

2026 KIC 챌린지 레이스 규정

2026 KIC CHALLENGE RACE REGULATIONS

V0.4

2026. 05. 01

버전	개정 날짜	변경 내용
0.1	2026.03.02	- 규정집 발표
0.2	2026.03.27	- KIC-TT 클래스 통합 및 CN 7 N 핸디캡 적용
0.3	2026.04.06	- TT 클래스 동일 기록 발생 시 순위 결정 규정 추가(제 21.6조)
0.4	2026.05.01	<ul style="list-style-type: none"> - 시즌 챔피언 엔트리 번호 1번 중복 배정 문제 개선(제 12.1.6조) - KIC-TT 클래스 무게 규정 변경 및 핸디캡 가산 변경

- 목 차 -

제1부 대회 운영 규정

1. 서문
2. 대회 조직위원회
3. 대회 조직위원회의 권한과 의무
4. 공지
5. 출전 자격 및 라이선스
6. 참가 신청
7. 참가비의 환불
8. 상금
9. 시리즈 포인트
10. 참가 가능 차량
11. 경기방식
12. 엔트리 번호 및 공식 광고 부착물
13. 이벤트
14. 드라이버 브리핑
15. 메디컬 체크
16. 공식 차량 검사
17. 사건
18. 경기 신호
19. 피트레인과 피트
20. 기록 계측
21. 타임트라이얼 & 타임타겟 경기
22. 스프린트 경기 예선 및 결승
23. 공식 경기 진행 요령
24. 경기의 중단
25. 세이프티 카
26. 경기 종료
27. 경기 포기(리타이어)
28. 파크퍼미
29. 시상식
30. 페널티
31. 항의
32. 항소
33. 참가자 준수 사항
34. 핸디캡 및 베네피트

제2부 차량 기술 규정

1. 서문
2. 클래스 구분
3. 최저 무게
4. 개조 범위(공통)
5. 배기 음량
6. 안전장치

정의와 약어 (DEFINITIONS & ABBREVIATIONS)

- **대회(Event)** 라운드마다 진행되는 연습, 예선, 결승 경기와 그 밖에 진행되는 부대행사
- **경기(Competition)** 대회 중 주행으로 타임트라이얼, 타임타겟, 예선, 결승 경기로 구분
- **특별규정(Supplementary Regulations)** 본 규정 외 주최측이 추가로 발표하는 보조 규정
- **공식 통지(Official Notice)** 주최측, 심사위원회, 경기위원회가 참가자에게 알리는 공식 문서
- **드라이버 라이선스(Driver License)** KARA로부터 대회 참가 자격을 인정받은 증명
- **KIC 서킷 라이선스(Circuit License)** KIC 경기장으로부터 서킷 주행 자격을 인정받은 증명
- **참가자(Participants)** KIC 챌린지 레이스에 참가하는 사람 혹은 팀 단체를 말함
- **드라이버(Driver)** KIC 챌린지 레이스에 참가를 목적으로 엔트리를 부여받은 자로서 소속 KARA로부터 드라이버 라이선스를 발급받은 자
- **팀크루(Team Crew)** 참가팀의 멤버들로 운영 스텝 및 미케닉 등 피트 내에 상주하는 인원
- **참가 차량(Car)** KIC 챌린지 레이스 참가를 목적으로 규정에 충족하여 주최측으로부터 테크니컬 패스पोर्ट를 발급 받은 차량
- **코스(Course)** 경기가 진행되는 차량의 주행 경로
- **트랙(Track)** 코스 내 연석을 미포함한 가장자리 백색선까지의 구간
- **트랙 이탈 주행(Off track limit)** 모든 바퀴가 트랙 밖으로 이탈하여 주행하는 행위
- **파크페미(Parc Ferme)** 예선과 결승 경기 종료 심의, 항의, 기록정리 등의 참가차량 검사를 목적으로 보관하는 장소
- **세이프티카(SC)** 경기 중 경기 중 사고 혹은 악천후로 인해 정상적인 경기 진행이 어렵다고 판단될 때 경기 중립화 목적으로 투입되는 차량
- **KIC** 코리아인터내셔널서킷(Korea International Circuit)의 약어
- **ISC규칙** International Sporting Code의 약어로 FIA(국제자동차연맹) 국제스포츠 규칙과 그 부칙
- **KARA** Korea Automobile Racing Association, 한국의 ASN인 (사)대한자동차경주협회의 약어

제1부 대회 운영 규정

1. 서문

- 1.1. (주)코리아모빌리티그룹 전남지사는 2026 KIC 챌린지 레이스(이하'대회')를 주최, 주관한다.
- 1.2. 본 대회는 FIA의 ISC 및 KARA의 '2026 국내 자동차 경주 규정집' 그리고 '2026 KIC 챌린지 레이스 규정집'(이하 규정집)에 따라 대회를 조직하고 운영한다.
- 1.3. 본 대회의 규정집은 본 대회에 참가하는 참가자에게 적용되며 발표 시점부터 효력을 갖는다.
- 1.4. 본 규정에 대한 해석과 기재되지 않은 사항에 대한 적용 및 결정은 대회 조직위원회의 권한이다. 선수 및 참가 팀은 심사위원회, 경기위원회, 주관사, 주최사가 내린 결정에 대해 이의를 제기할 수 없다. 단, 'KARA 규정집 제 2 장 제 12 조 항의' 또는 'KARA 규정집 제 2 장 제 13 조 항소'에 따라 항의 또는 항소할 수 있다.

2. 대회 조직위원회

- 2.1. 대회 조직위원회는 본 대회를 주최하는 (주)코리아모빌리티그룹 전남지사, 심사위원회, 경기위원회로 구성된다.
- 2.2. 주최사 : 코리아모빌리티그룹 전남지사(이하'KMG')
- 2.3. 주관사 : 코리아모빌리티그룹 전남지사(이하'KMG')
 - 주소 : 전라남도 영암군 삼호읍 에프원로 2, F1 경주장 상설빌딩 2층
 - 전화 : 1577-2324
 - 팩스 : 061-469-1090
 - 홈페이지 : www.koreacircuit.com
 - E-Mail : info@kmgcompany.co.kr
- 2.4. 오거나이저 (RUSSELL motorsport)
 - 클래스 : KOREA Masters (TC1600 / TC2000 / PROTOTYPE)
 - 주소 : 경기도 용인시 처인구 포곡읍 곡현로 117번길 6-22
 - 홈페이지 : www.russellmotorsport.com
 - E-Mail : rainwise1@gmail.com
- 2.5. 심사위원회
 - 심사위원장
 - 심사위원
 - KARA 심사위원
- 2.6. 경기위원회
 - 레이스디렉터
 - 경기위원장
 - 사무국장
 - 코스위원장
 - 안전위원장
 - 피트위원장
 - 기술위원장
 - 기록위원장
 - 관제위원장
 - 의료위원장

3. 대회 조직위원회의 권한과 의무

- 3.1. 대회 조직위원회는 본 대회의 운영과 규정 제정, 개정 및 시행관리를 한다.
- 3.2. 대회 조직위원회는 특정 클래스의 경기개최 여부 및 경기 운영 방식을 결정할 수 있다.
- 3.3. 대회 조직위원회는 특정 참가자의 참가를 거부할 수 있으며, 참가 거부 시 거부 사유와 함께 참가비는 환불한다.
- 3.4. 대회 조직위원회는 타임테이블 배정과 엔트리 번호의 지정 및 PIT 배치 등을 결정할 수 있다.
- 3.5. 대회 조직위원회는 참가비의 반환, 면제 등을 결정할 수 있다.
- 3.6. 대회 조직위원회는 참가 대수가 적을 경우 클래스를 통합할 수 있으며, 참가 대수가 5대 미만인 경우 경기를 취소할 수 있다.
- 3.7. 대회 조직위원회는 자연재해 및 천재지변을 포함하여 불가항력으로 인한 대회의 연기 및 취소 권한을 가지며, 이때 참가자는 이에 따른 피해 보상을 요구할 수 없다. 24시간 이상의 연기가 결정된 경우 참가비는 이월 혹은 환불한다.
- 3.8. 대회 조직위원회는 모든 참가자 및 참가 차량에 대해 대회 조직위원회 또는 대회 조직위원회가 지정한 자의 촬영 및 녹음한 자료의 보도, 방송, 방영, 출판에 대한 저작권 및 지식 재산권, 초상권을 가지며, 이를 제3자가 사용하도록 위임할 수 있다. 사전 허가를 받지 아니한 드론 촬영은 금지한다. 이를 위반하여 무단 촬영이 적발된 경우, 대회 조직위원회의 결정에 따라 강력한 패널티를 부여할 수 있다.
- 3.9. 대회 조직위원회는 대회에 대하여 주최자배상책임보험 및 단기형 보험을 가입해야 한다.
- 3.10. 대회 조직위원회는 대회 일정 및 공지사항을 KIC 공식 홈페이지를 통해 공지한다.
- 3.11. 단, 대회 일정 및 타임테이블은 변경될 수 있으며, 변경할 경우 KIC 공식 홈페이지를 통해 공지된다.
- 3.12. 클래스별 드라이버 브리핑, 메디컬체크, 예선, 결승, 타임트라이얼, 타임타켓, 연습 주행, 시상식은 모두 공식 대회로 진행된다.
- 3.13. 공식 이벤트 및 의무 이벤트에 참가하는 선수는 반드시 대회 조직위원회가 정한 시간에 참가하여야 한다. 단, 차량 파손 등으로 공식 이벤트 및 의무 이벤트 참가가 힘들 경우 경기위원회의 대회사무국에 사유서를 제출하여야 한다.

