

2026 Hyundai N Festival Regulations

N1 Class



목 차

용어 정의와 약어

Chapter 1. 스포츠 운영 규정

1. 서문
2. 시리즈 타이틀
3. 적용 규정
4. 공지
5. 대회 조직 위원회
6. 주관사 권한과 의무
7. 레이스 디렉터의 권한과 임무
8. 대회 일정 및 타임 테이블
9. 참가 자격 및 라이선스
10. 선수 등록 및 참가 신청
11. N1 클래스 구성
12. 엔트리 번호
13. 공식 광고 부착물
14. 선수 참가 확인
15. 딴 감독
16. 드라이버 브리핑
17. 메디컬 체크
18. 검차
19. 안전 보호 장비
20. 무게 측정
21. 참가 선수 준수 사항
22. 일반 안전 규칙
23. 드라이빙 관련 규칙
24. 사실 판단관
25. 사건
26. 이벤트
27. 경기 신호
28. 피트 및 피트 레인
29. 연료
30. 타이어
31. 기록 계속
32. 예선 및 결승
33. 그리드 배정
34. 결승 스타트 절차
35. 세이프티 카
36. 경기 중단
37. 경기 재개
38. 경기 종료
39. 파크 퍼미
40. 항의 및 항소
41. 상전 (상금·부상 관련)
42. 시상식 및 기자회견 (인터뷰)
43. 시리즈 포인트
44. 딴 챔피언십 포인트
45. N1 클래스 핸디캡
46. 페널티
47. 패독
48. 게스트 드라이버

Chapter 2. N1 클래스 차량 기술 규정

1. 서문
2. 장착 부품
3. 데이터 로거 (검차)
4. 차량 수리
5. 최저 중량
6. 차량 기타
7. 데이터 전송 장치
8. 공식 미디어 장치
9. 공통 기술 규정
10. 외장 카메라 설치

- 부칙 1. 유효한 안전 보호 장비
- 부칙 2. 공식 광고 부착물 가이드라인
- 부칙 3. 안전 그물망 설치 방법
- 부칙 4. 공인 경기장 현황
- 부칙 5. 깃발 규정
- 부칙 6. 봉인
- 부칙 7. 공인 부품 QR 레이저 마킹
- 부칙 8. N1 클래스 핸디캡 웨이트 설치 가이드라인
- 부칙 9. 온라인 공지 앱 입장방법
- 부칙 10. 올바른 안전벨트 고정 위치

용어 정의와 약어

대회 (Event): 각 라운드마다 진행되는 연습·예선·결승 경기와 그 밖에 진행되는 부대행사

경기 (Competition): 대회 중 진행되는 클래스별 타임 트라이얼, 예선, 결승 등의 각 범주별 레이스

라운드 (Round): 경기가 진행되는 기간

레이스 (Race): 포인트 획득이 가능한 경기

공식 통지 (Official Notice): 주관사, 심사위원회, 경기위원회가 참가자에게 알리는 공식 문서

특별 규정 (Supplementary Regulations): 본 규정 외 주관사가 추가로 발표하는 보조 규정

기술위원회 (Technical Committee): 기술 대표 및 기술위원장으로 구성된 기술 규정 관리 책임 그룹

기술 대표 (Technical Delegate): 주관사에 의해 지정된 차량 기술 대표자

드라이빙 스탠다드 어드바이저 (Driving Standard Adviser): 주관사에 의해 지정된 드라이빙 관련 심의 자문역

드라이버 라이선스 (Driver License): KARA로부터 대회 참가 자격을 인정받은 증명

서킷 라이선스 (Circuit License): 각 경기장으로부터 서킷 주행 자격을 인정받은 증명

불가항력적인 사건 (Force Majeure): 예측할 수 없고, 피할 수 없는 외부 요인으로 일어난 사건

참가자 (Competitor): 공식 등록된 팀 또는 개인으로, 대회에 직접 출전하거나 참가 등록을 통해 관련 활동에 관여하는 모든 사람

팀 크루 (Team Crew): 참가 팀의 운영을 담당하는 모든 인력을 의미하며, 미케닉, 엔지니어, 전략 담당자, 팀 매니저 등 팀 소속 스태프 전원

차량 (Cup Car): Hyundai N Festival 에 참가하는 드라이버의 출전 차량

코스 (Course): 트랙 및 연석과 안전지대를 포함하는 경기가 진행되는 차량의 주행 경로

트랙 (Track): 코스 내 연석을 미포함한 가장자리 백색 선까지의 구간

트랙 이탈 주행 (Off Track Limit): 모든 바퀴가 트랙 밖으로 이탈하여 주행하는 행위로 약어로 TL 로 표기

파크 페리 (Parc Ferme): 예선 및 결승 경기 종료 후 심의, 항의, 기록 정리 등의 목적으로 차량을 보관하는 장소

피트 개러지 (Pit Garage): 참가 차량을 보관하는 차고지

세이프티 카 (Safety Car): 경기 중 사고 혹은 악천후로 인해 정상적인 경기 진행이 어렵다고 판단될때 경기 중립화 목적으로 투입되는 차량

FIA (Federation Internationale de l'Automobile): 자동차 경주 및 모터스포츠를 관장하는 국제 기구

ASN (Authority Sporting National): FIA 가 승인한 국내 스포츠 권한 보유자

ISC (International Sporting Code): FIA 국제스포츠 운영규정과 그 부칙

KARA (Korea Automobile Racing Association): 한국의 ASN 인 (사)대한자동차경주협회의 약어

BoP (Balance of Performance): 경쟁 차량 간 동등성을 유지하기 위한 마력, 중량, 엔진 관리, 공기 역학 등 차량의 한계와 매개변수를 조정하는 것.

T-모니터 (Timing-Monitor): 기록 및 안내사항이 표시되는 기록 모니터

델리게이트 (Delegate): 주관사로부터 권한을 부여받은 해당 부문 대표자

ESD (e-Safety Delegate): 전기자동차 고전압 시스템 및 사고대응에 대한 총괄 관리 대표자

DNS (Did Not Start): 예선을 통과했으나 어떠한 사정으로 출발하지 못한 것을 의미함

DNF (Did Not Finish): 완주하지 못한 것을 의미함

DSQ (Disqualified): 실격을 의미하며 기록 프로그램에 따라 DQ(Disqualified)라고 표기하기도 함

DNQ (Did Not Qualified): 예선기록 미달로 결승 참가하지 못함, 기록 프로그램에 따라 DNC(Did Not Classified)로 표기되기도 함

스프린트 레이스 (Sprint Race): 차량이 동시에 출발해서 가장 먼저 결승선을 통과하는 순서대로 경쟁의 결과를 결정

타임 트라이얼(Time-trial): 미리 정해 놓은 구간을 얼마나 빨리 달렸는지, 시간 기록에 따라서 결과를 결정

포메이션 랩 (Formation Lap): 결승을 시작하기 전 마지막으로 차량과 코스 점검을 위해 SC 를 따라 트랙을 한바퀴 도는 것

스탠딩 스타트 (Standing Start): 포메이션 랩 완료 후 그리드에 정렬하여 정지상태에서 신호에 따라 출발

롤링 스타트 (Rolling Start): 포메이션 랩 완료 후 그리드 대열을 유지하고 주행하던 중 신호에 따라 출발

안전지대(Safety Zone): 코스 내 흰색 실선 바깥쪽의 버지 또는 런 오프 구간과 같이 경기 차량의 주행 경로에서 벗어난 지역

피트 레인(Pit Lane)의 구분

-패스트 레인 (Fast-Lane): 피트 레인 중 피트월에서 가장 가까운 차선으로 피트 내의 차량 주행로

-워킹 레인 (Working-Lane): 피트 레인 중 피트 개러지에서 가장 가까운 차선으로 피트 내의 작업 구역

2026 Hyundai N Festival Regulations

Chapter 1. 스포츠 운영 규정

1. 서문

- 1.1. '2026 Hyundai N Festival' (이하 N 페스티벌)을 주관하는 '㈜플레이그라운드코리아' (이하 주관사)는 FIA의 ISC 및 (사)대한자동차경주협회 (이하 KARA)의 '2026 자동차경기 국내규정집' 그리고 '2026 Hyundai N Festival Regulations' (이하 대회 규정집)에 의거하여 대회를 조직하고 운영을 한다.
- 1.2. 본 대회 규정집은 N 페스티벌에 참가하는 참가자에게 적용된다.
- 1.3. 본 대회 규정집에 대한 해석과 기재되지 않은 사항에 대한 적용 및 결정은 주관사의 권한이다.

2. 시리즈 타이틀

- 2.1. 대회 조직위원회는 "Hyundai N Festival"(이하 N 페스티벌) 이벤트를 주최한다.
- 2.2. N 페스티벌은 다음과 같이 4 개의 레이스 시리즈 (이하 클래스)로 구성된다.
 - 2.2.1. eN1 Class (이하 eN1 클래스)
 - 2.2.2. N1 Class (이하 N1 클래스)
 - 2.2.3. N2 Class (이하 N2 클래스)
 - 2.2.4. N3 Class (이하 N3 클래스)
- 2.3. N 페스티벌은 FIA의 한국 ASN인 KARA의 공인대회로 개최되며, 모든 대회는 FIA가 기준하는 안전 규칙을 준수한 경기장에서 개최된다.

3. 적용 규정

- 3.1. 대회 규정집의 제정 및 개정 권한은 주관사에게 있으며, 2026년 발표 시점부터 효력을 갖는다.
- 3.2. N 페스티벌은 다음의 규정들을 적용하여 경기를 운영한다.
 - 3.2.1. FIA International Sporting Code & Appendix (이하 FIA ISC)
 - 3.2.2. 2026 KARA 자동차경기 국내규정집 (이하 KARA 규정집)
 - 3.2.3. 대회 규정집
 - 3.2.4. 각 경기장 규칙
 - 3.2.5. Supplementary Regulations (이하 특별 규정)
 - 3.2.6. Official Bulletin (이하 공식 공지)
 - 3.2.7. 심사위원회 결정문
 - 3.2.8. 드라이버 브리핑 자료
 - 3.2.9. 레이스 디렉터 노트
- 3.3. 상기 규정의 해석 주체는 주관사이며, 선수 및 참가 팀은 심사위원회, 레이스 디렉터, 경기위원장, 주관사, 주최사가 내린 결정에 대해 이의를 제기할 수 없다. 단, 'KARA 규정집 제2장 제12조 항의' 또는 'KARA 규정집 제2장 제13조 항소'에 따라 항의 또는 항소할 수 있다.

4. 공지

- 4.1. 주관사는 다음의 공식 채널을 통해 선수 및 참가 팀에게 정보를 전달한다.
 - 4.1.1. 공식 채널: HMG 드라이빙 익스피리언스 (이하 홈페이지), 온라인 공지 (Sportity)
 - 4.1.2. 경기 중 추가 공식 채널: 홈페이지, 경기장 내 게시판, T-모니터, 메신저, 온라인 공지 (Sportity)
 - 4.1.2.1. 홈페이지: <https://drivingexperience.hyundai.co.kr>
 - 4.1.2.2. 온라인 공지: 부칙.9를 통해 입장 가능하다.
- 4.2. 상기 공식 채널의 공지 외 소통 내용은 선수의 편의를 위한 것이며, 공지로 인정되지 않는다.

5. 대회 조직 위원회

- 5.1. 주최사: 현대자동차 (주)
- 5.2. 주관사: (주)플레이그라운드코리아
 - 주소: 경기도 의왕시 이미로 40, 인덕원 IT 밸리 C-610,611
 - TEL: 070-4773-7670~2
 - FAX: 070-4773-7675
 - E-mail: jhj@playgroundkorea.com
 - 홈페이지: <https://drivingexperience.hyundai.co.kr>
- 5.3. 심사위원회
 - 시리즈 심사위원장
 - 시리즈 심사위원
 - KARA 심사위원
- 5.4. 델리게이트
 - 기술 대표
 - 드라이빙 스탠다드 어드바이저 (DSA)
 - e-Safety Delegate (ESD)
 - 데이터 엔지니어
- 5.5. 경기위원회: 오피셜
 - 레이스디렉터
 - 경기위원장
 - 코스위원장
 - 안전위원장
 - 피트위원장
 - 기술위원장
 - 기록위원장
 - 의료위원장
 - 대회사무국장

6. 주관사 권한과 의무

- 6.1. 주관사는 대회 조직 위원회를 구성하며, N 페스티벌의 규정 제정, 개정 및 시행 관리를 한다.
- 6.2. 주관사는 N 페스티벌을 운영하며, 안전대책 및 구급대책을 마련한다.
- 6.3. 주관사는 특정 선수의 참가를 거부할 수 있으며, 참가 거부 시 거부 사유와 함께 참가비는 환불된다.
- 6.4. 주관사는 특정 선수의 건강 확인이 필요할 경우 건강 진단서를 요구할 수 있으며, 의료위원장의 판단에 따라 참가 여부가 결정된다.
- 6.5. 주관사는 각 대회별 타임 테이블 배정과 피트 배치의 권한을 갖는다.
- 6.6. 주관사는 전 클래스의 참가 차량을 공인한다.
- 6.7. 주관사는 참가 대수가 적을 경우 클래스를 통합할 수 있으며, 참가 대수가 6대 미만일 경우 경기를 취소할 결정할 수 있다.
- 6.8. 주관사는 모든 참가자 및 참가 차량에 대해 주관사 또는 주관사가 지정한 자가 촬영 및 녹음한 자료의 보도, 방송, 방영, 출판에 대한 저작권 및 지식 재산권, 초상권을 보유하며, 이를 제 3자에게 사용하도록 위임할 수 있다.
- 6.9. 주관사는 참가 차량에 온보드 카메라, 데이터 로거를 장착하도록 할 수 있으며, 해당 자료는 심사위원회의 심의 자료, 교육용 자료 및 방송 자료로 사용될 수 있다. 해당 자료는 보안 및 공정성 유지를 위해 공개 범위를 제한할 수 있다.
- 6.10. 주관사는 참가자, 관람객, 오피셜에 대해 제 3자 보험을 가입하여야 한다.

- 6.11. 주관사는 공식 대회 일정이 시작되기 최대 1일 이전, 자연재해 및 천재지변을 포함하여 불가항력으로 인한 대회의 연기 및 취소 권한을 가지며, 참가자는 이에 따른 피해 보상을 요구할 수 없다. 24 시간 이상 연기될 경우 참가비는 전액 환불된다.

7. 레이스 디렉터의 권한과 임무

- 7.1. 레이스 디렉터는 연습주행, 예선 및 결승 경기의 안전하고 원활한 운영을 총괄하며, 국제 스포츠 법전(ISC) 제 11.10 조 및 KARA 국내규정집에 따라 규정과 객관적 사실에 기반하여 업무를 수행한다.
- 7.2. 레이스 디렉터는 경기위원장과 상시 협의(Permanent Consultation)하여 경기 운영에 관한 사항을 관리하여야 하며, 경기위원장은 레이스 디렉터와 상시 협의하여 현장 업무를 수행하여야 한다.
- 7.3. 레이스 디렉터는 운영 및 현장 통제에 관한 다음 사항에 대하여 최우선 권한(Overriding Authority)을 가지며, 경기위원장은 레이스 디렉터의 명시적인 동의가 있는 경우에만 관련 지시를 내릴 수 있다.
- 7.3.1. 연습주행, 예선 및 결승 경기의 전반적인 운영과 통제, 경기 일정(타임테이블)의 준수 관리 및 필요 시 심사위원회에 일정 변경 제안
- 7.3.2. 규정에 따른 특정 출전 차량의 주행 정지, 회수 또는 안전 조치 지시
- 7.3.3. 트랙 안전 문제 발생 시 연습주행의 중단, 레이스의 일시 중지(Suspension) 및 규정에 따른 재출발(Restart) 절차의 통제
- 7.3.4. 결승 레이스의 출발(Starting) 절차의 통제
- 7.3.5. 세이프티카(Safety Car), 버추얼 세이프티카(VSC) 및 기타 안전 절차의 운영과 통제
- 7.3.6. 대회의 안전하고 질서 있는 진행을 위하여 참가자, 팀 및 오피셜에게 필요한 운영 지시, 공지 또는 디렉터 노트(Director's Note)의 발행
- 7.4. 제 7.3 조의 최우선 권한에도 불구하고, 사고에 대한 최종 사실 판단, 페널티 부과, 실격 처분 및 참가자의 항의에 대한 심의와 결정은 전적으로 심사위원회의 고유 권한으로 한다. 레이스 디렉터는 규정 위반이 의심되는 사항을 발견한 경우 관련 사실 및 자료를 심사위원회에 보고(Report)할 수 있으며, 해당 사안에 대한 조사, 판단 및 처분은 심사위원회의 권한으로 한다.
- 7.5. 레이스 디렉터가 발행하는 디렉터 노트(Director's Note), 공식 공지 및 운영 지시는 대회의 안전하고 질서 있는 진행을 위한 보충 지침으로서 규정과 동일한 효력을 가지며, 모든 참가자와 팀은 이를 준수하여야 한다.

8. 대회 일정 및 타임 테이블

- 8.1. N 페스티벌 대회 일정, 개최 장소 및 각 대회별 타임 테이블은 공식 채널을 통해 공지된다.
- 8.2. 일정과 개최 장소는 변경이 될 수 있으며, 변경 시에는 공식 채널을 통해 공지된다.

9. 참가 자격 및 라이선스

- 9.1. 모든 선수는 2종 보통 이상의 유효한 운전면허증을 보유해야 하고, 수동 차량의 경우 2종 보통(수동) 이상의 유효한 운전면허증을 보유하여야 한다.
- 9.1.1. N1 클래스 선수 중, 운전면허를 취득할 수 없는 연령의 선수는 KARA에서 발급한 '국내 J (Junior) 라이선스'를 취득하여 출전이 가능하다.
- 9.1.2. 운전면허를 정지 또는 취소당한 경우 대회 참가가 불가능하다.
- 9.1.2.1. 참가자는 운전면허의 정지 또는 취소 사실을 주최사에 알릴 의무가 있으며, 이를 고지하지 않은 상태로 대회에 참가할 경우 발생하는 모든 불이익 및 법적 문제에 대한 책임은 전적으로 참가자에게 있다.
- 9.2. KARA에서 발급하는 유효한 라이선스 및 대회가 이루어지는 경기장의 서킷 라이선스가 대회일 이전까지 발급이 완료되어 있어야 한다.

9.3. 타국 ASN 으로부터 발급받은 라이선스 소지자의 경우 주관사와 KARA 의 자격 심사 후 참가를 결정하며, 이에 필요한 심사 서류는 KARA 규정집을 따른다.

9.4. 참가 자격 요건은 다음과 같다.

클래스	참가기준	비고
N1	'KARA 라이선스 국내 B' 이상 또는 'KARA 라이선스 국내 J' 보유자	-

10. 선수 등록 및 참가 신청

10.1. 참가 신청 전, 선수 등록이 완료되어야 하며, 선수 등록 방법은 공식 홈페이지를 통해 확인 가능하다.

