11조 레이스 스타트 진행

제12조 스타트 방법 예시

제13조 피트 사인

제14조 결승 레이스 및 순위의 결정

제15조 기타 경기에 관한 일반 사항

제16조 오피셜의 레이스 보고 및 기록 매뉴얼

제6장 벌칙에 관한 사항

제1조 페널티

제7장 항의에 관한 사항

제1조 항의

제2조 항소

제8장 시리즈 성적에 관한사항

제1조 시리즈 포인트

제9장 상전에 관한사항

제1조 상전

제10장 광고에 관한 사항

제1조 광고 구성

제11장 기타 일반 사항

제1조 팀 및 드라이버의 의무 지침

제2조 코스 및 조직위 사무국 출입

제3조 서약서의 서명

제4조 참가 대수의 제한

제5조 특별 출주

제6조 경기의 연기, 중지, 비 개최

제7조 본 스포팅 규정의 시행 및 기재되지 않은 사항

규정집

일반 사항

2026 문화체육관광부장관배 KIC KART RACING CUP (이하 대회)는 International Sporting Code(ISC FIA-CIK International Sporting Code)와 그 부칙, Karting Technical Regulations(FIA-CIK Technical Regulations)과 그 부칙, 기타 국제 경기 규정(FIA KARTING General Prescriptions)과 KARA의 자동차 규정집 및 국내 카트 규정 및 특별 규정을 그 기본으로 진행된다.

제1장 총칙

제1조 목적

본 대회는 우수한 성적을 거둔 선수의 영예를 드높이기 위함을 그 첫 번째로 하며, 나아가 국내 카트 산업화의 대중성, 공정성, 공익성을 통해 레이싱 카트 산업화의 기틀 마련을 기본으로 진행한다.

제2조 기본 준수 사항

대회에 참가하는 모든 선수와 경기 운영에 참여하는 모든 관계자는 본 운영 규정 및 기술 규정 그리고 특별 규정을 준수하여야 한다.

제3조 규정

본 운영 규정과 기술 규정 해석의 주체는 대회 조직위원회이며, 공식 발표일로부터 효력을 가진다.

제2장 대회 개최에 관한 사항

제1조 대회의 명칭

1.1 영문명 : 2026 MCST KIC KART RACING CUP

1.2 국문명 : 2026 문화체육관광부장관배 KIC 카트 레이싱 컵

제2조 대회 일정

라운드	일정	장소
1 라운드	4월 05일	영암 카트장
2 라운드	7월 19일	영암 카트장
3 라운드	9월 20일	영암 카트장

※ 상기 일정은 변경될 수 있다.

제3조 대회 클래스 구분

구분	클래스	주행바퀴	참가연령(만)	참가비	참가자격
국제 규정	시니어	20 Laps	14세 이상	200,000	KARA 라이선스 소지자
	주니어	15 Laps	12~15세	200,000	
	미니	12 Laps	10~13세	200,000	
국내 규정	DD2	15 Laps	15세 이상	200,000	
	젠틀맨	12 Laps	19세 이상	200,000	
	노비스	12 Laps	11~19세	200,000	

※ 상기 클래스와 참가비, 랩수는 변경될 수 있다.

제4조 대회 조직위원회

4.1 주최자

4.1.1 코리아모빌리티그룹

4.2 주관사

4.2.1 코리아모빌리티그룹

4.3 심사위원회 경기위원회

4.3.1 심사위원회의 구성은 다음과 같다

- a) 주최측 심사위원
- b) KARA 파견 심사위원

4.3.2 경기위원회의 구성은 다음과 같다.

- a) 경기위원장
- b) 사무국장
- c) 관제위원장
- d) 코스위원장
- e) 기술위원장
- f) 기록위원장
- g) 레이스 디렉터

제5조 조직위원회 의무

- 5.1 본 대회에 관한 모든 규정의 제정 및 시행 관리한다.
- 5.2 본 대회를 운영한다.
- 5.3 본 대회의 안전대책 및 구급 대책을 마련한다.
- 5.4 본 대회에서 지정한 클래스 이외의 클래스가 추가될 경우 특별규정으로 별도 통지한다.

제6조 조직위원회의 권한

- 6.1 조직위원회는 특정 드라이버의 참가를 거부할 수 있다.
- 6.2 조직위원회는 특정 드라이버에게 조직위원회가 지정한 병원 또는 의사가 발급한 건강진단서를 요구할 수 있으며, 건강진단서의 결과에 따라 경기 출전 여부를 결정할 수 있다.
- 6.3 조직위원회는 참가 차량 참가번호(Entry No.)의 지정 또는 피트의 할당을 결정할 수 있다.
- 6.4 조직위원회는 대회의 공식 엔진, 공식 타이어 및 공식 부품을 결정할 수 있다.
- 6.5 조직위원회는 대회의 참가 차량 및 사용 부품에 대해 승인을 하며, 봉인 관리할 수 있다.
- 6.6 조직위원회는 대회의 심사위원회 및 경기위원회를 구성한다
- 6.7 조직위원회는 대회의 특정 클래스의 경기 개최 여부 및 경기 운영 방식을 다음과 같이 결정할 수 있다.
 - a) 본 규정에 명시된 원래의 방식과 절차대로 경기를 진행할 수 있다.
 - b) 두 개 또는 그 이상의 클래스를 통합하여 경기를 진행할 수 있다.
 - c) 클래스 별 참가 차량 대수가 5대 미만의 경우 경기를 취소할 수 있다.
- 6.8 조직위원회는 참가비의 반환, 면제 등을 결정할 수 있다.
- 6.9 조직위원회는 모든 참가 차량, 드라이버의 복장 및 경기장 내 시설에 후원사 광고를 지정 부착할 수 있다.

제7조 공식 통지

본 운영규정집에 기재되지 않은 경기 운영에 관한 항목 및 참가팀, 참가 드라이버, 미케닉에게 적용되는 공지 사항은 다음과 같은 방법에 의거하여 특별 규정서 또는 게시물을 통해 통보한다.

- 7.1 대회 개최일 전날까지 대회 공식 채널(홈페이지, SNS, 스포티티(Sportity) 등)을 통해 게시한다.

제8조 인증서 ID카드의 착용

본 대회에 관계하는 모든 사람은 장내에서 오거나이저가, 발행한 인증서를 발행할 경우 반드시 착용하여야 한다. 인증서 발행이 없으면 무방하다.

제9조 대회의 연기, 중단 또는 중지 및 변경에 관한 사항

- 9.1 본 대회의 주최자는 날씨, 사고 등의 중대한 상황 발생시 심사위원회의 승인을 얻어 대회의 일부 혹은 전부를 연기하고 중단하거나 멈출 수 있다.
- 9.2 이에 따른 참가 팀 및 드라이버의 본 사항에 대한 손해에 대해서 주최자에게 항의할 권리를 인정하지 않는다.
- 9.3 또한 주최자는 심사위원회의 승인을 얻어 참가 팀 및 드라이버에게 피해가 최소화 될 수 있는 이벤트 내용을 변경 및 재 공지하여야 한다.