4. 공지

- 4.1. 대회 조직위원회는 특별규칙을 포함한 공지 사항을 KIC 공식 홈페이지를 통해 공지한다.
- 4.2. 경기위원회는 모든 잠정 및 공식기록과 심사결정문, 공식 통지, 패널티, 조사 및 심의 대상 안내 등을 레이스컨트롤 1층 지정된 게시판에 게시한다.
- 4.3. 심사위원회와 경기위원회의 모든 결정 서류에는 반드시 근거 규정의 조항이 명시되어야 하며, 심사위원회 결정 서류에는 심사위원 전원의 서명이 있어야 한다.

5. 출전 자격 및 라이선스

- 5.1. 대회 참가자는 KARA가 발급한 유효한 드라이버 라이선스와 KIC 서킷 라이선스를 보유하여야 하며, 유효기간이 만료된 경우에는 갱신된 라이선스를 제출하여야 한다.
- 5.2. 타국 ASN에서 발급받은 FIA라이선스 소지자의 경우 KARA의 자격 심사규정을 따른다.
- 5.3. 클래스별 참가 자격 요건은 다음과 같다.

클래스	라이선스
KOREA Masters(TC1600 / TC2000 / PROTOTYPE)	국내 C 이상
KIC-TT	국내 D 이상
86-TT	국내 D 이상
무제한-TT	국내 D 이상
F-TT (Free Time Target)	국내 D 이상

5.4. F-TT 클래스는 Free Time Target 클래스이며, 사전에 설정된 기준 기록에 가장 근접한 기록을 겨루는 타임 타겟 경기이다. 본 클래스는 최고속 경쟁이 아닌 목표 기록 관리 능력을 중심으로 성적을 결정한다.

6. 참가 신청

- 6.1. 모든 참가자는 라운드별로 정해진 접수 기간 내에 공지된 방법에 따라 참가 신청을 완료하고, 접수 마감 전까지 참가비를 납부하여야 한다. **참가 신청은 참가비 납부 완료 시 확정된다.** 참가 접수 기한 내에 참가비를 납부하지 않은 경우, 해당 참가자는 해당 대회와 방송 중계 및 공식 인쇄물에 기재되지 않을 수 있다.
- 6.2. 참가 신청 안내 및 접수는 KIC 공식 홈페이지를 통해 확인할 수 있다.
- 6.3. 각 클래스 별 참가비는 아래 표와 같으며 지정된 은행계좌로 입금 (드라이버 이름 표시 필) 해야 한다.

클래스	참가비 (토요일 연습주행, 예선, 결승 포함)
KOREA Masters(TC1600 / TC2000 / PROTOTYPE)	오거나이저 개별 안내
KIC-TT	400,000원 (부가세 포함)
86-TT	400,000원 (부가세 포함)
무제한-TT	400,000원 (부가세 포함)
F-TT	300,000원 (부가세 포함)

7. 참가비의 환불

- 7.1. 부득이한 사정으로 이벤트 참가가 어려운 경우, 참가자는 이벤트 3일 전까지 주최자에 사유서를 제출하고 문서(e메일 포함)로 승인을 받아야 한다. 승인을 받은 경우 납부한 참가비는 다음 이벤트 참가비로 이월할 수 있으며, 환불은 불가하다.
- 7.2. 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우 참가비는 환불되지 않는다.
 - 7.2.1. 참가자가 제출한 신청서 또는 첨부 서류에 허위 사실이 포함된 경우
 - 7.2.2. 대회 규정, 기술 규정 또는 안전 규정을 충족하지 못한 것이 확인된 경우
 - 7.2.3. 참가자의 라이선스, 안전 장구 또는 차량이 기술 규정 기준에 부합하지 않는 경우
 - 7.2.4. 주최자가 대회의 원활한 운영 및 안전을 위하여 참가 제한이 필요하다고 판단한 경우
- 7.3. 불가항력 또는 천재지변으로 경기가 취소된 경우 다음과 같이 처리한다.
 - 7.3.1. 공식 주행 개시 전 대회가 전면 취소된 경우 참가비 전액 환불
 - 7.3.2. 특정 클래스가 취소된 경우 해당 참가자에게 참가비 전액 환불

8. 상금

8.1. 클래스별 라운드 상금은 다음과 같으며, 상금 지급 시 관련 세금을 공제한 금액을 참가자가 지정한 계좌로 지급한다. 상금은 해당 클래스의 참가 대수에 따라 차등 지급한다.

클래스		상금		
		1위	2위	3위
KOREA Masters	(TC1600 / TC2000 / PROTOTYPE)	오거나이저 개별 안내		
KIC-TT	JS N / CN7 N	700,000원	500,000원	300,000원
86-타임TT	GR86	700,000원	500,000원	300,000원
	GT86	700,000원	500,000원	300,000원
무제한-TT	수입	700,000원	500,000원	300,000원
	국산	700,000원	500,000원	300,000원
F-TT	-	500,000원	300,000원	200,000원

8.2. 클래스별 결승 출전 대수가 10대 미만일 경우, 해당 클래스 상금은 50% 차감된 금액으로 지급한다.

8.3. 클래스별 결승 출전 대수가 5대 미만일 경우 상금은 지급되지 않는다.

9. 시리즈 포인트

9.1. 챔피언십 타이틀은 라운드별 부여되는 시리즈 포인트를 합산하여 가장 높은 시리즈 포인트를 보유한 선수가 획득한다.

9.2. 종합시리즈포인트가 동률일 경우 다음의 순서에 의거하여 순위를 정한다.

9.2.1. 해당 시리즈 내 1위 횟수가 많은 드라이버

9.2.2. 해당 시리즈 내 1위 횟수가 같다면 2위 횟수가 많은 드라이버

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

9.2.4. 이러한 절차로 결과를 내지 못한다면, 조직위는 적절하다고 생각되는 기준에 따라서 순위를 결정한다.

9.3. 각 클래스별 매 라운드 부여되는 포인트는 다음과 같다.

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

10. 참가 가능 차량

10.1. 대회에 참가 가능 차량은 제조사 구분 없이 양산 차량으로 한다.

단, 양산 차량 외의 차량은 대회 조직위원회의 승인이 필요하다.

10.2. KOREA Masters(TC1600 / TC2000 / PROTOTYPE) 참가 가능 차량 오거나이저 별도 공지

10.3. KIC-TT 차량 클래스를 현대 벨로스터 N(JS N), 현대 아반떼 N(CN7 N) 구분하여 운영

10.4. 86-TT 클래스를 GT-86, GR-86 구분하여 운영

10.5. 무제한-TT 클래스를 국산차, 수입차 구분하여 운영

10.6. F-TT 클래스는 승합차, LPG차량, 전기차를 제외한 전 차종으로 운영

11. 경기 방식

11.1. 본 대회의 경기방식은 아래와 같다.

클래스	경기방식	비고
KOREA Masters(TC1600 / TC2000 / PROTOTYPE)	스프린트	정해진 랩 수를 가장 빨리 주행한 순서로 순위를 정한다.
KIC-TT	타임트라이얼	가장 빠른 랩 타임 기록으로 순위를 정한다.
86-TT		
무제한-TT		
F-TT	타임 타겟	드라이버가 신청한 목표 기록에 가장 가까운 기록으로 순위를 정한다.

11.2. 클래스별 경기 방식의 변경이 필요한 경우, 대회 조직위원회는 특별규정으로 정하여 KIC 공식 홈페이지에 공지 하고 시즌 중에도 적용한다.

12. 엔트리 번호 및 공식 부착물

12.1. 엔트리 신청 및 부여

12.1.1. 모든 참가 차량은 대회 조직위원회가 승인-배정한 고유 엔트리 번호를 사용하여야 한다.

12.1.2. KIC 챌린지 레이스는 시즌제 포인트 시리즈로 운영되며, 총 8개 클래스의 엔트리 번호 대역은 다음과 같이 구분한다.

12.1.3. 모든 참가자는 해당 클래스의 001~999 범위 내에서 희망 엔트리 번호를 신청할 수 있으며, 참가 신청 및 참가비 납부 완료 순으로 선착순 배정한다. 단, 33번은 KARA 지정 영구 결번으로 사용하지 않는다.