10.1.1. 전 클래스의 선수등록비는 250,000 원이다.

10.1.2. 두 가지 이상 클래스에 등록할 경우 각 클래스마다 선수등록비를 지불하여야 한다.

10.2. 모든 선수는 각 대회별 정해진 참가 접수 기간 내 공식 홈페이지를 통해 참가 접수를 해야 하며, 참가 접수 마감 이전까지 참가비를 납부 완료하고 KARA 라이선스를 소지하여 주관사의 최종 승인을 받은 선수만 대회에 참가할 수 있다.

※ 참가비는 다음과 같다.

클래스	참가비	비고
N1	1,000,000 원/대회 (연습 비용 포함) 5,000,000 원/시즌 (연습 비용 포함)	-부가세 포함-시즌 -시즌 참가 신청자는 시즌 시작 후 중도 환불 불가

10.3. 더블 레이스의 경우 1 회의 참가비만 납부한다.

10.4. 더블 라운드의 경우 2 회의 참가비를 납부한다.

10.4.1. 클래스 연간 참가비를 납부한 차량의 경우, 동일한 차량을 사용하는 것을 전제로 시즌 중 선수 교체가 가능하다. 단, 교체되는 선수 또한 반드시 선수 등록 및 엔트리 등록을 완료해야 한다.

10.4.1.1. 교체되는 선수는 기존 선수의 엔트리 번호를 사용할 수 없다. 엔트리 번호 교체 시, 외부에 부착된 엔트리 번호 또한 반드시 변경하고, 변경 후 재검차를 완료하여야 한다.

10.4.2. 핸디캡 웨이트는 차량이 아닌 참가 선수의 기준으로 적용된다.

10.5. 부득이한 사정으로 대회 참가가 어려울 시, 주관사에 사유서를 제출한다. 주관사로부터 승인 취득 후, 아래와 같이 참가비는 환불된다.

10.5.1. 이벤트 개최일 기준 7 일 이전까지 사유서 제출 시 참가비 100% 환불

10.5.2. 이벤트 개최일 기준 3 일 이전까지 사유서 제출 시 참가비 50% 환불, 이후 환불 불가

10.6. 천재지변에 의해 대회가 취소, 혹은 주관사로부터 참가가 거부된 선수는 참가비가 전액 환불된다.

11. N1 클래스 구성

11.1. N1 클래스는 본 클래스인 통합 클래스와 특별 시상 클래스인 클럽 클래스까지 총 2 개의 클래스로 구성된다.

11.1.1. 통합 클래스: N1 참가 선수 전체

클럽 클래스: N1 참가 선수의 클럽 클래스 지원 및 주관사의 내부 심사 후 배정

11.2. 오직 통합 (전체) 순위만을 기준으로 시리즈 포인트를 부여한다. 단 핸디캡 웨이트는 통합 순위 및 클럽 입상자도 순위에 따라 부여한다.

11.3. 클럽 클래스의 1~3 위를 차지한 선수는 별도의 시상을 진행한다.

12. 엔트리 번호

12.1. 엔트리 번호는 선수의 선택으로 부여한다.

12.1.1. N1 클래스의 경우 전년도 시즌에 사용한 엔트리 번호가 우선 배정되며, 엔트리 변경이 필요한 경우 주관사와 협의해야 한다.

12.2. N1 클래스에 부여되는 엔트리 번호는 다음과 같다.

12.2.1. N1 클래스: 1번 ~ 99번

- 12.3. 엔트리 1번은 전년도 최고 클래스 종합우승자에게만 주어지며, 전년도 종합우승자가 참가하지 않거나, 해당 번호를 선택하지 않을 경우 1번은 부여되지 않는다.
- 12.4. 33번은 영구 결번으로 부여되지 않는다.
- 12.5. 시즌 내 팀을 변경하여도 엔트리 번호는 그대로 유지된다.

13. 공식 광고 부착물

- 13.1. 주관사는 광고 목적의 공식 광고 부착물을 모든 참가 차량에 부착하도록 지정할 수 있으며, 모든 선수는 이를 따라야 한다.
- 13.2. 차량에 부착되는 엔트리 번호와 공식 광고 부착물 및 슈트 패치는 본 규정 '부칙.2'에 맞게 부착되어야 하며, 대회 기간 동안 유지되어야 한다.
- 13.3. 공식 광고 부착물은 N1 클래스 차량 초기 구매자, 임대자에게 1회 무상 제공된다. (슈트 패치 별도) 이후 추가로 필요할 경우 주관사 또는 공식 광고 부착물 업체를 통해 유상으로 구매하여야 한다.
- 13.4. 지정된 위치에 부착하지 않거나 잘못 부착할 경우 심사위원회의 심의 대상이 된다.
- 13.5. 공식 광고 부착물이 차량 색상이나 차량의 데칼 색상과 비슷하거나 동일하여 구분이 어려워서는 안 된다.
 - 13.5.1. 공식 광고 부착물을 임의로 변경하거나 고의로 훼손하는 행위는 심사위원회의 심의 대상이 된다.

14. 선수 참가 확인

- 14.1. 각 대회 연습주행 이전, 모든 선수는 최종 참가 확인 (서약서 작성)을 해야 하며, 최종 참가 확인은 메디컬 체크와 함께 진행된다.
- 14.2. 최종 참가 확인 이후 부득이하게 경기를 이어가지 못할 경우 사무국에 '출전 포기 신청서'를 제출해야 한다.

15. 팀 감독

- 15.1. N1 클래스에 참가하는 팀은 팀 감독을 선임하여야 한다.
- 15.2. 팀 감독은 참가 선수가 겸임할 수 있다.
- 15.3. 팀 감독은 드라이버 브리핑에 참석할 수 있다.
- 15.4. 대회 진행 중, 주관사는 언제든지 감독회의를 소집할 수 있다. 팀 감독은 감독회의에 참석하여야 하며, 감독회의에 미참석하여 발생하는 불이익에 대한 책임은 참가 팀에게 있다.
 - 15.4.1. 감독회의 소집 시 N1 클래스의 감독과 매니저에게 개별적으로 공지된다.

16. 드라이버 브리핑

- 16.1. 드라이버 브리핑에는 대회에 참가하는 선수 본인만 참석할 수 있다. 팀 감독은 선수와 함께 드라이버 브리핑에 참석할 수 있다.
- 16.2. 각 대회별 드라이버 브리핑 방식 또는 장소와 시간은 온라인 공지 (Sportity)을 통해 공지된다.
- 16.3. 선수는 반드시 드라이버 브리핑에 참석해야 하며, 정시에 도착하여야 한다.
- 16.4. 드라이버 브리핑에 지각 시, 심사위원회의 심의 대상이 된다.
- 16.5. 드라이버 브리핑에 불참 시, 경기 출전이 제한될 수 있으며, 참가비는 환불 및 이월되지 않는다.

17. 메디컬 체크

- 17.1. 모든 선수는 타임 테이블에 명시된 시간 내 메디컬 체크를 이수하여야 하며, 메디컬 체크를 완료하지 않은 선수는 해당 라운드의 모든 세션(연습, 예선, 결승 포함)에 코스인 할 수 없다.
- 17.2. 메디컬 체크에 지각 시, 심사위원회의 심의 대상이 된다.
- 17.3. 의료위원장의 판단에 따라 이상 소견 시, 추가적인 메디컬 체크를 진행할 수 있으며 참가에 제한을 받을 수 있다.
- 17.4. 대회 진행 중 주관사는 음주 측정을 포함한 도핑 테스트를 진행할 수 있으며, 테스트 결과가 양성일 경우 심사위원회의 심의 대상이 된다.
- 17.5. 메디컬 체크에 불응 또는 불참 시, 경기 출전이 제한될 수 있으며 참가비는 환불 및 이월되지 않는다.

18. 검차

- 18.1. 공식 검차는 각 클래스별 타임 테이블에 명시된 시간에 지정된 장소에서 진행되며, 지정된 시간 내 공식 검차를 통과한 차량만 코스인이 가능하다.
 - 18.1.1. 무게 검차는 전 클래스 공통으로 검차장에서 진행한다.
 - 18.1.2. N1 클래스는 피트에서 검차를 진행한다.
- 18.2. 공식 검차 항목은 다음과 같다.
 - 18.2.1. 라이트 류 및 와이퍼 작동 여부, 소화기 잔량 확인
 - 18.2.2. 의무 장착 부품의 장착 여부 확인 및 부품별 규정 준수 여부 확인
 - 18.2.3. 타이어 수량 확인 및 마킹
 - 18.2.4. 각종 봉인 스티커 및 봉인 와이어 상태 확인
 - 18.2.5. 차량 및 슈트 공식 광고 부착물 부착 여부
 - 18.2.6. 선수 안전 보호 장비 검사
- 18.3. N1 클래스는 공식 일정 종료 전까지 패독 밖으로 차량을 이동하는 것이 엄격히 금지된다. 단, 수리를 목적으로 하는 경우, 다음의 절차에 따라 심사위원회의 승인 후 경기장 밖으로 차량을 반출할 수 있다.
 - 18.3.1. '차량반출신청서' 사무국 제출
 - 18.3.2. 기술위원장은 해당 차량 확인 후 심사위원회에 보고서 제출
 - 18.3.3. 심사위원회 보고서 검토 후 최종 승인
 - 18.3.4. 차량 반출 및 수리 진행
 - 18.3.5. 재검차비용 (150,000 원) 사무국 납부 및 재검차 진행
- 18.4. N1 클래스는 공식 일정 중 피트 내에서 엔진 또는 트랜스미션을 수리(교체) 하는 경우, 다음의 절차에 따라 심사위원회의 승인 후 해당 수리를 진행할 수 있다.
 - 18.4.1. '차량정비신청서' 사무국 제출
 - 18.4.2. 기술위원장은 해당 차량 확인 후 심사위원회에 보고서 제출
 - 18.4.3. 심사위원회 보고서 검토 후 최종 승인
 - 18.4.4. 차량 수리 진행
 - 18.4.5. 재검차비용 (150,000 원) 사무국 납부 및 재검차 진행

- 18.5. 기본적으로 공식 검차를 완료한 차량은 다른 예비 차량으로 변경할 수 없으며, 더블 레이스 또는 더블 라운드에 한하여 심사위원회의 승인을 받아 재검차를 완료한 차량에 대해서는 익일 레이스에서의 차량 변경을 허용한다.
- 18.6. 기술위원장 및 기술 대표는 공식 검차 외에 차량을 수시로 검차 할 수 있으며, 참가 팀과 선수는 검차 진행에 최대한 협조해야 한다.
- 18.7. 심사위원장, 경기위원장은 규정 준수 여부 확인을 위해 기술위원장에게 별도의 검차를 지시할 수 있으며, 검차 방법은 기술위원장 및 기술 대표의 재량으로 결정한다.
- 18.8. 예선 및 결승이 종료된 후 상위 5~10 대의 차량은 의무 검차 대상이며, 검차 대수는 기술위원장과 기술 대표가 결정한다. 의무 검차 대상을 제외한 나머지 차량들은 파크 퍼미로 이동한다.
- 18.9. 주관사는 의무 검차와 별개로 추가적인 검차가 필요하다고 판단될 경우 경기 종료 후 해당 차량을 봉인하여 정밀 검차를 진행할 수 있다.
- 18.10. 연습, 예선, 결승 주행 중 기술 규정 위반이 의심되는 차량이 발견될 경우, 해당 차량은 경기 중 언제든지 정밀 검차를 진행할 수 있으며, 정밀 검차의 진행은 현장에서 차량을 봉인한 뒤, 대회 조직 위원회에서 지정한 장소로 이동하여 검차를 진행한다.
- 18.11. 의무 검차, 항의에 의한 검차, 사후 정밀 검차는 기술위원장과 기술 대표의 입회 하에 진행되며, 검차 결과 확인 시간에 따라 공식 결과는 지연 발표될 수 있다.
- 18.12. 검차에 불응 시, 해당 선수는 실격된다.

19. 안전 보호 장비

- 19.1. 클래스별 안전 보호 장비는 다음의 기준을 따라야 하며, 세부 허용 인증 및 유효기간은 본 규정 '부칙.1'을 따른다.

구분	N1	비고
헬멧	의무	FIA, Snell 인증
슈트	의무	FIA 인증
슈즈	의무	FIA 인증
글러브	의무	FIA 인증
발라클라바	의무	FIA 인증
방염 내의	의무	FIA 인증
방염 양말	의무	FIA 인증
시트벨트	의무	6 점식 이상/FIA 인증
버킷시트	의무	FIA 인증
HANS / FHR	의무	FIA 인증
안전 그물망	의무	FIA 인증

20. 무게 측정

- 20.1. 차량 무게 측정은 주관사가 지정한 공식 측정 장비로 진행하며, 주관사는 각 대회별로 선수가 공식 측정 장비를 사용하여 무게를 측정해 볼 수 있도록 시간을 배정한다.
- 20.2. 클래스별 예선 및 결승이 종료된 후 상위 5~10 대의 차량은 무게 측정을 실시하며, 검차 대수는 기술위원장과 기술 대표가 결정한다.
- 20.3. 클래스별 참가 차량의 최소 무게는 대회 기간 동안 유지되어야 한다.

21. 참가 선수 준수 사항

- 21.1. 참가 차량은 규정에 적합해야 하며, 공식 검차의 책임과 의무는 참가자에게 있다.
- 21.2. 선수는 안전 수칙을 준수해야 하며, 참가 팀, 관계자 및 초청자 등의 모든 행동에 대한 책임은 팀 감독에게 있다.
- 21.3. 참가자는 공손한 언행과 올바른 스포츠맨십을 가져야 한다.
- 21.4. 선수는 대회 기간 중 음주 및 세계반도핑기구 (WADA)에서 금지한 약물을 복용해서는 안 된다.
단, 치료 목적으로 복용할 경우 반드시 의료위원장에게 보고해야 한다.
- 21.5. 선수는 동료 선수, 주최사, 주관사, 심사위원회, 경기위원회, 오피셜, 기자, 후원사 등 대회와 관련된 모든 사람의 명예를 훼손하는 행동을 해서는 안 된다.
- 21.6. 선수 및 참가자는 주관사가 사전에 지정한 주차구역에 주차를 해야 한다.
- 21.7. 모든 주행 세션은 동승이 금지된다. 단, 주관사가 사전에 승인한 이벤트 참여 목적에 한하여 동승을 허용할 수 있으며, 본 규정을 위반할 경우 심사위원회의 심의 대상이 될 수 있다.
- 21.8. N1 클래스는 예선 주행 중 피트인 하여 블로워, 팬, 에어컨을 이용하여 엔진룸 및 브레이크를 냉각하는 행위는 허용되며, 에어컨디셔너, 냉풍기, 드라이아이스 등 냉매를 이용하는 냉각 행위는 금지된다.
- 21.9. 안전 그물망은 본 규정 '부칙 3'과 같이 장착되어야 한다.
 - 21.9.1. 안전 그물망을 설치하지 않거나 올바르게 않은 방법으로 장착 후 창문을 개방할 시, 심사위원회의 심의 대상이 된다.
 - 21.9.2. 안전 그물망의 해제는 파크 퍼미 또는 피트에서 가능하며, 주행 중 안전 그물망을 해제할 시 심사위원회의 심의 대상이 된다.
 - 21.9.3. 사각형 윈도우네트의 사용도 가능하다. 단, 안전하게 장착되지 않는 윈도우네트는 사용이 불가하며 이에 대한 판단은 기술 대표의 재량이다.
- 21.10. 경기장 내 동물 반입은 금지한다. 단, 장애인 보조견은 출입 가능하다.
- 21.11. 경기 중 사고로 발생한 손해에 대한 책임은 각 당사자에게 있으며, 타인에게 배상을 요구할 수 없고 보상을 청구할 수 없다.
- 21.12. 선수 공급가로 구매 가능한 모든 물품은 선수 본인 이외의 사람에게 판매 또는 무상 증여를 할 수 없으며, 선수 본인 이외의 사람에게 판매하는 것이 적발될 경우, 해당 선수는 이후 선수 공급가로 구매 가능한 모든 제품을 소비자에게 구매하여야 한다. 추가로, 해당 시즌 동안 선수 공급가로 구매한 모든 물품에 대해 소비자가격과 동일한 추가 비용을 부담해야 한다.
- 21.13. 대회 기간 중, 외부로 차량을 반출하여 소음이 발생하는 행위를 하거나 민원이 접수될 경우, 심사위원회의 심의 대상이 된다.
- 21.14. 선수는 모든 미디어 상호작용에서 전문적인 행동을 유지해야 하며, 공격적이거나 부적절한 발언은 페널티를 받을 수 있다.
 - 21.14.1. 참가자 및 관계자는 경기 운영과 관련된 의견, 이의 제기 또는 우려 사항을 제기하고자 할 경우, 공식 절차와 경로를 통해 제출하여야 한다. 허가되지 않은 공개 채널을 통한 사실과 다른 정보 유포 및 대회 운영을 심각하게 훼손하는 행위는 심사위원회의 심의 대상이 될 수 있다. 모든 참가 선수 준수 사항을 위반할 경우 심사위원회의 심의 대상이 된다.
- 21.15. 상기 모든 참가 선수 준수 사항을 위반할 경우 심사위원회의 심의 대상이 된다.

22. 일반 안전 규칙

- 22.1. 코스인 시 모든 선수는 안전 보호 장비를 착용해야 하며, 주행을 완료하고 차량에서 하차하기 전까지 모든 안전 보호 장비는 올바른 방법으로 착용하고 있어야 한다.
- 22.2. 헬멧에 장착하는 모든 장비는 FIA 공인 부품만 사용 가능하다.
- 22.3. 검차 시 차량의 모든 라이트 및 와이퍼는 정상 작동되어야 한다.

- 22.4. 피트 출구 신호등이 녹색등으로 점등되었을 때만 코스인 가능하며, 피트 출구 신호등이 적색등으로 점등될 경우 오피셜의 허가 없이 어떠한 차량도 코스에 들어갈 수 없다.
- 22.5. 코스인 시 피트 출구를 지나 트랙과 합류되는 지점의 안전 경계선을 밟거나 넘어서는 행위는 금지된다.
- 22.6. 선수는 트랙 내 긴급한 상황 발생 시 언제든지 구급차, 의료지원차, 소방차 등이 코스에 진입할 수 있음을 인식해야 한다.
- 22.7. 차량에 화재가 발생했을 경우 신속하게 가까운 안전지대로 정차하여 시동을 끄고 차량 내 설치된 소화기를 사용하여 화재를 진압한다.
- 22.8. 피트 레인에서 동력 후진이 금지된다.
- 22.9. 토우 스트랩의 위치와 전원 차단 스위치의 위치를 표시하는 스티커를 부착하여야 한다.
- 22.10. 차량에 장착된 토우 스트랩은 올바르게 설치해야 하며, 스트랩을 케이블타이 등으로 묶어두어서는 안 된다.