제3장 대회 참가에 관한 사항

제1조 대회 참가 접수

- 1.1. 참가 접수처 : KIC 홈페이지
- 1.2. 참가 신청 시 첨부 서류
 - 1.2.1 대회 참가 신청서
 - 1.2.2 대회 참가에 관한 서약서
 - 1.2.3 참가비용 입금
 - 1.2.4 차량 및 엔진 검차 신고서

제2조 클래스별 나이 규정 / 휠베이스

2.1 전 클래스

클래스 구분	나이(만)	출생년도구분	휠베이스
시니어	14세 이상	2012년 부터~	1040 ~ 1050
주니어	12 ~ 15세	2014 ~ 2011	1040 ~ 1050
미니	08 ~ 13세	2018 ~ 2013	950 이하
DD2	15세 이상	2011년 부터~	1040 ~ 1050
젠틀맨	19세 이상	2007년 부터~	1040 ~ 1050
노비스	11~19세	2015 ~ 2007	1040 ~ 1050

※ 상기 클래스와 나이는 변경될 수 있다.

제3조 클래스별 엔진 및 타이어 규정

3.1 전 클래스

클래스 구분	엔진 형식	엔진 구성	Dry / Wet
시니어	EVO	125 MAX	VEGA XM4 PRIME
주니어	EVO	125 Junior	VEGA XM4 OPTION
미니 GR3	EVO	125 Mini MY20	VEGA M1
DD2	EVO	DD2	VEGA XM4 PRIME
젠틀맨	EVO / 구형	125 Mini 형식	VEGA XM4 OPTION
노비스	EVO / 구형	125 Mini 형식	VEGA XM4 OPTION

※ 주최자는 타이어를 별도의 브랜드로 지정할 수 있다.

※ 시니어, 주니어, 미니 클래스는 RMC에서 지정한 타이어로 변경 될 수 있다.
레인 타이어는 VEGA W6 / WM1를 사용한다.

제4조 클래스별 웨이트/플러그/기어비규정

4.1 전 클래스

클래스 구분	웨이트	플러그	기어비
시니어	162 kg	NGK 8 ~ 9	f:12 / R:75,76,77,78
주니어	145 kg	NGK 8 ~ 9	f:13 / R:77,78,79,80
미니	115 kg	NGK 8 ~ 9	f:13 / R:75,76,77,78
DD2	165 kg	NGK 8 ~ 9	DD2 전용 기어
젠틀맨	155 kg	NGK 8 ~ 9	f:12 / R:75~78
노비스	155 kg	NGK 8 ~ 9	f:12 / R:75~78

※ 상기 웨이트, 플러그, 기어비는 변경될 수 있다.

제5조 클래스별 카트 라이선스

클래스 구분	참가라이선스	비고
시니어	국내 B 이상	사)대한자동차경주협회
주니어	국내 C 이상	
미니	국내 C 이상	
DD2	국내 C 이상	
젠틀맨	국내 C 이상	
노비스	국내 C 이상	

※ 상기 라이선스는 변경될 수 있다.

제6조 참가 신청 방법

6.1 주최자가 고지한 방법과 기한 안에 참가 신청 한다.

제7조 참가자의 자격

7.1 참가 팀 (엔트런트)

7.1.1 FIA, 또는 KARA에서 공인한 레이싱 카트 팀 소속 선수만 경기에 참가할 수 있다.

7.2 드라이버

출전하는 드라이버는 클래스별로 위의 조건을 충족여야 하며, 드라이버가 신청한 클래스의 변경은 당해 연도 시리즈 중에는 변경할 수 없다. 단. 상위 클래스로 변경은 조직위원회의 승인으로 가능하다. 하위클래스의 변경은 불허한다.

제8조 새시, 엔진 및 타이어 등록

경기에 사용하는 새시, 엔진 및 타이어는 차량 검차 신고서에 등록된 것으로 한다. 등록할 수 있는 수량은 다음과 같다.

구분	수량
새시	Dry용1대 / Wet용 1대
타이어	슬릭 1세트, 웨트 1세트
엔진	2기

※타이어의 불량, 주행 중 파손에 한하여 앞 또는 뒤 각 1개씩의 추가 타이어를 심사위원회 및 기술 위원회의 심의 및 승인을 통해 사용할 수 있다. (추가 비용은 별도)

※새시를 1대 등록할 경우, 이는 Dry 또는 Wet에 모두 사용이 가능하다, 다만 2대의 새시를 등록할 경우, 반드시 Dry 용으로 등록된 새시는 Dry 타이어만 장착할 때 사용이 가능하며, Wet 용으로 등록된 새시에는 반드시 Wet 타이어가 장착되어야만 한다.

제4장 클래스, 엔진, 카트에 관한 사항

제1조 엔진

1.1 본 대회용 엔진은 주최측이 지정한 엔진만을 허용하며, 엔진의 등록은 차량 검차서에 기재된 2기의 엔진만 허용한다.

1.2 등록 후 엔진이 고장, 파손된 경우에는 대회, 심사 위원회의 승인하에 다

음과 같은 조건으로 1경기에 1회 변경(교환) 할 수 있으며, 변경(교환)의 신청은 각 주행의 시작 20분 전까지로 한다. 이 때 신청 서류가 경기 사무국에 접수되어야 한다.

1.2.1 변경을 원하는 엔진은 차량 검차서에 기재된 1번 또는 2번의 엔진이어야 한다.

1.2.2 등록된 엔진 2기가 모두 고장이나 파손이 되었다면, 엔진의 변경이 승인 되더라도 이전 레이스 순위에 관계없이 해당 경기의 최후미에서 스타트를 해야 한다.

1.3 엔진의 봉인에 관련된 사항은 특별규정서에 의거하여 발표한다.

제2조 카트

4장 1조에서 규정하는 해당 엔진을 탑재하고 “KARA 국내 카트 경기 차량 규정“을 적용하며 해당 규정에 부합하는 경기 차량은, 다음의 조건을 충족해야 한다.

2.1 새시는 차량 검차 시에 대회에서 지정하는 봉인을 실시할 수 있다. 단, 대회 개최 당일 첫 공식 연습 스타트 시간 전까지는 기술 위원장의 승인 하에 새시의 봉인 해제 및 재등록 후 진행된 봉인은 인정된다.

2.2 모든 새시는 반드시 CIK-FIA공인 또는 KARA의 공인을 취득하고 있는 제조자에 의해서 제조된 것으로 한다. 다만 젠틀맨 및 노비스 클래스의 새시는 대회 입문 클래스 활성화를 위해, CIK의 비공인 새시를 사용해도 무방하다. 단, 해당 새시는 CIK 공인을 받은 브랜드의 팩토리에서 제조된 것 만으로 하며, 공인된 제품이면 브랜드가 달라도 된다.

예를 들어, A사의 브레이크 시스템을 CIK의 인증을 받은 B사의 브레이크 시스템으로 바꿀 수 있다.