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

12.1.5. 혼주 클래스 간 동일 번호가 중복 신청된 경우, 참가 신청 및 참가비 납부 완료 시점을 기준으로 우선 접수자에게 해당 번호를 우선 배정한다.

12.1.6. 전년도 KIC 챌린지 레이스 전 클래스를 통틀어 누적 시리즈 포인트가 가장 높은 통합 1위(Overall Champion) 선수에게만 차기 시즌 엔트리 번호 1번에 대한 최우선 선택권을 부여한다. 해당 선수가 이를 선택하지 않을 경우, 당해 연도 엔트리 번호 1번은 공번으로 처리한다. 본 조항은 2027 시즌부터 적용한다.

12.1.7. 12.1.6 항에 따른 누적 시리즈 포인트가 동점일 경우, 각 호의 순서에 따라 통합 1위를 결정한다.

12.1.7.1. 시즌 중 1위(우승) 횟수가 더 많은 선수

12.1.7.2. 1위 횟수가 같을 경우, 2위, 3위 등 상위 입상 횟수가 더 많은 선수

12.1.7.3. 상위 입상 횟수까지 동일할 경우, 시즌 최종전(마지막 라운드)에서 더 높은 순위를 달성한 선수

12.1.7.4. 위 기준에도 불구하고 동률일 경우, 당해 연도 대회 조직위원회의 결정에 따른다.

12.1.8. 12.1.6 항의 통합 1위를 제외한 각 클래스별 전년도 시즌 챔피언은 엔트리 번호 1번 배정 대신, 본인의 기존 고유 엔트리 번호를 유지하되 챔피언을 상징하는 챔피언 전용 스페셜 엔트리 넘버 플레이트를 차량에 부착할 권리를 갖는다.

12.1.8.1. 본 조항은 타 클래스 간의 엔트리 번호 1번 중복으로 인한 계측 오류 및 중계석 콜 사인 혼선을 방지하기 위해 제정되었다.

12.1.9. 엔트리 번호는 시즌 종료 시까지 변경할 수 없으며, 부득이한 사정으로 변경이 필요한 경우에 한하여 대회 조직위원회의 승인을 받아 예외적으로 변경한다.

12.2. 엔트리 번호 부착 규정

12.2.1. 모든 참가 차량은 대회 조직위원회가 지급한 엔트리 번호를 지정된 위치 및 가이드라인에 따라 부착하여야 한다.

12.2.2. 엔트리 번호는 전면유리(조수석 상단), 좌우 측면 도어, 총 3개 위치에 부착해야 한다.



12.2.3. 참가 차량의 엔트리 번호는 대회 기간 중 식별 가능한 상태를 유지하여야 한다.

12.2.4. 번호 식별이 불가능하거나 규정 위치에 부착되지 않은 경우, 기록 인정 불가 또는 페널티가 부과될 수 있다.

12.3. 공식 광고 부착물

12.3.1. 조직위원회는 지정 광고 또는 스폰서 부착물의 위치를 지정하여 참가 차량에 부착하도록 요구하거나 특정 광고의 표시를 제한할 수 있으며, 참가자는 이에 따라야 한다. 또한 조직위원회는 참가차량, 참가자의 복장 및 경기장 내 시설에 후원사 광고를 지정하여 부착할 수 있다.

12.3.2. 조직위원회는 모든 참가자 및 참가 차량과 관련하여 조직위원회 또는 조직위원회가 지정한 자가 촬영한 사진 및 영상에 대한 저작권 및 지적재산권을 가지며, 해당 자료를 온라인 및 오프라인 보도, 방송, 방영, 출판 등에 사용하고 제3자에게 그 사용을 위임할 수 있다.

12.3.3. 참가 차량에 표시 또는 부착 가능한 광고는 참가팀, 드라이버, 차량명, 회사명, 상품명, 후원사 홍보물 등 통상적인 스티커에 한한다. 단, 미풍양속에 어긋나는 광고는 금지된다.

- 12.3.4.** 모든 광고물은 엔트리 번호 식별을 방해해서는 안되며, 조직위원회가 부적절하다고 판단할 경우 수정 또는 제거를 명할 수 있다. 이를 이행하지 않을 경우 경기 출전이 제한될 수 있다.
- 12.3.5.** 엔트리 번호 및 공식 부착물은 최초 참가 시 1회 무상 제공하며, 추가 수량은 주최측을 통해 유상 구매한다.

13. 이벤트 (EVENT)

- 13.1.** KIC 챌린지 레이스의 이벤트는 각 라운드별 타임테이블에 표기된다. 모든 참가자 및 참가차량은 가능한 모든 이벤트에 참여해야 한다. 특히 의무 이벤트는 반드시 참가해야 하며 의무 이벤트 불참 시 최소 벌금, 최대 페널티가 부여된다. 단, 차량 파손으로 이벤트 참가가 어려울 경우 의무 이벤트 시작 30분 전에 대회 오피셜 사무국에 이벤트 불참 신청서를 제출해야 한다. 이벤트 불참신청서를 제출하지 않고 무단으로 참석하지 않을 경우 심사위원회의 판단에 의해 페널티를 받을 수 있다.
- 13.1.1.** 공식 이벤트 : 공식연습, 예선, 결승
- 13.1.2.** 의무 이벤트 : 그리드워크, 단체사진 촬영 등 주최측이 사전 안내한 이벤트
- 13.1.3.** 택시타임 이벤트 참가 시 참가 드라이버가 운전해야 하며 동승자는 헬멧 및 안전벨트 등 주최측이 정한 안전장구를 반드시 착용해야 한다.

14. 드라이버 브리핑

- 14.1.** 대회 조직위원회는 드라이버 브리핑을 실시한다.
- 14.2.** 모든 드라이버는 드라이버 브리핑에 반드시 참석해야 하며, 대리 출석은 불가능하다.
- 14.3.** 드라이버 브리핑에 지각한 드라이버는 벌금 10만원의 페널티가 부과된다. 페널티와 별도로 공식 이벤트 이전에 추가 드라이버 브리핑을 반드시 이수하여야 한다.
- 14.4.** 드라이버 브리핑 불참 시 경기 출전이 제한될 수 있으며, 이때 참가비는 환급 및 이월되지 않는다.
- 14.5.** 드라이버 브리핑에 참석할 수 있는 인원은 다음과 같다.
- 14.5.1.** 드라이버
- 14.5.2.** 참가 팀 감독 1인
- 14.5.3.** 통역 1인(드라이버가 외국인일 경우)
- 14.5.4.** 대회 조직위원회가 지정한 오피셜 미디어

15. 메디컬 체크

- 15.1.** 모든 참가자는 지정된 시간 이내에 반드시 메디컬 체크를 받아야 한다. 메디컬 체크에 지각한 드라이버는 벌금 10만원의 페널티가 부과된다.
- 15.2.** 대회 조직위원회가 필요하다고 인정될 경우 언제든지 추가로 참가자의 메디컬 체크를 진행할 수 있다.
- 15.3.** 의료위원장은 참가자의 건강에 문제가 있다고 판단할 경우 경기 참가를 제한할 수 있다.
- 15.4.** 메디컬 체크를 받지 않았거나 의료위원장이 경기 출전이 불가능하다고 판단한 경우 경기 참가를 제한할 수 있다.
- 15.5.** 음주 측정에 적발될 경우 알코올 농도에 상관없이 참가할 수 없다.
- 15.6.** 메디컬 체크에 불참 및 부적합 시 경기 출전에 제한될 수 있으며 이때 참가비는 환불 및 이월되지 않는다.

16. 공식 차량 검사

- 16.1.** 모든 참가자는 반드시 지정된 시간까지 공식 차량 검사를 받아야 한다.
- 16.2.** 안전 장구 및 공식 광고 부착물은 공식 차량 검사와 함께 진행된다.

- 16.3. 공식 차량 검사를 받지 않았거나 부적합 판정을 받은 차량 혹은 기술위원장 또는 심사위원회의 수정 명령에 응하지 않은 차량은 경기에 참가할 수 없다.
- 16.4. 사전 공식 차량 검사에 합격한 차량은 지정된 장소(피트) 외에서의 작업은 금지한다.
- 16.5. 기술위원장은 공식 차량 검사 시간 외에도 수시로 참가 차량 검사를 진행할 수 있는 권한을 가지며 이 검사에 응하지 않는 참가자에 대해 페널티가 적용될 수 있다.
- 16.6. 경기 종료 후 공식 차량 검사
- 16.6.1. 의무 공식 차량 검사는 경기위원회에 의해 지명된 참가 차량의 검사를 말한다.
- 16.6.2. 항의 공식 차량 검사는 공식 항의에 의한 참가 차량 공식 차량 검사를 말한다.

