

2018

슈퍼레이스 챔피언십 규정집

2018 SUPERRACE

CHAMPIONSHIP

REGULATIONS

V1.2



2018. 02. 20

목차

정의와 약어(DEFINITIONS & ABBREVIATIONS)

1부 스포츠운영규정(SPORTING REGULATIONS)

1. 서문(FOREWORD)
2. 기본준수사항(GENERAL UNDERTAKING)
3. 규정(REGULATIONS)
4. 준수사항(GENERAL CONDITIONS)
5. 챔피언십(THE CHAMPIONSHIP)
6. B.O.P (Balance Of Performance)
7. 동률(DEAD HEAT)
8. 패스(PASSES)
9. 참가신청(COMPETITOR'S ENTRIES)
10. 라이선스(LICENCES)
11. 보험(INSURANCE)
12. 이벤트(EVENT)
13. 참가가능차량(ELIGIBLE CARS)
14. 엔트리 번호 및 차량광고(ENTRY NUMBER AND BRANDING)
15. 스포팅체크(SPORTING CHECKS)
16. 차량등록(VEHICLE REGISTRATIONS)
17. 예비차량(SPARE CARS)
18. 공식차량검사(SCRUTINEERING)
19. 무게측정(WEIGHING)
20. 배기음량(EXHAUST SOUND LEVEL)
21. 타이어(TYRE)
22. 연료(FUEL)
23. 중간급유(REFUELLING)
24. 피트스톱(PIT STOP)
25. 브리핑(BRIEFING)
26. 오피셜(OFFICIALS)
27. 공지(INSTRUCTIONS AND COMMUNICATIONS TO COMPETITORS)
28. 일반 안전사항(GENERAL SAFETY)
29. 피트레인과 피트(PIT LANE AND PITS)
30. 기록(TIME KEEPING)
31. 경기신호(SIGNAL)
32. 공식예선(QUALIFYING)

33. 그리드(GRID)
34. 스타트 절차(STARTING PROCEDURE)
35. 경기중단(SUSPENDING THE RACE)
36. 경기재개(RESUMING THE RACE)
37. 사건(INCIDENTS)
38. 방해행위(DISRUPTIVE BEHAVIOR)
39. 세이프티카(SAFETY CAR, SC)
40. 경기종료(FINISH)
41. 차량보관(파크페미, PARC FERME)
42. 항의(PROTESTS)
43. 상전(AWARD)
44. 시상식(PRIZE-GIVING CEREMONY)
45. 기자회견(PRESS CONFERENCES)
46. 페널티(PENALTY)

2부 공통기술규정(COMMON TECHNICAL REGULATIONS)

1. 서문(FOREWARD)
2. 차량의 분류(CLASSIFICATION OF VEHICLE)
3. 차량 및 부품의 승인(APOVAL OF VEHICLE AND PARTS)
4. 차량 공통안전규정(COMMON SAFETY REGULATIONS OF VEHICLE)
5. 차량 공통기술규정(COMMON TECHNICAL REGULATIONS OF VEHICLE)

3부 클래스 기술규정 (TECHNICAL REGULATIONS)

1장 슈퍼6000 클래스 차량기술규정 (SUPER6000 TECHNICAL REGULATIONS)

1. 서문(FOREWARD)
2. 외장(BODYWORK)
3. 에어로다이나믹(AERO DAYNAMIC)
4. 중량(WEIGHT)
5. 엔진(ENGINE)
6. 연료장치(FUEL SYSTEM)
7. 변속기(TRANSMISSION)
8. 샴시(CHASSIS)
9. 제동장치(BRAKES)
10. 휠과 타이어(WHEELS AND TYRES)

2장 GT-1 클래스 차량기술규정 (GT-1 TECHNICAL REGULATIONS)

1. 참가가능차량(ELIGIBLE CAR)
2. 외장(BODYWORK)
3. 중량(WEIGHT)
4. 엔진(ENGINE)
5. 배기장치(EXHAUST SYSTEM)
6. 연료장치(FUEL SYSTEM)
7. 파워트레인(Power Train)
8. 샴시(CHASSIS)
9. 스티어링(STEERING)
10. 제동장치(BRAKES)
11. 휠과 타이어(WHEELS AND TYRES)
12. 기타(etc)

3장 GT-2 클래스 차량기술규정 (GT-2 TECHNICAL REGULATIONS)

1. 참가가능차량(ELIGIBLE CAR)
2. 외장(BODYWORK)
3. 중량(WEIGHT)
4. 엔진(ENGINE)
5. 배기장치(EXHAUST SYSTEM)
6. 연료장치(FUEL SYSTEM)
7. 파워트레인(Power Train)
8. 샴시(CHASSIS)
9. 스티어링(STEERING)
10. 제동장치(BRAKES)
11. 휠과 타이어(WHEELS AND TYRES)
12. 기타(etc)

4 장 M 클래스 기술규정

1. 총칙
2. 참가가능차량(ELIGIBLE CAR)
3. 최저중량
4. 의무장착
5. 허용
6. 예외

부칙 1. 유효한 안전 장비(VVALID SAFETY EQUIPMENT)

별첨 1. GT-1 클래스 에어리스트릭터 장착 기준 및 방법

별첨 2. GT-2 클래스 에어리스트릭터 장착 기준 및 방법

별첨 3. 클래스별 지정 부착물 안내

별첨 4. M 클래스 SOC 지정품

정의와 약어(DEFINITIONS & ABBREVIATIONS)

경기(Competition) : 이벤트 내 진행되는 경기로, 연습주행, 예선, 결승으로 구분됨

공식 프로그램(Official Program) : SOC가 이벤트 진행을 위해 이벤트 개최 전 참가자에게 알리는 공식 문서

공식통지(Official Notice) : SOC 혹은 경기위원회가 경기장에서 이벤트 진행 중 참가자에게 알리는 공식 문서

테크니컬 델리게이터(Technical Delegate) : SOC에 의해 지정된 차량 기술 분야의 대표

드라이버(Driver) : 슈퍼레이스 이벤트 참가를 목적으로 엔트리를 부여 받은 자로써 소속 ASN으로부터 드라이버 라이선스를 발급 받은 자

라이선스(Licence) : 슈퍼레이스를 참가하기 위해 소속 ASN으로부터 그 자격을 인정하는 증명

불가항력(Force Majeure) : 예측할 수 없고, 피할 수 없으며, 외부 요인으로 일어난 사건

이벤트(Event) : 각 라운드의 모든 일정을 포함하여 금요일 연습주행부터 일요일 결승경기까지의 모든 일정을 말함

참가자(Participants) : 슈퍼레이스 이벤트에 참가하는 사람 혹은 팀 단체를 말함

참가차량(Automobile) : 슈퍼레이스 이벤트 참가를 목적으로 규정에 충족하여 SOC로부터 테크니컬 패스पोर्ट를 발급 받은 차량

코너커팅(Corner cutting): 모든 바퀴가 트랙 밖의 주행으로 기록을 단축하는 행위 (단, 바퀴 하나라도 트랙 내 남아 있을 경우 정상적인 주행으로 인정)

코스(Course) : 경기가 진행되는 차량의 진행 경로

테크니컬 패스포트(Technical Passport) : 슈퍼레이스 이벤트 참가를 목적으로 SOC가 규정에 충족한 차량에 발급하는 증서

트랙(Track): 코스 내 연석을 미 포함한 가장자리 백색선 까지를 말함

특별규정(Supplementary Regulations) : 본 규정에서 정하지 아니하고 SOC가 별도로 발표하는 추가 규정을 말함

팀크루(Team Crew) : 참가 팀의 멤버들로 피트 내에 상주하며, 차량 정비작업을 할 수 있는 인원

파크페미(Parc Fermé) : 예선과 결승 후 참가차량 검사를 목적으로 보관하는 장소

피트(Garage) : 참가차량을 보관하는 차고지

ASN : Authority Sporting National의 약어로 FIA가 승인한 국내 스포츠 권한 보유자

ISC규칙 : International Sporting Code의 약어로 FIA 국제스포츠규칙과 그 부칙

KARA : Korea Automobile Racing Association, 한국의 ASN인 (사)대한자동차경주협회의 약어

세이프티카(Safety Car) : 레이스 중 트랙주행이 위험할 경우 안전을 확보하고 경기를 중립화시키기 위한 목적으로 트랙에 내보내는 오피셜 차량

SOC : Superrace Organizing Committee, 슈퍼레이스 조직위원회의 약어

1부. 스포츠운영규정

1. 서문(FOREWORD)

- 1.1 슈퍼레이스조직위원회(이하 SOC)는 슈퍼레이스 챔피언십(이하 슈퍼레이스)을 주최하며, 스톡카 클래스(이하 슈퍼6000), 그랜드투어링 클래스(이하 GT)의 소유권을 갖는다. 챔피언십 타이틀 구성은 슈퍼6000 드라이버 챔피언 1인, GT1~2 드라이버 챔피언 각각 1인으로 총 3이며, 슈퍼6000 팀 챔피언 타이틀 1개, GT-1 팀 챔피언 타이틀 1개로 총 2개이다.
- 1.2 슈퍼레이스는 FIA국제스포츠규칙(이하'ISC규칙'), (사)대한자동차경주협회규칙 (이하'KARA규칙') 각 경기장일반규칙, 본 슈퍼레이스규정(부칙포함), 추가규정(홈페이지 공지)을 사용하며, 모든 참가자(ASN, SOC, 드라이버, 오피셜, 팀, 경기장)는 이를 준수할 의무를 가진다.

2. 기본준수사항(GENERAL UNDERTAKING)

슈퍼레이스에 참가하는 모든 참가자와 경기운영에 참여하는 모든 인력은 본 스포츠운영규정 및 기술규정을 준수해야 한다.

3. 규정(REGULATIONS)

- 3.1 본 스포츠운영규정과 기술규정은 2018년 1월 1일부터 효력을 가지며, 모든 규정 해석의 주체는 SOC이다.
- 3.2 이 규정의 표준 언어는 한국어이며, 번역본의 내용과 불일치하여 분쟁이 있을 경우 한국어판을 우선시 한다.

4. 준수사항(GENERAL CONDITIONS)

- 4.1 이벤트 기간 중 드라이버를 변경할 수 없다.
- 4.2 슈퍼레이스에 참가하는 모든 차량은 차량기술규정에 적용되는 모든 규정에 적합해야 하며, 참가자는 차량검사의 의무를 가진다.
- 4.3 각 팀은 팀 감독을 선정해야 하며, 팀 감독은 드라이버를 검할 수 있다.
- 4.4 팀 감독은 이벤트기간 중 본 규칙에 따라서 행동하고 드라이버, 팀크루, 초청자(게스트) 등 팀 관계자의 모든 행동에 대한 책임이 있다.
- 4.5 참가자 준수 사항
 - 4.5.1 참가자는 대회참가 및 그 활동과 관련하여 발생하는 모든 비용에 대하여 SOC의 요구에 따라 그 지불의 책임을 가져야 하며, 경우에 따라서 참가가 제한될 수 있다.
 - 4.5.2 참가자는 본 규칙에 따라 공손한 언행과 스포츠맨십에 의거한 매너를 가져야 한다.
 - 4.5.3 참가자는 이벤트 기간 중 음주 및 세계반도핑기구(WADA)에서 금지한 약물을 복용하여서는 안 된다. 치료를 위한 목적으로 약물을 복용이 필요할 경우 반드시 SOC의 의료위원장에게 이를 보고해야 한다.

- 4.5.4 참가자는 SOC, 대회심사위원회, 경기위원회 및 다른 참가자 등의 명예를 훼손시키는 행동을 해서는 안 된다.
- 4.5.5 팀 감독은 패독 내에서 드라이버, 팀크루, 게스트 등이 인명 피해 및 경기장 시설, 기재, 차량 등에 손해를 입혔을 경우와 경기진행을 방해할 경우 이를 배상해야 한다.
- 4.5.6 경기장 내 동물 반입은 엄격히 금지한다. 단, 시각장애인 안내견은 출입 가능하다.
- 4.5.7 경기에 참가하는 차량 및 관계차량은 지정된 주차구역에 주차해야 한다.
- 4.5.8 경기 중에 일어난 사고로 인한 손해에 대해서는 타인에게 배상 및 보상을 청구할 수 없다.
- 4.5.9 흡연(전자담배포함)은 반드시 지정된 장소에서만 가능하며, 이를 위반할 경우 벌금을 부과될 수 있다
- 4.5.10 항의자 혹은 피항의자가 항의 심의 중인 사건과 관련된 영상을 공개할 경우 엄중한 페널티의 대상이 된다.

4.6 주최자(SOC)

(주) 슈퍼레이스

TEL: 02) 6740-7850~61~8

FAX: 02) 6740-7869

주소: 서울시 중구 동호로 330 씨제이제일제당센터 4층 (주)슈퍼레이스

4.7 SOC 의무

- 4.7.1 SOC는 슈퍼레이스에 관한 모든 규정의 제정 및 시행 관리한다.
- 4.7.2 SOC는 슈퍼레이스를 운영한다.
- 4.7.3 SOC는 슈퍼레이스의 안전대책 및 구급 대책을 마련한다.

4.8 SOC 권한

- 4.8.1 SOC는 특정한 참가자의 참가를 거부할 수 있다. 단, 참가신청거부 사유를 알려주어야 한다.
- 4.8.2 SOC는 특정 드라이버에게 SOC가 지정한 병원 또는 의사가 발급한 건강진단서를 요구할 수 있으며, 건강진단서의 결과에 따라 경기출전여부를 결정할 수 있다.
- 4.8.3 SOC는 참가차량 엔트리(Entry No.)의 지정 또는 피트의 할당을 결정할 수 있다.
- 4.8.4 SOC는 슈퍼레이스의 오피셜 타이어 및 오피셜 부품을 결정한다.
- 4.8.5 SOC는 슈퍼레이스 참가차량 및 사용부품에 대해 승인을 하며, 봉인 관리할 수 있다.
- 4.8.6 SOC는 슈퍼레이스 심사위원회 및 경기위원회를 구성한다.
- 4.8.7 특정 클래스의 경기개최여부 및 경기운영방식을 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 참가차량 대수가 6대 미만의 경우 경기를 취소할 수 있다.
- 4.8.8 SOC는 참가비의 반환, 면제 등을 결정할 수 있다.

- 4.8.9 SOC는 모든 참가차량, 참가자의 복장 및 경기장 내 시설에 후원사 광고를 지정 부착할 수 있다.
- 4.8.10 SOC는 모든 참가자 및 그 참가차량에 대해 SOC 또는 SOC가 지정한자가 촬영한 사진 및 녹화한 영상 등을 사용하여 온라인 및 오프라인 보도, 방송, 방영, 출판에 대한 저작권 및 지적재산권을 가지며, 이를 제3자에게 사용하도록 위임할 수 있다.
- 4.8.11 SOC는 참가차량에 오피셜 카메라 장착을 지정할 수 있으며, 이를 심사자료 및 방송용으로 사용한다.
- 4.8.12 SOC는 참가자에 오피셜 카메라 장착을 의무화 할 시 참가자는 오피셜 카메라를 지정된 위치에 장착해야 하고 예선 및 결승경기 모두 녹화해야 한다. 예선 및 결승경기 종료 후 SOC가 해당 영상을 요구할 시 해당 영상은 SOC에 제출돼야 한다. 만약 영상을 제출하지 못한 참가자는 페널티가 부여된다.

5. 챔피언십(THE CHAMPIONSHIP)

- 5.1 각 클래스 별 드라이버 챔피언 타이틀은 각 경기 순위별로 얻은 포인트를 합산하여 가장 높은 포인트를 획득한 드라이버에게 수여된다.
- 5.2 슈퍼6000 클래스와 GT-1 클래스 팀 챔피언 타이틀은 팀 당 최대 2대의 차량이 각 경기에서 얻은 포인트를 합산하여 최종으로 가장 높은 포인트를 획득한 팀에게 수여된다. 3대 이상 참가하는 팀의 경우 **매 대회 15일 전까지 팀 챔피언 타이틀에 포인트를 포함할 차량 2대를 지정**해야 하며, SOC는 참가접수 종료 후 해당 차량을 홈페이지를 통해 공지해야 한다.
- 5.3 슈퍼6000 클래스의 예선 포인트는 Q1, Q2, Q3의 기록을 모두 보유한 참가자 중 각 세션 별 베스트 랩을 합산하여 기록이 가장 빠른 순 1, 2, 3위에게는 각 3점, 2점, 1점의 예선 포인트가 부여된다.
- 5.4 예선포인트 GT-1, GT-2 클래스의 예선 종료 후 최종 그리드 1, 2, 3위에게는 각 3점, 2점, 1점의 예선 포인트가 부여된다.
- 5.5 각 경기 별 챔피언십 포인트는 다음과 같다.

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

- 5.6 각 경기 별 별도의 결승 완주 포인트 1점이 부여된다.
- 5.7 34조에 의한 경기중단 후 재개가 어려울 경우 다음의 포인트 규정을 따른다.
- 5.7.1 선두가 2랩 미만으로 경기가 종료 되었을 시 포인트는 주어지지 않는다.
- 5.7.2 선두가 2랩 이상, 전체 랩 수의 75% 미만(소수점 이하 절사)으로 경기가 종료됐을 시 경기가 중단된 시점에서 선두가 최종 주행한 랩의 1랩 전의 순위를 기준으로 포인트는 절반만 부여된다.
- 5.7.3 선두가 전체 랩 수의 75% 이상 주행 후 경기가 종료됐을 시 포인트는 정상적으로 부여된다.

5.8 시즌 중 드라이버가 팀을 이적한 경우 드라이버포인트는 몰수된다. 단, 기존 팀과 이적 팀의 협의 하에 작성된 이적동의서를 SOC에 제출할 경우 드라이버포인트는 인정된다. 이적동의서는 이적 후 최초로 참가하는 이벤트 참가신청 마감 전까지 제출 되어야 한다.

5.9 각 클래스의 시리즈 1위, 2위, 3위 드라이버와 슈퍼6000 클래스 팀 및 GT-1 클래스 시리즈 1위, 2위, 3위 팀의 감독은 슈퍼레이스 종합시상식에 반드시 참석해야 한다.

5.10 핸디캡 웨이트

5.10.1 슈퍼6000과 GT 클래스에 참가하는 모든 참가자는 결승 순위에 따라 다음과 같이 핸디캡 웨이트를 적용 받는다.

- SOC의 모든 대회는 핸디캡웨이트의 적용을 받을 수 있다.

구분	1위	2위	3위	4위	5위	6위	7위	8위	9위	10위	11위이하
적용	+80kg	+40kg	+20kg	0kg	-10kg	-20kg	-30kg	-40kg	-50kg	-60kg	-70kg

5.10.2 클래스 별 적용되는 최대 핸디캡 웨이트는 다음과 같다.

- 슈퍼6000 : 150kg
- GT-1, GT-2 : 120kg

5.10.3 핸디캡 웨이트 적용은 차량중량과 관계없이 별도의 밸러스트로만 인정된다.

5.10.4 핸디캡 웨이트의 차감은 차량에 적용된 핸디캡 웨이트에서 차감된다.

5.10.5 시즌 중 참가 신청하여 출전할 경우 최초로 이벤트 참가 시 참가시점에 각 클래스 2위 핸디캡을 적용 받는다.

5.10.6 핸디캡 웨이트는 차량이 아닌 드라이버에게 적용되며, 이는 시리즈 중간에 팀을 이적하여도 적용 받는다.

5.10.7 경기에 불참하거나 실격 처분을 받았을 경우 핸디캡 웨이트는 차감되지 않는다. 단, 리타이어 시에는 11위 이하에 해당하는 핸디캡 차감을 적용 받는다.

6. B.O.P (Balance Of Performance)

6.1 SOC는 B.O.P를 목적으로 별도의 핸디캡을 적용할 수 있다.

6.2 B.O.P 대상 참가자는 SOC가 정한 B.O.P 사항을 이행해야만 경기에 참가할 수 있다.

7. 동률(DEAD HEAT)

7.1 종합시리즈포인트가 동률일 경우 다음의 순서에 의거하여 순위를 정한다.

- 해당 시리즈 내 1위 횟수가 많은 드라이버
- 해당 시리즈 내 1위 횟수가 같다면 2위 횟수가 많은 드라이버
- 해당 시리즈 내 2위 횟수가 같다면 3위 횟수가 많은 드라이버, 우위가 결정될 때까지 이 방법을 계속한다.
- 이러한 절차로 결과를 내지 못한다면, SOC는 적절하다고 생각되는 기준에 따라서 순위를 결정한다.

8. 패스(PASSES)

- 8.1 SOC는 이벤트 참가가 승인된 참가자에게 시리즈 최초 참가 시 연간 패스를 교부한다.
- 8.2 참가자는 교부 받은 패스를 분실할 경우 SOC를 통해 재발급 받을 수 있으며, 별도의 발급비가 발생한다.
- 8.3 모든 참가자는 이벤트 기간 중 본인의 패스를 경기장 내에서 반드시 패용해야 한다.
- 8.4 SOC가 교부하는 주차권을 미 부착한 모든 차량은 경기장 출입 및 주차가 통제되며, 경기장 환경에 따라 경기장 별로 상이하게 운영될 수 있다.
- 8.5 패스 및 주차권은 타인에게 대여 또는 양도할 수 없다.
- 8.6 패스 및 주차권을 타인에게 양도 또는 대여했을 경우 해당 참가자에게 페널티가 부여된다.
- 8.7 패스 및 주차권을 복제하여 사용할 경우 순위에 영향을 미치는 페널티가 부여된다.
- 8.8 패스의 종류
- 8.8.1 SOC가 시즌 최초 제공하는 패스는 드라이버패스, B패스, C패스 세가지 종류이다.
- 8.8.2 드라이버패스와 B패스는 보험가입이 완료된 패스이며, C패스는 보험적용이 되지 않는 패스이다.
- 8.8.3 게스트패스는 매 경기 사전 신청을 받아서 제작하여 지급한다.
- 8.8.4 패스와 관련된 자세한 사항은 아래 표와 같다. (일부변경, 일부추가 20180208)

구분	종류	대상	운영 및 대상	비고										
PROMOTOR	연간	관리운영자	슈퍼레이스 임직원외											
DRIVER (보험가입)	연간	참가선수	출전 엔트리 신청자	- 중복출전 및 팀 이적 시 재발급비 부과										
MECHANIC (보험가입)	연간	팀 미캐닉	<table><tr><th>참가대수</th><th>최대신청가능수량</th></tr><tr><td>1</td><td>4</td></tr><tr><td>2</td><td>-6- 8</td></tr><tr><td>3</td><td>-8- 12</td></tr><tr><td>4 대 이상</td><td>-10- 16</td></tr></table>	참가대수	최대신청가능수량	1	4	2	-6- 8	3	-8- 12	4 대 이상	-10- 16	- 연간 보험료 전액 납부 조건 - 신규출전, 교체 상관 없이 추가는 재발급비 5만원 부과 (교체 시 기 발행 패스 반납 必)
	참가대수		최대신청가능수량											
	1		4											
2	-6- 8													
3	-8- 12													
4 대 이상	-10- 16													
단일권		1 장당 보험료 2만원 / 매 대회 (변경 20180208)	- 매 대회 참가 기간 중 접수											
TEAM (보험가입)	연간	감독 팀 매니저 외	팀당 2 장 발급	- 신규출전, 교체 상관 없이 추가는 재발급비 5만원 부과 (교체 시 기 발행 패스 반납 必) - 감독 겸 드라이버는 드라이버 패스로 통일, 중복 X										
SPONSOR	단일권	팀 스폰서	참가 대수당 2 장 발급	- 추가 요망 시 게스트패스 구입 - 일반관람권 대수당 10 장 배포										
TEAM MEDIA	단일권		사전 신청 및 승인	- 별도 미디어 정책 참조										
GUEST	단일권	팀 게스트	판매 : 장당 2 만원(VAT 포함)	- 경기당 100 장 한정										

- 8.8.5 각 패스 별 허가된 구역을 제외하고 출입할 수 없다. 특히, 어떠한 경우라도 코스의 가드레일을 넘어 코스로 진입하거나 제한구역을 출입할 경우 참가 팀에게 엄중한 페널티가 부여된다.

구분	종류	출입구역							
		컨트롤 타워	관람 석	패독	피트	피트월	그리드 워크	VIP	미디어
DRIVER	연간	O	O	O	O	O	O	X	X
MECHANIC	연간	X	O	O	O	O	O	X	X
TEAM	연간	X	O	O	O	O	O	X	X
SPONSOR	단일권	X	O	O	O	X	O	X	X
TEAM MEDIA	단일권	X	O	O	O	X	O	X	X
GUEST	단일권	X	O	O	O	X	O	X	X

* 미디어 BIB 구역 별도 지정

8.9 주차권과 관련된 자세한 사항은 아래 표와 같다.

구분	종류	대상	수량	구역
용인	PADDOCK	슈퍼 6000 / GT1	사전 승인 (최대 참가대수당 1 장)	피트위 13~15M 이내 오전 8 시이전 입차 오후 6 시 이후 출차 중간 이동 불가
	P2	슈퍼 6000 / GT1	대수 기준 2 장	외부-갓길
		GT2 외	팀 기준 2 장	외부-갓길
	P3	슈퍼 6000 / GT1	대수 기준 2 장	외부 주차장
		M class / GT2 외	팀 기준 2 장	외부 주차장
영암/인제	PADDOCK	슈퍼 6000 / GT1	사전 승인 (최대 참가대수당 1 장)	피트위 13~15M 이내 오전 8 시이전 입차 오후 6 시 이후 출차 중간 이동 불가
	P2	슈퍼 6000 / GT1	대수 기준 3 장	영암: 외부 컨테이너 하역장
		M class / GT2 외	팀 기준 3 장	인제: 패독 1 층 주차장

* 피트 후방 트럭 또는 버스 등은 고정차량으로 이벤트 기간 중 이동 불가.

