

2026 Hyundai N Festival

N 내구 레이스 특별 규정



목 차

용어 정의와 약어

Chapter 1. 스포츠 운영 규정

1. 서문
2. 경기 성격
3. 적용 규정
4. 참가 자격 및 참가 차량
5. 참가 신청
6. 팀 구성 및 선수 구성
7. 드라이버 브리핑 및 메디컬 체크
8. 참가 차량 및 필수 안전장비
9. 타이어
10. 엔트리 번호 및 공식 광고 부착물
11. 경기 방식
12. 공식 예선
13. 그리드 배정
14. 결승 스타트 절차
15. 피트 및 피트 레인
16. 의무 피트스톱
17. 드라이버 교대
18. 경기 진행
19. 세이프티 카
20. 경기 중단
21. 경기 재개
22. 경기 종료
23. 완주 기준 및 순위 결정
24. 파크 퍼미
25. 시상
26. 상금
27. 항의 및 항소
28. 페널티

2026 Hyundai N Festival Regulations

Chapter 1. 스포츠 운영 규정

1. 서문

- 1.1. 본 규정은 2026 Hyundai N Festival 3 라운드에서 개최되는 N 내구 레이스 운영 기준을 정하기 위하여 제정된 특별규정이다.
- 1.2. N 내구 레이스는 2026 시즌 현대 N 페스티벌 참가자를 대상으로 운영하는 이벤트 경기이며, 넥센 N2, N3 차량(아반떼 N2 컵카)을 활용하여 진행한다. 경기 결과는 N2 및 N3 정규 라운드 성적에는 반영되지 않는다.
- 1.3. N 내구 레이스는 공정한 경쟁을 위하여 차량의 세부 기술 기준에 대하여 2026 현대 N 페스티벌 N2 클래스 차량 기술 규정을 단일 기준으로 적용한다.

2. 경기 성격

- 2.1. N 내구 레이스는 제한된 경기시간 동안 가장 많은 랩을 주행한 차량의 순위를 결정하는 이벤트 경기이다.
- 2.2. 경기시간은 3 시간으로 한다.
- 2.3. 경기 종료 시 순위는 본 규정 제 23 조에 따라 결정한다.

3. 적용 규정

- 3.1. 본 특별규정에 명시되지 아니한 스포츠 운영 사항은 2026 Hyundai N Festival N2 클래스 스포츠 운영 규정을 따른다.
- 3.2. 본 특별규정에 명시되지 아니한 차량 기술 사항은 2026 현대 N 페스티벌 N2 클래스 차량 기술 규정을 따른다.
- 3.3. 본 특별규정과 2026 Hyundai N Festival N2 클래스 스포츠 운영 규정이 상충하는 경우에는 본 특별규정을 우선 적용한다.

4. 참가 자격 및 참가 차량

- 4.1. 본 대회는 2026 현대 N 페스티벌 참가자를 대상으로 운영하는 것을 원칙으로 하며, 아래 조건을 충족하여야 한다.
 - 4.1.1. 대한자동차경주협회(KARA) 국내 C 라이선스 이상을 보유한 자
 - 4.1.2. 대한자동차경주협회(KARA) 국내 J 라이선스를 보유한 자
 - 4.1.3. 유효한 자동차 운전면허를 보유한 자
 - 4.1.4. 대회 운영 경기장 라이선스를 보유한 자
- 4.2. 주관사의 승인을 받은 경우 현대 N 페스티벌 외 타 대회 출전 선수의 참가를 허용할 수 있다. 단, 스프린트 레이스 참가 경력이 있는 선수에 한한다.
- 4.3. 참가 차량은 2026 시즌 넥센 N2, N3 차량(아반떼 N2 컵카)으로 하며, 참가 차량을 기준으로 팀 단위로 참가한다.
- 4.4. 참가 차량은 본 대회 규정집에서 정한 안전 기준을 충족하여야 한다.
- 4.5. 2026 현대 N 페스티벌 개막전 이전 선수등록을 완료한 선수 또는 2026 현대 N 페스티벌 3 라운드까지 넥센 N2, N3 에 1회 이상 참가한 선수를 넥센 N2, N3 참가 선수로 인정한다.

5. 참가 신청

- 5.1. N 내구 레이스의 참가 신청은 주관사가 지정한 공식 채널을 통해 접수한다.
- 5.2. 참가 신청 시 선수 명단을 제출하여야 하며, 참가 접수 기간 내 제출된 선수 명단은 해당 차량의 최초 등록 선수로 확정되며 임의 변경을 금지한다.
- 5.3. 선수 명단 변경은 공식 참가 접수 마감 이후 주관사의 사전 승인을 득한 경우에 한하여 예외적으로 가능하다.
- 5.4. 모든 참가 팀은 참가 신청 마감 이전까지 참가비를 납부 완료하여야 하며, 참가비는 다음과 같다.
 - 5.4.1. 참가비는 등록 드라이버 수와 관계없이 참가 차량 1대당 적용한다.