17. 사건

- 17.1. 사건이란 경기 중 다음과 같이 발생한 위반 행위 혹은 판정을 위해 조사가 필요한 사항을 말한다.
- 17.1.1. 대회 규정을 위반했을 때
- 17.1.2. 사고를 유발했을 때
- 17.1.3. 차량이 트랙 밖으로 나갔을 때
- 17.1.4. 정당한 방법으로 추월하는 차량의 진로를 방해했을 때
- 17.1.5. 피트레인 및 피트에서 지켜야 할 사항을 위반했을 때
- 17.1.6. 트랙 이탈 주행 발생 시 경기위원회의 판단으로 고의와 이득 여부를 판단하며 심사위원회에서 이로 인한 이익 여부를 판단한 후 다음과 같이 페널티를 부과한다.

클래스	페널티
KOREA Masters(TC1600 / TC2000 / PROTOTYPE)	예선 : 해당 랩 삭제 결승 : 트랙 이탈로 추월이 이루어지는 경우 드라이브 스루 이상의 페널티
KIC-TT	해당 랩 삭제 / 5회 이상 전체 기록 삭제
86-TT	
무제한-TT	
F-TT	

18. 경기 신호

- 18.1. 경기 중 신호 규정은 FIA ISC Appendix H 규정을 따른다.
- 18.2. 신호기 표시는 신호기와 신호등에 의해 행해진다.
- 18.3. 경기중 모든 신호 표시를 준수하여야 하며 위반 시 페널티가 부과된다.
- 18.4. 황색기 구간 안에서는 코스의 센터 라인으로 주행해야 하며, 황색기 구간 안에서 추월, 스피, 트랙 이탈, 선행 차량 추돌 및 위협을 하는 경우 엄중한 페널티가 부과된다.

19. 피트레인과 피트

- 19.1. 대회 조직위원회는 참가자에게 피트를 배정한다.
- 19.2. 이벤트 기간 중 차량은 지정된 피트 구역 내에 위치하여야 하며 피트 셔터는 전면 및 후면 모두 개방 상태를 유지하여야 한다.
- 19.3. 피트레인은 차량 주행이 가능한 패스트레인과 차량 작업이 가능한 워킹레인으로 구분된다.
- 19.4. 피트레인 내 주행은 반드시 패스트레인으로만 가능하며 주행속도는 60km/h 이하이다.

- 19.5. 피트인 차량은 코스인 차량보다 우선권을 갖는다
- 19.6. 워킹레인에서 작업 중인 차량 및 팀크루는 패스트레인을 주행하는 다른 차량을 방해해서는 안 된다.
- 19.7. 피트레인 내 동력 후진은 금지한다. 이때 페널티가 부과될 수 있다.
- 19.8. 패스트레인에 차량을 세워두거나 공구를 방치해서는 안 된다.
- 19.9. 차량으로 워킹레인을 가로지르는 주행은 할 수 없다.
- 19.10. 경기 중 워킹레인에서 작업이 필요한 경우 드라이버는 차량에서 하차하여 본인 차량에 대한 최소한의 점검 및 작업을 수행할 수 있다.
단, 스프린트 경기 중에는 드라이버의 차량 하차, 차량 정비, 외부 도움 을 일절 금지하며, 이를 위반할 경우 실격 처리한다.
또한 스프린트 경기 중 드라이버스루페널티 수행 시에는 피트레인을 정차 없이 통과하여 즉시 코스로 복귀하여야 하며, 자신의 피트 또는 패독 구역으로 진입하거나 정차·작업을 할 수 없다. 이를 위반하거나 페널티를 정상적으로 이행하지 않을 경우 실격 처리한다.
- 19.11. 스프린트 레이스의 경우 피트월에 진입할 수 있는 패스를 소지한 자는 결승 경기 스타트 후 모든 참가 차량이 1랩을 경과한 뒤 피트 오피셜의 허가 후 피트월에 진입할 수 있다. 이외 레이스는 항상 진입할 수 있다.
- 19.12. 피트레인으로부터 코스인 할 때 피트 출구의 신호등 또는 오피셜의 신호에 따라야 하며, 오피셜의 수신호와 신호등이 다를 경우 오피셜의 수신호를 우선시한다.
- 19.13. 피트 내부에서 흡연, 화기 사용, 취사, 용접 및 도색 작업은 금지한다. 이를 위반할 경우 페널티가 부과될 수 있다.
- 19.14. 경기 종료 후 피트 내부와 주변 정리 및 시설물을 원상 복구해야 한다.
- 19.15. 피트 내부에는 허가받은 경주 차량 외 다른 차량의 주차는 금지한다.

20. 기록 계측

- 20.1. 기록 계측 방법은 차량이 컨트롤라인을 통과한 순간에 자동으로 랩타임이 기록되는 트랜스폰더를 사용한다.
- 20.2. 모든 차량은 트랜스폰더를 장착한 후 코스인을 할 수 있다.
- 20.3. 트랜스폰더에 이상이 발생했을 때 기록위원장을 통해 경기장의 수동장치에 의해 기록될 수 있다.
- 20.4. 트랜스폰더는 본 규정집에서 지정한 위치에 트랜스폰더 홀더를 사용하여 단단하게 장착해야 한다.
- 20.5. 트랜스폰더는 트랙에서 수직으로 60cm 이내, 프론트 휠하우스 안쪽에 장착되어야 한다.
- 20.6. 트랜스폰더와 트랙 사이에 금속이나 탄소섬유 구조물이 없어야 한다.
- 20.7. 트랜스폰더는 주관사가 사전에 지정한 위치(20.5 참조)에 반드시 장착되어야 하며, 지정된 위치에 장착되지 않아 기록계측이 되지 않을 경우 그 책임은 해당 선수에게 있다. 또한 경기 중 이러한 일이 발생할 경우 경기위원장은 해당 선수에게 오렌지볼기를 발령할 수 있다.

21. 타임트라이얼 & 타임 타겟 경기

- 21.1. 타임트라이얼은 1회의 워업 후 1차, 2차 주행을 통합하여 가장 빠른 랩타임으로 최종 순위를 정한다.
- 21.2. 타임 타겟은 각 라운드 참가 드라이버가 사전에 신청한 목표 기록을 기준으로, 해당 목표 시간 대비 실제 주행 기록의 차이가 가장 적은 순서로 순위를 결정한다. 실제 주행 기록은 목표 시간 초과 또는 미만 여부와 관계없이 모두 유효 기록으로 인정한다.
예시) 신청 목표 기록 1분 30초 -> 실제 기록 1분 30초 01 (기록인정)
신청 목표 기록 1분 30초 -> 실제 기록 1분 29초 99 (기록인정)
- 21.3. 목표 기록 제출
- 21.3.1. 참가자는 워업 세션 종료 후 운영사무국의 안내에 따라 정해진 시간 내 목표 기록을 제출하여야 한다.
- 21.3.2. 목표 기록은 라운드당 1회 제출을 원칙으로 한다.
- 21.3.3. 기상 또는 트랙 상태 변화가 예상될 경우 DRY용과 WET용 목표 기록을 각각 제출할 수 있다.

21.4. 목표 기록 제출 기준

- 21.4.1.** DRY 세션에서 동일 코스 1라운드(예 : 1라운드, 3라운드)의 목표기록은 해당 라운드 워업 세션에서 본인이 기록한 최고 베스트 랩 타임 이내(동일 또는 더 빠른 기록)로만 제출하여야 하며, 이보다 느린 시간으로 제출할 수 없다.
- 21.4.2.** DRY 세션에서 동일 코스 후속 라운드(예:2라운드 -> 1라운드 기준, 4라운드 -> 3라운드 기준)의 목표 기록은 직전 동일 코스 라운드에서 본인이 기록한 공식 최고 베스트랩 타임 이내(동일 또는 더 빠른 기록)로만 제출하여야 하며, 이보다 느린 시간으로 제출할 수 없다.
- 21.4.3.** 트랙 레이아웃 또는 코스 구성이 변경되는 경우, 해당 라운드는 새로운 첫 번째 라운드로 간주하며 목표 기록은 해당 라운드 워업 세션 베스트랩기준을 적용한다.
- 21.4.4.** 직전 동일 코스 라운드의 공식 기록이 없는 신규 참가자는 해당 라운드 워업 세션 베스트랩 타임 기준을 적용한다.
- 21.4.5.** 트랙 상태가 경기 감독 또는 조직위원회에 의해 WET으로 공식 선언된 경우, 기존 라운드 베스트랩 기준 제한을 적용하지 않는다.
이 경우 모든 참가자는 해당 라운드 워업 세션 베스트랩 타임 이내(동일 또는 더 빠른 기록)로 목표 기록을 제출하여야 한다.
- 21.4.6.** 상기 기준에 부합하지 않는 목표 기록 제출 시 조직위원회는 기록수정 또는 재제출을 요구할 수 있으며, 이를 이행하지 않을 경우 해당 세션 기록 불인정 또는 페널티를 부과할 수 있다.