23. 드라이빙 관련 규칙

- 23.1. 모든 선수는 FIA ISC Appendix L 에 의거 드라이빙 관련 규칙을 준수해야 한다.
- 23.2. 선행 차량 대비 빠른 후행 차량은 상대적으로 느린 선행 차량을 안전하게 추월해야 할 의무가 있다.
- 23.3. 후행 차량 대비 느린 선행 차량은 기본적인 레코드 라인을 유지해야 하며, 후행 차량의 움직임을 가로막는 행위, 트랙 밖으로 밀어내는 행위 등은 금지된다.
- 23.4. 주행 중 차량의 이상으로 차량을 세워야 할 경우 안전에 유의하여 가까운 안전지대에 차량 정차 후 차량의 시동을 끄고 신속하게 가드레일이나 방호벽 뒤로 대피해야 하며, 코스 내에 안전지대가 없는 경우 트랙의 좌측 혹은 우측에 최대한 밀착하여 정차 후 대피한다.
- 23.5. 주행 중 트랙을 가로지르는 주행과 트랙 내 역주행은 엄격하게 금지된다.
- 23.6. 다른 차량과 함께 코너링 시 코너 안쪽의 차량은 바깥쪽 차량을 보호해야 할 의무가, 바깥쪽 차량은 안쪽 차량을 보호해야 할 의무가 있다.
- 23.7. 트랙 이탈 후 복귀 시 다른 차량에게 방해가 되지 않도록 안전에 유의하여 트랙에 복귀하여야 한다. 다른 차량에게 피해를 주었다고 판단될 경우 심사위원회의 심의대상이 된다.
- 23.8. 연습, 워업, 예선 주행 중 쿨링을 위해 70% 미만의 속도로 주행하거나, 트랙 위에 정차하는 등 다른 차량의 주행에 위협 및 위험이 되는 주행 시, 심사위원회의 심의 대상이 될 수 있다.
- 23.9. 쿨링을 위한 주행 중에는 레코드 라인을 비워 두어야 하며 이를 위반할 시, 심사위원회의 심의 대상이 된다.
- 23.10. 잦은 접촉으로 인해 심사위원회의 심의가 여러 번 진행될 경우 해당 선수는 영구 참가 정지가 될 수 있다.
- 23.11. 기록 계속에 문제가 있거나 주행에 지장이 있을 정도의 이상이 발생한 차량에 대해 오렌지불기를 제시하여 해당 차량을 피트로 불러들일 수 있으며, 오렌지불기는 피니시 포스트(용인의 경우 메인 포스트)에서 엔트리 번호와 함께 3 회까지 제시되며 3 회 제시 이후에도 피트인 하지 않는 차량은 심사위원회의 심의 대상이 된다.
 - 23.11.1. 오렌지불기를 받고 피트인 한 차량은 오렌지불기 제시 사유에 대한 부분을 정비하고 기술오피셜의 확인 및 기술위원장의 승인 후 경기를 이어갈 수 있다.
- 23.12. 체커기를 받은 차량이 피트인하지 않고 또 다시 체커기를 받을 경우 심사위원회의 심의 대상이 된다.
- 23.13. 상기 규칙 준수 여부는 심사위원회의 심의를 통해 결정된다.

24. 사실 판단관

- 24.1. 사실 판단관은 심사위원회 (Stewards)의 승인을 받은 후, 경기위원회에서 지정한 위치에 배치된다.
- 24.2. 사실 판단관은 경기 중 출발선 침범, 트랙 이탈 등 특정 사실 (Factual Matters)을 관찰하고 판단한다.
- 24.3. 사실 판단관이 판단한 사실에 대해서는 항의를 제기할 수 없다.

25. 사건

- 25.1. 사건 (Incident)은 경기위원회에서 조사가 필요하다고 판단되는 사항으로, 심사위원회의 심의 대상이 될 수 있는 것을 말한다.

- 25.2. 경기 진행 중 사건이 명확하게 판정되지 않을 경우 혹은 추가적인 조사 및 심의가 필요할 경우 경기 종료 후 판정할 수 있다.
- 25.3. 트랙 이탈 주행 여부는 포스트 오피셜, 사실 판단관, 레이스 디렉터 및 경기위원장의 판단으로 결정한다.
 - 25.3.1. 예선: 트랙 이탈 주행 시, 해당 랩 타임 삭제
 - 25.3.2. 결승: 반복적 트랙 이탈 주행 시, 심사위원회의 심의 대상이 된다.

26. 이벤트

- 26.1. N 페스티벌의 이벤트는 다음과 같이 구성된다. 모든 선수는 가능한 모든 이벤트에 참가해야 하며, 특히 공식 이벤트와 의무 이벤트는 반드시 참가해야 한다. 단, 참가 차량이 파손되어 이벤트 참가가 불가할 경우, 이벤트 개시 30 분 전까지 기술위원장의 승인을 득한 후 제외될 수 있다.
 - 26.1.1. 공식 이벤트: 예선, 결승
 - 26.1.2. 의무 이벤트: 그리드 워크, 피트 워크, 단체 사진 촬영, 시상식, 인터뷰, 참가자 토크쇼 등
 - 26.1.3. 참여 이벤트: 택시 타임 등 주관사가 정한 이벤트
- 26.2. 워업 및 연습 세션에 불참함으로써 발생하는 모든 불이익에 대한 책임은 해당 선수 본인에게 있다.
 - 26.2.1. 트랜스폰더 상태 체크, 차량 트러블 등
- 26.3. 참가 차량의 파손으로 이벤트 참가가 불가한 경우를 제외하고는 서킷 사파리 및 그리드워크에 참가하여야 한다.
- 26.4. 서킷 사파리 진행 시, 위험하지 않은 페이스로 주행하여야 하며, 사파리 차량을 안전하게 추월하여야 한다.
- 26.5. 그리드 워크에 참여하는 차량은 반드시 참가 선수가 직접 운전하여야 하며, 동승은 금지된다. 이때 참가 선수의 안전장구류는 레이스 상황과 동일하게 착용하여야 한다. 아래의 예외 조항에 해당하는 경우, 조직위원회와 사전 협의 후, 유효한 라이선스를 보유한 대리자가 운전할 수 있다. 사전 협의를 거치지 않은 경우에는 심사위원회의 심의 대상이 될 수 있다.
 - 26.5.1. 예외 조항
 - 26.5.1.1. 참가 선수가 직접 운전할 수 없는 불가피한 사유가 있는 경우
 - 26.5.1.2. 2 개 클래스 이상 중복 출전하는 경우

27. 경기 신호

- 27.1. 경기 신호 규정은 FIA ISC Appendix H 규정을 따른다.
- 27.2. FIA ISC Appendix H 2.5 조항에 의거하여 디지털 플래그 (Digi-Flag) 혹은 트랙 사이드 시그널 (코리아 인터내셔널 서킷, 인제스피디움)은 깃발 신호와 동일하게 준수해야 하며, 깃발 신호를 대체할 수 있다.
- 27.3. 디지털 플래그 (Digi-Flag)와 깃발 신호가 상이할 경우 깃발 신호를 우선으로 한다.
- 27.4. 적기 발령 중 사고 구간에는 적기와 황기가 동시에 발령될 수 있다.
- 27.5. 경기 중 모든 신호 표시를 준수해야 하며, 경기 신호 위반 시 심사위원회의 심의 대상이 된다.
- 27.6. 황기 구간 내에서는 서행해야 하며, 황기 구간 내에서 다음 행위를 할 경우 심사위원회의 심의 대상이 된다.
 - 27.6.1. 추월
 - 27.6.2. 스핀
 - 27.6.3. 트랙 이탈
 - 27.6.4. 차량 간의 접촉 또는 위협하는 행위

28. 피트 및 피트 레인

- 28.1. 주관사는 선수 및 팀에게 피트를 배정한다.
- 28.2. 피트 개러지의 셔터는 대회 기간 중 앞면 및 후면 모두 개방되어야 하며, 차량을 가리는 행위는 일체 금지된다. 참가자가 공식 일정을 마친 후 경기장 밖으로 나갈 때, 셔터를 닫을 수 있다.
 - 28.2.1. 대회 당일의 기상 상황 등을 고려하여 주관사의 공지를 통해 주관사가 지정한 방향의 셔터를 닫을 수 있으며 이때 셔터 중앙의 출입문은 잠겨 있지 않도록 해야 한다.

- 28.3. 피트 레인 주행 속도는 60km/h (용인의 경우 50km/h) 이하이다. 단, 해당 경기장 규정에 따라 변동될 수 있다.
- 28.3.1. 패독에 설치된 가설피트 (몽골텐트)의 경우도 동일한 규정을 적용 받으며, 가설 피트 로드속도는 30km/h 이하이다.
- 28.4. 피트 레인은 '패스트 레인 (Fast-lane)'과 '워킹 레인 (Working-lane)'으로 구분되고 피트 레인 내 주행은 반드시 패스트 레인으로만 해야 하며, 차량 정비는 워킹 레인에서만 가능하다.
- 28.5. 공식 이벤트 중 차량 정비를 위해 정차한 것이 아닌 경우 워킹 레인 내 차량을 세워 두거나 공구, 장비, 부품 등을 방치할 수 없다.
- 28.6. 결승 경기 중 피트 월 진출입은 결승 시작 후 선두 차량부터 최후미 차량까지 1랩을 완성한 시점부터 가능하다. 피트 월 진출입 시 피트 레인 내 주행 차량에게 방해가 되지 않도록 주위를 살펴야 한다.
- 28.7. 피트인 차량이 코스인 차량보다 우선권이 있으며, 차량이 워킹 레인에서 패스트 레인으로 진입할 경우 주위를 살펴야 한다.
- 28.8. 사고의 위험성이 있는 복장 (슬리퍼, 샌들, 크록스 클로그, 하이힐, 치마 등) 착용자는 피트 레인 내 출입이 금지된다.
- 28.9. 흡연 (전자담배 포함)은 지정된 장소에서만 가능하며, 피트 월부터 피트 개러지 뒤편까지 공간에서 흡연은 엄격하게 금지된다.
- 28.10. 피트 개러지 내에는 참가 차량만 보관 가능하며, 일반 차량의 주차는 금지된다.
- 28.11. 피트 개러지 내에서 취사, 화기 사용, 용접 및 도색은 엄격하게 금지된다.
- 28.12. 경기 종료 후 철수 시 피트 월 및 피트 개러지는 본래 사용하기 이전 상태로 원상복구해야 한다.

29. 연료

- 29.1. 참가 차량은 시종에서 누구나 구매가 가능한 일반 주유소의 자동차용 연료만 사용 가능하다.
- 29.2. 모든 첨가제의 사용은 금지되며 첨가제 사용 적발 시 실격 처리 및 시리즈 포인트와 상금은 몰수된다.
- 29.3. 주관사는 대회에 공정성을 위해 모든 선수가 동일한 연료를 사용하도록 공식 연료를 지정할 수 있다.
- 29.4. 모든 참가자는 경기장에 반입한 연료를 주관사 및 경기장에서 지정한 장소에 보관하여야 한다.
- 29.5. 급유는 패독과 워킹 레인에서만 가능하며, 급유 시 급유자 외 1인의 보조자는 소화기를 들고 만약에 발생할 수 있는 화재에 대비하여야 하며 이를 위반 시 심사위원회의 심의 대상이 된다.
- 29.6. 용인의 경우 급유는 지정 급유 구역 및 워킹 레인에서만 가능하다.

30. 타이어

- 30.1. 각 라운드별 사용 가능한 타이어 규격 및 수량은 다음과 같다.

30.1.1. N1 클래스

구분	N1 클래스
메이커	KUMHO
모델	N1 클래스 전용 슬릭타이어
규격	260/660R18
라운드당 마킹 수량	최소 4 본/최대 6 본
더블 레이스, 라운드	최소 8 본/최대 12 본

- 30.2. 마킹된 타이어는 연습/웜업 세션에서 별도의 사용 제한을 두지 않으나 예선, 결승에서는 반드시 해당 라운드에 마킹된 타이어만 사용할 수 있다.
- 30.3. 타이어 마킹은 각 라운드당 1회만 진행되며, 진행 시간은 대회 타임 테이블에 명시된 시간에만 가능하다.
 - 30.3.1. 타이어의 좌우 교환, 앞뒤 교환, 인/아웃 교환은 자유이다. 단, 변경 전 마킹이 지워져 있을 경우 재 마킹을 받아 마킹이 외부에서 육안으로 확인되는 상태이어야 한다.
 - 30.3.2. 타이어 인/아웃 변경 중 파손은 책임 소재는 선수에게 있다. 단 공식 타이어 서비스 과정에서 신품 타이어가 손상되었거나 제조상 불량인 경우에는 기술오피셜의 확인 후 예비 타이어로 교체할 수 있다.
 - 30.3.3. 타이어 서비스에서 인/아웃 교환은 진행되지 않는다. 단, 자체적으로 인/아웃을 교환하는 것은 가능하다.
- 30.4. 본 규정에서 신품 타이어란 해당 라운드에 신규 구매하여 최초로 마킹된 타이어를 의미한다. 이전 라운드에 마킹 이력이 있는 타이어는 실제 사용 여부와 관계없이 신품으로 인정하지 않는다.
- 30.5. 타이어 마킹 완료 후 별도의 추가 마킹은 진행하지 않는다. 단, 사고 또는 파손으로 인해 해당 레이스 시작 직전에 보유한 해당 라운드 마킹 타이어 수량이 4 본 미만일 경우에 한하여, 기술위원장의 승인을 득한 후 4 본을 충족하는 수량 까지만 추가 마킹을 받을 수 있으며, 다음의 페널티가 부과된다.
 - 30.5.1. 추가 마킹 타이어 수량의 4 배수만큼 그리드 강등 페널티가 부과된다.
 - 30.5.1.1. 단, 그리드 강등 페널티가 불이익으로 작용하지 않을 경우, 초 가산 또는 피트 스타트 등의 페널티가 부과될 수 있다.
- 30.6. 더블 레이스, 더블라운드 진행 시 해당 라운드의 마킹 수량은 최소 8 본, 최대 12 본으로 한다.
- 30.7. 타이어 마킹을 완료한 차량은 마킹 표식이 외부에서 육안으로 바로 확인 가능하도록 마킹 표식이 외측으로 향하도록 장착되어야 하고, 타이어 마킹이 훼손되었을 경우 기술오피셜의 확인 후 재 마킹을 받아야 한다.
 - 30.7.1. 타이어의 마킹이 훼손되거나, 인/아웃 변경으로 인해 재 마킹을 해야 할 경우, 당일 일정 중 처음으로 시작하는 클래스의 예선이나 결승이 시작하기 전까지 가능하다.
 - 30.7.2. 마킹 표식의 유지는 선수 본인의 의무이며, 위반 시 심사위원회의 심의 대상이 된다.

- 30.8. 결승 경기 진행 중 타이어가 파손되어 피트인 하여 타이어를 교체할 경우 동일 모델, 동일 규격의 타이어 중 해당 라운드에 마킹된 타이어에 한하여 기술오피셜의 확인 후 교체 후 경기에 복귀할 수 있다.
- 30.9. 타이어를 임의로 깎는 행위, 흙을 만드는 행위, 열을 가하거나 (타이어 워머 포함) 화학약품을 사용하여 본래의 성질을 변화시키는 행위 등은 엄격하게 금지되며, 위반 시 심사위원회의 심의 대상이 된다. 가공 여부의 판단은 기술위원장과 기술 대표의 재량으로 한다.
- 30.9.1. 히팅건과 스크래퍼를 이용하여 타이어 마블을 제거하는 것이 가능하다.
이때 토치, 그라인더, 샌딩기, 샌드페이퍼 등 다른 기계나 도구를 사용하는 것은 금지된다.
- 30.10. 클래스의 예선, 결승에 사용할 타이어는 '타이어 파크 퍼미'에 보관되며 아래의 절차에 따라 타이어를 불출 받는다.
- 30.10.1. 각 팀별로 순번을 정한 후, 순번대로 타이어 파크 퍼미에서 타이어 선택
- 30.10.2. 선택한 타이어 넘버링을 확인하여 타이어 불출
- 30.10.3. 타이어 메이커 또는 타이어 공급 팀의 경우, 순번과 관계없이 마지막에 타이어 불출
- 30.10.4. 최소 4 본 이상의 웨트 타이어를 항상 구비하여야 한다.
- 30.10.5. 그리드 정렬 이후 웨트 선언되었을 시, 스타트는 지연되며, 타이어 교체를 위한 15 분의 시간이 주어진다.
이때, 준비를 완료하고 피트 레인에서 스타트를 대기 중인 차량도 타이어를 교체할 수 있다.
- 30.10.6. 웨트 선언에 대한 별도의 해제는 없으며, 스타트 이후 팀별로 자유롭게 타이어를 교체할 수 있다.
- 30.11. 경기에 사용되는 타이어는 반드시 지정된 공식 공급 업체를 통해서 구매 및 사용하여야 하며, 지정된 공식 공급 업체의 정보는 다음과 같다.
- 30.11.1. 공식 지정 공급 업체
- N1 클래스: 금호타이어
- 30.11.2. 공급 업체: (주)플레이그라운드코리아
- 주소: 경기도 의왕시 이미로 40, 인덕원 IT 밸리 C-610
 - 담당자: 정호중
 - 담당자 연락처: 070-4773-7670
 - 팩스: 070-4773-7675
 - 담당자 메일: jhj@playgroundkorea.com

31. 기록 계측

- 31.1. 기록 계측 방법은 참가 차량이 컨트롤 라인을 통과하는 순간 자동으로 기록이 계측되는 트랜스폰더를 사용한다.
- 31.2. 트랜스폰더에 이상이 발생하여 기록 계측이 불가할 경우 기록위원장에 의해 수동으로 기록이 계측될 수 있다.
- 31.3. N1 클래스의 경우, 트랜스폰더가 장착되어 출고가 되며, 이후 임의로 트랜스폰더 위치를 변경하는 것은 불가능하다. 단, 트랜스폰더의 이상이 발생할 경우 해당 경기장 트랜스폰더로 대체할 수 있다.
- 31.4. 트랜스폰더는 주관사가 사전에 지정한 위치에 반드시 장착되어야 하며, 지정된 위치에 장착되지 않아 기록 계측이 되지 않을 경우 그 책임은 해당 선수에게 있다. 또한 경기 중 이러한 일이 발생할 경우 경기위원장은 해당 선수에게 오렌지볼기를 발령할 수 있다.

