KSAE 대학생 자작자동차대회 Baja 경기진행규정

[시행 2021.3.18, 이사회]

제1장 목적 및 일반사항

제1조 (목적)

본 규정은 대학생 자작자동차대회 대회운영규정(이하 “대회운영규정” 이라 한다) 제10조 제4항에 따라 진행되는 Baja 부문 경기진행에 관한 사항을 규정함을 목적으로 한다.

제2조 (일반사항)

Baja 경기진행의 일반적인 사항들은 대회운영규정에 따른다.

제2장 차량검사 진행

제3조 (차량검사)

- ① 차량검사의 목적은 차량이 규정의 설계와 안전 요구사항, 취지에 맞게 제작되었는지를 확인하기 위함이다.
- ② 조직위원회는 안전에 문제가 있다고 판단되는 차량의 출전을 언제라도 금지시킬 수 있다.
- ③ 차량검사는 안전검사, 제동검사로 구성되며 각 검사별로 2개의 통과 스티커가 제공되고 모든 차량검사에 통과한 팀에 대해 공식시험주행 및 경기의 참가가 허가된다.

제4조 (안전검사)

- ① 차량이 규정의 요구사항에 적합한지를 결정하기 위하여 차량의 검사를 진행한다. 안전검사는 드라이버의 안전장비 검사와 드라이버 탈출 시간 시험을 포함한다.
- ② 안전검사 진행
 1. 드라이버가 탑승한 상태로 모든 안전장비(장갑, 신발, 헬멧, 안전벨트, 팔 안전벨트 등)의 준비를 마친 뒤에 차량 검사장소로 입장한다.
 2. 모든 검사 장소에 입장할 때에는 참가팀 확인서류(검사시트 등)를 지참하여야 한다.
 3. 정적검차 장소에 입장하여 무게검차가 끝난 뒤 팀의 드라이버 중 가장 큰 드라이버가 탑승한 상태로 다음 장소로 이동해야 한다.
 4. 드라이버 안전장비(장갑, 신발, 헬멧, 팔 안전벨트 등)는 최소 2세트로 경기에 참가하는 모든 드라이버가 각각 보유해야 한다.
 5. 검차 제한시간을 초과하여 검차를 통과하지 못한 차량은 실격 처리되고 모든 경기 참가가 제한된다.
 6. 조직위원회는 조사 양식에 포함된 모든 항목에 따라 차량의 안전과 기능에 관한 조사를 진행하며, 조직위원회가 규정 적합여부 검사를 추가로 원하는 경우 다른 항목을 포함하여 조사를 수행할 수 있다.
 7. 차량검사를 통과한 차량은 경기기간 동안 “검차 통과” 상태를 유지하여야 하며, 수정이 필요한 경우 조직위원회에 승인을 득한 후 시행해야 한다.
 8. 수정이 승인될 경우 해당 부분에 대한 “검차 통과” 상태는 해지되며 수정 완료 후 해당부분에 대한 추가 검사를 받아야 한다.
- ③ 차량 수정과 재검
참가팀은 차량의 특정 부분이 규정에 어긋나거나 안전하지 않다고 지적된 사항에 대해서 해당

사항을 수정하고 차량 재검사를 받아야 하며 조직위원회는 대회기간 중 언제든지 차량을 재조사할 수 있고, 부적합한 사항에 대하여 수정을 요구할 수 있다.

제5조 (가속제동검사)

제동검사는 각 차량이 35km/h 이상의 속도로 주행하는 중에 제동하여 모든 바퀴가 제동되는지를 검사하며 가속거리는 경기당일 공지한다.