* PADDOCK 주차권: 피트 후방 13~15m 이내 주차불가 차량 및 오전 8시 이후 입차 시 주차권 소지여부와 관계없이 외부 주차장으로 이동.

* 경기장 상황에 따라서 변동될 수 있음.

9. 참가신청(COMPETITOR'S ENTRIES)

- 9.1 슈퍼6000 클래스 연간참가신청 참가자를 제외한 모든 참가자는 이벤트 시작일 15일 전까지 슈퍼레이스 홈페이지를 통해 참가신청을 해야 하고 참가비 결제를 완료해야 이벤트에 참가 가능하다. 참가신청은 했지만 참가접수기한 내 참가비를 납부하지 않은 참가자는 다음의 기준에 따라 참가비를 납부해야 하며, SOC 해당 이벤트의 인쇄물에 기재되지 못할 수 있다.

- 9.1.1 이벤트 시작일 기준 10일 전까지 납부 시 참가비의 120% 납부
- 9.1.2 이벤트 시작일 기준 7일 전까지 납부 시 참가비의 150% 납부
- 9.1.3 이벤트 시작일 기준 7일 전까지 미납 시 참가 불가
- 9.2 참가신청은 연간 참가신청과 라운드 별 참가신청으로 구분되며, 연간참가신청 시 SOC가 별도 지정한 기간 내에 신청을 하고 클래스 별 연간참가비를 납부해야 한다.
- 9.2.1 라운드 별 참가신청을 할 경우, 각 이벤트 시작일 15일 전까지 9.5항에 표기된 라운드 별 참가비를 납부해야 한다.
- 9.3 슈퍼6000 클래스의 시즌 중 참가신청은 SOC와 별도 협의한다.
- 9.4 각 이벤트 별 참가신청은 슈퍼레이스 홈페이지(www.superrace.co.kr)를 통해서만 가능하다.
- 9.5 참가비는 SOC가 지정하는 은행계좌로 입금하거나 신용카드로 결제해야 하며, 각 클래스 별 이벤트 참가비는 다음과 같다.

클래스	참가비(부가세별도)		비고
	라운드 별 참가	연간참가	
슈퍼6000	2,200,000원	17,100,000원 (9전)	공식연습 (연3회)
GT-1	1,100,000원	6,650,000원 (7전)	공식연습 (연2회)
GT-2	850,000원	5,250,000원 (7전)	리스트릭터 포함
M	400,000원		

*계좌입금 시 입금내역에 참가 드라이버 성명이 표시되어야 함

- 9.6 참가비의 환불
- 9.6.1 슈퍼6000을 제외한 나머지 클래스 참가자에 한해 부득이 한 사정으로 이벤트에 참가가 어려울 경우 이벤트 7일전까지 SOC에 사유서를 제출하고 승인을 받으면 납부한 참가비는 다음 이벤트 참가비로 이월된다.
- 9.6.2 다음의 경우 납부한 참가비는 환불된다.
- a) 참가접수 후 SOC로부터 참가가 거부된 경우
단, 1부 2조 및 1부 4조 위반 시 제외
 - b) 천재지변으로 인해 경기가 취소된 경우
- 9.7 가명에 의한 참가
- 9.7.1 가명으로 ASN의 라이선스를 발급받은 참가자는 그와 동일한 가명으로 경기에 참가할 수 있다.
- 9.7.2 공식프로그램 및 공식기록은 참가 승인된 가명으로 표시된다.

10. 라이선스(LICENCES)

- 10.1 슈퍼레이스에 참가하는 모든 드라이버는 해당 ASN이 발급한 유효한 라이선스를 보유해야 한다.
- 10.2 각 클래스 별 참가 가능한 드라이버 라이선스는 다음과 같다.

클래스	라이선스
슈퍼6000	각국의 ASN에서 발급한 국제라이선스 C이상 소지자

	(*자국의 ASN으로부터 해외경기 참가 허가필요)
GT-1	KARA국내라이선스 A이상 소지자
GT-2	KARA국내라이선스 B이상 소지자
M	KARA국내라이선스 B이상 소지자 중 슈퍼6000 및 GT1 참가경험이 없는 자

10.3 참가신청일 기준 만18세 미만의 드라이버가 참가할 경우 부모 및 친권자의 서면동의가 있어야 한다

11. 보험(INSURANCE)

11.1 SOC는 관객, 드라이버, 오피셜에 대해 제3자 보험을 가입하며, 처음으로 이루어지는 연습주행 세션 시작 전까지 대회 심사위원회와 ASN에 가입 사실을 보고한다.

11.2 참가팀은 피트로드에서 작업을 하는 팀크루의 상해 보험을 가입해야 한다.

11.3 보험에 가입되지 않은 자가 트랙 및 피트레인에 진·출입할 경우 페널티가 부과될 수 있다.

12. 이벤트(EVENT)

12.1 각 클래스 별 시즌 이벤트 횟수는 아래와 같다.

- 슈퍼6000 클래스 : 총 9라운드
- GT 클래스 : 총 7라운드
- M 클래스 : 6라운드

12.2 슈퍼레이스 챔피언십의 이벤트는 다음과 같이 구성되며, 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 그리드 강등의 페널티가 부여된다. 단 차량 파손으로 이벤트 참가가 어려울 경우 기술위원의 승인에 따라 불참할 수 있다.

12.2.1 공식 이벤트: 공식연습, 예선, 결승

12.2.2 의무 이벤트: 그리드워크, 피트워크, 단체 사진촬영 등 SOC가 정한 이벤트

12.2.3 참여 이벤트: 택시타임, 공연 등 SOC가 정한 이벤트

12.3 슈퍼6000 클래스는 SOC가 주관하는 공식연습주행과 각 이벤트에 포함된 연습주행 외 별도의 연습주행은 불가하며, 그 대상은 아래와 같다.

- 2017년 종합순위 기준 1위~12위 선수와 차량
- 2018년 각 라운드 별 종료시점의 종합순위 기준 1위~12위 선수와 차량

12.3.1. 공식 연습주행 일정

1 차	2018년 3월 21일	영암 KIC
2 차	2018년 4월 4일	영암 KIC
3 차	2018년 7월 4일	인제 스피디움

12.3.2. 예외

아래의 경우 12.3.2.1의 조건으로, 참가 팀이 사전에 서면을 통해서 SOC로부터 허가를 득한

후 주행 가능하다.

- SOC 요청의 공식부품 시험목적 주행
- 영상 광고물 촬영목적 주행
- 후원사 광고, 홍보, 행사 지원목적 주행

12.3.2.1 1) SOC 담당자 입회

2) SOC가 제공하는 ECU(엔진 회전수 제한) 장착, 봉인

각 클래스 별 경기당 최대 결승주행거리는 다음과 같다.

12.3.1 슈퍼6000: 150km 이하

12.3.2 GT: 100km 이하

12.4 각 경기 별 결승주행거리는 경기장 및 SOC의 사정에 따라 결정되며, 공식프로그램에 의해 공지된다.

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

12.4.2 최대 허용출전대수와 경기 주행거리는 FIA ISC에 의거하며 경기장 및 SOC의 사정에 따라 변경될 수 있다.

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

12.6 이벤트 세부사항

SOC는 타임테이블, 연습주행 정보, 결승 랩 수 등이 포함된 공식프로그램 이벤트 15일 전까지 홈페이지에 게시한다.

13. 참가가능차량(ELIGIBLE CARS)

13.1 각 클래스 별 참가가능차량은 다음과 같다.

구분	참가가능차량
슈퍼6000	- ㈜슈퍼레이스가 공급한 스톡카 원메이크 차량 - V8, 6200cc 엔진
GT-1	- 2인승 이상의 양산차량 - 8기통 이하, 1400cc 초과 5000cc이하 과급 혹은 자연흡기엔진
GT-2	- 2인승 이상의 양산차량 - 6기통 이하, 3800cc 미만 자연흡기 엔진
M	- BMW 코리아 M4 Coupe 차량 - 형식 : 3R91 , 원동기 형식 : S65B30A

14. 참가번호 및 차량광고(ENTRY NUMBER AND BRANDING)

14.1 참가번호

14.1.1 모든 참가차량의 참가번호는 시즌 시작 전 신청을 통해 결정한다.

- 14.1.2 신청 가능한 참가번호는 클래스 별로 1번부터 99번까지 중 원하는 번호를 자유롭게 선택하여 신청한다. 단, 33번은 KARA 지정 영구결번으로 사용 불가하다.
- 14.1.3 전년도 시즌 챔피언은 1번의 최우선 선택권을 가지며, 챔피언이 1번을 선택하지 않을 시 14.1.5 항을 따라 결정한다.
- 14.1.4 통합전으로 진행되는 클래스의 경우 참가번호가 중복될 수 없다.
- 14.1.5 중복된 참가번호가 신청될 경우 다음의 우선권에 따라 결정한다.
1순위) 전년도 기존 참가번호 사용 드라이버
2순위) 전년도 종합순위 상위 드라이버
3순위) 참가번호 신청 순서
- 14.1.6 참가번호는 팀 별로 제작하여 부착해야 하며, 디자인은 자유이다. 단, 식별이 어렵다고 판단될 경우 서체 및 색상은 변경 명령될 수 있다.
- 14.1.7 GT 클래스의 경우 GT-1부터 GT-2까지 전체 클래스 내에서 참가번호를 중복해서 사용할 수 없으며, 클래스 구분을 위해 각 클래스 별 참가번호 서체색상을 다음과 같이 지정한다.
- a) GT-1: 백색
- b) GT-2: 황색
- 14.1.8 참가 번호의 사이즈 및 부착 위치는 다음과 같다.

참가 번호 위치	사이즈	비고
전면유리 보조석 상단	25cm x 25cm 이상	
좌/우 측면	25cm x 25cm 이상	
지붕 상면	40cm x 40cm 이상	관제실에서 보았을 때 정 방향으로 부착
후면	15cm x 15cm 이상	뒷 범퍼, 리어 트렁크 등

- 14.1.9 드라이버의 영문 이름과 드라이버의 국적의 국기 그리고 혈액형 등은 지면에서 1m 이상 높이로 운전석 측 도어 또는 창에 육안으로 쉽게 알아볼 수 있도록 부착되어야 한다.
- 14.1.10 불가피하게 두 개의 클래스를 시리즈 중 통합경기로 진행할 경우 참가 번호를 변경할 수 있다.

14.2 차량광고

- 14.2.1 차량에 표시 또는 부착하는 광고는 참가 팀, 드라이버, 팀 크루 등의 이름, 차량명, 회사명, 상품명, 후원사가 원하는 메시지 및 통상 사용되는 종류의 것 한하여 허가한다. 단, 미풍양속에 어긋나는 광고는 부착할 수 없다.
- 14.2.2 SOC는 특정광고를 전 참가차량에 위치를 지정하여 부착하게 하거나 차량에 표시 또는 부착된 특정광고를 제한할 수 있으며, 참가자는 이를 따라야 한다.
- 14.2.3 SOC는 지정한 광고 스티커 류를 참가자가 부착하지 않거나 분명하게 SOC의 광고활동을 방해했다고 판단될 시 해당 참가자의 경기출전을 제한할 수 있다.
- 14.2.4 참가차량 광고는 참가 번호 식별에 영향을 주면 안 된다. SOC에 의해 부적당하다고 판단될 경우 수정 명령이 내려지며, 이를 거부할 경우 경기출전이 제한된다.

- 14.2.5 SOC는 시리즈 최초 참가 시 1회에 한하여 지정된 리버리킷을 무상으로 지급한다. 참가팀은 추가 구매를 희망할 경우 SOC를 통해 구매해야 한다.

15. 스포팅 체크(SPORTING CHECKS)

- 15.1 모든 참가자는 각 이벤트 별 드라이버 브리핑에 참석하여 최종 드라이버 확인을 해야 하고 최종 드라이버 확인을 받은 참가자만이 경기에 참가할 수 있다.
- 15.2 드라이버 브리핑의 일자, 장소 및 시간은 공식 프로그램에 의해 발표한다.
- 15.3 드라이버는 드라이버 라이선스 및 메디컬 카드를 반드시 지참하여 드라이버 브리핑에 참석해야 한다.
- 15.4 최종 드라이버 확인에 지각하거나 불참할 경우 심사위원회의 판단에 따라 페널티가 부여될 수 있다.
- 15.5 메디컬 체크
- 15.5.1 드라이버는 해당 ASN으로부터 '메디컬 카드(Accident Control Card)'를 발급 받아야 한다. 만약 메디컬 카드가 없을 시 메디컬 체크를 받아야 한다.
- 15.5.2 드라이버는 시리즈 최초 참가 시 해당 ASN에서 발급받은 '메디컬 카드'를 각 이벤트 드라이버 브리핑 시 사무국장에게 제출해야 한다.
- 15.5.3 경기위원장 또는 의료위원장이 필요하다고 판단할 경우 언제든지 드라이버의 메디컬 체크를 행할 수 있다. 의료위원장이 드라이버의 건강에 문제가 있다고 판단된 경우 경기참가를 제한할 수 있다.
- 15.5.4 메디컬 카드를 받지 않거나 제출하지 못한 드라이버 혹은 메디컬 체크를 받지 않은 드라이버의 경우 경기참가를 제한 한다.
- 15.5.5 이벤트기간 중 언제든지 SOC가 도핑(음주측정포함)테스트를 진행할 수 있으며, 테스트 결과에 따라 페널티가 부여될 수 있다.

16. 차량등록(VEHICLE REGISTRATIONS)

- 16.1 모든 참가차량은 시즌 최초 참가접수 전 SOC에 참가차량승인허가서를 제출하여 차량등록을 완료해야 하며, SOC에서 발급한 테크니컬 패스पोर्ट를 발급받아야 한다.
- 16.2 차량등록 시 새시와 엔진은 각각 1개만 등록 가능하며, 시즌 중 새시 및 엔진을 교체해야 하는 경우 SOC의 승인을 득해야 한다.
- 16.3 이벤트 기간 중 차량검사 후 차량변경은 불가하며, 차량검사 전 차량을 변경할 경우 SOC의 승인을 득해야 한다.

17. 예비차량(SPARE CARS)

- 참가번호를 부여 받은 본래의 참가차량 외에 예비차량은 허용되지 않는다.

18. 공식차량검사(SCRUTINEERING)

- 18.1 공식차량검사의 일자, 장소 및 시간은 공식프로그램에 의해 발표한다.
- 18.2 지정된 시간까지 공식차량검사를 받는 것은 참가자의 의무이며, 지정된 마감 시각까지 검사를 통과하지 못한 경우 경기에 참가할 수 없다.
- 18.3 공식차량검사를 통과하지 못한 경우 별도의 공식차량검사를 받기 위해서는 심사위원회의 승인이 필요하며, 이 때 페널티가 부과될 수 있다.
- 18.4 필수 안전보호장비는 부칙1 '유효한 안전장비'에 적합해야 한다.
- 18.5 사전 공식차량검사에 합격한 차량은 지정된 장소(피트) 내에 보관돼야 하며, 지정된 장소 외에서의 작업은 금지한다.
- 18.6 예선 전 사고로 인해 차량이 심하게 파손되어 경기장 내에서 수리가 불가하다고 판단될 경우 다음의 절차에 따라 허가를 득한 후 경기장 외부로 차량을 반출하여 수리할 수 있다.
 - 18.6.1 대회사무국에 '차량반출신청서' 제출
 - 18.6.2 기술위원장이 차량 확인 후 심사위원회에 보고서 제출
 - 18.6.3 심사위원회 보고서 검토 후 최종 승인
 - 18.6.4 재검사료 (600,000원) 납부 후 차량 반출
- 18.7 예선 종료 후 피트 내에서 엔진교체작업 및 분해조립작업이 필요할 경우 다음의 절차에 따라 허가를 득한 후 해당 작업을 진행할 수 있다. 단, 결승출발순서는 최후미 그리드로 배정되며, 배정우선순위는 스포츠운영규정 33.7 조항을 따른다.
 - 18.7.1 대회사무국에 '차량정비신청서' 제출
 - 18.7.2 기술위원장 차량 확인 후 심사위원회에 보고서 제출
 - 18.7.3 심사위원회 보고서 검토 후 최종 승인
 - 18.7.4 재검사료 (150,000원) 납부 후 정비 진행
- 18.8 납부된 재검사료는 '차량검사환경개선기금' 및 '대회발전기금'으로 사용될 수 있다.
- 18.9 차량반출신청서 및 차량정비신청서에 의한 승인 없이 해당작업을 진행할 경우 결승경기에 참가할 수 없으며, 경기 후 이 사항이 확인될 경우 참가자는 실격된다.
- 18.10 지정된 위치에서 무단으로 차량을 이동 시키거나 지정된 위치에 들어가지 않은 차량은 페널티가 부여된다.
- 18.11 기술위원장은 공식차량검사 시간외에도 수시로 참가차량을 검사할 수 있는 권한을 가지며, 이 검사에 응하지 않는 참가자에 대해서는 페널티가 부여될 수 있다.
- 18.12 심사위원회, 레이스디렉터 및 경기위원장은 기술위원장에게 차량의 규정 준수 여부를 검사하도록 지시할 수 있다. 단, 이러한 지시는 검사를 필요로 하는 규정 조항의 내역과 함께 서면으로 제시되어야 하며, 검사방법은 SOC 테크니컬 델리게이트와 기술위원장의 합의로 결정한다.
- 18.13 심사위원회는 안전상의 이유로 차량의 스타트를 금지시킬 수 있다.

18.14 기술 오피셜은 차량검사의 권한이 있으며, 모든 참가자는 기술 오피셜에게 최대한 협조해야 한다. 기술 오피셜은 절차와 규정에 맞게 차량검사를 행해야 한다.

18.15 경기종료 후 차량검사

18.15.1 경기종료 후 차량검사는 다음과 같이 구분된다.

- a) 의무차량검사는 경기위원회에 의해 지명된 드라이버의 참가차량검사를 말한다.
- b) 항의차량검사는 공식항의에 의한 참가차량 검사를 말한다.
- c) SOC는 필요에 따라 사후차량검사를 실시할 수 있으며, 사후차량검사 시 봉인을 한다.

18.15.2 상기 모든 차량검사는 기술규정에 따라 기술위원장이 권한과 책임을 가지며, SOC 테크니컬 델리게이트와 협의 후 레이스 디렉터에게 보고 후 진행한다.

18.15.3 차량검사에 응하지 않은 차량은 실격 된다.

18.15.4 의무차량검사 및 항의차량검사 시 차량의 분해 및 조립 작업은 해당 차량의 미캐닉이 진행 하며, 해당 피검사 참가 팀 관계자 1인과 항의 팀 관계자 1인은 반드시 차량검사장에 입회 해야 한다. 차량검사장에 입회한 팀 관계자들은 SOC 테크니컬 델리게이트 및 기술위원장의 엄격한 통제를 따라야 하며, 통제를 따르지 않을 시 해당 팀에게는 페널티가 부여된다.

19. 중량 측정(WEIGHING)

19.1 예선 후 모든 참가차량은 지정된 장소에서 중량측정을 실시하며, 결승경기 후는 상위 차량 일부를 지정하여 중량을 측정할 수 있다.

19.2 중량측정을 받는 차량의 드라이버 및 팀 크루 1인 외에는 차량검사장에 출입할 수 없다.

19.3 중량 측정의 기준은 SOC가 지정하는 측정 장비로 하며, 이 장비로 측정된 수치만을 인정한다.

19.4 중량 측정 결과에 따라 규정 위반이 있을 경우 심사위원의 판단에 따라 페널티가 부여될 수 있다.

19.5 최저중량에 대한 규정은 이벤트 기간 동안 반드시 지켜져야 하며, 기술위원장 및 SOC 테크니컬 델리게이트는 경기 중 언제든지 차량의 중량을 측정할 수 있다.

19.6 최저중량 측정기준

참가차량의 최저중량은 이벤트 기간 중 항상 만족되어야 한다.

최저중량 측정 시 차량 내 모든 물질(윤활유 연료, 소모성 액체 등)이 포함되며, 드라이버와 드라이버용 안전장구 (헬멧, HANS, 의상)는 제외된다.

19.7 SOC가 공식중계영상 전송을 위하여 참가차량에 장착하는 장치는 차량 총 중량에 포함되며 핸디캡 웨이트 중량으로도 인정된다.

19.8 SOC는 각 이벤트 기간 동안 참가차량이 SOC 공식 검차장비를 사용하여 자유롭게 차량 중량 및 차량 지상고를 측정할 수 있는 시간을 별도로 지정할 수 있다. 시간과 장소는 오피셜 프로그램에 의해 공지된다.

20. 배기음량(EXHAUST SOUND LEVEL)

20.1 배기음량 기준은 95 dB 이하이다.

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

20.3 SOC는 경기장 환경에 따라 배기음량기준을 변경될 수 있다.

21. 타이어(TYRE)

21.1 타이어 마킹(Marking)은 각 이벤트 별 공식차량검사 시 진행되며, 클래스 별 최대 타이어 마킹 가능 수량은 다음과 같다.

	대회		SLICK	WET
슈퍼6000	1전	웜업, 연습	신품 8본	신품 12본
		예선, 결승	신품 4본	
	2전~최종전	웜업, 연습	신품 4본, 중고 6본	신품 8본, 중고 6본
		예선, 결승	신품 4본	
GT1/2	1전~최종전	웜업, 연습	자유	자유
		예선, 결승	신품 6본	
M	1전~최종전	웜업, 연습 예선, 결승	전륜 3본 / 후륜 3본	없음

21.2 슈퍼6000의 경우 마킹을 받은 타이어는 웜업, 연습용과 예선, 결승용으로 구분되며 지정된 이벤트에만 사용 가능하다.

21.3 GT 클래스의 경우 마킹을 받은 타이어는 예선 및 결승 이벤트에 사용 가능하다.

21.4 슈퍼6000 타이어는 SOC가 지정한 시간, 지정한 장소에서 마킹하여 불출하며, 마킹된 타이어를 휠에 장착하는 과정에서 파손된 경우 SOC에 파손된 타이어를 반납 후 타이어사로부터 SOC에 공급된 예비용 여분의 타이어로 예선 시작 1시간 전 까지만 마킹 받을 수 있다.
(일부추가 20180208)

21.5 슈퍼6000 클래스의 경우 마킹 가능한 중고 타이어는 해당 연도의 전(前) 라운드에 마킹을 받은 타이어로 한정한다.

21.6 슈퍼6000 이외 클래스의 타이어 마킹은 공식차량검사 시간 동안 기술 오피셜이 수행한다. 공식차량검사 시간 이후에는 어떠한 추가 마킹도 하지 않는다.

21.7 공식차량검사 중 마킹을 받은 타이어의 개수가 최대 허용 개수에 미치지 않더라도 이후 추가 마킹은 불가하다. 단, 예선 중 타이어가 파손되어 결승 경기에 참가가 불가할 경우 기술위원장의 승인 후 파손된 타이어만 추가 마킹 받을 수 있다. 이때 추가 마킹을 받을 수 있는 타이어는 다음과 같이 한정한다.

21.7.1 슈퍼6000 : 해당 이벤트 연습용 마킹 타이어

21.7.2 GT : 중고 타이어

21.8 타이어 추가 마킹에 따른 페널티는 다음과 같다.

21.8.1 1개 마킹 시 4그리드 강등

21.8.2 2개 마킹 시 8그리드 강등

- 21.8.3 3개 마킹 시 12그리드 강등
- 21.8.4 4개 마킹 시 최후미 그리드
- 21.9 결승 레이스 중 타이어 파손에 의해 교체가 필요한 경우 (추가 20180208)
 - 21.9.1 슈퍼6000 : 해당 라운드 연습용 마킹타이어 중 사용
 - 21.9.2 GT1/2 : 해당라운드 마킹타이어(결승사용 4분을 제외한 2분) 중 사용 단, 해당라운드 마킹타이어 수량 이상(2본이상) 교체가 필요한 경우 기술위원장의 승인을 득하여 사용.
- 21.10 타이어에 화학적, 열적, 기계적 처리는 금지이다. 사용한 슬릭 타이어의 표면에 붙은 각종 잔여물질의 제거를 목적으로 히팅건 혹은 스크레이퍼와 같은 수동도구를 사용하는 것(TIRE SCRAPING)은 허용된다.
- 21.11 웨트(WET)선언
 - 21.11.1 결승 시작 전 웨트 선언 시 모든 참가차량은 웨트타이어를 장착해야 한다.
 - 21.11.2 만약 웨트 선언이 그리드 정렬 완료 후 발령되었다면 스타트는 지연되며, 주어진 시간 동안 타이어를 교체할 수 있다. 이때 정비를 완료하고 피트레인에서 스타트 대기중인 차량도 타이어를 교체할 수 있다.
 - 21.11.3 웨트 선언의 해지는 별도로 없으며, 스타트 이후 팀 별로 자유롭게 타이어를 교체할 수 있다.

