

KSAE 대학생 자작자동차대회 Baja 경기진행규정

[시행 2026.3.19, 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, 롤케이지규격표, E-baja 스펙시트, 안전운영보고서 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. 안전검사 제한시간을 초과하여 검차를 통과하지 못한 차량은 모든 경기 참가가 제한되며 추가 검사의 기회를 제공받지 못한다.
 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.

④ 안전검사를 먼저“통과”한 상위 10개 팀의 차량에 5점의 가점을 부여한다.

⑤ 안전검사 감점의 합이 150점을 초과한 팀은 실격 처리한다.

제5조 (가속력 평가 및 제동검사)

가속력 평가는 제동검사와 함께 실시되며 제동검사는 각 차량이 속도에 관계없이 정해진 제동구간에서 모든 바퀴가 정지하는지를 검사한다.

① 각 차량은 2번의 기회가 주어진다.

② 최대 5번의 추가 기회가 주어지며 매 시도마다 10점을 감점한다.

③ 5번의 추가 기회를 모두 실패하면 실격 처리되며 모든 경기에 참여할 수 없게 된다.

④ 가속력 평가 및 제동검사에서는 다음과 같은 항목을 측정 및 점검한다.

- 정지상태에서 75m를 주행하는 시간 측정(가속력 측정)
- 모든 바퀴가 제동하는 즉시 회전을 완전히 멈출 것
- 정지 시 차량의 회전각도 상태가 45°이내일 것 (yaw angle 변화가 ±45°이내)
- 시동상태 유지 및 재출발이 가능할 것

⑤ 가속력 평가 점수는 가속 종료지점까지의 도달한 시간이 가장 짧은 차량의 기록을 T_{min} 으로 하고 가장 느린 차량의 기록을 T_{max} 로 하여 아래와 같이 계산한다. T_{max} 가 ($T_{min} \times 2$)보다 클 경우에는 ($T_{min} \times 2$)= T_{max} 로 하며, 계산식은 아래와 같다.

$$\text{가속 경기 점수} = 80 \times \frac{(T_{max}/T_{your}) - 1}{(T_{max}/T_{min}) - 1} + 20$$

T_{your} : 벌칙을 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 80점을 받는다.

⑦ 수식의 두 번째 항은 최저점수로 완주 시 최소 20점을 받는다.

⑧ 가속력 평가는 제동검사와 함께 시행되므로 2번의 기본기회가 주어지며 제동검사 통과 여부와 관계없이 가장 빠른 기록으로 점수가 부여된다.

⑨ 만일 2번의 기본기회 동안 제동검사에 합격하였다더라도 기록단축을 위해 추가로 5번까지 가속력 평가 및 제동검사에 참가할 수 있지만 제 5조 2항의 감점이 동일하게 적용된다.

⑩ 제동검사를 제한시간 내에 합격하지 못한 차량은 경기에 참여할 수 없다. 단, 경기상황에 따라 추가 검사의 기회가 주어질 수 있고, 그러한 경우 검사에 합격하더라도 총 점수에서 100점이 차감된다.

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 동적성능평가 코스의 구성

1. 통나무 코스 : 차량 셋업 및 종합 내구성 평가
2. 벨지안 로드 : 현가/조향 성능 평가
3. 범피 로드 : 프레임 구조 안정성 및 종합 내구성 평가

4. 등판력 코스 : 구동계의 효율 및 타이어 성능평가

각 코스의 구성은 주최측에 의해 추가, 또는 변경될 수 있다.

- ② 동적 성능평가는 전체코스를 두 개의 구역으로 나누어 평가하며 완주한 차량 중, 계측지점까지 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.

$$\text{동적성능평가 점수} = 30 \times \frac{(T_{max}/T_{your}) - 1}{(T_{max}/T_{min}) - 1} + 20$$

T_{your} : 해당차량이 기록한 각 구역의 기록

T_{min} : 가장 빠른 차량이 기록한 각 구역의 기록

- ③ 수식의 첫 번째 항은 본인의 기록과 관련한 점수로 만점 시 30점을 받는다.
 ④ 수식의 두 번째 항은 최저점수로 완주 시 최소 20점을 받는다.
 ⑤ 참가 횟수는 최대 5회로 제한되며 참가했던 기록 중 가장 빠른 기록으로 점수를 부여한다.
 ⑥ 일부 구역을 시도하지 않은 경우 해당 코스는 DNS처리하여 0점을 부여한다.
 ⑦ 일부 구역을 시도하였지만 통과하지 못한 경우 DNF처리하여 최저점수 10점을 부여한다.
 ⑧ 동적평가 코스의 구성과 측정방법 등이 변경되거나 축소될 경우라도 동적평가의 각 총 배점은 바뀌지 않는다.