- ① 각 차량은 2번의 가속제동검사 기회가 주어진다.
- ② 가속제동검사는 최대 5번의 추가 기회가 주어지며 매 시도마다 5점을 감점한다.
- ③ 5번의 추가 기회를 모두 실패하면 실격 처리되며 모든 경기에 참여할 수 없게 된다.
- ④ 가속제동검사에서는 다음과 같은 항목을 점검한다.
 - 규정 속도 (35km/h 이상)
 - 모든 바퀴 제동
 - 제동 직후 차량 회전각도 상태 (45°이내이어야 할 것)
 - 재출발 가능 여부
 - 일정 거리 내 정차 여부 (20m 이내)
- ⑤ 가속경기는 제동검사와 함께 실시되며 가속 종료지점까지의 도달한 시간이 가장 짧은 차량의 기록을 T_{min} 으로 하고 가장 느린 차량의 기록을 T_{max} 로 한다. T_{max} 가 ($T_{min} \times 1.2$)보다 클 경우에는 ($T_{min} \times 1.2$)= T_{max} 로 계산한다. 계산식은 아래와 같다.

$$\text{가속 경기 점수} = 40 \times \frac{(T_{max}/T_{your}) - 1}{(T_{max}/T_{min}) - 1} + 10$$

T_{your} : 별칙을 포함한 해당 차량이 기록한 시간

T_{min} : 가장 빠른 차량이 기록한 시간

- ⑥ 수식의 첫 번째 항은 본인의 기록과 관련한 점수로 가장 빠른 기록일 경우 40점을 받는다.
- ⑦ 수식의 두 번째 항은 최저점수로 완주 시 최소 10점을 받는다.
- ⑧ 가속경기는 제동검사와 함께 시행되므로 2번의 기본기회가 주어지며 제동검사 통과 여부와 관계없이 가장 빠른 기록으로 점수가 부여된다.
- ⑨ 만일 2번의 기본기회 동안 제동검사에 합격하였더라도 제동검사와 마찬가지로 가속경기 기록단축을 위해 추가로 5번까지 가속제동검사에 참가할 수 있지만 제 5조 2항의 감점이 동일하게 적용된다.

제6조 (동적성능평가)

동적성능평가는 험로를 주행하는 능력을 평가한다. 험로코스의 구성은 경기 전 홈페이지를 통해 추가로 공지된다. 구성 가능한 코스의 종류는 아래와 같으나 경기장 상태에 따라 변경될 수 있다.

- ① 구성 가능한 동적성능평가 코스(예)
 - 물웅덩이 : 일정 깊이의 수중 주행능력 평가
 - 등판력 코스 : 구동계의 효율 및 타이어 성능평가
 - 벨지안 로드 : 현가/조향 내구성 평가
 - 통나무 코스 : 현가/조향 성능 및 내구성 평가

각 코스의 구성은 주최 측에 의해 추가, 또는 변경될 수 있다.

- ② 동적 성능평가의 각 코스를 완주한 차량 중, 종료지점까지 도달한 시간이 가장 짧은 차량의 기록을 T_{min} 으로 하고 가장 느린 차량의 기록을 T_{max} 로 한다. T_{max} 가 ($T_{min} \times 1.5$)보다 클 경우에는 ($T_{min} \times 1.5$)= T_{max} 로 계산한다. 계산식은 아래와 같다.

$$\text{동적성능평가 점수} = 15 \times \frac{(T_{\max}/T_{\text{your}})-1}{(T_{\max}/T_{\min})-1} + 10$$

T_{your} : 해당차량이 기록한 각 코스 기록

$T_{\min}$: 가장 빠른 차량이 기록한 각 코스 기록

- ③ 수식의 첫 번째 항은 본인의 기록과 관련한 점수로 만점 시 15점을 받는다.
- ④ 수식의 두 번째 항은 최저점수로 완주 시 최소 10점을 받는다.
- ⑤ 각 차량은 코스별로 2번의 기회 중 가장 빠른 기록으로 점수를 부여한다.
- ⑥ 일부 코스 시도하지 않은 경우 해당 코스는 DNS처리하여 0점을 부여한다.
- ⑦ 일부 코스를 시도하였지만 통과하지 못한 경우 DNF처리하여 최저점수 5점을 부여한다.
- ⑧ 동적평가 코스의 구성이 기존 4개에서 변경되거나 축소될 경우라도 동적평가의 각 배점은 바뀌지 않는다.