32. 예선 및 결승

- 32.1. 예선은 타임 트라이얼 방식으로 진행되며, 각 선수는 정해진 시간 동안 최상의 랩 타임을 기록하는 것을 목표로 한다. 예선 결과는 결승 레이스 그리드 배정에 활용된다.
- 32.2. 모든 선수는 공식 예선 경기에 참가하여야 하며, 참가의 기준은 피트 출구 기준선을 넘은 것으로 한다.
- 32.3. 공식 예선 경기 참가를 위해 코스인을 하였지만 기록이 없는 경우 기록이 있는 선수를 기록순으로 먼저 배정하고 난 이후, 그 뒤에 배정한다. 이때, 배정 순서는 피트 출구 기준선을 넘은 순서로 한다.
- 32.4. 공식 예선 경기 참가를 위한 코스인을 하지 못한 선수는 결승 그리드 게시 30 분 전까지 '특별 출주 신청'을 통해 심사위원회의 승인을 득한 후 결승 경기에 참가할 수 있다.
- 32.5. 2 대 이상의 선수가 동일한 예선 베스트 랩을 기록할 경우 두 번째 랩 타임을 비교하고, 두 번째도 같을 경우 순위가 정해질 때까지 순차적으로 랩 타임을 비교하여 순위를 정하고, 더 이상 비교할 데이터가 없는 경우 피트 출구 기준선을 먼저 통과한 순으로 순위를 정한다.
- 32.6. 예선 및 결승 경기 중 피트인 하여 차량 수리 및 타이어 교환 작업은 워킹 레인에서 가능하다. 단, 급유는 금지된다.
- 32.7. 예선 및 결승 종료 이전 파크 퍼미 혹은 피트 개러지로 들어간 차량은 경기를 종료한 것으로 간주하며, 해당 경기를 이어갈 수 없다.
- 32.8. 예선 중 구난을 받아 피트로 돌아온 차량은 파크 퍼미로 이동하여야 하며, 해당 예선 경기를 이어갈 수 없다.
- 32.9. 예선 중 적기가 발령되면 코스에 있던 모든 차량은 추월이 금지되며, 즉시 멈출 수 있을 정도의 속도로 감속하여 피트인 해야 한다. 정비 작업이 필요한 차량은 워킹 레인에서 작업 가능하며, 경기 재개 시간 및 잔여 시간은 T-모니터를 통해 안내된다.
- 32.10. 예선 방식은 경기장 환경, 경기 시간, 경기장별 최대 허용 참가대수를 고려하여 결정한다.
 - 32.10.1. 더블 레이스 진행 시, 예선방식은 변경될 수 있다.
 - 32.10.2. 예선은 타임 트라이얼 방식으로 진행되며 빠른 기록 순으로 결승 그리드를 배정한다.
 - 32.10.3. 예선에서 제일 빠른 기록의 107%보다 느린 경우 결승 참가 가능여부는 심사위원회에서 결정한다.
- 32.11. 공식 예선은 두 단계 (Q1, Q2)로 나뉘어 진행되며, 1차 예선 결과 상위 10 대의 차량만이 2차 예선 (Q2)에 진출할 수 있다. Q1 종료 후 상위 10 위를 제외한 모든 차량은 지정된 장소에서 파크 퍼미 규정을 적용 받는다. 해당 차량은 인캠 회수 및 타이어 공기압 확인만 허용된다.
- 32.12. 2차 예선 (Q2)은 1차 예선 (Q1)에서 진출한 10 대의 차량만 참가 가능하다.
 - 32.12.1. 1차 예선 (Q1) 기록은 2차 예선 (Q2)으로 이월되지 않으며, 2차예선 (Q2)의 기록으로 최종 상위 그리드 순서를 결정한다.
 - 32.12.2. 2차 예선 (Q2) 진출 차량은 아래 항목에 한하여 워킹 레인 내에서만 정비가 가능하다.
 - 32.12.2.1. 드라이버 하차 가능
 - 32.12.2.2. 타이어 압력 및 온도 조정
 - 32.12.2.3. 타이어 위치 교환 (마킹 타이어 교체)
 - 32.12.2.4. 속업쇼버 감쇠력 및 차고 조정
 - 32.12.2.5. 인캠 작동 점검
 - 32.12.3. 차량이 피트 개러지로 진입하거나, 예선 (Q1, Q2)중에 구난을 받을 경우 (자력복귀 포함) 해당 세션에 더 이상 참가할 수 없다.
 - 32.12.3.1. 예선 종료 후에는 모든 차량이 지정된 장소에서 파크 퍼미 규정을 적용 받는다.
- 32.13. 각 대회별 결승 경기는 주관사가 정한 시간 또는 랩 수 중 먼저 도달한 조건으로 종료된다. 공식 타임테이블을 통해 사전에 공지된 경기 시간 또는 랩수가 기준이 되며, 랩수는 경기장별 코스 특성과 클래스 구성, 주행 페이스 등을 고려하여 주관사가 설정하며, 매 대회 공식 타임테이블에 따라 별도로 공지된다.
- 32.14. 단일 라운드 경기 중, 두번의 레이스가 진행될 수 있으며 이때, 포인트는 각 레이스별로 부여가 된다.

33. 그리드 배정

- 33.1. 결승 그리드는 결승 코스인 시간 기준 1 시간 전까지 경기장 내 게시판과 온라인 공지 (Sportity)에 게시된다.
- 33.2. 예선 기록 보유자가 결승 그리드 게시 전에 출전 포기 신청서를 제출하였다면 해당 그리드는 그 다음 순서부터 하나씩 앞으로 당겨 그리드를 재 배정된다, 결승 그리드 공식 게시 이후 출전 포기 신청서를 제출하였다면 해당 그리드는 그대로 비워 둔다.
- 33.3. 그리드 배정은 31.의 기준을 따른다.
- 33.4. 폴 포지션의 위치는 ‘부칙 4.’에 명시된 각 경기장의 기준을 따른다.
- 33.5. 그리드를 예선 기록으로 31.과 같이 배정을 마치고 추가 배정이 필요할 경우 다음의 기준으로 그리드를 배정한다.
- 33.5.1. 추가 배정이 필요할 경우 심사위원회의 심의를 통해 결정한다.
- 33.6. 피트에서 스타트를 해야 하는 차량의 대수가 다수라면 피트 스타트 순서는 심사위원회의 심의를 통해 정한다.

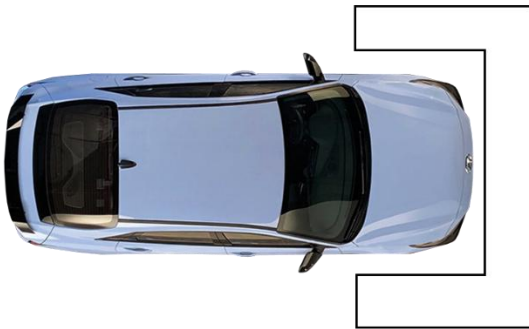
34. 결승 스타트 절차

- 34.1. N1 클래스는 기본적으로 스탠딩 스타트 방식으로 진행한다.
- 34.2. 경기장의 환경 혹은 기상 악화로 위험하다고 판단될 경우 경기위원장의 판단 하에 롤링 스타트 혹은 SC 상황에서의 결승 스타트로 변경될 수 있다.
- 34.3. 결승 스타트 진행 절차

상황	진행요령	비고
15 분 전	피트 출구 오픈 (피트 출구 신호등 녹색등 점등) 참가 차량 코스인 시작 웜업 목적의 패스트 레인 주행 가능 팀 관계자 그리드 진입 가능	
12 분 전	피트 출구 폐쇄 2 분 전 알림 혹은 안내방송	
10 분 전	피트 출구 폐쇄 (피트 출구 신호등 적색등 점등) 그리드 정렬 후 엔진 정지 관람객 그리드 진입 가능	피트 출구 폐쇄 시까지 미 코스인 차량은, 피트에서 스타트 진행
5 분 전	모든 차량 휠 타이어 장착 완료 및 지면에 타이어 안착	스타트 준비 완료
3 분 전	포메이션 랩 스타트 3 분 전 알림 혹은 안내방송 차량 당 팀 크루 1인 제외한 팀 관계자 및 관람객 전원 그리드 퇴장 오피셜을 제외한 인원 피트 월 통제 시작	스타트 보조 외 차량 작업 금지
1 분 전	엔진 스타트 보드 제시 후 모든 차량 엔진 시동 그리드의 모든 인원은 트랙 경계 흰색 실선 밖으로 철수	엔진 시동 불가 차량의 선수는 신속하게 창 밖으로 손을 내밀어 오피셜에게 도움 요청
30 초 전	오피셜의 도움이 필요한 경우 선수는 창 밖으로 손을 내밀어 도움 요청	
포메이션 랩	포메이션 랩 사인보드와 녹기 진동으로 포메이션 랩 스타트 SC를 따라 그리드 정렬 차량 포메이션 랩 진행 안전지대 인원은 최후미 차량이 스타트 라인 통과 후 신속하게 코스 밖으로 철수	포메이션 랩 스타트 실패 차량 발생 시 해당 그리드를 담당하는 오피셜은 피트월에서 코스 방향으로 황기 제시

34.4. 포메이션 랩

- 34.4.1. 모든 차량은 SC 를 따라 그리드 대열 순서를 유지하며 트랙을 1랩 주행한다. 이때, 추월은 엄격하게 금지된다.
- 34.4.2. 포메이션 랩 수는 기상 상황, 트랙 상황 등에 따라 레이스 디렉터가 조정할 수 있으며, 조정된 랩 수는 공식 채널을 통해 공지된다.
- 34.4.3. 포메이션 랩 대열의 차량 간의 간격은 최대 5 대를 넘을 수 없다. 차량 간격이 과도하게 벌어지거나, 앞차량의 앞 범퍼를 추월하는 행위는 금지된다. 위반시 심사위원회의 심의 대상이 될 수 있다.
- 34.4.4. 포메이션 랩 진행 중 스핀 또는 트랙 이탈 등으로 대열을 이탈한 차량은 최후미 그리드에서 결승 스타트를 진행하여야 한다. 복수의 차량이 대열을 이탈한 경우에는, 선두 차량이 스타트 그리드 정렬을 개시한 이후 후미 대열에 합류한 순서에 따라 최후미 그리드를 재정렬한다. 포메이션 랩을 마치면 SC 는 피트인 하며, 모든 참가 차량은 자신에게 지정된 그리드 박스 내에 정확히 정렬해야 한다.
- 34.4.5. 결승 스타트 그리드 정렬 시 다음의 그림과 같이 그리드 박스 안쪽 경계선을 넘지 않도록 해야 하며, 위반 시 심사위원회의 심의 대상이 된다.



34.5. 포메이션 랩 스타트 실패

- 34.5.1. 포메이션 랩 스타트 시 엔진 시동이 정지되어 출발을 못한 차량은 최후미 차량이 스타트 라인을 통과하기 전에 다시 자력으로 재시동 및 스타트에 성공하면 스타트한 순서에서 포메이션 랩을 진행하며, 선두 차량들이 그리드 정렬을 마친 후 본인의 그리드로 돌아가 정렬할 수 있다.
- 34.5.2. 만약 최후미의 차량이 스타트 라인을 통과한 후 자력으로 스타트에 성공한 차량은 포메이션 랩 최후미 대열에 합류 후 최후미 그리드에서 결승 스타트를 해야 하며, 해당 그리드는 그대로 비워 둔다.
- 34.5.3. 만약 최후미의 차량이 스타트 라인을 통과하고도 자력으로 스타트할 수 없다면 오피셜의 도움을 받아 피트 레인으로 옮겨지며, 선수가 차량에서 하차하지 않은 상태에서 정상 주행 가능하도록 조치가 되었다면 기술오피셜의 승인을 받고 피트 스타트 방식으로 결승에 합류할 수 있다.

34.6. 결승 스타트 방식

34.6.1. 스탠딩 스타트

- 34.6.1.1. 모든 차량은 코스인 및 그리드 정렬 후 스타트 포스트 (용인의 경우 메인 포스트) 오피셜의 지시에 따라 포메이션 랩을 진행한다.
- 34.6.1.2. 포메이션 랩 후 모든 차량의 그리드 정렬 완료 시 그리드 최후미에 있는 오피셜에 의해 녹기가 진동되며, 메인 포스트에서는 5 초 전 보드가 제시된다.
- 34.6.1.3. 메인 포스트에서 5 초 전 보드 철수 후 갠트리 신호등의 적색등이 5 개까지 순차적으로 모두 점등된 후 일괄적으로 소등되는 순간을 출발 신호로 하여 결승 경기는 시작되며, 소등되기 전에 차량이 움직일 경우 부정 출발로 심사위원회의 심의 대상이 된다.
- 34.6.1.4. 갠트리 신호등에 이상이 발생할 경우 스타트 딜레이 보드와 함께 적기가 제시되고 출발 신호는 녹기로 대체될 수 있으며 참가 선수들에게 갠트리 신호에서 깃발 신호로 변경되었음을 공지한 후 녹기 부동, 녹기 진동의 순으로 발령하며 녹기를 부동으로 고정하던 손이 놓아지는 순간을 출발 신호로 한다.

34.6.2. 롤링 스타트

- 34.6.2.1. 모든 차량은 코스인 및 그리드 정렬 후 스타트 포스트 (용인의 경우 메인 포스트) 오피셜의 지시에 따라 포메이션 랩을 진행한다.
- 34.6.2.2. 포메이션 랩 출발 신호가 게시된 후, 모든 차량은 SC 를 따라 그리드 대열 순서와 간격을 유지하며 주행한다. 이때, 최후미 차량이 스타트 라인을 통과한 후 갠트리 신호등에는 적색등이 점등된다.
- 34.6.2.3. 포메이션 랩 진행 중에는 앞, 뒤 차량 간격이 최대 차량 5 대 이상 벌어지면 안 되며, 앞 차량의 앞 범퍼를 넘을 수 없다.
- 34.6.2.4. 지정된 포스트에서 'GRID' 보드가 제시되면, 2 열로 스타팅 대열을 만들고 스타트 신호 시까지 유지한다.
이때, 차량의 앞, 뒤 간격은 1 대 이상 벌어지면 안 되며, 앞 순위 차량의 앞 범퍼를 넘어가서는 안 된다.
- 34.6.2.5. 스타팅 대열을 유지하며 주행하는 중, SC 가 피트인 하게 되면 모든 차량은 대열을 유지한 상태로 직선 주로를 향해 주행하며 선두 차량은 최소 50km/h 이상 최대 70km/h 이하의 속도로 대열을 리드한다.
- 34.6.2.6. 갠트리로 향하는 차량들은 적색등이 소등되기 전에는 대열을 이탈해서는 안 되며 본인의 그리드 위를 지나야 한다.
- 34.6.2.7. 갠트리 신호등의 적색등의 소등과 동시에 경기는 시작되고, 이와 동시에 추월이 허용된다.
- 34.6.2.7.1. 갠트리 신호등에 이상이 발생한 경우 적색등 소등 대신 녹기 진동으로 출발 신호를 대체할 수 있으며 녹기 부동, 녹기 진동의 순으로 발령하며 녹기를 부동으로 고정하던 손이 놓아지는 순간을 출발 신호로 한다.
- 34.6.2.8. 스타트 실패 시, 갠트리 신호등의 적색등은 소등되지 않으며 모든 포스트에서는 적기가 발령된다.

34.7. 결승 스타트 지연

- 34.7.1. 레이스 디렉터 또는 경기위원장이 정상적으로 스타트가 불가하다고 판단할 경우 다음과 같이 스타트를 지연할 수 있다.

스탠딩 스타트		
구분	내용	비고
적색등 점등 전	적기와 함께 스타트 딜레이, 엔진 스톱 보드 제시	
적색등 점등 시작 후	점등되었던 적색등은 그대로 두고 황기와 함께 스타트 딜레이, 엔진 스톱 보드 제시	
진행 절차	모든 차량 엔진 정지 포메이션 랩 스타트 5 분 전 상황 돌입 포메이션 랩 1랩 주행 후 재 스타트 진행	엑스트라 포메이션 랩 진행 시 결승 랩에서 해당 랩 수만큼 차감한다.

34.8. 스타트 실패

34.8.1. 결승 스타트를 실패한 선수는 창 밖으로 손을 내밀어 오피셜과 후방의 선수들에게 알려야 하며 해당 그리드 오피셜부터 후미의 모든 그리드 오피셜은 코스 방향으로 황기 진동을 제시하여 위험 상황을 알린다.

롤링 스타트		
구분	내용	비고
포메이션랩 출발 전	적기와 함께 스타트 딜레이, 엔진 스톱 보드 제시	
포메이션랩 출발 후	기존 점등된 적색등은 유지한 상태에서 황색등을 점멸 및 코스 전체 황색기 진동	스타트 진행이 어렵다고 판단되는 경우 엑스트라 포메이션 랩 진행될 수 있다.
진행 절차	스타트 대열 재 정렬이 필요한 경우 Safety Car 재 투입될 수 있다. Safety Car 가 재 투입되기 전까지 선두 차량이 그 역할을 대신한다.	엑스트라 포메이션 랩 진행 시 결승 랩에서 해당 랩 수만큼 차감한다.

35. 세이프티 카

35.1. 세이프티 카(SC) 관련 규정은 FIA ISC 규정을 따른다.

35.2. SC 가 발령되면 모든 포스트는 SC 보드와 함께 황기가 제시되며, SC 가 코스에 투입된다. 이때 모든 차량은 서행하여야 하며, 35.3. 의 경우를 제외한 모든 추월은 엄격하게 금지된다.

35.3. SC 가 선두 앞에 위치하지 못한 경우 선두 차량이 SC 뒤로 위치하도록 하기 위해 SC 는 패싱라이트 또는 수신호를 통해 SC 뒤에 위치한 차량에게 추월 지시를 할 수 있으며, 추월 신호를 받은 차량은 예외적으로 SC 를 추월하여 최대한 안전을 유지한 상태로 신속하게 대열의 후미로 합류한다.

35.4. SC 상황이 정리되고 SC 대열이 정리되면 SC 는 경광등을 소등하고 해당 랩에 피트인 하며, 각 포스트에서는 SC 보드와 황기를 철수한다.

35.5. SC 가 피트인하고 스타트 포스트 (용인의 경우 메인 포스트)에서는 녹색 진동이 발령되면 SC 상황은 해제되며, 이때, 컨트롤 라인을 지나기 전까지는 추월 금지 및 앞 차량의 뒤 범퍼를 넘을 수 없다.

35.6. 컨트롤 라인의 위치는 다음과 같다.

- 용인 에버랜드 스피드웨이: 메인 포스트 앞 흰색 실선
- 인제스피디움, 영암 KIC: 피니시 포스트 앞 흰색 실선

35.7. 경기 중단 후 경기의 재개 시 SC 상황에서의 스타트로 경기를 재개한다.

35.7.1. 경기 재개를 위해 패스트 레인에 정렬한 차량은 SC 출발 및 피트오피셜의 지시에 따라 코스인하게 되며 이후 SC 상황 해제에 관한 것은 제 35 조를 따른다.

36. 경기 중단

36.1. 경기 중 사고로 트랙이 폐쇄되거나 악천후로 인해 경기 진행이 어렵다고 판단될 경우 경기위원장의 판단 하에 경기를 중단할 수 있으며, 경기 중단 시 모든 포스트에는 적기가 발령된다.