21.5. 참가자의 순위는 1차 및 2차 주행 기록 중 참가자가 신청한 목표 기록에 가장 근접한 단일 기록을 기준으로 최종 순위를 결정한다.**21.6. 동일 기록 발생 시 순위 결정**

- 21.6.1.** 타임트라이얼 (KIC-TT, 86-TT, 무제한-TT) : 2대 이상의 차량이 동일한 베스트랩 타임을 기록한 경우, 두 번째로 빠른 랩타임을 비교하며, 해당 기록도 동일할 경우 이후 순차적인 랩타임을 기준으로 순위를 결정한다.
- 21.6.2.** 타임 타겟 (F-TT) : 2대 이상의 차량이 목표 기록과의 차이가 동일한 경우, 두 번째로 목표 기록에 근접한 랩타임을 비교하며, 해당 차이도 동일할 경우 이후 순차적으로 근접한 랩타임을 기준으로 순위를 결정한다.
- 21.6.3.** 위 방법으로도 순위를 가릴 수 없이 모든 기록이 완전히 동일한 경우에는 다음 기준을 순차적으로 적용하여 최종 순위를 결정한다.
- 21.6.3.1.** 달성 차수 우선 : 해당 베스트 기록을 1차 주행에서 달성한 차량이 2차 주행에서 달성한 차량보다 우선한다.
- 21.6.3.2.** 코스인 우선 : 동일한 주행 차수(둘 다 1차 또는 둘 다 2차)에서 기록이 발생한 경우, 해당 세션에서 먼저 코스인(Course-in) 한 차량에게 상위 순위를 부여한다.

22. 스프린트 경기 예선 및 결승

- 22.1.** 스프린트 클래스는 예선과 결승으로 진행되며 모든 참가자는 공식 예선 경기에 참가해야 한다.
- 22.2.** 예선 결과는 참가자의 베스트랩 타임을 기준으로 하여 결승 그리드 순위를 결정한다. 2대 이상의 차량이 동일한 베스트랩 타임을 기록한 경우 두 번째로 빠른 랩타임을 비교하며, 해당 기록도 동일할 경우 이후 순차적인 랩타임을 기준으로 순위를 결정한다.
- 22.3.** 예선에 참가하였으나 유효 기록이 없는 참가자는 유효 기록 보유자 후순위로 배정하며, 이후 추첨 또는 조직위원회 결정에 따라 그리드를 배정한다. 예선에 참가하지 못한 참가자는 결승 그리드 게시 30분 전까지 '특별출주 신청서'를 대회 조직위원회에 제출하고 심사위원회의 승인을 받아야 결승 출전이 가능하다.

- 22.4. 예선 베스트랩이 해당 세션 선두 기록의 107%를 초과하는 참가자는 예선 탈락으로 간주하며 원칙적으로 결승에 출전할 수 없다. 다만, 결승 출전을 희망하는 경우 제21.3조에 따른 '특별출주 신청서'를 제출하여 심사위원회의 승인을 받아야 하며, 승인 시 후미 그리드 또는 피트스타트로 출전할 수 있다.
- 22.5. 결승은 예선 결과 순서에 따라 그리드를 배정받아 출발선에 정렬한 후 롤링스타트 방식으로 출발하며, 정해진 랩 수를 주행 후 체커기를 먼저 받은 순서로 최종 순위를 결정한다.

23. 공식 경기 진행 요령

- 23.1. 공식 이벤트 개시 5분 전까지 드라이버는 안전 장구를 착용한 상태로 차량에 탑승하여 피트레인 출구에 대기해야 한다.
- 23.2. 공식 경기 코스인은 피트레인 출구의 녹색 신호등 또는 오피셜의 수신호로 한다.
- 23.3. 공식 경기 종료는 피니시 포스트에서 체커기로 표시한다.

24. 경기의 중단

- 24.1. 경기위원장은 안전상의 이유나 코스의 정비 또는 사고 차량 및 드라이버의 구난을 위해 경기를 중단할 수 있으며 이때 전 포스트에 적기를 발령하며 전 차량은 60km/h이하의 속도로 순위의 변동 없이 피트인 해야 한다.
- 24.2. 모든 참가자는 경기 중 적기가 발령되면 피트인하여 피트레인 출구에 대기하여야 한다. 스프린트 클래스의 결승 중 적기가 발령된 경우 컨트롤라인 뒤로 오피셜의 지시에 따라 정렬하여야 한다.
- 24.3. 경기 중단의 경우 이벤트 시간의 조정은 심사위원회가 결정하며, 이에 대한 항의는 할 수 없다.
- 24.4. 혼주 클래스는 경기 중단 후 재개 시 클래스 별 스타트라인에 도착 순서대로 클래스별로 정렬해야 한다.
- 24.5. 레이스가 중단되는 동안 경기나 기록 시스템은 중단되지 않으며, 대기 중인 차량의 점검을 할 수 있다. 이때 정비가 필요한 차량은 피트인 하여 워킹레인에서만 작업이 가능하다. 정비 작업으로 인해 경기 재개를 방해해서는 안 되며 연료 급유 작업은 금지된다. 재코스인은 반드시 오피셜의 지시를 따라야 한다.

25. 세이프티카

- 25.1. SC가 발령되면 전 포스트는 SC보드와 함께 황색기가 제시되며, 각 신호등은 일제히 황색등이 점멸되고 SC가 투입된다. 이때 모든 참가 차량은 서행해야 하며, 추월은 엄격히 금지된다.
- 25.2. SC상황에 따른 주행 랩 수와 주행시간은 공식 이벤트 내용에 포함된다.
- 25.3. 경기 중단 후 경기의 재개 시 SC 상황에서의 스타트로 경기를 재개한다.

26. 경기 종료

- 26.1. 체커기는 모든 참가 차량이 피니쉬라인을 통과할 때까지 제시된다.
- 26.2. 체커기를 받은 차량은 순위의 변동 없이 주행속도를 유지하며 즉시 피트인을 해야 한다.
- 26.3. 완주의 기준은 우승자의 주행 랩 수의 75%(소수점 이하 절상) 이상의 랩을 완료하고, 체커기를 받은 것으로 한다.

27. 경기 포기(리타이어)

- 27.1. 경기 중 사고 또는 고장으로 인해 자력으로 움직일 수 없을 때 드라이버는 즉시 하차하여 안전한 곳으로 대피해야 하며, 이 경우 리타이어로 처리한다.
- 27.2. 경기 중 드라이버가 차량을 밀어서 피트에 돌아오는 것은 금지한다. 이 경우 리타이어로 간주한다.
- 27.3. 참가자가 결승 레이스를 출전할 수 없는 경우, 결승 레이스의 시작 30분 전까지 사무국에 의사를 전달하여야 한다.

28. 파크퍼미

- 28.1. 파크퍼미의 운영 클래스 및 장소는 KIC 공식 홈페이지와 공식 게시판을 통해 사전 공지하며 드라이버 브리핑 시 해당 내용의 수정 사항을 공지하는 것을 병행한다.
- 28.2. 예선 및 결승이 종료된 후 모든 참가 차량은 드라이버에 의해 지정된 파크퍼미로 즉시 이동하여야 한다. 이때 팀 크루를 포함한 제3자의 도움을 받을 수 없다. 단, 자력 이동이 불가능한 경우 28.7 절차에 따라 이동이 가능하다.
- 28.3. 예선 또는 결승 종료 전에 피트에서 대기 중이던 차량 역시 오피셜의 지시에 따라 드라이버에 의해 파크퍼미로 이동하여야 한다.
- 28.4. 예선 및 결승 종료 후 1~3위 차량과 기술위원회가 지정한 검차 대상 차량(무작위, 특정 사유, 기술위원회가 검차가 필요하다고 지정하는 경우)은 검차장으로 이동하여야 하며, 해당 검차 완료 후 파크퍼미로 이동하거나 기술위원회의 지시에 따른다.
- 28.5. 체커기를 받은 직후부터 파크퍼미 해제 시까지 그 어떠한 경우에도 참가자, 팀원 또는 제3자는 차량에 접촉할 수 없다. 단, 기술위원장이 승인한 작업은 예외로 하며, 이 경우 해당 작업에 필요한 최소 인원만이 기술 오피셜의 입회 하에 작업하여야 한다.
- 28.6. 모든 참가 차량은 경기위원장의 파크퍼미 해제 지시가 있을 때까지 파크퍼미에 보관된다. 잠정기록 발표 후 30분이 경과하면 의무검차 및 항의검차 대상 차량을 제외한 나머지 차량은 자동으로 파크퍼미 보관이 해제된다. 단 레이스디렉터의 승인에 따라 30분 전이라도 해제될 수 있다.
- 28.7. 사고로 인하여 긴급한 안전조치 또는 정비가 필요한 경우에는 기술위원회의 사전 승인을 득한 후 기술 오피셜 입회하에 지정된 장소로 이동하여 작업할 수 있다.