제3장 경기진행 및 평가

제7조 (보고서 제출 및 평가)

- ① 모든 참가팀은 대회 전 설계보고서와 비용보고서를 제출해야 한다.
- ② 보고서 평가 점수는 최대 50점씩 총 100점을 부여한다.
- ③ 보고서 양식 및 제출일정은 홈페이지를 통해 공지한다.
- ④ 보고서 제출마감기한이 지나면 보고서를 제출할 수 없으며 0점 처리된다.
- ⑤ 보고서의 내용과 실제 내용이 일치하지 않을 경우 현장에서 감점이 적용될 수 있다.
- ⑥ 보고서의 내용이 다른 팀과 완전히, 또는 부분적으로 일치할 경우 0점으로 처리될 수 있다.

제8조 (공식 시험주행)

- ① 공식시험주행은 팀당 한 번의 기회가 주어지며 15분간 한번에 20대씩 진행한다. 조 편성은 주최 측이 대회 전 공지하며 공식시험주행의 횟수, 시간 등은 주최 측에 의하여 변경될 수 있다.
- ② 공식시험주행 전 참가자는 주최 측에서 지정한 계측기를 올바르게 장착하여야 한다.
- ③ 공식시험주행은 의무적으로 참가하여야 한다.
- ④ 공식시험주행에 참가하지 않을 경우 총점에서 10점을 감점한다.
- ⑤ 본인이 속한 조 이외에 다른 조에서 공식시험주행을 할 경우 총점에서 5점을 감점한다.

제9조 (예선전 경기)

- ① 예선전은 타임어택 방식으로 진행되며 1랩을 주행하여 기록을 측정한다.
- ② 조별로 대기 장소에서 대기 후 운영요원의 지시에 따라 순차적으로 출발한다.
- ③ 완주한 차량 중 기록이 가장 빠른 차량의 기록을 $T_{\min}$ 으로 하고 가장 느린 차량의 기록을 $T_{\max}$ 로 한다. $T_{\max}$ 가 $(T_{\min} \times 1.5)$ 보다 클 경우에는 $(T_{\min} \times 1.5) = T_{\max}$ 로 계산한다. 계산식은 아래와 같다.

$$\text{예선점수} = 100 \times \frac{(T_{\max}/T_{\text{your}})-1}{(T_{\max}/T_{\min})-1} + 50$$

- ④ 수식의 첫 번째 항은 본인의 기록과 관련한 점수로 만점 시 100점을 받는다.
- ⑤ 수식의 두 번째 항은 최저점수로 완주 시 최소 50점을 받는다.
- ⑥ 예선점수는 소수점 1번째 자리까지 합산한다.
- ④ DNF(Did Not Finish)나 DNS(Did Not Start)는 0점 처리된다.
- ⑤ 단 1회의 주행 기회만 주어진다.

⑥ 준결승전 조 편성 및 출발순서는 예선전의 베스트랩타임을 기준으로 한다.

제10조 (준결승전 경기)

- ① 준결승에 참가 할 수 없는 차량은 경기위원장에게 준결승전 시작 45분 전까지 알려야 한다.
- ② 준결승 경기는 전체 참가선수를 3개조로 나눠 각각 20랩 주행으로 진행되며 선두가 20랩을 완주하면 이후 들어오는 대로 주행 랩 수와 주행시간으로 기록이 정해지며 경기가 종료된다. 정해진 랩 수 미달 시 기록은 랩타임 평균 × 기준 랩 수로 정해진다.
- ③ 준결승 경기 중 추월이 가능하며 조별로 상위 10대만 결승에 진출한다.
- ④ 소속된 조에서만 참가할 수 있으며 다른 조에서의 참가는 불가하다.
- ⑤ 완주한 차량 중 총주행시간이 각 조에서 가장 빠른 차량의 기록을 $T_{\min}$ 으로 하고 각 조에서 가장 느린 기록을 $T_{\max}$ 로 한다. $T_{\max}$ 가 $(T_{\min} \times 1.1)$ 보다 클 경우에는 $(T_{\min} \times 1.1) = T_{\max}$ 로 계산한다. 계산식은 아래와 같다.