2.3 카트는 전방, 후방 및 측면에 명확하게 식별할 수 있도록 경기 참가 번호를 붙여야 한다.

2.4 대회 사무국에서 지급되지 않은 번호는 무효이며 실격 처리 될 수 있다. 반드시 대회 사무국에서 번호를 받아 부착하여야 하며, 임의로 번호를 손이나, 붓으로 쓸 수 없다.

2.5 번호판의 색상과 클래스별 고유의 번호는 다음과 같이 부여한다.

클래스	엔트리번호	색상
시니어	01 ~ 30	노란바탕 검정숫자
DD2, 주니어	80~, 01~	
노비스, 젠틀맨	50~, 60~	
미니	70~	

※ 위 레이스의 단독 및 통합은 엔트리와 관련되어 수정이 될 수 있다.

※ 33번은 KARA지정 영구결번으로 사용할 수 없다.

※ 시니어, 주니어 클래스 넘버 1은 2025년 시즌 챔피언만 사용할 수 있다.

2.6. 프론트 범퍼는 필수이며, 리어범퍼는 플라스틱 재질의 CIK 공인품을 의무화 한다. 또한 경기 중, 프론트 범퍼와 사이드, 리어 범퍼 등의 탈거가 있을 시에는 반드시 피트인을 하여 재장착 또는 정상적인 기능을 하도록 체결해야 한다. 이를 이행하지 않는 경우 해당 경기를 실격 처리 받을 수 있다.

2.7 체인 가드는 필수장비로 체인 가드의 장착 방법 및 형상에 대해서는 아래와 같다.

a) 폭은 3cm이상 있어 차량 위쪽에서 보고 체인이 안 보이는 상태여야 함

b) 엔진 쪽 스프로킷과 액슬 측 스프로킷을 잇는 체인의 윗부분을 유효하게 덮고 있어야 함

c) 차량 측면에서 엔진 쪽 스프로킷이 안 보이는 상태여야 함

2.8 우천의 경우, 흡기 소음기에 커버 등을 장착할 수 있다.

2.9 배기 장치에 대해서는 “KARA 국내 카트 경기 규정에 의거한다다.

2.10 머플러 소음 규정은 경기장 운영 규정에 따른다.

※ 이외의 규정은 특별규정서를 통해 공지한다.

제3조 타이어

3.1 타이어는 각 해당 클래스에 맞는 타이어를 사용하여야 한다.

3.2 드라이 타이어의 사이즈 규정은 front 4.5~6 x 10.0,
rear 7.1 x 11.0이다.(소수점 오차는 인정한다)

3.3 웨트 타이어의 사이즈 규정은 front 4.2~6 x 10.0,
rear 6.0 x 11.0이다.(소수점 오차는 인정한다)

3.4 미니 클래스 타이어는 front 4.0, rear 11.0을 사용한다(소수점 오차는 인정한다)

- 3.5 대회 조직위원회의 사전 마킹이 없으면 실격 처리된다.
- 3.6 타이어에 대한 어떠한 수정이나 가공 및 처리, 타 선수와의 교환은 일체 허용되지 않는다.
- 3.7 타이어의 검사 및 마킹은 아래와 같다.
 - a) 경기위원회는 동일한 모델 및 콤파운드마다 검사를 실시할 수 있다.
 - b) 경기위원회는 제시된 타이어의 양쪽 측면에 마킹 할 수 있다
 - c) 분배된 타이어를 외부로 반출하는 것은 인정되지 않는다
 - d) 화학 분석기 MiniRAE Lite 또는 대회 주최 측에서 사용되는 분석기를 통해 수시로 점검을 할 수 있다.

제4조 연료

4.1 가솔린

- 4.1.1 국내에서 판매중인 엔진오일과 연료를 사용한다.

제5조 차량 검사

- 5.1 CIK의 차량 규정에 따른 차량 검사가 실시된다. 이 때 규정에 부적합한 부분이 있으면서도 기술 위원에 발견되지 않은 경우라도 승인을 의미하는 것이 아니라 경주 중 그것에 관한 의문이 생겼을 경우는 깃발을 통해 검차 지시를 받을 수 있다.
- 5.2 차량 검사의 일시 및 장소는 특별 규정서에 공지 또는 공식 채널을 통해 게시한다.
- 5.3 드라이버는 차량 검사에 반드시 입회해야 한다.
- 5.4 드라이버의 장구류는 CIK-FIA, KARA 공인하는 것 또는 주최측이 인정하는 것으로 착용해야 한다.
- 5.5 기술위원장은 각 차량에 대한 점화 장치의 작동 확인용 측정기 장착을 지시할 수 있다. 해당 지시를 받은 선수는 차량의 측정기 장착 지시에 따라야 하며 본 건에 관한 항의는 인정되지 않는다. 세부 사항은 대회 특별 규정서에 공지 또는 공식 통지로 게시한다.
- 5.6 기술위원장은 대회 심사 위원회의 지시 아래, 엔트런트에 대한 해당 차량의 점화 장치를 기술위원장이 지정하는 동일 형식의 다른 것으로 교환시킬 수 있다. 해당 지시를 받은 경우 교환 작업에 따라야 하며, 본 건에 관한 항의는 인정되지 않는다.
- 5.7 차량 부착물(로거, 촬영장비 등)에 대해서는 별도의 공지 및 대회조직위원회의 승인을 얻어야 하며, 승인되지 않는 부착물은 불허한다.

제5장 레이스에 관한 사항

제1조 브리핑

대회 당일 참가팀 및 드라이버를 대상으로 한 경기위원장 브리핑을 개최한다. 모든 참가팀 및 드라이버는 브리핑에 참석하고 출석표에 서명해야 하며, 반드시 메디컬 체크를 받아야 한다. 만약 메디컬 체크에서 경기 참가가 어렵다는 소견서가 제출된 드라이버는 조직위원회에서 해당 대회 참가를 불허할 수 있다. 브리핑에 지각, 결석한 경우에는 주최자가 정한 벌금을 내고 별도의 브리핑을 받아야 한다.

제2조 공식 연습

- 2.1 모든 드라이버는 공식 연습이 있다면 참가해야 한다.
- 2.2 공식 연습에 참가하지 않는 드라이버는 해당 경기에 실격 될 수 있다.
- 2.3 공식 연습에 참가하지 않은 드라이버가 대회 참가를 원할 경우, 특별 출주 규정에 따라 타임 트라이얼에 참가할 수 있다.(단 사무국에 참가 신청서 제출)
- 2.4 국내 카트 경기는 최소 5분간의 공식 연습을 한다. 코스인을 하고 스타트 라인을 통과하기 전에 본 코스에서 정지했을 경우에도 공식 연습에 참가한 것으로 인정된다.
- 2.5 공식 연습과 관련하여, 타이어 및 엔진의 사용은 특별규정에 따른다.