36.2. 경기가 중단되어 적기가 발령되면 추월은 엄격하게 금지되며, 모든 차량은 즉시 멈출 수 있을 정도의 속도로 감속하여 피트인하고 피트오피셜의 지시에 따라 패스트 레인에 정차하고 정렬을 위한 준비를 한다.

36.2.1. 피트인 후 정비가 필요한 차량은 워킹 레인으로 이동하여 정비할 수 있으며 워킹 레인으로 이동하여 정비를 마친 차량은 기술오피셜의 확인 및 기술위원장의 승인을 받고 경기에 합류할 수 있으며, 경기 재개 시 대열의 최후미에서 출발한다.

36.2.2. 워킹 레인으로 이동한 차량이 다수일 경우 먼저 기술위원장의 승인을 받은 순서대로 대열의 후미에 합류한다.

36.2.3. 경기 중단의 원인이 된 차량은 페널티의 대상이 될 수 있다.

36.3. 완성 랩 기준 75% (소수점 절사) 미만의 경우에는 피트인 이후 피트오피셜의 지시에 따라 직전 완성 랩 순서대로 패스트 레인에 정렬한다.

36.3.1. 결승 스타트 후 사고에 휘말려 주행할 수 없는 차량을 제외한 모든 차량이 1랩을 완성하지 못하여 이전 순위를 확인할 수 없는 경우 최초의 그리드 순으로 정렬한다.

36.3.2. 잔여 주행 랩 수는 2랩 차감한다.

36.3.3. 피트오피셜의 지시에 따라 그리드 순서대로 패스트 레인에 정렬을 완료한 차량은 시동을 끄고 대기하며 선수는 차량에서 하차할 수 있으며, 차량 당 1인의 팀 크루는 기본적인 차량 확인 정비 (공기압 확인, 이탈 및 파손 부품 테이핑, 라이트 류 점검)를 할 수 있으며 워킹 레인에서는 인원제한을 두지 않는다.

36.3.4. 적기 상황이 정리되면 피트 출구에 위치한 피트오피셜이 경기 재개 10분전 보드와 함께 경기 재개 준비가 완료되었음을 알리며, 패스트 레인에서 점검 중인 차량들은 5분전 보드 제시 전까지 모든 점검을 완료하여야 한다.

36.3.5. 5분전 보드가 제시되면 하차한 선수는 차량에 탑승하여야 한다.

36.3.6. 적기 발령 시점에 선두보다 앞서 피트인하여 선두 앞에 정렬된 후행 차량은 5분전 보드가 발령되면 피트오피셜의 지시에 따라 코스인하여 안전한 속도로 트랙을 한바퀴 돌아 피트인하여 대열의 후미로 정렬한다.

36.3.7. 경기 재개 사인보드는 10분, 5분, 3분, 1분, 30초의 순으로 제시되며, 선두 앞에 정렬된 후행차량을 제외한 나머지 차량은 1분전 시점에 엔진 스타트가 이루어진다.

36.4. 완성 랩 기준 75% (소수점 이하 절상) 이상의 경우 그대로 경기가 종료되며, 순위는 경기 중단 사유를 고려하여 심사위원회에서 판단하여 결정한다. 만약 경기 중단 사유에 특이한 점이 없다고 확인되면 순위는 경기 중단 시점 직전의 완성 랩의 순위로 인정한다.

37. 경기 재개

37.1. 경기 재개는 SC 상황으로 시작하여 SC를 따라 코스인하며, 제 35조의 규정을 따른다.

37.2. 적기 상황이 정리되면 피트 출구에서 경기 재개 10분전 사인보드가 제시되며, 이후 5분전, 3분전, 1분전, 30초전 사인보드가 제시된다.

37.3. 경기 재개 1분전 상황에서 엔진 스타트가 이루어지며 스타트 방식은 SC가 대열을 이끌고 코스인 하여 포메이션 랩 없이 SC 상황에서의 스타트로 스타트하며, 이때의 랩도 전체 랩 수에 포함된다.

37.4. SC가 경광등 소등 및 피트인 하고 스타트 포스트 (용인의 경우 메인 포스트)에서 녹기가 진동되면 스타트가 이루어지며 이 때 컨트롤 라인을 지나기 전까지 앞 차량의 뒤 범퍼를 넘을 수 없다.

38. 경기 종료

38.1. 경기 종료는 선두가 정해진 결승 랩 수를 모두 주행하고 체커기를 먼저 받은 후 모든 차량이 체커기를 차례로 받는 것을 말한다.

38.2. 완주의 기준은 우승자의 주행 랩 수의 75% (소수점 이하 절상) 이상의 랩을 완료하고 체커기를 받은 것으로 한다.

38.3. 모든 차량이 체커기를 받고 피트인을 하면 의무 검차 대상 차량을 제외한 모든 차량은 파크 퍼미로 이동하여야 한다. 피트 파크 퍼미로 진행될 수 있으며, 피트 파크 퍼미 상태에서는 일반 파크 퍼미와 동일하게 간주한다. 따라서 기술위원장의 사전 승인 없이 해당 차량에 어떠한 접촉, 조작, 정비 행위도 엄격히 금지된다.

38.4. 결승 경기 중 사고 혹은 차량 고장으로 인해 경기를 이어갈 수 없을 경우 선수는 차량에서 하차하여 신속하게 최단거리를 이용하여 가드레일이나 방호벽 뒤로 대피하여야 하며, 해당 선수는 DNF 처리된다.

39. 파크 퍼미

- 39.1. 예선 및 결승 경기 종료 후 의무 검차 대상 차량을 제외한 모든 차량은 파크 퍼미로 이동하여야 하며, 경기가 종료되기 이전 피트 레인에 대기했던 차량도 파크 퍼미로 이동하여야 하고 파크 퍼미의 위치는 각 대회별로 공지한다.
- 39.2. 파크 퍼미 시간 동안에는 기술위원장의 허가 없이는 파크 퍼미에 출입하거나, 차량과 접촉하는 행위는 금지된다.
- 39.3. 사고로 인해 차량이 크게 파손된 경우 기술위원장에게 보고하여 승인을 받은 경우에만 해당 차량을 피트에서 보관할 수 있으나 이 경우에도 파크 퍼미 시간 동안은 차량과 접촉은 금지된다. 단, 아래 항목은 기술위원장 또는 기술대표의 사전 승인 하에 예외적으로 허용될 수 있다.
 - 39.3.1. 타이어 공기압 확인
 - 39.3.2. 온보드 카메라 메모리 회수 또는 확인
 - 39.3.3. 데이터 로거 저장장치 회수
 - 39.3.4. 전원 상태 확인
- 39.4. 파크 퍼미 해제 시간은 잠정 기록 발표 시간 기준 30 분까지이며, 의무 검차가 완료되지 않은 차량을 제외한 차량은 파크 퍼미에서 자동 해제된다.
- 39.5. 결승 1~3 위는, 결승 종료 후 인터뷰와 포디움 행사를 마친 뒤, 차량과 함께 검차장으로 이동하여 검차를 받은 후 파크 퍼미로 이동한다.

40. 항의 및 항소

- 40.1. 심사위원회에서 심의하지 않은 사건에 대해 선수 자신이 불이익을 받았다고 판단할 경우 'KARA 규정집 제 2 장 제 12 조 항의'에 의거 항의를 할 수 있으며, 심사위원회가 이미 심의 완료한 사건에 대해 심사위원회의 결과에 승복하지 못하는 선수는 항소할 수 있는 권리를 가진다. 항소는 'KARA 규정집 제 2 장 제 13 조 항소'에 따른다.
- 40.2. 항의 신청 기준은 잠정 기록 발표 후 30 분 이내에 사무국을 통해 항의서 제출과 항의 보증금 (500,000 원) 납부가 완료되어야 유효하다. 단, 그리드 배정에 대한 항의는 그리드 발표 후 30 분 이내에만 가능하다.
- 40.3. 항의는 출전 선수 또는 팀 감독의 이름으로만 할 수 있으며, 항의서에는 항의 대상 및 구체적인 사건 내용과 위반한 규정 조항을 직접 기재하여 사무국에 제출하여야 하며, 한 건당 하나의 항의 접수만 가능하다.
- 40.4. 항의 접수가 완료되면 심사위원회는 해당 사건을 조사하여 항의자의 피해가 인정되고 항의 대상자의 잘못이 인정될 경우 항의 보증금은 항의자에게 반환된다. 만약 항의 대상자의 잘못이 아니라고 판단될 경우 항의 보증금은 반환되지 않는다.
- 40.5. 심사위원회는 사건 심의를 위해 영상 자료를 기본적으로 먼저 확인 조사하며, 필요에 따라 해당 선수에게 온보드 카메라 영상 자료 및 주행 데이터를 제출하도록 요구할 수 있다.
- 40.6. 차량 기술 관련 항의 시 항의 보증금 (500,000 원)을 납부하여야 하며, 한 건당 하나의 항의만 접수가 가능하다.
 - 40.6.1. 기술 관련 항의로 인한 검차 결과에 이상이 없을 경우 항의의 대상이 된 팀이 항의보증금을 받아가게 되고, 이상이 있을 경우 지불한 항의보증금은 항의자에게 반환된다.
- 40.7. 심사위원회는 심의 완료 후 당사자에게 심사 결과를 서면으로 통보하고 경기장 내 게시판에 게시한다.
- 40.8. 심사위원회는 조사 결과를 바로 알 수 없는 사건에 대해서는 심사 결과 발표를 연기할 수 있다.
- 40.9. 사실 판단관의 직무 수행과 관련된 결정에 대한 것은 항의 대상이 될 수 없다.
- 40.10. 경기에 참가한 선수와 팀 감독은 선수 및 감독의 이름으로 심사위원회가 선고한 벌칙 또는 결정에 대하여 KARA 에 항소할 수 있는 권리를 가진다. 이때, 항소를 하기 위해서는, 결정 발표 이후 1 시간 이내에 서면으로 대회 사무국 또는 심사위원회에 항소를 할 의사가 있다는 것을 통보해야 하며, 항소 보증금 일부 (500,000 원)를 함께 납부하여야 하며 항소의 규정은 'KARA 규정집 제 2 장 제 13 조 항소'의 규정을 따른다.

41. 상전

41.1. 라운드별 상금은 다음과 같다.

클래스	1 위	2 위	3 위	4 위	5 위	비고
N1 통합	1,200	800	500	-	-	단위: 만원
N1 클럽	300	200	100	-	-	

41.2. 클래스 시즌 종합 우승자에게는, 1 위 상금과 동일한 금액이 종합우승 상금으로 별도 지급된다.

41.3. 상금 획득에 따른 제세 공과금은 본인이 부담한다.

41.4. N1 클럽 클래스에 배정된 선수가 전체 순위 3 위 이내에 들 경우 통합 클래스 상금을 기준으로 지급하며, 다음 라운드부터는 클럽 클래스에서 제외된다.

41.4.1. 40.4. 경우가 되면 클럽 클래스 2 위부터 한 순위씩 당겨 클럽 1~3 위를 다시 정하여 시상한다.

41.5. 동일 라운드에 더블 레이스를 진행하는 대회는 상기 표의 상금 50%씩 분할하여 레이스별로 각각 지급한다.

41.5.1. 더블 라운드로 진행하는 대회는 상기 표의 상금 100%를 라운드별로 지급한다.

41.6. 팀 챔피언십 시즌 상금은 다음과 같다.

클래스	1 위	2 위	3 위	4 위	5 위	비고
N1 팀 챔피언십 시즌 상금	500	-	-	-	-	

41.7. 상금 지급 기준은 다음과 같다.

출전 대수	상금 비율	지급 조건
10~14 대	총 상금의 50%	결승 진출 14 대 이하일 경우
15 대 이상	총 상금의 100%	결승 진출 15 대 이상일 경우

41.8. 출전 대수 및 경기 상황에 따라 주관사가 상금 비율을 추가 조정할 수 있다.

42. 시상식 및 기자회견 (인터뷰)

42.1. 경기 종료 후, 잠정 기록 기준으로 각 클래스별 1위~3 위는 경기장에서 진행되는 잠정 시상식에 참석하여야 한다. 만약 잠정 시상식에 불참할 경우 수상 권리를 포기한 것으로 간주한다.

42.2. 주관사 공식 인터뷰를 진행할 경우 각 클래스별 1위~3 위는 적극적으로 협조하여야 한다.

42.3. 입상자가 시상식 또는 인터뷰에 응하지 않을 경우 심사위원회의 심의 대상이 된다.

42.4. 각 레이스별 N1 클래스의 선수 중 주관사에서 지정한 선수의 예선 및 결승 주행 인캠 영상은 현대 N 페스티벌 공식 유튜브 채널, 인스타그램, 페이스북을 통해 공개된다.

43. 시리즈 포인트

43.1. 챔피언십 타이틀은 대회별 부여되는 시리즈 포인트를 합산하여 가장 높은 시리즈 포인트를 보유한 선수가 획득한다.

43.2. 시리즈 포인트가 동점일 경우 1 위 횟수를 비교하여 우위를 가리며, 1 위 횟수가 같다면 그 다음 순위 횟수를 순차적으로 비교하여 최종 우위를 결정한다.

43.3. N1 클래스의 매 경기 부여되는 포인트는 다음과 같다. 예선 포인트는 그리드를 결정하는 예선(Q2) 결과에만 부여한다.

순위	1 위	2 위	3 위	4 위	5 위	6 위	7 위	8 위	9 위	10 위	비고
예선	3	2	1	-	-	-	-	-	-	-	
결승	25	18	15	12	10	8	6	4	2	1	

43.3.1. N1 클럽 클래스의 순위는 시리즈 포인트에 영향이 없으며 통합 (전체) 순위만을 기준으로 시리즈 포인트를 부여한다.

44. 팀 챔피언십 포인트

- 44.1. N1 통합 클래스는 팀 챔피언십 타이틀이 부여되며, 팀 챔피언십 타이틀은 경기별 부여되는 팀 포인트를 합산하여 가장 높은 시리즈 포인트를 보유한 팀이 획득한다.
- 44.2. 팀 포인트는 레이스당 각 팀의 최대 두 명의 선수가 획득 가능하며, 세 명 이상의 선수가 참가하는 팀의 경우 매 라운드 경기 시작 전 참가접수 시 포인트 획득에 포함할 두 명의 선수를 지정해야 하며, 주관사는 참가접수 종료 후 공식 채널을 통해 지정 선수를 공개한다.
- 44.3. N1 클래스의 팀 포인트 획득할 지정 드라이버의 순위를 확인하여 다음의 표와 같이 1~10 위까지 팀 포인트 부여

순위	1위	2위	3위	4위	5위	6위	7위	8위	9위	10위	비고
N1 통합 클래스 팀 챔피언십 포인트	25	18	15	12	10	8	6	4	2	1	

45. N1 클래스 핸디캡

45.1. N1 클래스 핸디캡

45.1.1. 통합 클래스의 결승 순위에 따라 핸디캡 웨이트가 가감되며, 핸디캡 웨이트는 최대 80kg 까지 부여된다.

순위	1위	2위	3위	4위	5위	6위	7위	8위	9위	10위 이하
통합 클래스 핸디캡 웨이트	60kg	50kg	40kg	30kg	20kg	10kg	0kg	-10kg	-20kg	-30kg

- 45.1.2. 경기 불참 또는 실격의 경우 부여된 핸디캡은 유지된다. 다만, 결승에 참가하였으나 리타이어 또는 DNF 등으로 완주하지 못한 경우에는 핸디캡 감량을 적용한다.
- 45.1.3. 핸디캡 웨이트의 고정을 위한 브라켓은 주관사에서 제공하는 브라켓을 구매하여 지정된 위치에 '부칙.8'과 같이 장착하여야 한다.
- 45.1.4. 핸디캡 웨이트의 위치 변경은 불가하다.
- 45.1.5. 부과된 핸디캡 웨이트는 차량 총 중량에 포함되지 않으며, 별도 무게로 간주된다.
- 45.1.6. 개막전에 불참 후 시즌 중간부터 첫 참가한 선수에게는 30kg의 핸디캡 웨이트를 부여한다.
- 45.1.7. 시즌 중 부과된 핸디캡 웨이트는 최종 레이스 (시즌 마지막 레이스) 개시 전 모두 삭제되며, 최종 레이스는 핸디캡 웨이트 없이 참가한다. 단, 최종 레이스 신규 참가자에게는 적용되지 않는다.
- 45.1.8. 클럽 클래스의 결승 순위에 따라 핸디캡 웨이트가 가감되며, 핸디캡 웨이트는 최대 80kg 까지 부여된다.
- 45.1.9. 웨이트 감량은 통합 순위와 같이 적용한다.
- 45.1.10. 클럽 클래스 핸디캡 웨이트는 해당 경기의 클럽 클래스 결승 순위(포디엄 기준)에 따라 부여한다.
예) 통합 클래스 결승 10 위이더라도 클럽 클래스 결승 1위를 기록한 경우에는 30kg의 핸디캡 웨이트를 부여한다. 단, 40.4(통합 클래스 1위~3위)에 해당하는 경우에는 통합 클래스와 클럽 클래스 중 더 무거운 핸디캡 웨이트 1종만 적용하며, 중복 부여는 하지 않는다.