클래스	참가비	비고
N 내구 레이스	600,000 원 / 대	-부가세 포함

- 5.5. 본 대회 최대 참가 가능 대수는 42대로 한다.
- 5.6. 참가 신청 대수가 최대 참가 가능 대수를 초과할 경우, 주관사는 참가비 입금 선착순을 기준으로 참가를 제한 또는 선정할 수 있다.
- 5.7. 부득이한 사정으로 참가가 어려울 경우 참가 팀은 주관사에 사유서를 제출하여야 하며, 주관사의 승인 후 아래 기준에 따라 참가비를 환불한다.
- 5.7.1. 이벤트 개최일 기준 7일 전까지 참가 취소 승인 시 참가비의 100%를 환불한다.
- 5.7.2. 이벤트 개최일 기준 3일 전까지 참가 취소 승인 시 참가비의 50%를 환불한다.
- 5.7.3. 이벤트 개최일 기준 3일 이내 참가 취소 시 참가비는 환불되지 않는다.
- 5.8. 주관사는 참가 신청 차량 또는 선수에 대하여 참가를 거부할 수 있으며, 참가가 거부된 경우 기 납부한 참가비는 전액 환불한다.
- 5.9. 천재지변, 자연재해 또는 주관사의 결정으로 대회가 취소된 경우 참가비는 전액 환불한다.
- 6. 팀 구성 및 선수 구성**
- 6.1. N 내구 레이스의 참가 팀은 참가 차량 1대를 기준으로 2명 이상 3명 이하의 선수로 구성하여야 하며, 선수 구성에는 규정 제 4.5 조에 따라 인정되는 넥센 N2, N3 참가 선수를 1명 이상 포함하여야 한다.
- 6.1.1. 본 대회의 팀이란, 참가를 목적으로 등록된 선수들이 참가 차량을 기준으로 구성한 단위를 의미한다.
- 6.2. 각 참가 차량에 등록된 선수는 규정 제 4 조의 자격 요건을 충족하여야 한다.
- 6.3. 참가 팀은 넥센 N2, N3 참가 선수만으로 자유롭게 구성할 수 있다. 단, 참가 팀 선수 전원을 넥센 N3 등록 선수로 구성하는 것은 불가하다. 타 대회 출전 선수를 포함하여 팀을 구성할 경우, 해당 선수는 규정 제 4 조의 자격 요건(KARA 국내 C 라이선스 이상)을 충족하여야 하며 주관사의 사전 승인을 받아야 한다.
- 6.4. 결승 경기 진행 시, 넥센 N3 등록 선수는 해당 참가 차량의 스타트 드라이버로 출전할 수 없다.
- 7. 드라이버 브리핑 및 메디컬 체크**
- 7.1. 모든 선수는 경기 전 주관사가 실시하는 공식 드라이버 브리핑 및 메디컬 체크에 반드시 참석하여야 한다.
- 7.2. 브리핑 및 메디컬 체크의 절차, 기준, 미이행에 따른 조치는 2026 Hyundai N Festival 공통 스포츠 운영 규정을 따른다.
- 7.3. 내구 레이스 특성상, 주관사는 필요 시 추가적인 안전 브리핑 또는 건강 확인 절차를 실시할 수 있다.
- 8. 참가 차량 및 필수 안전장비**
- 8.1. 차량 및 선수의 필수 안전장비 기준은 2026 Hyundai N Festival 공통 스포츠 운영 규정을 적용한다.
- 8.2. 내구 레이스 특성에 따라 주관사는 추가 안전장비 또는 장착 조건을 별도로 공지를 통해 지정할 수 있다.
- 9. 타이어**
- 9.1. 본 대회의 지정 타이어는 2026 시즌 넥센 N2, N3 지정 타이어(NEXEN SUR4GM, 235/40R18)를 사용한다.
- 9.2. 각 참가 차량은 경기에 사용할 신품 타이어 10 본을 사전 마킹을 받아야 한다.
신품 타이어란 제조사 출고 상태의 미사용 타이어를 말한다.
- 9.3. 마킹된 타이어는 연습, 예선, 결승 세션에 사용 가능하며, 타이어의 위치 교환은 자유롭게 할 수 있다.
- 9.3.1. 연습 주행에 사용하는 타이어는 본 조의 마킹 타이어 제한을 적용하지 않는다.
- 9.4. 공식 마킹 외 타이어를 무단 사용하거나 인위적인 가공(컷팅, 화학처리 등)은 금지된다.
- 9.5. 결승 경기 중 타이어 파손 등으로 인한 추가 타이어 사용이 불가피한 경우, 팀은 반드시 기술위원회의 사전 확인 및 승인을 득한 후 타이어를 교체하여야 한다.

10. 엔트리 번호 및 공식 광고 부착물

- 10.1. 참가 차량은 주관사가 지정한 엔트리 번호 및 공식 광고 부착물을 의무적으로 부착하여야 한다.
- 10.2. 엔트리 번호는 2026 현대 N 페스티벌에서 사용 중인 엔트리 번호를 사용하는 것을 원칙으로 한다.
 - 10.2.1. 주관사가 필요하다고 판단하는 경우 별도 엔트리 번호를 부여할 수 있다.
- 10.3. 부착 위치, 규격, 훼손 또는 미부착에 대한 사항은 2026 Hyundai N Festival 공통 스포츠 운영 규정을 따른다.

11. 경기 방식

- 11.1. N 내구 레이스는 경기시간 180 분의 내구 경기로 진행한다.
- 11.2. 경기시간이 180 분에 도달한 이후 선두 차량이 최초로 피니시 라인을 통과할 때 LAST LAP 보드를 게시한다.
- 11.3. LAST LAP 보드가 게시된 후 선두 차량이 다음 피니시 라인을 통과할 때 चे커기를 발령하며 경기를 종료한다.
- 11.4. चे커기 발령 시점에 주행 중인 랩은 유효 랩으로 인정된다.