제3조 예선(Qualyfin)

- 3.1 모든 드라이버는 예선에 참가해야 한다. 예선에 참가하지 않는 경우에는 실격으로 처리되며, 이 후 특별 출주 규정에 따라 참가 가능하다. 이 때, 그리드는 최후미 그리드를 부여한다.
- 3.2 예선 중 피트인은 가능하다. 다만, 대회 특별규정에 의거하여, 피트인을 불허할 수 있다.

제4조 예선 조 분배

- 4.1 예선의 진행 시간은 5분 이상, 10분 이내로 한다.
- 4.2 클래스별 출전 대수가 해당 경기장 환경에 따라, 참가 선수가 30명 이상 인 경우 2개 조(A, B)로 나누어 진행될 수 있다. 또한 이는 경기장에 따라, 특별규정서에 명시하게 된다.
- 4.3 드라이버는 타임 트라이얼로 설정된 시간 내에 임의로 코스인 하고 잔여

시간 내에 정지한 경우라도 다시 시도할 수 있다. 단, 검차장, 웨이팅 에 어리어로 들어간 카트는 다시 타임 트라이얼을 시도할 수 없다. 이는 레이스 진행중에도 동일하게 적용된다.

- 4.4 타임 트라이얼 중의 계측은 코스인 후에 출발선을 통과한 카트에 대해서 모든 랩을 계측하고 최단 시간의 베스트 랩 타임을 적용한다.
- 4.5 상기 기록된 베스트 랩이 동일한 드라이버들의 경우 각 해당 드라이버가 기록한 두 번째 베스트 랩을 적용한다.
- 4.6 기타의 방법으로 실시하는 경우는 특별규정서에 공지 또는 공식 통지를 게시한다. (타임 어택 및 방식의 변경)

제5조 경기 방식

- 5.1 모든 클래스의 스타트 방식은 롤링 스타트로 한다.
- 5.2 타임 타겟 트라이얼은 그리드 순서대로, 경기를 진행한다.
- 5.3 예선(Qualifying), 준결승(Pre-Final)은 피트에서 출발하며, 결승(Final)은 공식 그리드에서 출발한다.
- 5.4 준결승과 결승의 그리드는 예선과 준결승의 성적 순으로 정한다. 만약 같은 성적이 나왔다면 해당 주행 중 가장 빠른 기록으로 순위를 정한다.
- 5.5 클래스별 드라이버가 30명 이상일 때 예선, 준결승의 진행 방식은 특별 공지를 통해 게시한다.
- 5.9 이외의 방식은 KARA 카트 규정과 CIK-FIA 규정에 따른다.
- 5.10 타임 타겟 트라이얼이라함은, 드라이버가 사전에 지정한 랩타임과 가장 가까운 랩타임을 기록한 타임 트라이얼 방식을 의미한다.

제6조 혼주에 관한 사항

- 6.1 대회 참가 엔트리에 따라, 주최 측은 혼주를 결정할 수 있으며, 팀과 드라이버는 이에 따라야 한다.
- 6.2 혼주는 엔트리 수 그리고 엔진 마력등에 의해서 주최 측에서 결정할 수 있다.
- 6.3 혼주의 순위 결정 및 그리드 정렬은 체커기를 받은 순위, 혹은 클래스별 구분으로 진행하며, 특별공지를 통해 발표한다.

제7조 결승

- 7.1 결승 출전 자격과 그리드 포지션
결승 출전 차량 대수는 24대로 한정하며, 그 외의 순위는 탈락하게 된다.

7.2 예선 실적 등의 이유로 기록이 없는 드라이버는 경기 사무국에 특별출주 신청을 하여 조직위원회가 정한 심사위원의 허가를 받아 결승 경기에 참여할 수 있다. 이 경우 최후미 그리드가 부여된다.

제8조 클래스 별 경주거리 및 주행시간

구분	주행거리 또는 시간(경기 당일 합계)	
	최단	최장
KIC KART RACING CUP	8km 또는 15분	90km 또는 90분

제9조 경기 득점의 요건

- 9.1 경기 결과에 따라 점수를 부여한다.
- 9.2 5대 미만의 클래스의 경우 주최측에서 클래스 존속 여부를 특별공지를 통해 발표한다.
- 9.3 시상은 엔트리 수와 상관 없이 진행할 수 있으며, 시상에서 제외될 수도 있다.

제10조 경기 후 득점 환산표(전 클래스 공통)

10.1 Qualifying 가산점

1위
2점

10.2 Pre-Final

순위	1위	2위	3위	4위	5위	6위	7위	8위	9위	10위
득점	10점	8점	6점	5점	4점	3점	2점	1점	0점	0점

10.3 Final

순위	1위	2위	3위	4위	5위	6위	7위	8위	9위	10위
득점	25점	22점	20점	18점	16점	15점	14점	13점	12점	11점
순위	11위	12위	13위	14위	15위	16위	17위	18위	19위	20위
득점	10점	9점	8점	7점	6점	5점	4점	3점	2점	1점

10.4 라운드 종합 포인트 합산 방식

KIC KART RACING CUP의 종합 포인트 합산 방식은 3라운드 총합 점수를 합산하여, 가장 높은 점수대로 시리즈 순위가 정해진다. 동점자가 나올 경우 우승을 많이 한 순서로 순위를 정한다.

제11조 레이스 스타트 진행

타임 타겟 트라이얼을 제외한 전 클래스의 레이스 스타트는 롤링 스타트로 진행하며, 다음 사항이 적용된다.

11.1 스타트 신호는 깃발(수기) 또는 등화(전자) 신호에 의해서 이루어진다.

11.2 신호기의 문제가 있을시 수기로 깃발 신호를 내릴 수 있으며, 이는 깃발이 손에 떨어짐(진동)과 동시에 스타트가 이루어지는 것으로 한다.

11.3 스타트 신호 전 그리드 양측의 흰색 라인을 교차해서 주행할 수 없다. 즉, 스타트 신호가 발령된 이후 흰색 라인을 넘어 유리한 자리를 선점할 수 있다.(과도한 교차 주행의 움직임으로 스핀, 코스 이탈, 타 차량과의 충돌 등 스타트 진행에 문제를 일으킨 드라이버는 경고, 실격 등의 페널티 대상이 될 수 있다.)

11.4 레이스 스타트는 다음과 같이 진행한다.