29. 시상식

- 29.1. 각 클래스 입상 드라이버는 대회 조직위원회에서 사전 안내한 시간을 준수하고 시상식에 반드시 참석해야 한다.
- 29.2. 시상식 참석 드라이버는 드라이버 슈트를 착용하여야 한다. 부득이한 사정으로 참석하지 못하는 경우에는 위임자가 참석할 수 있으며, 위임자는 팀을 상징하는 복장을 착용하여야 한다.
- 29.3. 시상식 참석자는 정치적·종교적·인종적 의미를 포함한 세레머니를 금지한다. 이를 위반한 경우 심사위원회의 결정에 따라 수상 자격을 박탈할 수 있다.

30. 페널티

- 30.1. 본 규정, 대회특별규정 또는 오피셜의 정당한 지시를 위반한 경우 심사위원회는 사안의 경중과 고의성 여부를 고려하여 페널티를 결정하며, 해당 참가자에게 공식 통보한다.
- 30.2. 심사위원회가 부과할 수 있는 페널티는 다음과 같다.
 - 30.2.1. 주의 (Reprimand) : 경미한 위반에 대하여 서면으로 경각심을 부여하는 조치로, 경기 결과에는 직접적인 영향을 미치지 아니한다.
 - 30.2.2. 경고 (Warning) : 경기 질서를 저해하거나 반복 위반의 우려가 있는 경우 부과한다. 동일 대회 내 2회 이상의 경고를 받을 경우 추가 징계가 병과될 수 있다.
 - 30.2.3. 벌금 (Fine) : 금전적 제재로서 금액은 심사위원회가 정한다. 기한 내 (납부 통보 후 5일 이내) 미납 시 출전 제한 또는 추가 징계를 부과할 수 있다.
 - 30.2.4. 기록 삭제 (Deletion of Time) : 해당 세션의 특정 랩타임 또는 전체 기록을 삭제한다.
예선의 경우 최고 기록 삭제 또는 전체 기록 무효 처리로 적용할 수 있다.
 - 30.2.5. 그리드 강등 (Grid Drop) : 차기 세션 또는 결승 레이스의 스타팅 그리드를 일정 순위 강등한다.
적용 시점은 심사위원회가 정한다.

- 30.2.6. 피트 스타트 (Pit Start) :** 해당 차량은 결승 레이스를 피트라인에서 출발하여야 하며, 출발 절차는 경기위원장의 지시에 따른다.
- 30.2.7. 순위 강등 (Position Penalty) :** 결승 종료 후 최종 순위를 일정 순위만큼 강등한다.
- 30.2.8. 초 가산 페널티 (Time Penalty) :** 결승 기록에 일정 시간을 가산한다. 가산 시간은 위반의 성격에 따라 심사위원회가 결정한다.
- 30.2.9. 드라이브 스루 / 스탑 앤 고 (Drive Through / Stop & Go) :** 경기 중 부과하는 페널티로, 레이스 잔여 랩 3랩 이내에 이행하여야 한다. 이행하지 않을 경우 추가 시간 가산 또는 실격을 부과할 수 있다.
- 30.2.10. 실격 (Disqualification) :** 해당 세션 또는 대회 전체 결과를 무효로 하며, 점수는 인정되지 아니한다.
- 30.2.11. 제외 (Exclusion) :** 해당 라운 전체 결과 취소, 점수는 인정되지 않는다.
- 30.2.12. 출장 정지 (Suspension) :** 차기 1개 대회 이상 출전을 제한한다. 기간 및 범위는 심사위원회 결정에 따른다.
- 30.3 별점 누적제**
- 30.3.1** 심사위원회는 사안의 중요도에 따라 별점을 부과할 수 있으며, 동일 시즌 내 누적 위반 시 출전 제한이 가능하다. (심사위원회의 모든 결정 권한이 있음)
- 30.4 트랙 이탈(Track Limits) 위반에 따른 페널티**
- 30.4.1 적용 원칙**
- 트랙 이탈은 서킷의 백색선(또는 지정 경계선)을 기준으로 판단하며, 4개 바퀴 모두가 경계선을 완전히 벗어난 경우를 위반으로 본다.
판정은 경기위원회가 오피셜 보고 및 영상 판독을 근거로 결정한다.

30.4.2 클래스별 적용 기준

클래스	예선	결승(Trial:1차+2차)
KOREA Masters(TC1600 / TC2000 / PROTOTYPE)	해당 랩 타임 삭제	트랙 이탈로 추월이 이루어지는 경우 드라이브 스루 이상의 페널티
KIC-TT	해당없음	해당 랩 트랙 이탈 : 해당 랩 타임 삭제 5회 이상 트랙 이탈 : 전체 기록 삭제
86-TT		
무제한-TT		
F-TT		

30.5.3 반복 위반

- 30.5.3.1** 동일 세션 내 5회 이상 트랙 이탈이 확인될 경우 해당 세션의 전체 기록을 삭제할 수 있다.
- 30.5.3.2** 결승 경기 중 반복 위반으로 경기 공정성을 현저히 저해한다고 판단될 경우 시간 가산, 드라이브스루 또는 실격을 부과할 수 있다.

31. 항의

- 31.1.** 드라이버는 자신이 부당하게 처우 받았다고 판단하는 경우 이에 항의할 권리를 갖는다.
- 31.2.** 항의는 출전 드라이버만이 할 수 있다.
- 31.3.** 항의는 서면으로만 할 수 있으며, 항의 대상과 내용을 구체적으로 기재해야 한다.
- 31.4.** 항의 대상과 구체적인 사건 내용을 작성한 항의 신청서를 항의 보조금과 함께 오피셜 사무국에 제출한 시각을 최종 접수 시간으로 한다.
- 31.5.** 항의에 관한 심사가 작업이 필요한 경우에는 작업 비용 전액을 신청자가 부담한다. 이 비용은 항의가 정당하다고 판정된 경우에만 반환되며, 이때 해당 비용은 피항의자가 부담한다.

- 31.6. 모든 항의는 잠정 기록 발표 후 30분 이내에 한다.
- 31.7. 판정에 참고할 수 있는 영상 및 사진 자료는 대회 조직위원회가 지정한 오피셜 미디어에 한정한다.
- 31.8. 판정을 위해 심사위원회는 참가자에게 참고 자료의 제출을 요구할 수 있다.
- 31.9. 심사위원회가 내린 항의의 심의 결과는 당사자에게 서면으로 통보하고 공식 게시판에 게시한다.
- 31.10. 심사 후 곧바로 제정이 내려지지 않는 경우 그 제정 발표의 일시와 장소를 명확히 하여 연기할 수 있다.
- 31.11. 항의 보조금은 항의가 성립한 경우에는 항의자에게 반환되지만, 항의 불성립의 경우는 반환되지 않는다.
- 31.12. 클래스별 항의료는 다음과 같다.

클래스	항의료
KOREA Masters(TC1600 / TC2000 / PROTOTYPE)	오거나이저 개별 안내
KIC-TT	250,000
86-TT	250,000
무제한-TT	250,000
F-TT	200,000

32. 항소

- 32.1. 모든 경기 참가자는 심사위원회가 선고한 벌칙 또는 결정에 대하여 KARA에 항소할 수 있는 권리를 가진다. 항소를 하기 위해서는 공식 발표 후 1시간 이내에 서면으로 심사위원회에 항소를 할 의사가 있는 것을 통보해야 하고, 항소 보증금 일부(50만원)을 함께 납부하여야 한다. 항소는 'KARA 자동차경기 국내규정집 2장 제12조 항의와 제13조 항소'의 규정을 따른다.

33. 참가자 준수 사항

- 33.1. 참가자는 본 규정집의 내용을 숙지 및 준수해야 한다.
- 33.2. 참가자는 안전에 유의해야 하며, 참가자의 팀 관계자 및 초청자의 모든 행동에 책임이 있다.
- 33.3. 참가자는 언행에 주의하며, 스포츠맨십을 지켜야 한다.
- 33.4. 참가자는 동료 선수 및 대회 관계자 및 단체의 명예를 훼손하는 행동을 해서는 안 된다.
- 33.5. 택시 타임, 이벤트 주행 등 조수석에 동승이 허용된 경우를 제외한 모든 주행의 동승은 금지된다.
- 33.6. 참가자 및 관계자는 대회 기간 중 음주 및 세계반도핑기구(WADA)에서 금지한 약물을 복용해서는 안된다. 단 치료 목적인 경우 사전에 대회 조직위원회에 보고해야 한다.
- 33.7. 경기 중 사고로 발생한 손해에 대한 책임은 각 당사자에게 있으며, 타인에게 배상을 요구할 수 없고, 보상을 청구할 수 없다.
- 33.8. 상기 모든 참가자 준수 사항을 위반할 경우 심사위원회의 심의 대상이 되며, 페널티가 부과된다.
- 33.9. 모든 드라이버는 본 규정에서 명시한 클래스별 안전 장구를 주행 중 반드시 착용해야 한다.
- 33.10. 드라이버는 긴급 상황 발생 시 언제든지 구급차, 소방차, 경기위원회 차량 등 서비스 차량이 코스에 들어올 수 있음을 인지해야 한다.
- 33.11. 코스인 차량은 안전경계선을 밟거나 넘어서 코스인 하는 것을 금한다.
- 33.12. 황기 구간에서 스핀 혹은 코스 이탈할 경우 해당 드라이버는 최대 실력의 엄중한 처벌이 주어진다.
- 33.13. 경기 중 드라이버는 다음과 같이 고의로 다른 차량의 주행을 방해하는 행위를 할 수 없다.