22. 연료(FUEL)

- 22.1 참가차량은 일반 주유소에서 판매하는 연료만 사용 가능하다. 단, 경기장내 주유소가 있는 경우 경기장 주유소에서 판매하는 연료만 사용 가능하다.
- 22.2 연료의 공정성을 기하기 위해 SOC는 지정한 유류를 의무 사용하도록 참가자에게 명령할 수 있다.
- 22.3 차량의 엔진 성능에 영향을 주거나 옥탄가(Octane Number) 수치를 높이는 첨가물을 주입할 수 없다. 위반 시 실격 및 시리즈포인트가 몰수될 수 있다.
- 22.4 참가자는 폐 연료 또는 폐 윤활유를 밀폐된 용기 (스크류 캡 부착)에 보관해야 한다.
- 22.5 연료보관규정은 경기장 규정을 최우선으로 한다.
- 22.6 피트 내 연료 보관은 피트 내 연료 보관이 허용된 경기장만 가능하며, 이 외의 경기장은 반드시 SOC가 지정한 연료보관장소에 연료를 보관해야 한다.
- 22.7 연료보관용기는 IMDG규격에 적합한 보관용기만 가능하다.
- 22.8 연료보관규정을 위반할 경우 엄중한 페널티가 부여된다.
- 22.9 차량 급유 시 반드시 급유인력 1인 외 만약에 발생할 수 있는 화재를 대비할 수 있도록 보조인력은 소화기를 들고 급유 진행상황을 주시해야 한다.

23. 중간급유(REFUELLING)

- 23.1 SOC는 경기 중 의무중간급유를 지시할 수 있다.

- 23.2 차량에 급유를 할 경우 반드시 피트 내에서 진행해야 하며, 의무중간급유 경기 시에만 워킹레인 내 SOC가 지정한 장소에서 중간급유가 가능하다.
- 23.3 급유장치는 피트 내 안전한 장소에 보관돼야 하고 넘어지는 것을 방지하도록 고정 보관한다.
- 23.4 참가자는 기술위원장으로부터 급유장치 및 급유용량에 대한 사전 안전검사를 득해야 한다.
- 23.5 차량 내 연료 및 급유장치의 냉각은 엄격히 금지한다.
- 23.6 급유 시 엔진은 정지돼야 하며, 모든 바퀴는 고정돼야 한다. 또한 단열천으로 배기구를 막아야 한다.
- 23.7 급유 중에는 어떠한 작업도 허용되지 않으며, 급유 중 차량을 들어올리는 행위(Jacked-up) 혹은 차량을 내리는 행위(Jacked-down)는 엄격히 금지한다. 단, 급유 전 차량을 들어올리는 행위를 한 상태에서 급유는 허용한다.
- 23.8 드라이버는 급유 중 차량 내에 남아있어도 된다.
- 23.9 급유에 필요한 인력과 안전장비는 다음과 같다.
- 23.9.1 급유인력 1명, 보조인력(소화기) 1명 이상이어야 한다.
- 23.9.2 급유인력은 방염 수트, 방염글러브, 방염두건, 풀페이스 헬멧(шил드다운) 의 안전장비 착용은 의무이며, 방염내의 및 방염신발은 권장사항이다.
- 23.10 급유 중 한 명 이상의 보조인력은 5kg 이상의 분말 혹은 액체 소화기를 들고 차량 1m 이내의 위치에서 만약의 화재발생에 대비해야 한다.
- 23.11 SC상황 및 적기 상황에서의 중간급유는 금지된다.
- 23.12 의무중간급유를 하지 않거나 안전규정을 위반할 경우 페널티가 부여될 수 있다.
- 23.13 의무중간급유에 따른 각 팀들의 준비를 위해 SOC는 중간급유를 실시하는 이벤트 최소 6 개월 전 특별공지를 통해 발표한다.

24. 피트스톱(PIT STOP)

- 24.1 SOC는 경기 중 의무피트스톱을 실시할 수 있다.
- 24.2 의무피트스톱이 가능한 시점은 해당 경기 드라이버 브리핑 전 특별공지를 통해 최종 발표한다.
- 24.3 참가차량은 결승경기 중 반드시 워킹레인 내 각 팀 별 지정된 장소에서 1회 의무 피트스톱을 수행해야 한다.
- 24.4 피트스톱에 참여 가능한 팀크루는 최대 3명으로 제한하며, 복장은 몸을 안전하게 보호할 수 있는 소재이어야 한다. 2명은 타이어 탈부착을 진행하고 나머지 1명은 차량을 들어올리는 행위(Jacked-up)의 업무를 수행하며, 바퀴는 지면으로부터 떨어져 있어야 한다.
- 24.5 팀크루는 차량의 4바퀴가 모두 완전히 정지하고 차량의 엔진이 정지되면 작업을 하여 타이어 교체 작업을 시작할 수 있다. 이를 어길 시 페널티가 부여될 수 있다.
- 24.6 지정된 3명 이외의 인원이 피트스톱 기간 도중 워킹레인으로 나올 경우 페널티가 부여될 수 있다.
- 24.7 의무피트스톱은 타이어 탈·부착 작업 외 어떠한 작업도 허용하지 않는다.

24.8 타이어 탈·부착 작업이 끝난 후 모든 타이어가 지면에 닿아야만 엔진시동이 가능하다.

25. 브리핑(BRIEFING)

25.1 SOC는 드라이버브리핑 및 팀 감독브리핑을 실시할 수 있다.

25.2 모든 드라이버는 드라이버브리핑에 반드시 참석해야 하며, 출석표에 본인이 서명을 해야 한다.

25.3 드라이버브리핑에 지각 혹은 불참한 드라이버는 예선 혹은 결승 출전을 제한하거나 벌금이 부과된다.

25.4 지각 혹은 불참자는 별도의 브리핑을 받고 심사위원회의 승인을 득해야 경기에 참가할 수 있다.

25.5 드라이버브리핑에 참석 가능한 인원은 참가자, 팀 감독, 통역 및 SOC가 지정한 오피셜 미디어로 한정한다.

25.6 모든 드라이버는 개막전 전 SOC가 개최하는 경기운영규정 설명회에 참석해야 하며, 이에 불참 시 출전이 불가하다. 단, 시즌 중간에 새롭게 참가하는 드라이버의 경우 영상 교육으로 대체될 수 있다.

26. 오피셜(OFFICIALS)

26.1 SOC는 오피셜을 다음과 같이 2개의 조직으로 구성한다.

26.1.1 심사위원회

- a) 슈퍼레이스 시리즈 심사위원장
- b) 슈퍼레이스 시리즈 심사위원
- c) ASN 심사위원

26.1.2 경기위원회

- a) 경기위원장
- b) 사무국장
- c) 기록위원장
- d) 코스위원장
- e) 피트위원장
- f) 안전위원장
- g) 기술위원장

26.2 SOC는 이벤트 별로 필요에 따라 다음과 같이 SOC 소속의 대표를 임명할 수 있다.

26.2.1 레이스디렉터(RACE DIRECTOR)

26.2.2 드라이빙 스탠다드 옵저버(DRIVING STANDARD OBSERVER)

26.2.3 세이프티 델리게이터(SAFETY DELEGATE)

26.2.4 메디컬 델리게이터(MEDICAL DELEGATE)

26.2.5 테크니컬 델리게이터(TECHNICAL DELEGATE)

26.2.6 미디어 델리게이터(MEDIA DELEGATE)

26.2.7 퍼머넌트 스타터(PERMANENT STARTER)

26.2.8 SC 드라이버(SC DRIVER)

26.3 SOC는 상기 오피셜 구성원을 변경할 수 있다.

26.4 심사위원회와 경기위원회의 모든 결정서류에는 반드시 근거 규정의 조항이 명시되어야 하며, 심사위원회 결정서류에는 모든 심사위원 전원의 서명이 있어야 한다.

27. 공지(INSTRUCTIONS AND COMMUNICATIONS TO COMPETITORS)

27.1 심사위원과 레이스 디렉터는 규정에 따라 특별공지를 통해 지시사항을 전달한다. 이 공지는 모든 참가자에게 전달된다.

27.2 모든 잠정 및 공식기록(예선, 결승), 스타팅 그리드, 공식 결과 등은 경기장의 지정된 공식게시판에 게재된다.

27.3 SOC는 특별규칙 및 공식 프로그램 슈퍼레이스 홈페이지(www.super-race.com)를 통해 공지한다.

28. 일반 안전사항(GENERAL SAFETY)

28.1 트랙 내에서 차량에 이상이 생겨 주행할 수 없을 경우 드라이버는 차량을 최대한 트랙 밖에 정차한 후 차량의 전원을 차단하고 재빨리 안전지대로 대피해야 한다.

28.2 차량의 화재가 발생하였을 경우 차량을 안전한 곳에 정차하여 차량내부의 전원차단장치를 차단하고 소화기를 작동시킨 후 차량으로부터 가능한 빨리 탈출해야 한다.

28.3 트랙 주행 중 차량을 수리하고자 할 때는 피트레인을 통하여 자신의 피트 앞의 워킹레인에서 작업할 수 있다.

28.4 메인 갠트리와 피트레인 출구에 적색등이 점등됐을 경우 레이스컨트롤의 지시 없이는 어떠한 차량도 코스에 들어갈 수 없다

28.5 엔진 시동 시에는 반드시 주변을 확인하고 안전에 유의해야 한다.

28.6 모든 드라이버는 이벤트 전 기간 동안 부칙 1의 안전장비 기준을 충족해야 하며, 기술위원의 장비 검사에 합격한 헬멧, 두건, FHR, 수트, 내의(상·하의), 장갑, 양말, 신발 등의 안전장구를 올바른 방법으로 착용한 드라이버만 코스인 가능하다.

28.7 경기 중 드라이버의 열사병 방지를 위한 쿨링 시스템을 권장한다.

28.8 모든 차량의 라이트는 작동이 돼야 하며, 자세한 내용은 공통기술규정 5.10.5을 따른다.

28.9 충돌사고가 난 차량은 심사위원회의 허가를 득해야 서킷에서 반출할 수 있다.

28.10 피트에서의 발진

28.10.1 피트레인에서 작업한 후 엔진시동이 안될 경우 차량을 밀어서 출발하는 것은 허용된다.

28.10.2 피트인하는 차량은 코스인 하는 차량보다 우선권이 있으며, 피트레인으로 진입할 시 팀크루 1명이 차량을 유도해야 한다.

28.10.3 피트레인으로부터 코스인할 때에는 피트출구의 신호등 또는 오피셜의 신호에 따라야 하며,

오피셜의 수신호와 신호등이 다를 경우 오피셜의 수신호가 우선시 된다.

- a) 적색등 표시: 코스인 불가
- b) 녹색등 표시: 코스인 가능
- c) 황색등 또는 녹색등 표시: 코스인 가능 (직선 주로 주행 차량 주의)

28.11 코스인하는 차량은 피트레인출구로부터 직선 주로의 안전경계선을 밟거나 넘어서는 안 된다.

28.12 피트인하는 차량은 방향지시기로 피트인 신호를 한 후 안전을 확인하고 피트로드를 따라 정해진 규정속도로 진행해야 하며, 피트레인입구의 안전경계선을 밟거나 넘어서는 안 된다.

28.13 워킹레인에서 작업중인차량 및 팀 크루는 패스트레인을 주행하는 다른 차량을 방해해서는 안 된다.

28.14 피트레인 내에서 후진기어의 사용은 금지된다.

28.15 패스트레인에 차량을 세워두거나 공구를 방치하는 행위를 할 수 없다.

28.16 차량은 워킹 레인을 주행할 수 없다.

28.17 드라이버는 긴급상황 발생 시 언제든지 구급차, 소방차, 경기위원회차량 등 서비스 차량이 코스에 들어올 수 있음을 인식해야 한다.

28.18 황기구간에서 스핀 혹은 코스이탈 할 경우 해당 드라이버는 실격 혹은 그리드 강등의 엄중한 처벌 대상이 된다.

28.19 황기구간에서 차량이 연석을 밟는 경우 경고를 받을 수 있으며, 드라이버는 반드시 코스의 센터라인에 가까이 주행해야 한다.

29. 피트레인과 피트(PIT LANE AND PITS)

29.1 피트레인은 차량주행이 가능한 패스트레인과 차량 작업이 가능한 워킹레인으로 구분된다.

29.2 이벤트가 진행되는 시간 동안 피트 셔터는 열려있어야 하며, 피트레인에서 피트내부에 있는 차량을 보는 데 방해가 되는 어떤 구조물 또는 덮개도 금지된다. 단, 하루의 일정이 모두 끝난 뒤 피트크루가 모두 피트 내부에서 떠날 때에는 셔터 등의 수단으로 피트레인과 피트내부 사이를 막을 수 있다.

29.3 피트레인 및 피트월

29.3.1 경기 중 차량이 피트인 했을 때 해당차량의 팀크루는 각 팀의 워킹레인에서 작업할 수 있다. 단, 작업에 필요한 공구 외의 다른 공구는 워킹레인에 방치하는 것을 금지한다.

29.3.2 경기 중 워킹레인에서 작업을 필요로 하는 경우 드라이버가 차량에서 벗어나 본인 차량의 작업을 하는 행위를 SOC가 시리즈 시작 전에 허용한 클래스만 가능하다.

29.3.3 피트레인을 횡단하여 피트월을 출입할 경우에는 패스트레인을 주행하는 차량에 방해가 되어서는 안 된다.

29.3.4 피트월에 진입할 수 있는 패스 소지자는 결승경기 스타트 후 모든 참가차량이 1랩을 경과한 뒤 피트 오피셜의 허가 하에 피트월에 진입할 수 있다.

29.3.5 피트레인 내에서는 사고의 위험성이 있는 복장을 엄격히 금지한다. 단, 그리드, 피트워크

이벤트 제외한다. (예: 슬리퍼, 샌들, 하이힐, 치마)

29.3.6 팀크루는 경기 중 워킹레인에서 작업이 가능하고 피트월까지 진입이 가능하며 반드시 피트월 출입가능 패스를 착용해야 한다.

29.3.7 팀크루의 변경은 참가가 승인된 후 팀크루를 변경하는 경우에 공식경기 개최일 3일전까지 SOC의 승인을 득해야 한다. 단, 변경 전의 팀크루의 보험료는 환불되지 않는다.

29.4 피트의 사용

29.4.1 피트 내부에서의 화기의 사용 및 취사행위는 엄격히 금지한다.

29.4.2 피트 내부에서 용접 및 도색작업은 철저히 금지된다. 이를 위반할 경우 페널티가 부여될 수 있다.

29.4.3 경기 종료 후 피트 내부와 주변을 깨끗하게 해야 한다.

29.4.4 피트 바닥면에 정비를 위한 마킹이 필요할 경우 면테이프 혹은 종이테이프를 피트 바닥에 부착한 후 반드시 그 테이프 표면에 페인트마커 혹은 스프레이페인트를 사용하여 마킹표시를 해야하며, 경기 종료 후 피트 바닥면의 테이프는 모두 제거되어야 한다. 이를 위반할 경우 벌금 등의 페널티가 부과된다.

29.4.5 피트 내부에는 허가 받은 경주차량 외에 어떠한 차량의 주차도 허용되지 않는다.

29.4.6 피트 내부에서의 흡연(전자담배 포함)은 엄격히 금지되며, 반드시 지정된 장소에서 흡연을 해야 한다. 이를 위반할 경우 벌금 등의 페널티가 부여된다.

30. 기록(TIME KEEPING)

30.1 트랜스폰더

30.1.1 차량이 컨트롤라인을 통과한 순간에 자동으로 랩타임이 기록되는 트랜스폰더를 사용한다.

30.1.2 트랜스폰더에 이상이 발생했을 때 수동장치에 의해 기록될 수 있다.

30.1.3 클래스 별 트랜스폰더 장착위치는 다음과 같다. 지정된 위치에 장착을 하지 않아 기록 계측되지 않을 경우, 책임은 드라이버에게 있다.

슈퍼6000	GT	M
엔진룸 내 스트럿바 설치부(보조석측)	보조석 측 프론트 휠하우스 내	보조석 측 프론트 휠하우스 내

31. 경기신호(SIGNAL)

31.1 경기 중 신호 표시는 신호기와 신호등에 의해 행해진다. 이는 ISC규칙을 따른다.

31.2 신호 표시에 따르지 않는 드라이버는 대회심사위원회의 결정에 의한 페널티가 부과될 수 있다.

32. 공식예선(QUALIFYING)

32.1 공식예선은 결승 전 타임트라이얼 방식으로 진행되며, 정해진 공식예선시간 내의 주행기록으로 순위를 정한다.

32.1.1 공식프로그램에서 정한 공식예선 개시시간 10분 전까지 드라이버는 참가차량과 함께

대기해야 한다.

32.1.2 공식예선의 개시는 피트레인출구의 녹색신호등 또는 오피셜의 수신호로 한다.

32.1.3 공식예선의 종료는 피니시 포스트로부터 체커기에 의해 표시되며, 피트출구는 적등을 점등한다.

32.1.4 공식예선의 기록은 항상 게시판을 통해 게시된다.

32.2 슈퍼6000 클래스 공식예선은 다음과 같이 진행된다.

32.2.1 슈퍼6000 클래스 예선방식은 Q1, Q2, Q3 넥아웃 방식으로 진행되며, 진행방식은 다음과 같다.

- a) Q1은 15분간 타임트라이얼 방식으로 진행되며, Q1 기록 상위 15대만이 Q2에 진출한다. 이때 Q2에 진출한 차량의 Q1 기록은 리셋된다. Q2에 진출하지 못한 차량은 피트레인 내 워킹레인에서 파크퍼미 상태로 유지한다.
- b) Q1 종료 후 10분간의 차량 정비 및 트랙 정리 시간을 가진 뒤 15분간 타임트라이얼 방식으로 Q2가 진행되며, Q2 기록 상위 10대만이 Q3에 진출한다. 이때 Q3에 진출한 차량의 Q2 기록은 리셋된다. Q3에 진출하지 못한 차량은 피트레인 내 워킹레인에서 파크퍼미 상태로 유지한다.
- c) Q2 종료 후 10분간의 차량 정비 및 트랙 정리 시간을 가진 뒤 10분간 타임트라이얼 방식으로 Q3가 진행된다.
- d) Q1 시작 후 Q3 종료까지 타이어 추가 마킹 및 중간 급유는 금지된다.
- e) Q1, Q2, Q3 각 세션이 종료된 차량은 피트레인 내 워킹레인에서 파크퍼미 상태로 유지 돼야 하고, 타이어의 온도 측정, 공기압력측정 과 별도 전원의 영상 수집장치의 전원 차단하는 작업은 기술위원의 승인을 득하고 작업이 가능하다.
- f) 예선 종료 후 타이어 추가 마킹이 필요할 경우 기술위원장의 승인을 득하여 연습용 마킹의 타이어로 교체하여 마킹 받을 수 있다. 이때 스포츠 운영 규정 20.4에 해당하는 패널티가 부여된다.

32.2.2 참가차량은 각 세션 종료 후 다음 세션 시작 전까지 피트로드에서만 대기해야 하며, 필요 시 정비할 수 있다.

32.2.3 각 예선 세션 진행 중 피트인 한 차량의 드라이버는 차량에서 하차할 수 있으며, 해당 세션 종료 전 다시 코스인할 수 있다. 단, 개러지로 들어간 차량은 해당 세션을 종료한 것으로 간주한다.

32.2.4 각 예선 세션 진행 중 차량 문제로 인해 구난을 받을 경우 해당 세션을 이어갈 수 없으며, 다음세션의 참가도 불가하다.

32.2.5 Q1 시작 후 Q3 종료까지 타이어 추가 마킹 및 중간 급유는 금지된다.

32.3 GT클래스의 공식예선은 다음과 같이 진행된다.

32.3.1 GT 클래스 예선은 30분간 타임트라이얼 방식으로 진행하며, 예선 종료 후 모든 참가

차량은 각 이벤트 별 지정된 파크퍼미 장소로 이동해야 한다.

32.4 예선출주의무

- 32.4.1 드라이버는 반드시 공식예선에 참가해야 하며, 참가의 기준은 차량이 피트출구 기준선을 넘어 코스인 한 것으로 한다.
- 32.4.2 공식예선에 참가하지 않은 드라이버는 특별출주신청을 통하여 대회심사위원회의 승인을 득한 후 결승경기에 참가할 수 있다.
- 32.4.3 공식예선은 타임트라이얼 방식으로 주어진 시간 내에 자유롭게 주행하여 기록된 베스트 랩 타임의 비교에 의해 결승 그리드의 순서를 결정한다.
- 32.4.4 참가대수가 많을 경우 대회심사위원회의 판단에 따라 2개조로 나누어 예선을 진행할 수 있다.

32.5 공식예선 시 1개 클래스를 2개조 이상으로 나누는 경우

- 32.5.1 조별 코스의 컨디션이 동일한 경우 모든 기록을 합쳐서 랩타임이 빠른 순서로 결승 스타트 그리드를 정한다.
- 32.5.2 조별 예선 주행 시 코스의 컨디션이 확연히 다를 경우 각 조별 랩타임 순으로 그리드를 일 열 배정한다. 이때 폴포지션 그리드는 베스트랩타임을 기록한 드라이버가 속한 조에 의해 정해진다.

32.6 공식예선 중의 차량수리와 타이어 교환

- 32.6.1 공식예선 중 차량수리와 타이어 교환은 지정된 워킹레인에서 해야 하며, 다른 장소에서 행하는 것은 엄격히 금지한다.
- 32.6.2 공식예선 도중 파크퍼미 및 피트내부로 들어온 차량은 재 코스인할 수 없다.

32.7 공식예선의 중단

- 32.7.1 안전상 경기위원장은 코스의 정비 또는 차량 및 드라이버의 구난을 위해 공식예선을 중단할 수 있다.
- 32.7.2 공식예선 중 적색기가 발령되면 전 차량은 피트인해야 하며, 작업이 필요한 차량은 워킹레인에서 작업 가능하다.
- 32.7.3 공식예선 중 구난된 차량은 파크퍼미로 이동해야 하며, 더 이상 공식예선을 이어갈 수 없다.

32.8 2대 이상의 차량이 동일 베스트랩타임을 기록한 경우 두 번째 빠른 랩타임으로 비교하여 빠른 순서로 순위를 정하고 두 번째 랩타임도 같을 경우 순위를 정할 때까지 순차적으로 랩타임을 비교하여 순위를 결정한다.

32.9 공식예선 중 규칙위반이 인정된 경우 심사위원회의 판정에 의해 베스트랩 삭제, 세컨드 베스트 랩 삭제, 또한 그 시점까지의 기록이 모두 무효로 될 수 있다.

32.10 특별출주

- 32.10.1 특별출주를 원하는 경우 대회사무국에 '특별출주신청서'를 제출한 후 대회심사위원회의 승인인심을 받아야 한다.
- 32.10.2 심사위원회에서 승인을 득하지 못한 경우에는 경기에 참가할 수 없다.
- 32.10.3 심사위원회의 승인을 득한 특별출주 차량의 결승 순위는 인정된다.

33. 그리드(GRID)

33.1 그리드 배열은 예선 공식결과와 함께 공식게시판에 게시된다.

33.2 그리드 배열은 1대씩 서로 위치를 교차 정렬하는 방식으로 한다.

33.3 슈퍼6000 클래스의 그리드 배열은 다음과 같다.

33.3.1 먼저 Q3의 기록 순으로 그리드가 배열된다.

33.3.2 Q3에서 기록을 내는 데 실패한 차량이 한대 이상이라면 다음과 같은 순서로 그리드를 배정한다.

- a) 계측주행을 시작했지만 실패한 드라이버 (여러 명인 경우에는 먼저 시도한 순)
- b) 피트 출구를 떠나 코스인을 하여 계측라인을 통과하지 못한 드라이버 (여러 명인 경우에는 먼저 코스인한 순)
- c) 이 세션 동안 코스인을 하지 못한 드라이버 (여러 명인 경우에는 직전 예선 세션 순위 순)
- d) 이러한 방법으로 순서를 정할 수 없다면 SOC는 타당하다고 판단되는 근거에 따라 순위를 지정한다.

33.3.3 그 다음은 Q3에 진출하지 못한 차량의 Q2 기록 순으로 그리드가 배열된다.

33.3.4 Q2에서 기록을 내는 데 실패한 차량이 한대 이상이라면 다음과 같은 순서로 그리드를 배정한다.

- a) 계측주행을 시작했지만 실패한 드라이버 (여러 명인 경우에는 먼저 시도한 순)
- b) 피트 출구를 떠나 코스인을 하여 계측라인을 통과하지 못한 드라이버 (여러 명인 경우에는 먼저 코스인한 순)
- c) 이 세션 동안 코스인을 하지 못한 드라이버 (여러 명인 경우에는 직전 예선 세션 순위 순)
- d) 이러한 방법으로 순서를 정할 수 없다면 SOC는 타당하다고 판단되는 근거에 따라 순위를 지정한다.

33.3.5 그 다음은 Q2에 진출하지 못한 차량의 Q1 기록 순으로 그리드가 배열된다.

33.3.6 Q1에서 기록을 내는 데 실패한 차량이 한대 이상이라면 다음과 같은 순서로 그리드를 배정한다.

- a) 계측주행을 시작했지만 실패한 드라이버 (여러 명인 경우에는 먼저 시도한 순)
- b) 피트 출구를 떠나 코스인을 하여 계측라인을 통과하지 못한 드라이버 (여러 명인 경우에는 먼저 코스인한 순)
- c) 이 세션 동안 코스인을 하지 못한 드라이버 (여러 명인 경우에는 직전 예선 세션 순위 순)
- d) 이러한 방법으로 순서를 정할 수 없다면 SOC는 타당하다고 판단되는 근거에 따라 순위를 지정한다.