12. 공식 예선

- 12.1. N 내구 레이스의 그리드 배정을 위한 공식 예선을 실시한다.
- 12.2. 공식 예선은 각 참가 팀의 등록 드라이버 중 1명만 참가할 수 있으며, 예선 중 드라이버 교체는 허용되지 않는다.
- 12.3. 예선에서 기록된 최고 기록(베스트 랩타임)을 해당 차량의 공식 예선 기록으로 인정한다.
- 12.4. 예선에 참가하지 않거나 유효 기록이 없는 차량은 대회 사무국에 특별 출주 신청을 거쳐 심사위원회의 승인을 받은 경우 그리드 최후미 또는 피트 스타트로 출주할 수 있다.
- 12.5. 모든 참가 팀은 예선 잠정 결과 발표 후 30 분 이내에 결승 드라이버 주행 순서(Stint Order)를 대회 사무국에 제출하여야 한다. 단, 제 6.4 조에 의거하여 N3 등록 선수는 첫 번째 주행 드라이버(스타트 드라이버)로 지정할 수 없다.
 - 12.5.1. 제출된 주행 순서는 결승 경기 시작 1 시간 전까지 변경할 수 있다. 단, 부상, 건강상 사유 또는 차량 이상 등 불가피한 사유에 한하여 주관사의 승인을 받아 변경할 수 있다.

13. 그리드 배정

- 13.1. 그리드는 공식 예선 결과에 따라 기록이 빠른 순서대로 배정한다.
- 13.2. 동일한 예선 기록이 발생한 경우, 먼저 해당 기록을 수립한 차량을 상위 그리드에 배정한다.
- 13.3. 페널티가 부과된 차량은 그리드 배정 시 해당 페널티를 반영한다.

14. 결승 스타트 절차

- 14.1. 결승 경기는 롤링 스타트 방식으로 진행한다. 단, 안전 확보 또는 경기 운영상 필요하다고 판단되는 경우 주관사는 스타트 절차를 변경할 수 있다.
- 14.2. 결승 경기 스타트 드라이버는 해당 차량의 제출된 주행 순서(Stint Order)에 따른다.
- 14.3. 모든 차량은 포메이션 랩 동안 레이스 디렉터 또는 경기위원장 및 오피셜의 지시에 따라야 한다.
- 14.4. 스타트 절차 위반 또는 위험 행위가 발생한 경우, 해당 차량은 페널티 대상이 될 수 있다.
- 14.5. 스타트 절차는 2026 Hyundai N Festival 공통 스포츠 운영 규정을 적용한다.

15. 피트 및 피트 레인

- 15.1. 피트 레인 내 속도 제한은 2026 Hyundai N Festival 공통 스포츠 운영 규정을 따른다.
- 15.2. 피트 레인 진입 및 출구를 통한 트랙복귀는 주관사가 지정한 구간, 노면 표시 및 오피셜의 지시에 따라야 한다.
- 15.3. 피트 내 위험 행위, 정비 인원 규정 위반 또는 비정상적인 작업이 확인될 경우 페널티가 부과될 수 있다.
- 15.4. 피트 레인 내 후진 및 주행 방해는 엄격히 금지된다.
- 15.5. 피트 레인은 다음과 같이 구분하여 운영한다.
 - 15.5.1. 패스트 레인 (Fast Lane): 피트 레인 통과 및 이동을 위한 주행 구간
 - 15.5.2. 워킹 레인 (Working Lane): 피트 박스 정차 및 작업을 위한 구간
 - 15.5.3. 패스트 레인에서는 차량 정차, 작업, 인원 진입을 포함한 모든 작업 행위를 금지한다.

- 15.5.4. 워킹 레인에서만 주유, 타이어 교체, 드라이버 교대 및 허용된 정비 작업을 수행할 수 있다.
- 15.6. 모든 참가 차량은 워킹 레인 내 지정된 피트 박스에 대각선(사선) 방식으로 정차하여야 한다.
- 15.6.1. 연료 장비, 타이어, 블로워, 팬, 공구 및 기타 피트 작업 장비는 참가 차량이 지정된 피트에 완전히 정차하기 전까지 피트 개러지 전면의 노란색 선을 넘어 미리 배치하여서는 아니 된다.
또한 작업 인원(최대 4 인)을 제외한 인원은 노란색 선 밖으로 나와서는 안 되며, 인원 통제에 대한 책임은 참가 팀에 있다.
- 15.6.2. 노란색 선 밖에서 작업을 수행하는 작업 인원은 주관사가 지급한 식별 표식(완장)을 착용하여야 하며, 식별 표식을 착용하지 않은 인원은 노란색 선 밖으로 출입할 수 없다.
단, 드라이버 교대를 위해 대기 중인 드라이버는 예외로 한다. 다만, 해당 드라이버가 차량 작업에 참여할 경우 작업 인원으로 간주한다.
- 15.6.3. 작업에 사용하지 않는 장비, 타이어, 연료 장비 및 공구는 패스트 레인 또는 워킹 레인의 통행을 방해하여서는 아니 된다.
- 15.6.4. 작업 인원으로 등록되지 아니한 인원은 노란색 선을 넘을 수 없으며 차량의 정비, 점검, 냉각, 주유, 타이어 교체 또는 기타 차량의 상태나 성능에 영향을 미치는 작업을 수행하여서는 아니 된다. 단, 노란선 안(피트 개러지)에서 차량의 상태나 성능에 영향을 미치지 않는 물품의 회수 및 정리 행위는 가능하다.
- 15.6.5. 모든 피트 작업은 참가 차량이 지정된 피트에 완전히 정차한 이후에만 개시할 수 있다.
- 15.7. 연료 주입이 시작된 시점부터 연료 주입이 완료(주유구 클로즈)될 때까지 타이어 교체, 정비, 점검, 부품 교환 등 연료 주입과 동시에 진행하는 것은 금지된다. 연료 주입 시작 전 기존 드라이버는 차량에서 하차하여야 하며, 연료 주입 중에는 어떠한 드라이버도 차량에 탑승할 수 없다.
- 15.7.1. 연료 주입 중 블로워, 팬 또는 에어건을 이용한 엔진룸, 브레이크 및 휠·타이어 냉각은 허용한다.
- 15.8. 연료 주입, 안전요원(소화기 담당), 타이어 교체 및 허용된 정비·점검 작업에 참여할 수 있는 작업 인원은 최소 3 인 이상 최대 4 인 이하로 제한한다.
- 15.9. 연료 주입 작업 중에는 반드시 최소 1인의 안전요원(소화기 담당)을 배치하여야 하며, 다음 조건을 모두 충족하여야 한다.
- 15.9.1. 약제 용량 3.3kg 이상의 소화기를 직접 손에 들고 대기할 것
- 15.9.2. 소화기 안전핀은 제거된 상태일 것
- 15.9.3. 연료를 주입하는 작업자와 차량의 주유구를 직접 관찰할 수 있는 위치에서 주유 작업 종료 시까지 대기할 것
- 15.9.4. 연료 주입 작업 시 연료 누출 또는 넘침으로 인한 오염을 방지하기 위하여 흡수포, 흡유패드 또는 이에 준하는 장비를 준비할 것
- 15.9.5. 차량에 대한 연료 주입은 중력식 또는 수동 방식으로만 수행할 수 있으며, 전동 펌프, 전기 모터, 배터리 또는 외부 전원을 이용한 연료 주입은 금지한다.
- 15.9.6. 연료 주입 작업 시 화재 확산 방지를 위하여 타이어 커버 사용할 것
- 15.10. 워킹 레인에서 작업을 수행하는 모든 인원은 피부가 노출되지 않는 긴팔 상의 및 긴바지를 착용하여야 한다. 반바지, 민소매, 슬리퍼 및 샌들 형태의 신발 착용은 금지한다.
- 15.11. 연료 주입 작업자는 방염 작업복, 방염 장갑, 안면 보호 기능이 있는 풀페이스 헬멧 또는 소방용 헬멧 및 발등이 노출되지 않는 안전화를 착용하여야 한다. 해당 장비는 차량 검사 시 사전 승인을 받아야 한다.
- 15.11.1. 연료 주입 중 연료 누출 또는 화재 위험이 발생한 경우, 오피셜은 해당 작업에 대한 중지를 요구할 수 있으며, 해당 팀은 오피셜의 지시에 따라야 한다.
- 15.12. 보호 장비는 주관사가 인정하는 산업용 방염 작업복, 방염 장갑 및 이에 준하는 보호 장비로 대체할 수 있다.
- 15.13. 워킹 레인에서 패스트 레인으로 진입하는 차량은, 패스트 레인을 주행하는 차량을 방해하여서는 안 되며, 패스트 레인을 주행 중인 차량이 우선권을 가진다.