- 33.13.1.** 코너링 시 코너 안쪽의 차량은 바깥쪽에 차량이 있을 시 이 차량을 보호할 의무를 가지며, 코스 밖으로 밀어내는 행위는 금지된다.
- 33.13.2.** 선행 차량보다 후행 차량이 빨라 추월을 시도할 때 선행 차량은 2회 이상 진로를 변경할 수 없다.
- 33.13.3.** 코스 밖으로 벗어난 경우 정상적으로 주행 중인 후속 차량을 먼저 보내고 코스로 복귀해야 한다. 코스 복귀 시 타 차량에 방해 행위가 있다고 판단될 때 페널티가 부여될 수 있다.
- 33.13.4.** 위험 사항을 피하기 위한 경우는 예외가 될 수 있다.
- 33.13.5.** 공식 경기 중 차량 수리와 타이어 교환은 반드시 지정된 워킹레인에서 행해야 하며, 다른 장소에서 행하는 것은 엄격히 금지된다.

34. 핸디캡 및 베네피트

34.1. 86-TT 핸디캡 부여 기준은 다음과 같다

34.1.1. 각 라운드 입상자는 다음 라운드 공식기록에 핸디캡 타임이 가산

1등	2등	3등
+ 3.0 초	+ 2.0 초	+ 1.0 초

- 34.1.2.** 핸디캡은 누적 가능하다. 단, 누적 가능한 최대치는 + 3.0초 제한
(예: 2등 2회 → +2.0초 +2.0초 = +3.0초 적용)
- 34.1.3.** 핸디캡 타임을 부여 받은 선수가 이후 라운드에서 4위 이하를 기록한 경우, 누적된 핸디캡 타임은 전부 삭제 된다.
- 34.1.4.** 리타이어 시 핸디캡 삭제. 단, 불참 (DNS), 실격 (DSQ) 의 경우 핸디캡 삭제 조건에 해당하지 않는다.
- 34.1.5.** 핸디캡 타임은 해당 라운드의 공식 베스트 랩타임에 가산되어 순위를 결정한다.
- 34.1.6.** 핸디캡은 차량과 관계 없이 선수에게 적용된다.
- 34.2.** 86-TT 타이어 베네피트 규정
- 34.2.1.** 86-TT 클래스 참가 차량이 제조사 공칭 단면폭 245mm 이하 타이어를 사용할 경우, 해당 라운드 공식 베스트 랩타임에서 2.0초를 차감한다.
- 34.2.2.** 베네피트는 핸디캡 타임과 별도로 적용되며, 동일 라운드 내 중복 적용이 가능하다.
- 34.2.3.** 타이어 규격 확인은 기술검사 기준에 따른다.
- 34.3.** KIC-TT 핸디캡 부여 기준은 다음과 같다
- 34.3.1.** KIC-TT 클래스는 벨로스터 N(JSN)과 아반떼 N(CN7 N) 차량이 통합하여 출전하며, 두 차종 간의 성능 균형(BoP, Balance of Performance)을 맞추기 위해 차종별 핸디캡 타임을 적용한다.
- 34.3.2.** 아반떼 N(CN7 N) 차량으로 참가하는 경우, 해당 라운드의 공식 베스트 랩타임에 핸디캡 타임을 가산하여 최종 기록 및 순위를 결정한다. 핸디캡 타임은 주행 트랙 조건에 따라 2라운드(F1 트랙)는 +2.0초, 3라운드 및 4라운드(상설 트랙)는 +1.0초를 각각 적용한다.
- 34.3.3.** 벨로스터 N(JSN) 차량으로 참가하는 경우, 별도의 타임 가산 없이 측정된 주행 기록을 공식 베스트 랩타임으로 인정한다.
- 34.3.4.** 본 KIC-TT의 차종별 핸디캡은 선수의 이전 라운드 성적과 무관하게, 해당 차종으로 출전하는 매 라운드에 고정적으로 적용된다.

제2부 차량 기술 규정

1. 서문

- 1.1. 본 기술 규정은 대회 참가 차량에 적용된다.
- 1.2. 대회 참가 차량은 차량 기술 규정과 대회 조직위원회로부터 추가로 공지된 기술 관련 공지를 준수하여야 한다.
- 1.3. 모든 참가자는 경기 기간 중 언제든지 기술 위원의 차량 검사 요청에 응해야 한다. 이때 참가 차량이 위험하다고 여겨질 경우 심사위원회는 해당 차량 출전을 제한할 수 있다.
- 1.4. 대회 조직위원회의 판단에 따라 의무 개조를 시행할 수 있으며, 참가자는 이를 따라야 한다. 이때 발생하는 비용은 참가자가 부담한다.
- 1.5. 모든 참가자는 자신의 안전과 동료 참가자의 안전을 최우선으로 차량을 튜닝 및 운영해야 한다.
- 1.6. 기술 규정의 위반으로 실격된 차량은 해당 사항의 조치 없이 이후 이벤트에 참가할 수 없다.
- 1.7. 본 규정의 해석 및 본 규정에 기재되지 아니한 사항의 적용과 결정은 대회 조직위원회가 한다.

2. 클래스 구분

- 2.1. 클래스별 참가 가능 차량은 다음과 같다.

클래스	참가가능차량
KOREA Masters(TC1600 / TC2000 / PROTOTYPE)	오거나이저 개별 안내
KIC-TT	현대 벨로스터 N, 현대 아반떼 N (JS N, CN7 N, CN7 N PE)
86-TT	TOYOTA GT 86, GR 86
무제한-TT	수입, 국산 차량
F-TT	-

3. 최저 무게

- 3.1 각 클래스의 최저무게는 아래와 같다.

클래스	최저무게
KOREA Masters(TC1600 / TC2000 / PROTOTYPE)	오거나이저 개별 안내
KIC - TT	<ul style="list-style-type: none"> ■ JS N (MT) : 1,350Kg ■ JS N (DCT) : 1,400kg (윤활유, 작동유, 연료 등 일체) ■ CN7 N (MT) : 1,390 Kg ■ CN7 N (DCT) : 1,440Kg (PE 동일, 윤활유, 작동유, 연료 등 일체)
86-TT	<ul style="list-style-type: none"> ■ GT86 : 1200kg 이상(드라이버 및 장구류 제외) ■ GR86 : 1250kg 이상(드라이버 및 장구류 제외)
무제한-TT	-
F-TT	-

- 3.2. 드라이버와 안전 장구류의 무게는 더하지 않는다.
- 3.3. 차량의 내장재, 시트 제거 등은 각 클래스 세부 규정에서 정한다.

4. 개조 범위(공통)

- 4.1. 엔진에 공급되는 연료는 실린더 내에서 연소 되어야 하며 배기포트 및 이후의 점화는 금지된다.
- 4.2. 스티어링휠에 핸들봉을 장착해서는 안 된다.
- 4.3. 주유소에서 시판되는 연료를 사용해야 한다.
- 4.4. 국내에서 시판 중인 타이어를 사용해야 하며, 어떠한 물리적, 화학적 가공도 할 수 없다.
- 4.5. 디젤 차량은 DPF 장치가 장착되어 있어야 한다.
- 4.6. 배기파이프 배출구는 차량 후방으로 향하며, 차량 외곽선을 넘지 않아야 한다.
- 4.7. 가변 배기장치가 장착된 차량의 경우 소음측정을 통과한 상태로 유지해야 한다.
- 4.8. 이벤트 기간 중 항상 자력으로 엔진 시동이 가능하여야 한다.
- 4.9. 모든 전장류는 퓨즈를 통해 연결되어야 한다.
- 4.10. 차량의 와이퍼는 항상 작동되어야 한다.
- 4.11. 조명 및 신호장치는 출고 상태를 유지해야 하며, 이벤트 기간 중 상시 작동되어야 한다.



5. 배기 음량

- 5.1. 본 대회에 참가하는 모든 차량은 대회 조직위원회에서 진행하는 소음 측정을 통해 KMG에서 발행하는 소음공식 차량 검사 스티커를 부착해야 한다.
- 5.2. 배기 음량 기준은 105dB 이하로 한다. 단, 말소 차량의 경우 110dB 이하로 한다.
- 5.3. 배기 음량의 측정 기준은 가솔린 5,000RPM 디젤은 3,500RPM으로 한다.
- 5.4. 배기 음량의 측정은 기술위원장의 권한으로 대회 진행 중 추가로 진행이 가능하며, 위반 사항이 적발되면 경기 출전을 제한할 수 있다.