제3장 경기진행 및 평가

제7조 (보고서 제출 및 평가)

- ① 모든 참가팀은 대회 전 설계보고서와 비용보고서를 제출해야 한다.
 ② 제출된 보고서는 아래 표의 등급으로 분류되며 그에 해당하는 점수를 받는다.

등급	설계보고서	비용보고서
A ⁺	100	100
A	90	90
B ⁺	80	80
B	70	70
C	60	60
D	50	50
F	0	0

- ③ 보고서 양식 및 제출일정은 홈페이지를 통해 공지되며 아래 표의 항목으로 평가한다.

설계보고서												
연구 및 연구성과				공학적 접근			차별성			적절성		
설	해	제	검	기술적용	부품선정	정량적	혁신기술	경량화	원가	작성	표지	
계	석	작	증	의 근거	근거	결과	의 적용	기술	개념	양식	양식	
비용보고서												
보고서의 구성				근거자료		적절성						
부품의		합리적		도면 등		표지 양식		작성양식		원가산정		표준가격
누락여부		인건비 산정		증빙자료								준수여부

- ④ 보고서 제출 마감기한이 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.
 ⑦ 제출된 보고서는 전체 공개할 수 있다.

제8조 (공식 시험주행)

- ① 공식시험주행은 팀당 한 번의 기회가 주어지며 15분간 진행한다. 조 편성은 주최 측이 경기당 일 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.
- ⑥ 조 편성 및 운영은 주최 측에서 현장 상황에 따라 유연하게 운영하고 이를 공지한다.

제9조 (오토크로스 경기)

- ① 오토크로스 경기는 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.

$$\text{오토크로스점수} = 150 \times \frac{(T_{max}/T_{your}) - 1}{(T_{max}/T_{min}) - 1} + 50$$

- ④ 수식의 첫 번째 항은 본인의 기록과 관련한 점수로 만점 시 150점을 받는다.
- ⑤ 수식의 두 번째 항은 최저점수로 완주 시 최소 50점을 받는다.
- ⑥ 오토크로스 경기의 점수는 소수점 1번째 자리까지 합산한다.
- ④ DNF(Did Not Finish)나 DNS(Did Not Start)는 0점 처리된다.
- ⑤ 단 1회(1 LAP 완성)의 주행 기회만 주어진다.
- ⑥ 결승전 경기 출발순서(그리드) 배치는 오토크로스 경기의 베스트랩타임을 기준으로 한다.

제10조 (그리드워크)

- ① 내구력 경기 이전 그리드워크 이벤트가 실시된다.
- ② 그리드워크 참가 차량은 그리드에 내구력 경기 출발 순서대로 정렬한다.
- ③ 그리드에서의 차량 정비는 불가하며, 피트로 이동하여 정비가 가능하다.
- ④ 그리드워크 이벤트 불참 차량은 내구력 경기에서 피트 스타트로 진행한다.
- ⑤ 그리드에서의 주유는 불가하다.

제11조 (내구력 경기)

- ① 내구력 경기에 참가할 수 없는 차량의 경기참가자는 경기위원장에게 경기시작 45분 전까지 알려야 한다.
- ② 내구력 경기는 출발신호가 발령된 시간을 기준으로 90분 동안 주행하여 주행한 바퀴수(랩)를 기준으로 점수가 부여된다.
- ③ 내구력 주행 중 최소 1회 이상 드라이버를 지정된 장소에서 의무 교체하여야 한다. 그렇지 않을 경우 8랩을 차감한다. 이때 팀은 드라이버 교체 사실을 진행요원에게 알려야 한다.
 1. 경기장 상황에 따라 드라이버 교체장소의 동시 진입 차량 대수가 제한된다.
 2. 차량의 제한 대수는 교체장소의 안전관리를 위해 혼잡도에 따라 운영측이 판단하며, 이에 따라 대수는 변경될 수 있다.