$$\text{준결승점수} = 100 \times \frac{(T_{\max}/T_{\text{your}}) - 1}{(T_{\max}/T_{\min}) - 1} + 100$$

- ⑥ 수식의 첫 번째 항은 본인의 기록과 관련한 점수로 만점 시 100점을 받는다.
- ⑦ 수식의 두 번째 항은 최저점수로 완주 시 최소 100점을 받는다.
- ⑧ 준결승 점수는 소수점 1번째 자리까지 합산한다.
- ⑨ DNF(Did Not Finish)의 경우 주행을 완료한 랩 당 5점을 부여한다.
- ⑩ DNS(Did Not Start)는 0점 처리된다.
- ⑪ 결승전 출발순서(그리드 지정)는 각 조 1위의 가장 빠른 한 바퀴 기록, 또는 합산기록을 비교하여 결정된다. 각 조의 2위부터는 기록에 관계없이 각 조의 1위의 기록을 비교하여 결정된 그리드 배정 순서를 따라 배정된다.

제11조 (패자부활전)

- ① 패자부활전은 준결승전과 동일한 A,B,C 3개조로 구성된 조별로 각각 1회, 총 3회 실시된다.
- ② 소속된 조에서만 참가할 수 있으며 다른 조에서의 참가는 불가하다.
- ③ 경기장을 10랩 주행하며 추월이 가능하다.
- ④ 조별로 상위 2대, 총 6대가 결승에 추가로 하며, 주최 측에 의해 진출 댓수는 변경될 수 있다.
- ⑤ 패자부활전에서는 추가로 점수가 부여되지 않는다.
- ⑥ 결승전 출발순서는 패자부활전 베스트랩타임을 기준으로 하여 기존의 진출자 뒤쪽으로 한다.

제12조 (결승전 경기)

- ① 결승에 참가 할 수 없는 차량의 경기참가자는 위원장에게 결승 주행 45분 전까지 알려야 한다.
- ② 트랙을 35랩 주행하여 이후 들어오는 대로 주행 랩 수와 주행시간으로 기록이 정해지며 경기가 종료된다. 정해진 랩 수에 미달되는 차량은 랩타임 평균 × 기준 랩 수로 환산하여 점수가 부여된다.
- ③ 결승 주행 중 최소 1회 이상 드라이버를 지정된 장소에서 의무 교체하여야 한다. 그렇지 않을 경우 실격처리 된다. 이때 팀은 드라이버 교체사실을 진행요원에게 알려야 한다.
- ④ 드라이버의 교체를 위해 피트인 한 경우 드라이버 교체 시작 전에 반드시 시동을 꺼야 한다.
- ⑤ 시동을 끈 시점부터 드라이버 교체가 시작되며 완전한 드라이버교체 및 안전장구 착용이 진행요원에게 확인된 이후 시동을 걸 수 있다.