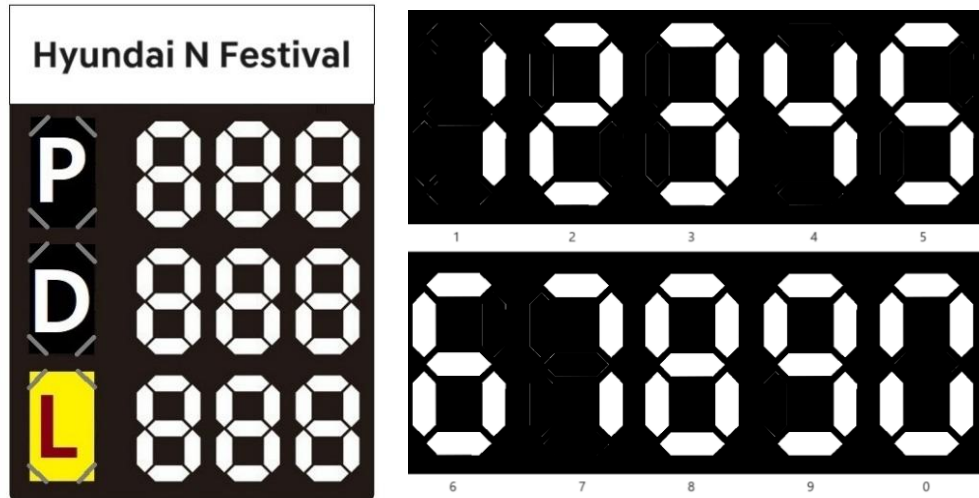
순위	1위	2위	3위
클럽 클래스 핸디캡 웨이트	30kg	20kg	10kg

46. 페널티

- 46.1. 심사위원회는 참가자의 규정 위반 사항에 대해 심의를 하며, 규정 위반이 인정될 경우 페널티를 부과한다.
- 46.2. 페널티의 종류는 다음과 같다.
 - 46.2.1. 주의
 - 46.2.2. 경고
 - 46.2.3. 벌금
 - 46.2.4. 기록 삭제
 - 46.2.5. 그리드 강등
 - 46.2.6. 순위 변동
 - 46.2.7. 초 가산 페널티
 - 46.2.8. 드라이브 스루/스톱 앤 고
 - 46.2.9. 피트 스타트
 - 46.2.10. 실격
 - 46.2.11. 출전정지
 - 46.2.12. 시리즈 포인트 몰수
- 46.3. 결승 진행 중 선두 차량의 잔여 랩 수 가 5 랩 미만일 경우 드라이브 스루/스톱 앤 고 페널티는 종료 후 시간 가산 페널티로 대체할 수 있다.
- 46.4. 시간 가산 페널티를 받아 동률이 되었을 경우 페널티를 받은 선수를 후 순위로 한다.
- 46.5. 상기 페널티 중 그리드 강등, 드라이브 스루/스톱 앤 고 페널티는 항소의 대상이 되지 않는다.
- 46.6. 시리즈 포인트 몰수 페널티가 적용될 경우 시즌 내 지급된 상금은 2026 년 11 월 30 일까지 모두 반환하여야 한다.
- 46.7. 이미 페널티가 부과된 선수가 동일한 규정 위반을 반복적으로 할 경우 가중 처벌될 수 있다.
- 46.8. 경고 누적 3 회에는 10 그리드 강등 페널티가 부과되며, 결승 그리드 발표 전에 발생한 경고 누적 페널티는 해당 라운드 결승 그리드에 반영된다.
- 46.9. N1 클래스의 경우, 팀 경고 누적 3 회에는 10 그리드 강등 페널티가 팀원 전체에 부과되며, 결승 그리드 발표 전에 발생한 경고 누적 페널티는 해당 라운드 결승 그리드에 반영된다.
- 46.10. 주의 누적 2 회는 경고 1 회로 환산된다.
- 46.11. 주의와 경고는 해당일로부터 만 1 년간 누적된다.
- 46.12. 결승 세션 중 상위권에서 특별한 사유 없이 급격한 감속으로 순위를 하락하거나, 경기 후반 고의적인 순위 조정이 발생한 경우, 또는 영상, 데이터, 텔레메트리 등 경기 기록을 통해 의도적인 경기 조작 정황이 확인된 경우, 해당 드라이버 또는 팀은 자동으로 조사 대상이 된다.
 - 46.12.1. 위반사항이 인정된 경우 심사위원회로부터 다음과 같은 페널티가 부과될 수 있다.
 - 46.12.1.1. 다음 라운드 그리드 강등
 - 46.12.1.2. 출전 정지
 - 46.12.1.3. 팀 경고
 - 46.12.1.4. 벌금

46.13. 페널티 보드 제시 위치와 방법

46.13.1. 경기 중 페널티는 피니시 포스트 (용인의 경우 메인 포스트)에서 흑기 또는 흑백반기와 함께 다음의 페널티 보드에 페널티 종류와 엔트리 번호를 표기하여 제시한다. 숫자의 표기는 다음의 예시와 같이 표기한다.



46.14. 페널티 표기 기호 및 종류

46.14.1. 피니시 포스트 (용인의 경우 메인 포스트)에서 제시하는 페널티의 종류와 기호는 다음과 같다.

종류	내용
해당 랩 타임 삭제	기호 'L'로 표기하며 예선 주행 중 규정 위반으로 인해 해당 랩 타임이 삭제되었음을 알리는 용도로 기존에는 흑백반기와 함께 제시되었으나, 운영효율성을 고려하여 실제 L 보드는 생략되며 T-모니터 및 온라인 공지 (Sportity)를 통해 확인 가능하다.
드라이브 스루 (Drive-Through)	기호 'D'로 표기하여 흑기와 함께 제시되며, 해당 페널티를 받은 선수는 피트인하여 피트 레인 제한속도를 준수하여 패스트 레인을 그대로 통과 후 코스인 해야 한다.
스톱 앤 고 (Stop and Go)	기호 'P'로 표기하여 흑기와 함께 제시되며, 해당 페널티를 받은 선수는 피트인하여 피트 출구 우측의 황기를 들고 대기하고 있는 피트오피셜 앞 지정 구역에 차량 정차 후 지정된 시간 동안 페널티를 수행하고 피트오피셜의 지시에 따라 코스인 한다. 스톱 앤 고 페널티는 기본적으로 10 초 이상으로 하며 반칙 행위의 경중에 따라 시간이 늘어날 수 있다.

- 46.14.1.1. P와 D 페널티 보드는 해당 선수에게 제시된 순간부터 총 3 회까지만 제시 후 철수하며 3 회 제시 후에도 페널티 이행을 하지 않을 경우 심사위원회의 심의 대상이 된다.
- 46.14.1.2. 해당 랩 삭제 대상 차량은 T 모니터 및 온라인 공지 (Sportity)를 통해서 해당 내용을 확인할 수 있다.
- 46.14.1.3. 흑색 반기는 예선 또는 결승 경기 중 특정 차량의 비신사적 행위나 위험한 주행에 대한 공식경고를 의미하는 기존 용도로 사용된다.
- 46.14.1.4. 드라이브 스루 또는 스톱 앤 고 페널티 보드를 받은 후 피트인을 했더라도 워킹 레인에 멈춰 정비작업 또는 차량 확인 작업을 하게 되면 페널티 이행으로 인정되지 않는다.
- 46.14.1.5. SC 발령 중 페널티 이행 목적으로 피트인하여 드라이브 스루 시 페널티 이행으로 인정하지 않으며, 스톱 앤 고 페널티 역시 이행할 수 없다.

47. 패독

- 47.1. 패독은 지정된 장소와 시간에 한하여 입장할 수 있으며 이를 위반할 시, 벌금 등의 페널티가 부과될 수 있다.
- 47.2. 각 팀 피트 출입 제한은 팀에서 관리하며, 관리 부재로 인한 안전사고 및 경기 운영 방해 행위가 이루어질 시, 벌금 등의 페널티가 부과될 수 있으며 해당 사고에 대해서는 해당 팀에서 모든 책임을 진다.
- 47.3. 패독 내 주행 속도는 최대 30km/h 이며 주행 기준 속도를 초과하는 주행은 엄격히 금지된다.
- 47.4. 속도 규정은 선수, 참가 팀, 팀 크루, 팀 관계자에게 적용되며, 위반 시 심사위원회의 심의 대상이 된다.

48. 게스트 드라이버

- 48.1. 게스트 드라이버는 30kg의 핸디캡 웨이트를 적용하고 예선을 진행한다.
- 48.2. 게스트 드라이버의 순위는 시리즈 포인트, 포디움에서 제외된다.
- 48.3. 게스트 드라이버가 1위~3위를 달성했을 시 게스트 드라이버를 제외하고 그 다음 순위의 선수가 포디움에 올라 잠정 시상식을 진행한다.

2026 Hyundai N Festival Regulations

Chapter 2. N1 클래스 차량 기술 규정

1. 서문

- 1.1. 본 차량 기술 규정은 N 페스티벌에 참가하는 N1 클래스 차량에 적용된다.
- 1.2. N1 클래스에 참가하는 참가 팀과 선수는 다음의 사항을 준수해야 할 의무가 있다.
 - 1.2.1. 규정에 명시된 주관사 지정 공식 부품 장착
 - 1.2.2. N1 클래스 차량 기술 규정 2.2. 탈거 및 교체, 추가 장착 가능한 부품 기준 준수
 - 1.2.3. 사고 수리 시 본래의 부품 장착 및 의무 부품 사용
 - 1.2.3.1. 주관사가 지정한 공식 부품의 품번이 변경되어 기존의 품번으로 생산이 되지 않는 경우, 대회 조직 위원회가 품번이 변경된 부품의 사용 가능 여부를 확인 후 공지하며, 대체품의 사용은 불가능하다.
- 1.3. 참가 차량의 규정 위반 사항이 확인될 경우 그에 대한 제재는 주관사의 권한이다.
- 1.4. 본 차량 기술 규정에 대한 해석과 기재되지 않은 사항에 대한 적용 및 결정은 주관사의 권한이다.

2. 장착 부품

- 2.1. N1 클래스 차량은 출고 상태를 유지해야 한다. 단, 변경 또는 가공 가능한 제품에 한하여 변경이 가능하다.
- 2.2. N1 클래스 차량에 탈거 및 교체, 추가 장착이 가능한 부품은 다음과 같다.

품명	가능 여부	비고
스티어링 휠	변경 및 가공 가능	버튼 및 패들 시프트 변경 가능
에어잭 질소 주입 니플	변경 및 가공 가능	
안전 그물망	변경 가능	
시트	변경 가능	
시트레일	변경 가능	- 운전석 시트 고정은 [시트 서포트&베이스판] 2 가지만 사용가능 / 2 가지중 1 가지로 고정 가능 - 고정형만 허용(슬라이딩 레일 금지) - 최소 두께는 강철소재 3mm 경합금 소재 5mm - 각 서포트의 최소 종 방향 규격은 6cm 이상
시트벨트	변경 가능	
드라이버 풋 레스트	변경 및 가공 가능	
옆 유리	가공 가능	통풍 목적의 홀 가공 및 에어 라인 설치 가능
악셀 페달	위치 변경 가능	편의 목적의 위치 변경만 가능
브레이크 페달	위치 변경 가능	편의 목적의 위치 변경만 가능
데이터 로거	추가 장착 가능	출고 시 장착된 데이터 로거 삭제 금지
데이터 로거 센서	추가 장착 가능	컨트롤러 기능이 없는 제품에 한해 가능
범퍼 그릴	추가 장착 가능	이물질 유입을 막기 위한 망 작업 가능 냉각팬 효율 향상을 위한 격벽 작업 가능 (그릴 제거, 추가 홀 가공 불가, 브레이크 냉각을 위한 덕트 자유)
드라이버 쿨링 슈트용 시스템	추가 장착 가능	
휠 하우스 커버 (프론트, 리어)	순정품 가공 사용 가능	순정품을 가공하여 사용 가능하나 순정 이외의 모든 제작품은 사용 불가.

- 2.3. 규정집에 나와있는 작업 외의 작업은 기술위원회의 허가를 득한 후 가능하며, 해당 작업 내용은 공식 채널을 통해 공지된다.

2.4. N1 클래스 차량에 장착되어야 하는 공식 부품과 기준은 다음과 같다.

‘2.4. 표’에 명시된 부품 외에는 현대모비스를 통하여 구매하여 사용이 가능하다. 단, 허가되지 않은 가공 또는 대체품의 사용 등은 불가능하며 이를 위반할 시 심사위원회의 심의 대상이 된다.

구분	N1	기준	비고
에보킷	의무	외장 파츠	
휠	의무	옵션 1: ASA RCi18 옵션 2: Titan7	10J x 18" 옵션 +25 혼용 가능
타이어	의무	260/660/18	금호
브레이크 패드	의무	프론트: WinmaX FC30 (819SN-18) 리어: 상신 (RP4331)	
브레이크 캘리퍼	의무	프론트: 알콘 TA6+ 리어: 순정	
서스펜션	의무	네오테크 차고 조절식 18 단 프론트: 150mm/14K 리어: 180mm/22K 헬퍼 스프링 3K	
배터리	의무	N1 전용 배터리	HNF 배터리 고정 브라켓 설치
견인고리 마운트	의무	N 페스티벌 지정 마운트	
토우 스트랩	의무	사벨트 토우 스트랩, 스파르코 토우 스트랩	

3. 데이터 로거 (검차)

3.1. N1 클래스 예선, 결승 주행 중 및 파크 퍼미에 보관중인 차량에서 데이터 로거의 데이터 다운로드는 불가하다. 이를 어길 시 심사위원회의 심의 대상이 된다.

3.1.1. 예선 및 결승 종료 시 데이터 로거 본체 전원을 차단하는 행위는 불가하다. 단, 차량 전원차단기를 통해 차량의 전원 차단은 가능하다.

3.1.2. 연습과 예선 종료 시 1~5 위의 주행 데이터는 해당라운드 참가 N1 클래스 모든 팀에 공유한다.

4. 차량 수리

4.1. N1 클래스 차량의 파워트레인 및 샤시의 수리는 주관사 지정 기술 대표사에서만 가능하다.

4.1.1. 엔진, 미션의 교체 및 오버홀은 시즌당 2 회로 제한되며, 허용된 교체 수량을 초과하였을 경우 다음 라운드 결승 10 그리드 강등 페널티가 부과된다. 단 최종 레이스의 경우 해당 경기 10 그리드 강등 페널티가 부과된다.

4.1.1.1. 경기 중 사고로 인하여 교체 또는 오버홀을 진행했을 경우에도 동일하게 적용된다.

4.1.1.2. 사고로 인하여 엔진, 미션 부품의 파손이 일어났을 때, 엔진은 블록과 헤드가 분해되지 않는 작업은 오버홀로 간주하지 않으며, 미션은 본체 하우징을 개방하지 않는 조건에서의 수리는 오버홀로 간주하지 않는다. 단, 수리는 기술위원회의 확인을 득한 후 진행되어야 한다.

4.2. 각 차량의 엔진 봉인, 미션 봉인이 훼손되어서는 안 된다. 봉인이 훼손되었을 시, 해당 차량은 재검차를 진행하여야 하며, 이에 대한 비용은 팀 또는 선수가 부담하여야 한다.

4.2.1. 봉인이 훼손되거나 봉인이 유실되었을 경우, 기술위원회와 심사위원회의 판단에 의하여 해당 경기의 참가가 불가할 수 있다.

4.3. 시즌 중 엔진은 차량당 3 개를 봉인 받을 수 있으며, 봉인 훼손이 없을 시 재 사용이 가능하다.

4.3.1. 봉인된 엔진은 지정 등록된 차량에만 사용할 수 있다.

4.3.2. 엔진은 봉인번호로 등록되며, 등록된 엔진은 지정 등록된 차량에 시즌 중 자유롭게 교체가 가능하다.

4.3.3. 엔진의 오버홀을 진행하면 재봉인이 되어 등록되며, 이때 기존의 등록된 엔진의 봉인번호는 삭제된다.

4.3.4. 등록된 엔진은 3 개를 넘을 수 없으며, 3 개의 엔진이 등록된 상태에서 재등록을 하게 될 경우, 기존 등록된 엔진 중 하나의 엔진 등록을 삭제하고 새로운 봉인의 엔진이 등록되며 결승 10 그리드 강등 페널티가 부과된다.

4.4. 에어로 파츠, 외장 파츠를 고정이나 수리하기 위한 볼트는 차량의 외곽 선 밖으로 노출해서는 안 되며, 범퍼의 고정을 위한 경첩 사용은 불가하다.

5. 최저 중량

5.1. N1 클래스 차량의 최저 중량은 다음과 같다.

클래스	최저 중량	비고
N1	1,380 kg (선수 포함)	연료, 윤활유, 작동유 모두 포함 무게

5.2. 상기 최저 중량은 선수와 안전 보호 장비를 포함한다.

5.3. 참가 차량은 대회 기간 중 최저 중량 이상의 무게를 유지해야 한다.

6. 차량 기타

6.1. 상온에서 타이어는 어떠한 상황에서도 냉간 시 공기압이 기술위원회가 지정한 공기압보다 밑으로 내려가서는 안 된다.

6.2. 윈도우 틴팅은 불가능하다.

6.3. 시즌 중, 차량 변경은 불가능하다.

6.4. N1 클래스 부품 중, 주관사가 지정한 부품은 반드시 주관사를 통해 구매해야 한다.

6.5. 서스펜션 출고 시 2 개의 스프링의 형식과 규격은 유지되며 변경이 불가하다.

6.5.1. 출고 시 장착되는 스프링은 프론트 150mm/14K, 리어 180mm/22K 고정이며, 다른 옵션의 스프링으로 변경이 불가하며, 앞 뒤 스프링의 교차사용 역시 불가하다.

6.6. 사고로 인해, 부품이 없거나 현장에서 완벽한 수리가 불가할 때 기술 대표의 확인 후 경기에 참가가 가능하다.

6.7. 해당 레이스 검차 완료 후 OBD 단자의 봉인 해제는 불가하며, OBD 단자의 봉인을 해제해야 할 경우, 대회 조직 위원회 지정 정비 피트에서 기술 대표의 확인 후 봉인 해제 및 작업 후 재봉인 받아야 하며 봉인 비용은 팀 또는 선수가 부담한다.

6.7.1. OBD 봉인 캡 파손 또는 분실 시 재봉인 비용 20,000 원이 발생한다.

6.7.2. 해당 레이스 검차 완료 후 정비 목적으로 봉인 해제가 필요한 경우 주관사 지정 정비 피트에서 봉인 해제 및 재봉인이 가능하며 이 경우에는 별도의 비용이 발생하지 않는다.

7. 데이터 전송 장치

7.1. N1 클래스에 출전하는 선수는 주관사가 지정한 공식 데이터 전송 장치를 공급업체 지침에 따라 차량에 설치하고 항상 정상 작동하도록 유지해야 한다.

7.2. 선수는 차량의 데이터 전송 장치가 정상 작동할 수 있도록 단말기 및 주변 장치를 관리할 의무가 있으며, 선수의 과실로 단말기 및 주변 장치가 파손된 경우 선수는 해당 수리 비용을 부담할 수 있다.

7.3. 경기중 차량에 설치된 공식 데이터 전송장치의 전원은 반드시 ON 상태여야 한다.

7.4. 공식 GPS 안테나로부터 20cm 이내에 다른 안테나가 설치되어서는 안 되며, 이를 위반한 선수에게 주관사는 해당 안테나의 이동 설치를 요구할 수 있다.

- 7.5. 공식 데이터 전송 장치로 기록된 데이터는 심사위원회의 심의 자료로 활용될 수 있다.
- 7.6. 공식 데이터 전송장치 외 추가적인 실시간 차량 데이터 외부 통신 장치 (텔레메트리)의 사용은 허용하지 않는다.
- 7.7. 7.의 규정을 위반한 경우 심사위원회의 심의 대상이 된다.