- 33.4 GT 클래스 그리드 배정은 예선 기록 순으로 배정한다. 만약 두 클래스가 혼주로 운영될 경우 GT-1부터 GT-2까지 각 클래스 별 기록 순으로 배정하며, 각 클래스간 사이는 2그리드를 비워서 배정하는 것을 원칙으로 한다. 단 경기장의 사정에 따라 그리드가 부족할 경우 클래스간 간격 없이 경기를 진행할 수 있다.
- 33.5 폴포지션의 위치는 각 경기장의 포지션을 따르며, 롤링스타트의 경우 2번 그리드가 폴포지션 그리드가 된다.
- 33.6 예선기록을 보유한 자가 결승에 참가하지 못할 경우 해당 그리드는 그대로 비워둔다. 이는 롤링스타트를 하는 클래스도 동일하게 적용된다.
- 33.7 예선기록 순으로 그리드 배정 후 다음과 같은 순서로 그리드를 조정한다.
- 33.7.1 엔진교체작업 혹은 엔진분해조립 작업으로 인해 그리드를 상실한 드라이버(다수일 경우 예선 기록 순).
- 33.7.2 그리드 배정에 영향을 미치는 페널티가 부여된 드라이버(다수일 경우 각 페널티가 부과된 시점 순)
- 33.7.3 특별 출주가 승인된 드라이버(다수일 경우 예선 기록 순)
- 33.7.4 특별 출주가 승인된 드라이버 중 예선 기록이 없는 드라이버는 피트에서 레이스를 시작한다.
- 33.8 피트에서 레이스를 시작해야 하는 차량은 레이스 스타트 절차 중 10분 전 신호와 함께 피트 출구가 폐쇄되고 나면 피트 출구 앞에 먼저 도착한 순서대로 패스트 레인에 정렬하며, 이 시점부터 차량이 정렬한 곳은 포메이션 랩 시작 때까지는 34.2.2를 적용 받는다

34. 스타트 절차(STARTING PROCEDURE)

- 34.1 클래스 별 결승 스타트 방식은 다음과 같다. (** SOC에 의해 변경될 수 있다.)

클래스	스타트 방식
슈퍼6000	롤링스타트
GT	스탠딩 스타트
M	스탠딩 스타트

34.2 스타트진행요령

- 34.2.1 공식프로그램에 명시된 피트레인출구 오픈 5분전까지 드라이버는 차량과 함께 대기해야 한다.

- 34.2.2 스타트진행은 다음과 같다.

초읽기	진행요령
15분전	- 피트출구 녹등 점등, 참가차량 코스인 시작 - 워업 목적 주행은 가능하나 피트레인 내 패스트레인을 통과하여 진행 - 팀크루 그리드 진입 가능 (차량당 4인 한정 사전 등록한 팀크루만 가능)
12분	- 피트출구 폐쇄 2분 전 알림 혹은 안내방송
10분전	- 피트출구 적등 점등, 참가차량 코스인 불가

	- 그리드 정렬 완료차량 엔진정지 - 팀 관계자 그리드 입장 가능 - 코스인을 하지 못한 차량은 모든 차량이 결승 스타트를 한 후 최후미 차량이 스타트라인을 통과한 후에 피트 출구의 녹색 신호등 점등 또는 오피셜의 신호에 의해 피트스타트 진행
5분전	- 전 차량 휠 장착 완료 후 타이어는 모두 지면에 안착되어야 함
3분전	- 3분전 알림 혹은 안내방송 - 오피셜 및 팀크루 1인을 제외한 전원 그리드 퇴장 - 팀크루 1인은 스타트 보조 외 어떠한 작업도 할 수 없음
1분전	- 엔진스타트 보드 제시, 전 참가차량 엔진 시동 - 오피셜 및 팀크루, 즉시 트랙 경계 흰색실선 밖(잔디밭)으로 철수
30초전	- 녹색기 진동과 함께 페이스카를 따라 포메이션랩 스타트 - 안전지대 철수 인원들은 최후미차량 스타트포스트 통과 즉시 신속하게 코스밖으로 퇴장 - 피트월에는 결승 스타트 후 최후미 차량이 컨트롤라인을 통과할 때까지 오피셜을 제외한 출입인원 통제 - 30초전 보드 제시 후 드라이버가 도움이 필요할 경우 창 밖으로 손을 내밀어 흔들어야 하고, 오피셜은 차량을 그리드에서 피트로 이동. 이때 오피셜은 황색기를 흔들어 해당 차량의 뒤의 드라이버에게 위험 신호

34.3 포메이션랩

- 34.3.1 모든 참가차량은 SC를 선두로 그리드 대열을 유지하여 코스를 1랩 주행한다. 이때 차량간의 간격은 5대 이상을 넘겨서는 안되며 추월은 금지된다.
- 34.3.2 포메이션랩 스타트 실패 시 드라이버는 창 밖으로 손을 높이 들어 오피셜 및 후방의 드라이버들에게 알려야 한다. 이때 해당 그리드 오피셜은 황색 깃발을 진동으로 표시해야 한다.
- 34.3.3 포메이션랩 스타트를 하지 못한 차량은 최후미 차량이 컨트롤 라인을 통과하기 전 자력출발이 되었다면 자신의 그리드를 찾아갈 수 있으며, 이외의 경우는 최후미 그리드에서 스타트해야 한다.
- 34.3.4 자력출발이 불가능한 차량은 오피셜이 전적으로 통제하며, 오피셜이 밀어서 피트라인으로 옮긴다. 피트라인으로 이동하여 시동에 성공한 차량은 반드시 피트라인 스타트를 해야 한다.

34.4 스탠딩스타트

- 34.4.1 포메이션랩 종료 후 엔진의 시동상태에서 각자의 그리드에 정렬한다.
- 34.4.2 모든 참가차량이 그리드 정렬이 완료된 후 최후미 그리드에서 오피셜이 녹색깃발을 제시하면 메인 포스트에서 5초 전 보드를 제시한다.
- 34.4.3 그 후 적색등이 순차적으로 점등된 후 전체 적색등이 소등되면 스타트한다.
- 34.4.4 적색등이 점등되면 차량의 타이어는 절대 움직여서는 안 되며, 이때 앞 범퍼는 그리드 라인을 넘을 시 페널티가 부여될 수 있다.
- 34.4.5 스타트 실패

- a) 스타트 실패 시 드라이버는 창 밖으로 손을 높이 들어 오피셜 및 후방의 드라이버들에게 알려야 한다. 이때 해당 그리드를 포함한 후미 그리드 오피셜은 황색 깃발을 진동으로 표시해야 한다.
- b) 이후 자력 스타트가 가능할 경우 경기합류가 가능하며, 자력 스타트가 불가할 경우 해당 차량은 오피셜에 의해 피트라인으로 이동돼야 한다.
- c) 만약 피트라인에서 드라이버가 하차하지 않고 정상 시동이 가능하도록 조치되었을 경우 현장의 기술오피셜의 승인을 득하고 피트에서 코스인 하여 경기를 재개할 수 있다.

34.4.6 스타트 지연

스타트 전 경기위원장이 정상적인 스타트가 불가하다고 판단될 경우 다음과 같이 스타트를 지연할 수 있다.

- a) 적색등 점등 전: 적색기와 함께 스타트지연 보드를 제시
- b) 적색등 점등 후: 적색등을 점등과 함께 황색 점멸등을 켜고 스타트지연 보드 제시
- c) 모든 드라이버는 스타트지연보드가 제시될 경우 참가차량의 엔진 정지
- d) 재 스타트는 스타트 5분전부터 재개되며, 주행거리 1랩 단축
- e) 스타팅 그리드 최후미 차량이 스타트 불능 시 스타트 연기 미적용

34.5 롤링스타트

34.5.1 롤링스타트란 차량이 주행 중인 상태에서 스타트하는 것을 말한다.

34.5.2 포메이션랩 출발 신호가 제시되고 최후미 차량이 컨트롤 라인을 통과하게 되면 주 신호등에서 적색등이 점등된다.

34.5.3 포메이션랩 진행 중에는 앞, 뒤 차량간격이 최대 차량5대 이상 벌어지면 안되며, 앞 차량의 앞범퍼를 넘을 수 없다.

34.5.4 지정된 오피셜 포스트에서(피니시라인 2~3코너전) 'GRID'보드가 제시되면 스타팅 대열(2열)을 유지해야 하며, 이때 차량 앞, 뒤 간격은 1대 이상 벌어지면 안 되고 앞 순위차량의 앞범퍼를 넘을 수 없다. 이를 위반할 경우 부정출발로 간주하여 페널티가 부여될 수 있다.

34.5.5 포메이션랩 진행 상황에서 SC가 피트인하면 모든 차량은 그리드 순위와 해당 그리드 라인을 유지한 상태로 직선 주로를 향해서 주행한다

34.5.6 SC가 피트인 하게 되면 선두 차량은 약80km/h 이하의 속도로 대열을 리드하며, 직선 주로를 향해서 주행한다.

34.5.7 차량 간격 및 대열을 유지하지 않을 경우 그 차량에 페널티가 부여될 수 있다.

34.5.8 적색 등이 꺼지면 경기는 시작되고 동시에 추월이 허용된다.

34.5.9 스타트 실패 시 메인 신호는 적색등이 켜진 채 황색등이 점멸되며, SC가 재 투입된다.

35. 경기중단(SUSPENDING THE RACE)

- 35.1 사고로 인해 코스가 폐쇄되거나 기상 급변화로 경기 진행이 어렵다고 판단될 경우
심사위원회는 경기를 중단할 수 있으며, 중단 시 모든 포스트에 적색기가 발령된다.
- 35.2 적색기가 발령되면 모든 차량은 60km/h 이하로 속도를 줄여야 하고 추월은 금지되며,
레드라인에 도착 순서대로 정렬해야 한다.
- 35.3 별도의 공식통지가 없는 한 기본적으로 레드라인은 컨트롤라인(계측라인)이며, 경기장 상황에
따라 레드라인은 별도로 정할 수 있다.
- 35.4 2개이상의 클래스가 혼주 중, 경기중단 후 재개 될 경우 각 클래스 별로 그리드를 재정렬한다.
- 35.5 적색기 발령 전과 후, 피트인 한 모든 차량은 경기 재개 10분전 보드가 게시되면 코스인하여
전체 대열의 최후미에 정렬한다.
- 35.5.1 적색기 발령 전 피트인 한 차량의 그리드 배정은 1랩 전의 기록 순서를 기준으로 한다.
- 35.5.2 적색기 발령 후 피트인 한 차량의 그리드 배정은 그리드 최후미에 도착한 순서를 기준으로
한다.
- 35.6 적색기가 발령되면 피트출구는 폐쇄되며, 정비가 필요한 차량은 레드라인에 정차 없이
피트인하여 워킹레인에서만 작업이 가능하다.
- 35.7 5분전 보드가 게시되면 피트레인 출구는 폐쇄되고 이때까지 코스인 하지 못한 차량은 피트
스타트를 해야 한다.
- 35.8 적색기 상황에서 드라이버는 하차할 수 있다.
- 35.9 경기재개는 스포츠운영규정 36조에 따른다.

36. 경기재개(RESUMING THE RACE)

- 36.1 경기중단 시점까지 선두 차량이 몇 랩을 완료했는가에 따라 다음의 3가지 규정이 적용된다.
- 36.1.1 2랩 미만의 경우 최초의 스타트 그리드로 정렬하며 최초의 스타트는 무효가 된다. 경기의
주행거리는 변경되지 않는다.
- a) 경기중단 전에 리타이어를 한 차량 중 재스타트할 수 있는 참가차량은 오피셜의 지시
에 따라 기존의 그리드에 정렬할 수 있다.
- b) 포메이션 랩 보드가 제시되면 SC를 따라 포메이션 랩을 진행한다.
- 36.1.2 2랩이 넘고, 결승랩의 75%가 되지 못한 경우(소수점이하 절사) 차량은 레드라인에 정지한
다.
- a) 결승 경기는 경기중단 시점 전(첫 번째 경기)과 후(두 번째 경기)로 나뉘며, 첫 번째
경기의 종료는 경기가 중단된 시점에 선두가 최종 완성한 랩수에서 2랩을 차감한 시
점까지이다.
- b) 두 번째 경기의 랩수는 전체 결승랩수에서 첫 번째 경기 랩수를 차감하고 3랩을 추가
로 차감하여 진행된다.

- c) 그리드 배정은 첫 번째 결승 종료된 결과로 한다.
- d) 두 번째 결승 그리드에 포함되는 차량은 첫 번째 경기 스타트를 하고 경기중단 시 자력으로 그리드 혹은 피트에 도착한 차량으로 한다.
- e) 차량은 정비작업이 가능하며, 연료를 보충하거나 혹은 배출하는 행위는 금지된다.
- f) 안전이 오랜 시간 확보되기 어렵다고 판단될 시 경기거리가 75% 미만이어도 경기를 종료 할 수 있으며, 심사위원회의 판단으로 경기성립을 결정할 수 있다.

36.1.3 경기거리의 75% 이상에 달한 경우 모든 차량은 파크퍼미로 이동하고 선두 차량이 경기중단전의 랩에 결승선을 통과한 시점에서 종료되는 것으로 간주되며, 재 스타트 하지 않는다. 순위는 경기가 중단된 랩의 2랩 전의 순위로 정한다.

36.2 경기중단 상황을 야기한 드라이버에게는 페널티가 부여될 수 있다.

36.3 35.1.1의 경우를 제외한 경기 재개 방식은 SC 스타트로 하고 피트레인에서 스타트한 차량은 클래스에 구분 없이 최후미로 합류하며 스타트 순서는 피트레인에 정렬한 순서로 한다.

37. 사건(INCIDENTS)

37.1 사건이라 함은 경기 중 다음과 같이 발생한 위반행위 혹은 판정을 위해 레이스 디렉터의 조사가 필요한 사항을 말한다.

37.1.1 34조에 의거하여 연습 혹은 경기의 중단이 필요할 때

37.1.2 본 스포츠운영규정, KARA자동차 경기 국내규정 및 ISC 규칙을 위반했을 때

37.1.3 스타트 반칙을 했을 때

37.1.4 충돌을 유발했을 때

37.1.5 차량이 트랙 밖으로 나갔을 때

37.1.6 정당한 방법으로 추월하는 차량의 움직임을 진로방해 했을 때

37.1.7 피트레인에서 지켜야 할 사항을 위반했을 때

37.1.8 예선이나 결승에서 코너커팅 시 심사위원회에서 고의여부와 이로 인한 이익이 있었는지를 판단 후 다음과 같이 페널티를 부여할 수 있다.

a) 예선: 코너커팅으로 인한 베스트랩 달성 시 해당 랩 삭제

b) 결승: 코너커팅으로 추월이 이루어질 경우 드라이브스루 이상의 페널티

37.2 경기 중 사건이 명확하게 판정이 되지 않을 경우 세션 혹은 경기 종료 후 사건에 연루된 차량 및 드라이버를 조사할 수 있다.

37.3 심사위원은 사건에 관련된 드라이버에게 페널티를 부여할 수 있다.

38. 방해행위(DISRUPTIVE BEHAVIOR)

38.1 경기 중 드라이버는 다음과 같이 고의로 다른 차량의 주행을 방해하는 행위를 할 수 없다.

38.1.1 코너 선회 시 코너 안쪽의 차량은 바깥쪽에 차량이 있을 시 이를 보호할 의무를 가지며,

코스 밖으로 밀어내는 행위는 금지된다.

38.1.2 선행차량 보다 후행차량이 빨라 추월을 시도할 시 선행차량은 2회 이상 진로를 변경할 수 없다.

38.1.3 코스 밖으로 벗어난 경우 정상적으로 주행 중인 후속 차량을 먼저 보내고 코스로 복귀해야 한다. 코스 복귀 시 다른 차량에 방해행위가 있다고 판단될 시 페널티가 부여될 수 있다.

38.1.4 코너커팅으로 인해 다른 차량과 충돌을 유발하는 행위는 금지된다.

38.2 위험을 피하는 경우는 예외가 될 수 있다.

39. 세이프티카(SAFETY CAR, SC)

39.1 SC에 관한 규정은 ISC규칙에 따라 적용한다.

39.2 SC가 발령되면 전 포스트는 SC보드와 함께 황색기가 제시되며, 각 신호등은 일제히 황색등이 점멸되고 SC가 투입된다. 이때 모든 참가차량은 서행해야 하며, 추월은 엄격히 금지된다.

39.3 SC는 선두 차량이 SC의 바로 뒤에 올 때까지 패싱라이트(녹차등 점멸)로 후미차량을 한 대씩 SC앞으로 추월 하도록 지시한다.

39.4 패싱라이트 신호를 받고 SC를 추월한 차량은 안전을 최대한 유지한 상태에서 대열의 최후미로 신속히 이동 합류해야 하며, 선두 차량이 SC의 바로 뒤에 붙을 때까지 대열변경은 계속된다.

39.5 통합 경기를 하는 경우 최상위 클래스의 선두 앞에 SC가 위치하게 된다.

39.6 대열이 정리되면 다음과 같은 방법으로 SC해제에 의한 재스타트가 진행된다.

39.6.1 SC가 경광등 소등 후 해당랩에 피트인 하면 각 포스트에서는 SC보드와 황색기가 철수된다.

39.6.2 SC 피트인 후 스타트가 시행되며, 컨트롤라인(계측라인)을 지날 때까지 앞차량의 뒷범퍼를 넘을 수 없다.

39.6.3 이때 스타트포스트에서는 녹색기와 녹색등이 점등된다.

39.7 SC상황에서의 주행랩은 전체 주행랩에 포함된다

40. 경기종료(FINISH)

40.1 경기종료와 순위결정

40.1.1 경기종료는 참가차량이 정해진 랩수를 완료하여 피니시라인에서 체커기를 받은 것을 말한다.

40.1.2 체커기는 모든 참가차량이 피니시라인을 통과할 때까지 제시된다.

40.1.3 시간 가산 페널티를 받아 동률이 되었을 경우 페널티를 받은 드라이버의 순위가 우선이 된다.

40.1.4 경기종료 후 잠정결과에 의해 1위, 2위, 3위를 한 드라이버의 잠정시상은 시상대에서 진행된다. 잠정시상을 거부한 드라이버는 상전을 수여 받을 권리를 포기한 것으로 간주한다.

40.2 경기포기

- 40.2.1 경기 중 사고 또는 고장으로 인해 자력으로 움직일 수 없을 시 드라이버는 즉시 하차하여 안전한 곳으로 대피해야 하며, 이 경우 리타이어로 처리한다.
- 40.2.2 경기 중 드라이버가 차량을 밀어서 피트에 돌아오는 것은 금지되며, 리타이어로 간주한다.
- 40.2.3 체커를 받은 모든 차량은 파크퍼미로 이동해야 한다.

41. 차량보관(파크퍼미, Parc Fermé)

- 41.1 파크퍼미 장소는 드라이버 브리핑 시 발표된다.
- 41.2 예선과 결승이 종료된 후 모든 차량은 지정된 파크퍼미로 이동해야 한다.
- 41.3 예선이 종료되기 전 피트에서 대기하고 있던 차량은 오피셜의 지시에 따라 파크퍼미로 이동해야 한다.
- 41.4 파크퍼미 해제 시까지 그 어떤 누구라도 차량에 접촉할 수 없다. 단, 기술위원장이 허가하는 작업은 예외이며, 이 경우 해당작업에 필요한 최소 인원만이 들어와서 기술오피셜의 입회 하에 작업해야 한다.
- 41.5 예선 및 결승 종료 후 1~3위 와 기술위원회 임의 검차 지정차량은 SOC검차장으로 이동하여야 하고 이외 모든 차량은 반드시 파크퍼미에 보관되며, 잠정기록 발표 후 30분이 지나면 의무검차 및 항의검차 대상 차량을 제외한 나머지 차량은 파크퍼미 차량보관이 자동 해제가 된다.
- 41.6 단, 사고로 인한 차량의 시급한 사고처리나 정비가 필요할 경우 기술위원회의 승인을 득한 후 차량을 정해진 장소로 이동 작업할 수 있다.

42. 항의(PROTESTS)

42.1 항의권

- 42.1.1 드라이버는 심의가 진행되지 않은 사건 중 자신이 부당하게 처우 받았다고 판단하는 경우에 항의할 권리를 가지며, 심의가 이미 진행되어 판결이 난 사건의 경우 항소 대상이 된다.
- 42.1.2 항의는 출전 드라이버만이 할 수 있다.
- 42.1.3 항의는 서면으로만 할 수 있으며, 항의대상과 내용을 구체적으로 기재해야 한다.
- 42.1.4 완전하게 작성한 항의신청서를 항의 보증금과 함께 대회사무국에 제출한 시각을 최종 접수시간으로 한다.
- 42.1.5 항의에 관한 심사에 특별한 작업이 필요한 경우에는 작업의 비용전액을 항의자가 부담한다. 이 비용은 항의가 정당하다고 판정된 경우에만 반환되며, 이때 해당비용은 피항의자가 부담한다.

42.2 항의의 제한

- 42.2.1 항의는 예선 및 결승 잠정 결과 발표 후 30분 이내에 해야 한다. 단, 결승 그리드 배정에

관한 항의는 그리드 발표 후 30분 이내에 해야 한다.

42.2.2 판정에 참고할 수 있는 영상 및 사진 자료는 SOC가 지정한 오피셜 미디어에 한정한다.

42.2.3 판정을 위해 심사위원회는 참가자에게 참고 자료의 제출을 요구할 수 있다.

42.3 항의의 제정

42.3.1 대회심사위원회가 내린 항의의 심의결과는 당사자에게 서면으로 통보하고 공식 게시한다.

42.3.2 심사 후 곧바로 재정(裁定) 내려지지 않는 경우 그 재정(裁定) 발표의 일시와 장소를 명확히 하여 연기할 수 있다.

42.3.3 항의보증금은 항의가 성립한 경우에는 항의제출자에게 반환되지만 항의 불성립의 경우는 반환되지 않는다.

42.4 항의료

항의료 / 1건	슈퍼6000	600,000원
	GT	500,000원

43. 상전(AWARD)

43.1 이벤트 상금

43.1.1 각 이벤트 별 클래스 상금지급액은 다음과 같다. (단위: 천원)

순위	클래스				
	슈퍼6000	GT1	GT2	M	아반테
1 st	15,000	10,000	6,000	8,000	4,000
2 nd	7,000	4,000	3,000	4,000	2,000
3 rd	4,000	2,000	1,500	3,000	1,000
4			800	1,000	
5			500	600	
6			300	400	

43.1.2 각 이벤트 별 클래스 팀 종합순위 상금지급액은 다음과 같다. (단위: 천원)

순위	클래스				
	슈퍼6000	GT1			
1 st	10,000	10,000			
2 nd	5,000				
3 rd	3,000				

43.1.3 상금수령 시 발생하는 모든 관련 세금을 공제하고 참가자가 지정한 계좌로 지급한다.

43.1.4 상금은 참가대수에 따라 차등 지급한다.

43.1.5 상금은 대회 종료 후 60일 이내에 지급한다.

43.2 상전의 제한참가대수에 따라 다음과 같이 상금을 제한한다. (일부변경 20180208)

참가대수(소수점 이하 절사)	내 용
8대 미만 → 5대 미만	상금없음
10대 미만 → 8대 미만	상금의 50%
10대 이상 → 8대 이상	상금의 100%

44. 시상식(PRIZE-GIVING CEREMONY)

- 44.1 각 클래스의 1, 2, 3위 드라이버와 슈퍼6000 클래스와 GT-1 클래스의 1위 팀 감독은 경기종료 후 간단한 사진 촬영에만 응한 후 바로 시상 대기실에 도착하여 시상식에 참석해야 한다.
슈퍼6000 클래스와 GT-1 클래스 감독이 드라이버를 겸하여 시상식에 바로 참석하기 어려울 경우 그 위임자가 시상식에 참석할 수 있으며, 시상식 참석 복장은 팀을 상징할 수 있는 것이어야 하며, 레이싱수트의 착용은 금지된다.
- 44.2 시상 순서는 3, 2, 1위의 순서로 진행한다.

45. 기자회견(PRESS CONFERENCES)

입상한 드라이버는 SOC가 지정한 시간과 장소에서 진행되는 기자회견에 반드시 참석해야 하며, 지각 혹은 불참 시 벌금 등의 페널티가 부여될 수 있다.

46. 페널티(PENALTY)**46.1 페널티의 적용**

- 46.1.1 본 규칙 및 대회특별규칙 위반에 대한 페널티는 대회심사위원회가 정하고 위반자에게 통보된다. 시리즈 기간 중 페널티를 계속적으로 받는 참가자는 심사위원회의 심의에 의해 엄중한 페널티가 부여될 수 있다.
- 46.1.2 페널티는 벌금으로 적용할 수 있으며, 해당 벌금은 드라이버, 미캐닉, 오피셜 등 환경 개선과 대회 발전기금으로 사용할 수 있다.
- 46.1.3 페널티 벌금의 책정은 심사위원회에서 정한다.

46.2 경기 중 페널티 부여

경기 중 페널티는 컨트롤라인의 포스트에서 흑색기와 함께 수행페널티와 참가번호가 제시되며, 포스트에서 연속으로 3회 제시를 하지 못하였을 경우 추가적으로 제시한다.