6. 안전장치

6.1. 소화 장치

- 6.1.1. 모든 참가 차량은 소화기를 장착해야 한다.
- 6.1.2. 차량 내부에 장착된 소화기는 드라이버가 앉은 상태에서 사용할 있는 위치에 장착되어야 하며, 전용 브라켓을 사용하여 견고하게 고정하여야 한다.
- 6.1.3. 다음의 소화기를 사용해야 한다.

종류	용량	사진	비고
분말소화기	3.3Kg 이상		
하론소화기	3Kg 이상		

6.2. 견인 고리

- 6.2.1. 모든 참가 차량은 전방 또는 후방에 견인고리가 장착되어야 하며 다음의 기준을 충족해야 한다.



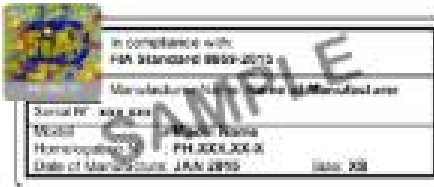


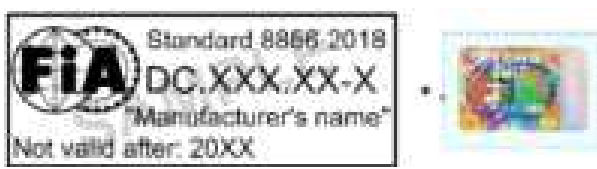
구분	형상	최소내경	최소두께	최소폭
금속재질	원형	50mm	10mm	10mm
스트랩	밴드	50mm	2.5mm	50mm

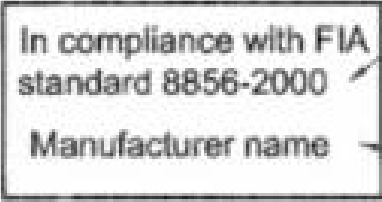


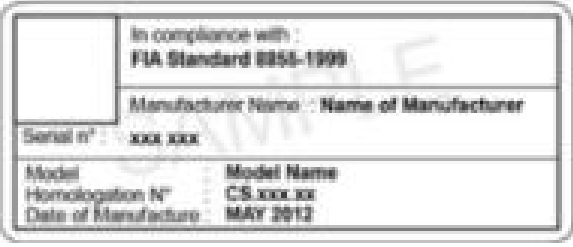

6.3. 롤케이지와 윈도우넷**6.3.1. 롤케이지** : 4점식 이상 또는 6점식**6.3.2. 스프린트** : 필수 / 타임트라이얼 : 권장**6.3.3. 윈도우넷**이 없는 경우 창문을 닫고 주행해야 한다.**6.4. 드라이버 안전 장구****6.4.1. 드라이버 안전 장구의 의무 사용**은 클래스별 아래와 같다.

클래스	헬멧	슈트	글러브	슈즈	HANS	버킷 시트	4점이상 벨트	방염 내의
KOREA Masters(TC1600 / TC2000 / PROTOTYPE)	필수	필수	필수	필수	필수	필수	필수	권장
KIC-TT	필수	필수	필수	필수	권장	권장	권장	권장
86-TT	필수	필수	필수	필수	권장	권장	권장	권장
무제한-TT	필수	필수	필수	필수	권장	권장	권장	권장
F-TT	필수	권장	필수	권장	권장	권장	권장	권장

6.4.2. F-TT 클래스의 드라이빙 슈트 착용은 권장 사항이나, 안전을 위하여 신체보호가 가능한 복장을 착용하여야 한다. 반팔 상의, 반바지, 슬리퍼 등 주행에 부적합하거나 안전상 위험이 있는 복장은 착용을 금지한다.

6.4.3. FIA 드라이버 안전 장구 정보

장비명	허가번호	라벨	유효기간
헬멧	FIA8860-2018 and 8860-2018-ABP		추후 발표까지 유효
	FIA8860-2010		2028.12.31.까지 유효
	FIA8859-2015		추후 발표까지 유효
HANS	FIA8858-2002		추후 발표까지 유효
슈트	FIA8856-2000		라벨만 있을 시 2022.12.31까지 홀로그램 스티커가 있을 시 2028.12.31까지
	FIA8856-2018		추후 발표까지 유효

장비명	허가번호	라벨	유효기간
방염내의 발라클라바 방염양말 글러브 슈즈	FIA8856-2000		2028.12.31.까 지 유효
	FIA8856-2018		라벨 표기일까지 유효
시트벨트	FIA8853/98 FIA8854/98		라벨 표기일까지 유효
시트	FIA8855-1999		제작된 년도로부터 5년, 추가 2년 연장 라벨 부착시 2년 연장
	FIA8862-2009		제작년도로부터 10년

제3부 각 클래스 차량 기술 규정

1. KOREA Masters(TC1600 / TC2000 / PROTOTYPE)

- 오거나이저 개별 안내

2. KIC-TT (JS N, CN7 N(PE포함))

- 엔진, ECU : 엔진 및 터빈 순정 유지, ECU 순정 유지
- 변속기 : 순정 상태 유지, TCU 변경 허용가능 (수동 또는 DCT)
- 흡기배기 : 자유
- 전기계통 : 순정 상태 유지 (경량 배터리 사용 가능)
- 서스펜션 : 자유
- 휠 : 자유
- 타이어 : 국내 판매 중인 TW200 이상 폭 245mm 이하 타이어만 사용 가능
(국내외 브랜드) ※ 슬릭 타이어 사용불가
- 브레이크 및 패드 : 자유
- 외관 : 양산 차량의 기본 틀은 유지
- 실내 : 조수석, 리어시트, 실내 트림 탈거 가능
(단, 대시보드, 프론트 도어트림 탈거 금지)

3. 86-TT(GR86)

- 엔진 : GR86-240마력 이하, 헤드/블록/피스톤/크랭크 순정 유지, 한 개 이상의 촉매 장치 필수, 독립 스로틀 사용 금지
- 변속기 : 기어비 순정 유지(GR86 종감속 순정 수동 기준 4.1)
- 흡기배기 : 자유
- 전기계통 : 자유
- 서스펜션 : 자유
- 휠 : 자유
- 타이어 : 국내 판매 중인 타이어만 사용 가능 (국내외 브랜드)
※ 슬릭 타이어 사용불가
- 브레이크 패드 : 자유
- 외관 : 양산 차량의 기본 틀은 유지
- 실내 : 대시보드, 도어트림 탈거는 금지한다. (단, 탈거 시 FRP 또는 카본 마감)

4. 86-TT(GT86)

- 엔진 : GT86-200마력 이하, 헤드/블록/피스톤/크랭크 순정 유지, 한 개 이상의 촉매 장치 필수, 독립 스로틀 사용 금지
- 변속기 : 기어비 순정 유지(GT86 종감속 순정 수동 기준 4.1)
- 흡기배기 : 자유
- 전기계통 : 자유
- 서스펜션 : 자유
- 휠 : 자유
- 타이어 : 국내 판매 중인 타이어만 사용 가능(국내외 브랜드)
※ 슬릭 타이어 사용불가

- 4.8. 브레이크 패드 : 자유
- 4.9. 외관 : 양산 차량의 기본 틀은 유지
- 4.10. 실내 : 대시보드, 도어트림 탈거는 금지한다. (단, 탈거 시 FRP 또는 카본 마감)

5. 무제한-TT (국산, 수입)

- 5.1. 엔진 : 자유
- 5.2. 변속기 : 자유
- 5.3. 흡기배기 : 자유
- 5.4. 전기계통 : ECU 개조 가능
- 5.5. 서스펜션 : 자유
- 5.6. 휠 : 자유
- 5.7. 타이어 : 국내 판매 중인 타이어만 사용 가능 (국내외 브랜드)
※ 슬릭타이어 사용 불가
- 5.8. 브레이크 패드 : 자유
- 5.9. 외관 : 양산 차량의 기본 틀은 유지
- 5.10. 실내 : 조수석, 엔진 커버, 실내트림 탈착 가능
(대시보드, 도어트림 탈거 시 FRP 또는 카본 마감)

6. F-TT (타임 타겟)

- 6.1. 엔진 : 자유
- 6.2. 변속기 : 자유
- 6.3. 흡기배기 : 자유
- 6.4. 전기계통 : ECU 개조 가능
- 6.5. 서스펜션 : 자유
- 6.6. 휠 : 자유
- 6.7. 타이어 : 자유
- 6.8. 브레이크 패드 : 자유
- 6.9. 외관 : 양산 차량의 기본 틀은 유지
- 6.10. 실내 : 조수석, 엔진 커버, 실내트림 탈착 가능
(대시보드, 도어트림 탈거 시 FRP 또는 카본 마감)