3. 잔여 교체 공간이 남아있지 않은 상태에서 진입 시, 운영요원은 앞 차량의 드라이버 교체가 완료될 때까지 차량을 대기시킬 수 있으며 이때 소요된 시간은 의무피트인 시간에 포함되지 않는다.
4. 피트가 혼잡하여 안전상 문제가 있다고 판단 시, 운영요원은 드라이버 교체 진입차량에 대해 피트스루 지시할 수 있다.
5. 피트 혼잡도에 대한 잘못된 판단으로 대기하게 되거나, 피트스루 지시되는 경우로 발생하는 모든 손실과 책임은 참가 팀에게 있다.
- 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 안전장비 착용이 진행 요원에게 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 5분 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 연료급유는 절대 불가하다. 피트에서의 용접작업은 금지된다.
- ⑩ 지정된 장소에서 팀별로 드라이버에게 주행 정보를 알려주는 Board를 사용할 수 있다.
- ⑪ 경기 도중 위험한 상황 또는 부득이한 사항이 발생한 경우, 경기를 중단시키지 않고 세이프티카 (Safety Car)가 투입될 수 있다. 이때 모든 차량은 세이프티카 후미를 앞차 추월하지 않고 따라가야하며 세이프티카가 코스 상에서 철수하면 경기는 속개된다.
- ⑫ 세이프티카는 선두의 위치와 상관없이 투입되며, 철수 시에도 선두의 위치를 보장하지 않는다.
- ⑬ 내구력 경기에 참여하는 모든 차량은 최소 1바퀴를 험로코스를 통과해야 하는 ‘조커랩’(Joker lap)을 수행해야 한다.
- ⑭ 조커랩에서 통과해야하는 험로는 동적성능평가 코스의 일부로 내구력 경기 전에 확정 발표된다.
- ⑮ 조커랩을 수행하지 않을 경우 주행 랩 수에서 5랩을 차감한다.
- 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 90분 동안 주행한 랩 수가 가장 많은 차량이 만점인 400점을 획득하며 1바퀴에 20점씩 차감하여 점수를 부여한다.(아래 예시 참조)

순위	주행한 랩수(예)	점수(예)
1	64	400
2	64	400
3	63	380
4	60	320
5	56	240
6	56	240
7	52	160
8	51	140
9	49	100(최저점수)
10	32(선두 주행랩의 50%)	100(최저점수)
11	28	0(DNF)
12	24	0(DNF)
13	21	0(DNF)

- ⑱ 정해진 시간 내에 코스에 입장하지 못하거나 출발하지 못한 차량(DNS), **완주하지 못한 차량(DNF)**은 0점 처리 된다
- ⑲ 내구력 경기에 **완주한** 차량의 최저점수는 **100점**으로 한다.
- ⑳ 주행시간, 드라이버 교체, 조커 랩 등 내구력 경기방식은 상황에 따라 조정될 수 있다.
- ㉑ 내구력경기는 **최고 Lap수를 주행한 차량의 50% 이상을 주행해야만 완주로 인정하며 소수점 이하는 버린다.**(예 : 65lap × 50% = 32.5lap -> 소수점 버림 적용 -> 32lap)

제12조 (채점 규정)

- ① Baja 부문의 종목별 채점은 별표 1의 채점기준표에 따른다.
- ② 비개조차량은 **총점에서 50점 가산점을 부여한다.**
- ③ 종합점수가 같을 경우 다음과 같은 우선순위로 순위를 최종결정 한다.
 1. 내구력 경기 점수 및 순위
 2. 동적성능평가 점수 및 순위
 3. 가속력 평가 점수 및 순위
 4. 차량검사 등 감점
 5. 보고서 점수

제4장 경기 진행 세부사항

제13조 (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.

제14조 (출발 대기)

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

제15조 (출발 방식)

- ① 예선전 경기와 내구력 경기의 출발방식은 경기 당일 현장 상황에 따라 롤링 스타트(Rolling Start)나 개별스타트 또는 **스탠딩스타트(Standing Start)**로 진행된다.
- ② 롤링스타트의 경우 공지된 **그리드**에 따라 경기장에 대기한 후, 세이프티카의 선도아래 앞 차량을 추월하지 않고 대열을 유지한 상태로 경기장으로 서행으로 주행(포메이션랩)해야 하고 메인 포스트에서 스타트깃발을 흔들거나 출발신호등의 적색불이 꺼지는 순간 경기가 시작되고 추월이 허용된다.
- ③ 개별스타트로 진행될 경우 그리드나 출발 대기장소에 정렬한 상태에서 후 진행요원이 선두차량부터 1대씩 출발시킨다. 출발신호간의 간격은 최대 5초를 넘지 않으며 즉시 출발이 불가능한 경우 다음 차량에게 그 순서가 넘어간다.
- ④ **스탠딩스타트의 경우** 공지된 **그리드**에 따라 경기장에 대기한 후, 엔진 스타트 신호에 따라 시동을 건 상태로 대기하며, **포메이션랩 없이 메인포스트에서 스타트깃발을 흔들거나 출발신호등의 적색불이 꺼지는 순간 경기가 시작된다.**
- ⑤ 결정된 출발방식은 경기당일 공지된다.