46.3 차량기술규정 위반에 대한 페널티의 적용

- 46.3.1 대회 기간 중 차량기술규정 위반이 적발된 경우 페널티는 드라이버 및 팀에 적용된다.
- 46.3.2 페널티는 다음의 사항에 해당하는 사실이 인정되었을 경우 획득된 드라이버 시리즈포인트와 팀 챔피언십포인트는 몰수될 수 있다.
- a) 차량검사에 의해서 규정위반사실이 인정됐을 경우
 - b) 봉인이 손상되었을 경우
 - c) 지정된 기간 내에 차량검사를 행하지 않았을 경우

46.4 누적페널티

참가자는 누적 페널티를 적용 받을 수 있으며, 심사위원회의 판정에 따라 페널티의 내용은 차등 부과될 수 있다.

- 46.4.1 드라이버 경고 2회 누적 시 다음 경기 예선 기록의 150% 적용하여 그리드 배정된다.

- 46.4.2 참가팀 경고 2회 누적 시 해당 팀 참가차량 전원은 다음 경기 예선 기록의 110% 적용
그리드 배정된다.
- 46.4.3 엄중경고 1회는 다음 경기 예선 기록의 150% 적용 그리드 배정된다.
- 46.4.4 누적페널티는 페널티 적용일로부터 1년간 유효하며, 1년이 지난 후에 소멸된다.
- 46.5 페널티의 이행
 - 46.5.1 드라이브스루 페널티를 받은 차량은 페널티 에어리어에 정지 하지 않고 피트로드
규정속도를 준수하며, 오피셜의 지시에 따라 피트로드를 통과한다.
 - 46.5.2 피트스톱페널티를 받은 차량은 정해진 페널티 에어리어에서 시동을 켜 상태로 정차하여
오피셜의 지시(신호)에 따라 출발한다.

2부. 공통 기술규정

1. 서문(FOREWARD)

본 규정은 슈퍼6000, GT1, GT2 클래스 참가차량에 적용된다.

1.1 SOC 임무

SOC는 기술규정을 제정한다.

1.2 규정의 개정

SOC는 매년 개정되는 규정을 발표하며, 이는 2018년 1월 1일부터 효력을 갖는다.

1.3 규정의 준수

모든 참가차량은 차량기술규정과 SOC로부터 추가로 공지된 기술관련공지를 준수해야 한다. 모든 드라이버는 참가차량이 이벤트 기간 동안 차량기술규정 준수의 의무를 가지며, 언제든지 기술위원회의 차량검사에 만족해야 한다. 이때 참가차량이 위험하다고 판단될 경우 심사위원회는 해당 차량 출전을 제한할 수 있다.

1.4 본 기술규정은 공통기술규정과 각 클래스 기술규정으로 구분되며, 규정의 해석은 각 클래스 별 기술규정을 우선으로 한다.

1.5 SOC의 판단에 따라 의무개조를 시행할 수 있으며, 참가자는 이를 따라야 한다. 이때 발생하는 부가 비용은 참가자가 부담한다.

2. 차량의 분류

2.1 양산차

일반도로에서 안전하게 주행할 수 있는 차량으로, 누구나 시중에서 구입할 수 있으며 관련기관의 형식승인을 득한 차량을 말한다.

2.1.1 동일차종

차체 형식과 엔진 형식이 모두 동일한 경우의 차량.

차체 형식이 동일하고 엔진 형식이 다른 경우 별개의 차량으로 분류 함.

2.2 스톡카

SOC가 슈퍼레이스 슈퍼6000 클래스 경기만을 위해 제작 공급한 차량을 말한다.

3. 차량 및 부품의 승인

3.1 차량의 승인

슈퍼레이스에 참가 가능한 차량은 공통기술규정 2조에 따라 각 클래스 별 차량기술규정에 적법하게 개조되어야 하며, 시리즈 최초 참가 전 정해진 양식에 따라 사양 및 절차로 SOC로부터 승인을 받아야 한다.

3.2 부품의 승인

3.2.1 본 규정에서 명시적으로 허용하고 있지 않으면 어떠한 가공도 할 수 없으며, 본래의 순정부품 외의 다른 부품으로 변경할 수 없다.

3.2.2 단, 다음의 경우 SOC로부터 부품사용(변경)허가를 득한 후 순정부품의 가공 및 공식부품 외의 다른 부품 사용이 가능하다.

- a) 안전상의 이유로 변경이 필요할 경우
- b) 차량주행성능에 전혀 영향을 미치지 않는 경우
- c) 차량 내구성 향상이 필요하다고 판단될 경우
- d) 드라이버 신체 사이즈를 고려하여 변경하는 경우
- e) 본래의 순정부품이 단종된 경우

3.2.3 부품사용허가신청 절차는 다음과 같다.

- a) '부품사용허가신청서' 작성 후 부품승인 담당자에게 inchan.an@cj.net 이메일로 신청
- b) SOC로부터 부품사용허가서 교부

3.2.4 SOC는 참가팀에게 부품사용허가를 위해 변경하고자 하는 부품의 순정부품 및 변경되는 부품의 설계 도면을 요구할 수 있다.

3.3 차량검사 시 SOC로부터 교부받은 허가서와 테크니컬 패스पोर्ट를 기술위원회에 제출해야 하며, 허가사항을 기술위원회에 의해 테크니컬 패스पोर्ट에 기재하여 테크니컬 델리게이트 및 기술위원장의 최종 확인 받아야 한다.

3.3.1 이벤트에 참가하는 모든 참가차량은 공통기술규정 3.1항의 차량승인 및 3.2항의 부품승인에 대한 사항이 기재된 테크니컬 패스पोर्ट를 발급받아야 한다.

3.3.2 테크니컬 패스पोर्ट 발급 절차

- a) SOC는 이벤트에 참가하는 참가차량 1대당 1개의 테크니컬 패스पोर्ट를 교부한다.
- b) 시즌 최초 참가신청 시 기술위원회에서 발급한다.
- c) 만약 허위로 기재한 사항이 발견될 경우 기술위원회는 즉시 심사위원회에 그 사실을 보고해야 하며, 해당 참가자에게는 페널티가 부여된다.
- d) 교부 받은 테크니컬 패스पोर्ट를 분실 하였을 경우, SOC로부터 재교부 받아야 하며, 재교부 시 발생하는 비용은 참가자가 부담 해야 한다.

3.3.3 테크니컬 패스पोर्ट 사용 및 관리

- a) 모든 참가자는 이벤트 참가 시 테크니컬 패스पोर्ट를 지참해야 한다.
- b) 테크니컬 패스पोर्ट는 차량 검사 시 기술위원회에 제출해야 한다.
- c) 테크니컬 패스पोर्ट는 이벤트 기간 동안 기술위원장이 관리하며, 각 이벤트 종료 후 참가자에게 반환된다.

4. 차량공통 안전규정

4.1 차량안전장비

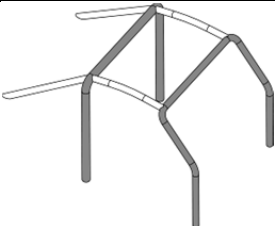
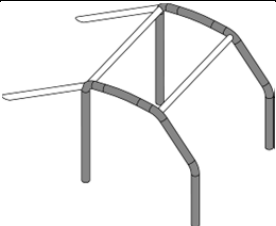
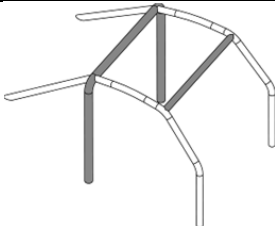
차량 내 설치되는 모든 차량안전장비는 반드시 본 규정집 부칙1에서 기준하는 제품이어야 하며, 이를 준수하지 않은 차량은 경기에 참가할 수 없다.

4.2 롤케이지 (FIA APPENDIX J Art.253 8.3)

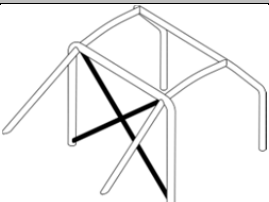
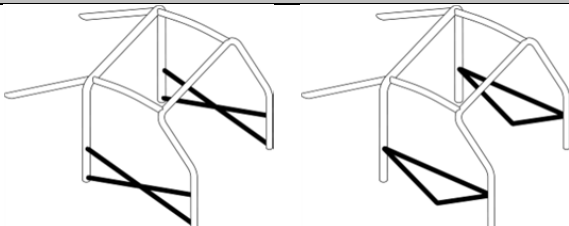
4.2.1 GT 클래스 롤케이지에 사용되는 파이프의 소재와 규격은 다음과 같으며, 치수측정을 위해 굽은 부분 또는 용접부분에서 100mm이상 떨어진 메인 파이프와 운전석 측 사이드 롤바 각 1개소에 직경 4mm의 구멍을 뚫고 그 위치를 황색 페인트로 표시해야 한다.

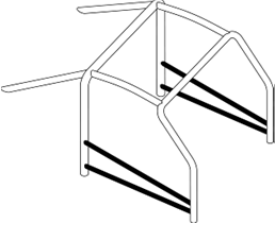
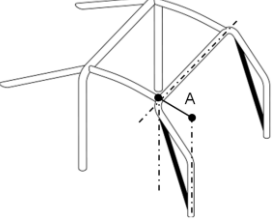
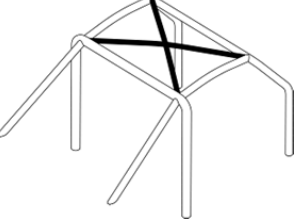
재 료	최소 인장력	최소 치수	사 용
최대0.3%의 탄소를 포함한 냉각압연의 순수한 탄소강	350 N/mm2	45mm x 2.5mm(1.75" 0.095") 또는 50mm x 2.0mm(2.0" 0.083")	롤바
		38mm x 2.5mm(1.5" 0.095") 또는 40mm x 2.0mm(1.6" 0.083")	멤버

4.2.2 GT 클래스 롤케이지는 최소 6점식으로 다음과 같이 FIA에서 기준하는 3가지의 구조 중 하나를 선택하여 장착되어야 한다.

Type A	Type B	Type C
		
메인 롤바 1개 (B필러) 프론트 롤바 1개 (A필러) 프론트-메인 롤바 연결 멤버 2개 리어 지지 멤버 2개	A-B 필러 연결 롤바 2개 평행 롤바 연결 멤버 2개 리어 지지 멤버 2개	메인 롤바 1개 (B필러) 하프 평행 롤바 2개 평행 롤바 연결 멤버 1개 리어 지지 멤버 2개

4.2.3 다음과 같이 의무 멤버의 설치는 의무이다.

메인 롤바 크로스 멤버	사이드 멤버
	

	
A필러 멤버	루프 멤버
	

- 사이드 멤버는 3가지 타입 중 선택하여 설치 가능하며, 보조석 측 멤버의 설치 선택사항이다.
- 사이드 멤버는 가능한 높게 설치돼야 한다. 단, 도어의 전체 높이의 절반을 넘을 수 없다.
- A필러 멤버의 그림 내 A는 200mm 이상 되어야 하며, A필러 멤버는 수직으로부터 20° 이내로 기울여서 장착할 수 있다.
- 루프멤버는 대각선으로 크로스 되는 멤버를 권장하며, 운전석 A필러에서 보조석 B필러로 연결되는 대각선 멤버는 반드시 장착돼야 한다.

4.2.4 롤바와 멤버는 최소두께 3mm 이상, 최소면적 120㎢ 이상의 스틸 소재 플레이트에 용접 혹은 볼팅으로 차체와 결합돼야 한다.

4.2.5 4.2.1, 4.2.2, 4.2.3 롤케이지 규정에 충족되지 않는 GT-2 경주차량은 2019년 대회까지만 참가가 허용된다.

4.2.6 옵션 멤버는 FIA ISC APPENDIX Art.253 8.3 의 규정에 따라 추가로 장착할 수 있다.

4.2.7 드라이버의 헬멧이 롤케이지와 닿을 수 있는 곳은 드라이버 보호를 위해 FIA 8857-2001 유형A 불연 소재의 패딩의 설치를 권장한다.

4.2.8 실내에서 프론트 휠 하우스의 마운트 포인트까지 롤케이지 연결은 가능하다.

4.2.9 콕핏 안의 다음과 같은 요소들은 차체의 측면 요소와 롤케이지 사이에 있을 수 없다.

- 전기 케이블
- 액체를 운반하는 라인 (윈드스크린 워셔액 제외)
- 소화기 시스템 라인

4.3 소화장치

4.3.1 모든 참가차량은 FIA ' APPENDIX J Article 253 Art.7 ' 에 따라 장착돼야 한다.

4.3.1.1 다음의 소화기는 2019년까지 사용을 허가한다.

약재 HCFC-123, 용량 3kg이상.

- 4.3.2 자동소화장치의 소화노즐은 반드시 콧과 엔진룸 및 연료탱크에 위치해야 한다.
- 4.3.3 자동소화레버는 차량의 내부와 외부에 장착돼야 하며, 내부소화레버는 드라이버가 벨트를 하고 앉은 자세에서 작동할 수 있게 장착돼야 하고 외부소화레버는 전원차단장치와 나란히 장착되고 적어도 50mm의 원모양의 "E"마크를 부착해야 한다.
- 4.3.4 자동소화장치의 소화제 용기는 짐칸 안에 위치할 수 있으나 어떤 수평 방향으로든 차체의 바깥쪽 끝으로부터 적어도 300mm 거리에 있어야 한다.

4.4 견인고리

- 4.4.1 모든 참가차량은 전방과 후방에 FIA APPENDIX J ART.253에서 기준하는 견인고리 혹은 다음의 기준을 충족하는 견인고리가 설치돼야 한다.
- 4.4.2 견인고리는 주변 차체의 색과 명확히 구분되는 노란색 또는 오렌지색 이어야 하며, 위치를 식별할 수 있도록 차체에 화살표 모양의 'TOW'스티커가 부착돼야 한다.

4.5 전원차단장치

- 4.5.1 운전석 및 차량 밖에서 전원을 차단할 수 있도록 전원차단장치가 장착돼야 한다.
- 4.5.2 외부전원차단장치는 A필러의 아래에서 발견하기 쉬운 위치여야 하며, 차단레버의 색상은 파란색이어야 한다.
- 4.5.3 전원차단장치는 차량의 내부와 외부에 장착되어야 하며, 반드시 모든 동력, 전기전자장치 및 회로를 차단시킬 수 있어야 한다.
- 4.5.4 외부의 전원차단장치 레버는 반드시 전면유리의 아래부근에 장착되어야 하고 빨간색 번개표시에 흰색 테두리가 있는 파란색 삼각형 모양으로 가로길이 최소 12cm가 돼야 한다.

4.6 버킷시트 및 장착

- 4.6.1 FIA ' APPENDIX J Article 253 Art.7 '에 준한다.

4.7 보호그물

- 4.7.1 FIA ' APPENDIX J Article 253 Art.11 '에 준한다.

4.8 윈드스크린

- 4.8.1 전면 유리를 제외한 모든 유리는 최소 3mm 두께 이상의 폴리카보네이트로 변경될 수 있다. 단, 차량의 도어 창문을 폴리카보네이트로 교체할 경우 고정식으로만 가능하다.
- 4.8.2 단, 전면 유리를 보호할 목적으로 SOC에서 지정한 제품에 한해 허용되며, 습기 방지 필름의 부착은 SOC로부터 승인을 받아야 한다. 그 밖의 창은 틴팅은 허용되지만 차량으로부터 5m 거리에서 육안으로 드라이버와 차량내부의 물체를 식별할 수 있어야 한다.
- 4.8.3 윈드스크린이 심각하게 손상되었거나 경기 중 더 손상될 가능성이 있을 경우는 경기참가를 거절당할 수 있다.
- 4.8.4 와이퍼는 항상 작동돼야 한다.

4.9 본넷·트렁크 안전고리

- 4.9.1 본넷 및 트렁크에 장착된 본래의 잠금장치는 제거돼야 하며, 본넷과 트렁크는 각각 최소 2개

이상의 안전고리로 고정돼야 하며, 별도의 툴을 사용하지 않고 고정 및 해체될 수 있어야 한다.

4.10 방화벽

차량은 반드시 엔진부분에서 콕핏으로 불꽃이 넘어오는 것을 막을 수 있는 드라이버와 엔진사이에 방화벽이 설치돼야 한다. 방화벽의 구멍은 케이블이 통과할 정도의 최소한만 허용되며 반드시 밀폐돼야 한다.

5. 차량공통 기술규정

5.1 벨러스트

벨러스트는 튼튼한 단일 블록형태로 공구를 쓰는 방법으로 고정돼야 하며, 차량의 콕핏 내에 위치해야 한다. 또한 기술위원이 육안으로 볼 수 있고 스티커를 부착하여 봉인을 실시할 수 있어야 한다.

5.2 콕핏

- 5.2.1 보조석 시트와 뒤쪽 시트는 제거될 수 있다.
- 5.2.2 순정 안전벨트와 내장재(절연재, 방음재, 스피커)는 제거될 수 있다.
- 5.2.3 도어에 있는 측면 보호바는 제거할 수 없다. 단, 2019년까지 유예한다.
- 5.2.4 본래의 에어컨디셔닝 장치는 제거될 수 있다.
- 5.2.5 윈도우 자동 열림 장치는 제거될 수 있다.
- 5.2.6 도어 자동 잠금장치는 제거되어야 한다.
- 5.2.7 뒤쪽 도어를 실내에서 열기 위한 장치는 제거될 수 있다.
- 5.2.8 풋 레스트(발 받침대)와 액세서리/장치 덮개는 재료에 대한 제한 없이 만들 수 있다.

5.3 대시보드

- 5.3.1 대시보드와 센터콘솔은 드라이버의 편의를 위해 최소한의 개조는 허용된다.
- 5.3.2 계기판은 본래의 순정부품 외 다른 부품으로 교체할 수 있다.
- 5.3.3 표준 스위치들은 드라이버의 편의를 위해 본래의 순정부품 외 다른 부품으로 교체할 수 있다.

5.4 지지물(마운트 류)

- 5.4.1 각 클래스 별 엔진과 미션의 지지물에 따른 규정은 다음의 기준을 따른다.

구분	슈퍼6000	GT
재질	SOC 공식부품	자유
포인트	본래의 위치	

5.5 스티어링 휠

- 5.5.1 스티어링 휠은 드라이버 편의에 따라 본래의 순정부품 외 다른 부품으로 변경 가능하다.
- 5.5.2 파워 스티어링 오일쿨러는 최대 1개까지 장착이 가능하다. 단, 장착 위치는 콕핏 내를 제외하고 자유이다.

5.6 윤활시스템

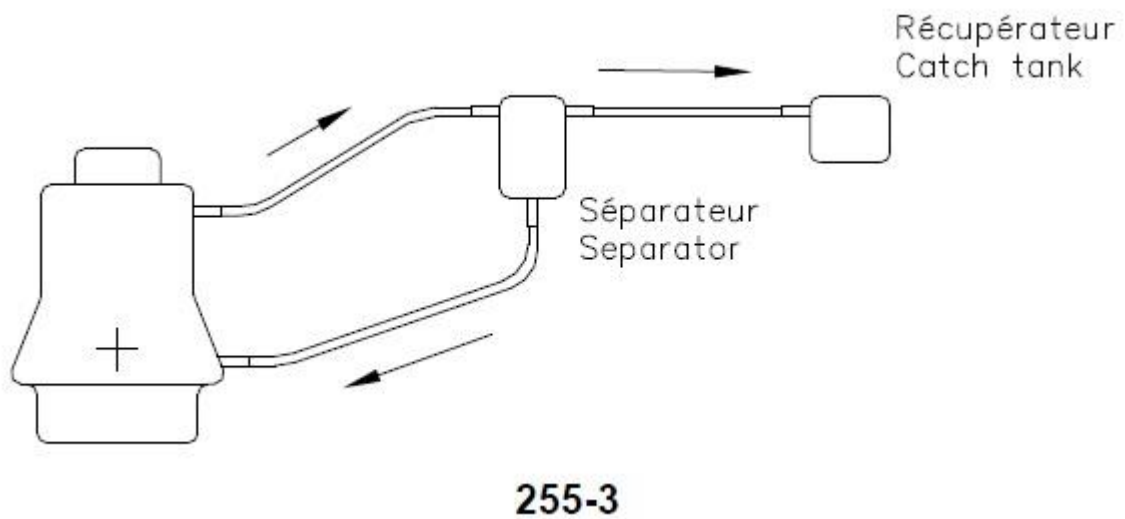
- 5.6.1 슈퍼6000 클래스를 제외한 나머지 클래스는 오일팬(통)의 격벽 설치를 위한 가공은 가능하다.
- 5.6.2 모든 오일은 반드시 오일필터나 카트리지를 통과하여 흘러야 한다.
- 5.6.3 오일필터 및 카트리는 본래의 순정부품 외 다른 부품으로 교체 가능하다.

- 5.6.4 **윤활 시스템에 개방형 섬프 블리더가 포함되어 있는 경우, 캐치 탱크로 오일이 흐르는 방법으로 되어 있어야 한다. 배기량 2000cc 이하 차량의 경우 2리터 용량이어야 하고 배기량 2000cc 초과 차량의 경우 3리터 용량이어야 한다.**

이 탱크는 플라스틱으로 만들어지거나 혹은 투명한 창이 포함되도록 만들어져야 한다.

오일과 공기의 분리기(최대용량 1리터)는 아래 255-3과 같이, 엔진 외부에 장착될 수 있다.

(예고 2019 0101~, FIA Apeendix J 255, 5.1.14)



5.7 연료·오일·브레이크 라인

- 5.7.1 연료·오일·브레이크 라인은 부식 및 파열로 인한 화재의 위험을 대비하여 외부로부터 손상을 받지 않도록 설치돼야 하며, 열과 압력으로 인한 변형이 없는 메시호스 타입의 제품을 사용해야 한다.

- 5.7.2 연료·오일·브레이크 라인은 콕핏 내를 지나갈 경우 누유 및 화재로부터 안전하게 보호될 수 있어야 한다.

5.8 화물칸과 엔진룸

- 5.8.1 화물칸의 방음재와 내장재는 제거될 수 있다.
- 5.8.2 엔진 덮개의 방음재와 엔진 주위의 장식재는 제거될 수 있다.
- 5.8.3 사용되지 않는 배터리와 스페어 휠 고정 장치는 제거될 수 있다.

5.9 전기장치

- 5.9.1 이벤트 기간 중 항시 스스로 엔진시동이 가능해야 한다.
- 5.9.2 데이터수집을 위한 센서의 장착을 위한 가공은 가능하다.
- 5.9.3 모든 전장류는 퓨즈를 통해 연결돼야 한다.

5.9.4 배터리

- a) 추가 배터리는 장착할 수 없다.
- b) 배터리의 장착 위치는 본래의 위치에서 변경될 수 있다.
- c) 배터리를 콕핏 내부에 설치할 경우, 배터리는 절연 커버로 덮여있어야 하고 최소 두 개 이상의 금속 클램프를 사용하여 최소 직경 8mm의 볼트와 너트를 사용하여 차량 바닥에 고정되어야 한다.
- d) 이때 클램프 고정을 위해 최소 20cm²의 면적과 최소 3mm두께의 대응판(counter plate)을 차량 바닥판 밑에 설치하여 바닥판과 함께 고정해야 한다.

5.9.5 알터네이터 벨트

알터네이터 벨트는 본래의 순정부품 외 다른 부품으로 교체할 수 있다.

5.9.6 라이트

- a) 본래의 조명장치는 유지되어야 하며, 경기기간 중 항상 작동해야 한다.
- b) 커버가 유리재질인 전조등과 후미등은 비산방지 필름으로 보호되어야 한다.
- c) 전조등의 위쪽과 아래쪽 끝 단은 접착 테이프로 덮을 수 있다.
- d) 엔진룸과 콕핏 화물칸의 조명장치는 제거될 수 있다.
- e) 차량의 전방 상단 유리 부분에 한하여 LED 등의 차량 식별을 위한 라이트를 부착할 수 있다. 단, 다른 드라이버의 시야를 방해해서는 안 된다.
- f) 나이트 레이스를 진행할 경우 별도의 특별공지에 따라 라이트를 추가 장착할 수 있다.

5.10 자동온도조절장치(Thermostat)는 제거 가능하다.

5.11 물 분사를 통해 냉각효율을 높이는 보조장치는 사용 금지한다.

5.12 에어덕트

5.12.1 에어덕트 시스템은 외부 공기를 차량 내부로 유입 및 외부로 방출하게 하여 냉각 효율을 높이기 위한 장치로 에어덕트 시스템의 구성은 흡입구와 호스로 구분된다.

5.12.2 에어덕트 흡입구는 바디부품에 기본적으로 장착된 것 외에 추가로 구멍을 뚫어 흡입구를 만들 수 없다. 단, 차량의 좌우측 도어의 폴리카보네이트 유리에 흡입구를 추가로 만들 수 있다.

5.12.3 에어덕트 호스는 차량 외부로 돌출되지 않고 차체 및 기계부품의 변형을 일으키지 않는다면 냉각을 요하는 부분에 자유롭게 선택하여 설치 가능하다.

5.13 최저지상고

5.13.1 슈퍼레이스에 참가하는 모든 차량은 과도한 차량개조로 인하여 차량검사, 구난 및 드라이버의 탈출 시 안전에 방해가 되지 않도록 최저 지상고는 60mm 이상이 되어야 한다.

5.13.2 최저 지상고 측정은 4륜 모두 기준 공기압 2.0bar이며, SOC가 매 라운드 지정한 장소에서 SOC 공식측정도구를 사용한다.