- 15.14. 의무 피트스톱 시간을 맞추기 위한 목적으로 패스트 레인에서 비정상적으로 감속, 서행 또는 정지하여 대기하는 행위를 금지한다. 본인의 피트가 아닌 곳에서의 정차 또한 동일한 패널티가 적용된다.
- 15.15. 패스트 레인으로 진입하는 차량이 주행 중인 차량의 진행을 방해하거나, 급제동 또는 회피 조작을 유발한 경우 해당 행위는 위험한 합류로 간주되며 사고 여부와 관계없이 조사 또는 심의 대상이 될 수 있다.
- 15.16. 피트 레인 출구에는 신호장치 또는 오피셜이 배치될 수 있으며, 신호 및 오피셜의 지시를 따라야 하며, 오피셜의 지시를 최우선으로 준수하여야 한다.
- 15.17. 본 규정 제 15 조 위반에 대한 패널티는 다음과 같다.
 - 15.17.1. 피트스톱 패널티
 - 15.17.2. 랩 삭제 패널티
 - 15.17.3. 순위 하락 패널티
 - 15.17.4. 실격

16. 의무 피트스톱

- 16.1. 모든 참가 차량은 경기 중 총 3 회의 의무 피트스톱을 반드시 수행하여야 한다.
- 16.2. 모든 참가 차량은 결승 경기 중 최소 1 회 이상의 타이어 교체를 수행하여야 한다.
- 16.3. 의무 타이어 교체는 의무 피트스톱(3 회) 중 1 회에 포함되어 수행하여야 한다.
- 16.4. 의무 타이어 교체는 동일 피트스톱 내 최소 2 본(전륜 또는 후륜) 이상 교체 시 인정된다.
- 16.5. 의무 타이어 교체의 인정 여부는 피트 오피셜의 확인 및 영상 기록으로 판단한다.
 - 16.5.1. 의무 피트스톱, 의무 타이어 교체 및 의무 드라이버 교대의 인정 여부를 입증할 책임은 참가 팀에 있으며, 심사위원회 또는 기술위원회의 요청이 있는 경우 관련 자료를 제출하여야 한다.
- 16.6. 의무 타이어 교체 미이행 차량은 완주와 관계없이 순위 제외 또는 패널티 대상이 된다.
- 16.7. 의무 피트스톱은 결승 경기 출발 후 10 분이 경과한 시점부터 경기 종료 예정 10 분 전까지 수행하여야 한다.
 - 16.7.1. 의무 피트스톱 수행 가능 구간은 공식 보드 및 기록 모니터를 통해 안내할 수 있으며, 주관사는 'PIT WINDOW OPEN' 및 'PIT WINDOW CLOSE' 보드를 게시할 수 있다.
- 16.8. 16.7 에 따른 수행 가능 구간 외의 시점에 이루어진 피트스톱 또는 패널티 수행을 위한 피트스톱은 의무 피트스톱으로 인정되지 않는다.
- 16.9. 세이프티 카 상황 중 수행된 피트스톱도 의무 피트스톱으로 인정한다. 단, 본 규정 제 16 조에서 정한 의무 피트스톱 수행 조건 및 제 15 조에서 정한 피트 작업 절차를 모두 충족하여야 한다.
- 16.10. 세이프티 카 상황에서의 피트 레인 출구 개방 여부 및 시점은 레이스 디렉터의 판단에 따른다.
- 16.11. 피트 레인 출구가 닫힌 상태에서는 어떠한 차량도 트랙으로 복귀할 수 없으며, 이를 위반할 경우 패널티 대상이 된다.
- 16.12. 적기 발령으로 경기가 중단된 경우, 적기 발령 이후부터 경기 재개 전 이루어진 모든 피트 작업은 의무 피트스톱으로 인정되지 않는다.
- 16.13. 각 의무 피트스톱은 피트 레인 진입선(Pit Entry Line) 통과 시점부터 피트 레인 출구선(Pit Exit Line) 통과 시점까지 최소 5 분 이상 유지되어야 한다.
 - 16.13.1. 본 규정에서 정한 의무 피트스톱 및 의무 타이어 교체 이외의 추가 피트스톱과 타이어 교체는 자유로 한다.
- 16.14. 각 참가 팀은 의무 피트스톱 최소 유지 시간 준수 여부를 스스로 관리하여야 하며, 의무 피트스톱 시간 측정을 위한 오피셜의 별도 지원은 제공되지 않는다.
- 16.15. 의무 피트스톱 시간은 공식 계측 시스템(트랜스폰더 기록)을 기준으로 산정한다.
- 16.16. 계측 오류 또는 시스템 이상 발생 시, 주관사는 수동기록, 영상 자료 또는 기타 합리적인 방법을 통해 계측 시간을 확정할 수 있다.
- 16.17. 의무 피트스톱 시간 내에 가능한 작업은 다음과 같다.
 - 16.17.1. 연료 주입(주유)
 - 16.17.2. 드라이버 교대