- 1) 대회 특별 규정서 또는 공식 통지로 지정된 시간에 지정된 장소에 대기한다. 이때 스타트를 알리는 신호 소리 및 안내를 방송한다.
- 2) 스타트 대기 장소로의 진입은 포메이션 랩 5분 전에 마감되며 스타트 3분전 “3min“보드가 표시될 때 까지 카트가 스타트 대기 장소에 도착해야 한다. 심사 위원회가 인정한 경우를 제외하고 5분 전까지 스타트 대기 장소에 진입하지 못한 카트는 레이스에 참여할 수 없다.
- 3) 포메이션 랩의 시작은 아래와 같이 보드를 통한 표시에 따라 진행된다.
- 4) “3min“ 보드가 표시되면 드라이버 및 해당 미케닉 1명, 레이스 진행자를 제외한 모든 사람은 스타트 장소 및 피트에서 벗어나야 한다.
- 5) “1min“보드가 표시되면 미케닉은 스타트 장소 및 피트에서 벗어나야 한다. 또한 “1min“보드가 표시되기 전까지 엔진의 시동 및 공회전은 금지되며 “1min“보드가 표시된 이후 포메이션 랩 출발을 위한 엔진의 시동 및 공회전이 가능하다. “1min“보드 표시 이후에는 미케닉의 도움을 받을 수 없다.
- 6) “30sec“보드가 표시된 30초 후에 포메이션랩 출발을 알리는 녹색기를

- 발령하여 포메이션 랩을 시작한다.
- 7) 엔진 시동의 불능 등에 의해 스타트가 어려운 드라이버는, 양손을 머리 위로 높이 올리고 수신호를 해야 한다. 포메이션 랩을 시작한 뒤 스타트 불능으로 출발하지 못한 모든 카트는 오피셜의 지시에 따라 지정된 위치로 이동해야 한다.
 - 8) 위와 같이 포메이션 랩 스타트에서 정상적으로 출발하지 못한 카트는 지정된 위치에서 미케닉의 도움을 받아 정비한 후 경기 진행요원의 지시에 따라 피트 스타트 할 수 있다. 이 때 기술위원장이 차량의 안전성을 확인하여야 하며, 만약 차량이 주행에 어려움이 있다고 판단되어 해당 보고서가 경기 조직위원회에 접수되는 경우 해당 주행에 참여할 수 없다.(DNS)
 - 9) 스타트 전 포메이션 랩은 기본 1주(1Lap)로 한다. 하지만 정렬 불량, 우천 시 등 경기위원장이 필요하다고 판단하는 경우 최대 3주 포메이션 랩을 진행할 수 있다.(3주 이후에도 포메이션 랩을 진행하게 될 경우는 적기를 발령하고, 공식 연료보충과 플러그 확인을 각 팀에 제안할 수 있다.) 스타트 라인 전에 표시된 황색 라인(혹은 라바콘)을 지나기 전까지는 스톱트를 전개할 수 없다.
 - 10) 포메이션 랩 중 경기위원장이 정하는 구간 내에서 추월 및 추돌 등이 금지되며, 이를 위반한 드라이버는 해당 주행 실격 등의 페널티를 받을 수 있다. 또한 포메이션 랩 중에 과속하여 본인의 대열을 이탈한 드라이버가 대열의 주행 흐름을 방해하면서 위치를 찾는 등의 행위 또한 금지한다.
 - 11) 대열의 선두가 출발선에 접근하는 단계에서 신호등의 적색 램프가 켜진다.(깃발을 사용하는 경우 부동 표시) 스타트 시작 전 정상적인 대열을 형성시키기 위해, 황색 라인 부근에 파일런이 배치될 수도 있다. 해당 파일런에 고의 혹은 실수로라도 접촉 한 드라이버에 대해서는 벌칙 및 페널티가 부과될 수 있다.
 - 12) 포메이션 랩 중에 드라이버의 실수 또는 사고 등으로 대열을 이탈한 카트가 있더라도 해당 그리드는 비워두어야 한다. 그렇지 않으면 페널티가 부과될 수 있다.
 - 13) 가속구간에 대해서는 2026 국내 카트 대회 페널티 규정 혹은 특별 규정에서 정의한 바에 따른다.
 - 14) 포메이션 랩 중 피트인을 하는 경우 해당 선수는 피트 대기 한다.
 - 15) 출발 신호는 신호등의 적색등이 소등되는 것으로 제시된다. 대열 정

렐 불량 및 황색 라인(혹은 라바콘)을 넘기 전 가속하는 등 정상적인 경기 진행에 문제가 있는 경우 경기위원장은 적색 신호등을 소등하지 않고 1주 포메이션 랩을 추가할 수 있다. 이 때 엑스트라 포메이션 랩 표시가 제시될 수 있으며, 검지를 이용한 1랩 추가 손가락 표시를 함께 제시한다. 경기위원장은 추가되는 포메이션 랩 만큼 전체 주행 랩 수에서 차감할 수 있다.

- 17) 스타트 이후 선두가 1랩을 주행할 때까지 스타트라인을 넘지 못한 드라이버는 실격이다.
- 18) 스타트 후 적기 발령이 나거나 중단하는 일이 발생하면, 경기 중단 - 1랩 시점의 랩 수는 전체 랩 수에 포함된다. 연료와 웨이트의 문제가 발생하기 때문이다. 단, 전체 랩 수에 기본 포메이션 랩은 포함되지 않는다. 경기 중단 이후 추가 경기에 대해서는 조직위원회에서 결정한다.
- 19) 2번 그리드 선수가 1번 그리드 선수 보다 스타트 라인을 먼저 통과하면 스타트 위반으로 1차 경고 후 2차 패널티가 나갈 수 있다.

제12조 스타트 방법 예시

- 12.1 롤링 스타트의 경우 안전한 경기 진행을 위해서 경기위원장이 지정한 지점부터는 스타트 대열을 정비 및 유지해야 한다. 해당 지점은 경기에 따라 달라질 수 있다.
 - 12.2 가속 시점 전까지, 선두는 최대한 저속으로 대열을 유지하며 이끌어야 한다.
 - 12.3 스타트 신호가 발령되기 이전까지는 앞 카트의 뒷 범퍼 라인을 넘어서는 안된다. 만약 스타트 신호 발령 이전에 앞 카트의 뒷 범퍼 라인을 넘어서는 경우, 해당 드라이버는 플라잉 스타트로 간주 되어 페널티가 부과될 수 있다
 - 12.4 선두는 가속 이후 다시 감속할 수 없다.
 - 12.5 고의성이 판단되는 경우 경기위원장에 의해 페널티가 부과될 수 있다.
 - 12.6 1, 2번 그리드 이후의 카트는 카트 1대 이상의 거리를 띄우면 안되며, 최대한 거리를 좁게 유지해야 한다.
- ※ 스타트에 관련한 페널티 사항은 FIA CIK 페널티 규정에 의거 적용하며, 특별규정서에 의해 발표되는 경우 해당 특별규정서가 우선한다.

제13조 피트 사인

13.1 수기 및 사인보드를 사용한 피트 사인만 허가하며, 어떠한 경우에도 무전기를 포함한 여타의 통신수단은 금지한다. 해당 행위가 발견될 경우, 실격 처리 된다.

제14조 결승 레이스 및 순위의 결정

14.1 각 클래스 별 결승 주행 랩 수는 경기장의 코스 길이에 따라, 주최자가 결정할 수 있다.

14.2 레이스 중 카트 부품 탈거 등의 사유로 오렌지 불기를 받으면 피트인을 하여 차량을 정비한 후, 오피셜의 지시에 따라 레이스를 지속할 수 있다. 만약 오렌지 불기를 받은 후 3랩 이내에 피트인을 하지 않으면, 해당 레이스는 실격처리가 된다. 만일 2랩을 남겨둔 상태, 혹은 마지막 랩에서 부품들의 탈거가 이루어지면, 검차 시 해당 카트에 대한 초 가산 페널티가 주어진다.