5.14 영상수집장치

5.15.1 차량의 내, 외부에 카메라를 장착할 수 있으며, 그 허용여부는 기술위원회의 권한이다.

5.15 통신수단

5.15.1 차량과 외부 사람 사이에 사용할 수 있는 통신수단은 무선 음성교신뿐이며, 특히 데이터 송, 수신은 엄격하게 금지한다. 단, SOC가 허가한 공식 미디어의 장치는 예외로 인정한다.

5.15.2 SOC는 참가팀에게 무전기를 요청하여 무전을 청취 및 내용을 방송할 수 있으며, 해당 팀은 이에 응해야 한다.

5.16 데이터 수집장치

SOC는 경주차량간 성능 균형 조정 목적(B.O.P)으로 데이터 로깅 시스템을 이벤트기간 중 참가 차량에 언제든지 장착 할 수 있다.

6.1 연료

6.1.1 연료는 일반 주유소의 주유기에서 나오는 상용 가솔린이어야 하며, 현재 시판 중인 연료의 윤활제 이외에는 어떠한 첨가물도 없어야 한다. (FIA Appendix J Art 252. 9)

- 무연 휘발유의 경우 최고 102. RON과 90.0 MON, 최저 95.0 RON과 85.0 MON
- 유연 휘발유의 경우 최고 100. RON과 92.0 MON, 최저 97.0 RON과 86.0 MON

측정은 ASTM D-88 과 D2700-86의 기준으로 된다.

3부. 클래스 기술규정

1장. 슈퍼6000 클래스 차량기술규정

1. 서문(FOREWARD)

1.1 참가가능차량

슈퍼6000 클래스의 참가가능차량은 SOC가 공급하는 스톡카 차량으로 한다.

1.2 공식부품

1.2.1 공식부품은 SOC가 규정한 부품('슈퍼레이스 슈퍼6000카페에 공지된 공식부품리스트 최신버전') 혹은 SOC로부터 '부품사용허가신청'을 득한 부품을 말한다.

1.2.2 공식부품은 SOC로부터 언제든지 개선될 수 있으며, 변경된 개선부품은 유상 혹은 무상 공급될 수 있다.

1.2.3 모든 참가차량은 공식부품 또는 부품사용허가를 득한 부품을 사용해야 한다.

1.3 부품장착

1.3.1 본 차량기술규정에서 언급하지 않은 사항은 그 어떤 변경 및 가공도 금지한다.

2. 외장(BODYWORK)

2.1 바디외관은 이벤트 기간 중 항상 유지되어야 한다.

2.2 바디부품 조립 장착 시 각각의 부품의 이음새가 잘 맞지 않을 경우 이음새를 맞추기 위한 단차 가공을 할 수 있다.

2.3 바디부품 조립 시 사용되는 브라켓은 참가팀에서 추가로 제작하여 사용할 수 있다.

2.4 SOC로부터 공급된 FRP 바디부품은 안전을 목적으로 내측에 추가로 보강할 수 있다. 단, 외형은 유지되어야 하며, 임의로 변경할 수 없다.

2.5 스위치 박스는 드라이버의 편의에 따라 본래의 순정부품 외 다른 부품으로 변경할 수 있다.

2.6 콕핏 차단판넬은 콕핏과 외부가 차단될 수 있도록 두께 0.8mm 이상의 스틸 소재만 사용 가능하다.

2.7 콕핏 차단판넬은 부품의 장착을 위한 천공만 가능하다.

3. 에어로다이나믹(AERO DAYNAMIC)

3.1 참가차량은 에어로다이나믹에 영향을 주는 모든 공식부품을 장착해야 한다.

3.2 트렁크와 연결된 뒷 유리는 콕핏 내부로 유입되는 공기가 외부로 유출될 수 있게 천공 또는 덕트 장착이 가능하다. 허용되는 면적(공기가 통하는 천공)은 전체 유리면적의 20% 미만이어야 한다.

3.3 휠하우스 커버는 제작하여 장착할 수 있다.

4. 중량(WEIGHT)

슈퍼6000 클래스 차량의 최저중량은 1,220kg이다.

5. 엔진(ENGINE)

- 5.1 엔진분해조립작업이 필요한 경우 SOC가 지정한 업체에 의해서만 작업이 진행돼야 한다. 이때 발생하는 비용은 참가자가 부담한다.
- 5.2 엔진봉인
 - 5.2.1 SOC는 이벤트 기간 중 모든 차량의 ECU DATA를 의무 검사할 수 있다.
 - 5.2.2 SOC는 모든 참가차량의 엔진을 봉인 관리한다.
 - 5.2.3 엔진봉인이 훼손 되었을 시 기술규정위반으로 간주한다.
 - 5.2.4 엔진 오버홀 시 규정위반 사항이 확인될 경우 해당 년도, 해당 경기 전까지 획득한 드라이버 챔피언십 포인트와 팀 챔피언십 포인트 모두 몰수되며, 해당 년도, 해당 경기 전까지 지급된 모든 상금은 다음 이벤트 시작 전까지 반환해야 하며, 만약 반환되지 않을 경우 경기 참가가 금지된다.
 - 5.2.5 이벤트 기간 중 엔진 교체 시 참가자는 스포츠운영규정 17조에 따라 공식차량검사를 받아야 한다.
 - 5.2.6 엔진 봉인변경 이력은 반드시 테크니컬 패스पोर्ट에 기재돼야 한다.
- 5.3 SOC는 모든 참가차량의 ECU 데이터를 엄격하게 관리하며, 라운드 예선 시작 전 모든 ECU를 회수하여 랜덤 불출할 수 있다. ECU 회수 및 불출 시간과 장소는 오피셜 프로그램에 의해 공지 된다.
- 5.4 벨트류를 보호하기 위한 보호장치의 장착을 할 수 있다.
- 5.5 엔진오일쿨러는 콕핏을 제외한 라이에이터 전방 혹은 후방에 위치해야 한다.
- 5.6 엔진오일 필터는 매 경기 신품으로 교환되어야 한다.

6. 연료장치 (FUEL SYSTEM)

- 6.1 연료탱크의 단열처리를 할 수 있다.
- 6.2 연료주입구 및 환기구
 - 6.2.1 연료주입구 장착을 위한 최소한의 차량 바디 가공을 할 수 있다. 단, 연료의 주입구가 차체보다 10mm 이상 돌출돼서는 안 된다.
 - 6.2.2 연료주입구는 연료주입 시를 제외하고는 항상 닫혀있어야 한다.
 - 6.2.3 연료탱크의 가스배기호스는 체크 밸브가 의무로 장착돼야 하며, 호스를 연장하여 가스가 대기방출될 수 있도록 설치돼야 한다.
 - 6.2.4 차량 주행 시 연료가 누출될 경우 별도의 페널티 부과 혹은 참가가 거부될 수 있다.
- 6.3 연료펌프
 - 6.3.1 메인연료펌프와 보조연료펌프는 공식부품을 사용하여 각각 1개씩 추가로 장착할 수 있다.
 - 6.3.2 연료라인은 SOC 승인을 득한 후 공식부품 외 다른 부품으로 교체 가능하다. 이때 연료라인의

호스는 공식부품 이상의 안전이 확보된 부품을 사용해야 하며, 콕핏 내 연료라인은 SOC로부터 공급된 공식부품인 하드라인 또는 공식부품 이상의 안전이 확보된 부품을 사용해야 한다.

6.3.3 연료필터는 공식부품을 사용하여 추가 장착할 수 있다.

6.3.4 연료펌프, 연료필터, 연료압력 레귤레이터는 화물칸에 위치해야 하며, 반드시 SOC가 공급한 연료라인 혹은 SOC가 승인한 연료라인을 사용하여 장착되어야 한다.

6.4 연료압력은 최소 3.4kg 이상 3.8kg 이하여야 한다.

6.5 SOC가 의무급유 경기를 지정할 경우 참가자는 SOC 지정급유장치를 사용해야 한다.

7. 변속기(TRANSMISSION)

7.1 기어박스의 기어시프트레버는 드라이버 편의를 고려하여 위치변경만 가능하며, 가공 불가하다.

7.2 시프트레버의 노브는 변경할 수 있다.

7.3 기어변속레버브라켓은 장착을 위한 홀가공(잔공 포함)을 할 수 있다.

7.4 기어변속레버가 장착되는 커버 구성품 중 상부 커버의 경우 가공 가능하며, 2mm 스틸소재를 사용하여 본래의 순정부품 외 다른 부품으로 제작하여 승인을 득한 후 사용할 수 있다.

7.5 기어변속레버가 장착되는 커버 구성품 중 좌,우측 커버의 경우 기어박스의 탈거가 용이하도록 가공할 수 있다.

7.6 기어박스 쿨러는 콕핏을 제외한 라디에이터 전, 후방에 위치해야 한다.

7.7 디퍼런셜 오일쿨러 및 펌프는 최대 1세트까지 장착 가능하다.

7.8 메인샤프트 가이드는 기어박스와 메인샤프트의 체결부로부터 500mm이내로 장착돼야 한다.

8. 새시(CHASSIS)

8.1 현가장치

8.1.1 속업소버

a) 속업소버의 구성품은 어떠한 경우라도 임의로 바꿀 수 없음

b) 속업소버의 카트리지는 변경은 허용되지 않음

c) 속업소버의 오일 변경은 허용되지 않음

8.1.2 속업소버 스프링은 형식과 규격이 동일하다면 공식부품 외 다른 부품으로 변경할 수 있다.

8.1.3 속업소버 내 범프러버는 공식부품 외 다른 부품으로 변경 할 수 있다. 단, 재질은 기존의 재질과 동일한 고무만 허용된다.

8.1.4 속업소버 내 범프스토퍼를 장착할 수 있다. 단, 스토퍼의 재질은 플라스틱만 허용된다.

8.1.5 텐더스프링 혹은 길이가 짧은 스프링을 장착하기 위한 스페이서의 사용은 금지되며, 속업소버 1개에 1개의 스프링만 장착할 수 있다.

8.1.6 SOC는 속업소버를 봉인 관리한다. 봉인이 훼손되었을 경우 스포츠운영규정 페널티가

적용된다.

- 8.2 속업쇼버 봉인변경 이력은 반드시 테크니컬 패스पोर्ट에 기술위원에 의해 기재돼야 한다.
- 8.3 허브베어링은 공식부품 외 다른 부품으로 교체할 수 있다.
- 8.4 스텔빌라이저 조절레버는 드라이버 편의에 따라 레버길이를 제작, 가공할 수 있다.

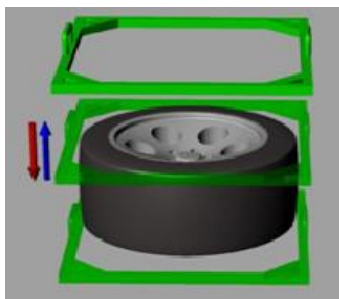
9. 제동장치(BRAKES)

- 9.1 ABC 페달은 드라이버 편의에 따라 장착위치를 변경할 수 있다.
- 9.2 마스터실린더는 공식부품 3/4와 7/8 중 선택하여 사용할 수 있다.
- 9.3 브레이크 캘리퍼 장착을 위한 플레이트, 와셔 및 스톱트방식의 볼트를 사용할 수 있다.

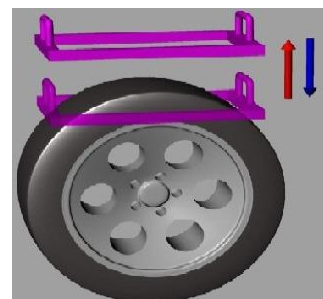
10. 휠과 타이어(WHEELS AND TYRES)

- 10.1 휠의 사용은 다음의 사항을 준수해야 한다.
 - 10.1.1 연습주행 : SOC 지정 휠 중 자유롭게 선택 사용
 - 10.1.2 예선 및 결승 : '16년 이후 (ASA)만 사용가능
 - 10.1.3 예선 및 결승에 사용할 수 있는 허브 스페이서의 두께는 전륜 좌·우 각각 최대 5mm의 스페이서를 사용할 수 있으며, 후륜은 별도의 스페이서를 장착할 수 없다.
 - 10.1.4 허브링 및 허브베어링캡을 제작하여 장착 사용할 수 있다.
- 10.2 경기에 사용 가능한 타이어는 제조사 구분 없이 국내외에서 생산되는 바코드가 표기된 타이어로 한다.
- 10.3 타이어는 매 라운드 메이커별 동일한 스펙의 타이어를 사용하여야 한다.
- 10.4 타이어 위머를 포함하여 타이어 표면의 온도를 임의로 올리는 행위는 엄격하게 금지한다. 이를 위반할 경우 성적에 영향을 미치는 페널티가 부여된다.
- 10.5 타이어 규격 검차 방법은 다음과 같다.
 - 10.5.1 공식휠에 타이어를 장착한 상태에서 공기압 2.0bar를 주입 후 측정한다.
 - 10.5.2 타이어의 직경은 측정장비를(710mm X 710mm) 사용하여 [그림1]과 같이 임의의 힘을 가하지 않고 측정한다.
 - 10.5.3 타이어의 트레드는 측정장비를(307mm X 550mm) 사용하여 아래 [그림2]와 같이 임의의 힘을 가하지 않고 측정한다.

[그림1]



[그림2]



2장. GT-1 클래스 차량기술규정

1. 참가가능차량(ELIGIBLE CAR)

- 1.1 GT-1 클래스의 참가가능차량은 제조사 구분 없이 양산 승용차량 및 SOC의 특별승인을 득한 차량으로 한다.

2. 외장(BODYWORK)

- 2.1 순정부품 외 변경되는 외장 부품은 모두 공통기술규정 3.2.3 조항에 따라 부품승인을 받아야 한다.
- 2.2 차량의 최대폭은 1950mm 이며, 전장은 양산차량 제원과 동일해야 한다. 이는 테크니컬 패스포트에 기재돼야 하며, 기술위원의 확인을 받아야 한다.
- 2.3 외장 부품은 사이드미러, 스포일러 및 프론트 스플리터를 제외하고 카본 재질의 부품 사용을 금지한다. 단, 2017년까지 사용된 카본 재질의 외장 부품은 2019년까지 사용을 유예한다.
- 2.4 범퍼
 - 2.4.1 프론트범퍼와 리어범퍼는 FRP로 제작하여 장착할 수 있다.
 - 2.4.2 프론트범퍼의 스플리터는 프론트범퍼의 외곽선 기준 최대 100mm까지 연장하여 장착할 수 있다.
 - 2.4.3 프론트범퍼의 바닥판은 범퍼와 같은 재질에 한하여 프론트휠 센터까지 연장할 수 있다.
 - 2.4.4 프론트 범퍼레일은 인터쿨러 설치를 위한 가공만 가능하며, 순정 두께의 최소 1/2 이상 유지해야 한다.
 - 2.4.5 프론트 범퍼에 좌우 각각 최대 1개씩의 커나드윙을 장착할 수 있다. 단, 소재는 FRP 소재만 가능하며, 장착방법은 평면도에서 보았을 때 차체의 외곽선(스플리터 포함)을 넘을 수 없다.
- 2.5 리어스포일러
 - 2.5.1 리어스포일러 플레이트는 최대 1매까지 장착 가능하며, 플레이트의 재질은 금속을 제외하고 자유이다.
 - 2.5.2 리어스포일러와 지지대의 고정은 브라켓과 고정잠금장치(볼트, 너트)를 사용해야 하며, 차체에 최소 4군데 이상 볼트를 체결하여 고정해야 한다.
 - 2.5.3 리어스포일러는 차체의 최대폭과 최대높이를 넘지 않도록 설치해야 한다.
- 2.6 웬더 및 사이드스커트
 - 2.6.1 웬더와 사이드스커트는 FRP로 제작하여 장착할 수 있다.
- 2.7 본넷과 트렁크는 FRP로 제작하여 장착할 수 있다.
- 2.8 도어는 차량 본래의 외관 형상을 유지한다면 FRP로 제작하여 장착할 수 있다.

3. 중량(WEIGHT)

- 3.1 GT-1 클래스의 최소중량은 참가차량의 구동방식에 따라 다음과 같이 결정되며, 참가자는 시리즈 최초 참가 시 기술위원회에 의해 테크니컬 패스포트에 기재돼야 한다.

(시즌 전 테스트 후 변경 가능)

2018 SUPERRACE GT-1		
구분	SOC GT-1	
	FF	FR
최저중량	1,100 kg	1,200 kg

- 3.2 SOC는 차량들의 B.O.P 조절을 위해 시즌 중 언제든지 참가차량의 중량을 조정할 수 있으며, 참가자는 이를 이행해야 하고 이행이 되지 않을 경우 경기에 참가 할 수 없다.

4. 엔진(ENGINE)

4.1 엔진

4.1.1 모든 엔진에 공급되는 연료는 인젝터를 통해야 하고 배기포트 및 그 이후의 점화는 금지된다.

4.1.2 GT-1 클래스에 참가 가능한 엔진은 다음과 같다.

- a) 4기통 한정, 엔진실린더 용량 2,000cc 미만의 과급엔진을 기본으로 한다.
- b) 4기통 이상 8기통 이하, 엔진실린더용량 2,000cc 이상 5000cc이하의 과급엔진
혹은 자연흡기엔진의 경우 별도의 SOC 승인을 받아야 하며, 최소중량과
에어리스트릭터 사이즈를 결정한 후 참가 가능하다.

4.1.3 엔진은 SOC 승인을 득한 후 차량 제조사 관계없이 엔진변경 가능하다. 단, 차량의 구동방식은 변경될 수 없다. (예: FR 차량을 FF로 변경 불가)

4.2 과급

4.2.1 터빈, 인터쿨러, 웨스트게이트 및 블로우오프밸브 장착은 자유이며, 각각 1개까지만 장착 가능하다.

4.2.2 터빈 및 인터쿨러는 SOC 승인부품만 사용 가능하다. 참가자는 부품 승인을 위해 공통기술규정 3.2.3 조항에 따라 부품사용허가신청서와 부품의 인보이스(후원품일 경우 판매가격)를 함께 제출해야 하며, 해당 부품은 GT-1 클래스 누구라도 승인 받은 팀으로부터 구매할 수 있어야 한다. SOC는 부품의 최대 제작 비용을 지정할 수 있다.

4.2.3 최대과급압은 2.5bar이다. 이는 B.O.P를 위해 SOC로부터 수정될 수 있으며, 필요에 따라 SOC는 참가차량에 부스트압력 모니터링 장치를 의무 장착할 수 있다.

4.2.4 부스트 압력을 컨트롤하는 모든 장치는 엔진룸 내에 위치해야 한다.

4.2.5 부스트압력의 최대 허용오차는 없으며, 어떠한 경우라도 만족돼야 한다.

4.2.6 인터쿨러는 전방에 배치해야 하며, 차량의 차체외곽선을 넘을 수 없다.

4.3 엔진전자제어장치(ECU)

4.3.1 엔진전자제어장치, 엔진배선, 점화플러그, 점화배선은 순정부품 외의 부품으로 변경될 수 있다.

4.3.2 모든 엔진은 엔진전자제어장치로부터 제어돼야 한다.

4.3.3 엔진전자제어장치의 데이터는 수정 가능하다.

4.3.4 엔진의 최대 회전수는 8,500 rpm 이다.

4.4 에어리스트릭터(Air Restrictor)

4.4.1 GT-1 클래스 B.O.P를 위해 에어리스트릭터를 의무 장착해야 하며, 그 규격은 **시즌 전 테스트 후 발표된다.**

4.4.2 시리즈 시작 후 SOC는 에어리스트릭터 사이즈를 변경 적용 할 수 있다.

4.4.3 에어리스트릭터 장착방법은 본 규정집 별첨1을 참고한다.

4.4.4 에어리스트릭터는 SOC에서 공급하는 제품만을 사용해야 하며, 어떠한 가공도 할 수 없다.

4.4.5 흡입되는 모든 공기는 반드시 에어필터와 에어리스트릭터를 통과해야 하며, 에어리스트릭터 흡입구를 막았을 때 차량의 엔진은 반드시 즉시 정지되어야 한다.

4.4.6 에어크리너와 에어크리너박스는 순정부품 외 다른 부품으로 교체될 수 있다. 단, 장착위치는 엔진룸을 벗어날 수 없으며 그 적합성은 SOC의 판단이다.

4.5 엔진부품

4.5.1 실린더블록과 실린더헤드가 맞닿는 면은 각각 연삭가공 할 수 있다.

4.5.2 실린더블록 내 라이너를 삽입할 수 있다. 단, 엔진의 기통 용적 변경은 금지된다.

4.5.3 실린더헤드 내 흡기·배기 포트는 기계 가공할 수 있다.

4.5.4 밸브 그리고 밸브가 맞닿는 밸브시트는 기계 가공할 수 있다.

4.5.5 연소실 형상의 변경을 위한 기계 가공을 할 수 있다.

4.5.6 흡기메니폴드의 포트는 본래의 형상을 유지하는 조건으로 기계 가공할 수 있다.

4.5.7 피스톤은 순정 보어사이즈를 유지하는 조건으로 순정부품 외 다른 부품으로 교체할 수 있다.
피스톤의 재질과 형상은 자유이다. 단, 티타늄, 세라믹, 마그네슘 재질은 사용 금지한다.

4.5.8 커넥팅로드는 순정부품 외 다른 부품으로 교체할 수 있다. 커넥팅로드의 재질과 형상은 자유이다. 단, 티타늄, 세라믹, 마그네슘 재질은 사용 금지한다.

4.5.9 실린더헤드가스켓은 순정부품 외 다른 부품으로 교체할 수 있다.

4.5.10 캠샤프트와 캠스프라켓은 순정부품 외 다른 부품으로 교체할 수 있다.

4.5.11 가변밸브타이밍시스템(VVT)이 기본 장착된 차량일 경우 사용할 수 있다..

4.5.12 단, V-TEC 시스템은 사용할 수 없다.

4.6 냉각장치

4.6.1 라디에이터 및 인터쿨러는 V-Mount 방식으로 장착 가능하다.

4.6.2 냉각수보조탱크는 최대용량 2리터 미만으로 엔진 룸 내에 위치한다면 본래의 순정부품 외 다른 부품으로 교체할 수 있다.

4.6.3 엔진오일쿨러는 공랭식과 수냉식 모두 사용 가능하며, 장착위치는 콕핏 외 자유이다.

5. 배기장치(EXHAUST SYSTEM)

5.1 배기시스템은 실린더헤드 이후 본래의 부품 외 다른 부품으로 변경할 수 있다. 단, 티타늄,

세라믹, 마그네슘 재질의 사용은 금지한다.

5.2 가변배기장치의 사용은 금지한다.

5.3 배기파이프배출구는 측면방향으로의 변경이 가능하며, 다음의 장착방법을 준수해야 한다.

5.3.1 측면방향의 배기배출구는 전륜 타이어의 중심으로부터 후방으로 80cm 이상 떨어져 위치해야 하며, 차체 외곽선을 벗어날 수 없다.

5.3.2 측방배기 설치를 위한 최소한 실내개조는 허용한다.

5.3.3 측방배기의 방향은 보조석으로만 가능하다.

5.4 삼원촉매의 장착 (예고 2019 0101~, FIA CATALYTIC CONVERTERS HOMOLOGATED BY THE ASNs)

5.4.1 삼원촉매는 ASN이 발급한 인증 양식을 준용해야 한다.

5.4.2 삼원촉매는 그 제조사의 안내에 따라서 차량의 배기 장치에 장착되어야 한다.

5.4.3 흐름 방향은 지켜져야 한다.

5.4.5 모든 배기가스는 항상 삼원촉매를 통과해야 한다.

5.4.6 방열판은 반드시 장착되어야 한다.

6. 연료장치(FUEL SYSTEM)

6.1 연료탱크는 FIA에서 승인한 제품으로 FIA/FT3 1999 기준 이상의 제품을 권장한다.

6.2 안전연료탱크장착

6.2.1 안전연료탱크는 화물칸 또는 본래의 위치에 장착해야 한다.

6.2.2 안전연료탱크는 반드시 알루미늄 및 스틸 재질의 컨테이너로 봉인되어야 하며, 컨테이너는 차체에 용접될 수 있다.

6.2.3 컨테이너는 고정끈(STRAP)을 이용하여 고정하며, 고정끈은 차체에 볼트체결 혹은 용접되어야 한다.

6.2.4 본래의 탱크를 제거한 뒤의 남아있는 구멍은 패널의 설치로 막을 수 있다.

6.2.5 차량의 화물칸에 연료탱크와 연료펌프가 설치된다면 콕핏과 탱크는 불연 및 밀폐가 되는 보호장치로 경계되어야 한다.

6.2.6 본래의 위치에 안전연료탱크가 위치 한다면 탱크의 표면을 보호할 수 있는 꼭 맞는 내화성의 하우징(Housing)을 가지고 있어야 한다. 이 하우징은 모든 외부 표면에 눌러서 뭉그러지는 구조를 가져야 하며 볼트와 너트로 차량바닥의 움푹한 곳에 고정되는 최소 2개의 30mm x 2mm 금속 클램프로 안전하게 장착되어야 한다.

6.3 연료주입구 및 환기구

6.3.1 연료주입구 장착을위한 최소한의 가공은 가능하다. 단, 차체보다 10mm이상 돌출해서는 안 된다.

6.3.2 연료주입구는 연료주입 시를 제외하고는 항상 닫혀있어야 한다.