8. 공식 미디어 장치

- 8.1. 선수는 차량에 설치된 공식 미디어 카메라 고정 장치의 설치 각도 및 위치를 변경할 수 없으며, 불가피하게 변경이 필요한 경우 기술위원회의 승인을 받은 후 가능하다.
- 8.2. 차량의 공식 미디어 카메라가 정상 작동할 수 있도록 선수는 카메라 및 고정장치를 관리할 의무가 있으며, 선수의 과실로 카메라 또는 고정장치가 파손된 경우 선수는 해당 수리 비용을 부담할 수 있다.
- 8.3. 설치된 공식 미디어 카메라의 화각을 가리는 실내외 부착물 등의 설치에 제한되며, 이를 위반한 선수에게 주관사는 해당 설치물에 대해 이동 설치를 요구할 수 있다.
- 8.4. 주관사는 전파 자원 관리 등의 사유로 선수의 외부 영상 통신 장치 사용 (스트리밍) 중단을 요구할 수 있다.
- 8.5. 공식 미디어 카메라로 촬영된 영상자료는 심사위원회의 심의 자료로 활용될 수 있다.
- 8.6. 8.의 규정을 위반한 선수는 심사위원회의 심의 대상이 된다.

9. 공통 기술 규정

- 9.1. 클래스별 차량에 장착되어야 하는 안전 부품은 다음과 같다.

구분	전 클래스	비고
롤케이지	의무	공식 부품
시트벨트	의무	FIA ISC Appendix J, Art 253-6 /Art 253-16 기준품
버킷 시트	의무	
소화기 & 브라켓	의무	공식 부품
안전 그물망	의무	FIA ISC Appendix J, Art 253-11 기준품
토우 스트랩	의무	사벨트 토우 스트랩, 스파르코 토우 스트랩

10. 외장 카메라 설치 규정

10.1. 장착 승인

- 10.1.1. 모든 외장 카메라 장착은 사전 검차를 통해 승인받아야 한다.

- 10.1.2. 다음의 경우 승인되지 않은 방식으로 간주한다.

- 10.1.2.1. 고정 방법 및 장착 위치 기준을 준수하지 않은 경우

- 10.1.2.2. 기술 검차를 거치지 않은 경우

- 10.2. 승인되지 않은 장비는 즉시 제거 대상이며, 미 이행 시 출전 제한 또는 심사위원회의 심의 대상이 될 수 있다.

- 10.3. 조직위원회가 필요하다고 판단하는 경우, 인캠 및 외장 카메라에서 촬영된 영상을 제출하도록 요구할 수 있다.

10.4. 고정 방식

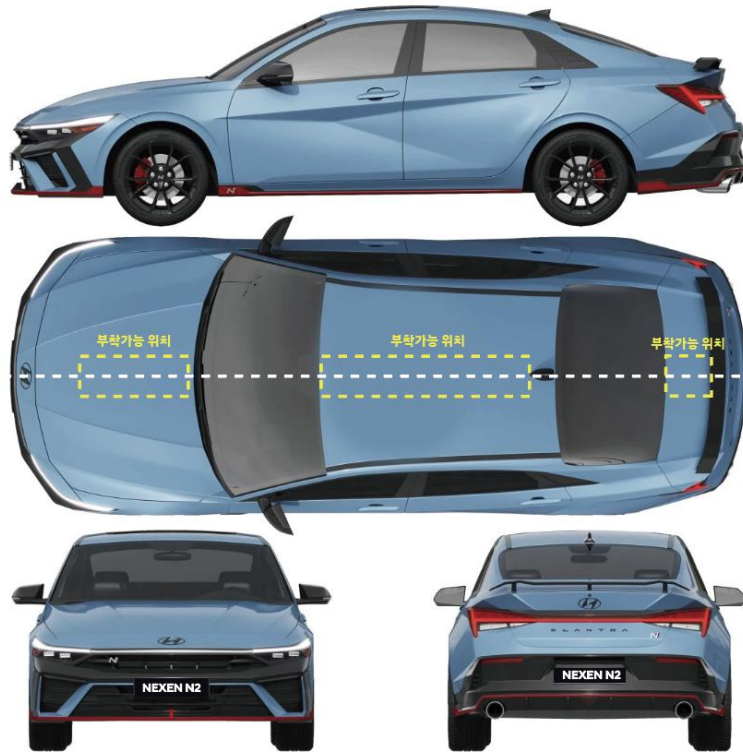
- 10.4.1. 테더 (Tether, 장비가 떨어져도 차체에 묶어두는 보조 고정 장치를 뜻한다.)

- 10.4.1.1. 차량에 구멍을 새로 뚫는 것이 어렵거나 제한되는 경우에는, 기존의 체결 지점 (예: 안테나 구멍, 번호판 고정부 등)을 활용하거나 백플레이트 또는 접착·압착 (클램프, 브라켓) 고정 방식 등을 사용해 차체 손상을 최소화할 수 있다. 단, 접착·압착 단독 고정은 허용되지 않으며 반드시 이 경우에도 보조 테더를 병행 설치해야 한다.

- 10.4.1.2. 카메라는 반드시 2 점 이상의 고정 장치를 통해 견고하게 설치해야 한다.

- 10.4.1.3. 고프로 등 1점 고정 구조 장비는 보조 테더 또는 추가 브라켓을 사용하여 최소 2점 고정을 충족해야 한다.
- 10.4.1.4. 테더는 차량의 기존 에어로다이내믹 성능을 인위적으로 향상시키는 용도로 활용되어서는 안 되며, 순수한 낙하 방지 목적에 한해 설치되어야 한다.
- 10.4.1.5. 흡착식 마운트 단독 사용은 금지되며, 흡착식 사용 시에는 반드시 2개의 보조 테더를 병행 설치해야 한다.
- 10.4.1.6. 흡착판 사용 시에는 흡착판 + 덕테이프 테이핑 보강 방식을 허용한다. 단, 덕테이프 외의 임시 테이프 (박스테이프, 마스킹테이프, 단열테이프, 알루미늄테이프 등)는 사용할 수 없다.
※ 덕테이프는 보조 보강용일 뿐, 테더 2개 설치의 필수 조건이다.
- 10.4.1.7. 카메라 마운트 관절부는 주행 중 풀림 방지를 막기 위해 테이핑 처리해야 한다.
- 10.4.1.8. 번지코드, 탄성밴드, 접착제 단독 고정은 금지한다.
- 10.4.1.9. 카메라 및 마운트는 충돌 사고 시 발생할 수 있는 강한 충격에도 견고하게 유지되어야 하며, 검사 시 다음 사항을 확인한다
 - 10.4.1.9.1 장착 브라켓 재질과 구조 강도
 - 10.4.1.9.2 흔들거나 당겼을 때 부품이 탈락하는지 여부
 - 10.4.1.9.3 보조 테더 설치 여부
 - 10.4.1.9.4 고정 장치는 금속 (볼트, 너트, 와이어 등) 혹은 강화 플라스틱 소재 제품이어야 한다.
- 10.5. 장치 고정 기본 요건 (총 중량 기준)
 - 10.5.1. 카메라 + 마운트 + 브라켓을 포함한 전체 장치의 무게가 350g을 넘지 않아야 하며, 다음 고정 조건을 반드시 충족해야 한다.
 - 10.5.1.1. 반드시 2점 (카메라, 테더) 이상으로 장비를 견고하게 고정할 것
 - 10.5.1.2. 테더는 차량에 원래 존재하는 체결부 (예: 번호판 볼트, 루프랙, 안테나 베이스 등)를 활용해 고정하는 것을 원칙으로 함
 - 10.5.1.3. 장착을 위한 구조 변경 (구멍 뚫기 등)은 참가자의 선택이며, 이로 인한 차량 손상은 전적으로 해당 참가자에게 책임이 있다.
 - 10.5.1.4. 테더는 무게 계산에 포함되지 않으며, 반드시 차량 차체에 물리적으로 직접 고정해야 한다. 흡착식 고정 방식 테더는 허용되지 않는다.
 - 10.5.1.5. 카메라, 브라켓, 테더는 차량 최저 중량에 포함되지 않는다.

10.6. 장착 위치 및 높이



10.6.1. 일반 조건

- 10.6.1.1. 카메라는 운전자의 시야 및 비상 탈출을 방해하지 않아야 한다.
- 10.6.1.2. 카메라 + 마운트 + 브라켓 포함 높이는 20cm 미만 이어야 한다.

10.6.2. 허용 위치

- 10.6.2.1. 루프 상면: 차체 중심선 (Centerline) $\pm 5\text{cm}$ 이내
- 10.6.2.2. 보닛 상면: 차체 중심선 $\pm 5\text{cm}$ 이내
- 10.6.2.3. 트렁크 상면: 차체 중심선 $\pm 5\text{cm}$ 이내

10.6.3. 금지 위치

- 10.6.3.1. 범퍼 커버 외측, 립, 디퓨저, 스포일러, 윙 끝단 등 외곽 돌출부
- 10.6.3.2. 와이퍼 암·노즐·유리 가장자리, 연료 주입구·안테나 주변, 토우아이 외측

10.6.4. 돌출 및 치수 제한

- 10.6.4.1. 전·후방 돌출 금지 (카메라/마운트/브라켓은 전·후 범퍼 외곽 기준면을 넘을 수 없음)
- 10.6.4.2. 높이: 부착면으로부터 20cm 이하
- 10.6.4.3. 끝선 이격: 루프/보닛/트렁크 좌·우 끝선으로부터 20cm 이상 안쪽

- 10.6.5. 위 기준은 카메라 본체에 한하며, 테더 체결점에는 적용되지 않는다. 단 테더 역시 차량 외관에서 돌출되거나 주행에 방해되지 않도록 설치해야 한다.

10.7. 안전 조건 및 검차 절차

- 10.7.1. 장착 카메라는 경기 중 날카로운 모서리나 돌출부를 형성해서는 안 된다.
- 10.7.2. 분리 시를 대비해 반드시 보조 고정 장치를 설치해야 한다.
- 10.7.3. 기술 위원회 승인 후 장착 개수가 명시되며, 승인 스티커를 부착해야 한다.

10.7.3.1. 검차 체크리스트

- 10.7.3.1.1 돌출: 전·후 0cm 돌출, 좌·우 끝선 이격 20cm 이상
- 10.7.3.1.2 높이: 부착면 기준 20cm 이하
- 10.7.3.1.3 고정 하드웨어: 2점 고정, 금속/강화 플라스틱, 흡착식 단독 금지 (흡착식 사용시 2개 이상 테더 의무)
- 10.7.3.1.4 강도 점검: 손 압·진동 테스트에서 유격/이탈 없음

10.7.3.1.5 테더 설치 및 체결 상태 확인

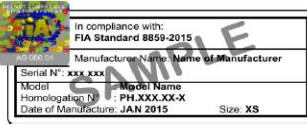
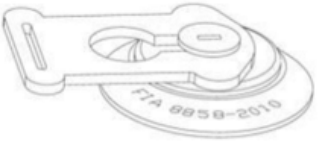
10.8. 책임 및 페널티

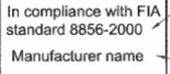
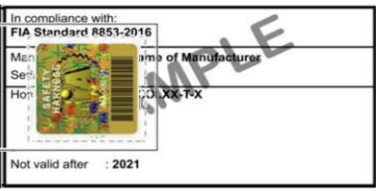
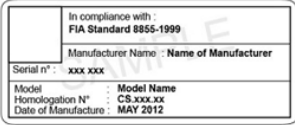
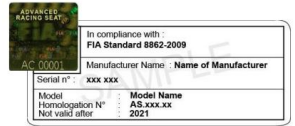
10.8.1. 경기 중 카메라 또는 장착물이 떨어져 다른 차량이나 참가자에게 피해를 주거나, 경기 흐름을 방해한 경우 모든 책임은 해당 팀 및 드라이버에게 있다.

10.8.2. 이와 같은 상황은 경기 심사위원회의 심의 대상이 될 수 있다.

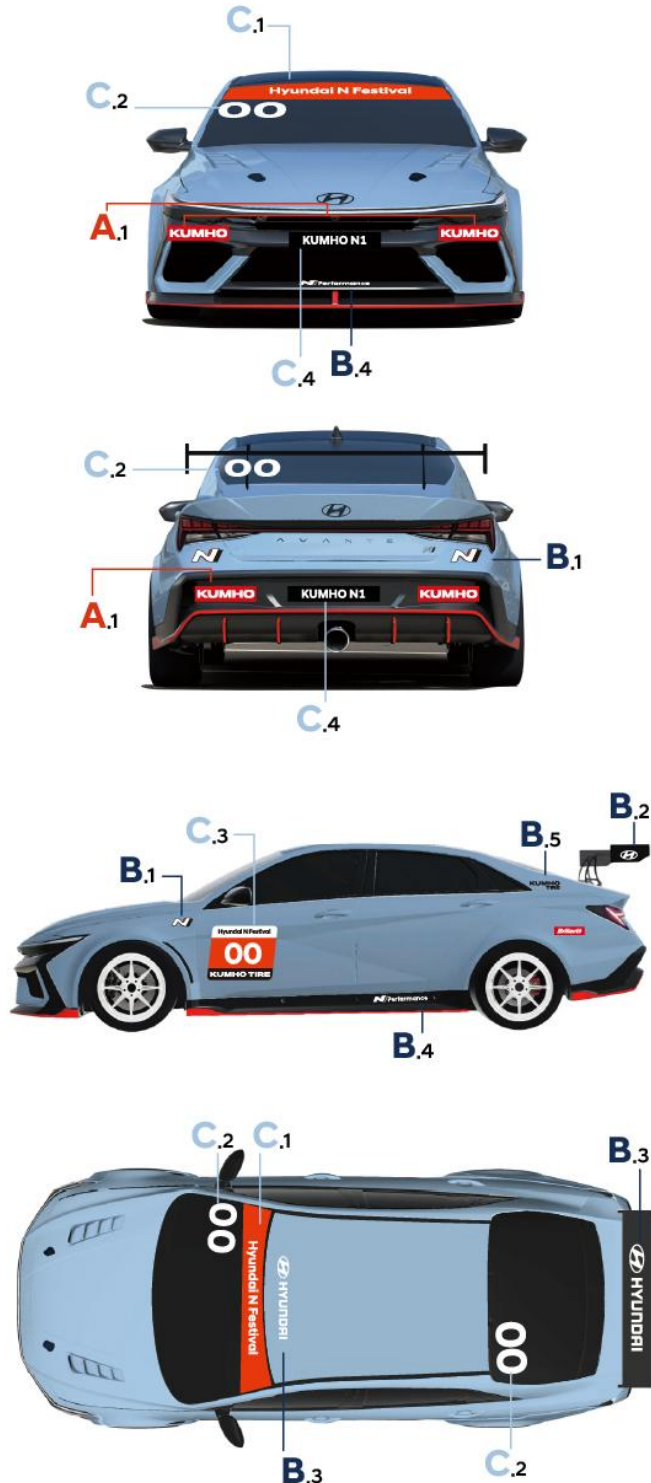
10.9. 본 규정에 따라 장착한 카메라는 경기 중 사용을 전제로 한 사항이며,公道 주행 전에는 반드시 원상 복구 후 운행해야 한다. 기술 위원회의 승인 여부와 관계없이,公道 주행 중 발생한 문제에 대한 책임은 전적으로 선수 및 팀에게 있다.

부칙 1. 유효한 안전 보호 장비

장비명	허가번호	라벨 표시	유효기간
헬멧	FIA 8859-2024 and FIA 8859-2024-ABP		추후 발표까지 유효
	FIA 8860-2018 and 8860-2018-ABP		추후 발표까지 유효
	FIA 8860-2010		2028.12.31 까지 유효
	FIA 8859-2015		추후 발표까지 유효
HANS	FIA 8858-2010		추후 발표까지 유효
헬멧테더 시스템	FIA 8858-2010		추후 발표까지 유효
헬멧테더 앵커리지	FIA 8858-2010		추후 발표까지 유효
슈트	FIA 8856-2000		라벨 표기일까지 유효

	FIA 8856-2018		라벨 표기일까지 유효
방염 내의 발라클라바 방염 양말 글러브 슈즈	FIA 8856-2000		2028.12.31 까지 유효
	FIA 8856-2018	 	라벨 표기일까지 유효
시트벨트 (Harness)	FIA 8853/98 FIA 8854/98		라벨 표기일까지 유효
	FIA 8853-2016		라벨 표기일까지 유효
시트	FIA 8855-1999		제작된 년도로부터 5년, 추가 2년 연장 라벨 부착 시 2년 연장
	FIA 8862-2009		제작 년도로부터 10년
	FIA 8862-2009		라벨 표기일까지 유효
	FIA 8855-2021		라벨 표기일까지 유효
윈도우네트	FIA 8863-2013		라벨 표기일까지 유효

부칙 2. 공식 광고 부착물 가이드 라인

KUMHO N1
리버리킷 안내**A**

1. 범퍼용 금호 타이어 4ea (앞/뒤 범퍼 좌/우)

KUMHO KUMHO KUMHO KUMHO

1. 범퍼용 N 로고 4ea (앞-좌/우 펜더, 뒤-좌/우 범퍼)

N N N N

2. 현대 엠블럼 2ea (왼 좌/우)

Hyundai Hyundai

3. 현대 가로 로고 2ea (왼 / 루프)

Hyundai HYUNDAI Hyundai

B

4. 현대 N 퍼포먼스 로고 3ea
(사이드스커트 2ea/프론트범퍼 하부)

N Performance N Performance N Performance

5. 금호 타이어 로고 2ea (C필러)

KUMHO TIRE

6. 브릴리언트 로고 2ea (뒤-좌/우 펜더)

Brilliant

C

1. 윈드실드 1ea

Hyundai N Festival

2. 엔트리킷 2ea (정면/후면)

00 00

3. 엔트리 양측면 도어 2ea

Hyundai N Festival Hyundai N Festival
00 00
KUMHO TIRE KUMHO TIRE

4. 번호판 가드 KUMHO N1 2ea
(프론트범퍼 상부 / 리어범퍼)

KUMHO N1 KUMHO N1

2026 Hyundai N Festival

패치 부착 안내



그란 투리스모 eN1 클래스

Hyundai N Festival	HYUNDAI
 GRAN TURISMO® <small>THE REAL DRIVING SIMULATION</small>	TIRE
<small>Hyundai N Cup</small> GRAN TURISMO eN1	

TIRE

*Arm Patch

좌/우 양발 1개씩 (총 2ea)



금호 N1 클래스

Hyundai N Festival	HYUNDAI
<small>Hyundai N Cup</small> KUMHO N1	KUMHO

KUMHO

*Arm Patch

좌/우 양발 1개씩 (총 2ea)



넥센 N2 클래스

Hyundai N Festival	HYUNDAI
<small>Hyundai N Cup</small> NEXEN N2	NEXEN TIRE <small>MOTORSPORTS</small>

NEXEN TIRE
MOTORSPORTS

*Arm Patch

좌/우 양발 1개씩 (총 2ea)



넥센 N3 클래스

Hyundai N Festival	HYUNDAI
<small>Hyundai N Cup</small> NEXEN N3	NEXEN TIRE <small>MOTORSPORTS</small>