14.3 75% 이상의 레이스 진행 중 사고 및 천재지변 등의 사유로 경기를 중단할 경우 경기위원장은 필요에 따라 적기를 발령하여 경기를 중단할 수 있으며, 이 경우 적기 발령 시 까지 정상 주행 중이던 참가 드라이버는 해당 경기를 완주 한 것으로 인정한다.

14.4 75% 미만의 레이스 진행 중 사고 및 천재지변 등의 사유로 경기를 중단할 경우, 경기위원장은 필요에 따라 적기를 발령하여 경기를 중단한다. 경기가 재개 될 경우 적기가 발령되기 직전 랩의 순위대로 그리드를 배정하여 경기를 재개하며, 최종 순위는 재개 된 경기의 결과로 결정된다.

14.5 경기 시작 후 2랩 이내에 적기가 발령되어 경기가 중단 된 경우, 경기위원장은 해당 경기를 무효로 하고 새롭게 경기를 진행할 수 있다. 이 때 그리드는 처음에 결정된 그리드 그대로 진행한다.

14.6 체커기로 경기가 종료된 경우 완주는 체커기를 받은 드라이버만 완주로 인정받을 수 있다.

14.7 카트의 이상, 혹은 기타의 이유로 드라이버가 카트에서 내린 후 밀어서 체커기를 받는 것은 완주하지 못한 것으로 한다.

14.8 1위로 주행한 카트가 결승선을 통과 한 후 2분 이내에 자력으로 피니시 라인을 통과해야만 완주로 인정받을 수 있다. 2분이 지나서 체커를 받는 것은 완주로 인정되지 않는다. 규정 주 회 수의 1/2이상을 완료하지 못하고 체커기를 받아도 완주로 인정되지 않는다.

14.9 경기의 순위는 다음의 순서에 의거, 주행 횟수가 많고 빠른 기록을 가진

순서대로 결정된다.

- 1) 체크기를 받은 완주자(규정 주회 수의 1/2이상을 완료하고 체크를 받은 자)
- 2) 체크기를 받지 못한 완주자(규정 주회 수의 1/2이상은 주행했지만, 체크를 받지 못한 자)
- 3) 체크기를 받았지만, 규정 주회 수의 1/2이상을 주행하지 아니한 자)

제15조 기타 경기에 관한 일반 사항

15.1 출발 신호는 신호등을 이용하는 것을 기본으로 한다. 하지만, 경기장 여건에 따라 깃발로 대체 할 수 있다.

15.2 코스 이탈 주행에 대한 페널티는 경기위원장의 판단에 따른다.

15.3 오피셜이 반칙 또는 방해 행위로 간주한 것에 대해서는 페널티가 부과되며, 또 그 행위가 2회 이상 반복된 때에는 실격 처리할 수 있다.

15.4 다음과 같은 상황을 지키지 않은 때에도 페널티를 받을 수 있다.

- 1) 코스 상에 정지했을 경우 자력으로 재출발이 어려운 경우에는 즉시 카트를 벗어나 안전지대로 대피해야 한다. 자력 탈출이 어려운 경우 양손을 또는 한 손을 머리 위로 높이 올려 주행 중인 차량에 의해 2차 사고가 발생하지 않도록 알려야 한다.
- 2) 피트인, 코스인의 경우 한 손을 높이 들어 올리는 사인을 해야 한다.
- 3) 카트에 이상이 있거나, 몸에 이상이 있어 부득이하게 카트를 서행 혹은 정지시켜야 하는 경우에는 손을 높이 들어 이상이 있음을 표시하고 바로 코스 바깥쪽으로 카트를 정지시킨 후 오피셜의 지시에 따라야 한다.
- 4) 스핀이나 카트의 이상으로 카트가 버지에 멈추어 있을 경우, 드라이버는 신속히 안전지역으로 이동해야 한다. 이때, 헬멧과 글러브등의 안전 장구는 벗지 않고 대기 해야 한다.
- 5) 손을 드는 행위는 카트 및 드라이버의 이상이 있을 경우에만 해당하며, 엑스트라 포메이션 사인이 나올 때만 가능하다.(재스타트) 스타트 신호가 나왔는데 손을 들며 공간을 비우지 않으면 스타트 위반 행위로 페널티 대상이 된다.

15.5 공식 연습, 타임 트라이얼 및 레이스 중(포메이션 랩을 포함) 코스에서 정지 또는 코스를 이탈한 경우 주행 중인 카트에 방해가 되지 않도록 후속 차량 통과 후 코스 오피셜의 지시를 받아 자력으로 주행할 수 있는 경우에만 레이스에 복귀할 수 있는 것으로 한다.

- 15.6 공구를 이용한 정비 등은 지정된 지역(피트 및 해당 지역)을 제외하고 일절 금지한다.(작업구역이 아닌 곳에서는 타이어 공기압 점검만 할 수 있다)
- 15.7 경기 중의 연료 보급은 금지한다.
- 15.8 엔진의 공회전은 주최자가 지정한 장소에서 지정된 시간 동안만 허용하며, 타이어가 지면에 접지된 상태에서는 금지된다.
- 15.9 각 팀의 피트에는 연료 보관 장소를 따로, 지정을 해야 한다. 이 때 반드시 “화기엄금”이라는 표식을 게시해야 하며, 1M 이내에 소화기를 비치하여야 한다.
- ※ 피트 내 절대 금연이며 흡연 적발 시 팀 또는 드라이버에게 페널티가 부과될 수 있다.

제16조 오피셜의 레이스 보고 및 기록 매뉴얼

16.1 기록지의 분류

- 1) 잠정 결과 기록지
- 2) 공식 결과 기록지
- 3) 심사 결정문

16.2 기록지의 게시 순서

- 1) 오피셜의 보고를 통해 페널티 대상이 나오게 되면 기록 측에서는 심의 중 내용이 포함된 잠정 기록지를 프린트하여 심의대상 및 심의사항에 대해 공식 게시판에 게시하여야 한다.
- 2) 심의 항목 및 심의대상자가 있는 팀이나 드라이버는 해당 사항과 관련하여, 영상자료 및 사실 확인을 하여야 한다.
- 3) 잠정 결과에 이의가 있는 팀 및 드라이버는 잠정 결과 발표 후, 30분 이내에 서면을 통한 공식 항의서를 작성하여 사무국에 접수하여야 하며, 사무국장은 접수된 항의서를 경기위원장에게 전달하여야 한다. 경기위원장은 접수된 내용을 심사위원장에게 알리고 항의에 대한 심의를 요청한다. 경기위원장 부재 시 사무국장이 직접 심사위원장에게 항의서를 제출할 수 있다.
- 4) 같은 시간 심사위원은 기존 심의 사항 및 항의 사항에 대한 심사를 의결하여야 한다.
- 5) 심사위원으로부터, 심사 결과의 통보가 나오게 되면 기록 측은 심사위원의 결재 및 운영위원의 결재를 득한 후, 공식 결과를 공식 게시판에 게시하여야 한다.
- 6) 공식 결과지의 내용에 대해 이의가 있는 팀 및 드라이버는 협회에 공식

항소를 할 수 있다.