6.3.3 안전연료탱크의 체크밸브는 반드시 장착되어야 하며, 체크밸브 호스는 차량의 후미 쪽으로

연장하여 외부로 가스가 대기 방출되도록 설치돼야 한다.

6.3.4 안전연료탱크의 공기구멍에 있는 본래의 탄소필터와 그 제어장치는 제거될 수 있다.

6.4 연료펌프

6.4.1 연료펌프는 메인펌프와 보조펌프를 각각 2개까지 장착할 수 있다.

6.4.2 연료펌프는 불연 및 밀폐가 되는 보호장치(케이스)로 콕핏과 분리돼야 한다.

6.4.3 보조연료탱크는 최대 3L까지 장착 가능하다.

6.4.4 연료라인은 순정부품 외 다른 부품으로 변경될 수 있다.

6.4.5 연료필터는 추가장착이 가능하다.

7. 파워트레인(Power Train)

7.1 클러치

7.1.1 클러치커버, 클러치디스크, 플라이휠 본래의 순정부품 외 다른 부품으로 변경될 수 있다. 단, 티타늄, 세라믹, 마그네슘, 카본 재질의 사용을 금지한다.

7.1.2 클러치 디스크의 최소 직경은 183mm 이상 돼야 하며, 최대 트윈 플레이트까지 사용 가능하다

7.2 변속기

7.2.1 기어박스는 본래의 순정부품 외 다른 부품으로 변경될 수 있다.

7.2.2 시퀀셜 기어박스는 기어박스 단품 기준 USD 20,000 미만의 제품만 사용 가능하다. 참가자는 공통기술규정 3.2.3 조항에 따라 부품사용허가신청서와 부품의 인보이스를 SOC에 함께 제출하여 승인을 득해야 한다.

7.2.3 최대 6개의 전진 기어와 1개의 후진 기어를 허용한다.

7.2.4 각 단의 기어는 자유이며, 제작하여 사용 가능하다.

7.2.5 기어박스 장착을 위해 벨하우징은 제작 및 가공 가능하다.

7.2.6 기어박스의 기어 체인지레버는 드라이버 편의를 고려하여 자유롭게 변경 가능하다.

7.2.7 기어박스 오일쿨러는 최대 1개까지 사용 가능하다.

7.3 프로펠러샤프트와 드라이브샤프트

7.3.1 제작하여 사용 가능하다. 단, 티타늄, 세라믹, 마그네슘, 카본 재질의 사용을 금지한다.

7.4 디퍼렌셜

7.4.1 LSD의 사용은 기계식(토르센방식, 다판클러치방식)에 한하여 가능하다.

7.4.2 디퍼런셜 기어박스 오일쿨러는 최대 1개까지 사용 가능하다.

8. 샤시(CHASSIS)

8.1 현가장치

8.1.1 모든 암류는 제작하여 사용할 수 있다. 단, 티타늄, 세라믹, 마그네슘 재질의 사용은 금지한다.

- 8.1.2 속업소버는 본래의 순정품 외 다른 부품으로 변경할 수 있으며, 가스탱크가 분리된 속업소버의 사용은 허용한다.
- 8.1.3 속업소버 및 암류가 새시에 장착되는 포인트 (이하 픽업포인트)는 본래의 순정 포인트에서 $\pm 20\text{mm}$ 이내 이동 가능하며, 이동시 간섭이 있을 경우 최소한의 가공은 허용한다.
- 8.1.4 코일스프링의 변경과 수량은 자유이다.
- 8.1.5 안티롤바는 본래의 장착위치가 유지되는 조건으로 순정부품 외 다른 부품으로 변경될 수 있으며, 형상은 자유이다.
- 8.1.6 안티롤바의 부쉬류는 변경 가능하다.
- 8.1.7 차량의 최대 폭은 1950mm 이다. 단, 순정 사양이 규정의 최대폭 보다 넓을 경우 SOC 승인을 득한 후 참가할 수 있다.
- 8.1.8 윤거는 휠허브의 중심이 차량의 외곽선을 넘지 않는 선에서 휠 간격확장기(스페이서) 사용 및 암류를 연장할 수 있다.
- 8.1.9 업라이트는 볼조인트의 순정 결합 포인트(이하 파이벳 포인트)가 유지되는 조건으로 제작하여 사용 가능하다. 단, 티타늄, 세라믹, 마그네슘 재질의 사용은 금지하며, 제작 사용시 SOC 승인을 득해야 한다.
- 8.1.10 허브베어링은 본래의 순정 부품 외 다른 부품으로 변경 가능하며, 장착을 위한 너클의 가공은 허용한다.
- 8.1.11 허브의 PCD 와 허브 볼트의 수에 대한 변경은 SOC 승인을 득 하여야 한다.
- 8.1.12 리어 서스펜션 방식이 토션빔일 경우 기존 순정 피봇 포인트 1개 외 1개를 더 추가하여 더블 트레일링암으로 변경할 수 있으며, 변경 시 업라이트 관련된 부품들은 본래의 순정 부품 외 다른 부품으로 변경할 수 있다. 단, 변경 시 반드시 SOC의 승인을 득해야 한다.
- 8.1.13 리어 서스펜션 구조가 스프링과 속업소버가 분리된 방식일 경우 일체형 속업소버로 변경 가능하며, 변경에 따라 차체의 간섭이 있을 경우 최소한의 가공은 허용한다.
- 8.2 스트럿바
- 8.2.1 앞, 뒤 스트럿바를 장착할 수 있으며, 장착방법은 차체에 볼트고정 또는 용접되어야 한다.
- 8.2.2 스트럿바는 엔진과 연결할 수 없다.

9. 스티어링(STEERING)

9.1 파워스티어링 시스템

- 9.1.1 파워스티어링 시스템은 본래의 순정부품 외 다른 방식의 시스템으로 교체될 수 있다.
- 9.1.2 파워스티어링 시스템 변경에 따른 최소한의 가공은 가능하다.
- 9.2 파워스티어링 오일쿨러는 최대 1개까지 장착 가능하다.

10. 제동장치(BRAKES)

- 10.1 레이스 전용 A.B.C 페달의 사용은 가능하며, 이에 따른 부속품은 변경할 수 있다.
- 10.2 브레이크디스크는 380mm 이하 스틸 소재에 한하여 본래의 부품 외 다른 부품으로 변경할 수 있다.
 - 10.2.1 브레이크디스크 장착을 위한 벨하우징의 사용은 가능하다. 단, 티타늄, 세라믹, 마그네슘, 카본 재질의 사용은 금지한다.
 - 10.2.2 브레이크캘리퍼는 본래의 순정부품 외 다른 부품으로 변경될 수 있으며, 허용 가능한 최대 브레이크캘리퍼의 피스톤 수는 프론트 6개, 리어 4개 이다. 단, 티타늄, 세라믹, 마그네슘, 카본 재질의 사용은 금지한다.
- 10.3 브레이크슈, 브레이크라이닝패드, 브레이크호스는 본래의 부품 외 다른 부품으로 변경할 수 있다.
 - 10.3.1 브레이크캘리퍼 브라켓은 제작하여 장착 할 수 있다.
 - 10.3.2 브레이크디스크의 백플레이트(Back Plate)는 제거 혹은 제작, 개조할 수 있다.

11. 휠과 타이어(WHEELS AND TYRES)

- 11.1 휠은 본래의 부품 외 다른 부품으로 변경될 수 있다. 단, 티타늄, 세라믹 재질의 사용은 금지한다.
- 11.2 사용 가능한 휠의 사이즈는 직경 18인치, 최대 림폭 10J이며, 오프셋은 자유이다.
- 11.3 타이어는 SOC가 지정한 공식 타이어 이다.

12. 기타(etc)

- 12.1 에어잭의 장착은 자유이다.

3장. GT-2 클래스 차량기술규정

1. 참가가능차량(ELIGIBLE CAR)

GT-2 클래스의 참가가능차량은 제조사 구분 없이 양산 승용차량 및 SOC의 특별승인을 득한 차량으로 한다.

2. 외장(BODYWORK)

- 2.1 순정부품 외 변경되는 외장 부품은 모두 공통기술규정 3.2.3 조항에 따라 부품승인을 받아야 한다.
- 2.2 차량의 최대폭은 1900mm 이며, 전장은 양산차량 제원과 동일해야 한다. 이는 테크니컬 패스포트에 기재되어야 하며, 기술위원의 확인을 받아야 한다.
- 2.3 외장 부품은 사이드미러, 스포일러를 제외하고 카본 재질의 부품 사용을 금지한다.
- 2.4 범퍼
 - 2.4.1 프론트범퍼와 리어범퍼는 FRP로 제작하여 장착할 수 있다.
 - 2.4.2 프론트범퍼의 스플리터는 프론트범퍼의 외곽선 기준 최대 100mm까지 연장하여 장착할 수 있다. 단, 2017년까지 사용된 부품의 경우 규정 사이즈와 상이하더라도 2019년까지 사용을 유예한다.
 - 2.4.3 프론트범퍼의 바닥판은 범퍼와 같은 재질에 한하여 프론트휠 센터까지 연장할 수 있다.
 - 2.4.4 프론트 범퍼에 좌우 각각 최대 1개씩의 커나드윙을 장착할 수 있다. 단, 소재는 FRP 소재만 가능하며, 장착방법은 평면도에서 보았을 때 차체의 외곽선(스플리터 포함)을 넘을 수 없다.
- 2.5 리어스포일러
 - 2.5.1 리어스포일러 플레이트는 최대 1매까지 장착 가능하며, 플레이트의 재질은 금속을 제외하고 자유이다.
 - 2.5.2 리어스포일러와 지지대의 고정은 브라켓과 고정잠금장치(볼트, 너트)를 사용해야 하며, 차체에 최소 4군데 이상 볼트를 체결하여 고정해야 한다.
 - 2.5.3 리어스포일러는 차체의 최대폭과 최대높이를 넘지 않도록 설치해야 한다.
- 2.6 웬더 및 사이드스커트
 - 2.6.1 웬더와 사이드스커트는 FRP로 제작하여 장착할 수 있다.
- 2.7 본넷과 트렁크는 FRP로 제작하여 장착할 수 있다.
- 2.8 도어는 차량 본래의 외관 형상을 유지한다면 FRP로 제작하여 장착할 수 있다.
 - 2.8.1 SOC는 2020년부터 순정 도어사용을 의무화 한다.

3. 중량(WEIGHT)

GT-2 클래스 참가차량의 최소중량은 1,300kg 이다.

4. 엔진(ENGINE)

4.1 엔진

4.1.1 모든 엔진에 공급되는 연료는 인젝터를 통해야 하고 배기포트 및 그 이후의 점화는 금지된다.

4.1.2 GT-2 클래스에 참가 가능한 엔진은 3800cc 미만 자연흡기기 엔진으로 한다.

4.2 엔진전자제어장치(ECU)

4.2.1 엔진전자제어장치, 엔진배선, 점화플러그, 점화배선은 순정부품 외의 부품으로 변경될 수 있다.

4.2.2 모든 엔진은 엔진전자제어장치로부터 제어돼야 한다.

4.2.3 엔진전자제어장치의 데이터는 수정 가능하다.

4.2.4 엔진의 최대 회전수는 8,500 rpm 이다.

4.2.5 흡입되는 모든 공기는 반드시 에어필터를 통과해야 한다.

4.2.6 에어크리너와 에어크리너박스는 순정부품 외 다른 부품으로 교체될 수 있다. 단, 장착위치는 엔진룸을 벗어날 수 없다.

4.3 엔진부품

4.3.1 실린더블록과 실린더헤드가 맞닿는 면은 각각 연삭가공 가능하다.

4.3.2 실린더블록 내 라이너를 삽입할 수 있다. 단, 엔진의 기통 용적 변경은 금지된다.

4.3.3 밸브 그리고 밸브가 맞닿는 밸브시트는 기계 가공할 수 있다.

4.3.4 연소실 형상의 변경을 위한 기계 가공을 할 수 있다.

4.3.5 흡기메니폴드의 포트는 본래의 형상을 유지하는 조건으로 기계 가공할 수 있다.

4.3.6 실린더헤드가스켓은 순정부품 외 다른 부품으로 교체될 수 있다.

4.3.7 가변밸브타이밍시스템(VVT)이 기본 장착된 차량일 경우 사용을 허용한다.

4.4 에어리스트릭터(Air Restrictor)

4.4.1 GT-2 클래스 B.O.P를 위해 SOC가 지정한 에어리스트릭터를 의무 장착해야 한다.

4.4.2 시리즈 시작 후 SOC는 에어리스트릭터 사이즈를 변경 적용 할 수 있다.

4.4.3 에어리스트릭터 장착방법은 본 규정집 별첨2을 참고한다.

4.4.4 에어리스트릭터는 SOC에서 공급하는 제품만을 사용해야 하며, 어떠한 가공도 할 수 없다.

4.4.5 흡입되는 모든 공기는 반드시 에어필터와 에어리스트릭터를 통과해야 하며, 에어리스트릭터 흡입구를 막았을 때 차량의 엔진은 반드시 즉시 정지돼야 한다.

4.4.6 에어크리너와 에어크리너박스는 순정부품 외 다른 부품으로 교체될 수 있다. 단, 장착위치는 엔진룸을 벗어날 수 없다.

4.5 냉각장치

- 4.5.1 라디에이터는 본래의 장착위치를 유지한다면 본래의 순정부품 외 다른 부품으로 변경될 수 있다.
- 4.5.2 냉각수보조탱크는 최대용량 2리터 미만으로 엔진 룸 내에 위치한다면 본래의 순정부품 외 다른 부품으로 교체될 수 있다.
- 4.5.3 엔진오일쿨러의 장착은 자유이다. 단, 공랭식이어야 하고 전방에 위치해야 한다.

5. 배기장치(EXHAUST SYSTEM)

- 5.1 배기시스템은 실린더헤드 이후 본래의 부품 외 다른 부품으로 변경할 수 있다. 단, 티타늄, 세라믹, 마그네슘 재질의 사용은 금지한다.
- 5.2 가변배기장치의 사용은 금지한다.
- 5.3 삼원촉매의 장착 (예고 2019 0101~, FIA CATALYTIC CONVERTERS HOMOLOGATED BY THE ASNs)
 - 5.3.1 삼원촉매는 ASN이 발급한 인증 양식을 준용해야 한다.
 - 5.3.2 삼원촉매는 그 제조사의 안내에 따라서 차량의 배기 장치에 장착되어야 한다.
 - 5.3.3 흐름 방향은 지켜져야 한다.
 - 5.3.5 모든 배기가스는 항상 삼원촉매를 통과해야 한다.
 - 5.3.6 방열판은 반드시 장착되어야 한다.

6. 연료장치(FUEL SYSTEM)

- 6.1 연료탱크는 FIA에서 승인한 제품으로 FIA/FT3 1999 기준 이상의 제품 사용을 권장한다.
- 6.2 안전연료탱크장착
 - 6.2.1 안전연료탱크는 화물칸 또는 본래의 위치에 장착해야 한다.
 - 6.2.2 안전연료탱크는 반드시 알루미늄 및 스틸 재질의 컨테이너로 봉인되어야 하며, 컨테이너는 차체에 용접될 수 있다.
 - 6.2.3 컨테이너는 고정끈(STRAP)을 이용하여 고정하며, 고정끈은 차체에 볼트체결 혹은 용접되어야 한다.
 - 6.2.4 본래의 탱크를 제거한 뒤의 남아있는 구멍은 패널의 설치로 막을 수 있다.
 - 6.2.5 차량의 화물칸에 연료탱크와 연료펌프가 설치된다면 콕핏과 탱크는 불연 및 밀폐가 되는 보호장치로 경계돼야 한다.
 - 6.2.6 본래의 위치에 안전연료탱크가 위치 한다면 탱크의 표면을 보호할 수 있는 꼭 맞는 내화성의 하우징(Housing)을 가지고 있어야 한다. 이 하우징은 모든 외부 표면에 눌러서 뭉그러지는 구조를 가져야 하며 볼트와 너트로 차량바닥의 움푹한 곳에 고정되는 최소 2개의 30mm x 2mm 금속 클램프로 안전하게 장착돼야 한다.
- 6.3 연료주입구 및 환기구
 - 6.3.1 연료주입구 장착을위한 최소한의 가공은 가능하다. 단, 차체보다 10mm이상 돌출해서는 안

된다.

6.3.2 연료주입구는 연료주입 시를 제외하고는 항상 닫혀있어야 한다.

6.3.3 안전연료탱크의 체크밸브는 반드시 장착돼야 하며, 체크밸브 호스는 차량의 후미 쪽으로 연장하여 외부로 가스가 대기 방출되도록 설치돼야 한다.

6.3.4 안전연료탱크의 공기구멍에 있는 본래의 탄소필터와 그 제어장치는 제거될 수 있다.

6.4 연료펌프

6.4.1 연료펌프는 메인펌프와 보조펌프를 각각 2개까지 장착할 수 있다.

6.4.2 연료펌프는 불연 및 밀폐가 되는 보호장치(케이스)로 코핏과 분리돼야 한다.

6.4.3 보조연료탱크는 최대 3L까지 장착 가능하다.

6.4.4 연료라인은 순정부품 외 다른 부품으로 변경될 수 있다.

6.4.5 연료필터는 추가장착이 가능하다.

7. 파워트레인(Power Train)

7.1 클러치

7.1.1 클러치커버, 클러치디스크, 플라이휠 본래의 순정부품 외 다른 부품으로 변경될 수 있다. 단, 티타늄, 세라믹, 마그네슘, 카본 재질의 사용을 금지한다.

7.1.2 클러치 디스크의 최소 직경은 183mm 이상 돼야 하며, 최대 트윈 플레이트까지 사용 가능하다

7.2 변속기

7.2.1 기어박스는 본래의 순정부품 외 다른 부품으로 변경될 수 있다.

7.2.2 시퀀셜 기어박스는 기어박스 단품 기준 USD 20,000 미만의 제품만 사용 가능하다. 참가자는 공통기술규정 3.2.3 조항에 따라 부품사용허가신청서와 부품의 인보이스를 SOC에 함께 제출하여 승인을 득해야 한다.

7.2.3 최대 6개의 전진 기어와 1개의 후진 기어를 허용한다.

7.2.4 각 단의 기어는 자유이며, 제작하여 사용 가능하다.

7.2.5 기어박스 장착을 위해 벨하우징은 제작 및 가공 가능하다.

7.2.6 기어박스의 기어 체인지레버는 드라이버 편의를 고려하여 자유롭게 변경 가능하다.

7.2.7 기어박스 오일쿨러는 최대 1개까지 사용 가능하다.

7.3 프로펠러샤프트와 드라이브샤프트

7.3.1 제작하여 사용 가능하다. 단, 티타늄, 세라믹, 마그네슘, 카본 재질의 사용을 금지한다.

7.4 디퍼렌셜

7.4.1 LSD는 동일차종의 순정부품이어야 한다.

7.4.2 디퍼렌셜 기어박스 오일쿨러는 최대 1개까지 사용 가능하다.

8. 새시(CHASSIS)**8.1 현가장치**

- 8.1.1 속업소버는 본래의 순정품 외 다른 부품으로 변경할 수 있으며, 가스탱크가 분리된 속업소버의 사용은 허용한다.
- 8.1.2 코일스프링의 변경과 수량은 자유이다.
- 8.1.3 안티롤바는 본래의 형상을 유지하는 조건으로 본래의 순정품 외 다른 부품으로 변경될 수 있다.
- 8.1.4 안티롤바의 부쉬류는 변경 가능하다. 단, 형상의 변경은 안되며, 금속 재질의 사용은 금지한다.
- 8.1.5 율거는 휠허브의 중심이 차량의 외곽선을 넘지 않는 선에서 휠 간격확장기(스페이서) 사용 및 압류를 연장할 수 있다.
- 8.1.6 허브베어링은 본래의 순정 부품 외 다른 부품으로 변경 가능하며 장착을 위한 너클의 가공은 허용한다.
- 8.1.7 허브의 PCD 와 허브 볼트의 수에 대한 변경은 SOC 승인을 득 하여야 한다.

8.2 스트럿바

- 8.2.1 앞, 뒤 스트럿바를 장착할 수 있으며, 장착방법은 차체에 볼트고정 또는 용접돼야 한다.
- 8.2.2 스트럿바는 엔진과 연결할 수 없다.

9. 스티어링(STEERING)**9.1 파워스티어링 시스템**

- 9.1.1 파워스티어링 시스템은 본래의 순정부품 외 다른 방식의 시스템으로 교체될 수 있다.
- 9.1.2 파워스티어링 시스템 변경에 따른 최소한의 가공은 가능하다.

9.2 파워스티어링 오일쿨러는 최대 1개까지 장착 가능하다.**10. 제동장치(BRAKES)****10.1 레이스 전용 A.B.C 페달의 사용은 가능하며, 이에 따른 부속품은 변경 가능하다.****10.2 브레이크디스크는 380mm 이하 스틸 소재에 한하여 본래의 부품 외 다른 부품으로 변경 가능하다.**

- 10.2.1 브레이크디스크 장착을 위한 벨하우징의 사용은 가능하다. 단, 티타늄, 세라믹, 마그네슘, 카본 재질의 사용은 금지한다.

- 10.2.2 브레이크캘리퍼는 본래의 순정부품 외 다른 부품으로 변경될 수 있으며, 허용 가능한 최대 브레이크캘리퍼의 피스톤 수는 프론트 6개, 리어 4개 이다. 단, 티타늄, 세라믹, 마그네슘, 카본 재질의 사용은 금지한다.

10.3 브레이크슈, 브레이크라이닝패드, 브레이크호스는 본래의 부품 외 다른 부품으로 변경될 수 있다.

10.3.1 브레이크캘리퍼 브라켓은 제작하여 사용 할 수 있다.

10.3.2 브레이크디스크의 백플레이트(Back Plate)는 제거 혹은 제작, 개조할 수 있다.

11. 휠과 타이어(WHEELS AND TYRES)

11.1 휠은 본래의 부품 외 다른 부품으로 변경할 수 있다. 단, 티타늄, 세라믹 재질의 사용은 금지한다.

11.2 사용 가능한 휠의 사이즈는 18인치, 최대림폭 9J이며, 최대 오프셋은 자유이다.

11.3 타이어는 SOC가 지정한 공식 타이어 이다.

12. 기타(etc)

12.1 에어잭의 장착은 자유이다.

4장. M클래스 차량기술규정

1. 총칙

- 1.1. 본 규칙은 2018 CJ 대한통운 슈퍼레이스 챔피언십 M클래스 참가를 위한 차량에 적용된다.
- 1.2. 아래에서 허용된 작업을 제외한 참가차량의 모든 것은 최초의 출고상태와 완전하게 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
- 1.3. 출고상태가 유지되어야 하는 부분에 대해서 부품의 교체가 요구될 경우 동일형식의 순정품을 사용해야 한다.
- 1.4. 참가차량의 규정위반 사항이 적발될 경우 해당 참가자는 어떠한 벌칙도 감수한다.
- 1.5. 본 규칙의 유권해석과 기재되어 있지 않은 사항에 대한 적용 및 그 결정은 SOC의 권한이다.

2. 참가가능차량

- 2.1. BMW 코리아 M4 Coupe 차량
 - 2.1.1. 형식 - 3R91
 - 2.1.2. 원동기 형식 - S65B30A

3. 최저중량

- 3.1. 1,650 Kg
 - 3.1.1. 참가차량의 최저중량은 이벤트 기간 중 항상 만족되어야 한다.
 - 3.1.2. 최저중량 측정 시 차량 내 모든 물질(윤활유, 연료, 소모성 액체)이 포함되며, 드라이버와 드라이버용 안전장구(헬멧, HANS, 의상)는 제외된다.

4. 의무장착

SOC 지정품인 아래 제품을 의무장착 해야 한다. (별첨 4 참조)

- 4.1. 운전석
- 4.2. 시트 베이스 프레임, 시트 레일, 시트 사이드 어댑터
- 4.3. 시트 벨트
- 4.4. 소화기, 소화기 고정 브래킷
- 4.5. 안전 케이지
- 4.6. 윈도우 넷
- 4.7. 견인 스트랩
- 4.8. 타이어

전륜 255 35 19 / 후륜 275 35 19

- 4.8.1. 타이어 마킹 (1부 스포츠 운영규정 21.1 참고)
대회기간 중 사용할 수 있는 타이어에 대해서 검사 시 타이어 마킹을 실시한다.
- 4.8.2. 중심부 트레드의 최소깊이 4mm가 요구되고 해당 타이어의 측정치 중 최고치를 기준으로 하

며, 그 적합성에 대한 판단은 SOC의 권한이다.

4.8.3. 타이어 마킹은 즉시 식별할 수 있도록 항상 외측으로 향하고 있어야 한다.

4.8.4. 타이어 마킹 이후 마킹 타이어가 파손되어 교체가 요구될 경우, 기술위원회의 승인을 득해야 교체가 가능하며, SOC로부터 이에 대한 벌칙이 가해질 수 있다.

4.8.5. 결승주행 중 타이어의 파손으로 인해 피트에서 교체하게 될 경우, SOC 지정품과 동일한 제품의 타이어로 자유롭게 교체할 수 있다.

4.9. 휠

4.10. 브레이크 패드

4.11. 브레이크 호스

4.12. 브레이크 에어 덕트

4.13. 트랜스폰더 홀더

국내 각 서킷의 트랜스폰더 거치를 위한 홀더는 참가자가 직접 구입 장착해야 한다.