NEXEN TIRE
MOTORSPORTS

*Arm Patch

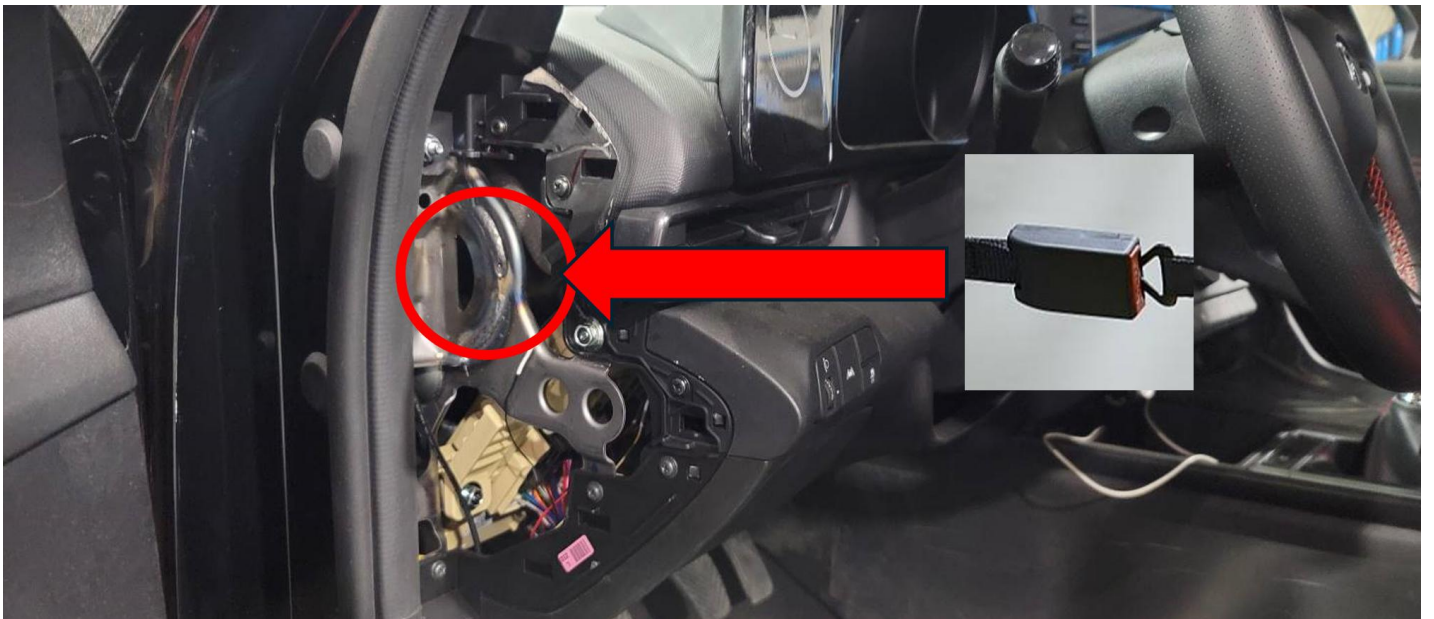
좌/우 양발 1개씩 (총 2ea)

리버리킷/드라이버 패치는 규정에 맞게 부착되어야 하며,
위반 시 페널티가 부과될 수 있습니다.
자세한 내용은 2026 Hyundai N Festival 규정집을 참고하여 주십시오.

부칙 3. 안전 그물망 설치 방법



↑ 안전 그물망 설치 예시



↑ 고정 부위 (AVANTE N)

부칙 4. 공인 경기장 현황

경기장		분류	정보	형상
	코리아 인터네셔널 서킷 (Korea International Circuit)	풀 코스	<ul style="list-style-type: none"> · 길이 : 5,615 km · 폭 : 12m · 진행 방향 : Anticlockwise · 폴 포지션(스탠딩 스타트) : Right · 폴 포지션(롤링 스타트) : Left 	
		상설 코스	<ul style="list-style-type: none"> · 길이 : 3,031 km · 폭 : 12m · 진행 방향 : Anticlockwise · 폴 포지션(스탠딩 스타트) : Right · 폴 포지션(롤링 스타트) : Left 	
	인제 스피디움 (INJE SPEEDIUM)	풀 코스	<ul style="list-style-type: none"> · 길이 : 3,908 km · 폭 : 14m · 진행 방향 : clockwise · 폴 포지션(스탠딩 스타트) : Left · 폴 포지션(롤링 스타트) : Right 	
		숏 코스	<ul style="list-style-type: none"> · 길이 : 2,577 km · 폭 : 14m · 진행 방향 : clockwise · 폴 포지션(스탠딩 스타트) : Left · 폴 포지션(롤링 스타트) : Right 	
	에버랜드 스피드웨이 (Everland Speedway)	풀 코스	<ul style="list-style-type: none"> · 길이 : 4,346 km · 폭 : 11m · 진행 방향 : clockwise · 폴 포지션(스탠딩 스타트) : Left · 폴 포지션(롤링 스타트) : Right 	
		레프트 코스	<ul style="list-style-type: none"> · 길이 : 2,538 km · 폭 : 11m · 진행 방향 : clockwise · 폴 포지션(스탠딩 스타트) : Left · 폴 포지션(롤링 스타트) : Right 	

부칙 5. 깃발 규정

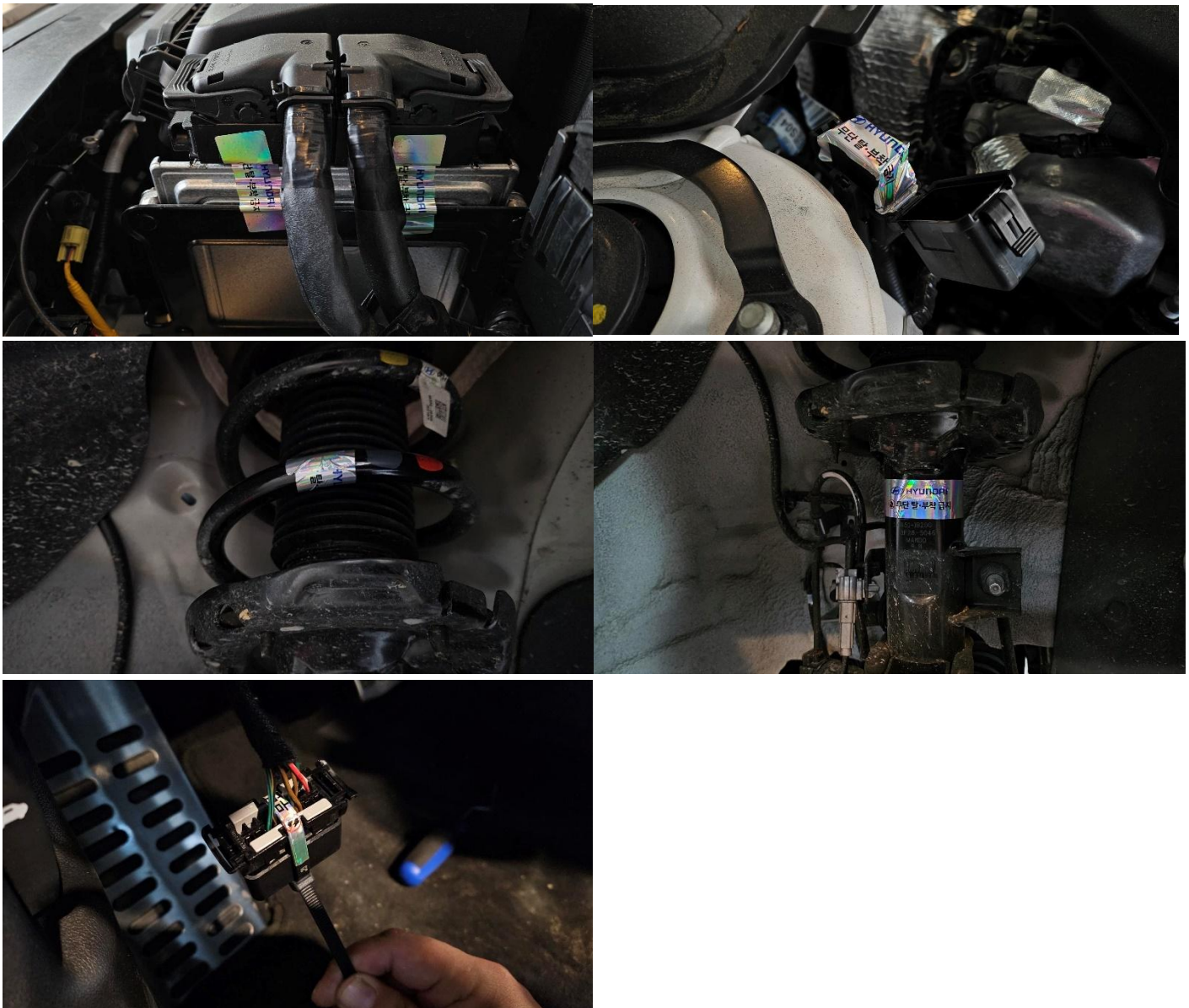
	적기 <ul style="list-style-type: none"> * 해당 경기의 중단을 알리는 깃발 * 경기 중 사고로 트랙이 폐쇄되거나 악천후로 인해 경기 진행이 어렵다고 판단될 경우 모든 포스트에서 제시된다. * 모든 차량은 추월이 금지되며, 즉시 멈출 수 있는 속도로 감속하여 지정된 장소로 이동하여 대기해야 한다.
	오일기 <ul style="list-style-type: none"> * 해당 구간에 데브리 또는 오일 등 주행 중 밟을 경우 주행에 위험한 물체가 트랙에 있음을 선수에게 알리는 깃발 * 부동으로 제시하며, 선수에게 데브리 또는 오일의 위치를 손으로 가리켜 알려준다.
	녹기 <ul style="list-style-type: none"> * 사고 발생 구간이 끝남을 알리는 깃발 * 깃발이 제시된 지점부터 추월 및 경쟁이 가능하다. * 황기를 보고 진입한 차량이 녹기가 제시되는 지점을 모두 통과한 후 철수한다. * 포메이션 랩 스타트 시 포메이션 랩 보드와 함께 제시된다. * SC 가 경광등 소등 및 피트인 하면 스타트 포스트(또는 메인 포스트)에서 경기 재개를 알리는 신호로 제시된다.
	청기 <ul style="list-style-type: none"> * 해당 차량의 후미에 본인보다 빠른 차량이 다가오고 있음을 알리는 깃발 * 청기를 받은 차량은 3개의 코너를 지나기 전 후미 차량에게 자리를 양보해주어야 한다. * 결승에서는 본인보다 1 랩 이상 앞선 차량이 다가오고 있을 때 제시한다.
	백기 <ul style="list-style-type: none"> * 해당 구간 내에 서행 차량 또는 구급차, 의료지원차, 소방차 등이 있음을 알리는 깃발 * 서행하던 차량이 정차한 경우 황기로 변경하여 제시한다.
	황기 <ul style="list-style-type: none"> * 해당 구간에 사고가 발생되어 주의가 필요함을 알리는 깃발 * 사고 발생 또는 SC 투입 시 제시되며, 황기 구간 내에서 스펀, 트랙이탈, 추월, 충돌 등이 금지된다. 1개 진동 : 단순 사고 상황 2개 진동 : 트랙에 차량이 사고로 정차한 경우(레코드 라인, 블라인드 코너 등) 구난 작업을 위해 경기 중 오피셜이 코스에 진입한 경우 사고 차량에서 선수가 탈출하고 있는 경우(가드레일 뒤 또는 방호벽 뒤에 도착하기 전)
	SC(Safety Car) 보드 <ul style="list-style-type: none"> * 결승 경기 중 경기를 중단시키지 않고, 사고를 처리하기 위하여 발령된다. * SC가 투입되었을 때 모든 포스트에서 SC 보드와 황기가 함께 제시된다. * SC 상황이 해제될 때까지 모든 트랙은 황기 구간과 동일하다. * SC 상황으로 주행한 랩은 결승 랩 수에 포함된다.
	흑백 반기 <ul style="list-style-type: none"> * 경기 중 스포츠 운영 규정을 위반한 선수에게 스포츠 운영 규정을 준수할 것을 알리는 깃발 * 피니시 포스트(또는 메인 포스트)에서 페널티 종류와 엔트리 번호를 함께 1 회 제시한다. * 연습, 워업, 예선 경기의 경우 트랙이탈 주행으로 인한 기록 삭제(L)를 알리는 깃발로 사용된다.
	흑기 <ul style="list-style-type: none"> * 해당 차량이 스포츠 운영 규정을 위반했음을 알리는 깃발 * 피니시 포스트(또는 메인 포스트)에서 페널티 종류와 엔트리 번호를 함께 3 회 제시한다. * 해당 차량은 피트로 들어와 페널티를 이행해야 하며, 미 이행 시 실격될 수 있다. * 페널티 - 드라이브 쓰루(D) : 피트레인 제한속도를 준수하여 페스트레인을 그대로 통과 후 코스인 해야 한다. 스톱 앤 고(P) : 지정 구역에 차량 정차 후 지정된 시간 동안 페널티를 수행하고 피트 오피셜의 지시에 따라 코스인 한다.
	오렌지 불기 <ul style="list-style-type: none"> * 해당 차량이 폰더 미부착 또는 기계적 결함이 있음을 알리는 깃발 * 피니시 포스트(또는 메인 포스트)에서 엔트리 번호와 함께 3 회 제시된다.
	체커기 <ul style="list-style-type: none"> * 해당 경기의 종료를 알리는 깃발 * 피니시 포스트(또는 메인 포스트)에서 제시된다. * 선두 차량이 예정된 랩이나 시간을 모두 채운 시점에 발령된다. * 체커기가 발령되면 경기는 그 즉시 종료된다.

부칙 6. 봉인

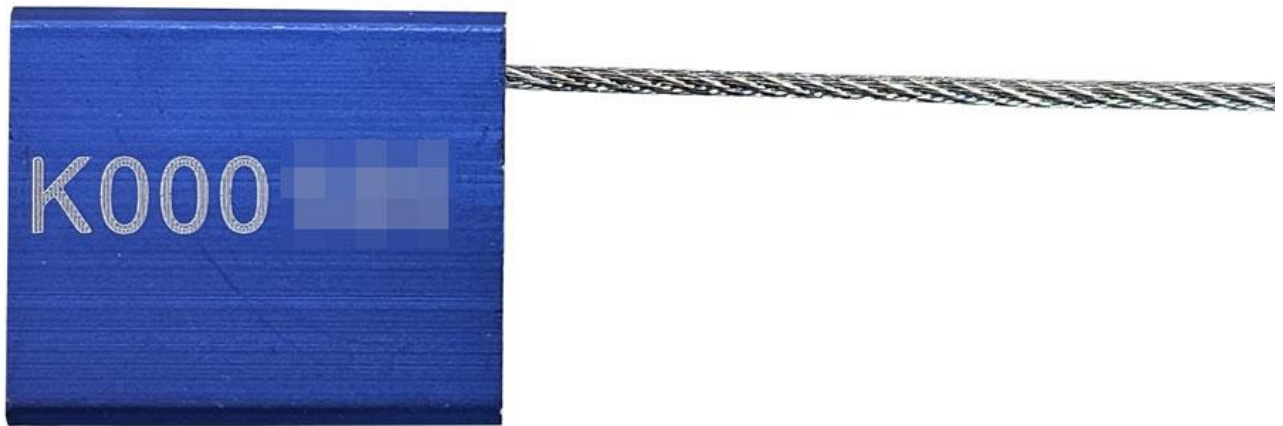
- 봉인 라벨 및 봉인 예시



- 봉인 라벨 예시



- 엔진 봉인 케이블 및 봉인 예시



부칙 7. 공인 부품 QR 레이저 마킹



부칙 8. N1 클래스 핸디캡 웨이트 설치 가이드라인



↑ 핸디캡 웨이트 브라켓 설치 위치: 조수석 앞 시트 탈거 위치 바닥

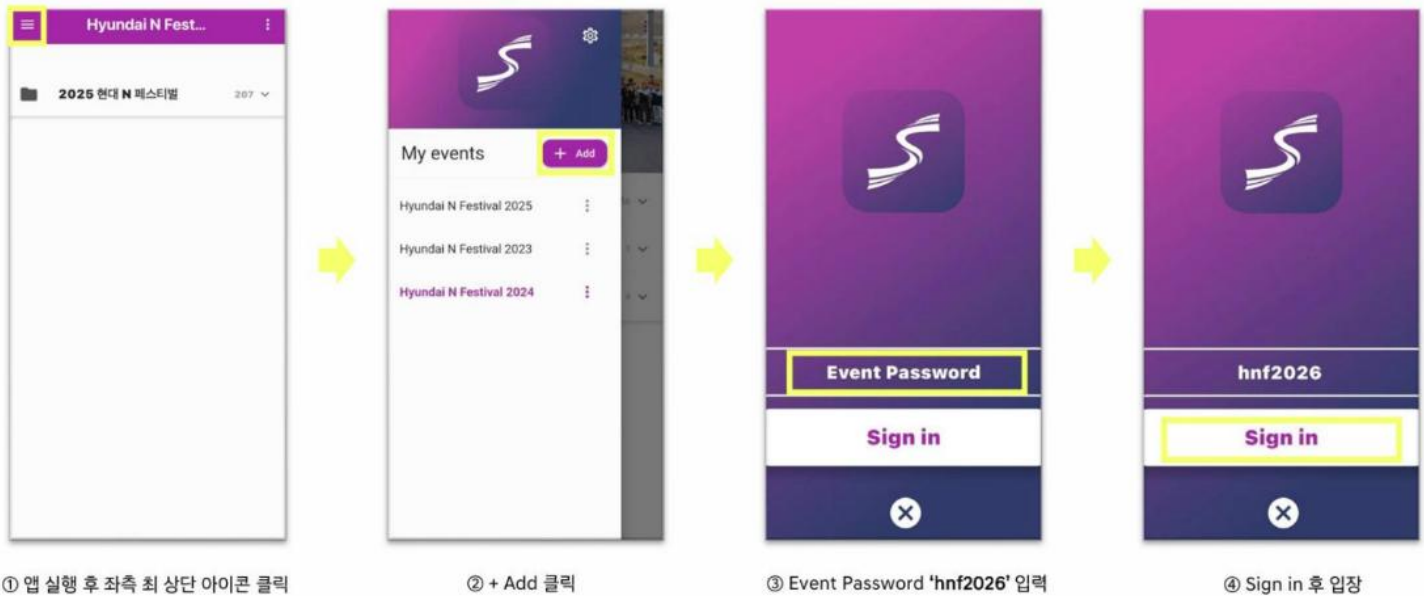


↑ 핸디캡 웨이트 설치 예시

부칙 9. 온라인 공지 앱 입장방법

현대 N 페스티벌 공식 채널을 아래와 같이 안내 드립니다.

참가 팀/선수분들은 원활한 커뮤니케이션을 위해 입장을 부탁드립니다.



부칙 10. 올바른 안전벨트 고정 위치

안전벨트 고정 위치

안전 벨트 (Safety Harnesses)

- FIA ISC, Appendix J 2025 - Article 253, ART.6 SAFETY HARNESSSES