- ⑥ 드라이버 교체 피트인은 5분의 의무피트인 시간이 주어지며 5분 이후 진행요원의 확인 후에 다시 코스 인을 할 수 있다.
- ⑦ 드라이버 교체장소에는 교체할 드라이버를 포함하여 총 2명만 입장이 가능하다.
- ⑧ 각각의 드라이버는 최소 5랩 이상 주행하여야 한다. 단, 드라이버 의무교체 이후 추가로 교체하는 경우에는 해당하지 않는다.
- ⑨ 경기 중 차량 수리는 피트에서만 허용한다. 피트에서는 운영요원의 허가를 득한 후 타이어교환 등이 가능하며, 단 연료급유와 구동배터리 교체는 절대 불가하다.(시동전동기용 배터리는 예외)
- ⑩ 지정된 장소에서 팀 별로 드라이버에게 주행 정보를 알려주는 Board를 사용할 수 있다. 이때 팀당 1명의 인원만 허용된다.
- ⑪ 경기 도중 위험한 상황 또는 부득이한 경우, 경기를 중단 시키지 않고 세이프티카(Safety Car)가 투입될 수 있다. 이때 모든 차량은 세이프티카 후미를 앞차 추월 없이 따라야하며 세이프티카가 코스 상에서 철수하면 경기는 속개된다.
- ⑫ 세이프티카는 선두의 위치와 상관없이 투입되며, 철수 시에도 선두의 위치를 보장하지 않는다.
- ⑬ 결승경기에 참여하는 모든 차량은 최소1바퀴를 험로코스를 통과해야 하는 ‘조커랩’(Joker lap)을 수행해야 한다.
- ⑭ 조커랩에서 통과해야하는 험로는 동적성능평가 코스의 일부로 결승전 하루 전에 확정 발표된다.
- ⑮ 조커랩을 수행하지 않을 경우 총 최대 60초의 가산초가 부여된다.
- ⑯ 조커랩을 진행하던 중 자력탈출이 불가하여 구난차량이나 오피셜로부터 도움을 받을 경우라도 조커랩을 수행한 것으로 인정하며 경기에 계속 참여할 수 있다. 그러나 구난에 소요된 시간은 보상받지 못한다.
- ⑰ 완주한 차량중 총 주행시간이 가장 빠른 차량의 기록을 T_{min} 으로 하고 가장 느린 기록을 T_{max} 로 한다. T_{max} 가 $(T_{min} \times 1.05)$ 보다 클 경우에는 $T_{max} = (T_{min} \times 1.05)$ 로 계산한다. 계산식은 아래와 같다.

$$\text{결승전점수} = 200 \times \frac{(T_{max}/T_{your}) - 1}{(T_{max}/T_{min}) - 1} + 200$$
- ⑱ 수식의 첫 번째 항은 본인의 기록과 관련한 점수로 만점 시 200점을 받는다.
- ⑲ 수식의 두 번째 항은 최저점수로 완주 시 최소 200점을 받는다.
- ⑳ DNF(Did Not Finish)의 경우 주행을 완료한 랩 당 5점을 부여한다.
- ㉑ DNS(Did Not Start)는 0점 처리 된다
- ㉒ 결승 점수는 소수점 1번째 자리까지 합산한다.
- ㉓ 주행 랩 수, 드라이버 교체, 조커 랩 등 결승전 경기방식은 상황에 따라 조정될 수 있다.

제13조 (채점 규정)

- ① Baja 부문의 종목별 채점은 별표 1의 채점기준표에 따른다.
- ② 개조차량은 총점에서 10점을 감점한다.
- ③ 종합성적이 같을 경우 다음과 같은 우선순위로 순위를 최종 결정한다.
 1. 결승전 경기 순위
 2. 준결승전 경기 순위
 3. 예선전 경기 순위
 4. 차량검사, 제동검사 점수

제4장 경기 진행 세부사항

제14조 (차량의 상태 및 실격)

- ① 차량은 경기가 진행되는 동안 최고의 상태를 유지할 수 있도록 관리해야 한다.
- ② 만약 차량의 상태가 정상적이지 않거나 트랙의 상태를 위태롭게 할 수 있다는 판단(예, 현가, 조향장치 등의 비정상 상태, 오일이나 냉각수 등의 유출, 차량 부품의 이탈 등)이 될 경우 조직 위원회는 해당 차량의 경기 참여를 즉각 중지할 수 있다.