4.14. 데이터 로깅 시스템

5. 허용.

5.1. 장착

5.1.1. 영상 촬영 장치

각 장치 제조사에서 권장하는 방법으로 장착할 수 있으며 그 적합성에 대한 판단은 SOC의 권한이다.

5.1.2. 데이터 저장 장치

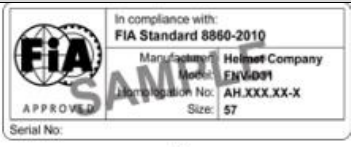
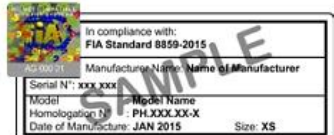
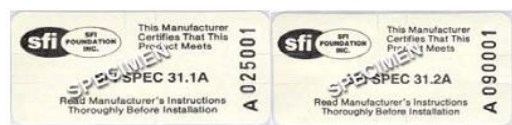
OBDii 포트 연결이 없는 방식의 장치라면 장착할 수 있으며 그 적합성에 대한 판단은 SOC의 권한이다.

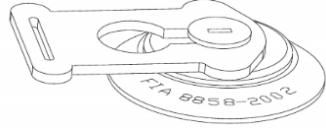
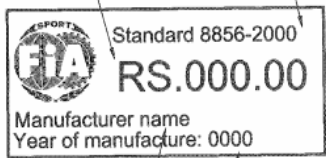
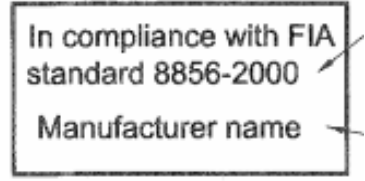
6. 예외

6.1. 대회기간 중 차량 파손

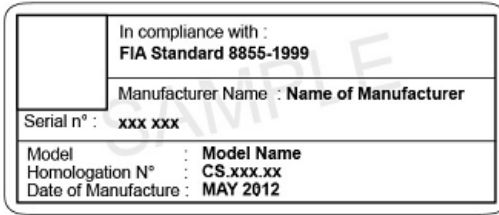
예선 혹은 결승 진행 전 연습주행 중의 차량 사고로 인한 1.2 조항 위반에 대해서는 3.1 조항이 만족되는 조건으로 SOC가 승인할 수 있으며 그 적합성에 대한 판단은 SOC의 권한이다.

부칙 1. 유효한 안전 장비(VALID SAFETY EQUIPMENT)

장비명	허가 번호	마킹 표시	유효기간
헬멧	FIA8860-2010	 or 	추후발표까지 유효
	FIA8860-2004		2020.12.31 까지 유효
	FIA8859-2015		추후발표까지 유효
	Snell 2005 or 2010 + FIA 8858-2010		추후발표까지 유효
	Snell SA 2015		2023.12.31 까지 유효
	Snell SAH 2010 Snell SA 2010		2023.12.31 까지 유효
	Snell SA 2005		2018.12.31 까지 유효
	Snell SA 2000		무효
	SFI 31.1 SFI 31.1A SFI 31.2A		2018.12.31 까지 유효

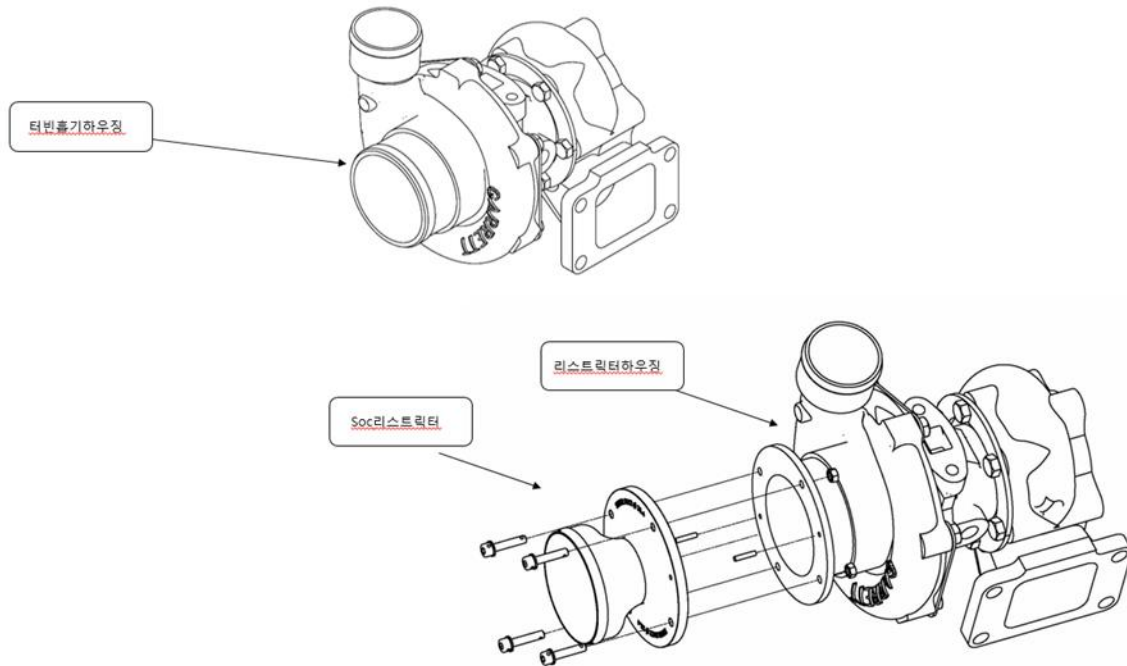
FHR (FRONTAL HEAD RESTRAINT)	FIA 8858-2010	 	추후발표까지 유효
HANS®	FIA 8858-2002		추후발표까지 유효
헬멧테더 시스템	FIA 8858-2010		추후발표까지 유효
헬멧테더 앵커리지	FIA 8858-2002		추후발표까지 유효
수트	FIA 8856-2000		추후발표까지 유효
속옷 두건 양말 장갑 신발	FIA 8856-2000		추후발표까지 유효
안전벨트 (Harness)	FIA 8853/98 FIA 8854/98		라벨표기일 까지 유효

부칙1 유효한 안전장비

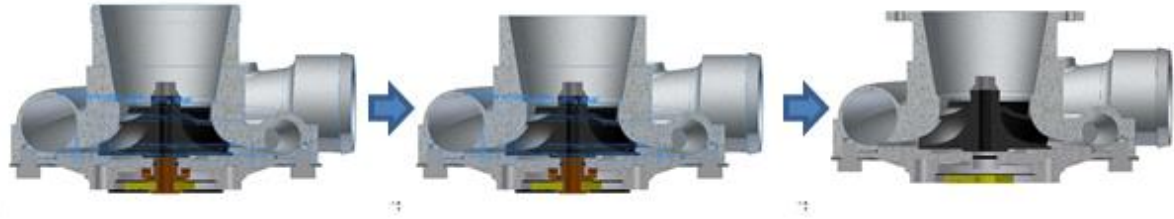
시트	FIA 8855-1999	 In compliance with : FIA Standard 8855-1999 Manufacturer Name : Name of Manufacturer Serial n° : xxx xxx Model : Model Name Homologation N° : CS.xxx.xx Date of Manufacture : MAY 2012	제작 년도로부터 5 년, 추가 2 년 연장 라벨 부착 시 2 년 연장
	FIA 8862-2009	 In compliance with: FIA Standard 8862-2009 Manufacturer Name: Name of Manufacturer Serial N°: xxx xxx Model : Model Name Homologation N° : AS.xxx.xx Not valid after : 2021	제작 년도로부터 10 년

별첨 1. GT-1 클래스 에어리스트릭터 장착 기준 및 방법

1. 각부 명칭



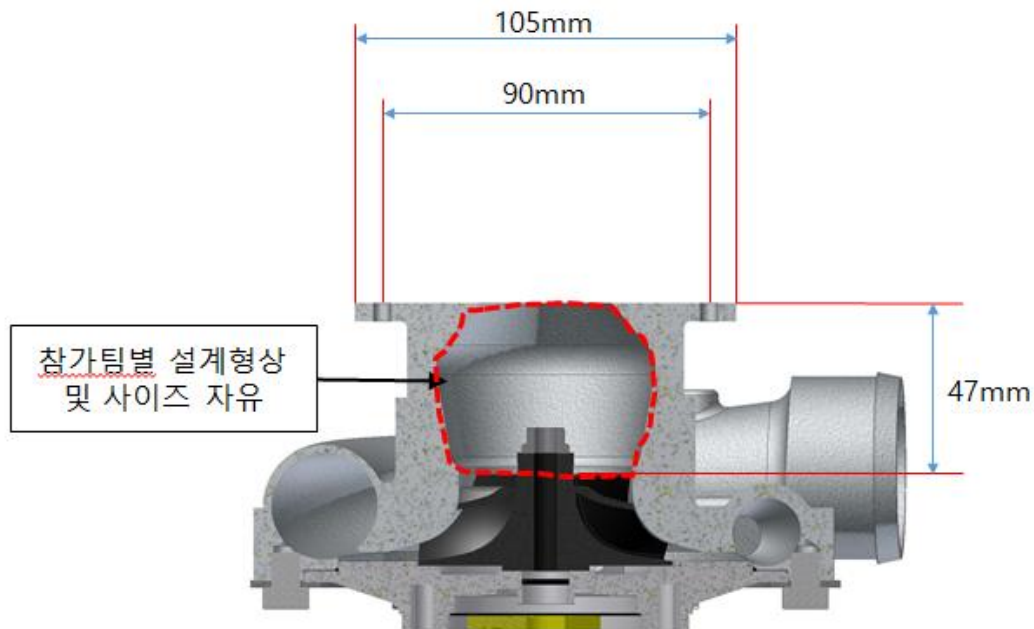
2. 리스트릭터 하우징



1) 기존 터빈흡기하우징

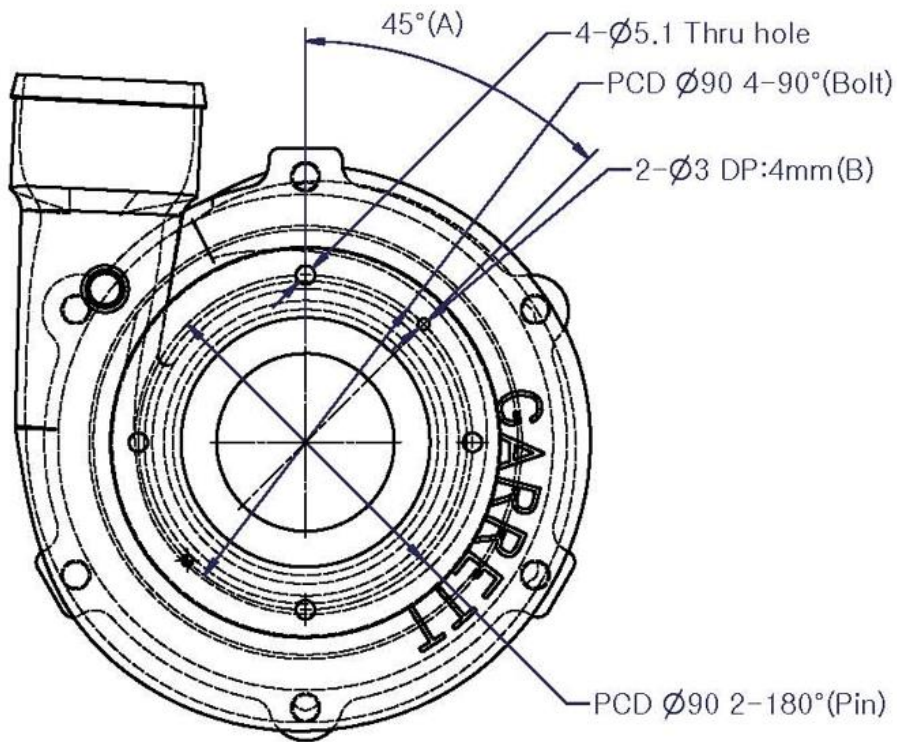
2) 기존 터빈흡기하우징 가공

3) 완성된 리스트릭터 하우징



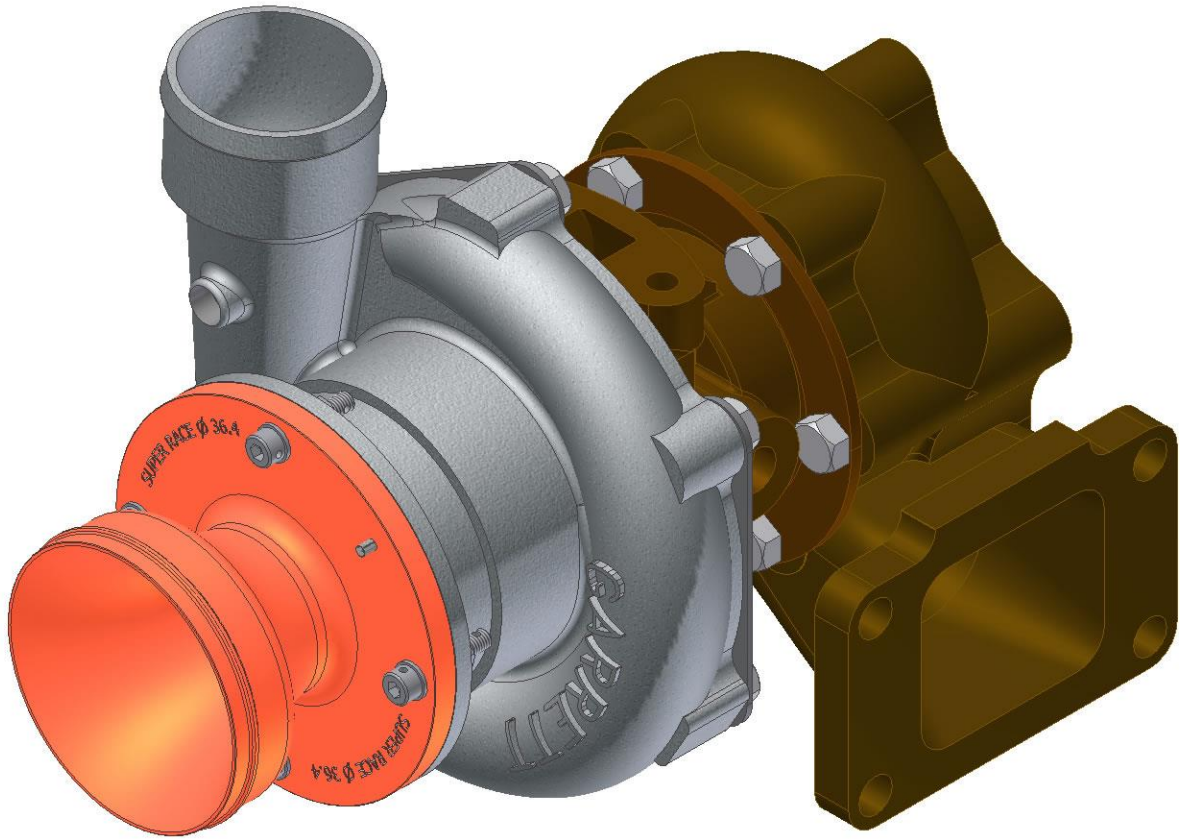
- 1) 터빈흡기 하우징을 잘라내어 블레이드로부터 47mm, SOC 리스트릭터 장착하는 볼트 중심간의 거리 90mm, 외경 105mm를 충족해야 함
- 2) 하우징입구에서 블레이드까지의 붉은 점선으로 표기된 공간은 47mm 내에서 형상은 자유이다.

별첨1 GT-1 클래스 에어리스트릭터 장착 기준 및 방법

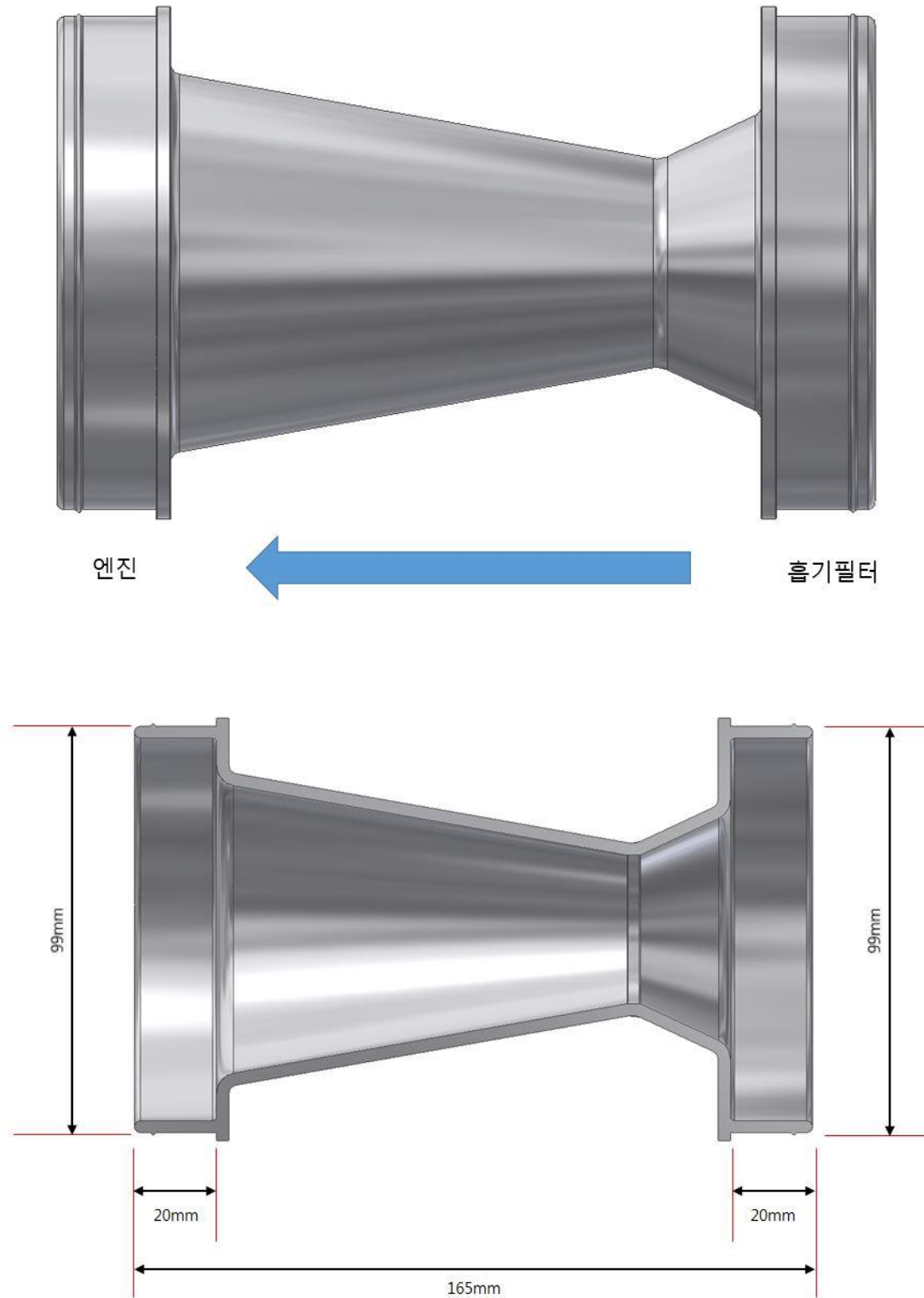


- 1) 리스트릭터 하우징핀은 중심축과 볼트홀의 중심으로터 45°에 위치해야 하며, 금형핀 HSS3.0mm로 압입하여 제작한다.

3. 결합된 리스트릭터 형상



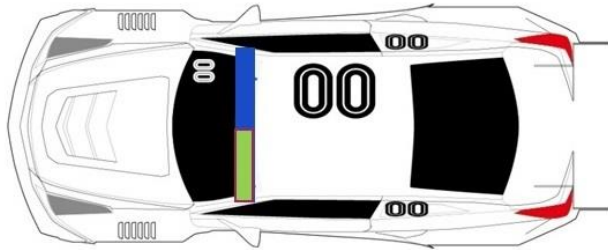
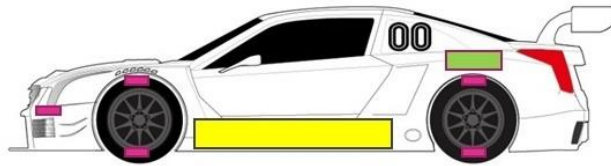
별첨 2. GT-2 클래스 에어리스트릭터 장착 기준 및 방법



별첨 3. 클래스 별 지정 부착물 안내

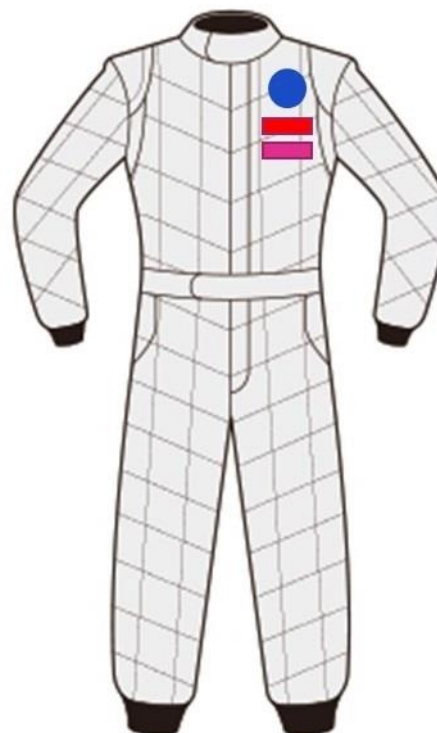
○ 6000클래스 차량

- 대회 리버리킷 부착 공간 : 경기차량 앞유리 상단
- 타이어 후원사 부착 공간 : 차량 범퍼 앞, 뒤 좌, 우 각 1장
- 테크니컬 후원사 부착 공간 : 사이드 스커트 좌, 우 전체 공간
- 클래스 네이밍 후원사 부착 공간 : 300*150사이즈, 좌, 우 리어웬더, 앞유리 리버리킷 내 좌측



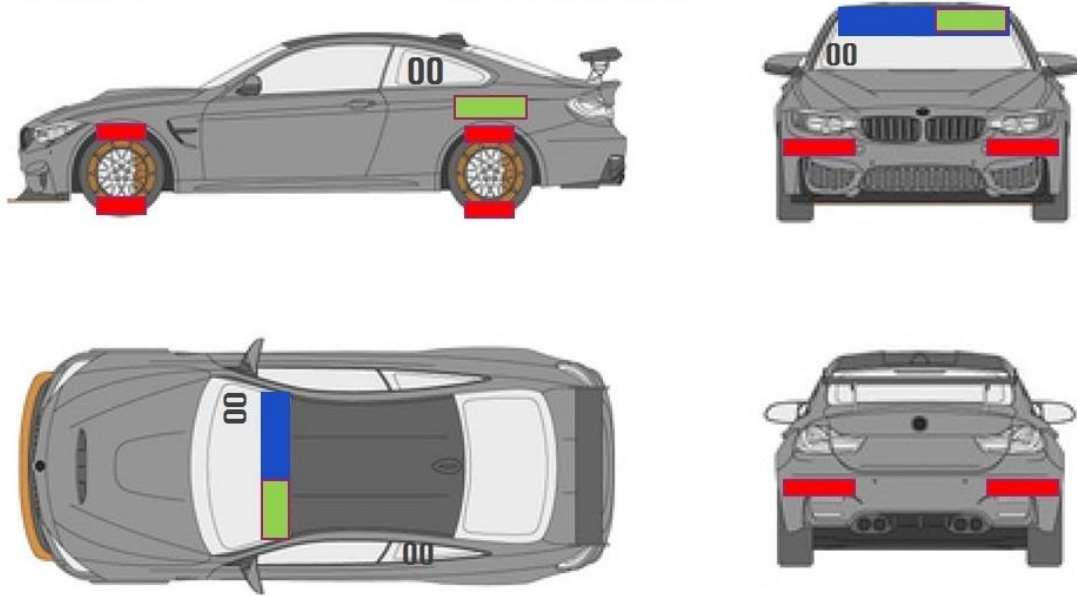
○ 6000클래스 슈트

- 대회 엠블럼 부착물 공간
[사이즈 : 가로 80mm / 가슴, 팔 동일]
- 클래스네이밍 후원사 지정 부착물 공간
[사이즈 : 가로 120mm*45mm / 가슴, 좌측팔 동일]
- 바디후원사 지정 부착물 공간
[사이즈 : 가로 120mm*45mm / 가슴, 좌측팔 동일]



○ GT클래스 차량

- 대회 리버리킷 부착 공간 : 경기차량 앞유리 상단
- 공식 타이어 후원사 부착 공간 : 차량 범퍼 앞,뒤 좌,우 각 1장 및 타이어당 2장
- 테크니컬 후원사 부착 공간 : 좌,우 사이드 스킵트
- 클래스 네이밍 후원사 부착 공간 : 300*150사이즈, 좌, 우 리어헤더, 앞유리 리버리킷 내 좌측



○ GT클래스 슈트

- 대회 엠블럼 부착물 공간
[사이즈 : 가로 80mm / 가슴, 좌측팔 동일]
- 클래스네이밍 후원사 지정 부착물 공간
[사이즈 : 가슴 - 가로 150mm*48mm
좌측팔 - 가로 100mm*60mm]
- 공식 타이어 후원사 지정 부착물 공간
[사이즈 : 가슴 - 가로 150mm*48mm
좌측팔 - 가로 100mm*60mm]