제16조 (출발 절차)

- ① 출전 차량은 코스인 개시가 시작되면 코스 인을 하여 그리드에 정렬하거나 경기진행요원의 지시에 따라 정해진 출발 대기장소에 정렬하여야 한다.
- ② 출발 신호는 출발 전 5분, 3분, 1분, 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.
- ③ 스타트 시 최초 출발에 실패한 차량은 경기진행요원의 도움으로 그리드에서 피트로 이동하여 수리 후 피트스타트로 재출발을 시도할 수 있다. 즉, 차량의 이상으로(배터리 방전 등) 출발에 실패한다면 반드시 피트 방향으로 차량을 이동해야 한다. 해당 사항 미숙지로 인한 불이익이나 손실에 대한 책임은 참가 팀에게 있다.
- ④ 출발지연(Start Delayed) 보드가 몇 번에 걸쳐 반복 제시되거나 경기 주행 시간이 아무리 축소되어도 경기결과는 유효하다.
- ⑤ 그리드에서 연료의 재급유 또는 제거는 금지된다.

제17조 (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.

제18조 (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.

제19조 (재출발)

- ① 경기가 개시될 때에, 자력으로 움직일 수 있는 차량만이 재출발의 자격을 가진다.
- ② 위험요인이 제거된 후에 경기가 재시작 된다.
- ③ 남아있는 시간을 주행하는 것을 원칙으로 하나 불가피한 사유로 경기시간이 축소되거나 재출발하지 못하더라도 경기 결과는 유효하다.

제20조 (경기 종료)

- ① 경기 시간이 모두 경과하면 경기 종료 신호(체커기)가 게시되고 경기가 종료된다.
- ② 만일 경기 종료 신호가 운영진이 판단한 이유로 선두차량이 규정된 시간을 완료하기 전이나 후에 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.

제21조 (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 내구력, 경기 중, 황기구간의 위험한 추월, Safety Car추월 등으로 경기진행이 방해되거나 위험한 상황을 유발할 경우 총 기록에서 **최소 1랩을 차감**하여 점수를 계산하며 사안에 따라서 추가로 차감 **또는 실격처리** 할 수 있다.
- ④ 구제나 벌칙의 부가를 위한 별도의 항의는 접수하지 않으며, 오직 CCTV와 경기진행요원 등으로부터 조직위원이 직접 확인한 자료만 심사에 활용한다.
- ⑤ 지정된 장소 이외의 공간에서의 경기 관람은 허용되지 않으며, 운영요원의 지시에 불응하는 인원(팀원 및 게스트 등)에 대해서는 해당팀에 감점을 부여할 수 있다.
- ⑥ 대회 참가 명단에 기재된 소속 팀에 포함되지 않은 졸업생 또는 외부인의 대회 직접 참가는 어떠한 경우에도 허용되지 않으며, 위반 사실 적발 시 조직위원회 주관 징계 심의를 실시된다.
- ⑦ 모든 경기 중 더블체커/트리플체커 벌점은 더블체커(-30점)/트리플체커(-100점) 벌칙을 부과하며, 해당 드라이버 및 팀장은 심사실로 호출될 수 있다.
- ⑧ 모든 경기 중 차량식별등이 작동하지 않는 것이 확인될 경우 그 즉시 경기에서 제외될 수 있으며 경기 종료 후에 확인되는 경우 벌점(-100점) 또는 페널티(5랩 차감)가 부과될 수 있다.

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	2022.4.21 개정	2023.4.27 개정	2024.4.11 개정
2025.4.17 개정	2026.3.19 개정		

[별표 1]

BAJA STUDENT KOREA(BSK) 종목별 채점기준표

종 목	점수	적용방법	비 고
보고서 평가	200점	평가하여 배점	비용보고서 100점 설계보고서 100점
가속력 평가	100점	계산식 적용	3번째 시도부터 5점 감점
동적성능평가	100점	계산식 적용	각 코스별 25점
오토크로스 경기	200점	계산식 적용	완주차량 최저점수 50점
내구력 경기	400점	-20점/랩	완주차량 최저점수 100점
총점	1,000점	비개조 부문은 총점에서 50점 가산점 적용	