16.17.3. 타이어 교체

16.17.4. 안전 확보 또는 차량 신뢰성 유지를 위한 점검 및 주관사가 허용한 정비 작업

16.17.4.1. 전면유리, 램프, 카메라 렌즈 등에 대한 오염물 제거, 누유 확인 등

16.17.5. 연료 주입 중 작업 제한 및 피트 작업 절차는 제 15 조를 우선 적용한다.

16.18. 의무 피트스톱 수행 중 차량에서 이루어지는 모든 작업은, 차량이 완전히 정차한 상태에서 시동을 OFF 한 상태로 수행하는 것을 원칙으로 한다.

16.19. 의무 피트스톱 중 블로워, 팬, 에어컨을 이용하여 엔진룸 및 브레이크, 휠·타이어를 냉각하는 행위는 허용되며, 에어컨디셔너, 냉풍기, 드라이아이스 등 냉매를 이용하는 냉각 행위는 금지된다.

16.20. 경기 중 허용되는 모든 정비 및 수리 작업은 안전 확보 또는 차량 신뢰성 유지를 목적으로 한 경우에 한하며, 성능 향상 또는 주행 성능 변경을 목적으로 한 작업은 금지된다.

16.21. 허용되는 작업은 기존과 동일한 사양 및 성능을 유지하는 범위 내에서의 부품 교체, 보수 또는 원상 복구에 한한다.

16.22. 다음에 해당하는 경우, 해당 차량은 완주 여부와 관계없이 페널티 또는 순위 제외 대상이 될 수 있다.

16.22.1. 의무 피트스톱 횟수(3 회)를 충족하지 못한 경우

16.22.2. 각 피트스톱의 최소 유지 시간(5 분)을 충족하지 못한 경우 (해당 위반에 대한 페널티는 제 28.7.2 조부터 제 28.7.5 조를 적용)

16.22.3. 의무 피트스톱을 형식적으로 수행하거나 규정 취지에 반하는 방식으로 수행한 경우

16.23. 의무 피트스톱의 운영 구간, 계측 기준의 세부 사항 또는 불가항력적 상황에 대한 예외 적용 여부는 주관사가 별도 공지를 통해 정할 수 있다.

17. 드라이버 교대

17.1. 등록된 모든 드라이버는 경기 중 최소 1 회 이상 주행을 수행하여야 한다.

17.1.1. 동일 드라이버가 연속하여 2 개 이상의 스티트를 수행할 수 없다.

17.1.2. 본 규정에서 스티트란 드라이버가 차량에 탑승하여 주행을 시작한 시점부터 다음 드라이버 교대가 이루어질 때까지의 주행 구간을 말한다.

17.1.3. 차량 이상, 사고, 타이어 파손 등 불가피한 사유로 인한 추가 피트스톱은 스티트 종료로 인정하지 않는다.

17.2. 드라이버 교대는 의무 피트스톱 중에만 가능하며, 워킹 레인 내 지정된 장소에서만 수행할 수 있다.

17.2.1. 차량 이상, 사고, 타이어 파손 또는 기타 불가피한 사유로 인한 추가 피트스톱 시 드라이버 교대는 허용되지 않는다.

17.3. 각 드라이버는 경기 종료 시점을 기준으로 전체 경기시간의 20% 이상을 주행하여야 한다. 주행시간은 공식 계측 기록을 기준으로 산정한다.

17.4. 드라이버별 주행 시간 및 의무 드라이버 교대 여부는 공식 계측 기록을 기준으로 판단하며, 필요한 경우 영상 자료 또는 오피셜의 확인 내용을 참고할 수 있다.

18. 경기 진행

18.1. 경기는 본 규정 제 11 조에서 정한 경기시간 및 절차에 따라 진행한다.

18.2. 모든 참가 차량과 선수는 안전 확보를 최우선 원칙으로 주행하여야 한다.

18.3. 경기 운영 및 안전 확보를 위하여 레이스 디렉터는 필요한 조치를 결정할 수 있으며, 모든 참가자는 이를 준수하여야 한다.

18.4. 모든 참가 차량과 선수는 플레그, 라이트 패널, 오피셜의 지시를 포함한 모든 공식 신호를 준수하여야 한다.