- ※ 이외의 사항과 별도로, 경기위원장은 페널티를 해당 레이스 도중, 드라이버의 번호와 함께 페널티 사항을 바로 통보할 수 있다.
- ※ 심사위원회는 개인의 영상물을 심사에 활용할 수 있다.
- ※ 심사위원회는 심사 시 반드시 드라이버와 함께 엔트란트를 대동하여, 소명의 기회를 주어야 하며, 모든 소명 이후, 심사를 결정 해야 한다.

제6장 벌칙에 관한 사항

제1조 페널티

1.1 벌칙의 종류는 다음과 같다.

- 1) 경고
- 2) 벌금
- 3) 기록 삭제
- 4) 그리드 강등
- 5) 순위 변동
- 6) 초 가산
- 7) 실격
- 8) 시리즈 포인트 몰수

1.2 경고는 필요하다고 인정된 가벼운 반칙에 대해서 발생 된다.

1.3 벌금은 성적에 대한 페널티까지 이르지 않을 정도의 위반에 적용된다.

- a) 엔트리의 지연
- b) 당일 접수 확인 지연
- c) 차량 검사의 지연
- d) 엔진 시동 및 워업 위반

1.4 페널티의 정도는 심사위원회에서 판단 한다.

1.5 실격은 다음의 반칙 행위에 부과된다.

- 1) 규정 위반 또는 부당하게 득한 이득
- 2) 고의로 본인 또는 다른 선수의 안전을 고려하지 않는 위험한 행위
- 3) 중량 위반
⇒ 해당 주행 실격
- 4) 연료 위반
⇒ 해당 주행 실격
- 5) 각 주행 종료 시 국내 카트 경기 차량 규정으로 정하는 필수 부품

- 이 탈락의 경우(후방 번호판은 제외)
 - ⇒ 해당 주행 실격
- 6) 레이스 중의 코스 내에서 타인의 도움을 받은 경우
 - (미케닉의 도움 포함)
 - ⇒ 해당 주행 실격
- 8) 공구 휴대 주행
 - ⇒ 해당 주행 실격
- 9) 피트 로드 서행 위반(시속 30키로 이하)
 - ⇒ 해당 주행 실격
- 10) 지정 지역(피트) 이외에서 정비 등의 작업을 한 경우
 - ⇒ 해당 주행 실격
- 11) 오피셜의 공식 지시에 대한 위반
 - ⇒ 해당 주행 실격
- 12) 경기 관계자에게 폭력적인 행위를 한 경우 KARA에 보고 함

제7장 항의에 관한 사항

제1조 항의

- 1.1 항의는 반드시 서면으로 제출되어야 하며, 항의료는 20만원으로 한다.
항의서는 경기 사무국으로 제출해야 한다.
- 1.2 항의는 해당 드라이버 및 팀 대표, 또는 문서로 공식 지명한 대리인만이 가능하다.
- 1.3 항의료는 항의가 인정되었을 시 반환하며, 그렇지 않을 시 대회 주최측에 귀속된다.
- 1.4 항의서 제출은 잠정 결과 발표 후 30분 이내에만 가능하다. 단 예선은 10분 이내에만 가능하다.
- 1.5 검차 항의서 제출은 검차 완료 후 10분 이내로 한다.
- 1.6 절차에 따른 항의를 하지 않고, 항의 과정에 소란을 피우는 등 경기 운영에 방해가 되는 행위를 했을 경우에는 드라이버이 외에도 팀 페널티가 부여될 수 있다.
- 1.7 항의의 절차는 KARA 규정에 따른다
- 1.8 레이스 상황이 아닌, 차량 및 엔진 관련 항의가 나오면 차량 및 엔진 검사 등을 실시하고, 항의에 대한 결과에 따라, 아래와 같은 비용적용을 하게 된다.

1) 엔진 및 차량 관련 항의는 기술위원장이 집행하며, 항의한 팀, 항의를 받은 팀의 대표 또는 대리인으로 임명된 자가 확인을 할 수 있다.

2) 엔진 및 차량의 검사 시 발생하는 비용(부품)에 대해서는 항의가 인정되거나, 인정으로 판명이 나지 않더라도, 최초 항의자가 정산된 비용을 부담하여야 한다.

1.9. 프런트 페어링 탈락에 관한 항의 및 항소는 불허한다.

제2조 항소

1.1 아래 항소절차 규정은 ‘KARA 자동차경기 국내규정집 제 2장 국내스포츠규정’ 제 13조를 따른다

1.2 국내항소절차

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

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

3) 잔여 항소 보증금(450만원)은 심사위원회가 항소할 뜻을 통보받은 지 96시간 안에 지불되어야 한다. 의사를 전달하고 항소를 진행하지 않더라도 항소 보증금을 지불할 의무가 있으며 이를 이행하지 않을경우 불이익을 당할 수 있다. 항소 보증금은 매년 KARA가 별도로 정한다.

4) 항소가 기각되거나 제기된 뒤 철회되었다면, 항의 보증금은 일부라도 반환되지 않는다.

5) 일부 근거가 있는 것으로 판정되면 보증금의 일부가 반환되며, 항소가 인정되면 항소 보증금의 전체를 반환한다.

6) KARA는 항소 의사를 접수한 지 30일 이내에 항소에 대한 결정을 내려야 한다.

제8장 시리즈 성적에 관한사항

제1조 시리즈 포인트

1.1 본 규정 5장 10조에 의한 득점으로 진행한다.

제9장 상전에 관한사항

제1조 상전

1.1 상전은 특별규정서에 의거 공지한다.

제10장 광고에 관한 사항

제1조 광고 구성

1.1 본 대회에 참가하는 모든 카트나 번호판 드라이버 슈트 및 헬멧 등에 주최자가 요하는 경우 반드시 해당 스티커를 부착할 수 있어야 한다.

1.2 기타 광고에 대해 경기위원회는 다음 사항에 대한 거부 권한을 가지며 드라이버는 이를 따라야 한다.

- 1) 통상 미풍양속에 위반하는 것
- 2) 정치·종교에 관련된 것
- 3) 본 경기에 관계하는 스폰서와 경합하는 것

제11장 기타 일반 사항

제1조 팀 및 드라이버의 의무지침

1.1 대회 참가팀은 대회 참여에 관련해 소속된 모든 자에게 모든 법규 및 규정을 준수시키는 책임 의식을 가져야 한다.

1.2 팀, 드라이버 및 미케닉은 본 규정 아래에서 열리는 경기회 중에 생긴 사건·사고 등에 대해서 경기주최 및 주관사의 그 소속 인원, 경기 임원에 대해서 어떤 책임도 추궁하지 않아야 한다.

1.3 팀 및 드라이버 등의 팀 관계자가 오거나이저 또는 심사 위원회의 조사를 받은 경우에는 지시가 있을 때까지 대회장을 나오는 것을 금지한다.