제15조 (출발 대기)

출전차량은 정해진 출발시간의 15분 전까지 출전 대기 장소에 도착하여야 한다. 출발시간 10분 전에 경기장 진입문은 폐쇄되며 이때까지 도착하지 못한 차량은 DNS처리 된다.

제16조 (출발 방식)

- ① 준결승전, 결승전 경기의 출발방식은 롤링 스타트(Rolling Start)로 한다.
- ② 녹색깃발과 포메이션랩 보드가 개시되면 세이프티카의 선도아래 전 차량은 앞 차량을 추월(앞 차량의 앞 범퍼를 넘어서는 것)하지 않고 출발대열을 유지한 상태로 경기장을 서행으로 주행(포메이션랩)해야 하며 메인포스트에서 스타트깃발을 흔들거나 출발신호등의 적색불이 꺼지는 순간 결승경기가 시작된다(추월허용). 포메이션랩은 기본적으로 1랩이지만 상황에 따라 스타트 딜레이(start delay)보드 게시와 함께 경기가 지연될 수 있으며 이 경우 세이프티카의 지시에 따른다.

제17조 (출발 절차)

- ① 출전 차량은 코스인 개시가 시작되면 코스 인을 하여 그리드에 정렬하여야 한다.
- ② 경기출발 5분 전 : 피트 출구는 폐쇄된다.
- ③ 출발 신호는 출발 전 5분, 3분, 1분, 30초 시간표지판(Board)으로 공지한다.
 1. 5분 보드 : 카운트다운을 시작한다.
 2. 3분 보드 : 드라이버, 경기진행요원을 제외한 모든 사람은 코스 위에서 퇴장한다.
 3. 1분 보드 : 시동을 건다.
 4. 30초 보드 : 엔진 시동에 실패하거나 차량에 문제가 생겨 출발할 수 없을 경우 진행요원에게 알려야 하며 이상이 없을 경우 메인포스트의 깃발신호와 신호등에 집중한다.
- ④ 출발에 실패한 차량은 모든 차량들이 포메이션 랩을 출발 한 후 엔진시동이 걸리도록 경기진행요원이 트랙 위에서 차를 미는 것이 허용된다. 시동이 걸린 후 포메이션 랩을 출발할 수 있으나 주행 중인 차량을 추월할 수 없고 후미에서 출발해야 한다.
그러나 한 번의 시도 후에도 출발할 수 없을 경우 피트로 구난되며 경기진행요원의 도움으로 피트에서 출발을 시도할 수 있다. 포메이션 랩의 참여에 실패한 차량 또한 피트에서 출발을 시도한다.
- ⑤ 포메이션랩 주행 중 사고와 같은 돌발 상황이 발생할 경우 경기가 지연되거나 다시 시작될 수 있으며 세이프티카의 선도와 오피셜의 지시에 따라 재출발 절차가 시작된다.
- ⑥ 출발지연(Start Delayed) 보드가 몇 번에 걸쳐 반복 제시되거나 경기 주행 거리가 아무리 축소되어도 경기결과는 유효하다.
- ⑦ 그리드에서 연료의 재급유 또는 제거, 구동배터리교체는 금지된다.

제18조 (피트인 및 코스인)

주행 중 강제 피트인 명령을 받은 차량(메인포스트에서 흑색기와 함께 엔트리번호 제시)은 피트인하여 벌칙 이행 후 코스인 할 수 있으며 피트 출구에서는 경기진행요원의 지시에 따라 코스인 한다.

제19조 (경기의 중단)

통상의 안전한 상태가 유지되지 않은 경우에는 적색기에 의해 경기를 중단한다.