18.5. 참가 차량은 트랙 한계와 주행 질서를 준수하여야 하며, 위험한 추월, 고의적인 블로킹, 급격한 진로 변경은 금지된다.

18.6. 트랙 이탈 후 이득을 얻은 것으로 판단될 경우, 포지션 반환 또는 페널티가 부과될 수 있다.

- 18.7. 경기 중 차량 이상, 사고 또는 기타 사유로 차량이 정차한 경우, 선수는 가능한 범위 내에서 차량을 트랙 밖 또는 차량 통행에 방해가 되지 않는 안전한 장소로 이동시켜야 한다. 차량에서 하차할 경우에는 오피셜의 지시에 따라 행동하여야 하며 임의로 트랙을 횡단하는 행위는 금지된다.
- 18.7.1. 사고 또는 고장으로 구난된 차량은 기술검사장 후면 파크 페미 구역 또는 주관사가 지정한 장소로 이동한다.
- 18.7.2. 해당 차량은 기술대표 또는 기술위원장의 확인 없이는 재출전할 수 없다.
- 18.8. 사고, 기상 악화, 트랙 상태 변화 등으로 인해 경기 운영 방식 조정이 필요하다고 판단될 경우, 레이스 디렉터는 세이프티 카 투입, 적기 발령을 결정할 수 있다. 경기 종료가 필요한 경우에는 심사위원회와 협의하여 결정한다.
- 18.9. 해당 결정은 경기의 안전과 원활한 운영을 위한 조치로 간주되며, 모든 참가자는 이를 준수하여야 한다.

19. 세이프티 카

- 19.1. 세이프티 카 (SC) 관련 규정은 FIA ISC 및 본 특별규정에 따른다.
- 19.2. 세이프티 카가 발령되면 모든 포스트는 SC 보드와 함께 황기가 제시되며, 세이프티 카가 코스에 투입된다. 이때 모든 차량은 서행하여야 하며, 제 19.4 조의 경우를 제외한 모든 추월은 엄격하게 금지된다.
- 19.3. 세이프티 카가 투입된 경우, 모든 참가 차량은 즉시 감속하여 세이프티 카 뒤에서 기존 순위를 유지한 채 주행하여야 한다.
- 19.4. 세이프티 카가 선두 앞에 위치하지 못한 경우 선두 차량이 세이프티 카 뒤로 위치하도록 하기 위해 세이프티 카는 패싱 라이트 또는 수신호를 통해 세이프티 카 뒤에 위치한 차량에게 추월 지시를 할 수 있으며, 추월 신호를 받은 차량은 예외적으로 세이프티 카를 추월하여 최대한 안전을 유지한 상태로 신속하게 대열의 후미로 합류한다.
- 19.5. 세이프티 카 상황이 정리되고 대열이 정리되면 세이프티 카는 경광등을 소등하고 해당 랩에 피트인 하며, 각 포스트에서는 세이프티 카 보드와 황기를 철수한다.
- 19.6. 세이프티 카가 피트인하고 스타트 포스트에서는 녹색기 진동이 발령되면 세이프티 카 상황은 해제되며, 이때, 컨트롤 라인을 지나기 전까지는 추월 금지 및 앞 차량의 뒤 범퍼를 넘을 수 없다.
- 19.7. 세이프티 카 상황에서의 피트 레인 출입 및 피트 레인 출구 개방 여부는 레이스 디렉터의 판단에 따른다.
- 19.8. 세이프티 카 또는 적기 상황에서의 피트 레인 진입 및 작업에 관한 사항은 본 규정 제 15 조를 따른다.
- 19.9. 세이프티 카 상황에서도 피트스톱은 허용되며, 제 16 조에서 규정한 의무 피트스톱을 수행할 수 있다.
- 19.10. 세이프티 카 상황에서 수행되는 피트스톱의 작업 범위는 제 16.17 조에서 정한 작업 범위를 적용한다.

20. 경기 중단

- 20.1. 중대한 사고, 기상 악화 또는 기타 안전상 중대한 사유가 발생한 경우, 레이스 디렉터는 적기를 발령하여 경기를 중단할 수 있다.
- 20.2. 적기(Red Flag) 발령 시, 모든 참가 차량은 레이스 디렉터 및 피트 오피셜의 지시에 따라 피트 레인으로 진입하여 각 팀의 지정된 피트 박스 앞에 정차하여 대기하여야 한다.
- 20.3. 적기 상황에서 피트 레인에 정차한 차량은, 경기 재개 시점에 피트 오피셜의 지시에 따라 적기 발령 직전 유효하게 기록된 랩의 순위를 기준으로 패스트 레인에서 정렬하여 트랙에 복귀한다.
- 20.4. 적기 상황에서는 피트 레인 출구를 원칙적으로 폐쇄한다.
- 20.5. 적기 중 또는 경기 재개 이전에 수행된 모든 피트 작업은 의무 피트스톱으로 인정되지 않는다.
- 20.6. 적기 상황에서 피트에 정차한 차량에 대하여 다음 각 호의 작업을 허용한다.
- 20.6.1. 연료 주입(주유)
- 20.6.2. 차량의 정상 주행 및 안전 확보를 위한 점검, 수리
- 20.6.3. 전면 유리, 사이드 윈도우, 램프, 카메라 렌즈 등에 부착된 오염물질(먼지, 이물질, 오일) 제거
- 20.6.4. 차량 안전 확보를 목적으로 한 기타 정비 작업
- 20.6.5. 블로워, 팬 또는 에어컨 등을 이용한 엔진룸, 브레이크 및 휠·타이어 냉각 작업은 허용

20.7. 적기 상황에서는 다음 각 호의 작업을 허용하지 않는다.