1.4 지정된 장소 이외에서의 흡연은 금지된다.

1.5 경기 기간에 경기 개최 코스에서 엔트런스, 드라이버 및 모든 경기 참

가자의 음주는 엄격히 금지된다.

- 1.6 팀, 드라이버 및 기타 경기 참가자가 스포츠 맨 답지 않은 행위, 불성실한 말투, 혹은 경기를 방해하는 행위를 취한 경우 조직위원회의 판단에 따라 해당 드라이버 또는 팀의 해당 경기 대회에 참가 자격을 상실할 수 있으며, 경기가 진행된 경우 결과는 실격 처리된다.
- 1.7 모든 참가자는 스포츠, 기술 규정을 숙지, 엄수하며 경기 임원들과 그들의 의사결정을 존중해야한다.
- 1.8 모든 참가자는 성별, 능력, 외모, 문화적 배경, 종교에 관계없이 참가자의 권리, 존엄성과 가치를 존중해야 한다.
- 1.9 모든 참가자는 자신을 격려하고, 항상 자신의 행동에 대한 책임을 져야 한다.
- 1.10 모든 참가자는 대회에 참가하기 위한 필수 안전 장비를 착용해야 한다. 헬멧, 글러브, 슈즈, 보호대, 슈트는 각 클래스의 대회 규정에 따라 각 드라이버에 의해 착용되어야 하며, 상태를 체크 할 의무가 있다. 그 외 가슴보호대와 목보호대 등 안전장구의 착용 여부는 특별규정으로 발표된다.
- 1.11 모든 참가자는 연습이나 경기에 있어 그들의 경쟁자에 대한 자신의 수준을 확인하고, 인정하며, 책임 의식을 가져야 한다.
이것은 드라이버로서 기본적인 소양에 필요한 능력임을 알아야 한다.
- 1.12 모든 참가자는 레이스에 앞서 메디컬 체크 때 담당 의사에게 자신의 특별한 의학적, 정서적 상태를 반드시 알려야 하며, 특정 약물의 장기 복용자 또한 이를 알려야 한다. 이는 비상 상황에 관련될 수 있는 모든 범위를 의미한다.
- 1.13 미성년 드라이버의 신체적/정신적 안전은 모든 스포츠 안에서 우선순위이다. 팀 대표 혹은 관계자 모두 모터스포츠에 대한 올바른 윤리관을 가질 수 있게 할 의무가 있으며, 드라이버 본인 및 보호자 또한 책임이 따르게 된다.
- 1.14 모든 참가자는 조직위에서 공지한 규정서를 정독하고 숙지해야 하는 책임이 있으며 레이스 시작 후 공지된 내용의 미숙지로 인한 레이스 지연에 대한 책임을 져야한다. 규정에 대한 혼동되는 이해는 브리핑 시간에 질의해야 한다.
- 1.15 모든 참가자는 고성방가를 삼가며, 주변을 깨끗이 사용하여 오염되지 않도록 한다.
- 1.16 온라인 상의 페이스북, 트위터, 카카오톡 등 SNS에 대회 조직, 경

쟁자, 참가 오피셜, ASN등 운영과 관련된 악플이나 부정적인 용어를 사용해서는 안되며, 정치적 용어를 사용한 드라이버, 소속팀은 이에 따른 책임이 있다.

1.17 모든 참가자는 레이스 중 다른 참가자들에 대한 에티켓과 예의를 지켜야 한다. 레이스 기간 동안 발생할 수 있는 모든 분쟁이나 문제는 절차에 따라 항의하며, 규정집에 기술된 내용을 토대로 정중한 방식으로 해결해야 한다.

1.18 모든 참가자는 오피셜의 지시사항에 따른 의무가 있다.

제2조 코스 및 조직위 사무국 출입

2.1 대회 특별 규정의 조직도로 예정된 경기 임원 및 ASN관계자만이 코스에 출입할 권리를 가진다.

2.2 프레스 대표자는 오거나이저에 출입관련 사항에 대해 신청하여, 허가를 얻은 경우 이외는 코스에 들어갈 수 없으며. 오피셜에 의해서 주어진 지시에 따라야 한다.

제3조 서약서의 서명

팀, 드라이버, 미케닉은 참가 신청서 용지에 기재된 서약문에 서명 날인하여야 한다.

제4조 참가대수의 제한

본 대회는 경기장 운영에 따라, 참가 대수를 제한하는 경우가 있다.

제5조 특별출주

5.1 드라이버의 부득이한 사항으로 인해, KIC KART RACING CUP 조직위원회에 대회 2일 전까지 보고가 된 사항에 대해서는 특별 출주를 명할 수 있다.

5.2 개인 사정(대학 면접등의 특수한 사항)으로 인해, 드라이버 브리핑에 참석을 하지 못하였을 경우, 또는 준결승 혹은 결승전에만 참여할 수 있는 경우에는 특별 출주를 신청받은 조직위원회 또는 심사위원회의 결정에 따라 특별 출주를 허용할 수 있으며, 참가 보너스 포인트가 똑같이 주어진다. 다만, 특별 출주를 시작하는 해당 레이스의 그리드는 최후미가 부여된다.

5.3 드라이버의 나이가 해당 클래스에 맞지 않으나, 전체적인 경기 운영을

위해, 1살 정도의 나이 차이는 조직위원회의 승인을 받아, 클래스 변경 출전이 가능하다.

- 5.4 국내 공인 카트 대회인 경우, 만 7세 이하는 선수 라이선스 발급이 되지 않는다. 다만 대회 주최자의 허가를 득한 경우, 특별 규정에 의거하여, 특별 출주를 명할 수 있다.

제6조 시리즈 경기의 연기, 중지, 비 개최

- 6.1 본 대회는 주최 및 주관사에 사정에 의해 연기 및 중지를 할 수 있다.

제7조 본 스포팅규정의 시행 및 기재되지 않은 사항

- 7.1 본 스포팅규정에 기재되지 않는 사항은 특별규정서가 발표가 될 수 있으며, 특별규정서가 우선한다.
- 7.2 본 스포팅규정에 기재되지 않은 사항에 대해서는 FIA 국제 모터스포츠 경기 규정과 CIK국제 카트 규정과 이에 준거한 KARA 국내 카트 규정 및 특별규정을 제정하며, 이에 따르는 것을 우선으로 한다.
- 7.3 본 스포팅규정 발행 후, KIC KART RACING CUP 조직위원회에서 결정된 변경사항 및 의결 사항에 대한 특별규정 공지가 있다면, 이 특별규정의 공지가 모든 규정보다 상위결정을 가지며, 우선한다.
- 7.4 본 규정에 명시되지 않은 사항은 조직위원회가 심사위원회와 협의를 거쳐 최종 결정한다.
- 7.5 RMC 통일 페널티 규칙 사항은 참고 자료이다. 판정은 심사위원회의 결정에 따른다.

KIC KART RACING CUP

조직위원회

- 끝 -