- ① 사고나 기후 조건 혹은 기타 조건들로 인해 경기를 계속 진행하는 것이 위험하다고 판단되는 경우에 조직위원회는 출발 라인과 모든 포스트에 적색기를 발령하도록 지시를 내릴 수 있다.
- ② 경기 중단 신호가 나가면 모든 차량들은 **앞 차량을 추월할 수 없으며** 즉시 경기를 중지하고 서킷 트랙의 양 옆의 제방 가까이에 차량을 정지시킨다. 그 경우에 아래의 사항을 필히 숙지하고 있어야 한다.
 - 1. 경기차량 및 서비스 차량이 코스 상에 있을 수도 있다.
 - 2. 코스는 사고로 완전히 막혀 있을 수도 있다.

제20조 (재출발)

- ① 경기가 **개시될** 때에, 자력으로 움직일 수 있는 차량만이 재출발의 자격을 가진다.
- ② 위험요인이 제거된 후에는 **경기 중단되기 직전 순위로 그리드정렬이 다시 이루어지며 포메이션 랩과 함께 경기가 재시작 된다.**
- ③ 경기주행거리는 남아있는 거리를 주행하는 것을 원칙으로 하나 불가분한 이유로 경기를 속개할 수 없을 경우 조직위원회의 결정에 따른다.

제21조 (경기 종료)

- ① 선수가 주어진 랩을 완주하면 경기 종료 신호가 **게시되고** 경기가 종료된다.
- ② 만일 경기 종료 신호가 운영진이 판단한 이유로 선두차량이 규정된 랩 수를 완료하기 전에 표시된 경우라 할지라도 경기는 그 시점에서 종료된 것으로 한다.
- ③ 경기 종료 신호를 받은 모든 차량은 코스를 주행하여 경기진행요원이 지시하는 대기지역으로 이동하여 대기한다.
- ④ 경기 종료 신호를 받은 이후의 경합은 금지한다.

제22조 (벌칙 및 구제)

- ① 경기 운영요원에게 불응하여 경기진행에 문제가 발생할 경우 사안에 따라 최소 100점을 감점하거나 최대 실격시킬 수 있다.
- ② 경기 중 고의적인 위험행위를 통해 이득을 얻거나 피해를 발생시킬 경우 최대 실격시킬 수 있다.
- ③ 준결승, 결승, 패자부활전 경기 중, 황기구간의 위험한 추월, Safety Car 추월 등으로 경기진행이 방해되거나 위험한 상황을 유발할 경우 총 기록에서 **60초**를 가산하여 점수를 계산한다.
- ④ 준결승, 패자부활전 경기중 억울한 피해를 받은 참가차량은 조직위원 심사를 통해 결승에 진출할 수 있도록 특별 구제할 수 있다.
- ⑤ 구제나 벌칙의 부가를 위한 별도의 항의는 접수하지 않으며, 오직 CCTV와 경기진행요원 등으로부터 조직위원이 직접 확인한 자료만 심사에 활용한다.

부칙

1. 이 규정은 제정일로부터 시행한다.
2. 이 규정의 제정 및 개정 이력은 아래와 같다.

2008.1. 8 제정	2009.2.11 개정	2010.2.19 개정	2011.2.25 개정
2012.3. 8 개정	2013.3. 8 개정	2014.3.13 개정	2016.3.10 개정
2017.6.15 개정	2018.3.15 개정	2019.3.21. 개정	2020.4.16 개정
2021.3.18 개정			

[별표 1]

Baja 부문 종목별 채점기준표

종 목	점수	적용방법	비 고
보고서 평가	100점	평가하여 배점	비용보고서 50점 설계보고서 50점
가속제동검사	50점	계산식 적용	3번째 시도부터 5점 감점
동적성능평가	100점	계산식 적용	각 코스별 25점
예선전	150점	계산식 적용	완주차량 최저점수 50점
준결승전	200점	계산식 적용	완주차량 최저점수 100점
결승전	400점	계산식 적용	완주차량 최저점수 200점
총점	1,000점	개조부문은 총점에서 10점 감점	