20.7.1. 드라이버 교대

20.8. 연료 주입 작업이 진행되는 동안에는, 연료 주입과 동시에 이루어지는 정비, 점검, 부품 교환 등 동시 작업을 허용하지 않는다. 단, 연료 주입 시 차량 내 드라이버는 반드시 하차하여야 한다. 연료 주입 중 드라이버 탑승은 금지한다.

20.9. 적기 상황에서 허용되는 모든 작업은 차량의 성능 향상 또는 주행 성능 변경을 목적으로 하여서는 아니 되며, 안전 확보 및 차량 신뢰성 유지를 위한 범위에 한한다.

20.10. 사고로 인하여 차량의 구조적 안전에 영향을 미친 것으로 판단되는 경우에는 제 18.7.2 조를 적용한다.

21. 경기 재개

21.1. 경기 재개 절차 및 신호는 레이스 디렉터의 지시에 따라 진행한다. 안전 확보 또는 경기 운영상 필요하다고 판단되는 경우 레이스 디렉터는 경기 재개 절차를 변경, 단축 또는 생략할 수 있다.

21.2. 20.3 에 따라 정렬된 차량은 경기 재개 1분전 상황에서 엔진 스타트가 이루어지며, 스타트 방식은 세이프티 카가 대열을 이끌고 코스인 하여 포메이션 랩 없이 세이프티 카 상황에서의 재스타트 방식으로 진행하며, 이때의 랩도 전체 랩 수에 포함된다.

22. 경기 종료

22.1. 경기 종료를 위한 चे커기 발령은 제 11.3 조에 따른다.

22.2. चे커기 발령 시점에 주행 중인 랩은 모든 차량에 대해 최종 유효 랩으로 인정한다.

22.3. चे커기 제시 이후, 모든 참가 차량은 즉시 감속하여 추월을 금지하고 안전하게 주행하여야 한다.

22.4. चे커기 이후에는 추가적인 경쟁 행위를 허용하지 않는다.

22.5. 기상 악화, 사고 또는 기타 불가피한 사유로 인해 정상적인 경기 진행이 불가능한 경우, 경기 종료 여부는 레이스 디렉터의 의견을 반영하여 심사위원회가 결정할 수 있다.

22.6. 해당 결정은 경기의 안전성과 공정성 확보를 위한 조치로 간주한다.

23. 완주 기준 및 순위 결정

23.1. 완주 차량이란, 경기 종료 시점 기준 우승 차량 주행 랩 수의 75% 이상(소수점 절사) 주행한 차량 중 चे커기를 받은 차량을 말한다.

23.2. 순위는 다음 기준에 따라 결정한다.

23.2.1. 주행 거리(완주 랩 수)가 많은 차량 순

23.2.2. 동일 주행 거리인 경우, 피니시 라인 통과 순

23.3. 의무 피트스톱, 의무 타이어 교체 또는 의무 드라이버 교대 규정을 이행하지 않은 차량은 완주 여부와 관계없이 순위 대상에서 제외될 수 있다.

23.3.1. 경기 중단 또는 조기 종료로 인해 제 15 조 또는 제 16 조의 기준 충족이 현실적으로 불가능하다고 판단되는 경우, 심사위원회는 실제 경기 진행률, 의무 피트스톱 수행 여부, 의무 드라이버 교대 이행 여부 및 잔여 경기 거리를 고려하여 해당 기준을 조정할 수 있다.

23.3.2. 경기 진행률이 전체 예정 경기시간의 75% 이상인 경우, 심사위원회는 실제 경기 진행 상황, 의무 피트스톱 수행 여부, 의무 타이어 교체, 의무 드라이버 교대 이행 여부 및 잔여 경기 거리를 종합적으로 고려하여 순위 인정 여부를 판단할 수 있다.

23.4. 세이프티 카 또는 적기 상황에서 경기가 종료된 경우에도, 순위 결정 기준은 본 조의 규정을 동일하게 적용한다.

23.5. 적기 이후 경기가 재개되지 않고 종료된 경우, 순위는 마지막으로 유효하게 기록된 랩을 기준으로 심사위원회가 결정한다.

23.6. 공식 계측 시스템 오류 또는 기록 누락이 발생한 경우, 레이스 디렉터는 관련 자료를 검토하여 심사위원회에 보고할 수 있으며, 최종 순위는 심사위원회가 결정한다.

23.7. 본 조의 운영 및 적용에 관한 사항은 레이스 디렉터가 관장하며, 공식 결과의 확정권은 심사위원회의 권한에 따른다.

24. 파크 퍼미

- 24.1. 경기 종료 후 파크 퍼미의 적용, 운영 방식, 대상 차량, 관리 및 해제 절차는 2026 현대 N 페스티벌 N2 차량 기술 규정 및 2026 Hyundai N Festival 공통 스포츠 운영 규정을 따른다.
- 24.2. 파크 퍼미의 운영, 차량 관리 및 기술검사는 기술대표가 수행한다.

25. 시상

- 25.1. 시상은 본 대회 완주 기준(제 23 조)을 충족한 차량을 대상으로 실시한다.
- 25.2. 의무 피트스톱, 의무 타이어 교체, 의무 드라이버 교대 등 본 규정의 필수 요건을 충족하지 못한 차량은 순위와 관계없이 시상 대상에서 제외될 수 있다.
- 25.3. 시상 순위 및 시상 내역은 주관사가 사전에 공지한 기준에 따라 결정한다.
- 25.4. 본 대회는 이벤트 레이스로서, 시상 방식, 트로피, 부상 및 시상식 운영 방식은 주관사의 판단에 따라 운영할 수 있다. 내구 레이스의 특성을 고려하여 시상은 참가 차량(참가 팀) 단위로 진행하는 것을 원칙으로 한다.
- 25.5. 동일 차량에 등록된 모든 선수는 해당 차량의 시상 결과를 공동으로 인정받는다.
- 25.6. 시상식 불참 또는 시상 절차를 방해하는 행위가 발생할 경우, 해당 차량은 시상 대상에서 제외되거나 별도의 조치를 받을 수 있다.
- 25.7. 시상 대상 및 시상 방식에 관한 최종 판단 권한은 주관사에 있다.

26. 상금

- 26.1. N 내구 레이스 상금은 다음과 같다.

단위 : 만원

N 내구 레이스	1위	2위	3위	4위	5위	비고
상금	2,000	1,000	700	400	200	-

- 26.2. 상금은 결승 경기 공식 결과를 기준으로 지급한다.
- 26.3. 상금은 참가 팀을 대상으로 지급하며, 참가 신청 시 지정된 대표자에게 지급한다. 지급 이후의 상금 분배에 대하여 주관사는 관여하지 않는다.
- 26.4. 상금 획득에 따른 제세 공과금은 상금 수령자가 부담한다.
- 26.5. 결승 경기 출전 차량 수는 공식 결승 출주 승인을 받은 차량을 기준으로 산정한다

출전 대수	상금 비율	비고
20 대 이상	총 상금의 100%	
15~19 대	총 상금의 80%	
15 대 미만	총 상금의 50%	

27. 항의 및 항소

- 27.1. 본 대회에서 발생하는 항의 및 항소에 관한 절차, 기준, 보증금, 심의 및 결정 사항은 2026 Hyundai N Festival 공통 스포츠 운영 규정 제 38 조(항의 및 항소) 및 대한자동차경주협회(KARA) 규정집 제 2 장 제 12 조(항의), 제 13 조(항소)의 규정을 따른다.

28. 페널티

- 28.1. 본 대회에서 발생하는 규정 위반 행위에 대한 페널티의 종류, 적용 기준, 집행 절차 및 효력은 2026 Hyundai N Festival 공통 스포츠 운영 규정의 페널티 관련 조항을 따른다.
- 28.2. 본 특별규정에서 별도로 정한 사항은 본 특별규정을 우선 적용한다.
- 28.3. 본 규정 또는 공통 규정에 명시되지 아니한 사항에 대하여는 대한자동차경주협회(KARA) 규정집을 준용한다.

- 28.4. 페널티의 적용, 해석 및 집행에 관한 최종 판단 권한은 심사위원회에 있다.
- 28.5. 페널티는 경기 중 또는 경기 종료 후에도 부과될 수 있으며, 모든 참가 팀 및 선수는 이를 수용하여야 한다.
- 28.6. 본 대회 적용 가능한 페널티의 종류는 다음과 같다.
- 28.6.1. 주의
 - 28.6.2. 경고
 - 28.6.3. 벌금
 - 28.6.4. 기록 삭제
 - 28.6.5. 그리드 강등
 - 28.6.6. 타임 페널티
 - 28.6.7. 드라이브 스루 페널티
 - 28.6.8. 스톱 앤 고 페널티
 - 28.6.9. 랩 감산
 - 28.6.10. 순위 강등
 - 28.6.11. 실격
- 28.7. 드라이브 스루 페널티 또는 스톱 앤 고 페널티를 부과받은 차량은 메인 포스트에서 해당 페널티가 제시된 후 주관사가 정한 절차에 따라 이를 수행하여야 한다.
- 28.7.1. 의무 피트스톱 미이행, 의무 타이어 교체 미이행 또는 의무 드라이버 교대 미이행에 대하여
심사위원회는 추가 의무 피트스톱, 타임 페널티, 랩 감산, 순위 강등 또는 실격을 부과할 수 있다.
- 28.7.2. 의무 피트스톱 최소 유지시간(제 16.13 조)을 충족하지 못한 경우, 부족 시간 1초당 60 초를 페널티 시간으로 환산하여 적용한다.
- 28.7.3. 제 28.7.2 조에 따라 산정된 페널티 시간이 해당 차량의 결승 경기 종료 시점 기준 최고 기록(베스트 랩타임) 이하인 경우, 해당 시간을 최종 경기 결과에 가산한다.
- 28.7.4. 제 28.7.2 조에 따라 산정된 페널티 시간이 해당 차량의 결승 경기 종료 시점 기준 최고 기록(베스트 랩타임)을 초과하는 경우, 해당 차량의 결승 경기 종료 시점 기준 최고 기록(베스트 랩타임)을 기준으로 필요한 수의 랩을 감산하고 잔여 시간을 최종 경기 결과에 가산한다.
- 28.7.5. 적용 예시
- ① 의무 피트스톱 최소 유지시간이 0.700 초 부족한 경우
 $0.700 \text{ 초} \times 60 = 42 \text{ 초} \rightarrow$ 최종 경기 결과에 42.00 초 가산
 - ② 의무 피트스톱 최소 유지시간이 2.231 초 부족하며
 해당 차량의 결승 경기 최고 기록(베스트 랩타임)이 110 초인 경우
 $2.231 \times 60 = 133.86 \text{ 초}$
 $133.86 \text{ 초} = 110 \text{ 초}(1 \text{ 랩}) + 23.86 \text{ 초} \rightarrow 1 \text{ 랩 감산 및 } 23.86 \text{ 초 가산}$
- 28.8. 정당한 사유 없이 제 28.7 조에 따른 페널티를 수행하지 않은 경우 심사위원회는 추가 페널티 또는 실격을 부과할 수 있다.
- 28.9. 본 규정에 명시되지 아니한 비정상적 행위 또는 규정의 취지를 명백히 훼손하는 행위에 대하여, 심사위원회는 제 28.6 조에 명시된 페널티 중 하나를 재량으로 부과할 수 있다.