

Hyundai N Virtual Cup 2026



2026 Regulations

Version 1.3

Updated : September 16th, 2026

Table of Contents

1. 대회 운영 방식 및 참가 조건.....	4
1.1 시리즈 개요.....	4
1.2 규정 준수 및 규정 관리.....	5
1.3 참가 자격.....	5
1.4 게임 / 연결 요구 사항.....	7
1.5 차량 사양.....	7
2. 일정 및 형식.....	9
2.1 시즌 타임라인.....	9
2.2 온라인 예선전.....	9
2.3 본선 진출자 결정전.....	10
2.4 본선 1,2 라운드.....	10
2.5 본선 3라운드 (그랜드 파이널).....	11
3. 포인트 및 상금.....	13
3.1 포인트 시스템.....	13
3.2 총 상금.....	15
3.3 상금 구조.....	15
3.4 상금 지급.....	15
4. 경기 규정.....	17
4.1 규정 업데이트 및 공지.....	17
4.2 참가 규정 및 참여 방법.....	17
4.3 일반 규정.....	17
4.4 스포츠 규정.....	17

4.5 피트 스톱 규칙	22
4.6 재경기 규정	22
5. 페널티 및 항의 구조.....	23
5.1 일반 규정	23
5.2 처벌 유형.....	23
5.3 항의.....	24
5.4 항소.....	24
6. 기술 문제.....	26
6.1 연결 문제	26
6.2 세션 재시작 프로토콜 및 조직위원회 의무.....	26
6.3 레이스 취소 또는 연기 절차.....	26
7. 방송 및 미디어.....	27
7.1 방송	27
7.2 미디어 행위.....	27
7.3 참가자 행동 강령	27
7.4 드라이버 카메라 가이드라인.....	27
8. 수정 사항	29
8.1 규칙 변경	29
8.2 수정 이력.....	29

1. 대회 운영 방식 및 참가 조건

1.1 시리즈 개요

1.1.1 시리즈 명칭

현대 N 버추얼 컵 2026 (영문 : Hyundai N Virtual Cup 2026)

1.1.2 시리즈 목적

현대 N 버추얼 컵 2026은 글로벌 무대에서 경쟁력 있는 e-Sports 및 심레이싱 문화를 확산시키고, 참가자들에게 전문적인 환경에서 레이싱을 경험할 기회를 제공하며, 버추얼 모터스포츠에서 현대 N 모델의 성능을 선보이는 것을 목표로 한다.

1.1.3 주최 및 운영사

현대 N 버추얼 컵은 현대자동차가 주최하며, 제이제이스포츠가 운영한다.

1.1.4 대회의 범위

이 시리즈는 3라운드로 구성되며, 예선과 본선으로 나누어 진다. 본선 경기는 각 라운드별 레이스 포인트를 합산하여 시즌 최종 순위를 정한다. 참가 자격에 대한 세부 사항은 1.3. 항목을 참조한다.

1.1.5 대회 일정

- 온라인 타임트라이얼 예선전 (온라인) : 2026 년 8 월 21일 ~ 8월 26일
- 본선 진출자 결정전 (온라인) : 2026 년 8 월 28일(리허설 27일)
- 본선 1라운드(서울 DDP) : 2026 년 9 월 20 일 (일) 오전 9시~오후 5시
- 본선 2라운드(용인 에버랜드 스피드웨이) : 2026 년 10 월 30 일 (금) 오후 5시~8시
- 본선 3라운드(Grand Final): 2026 년 11 월 22 일 (일) 오전 9시~오후 5시

1.1.6 게임 플랫폼

모든 경기는 그란투리스모7 게임 플랫폼에서 진행되며, 차량은 "현대 N 2025 Vision GT Gr.1"을 사용한다.

1.1.7 상금

2026 시즌의 총 상금 및 지원금은 34,200,000원 이다.

1.2 규정 준수 및 규정 관리

- 1.2.1. 본 대회는 국제자동차연맹(이하 'FIA') Esports 국제규정과 제반 부칙, 대한자동차경주협회(이하 'KARA') 국내스포츠규정에 의거하여 개최된다.
- 1.2.2. 본 규정은 '현대 N 버추얼 컵 2026'을 위한 대회 특별 규정으로 대회 고유의 경기 방식, 차량 사항, 상금 및 운영 절차에 대해 최우선으로 적용된다.
- 1.2.3. 본 규정에 명시되지 않은 사항은 FIA Esports 국제규정 및 KARA 국내스포츠규정을 준용하며 본 규정의 해석은 상위 규정의 취지에 부합하여야 한다.
- 1.2.4. 드라이버 책임 및 규정 숙지

모든 드라이버 및 관련 인원은 이 규정집에 대해 숙지해야 되는 책임이 있다. 규정을 이해하지 못해 위반되는 행위는 용인되지 않으며, 대회에 참가하는 모든 사람은 본 규정을 읽고, 이해하고, 동의한 것으로 간주된다.

1.2.5. 규정 업데이트 및 커뮤니케이션

규정 또는 특별 규정에 대한 변경사항은 홈페이지 또는 시리즈 전용 디스코드 채널과 각 라운드 진행 전 드라이버 브리핑을 통해 드라이버들에게 전달된다. 참가하는 드라이버는 규정 및 특별규정에 대한 지침을 따라야 한다.

1.3 참가 자격

1.3.1 연령 조건

본 대회는 대한민국 국적을 보유한 선수면 누구나 참여할 수 있다.

(한국어 소통이 원활한 외국인의 경우 주최측의 사전허가 심사를 득한 경우 출전이 가능하다.)

현대 N 버추얼 컵에 참가하기 위한 참가자 최소 연령은 7세 이상이어야 한다. 18세 미만의 드라이버는 온라인 예선에 참가하기 전에 부모 또는 법적 보호자의 서면 동의를 받아야 하며, 각 라운드 모든 현장 이벤트에는 보호자가 동행해야 한다.

모든 선수는 선수 등록의 의무가 있다.

또한, 참가하는 선수는 온라인 예선(진행 시) 및 오프라인 대회 일정을 참여할 수 있어야 한다.

1.3.2 등록 방법

1.3.2.1 가입

- <http://hnvc-esport.com/> 에 접속하여 등록 양식을 작성하고 계정을 생성한다.

1.3.2.2 필수 정보

현대 N 버추얼 컵 등록 과정에서는 단계별로 필요한 정보를 제공해야 한다. 이 단계적 정보 제공은 참가자들이 각 단계에서 필요한 정보만을 제출하도록 하여 등록 절차를 더욱 간편하고 원활하게 만들기 위함이다.

1. 기본 등록 (웹사이트 가입)

현대 N 버추얼 컵 웹사이트에서 계정을 생성하려면 다음의 기본 정보를 제공해야 한다.

- 이메일 주소
- 사용자 이름
- 비밀번호
- 개인정보 보호정책 동의

2. 온라인 예선전

등록을 마치고 온라인 예선전 단계에 참여하려면 아래와 같은 추가 정보가 필요하다.

- 참가자 사진
- 그란투리스모7 연결 (게임 참가 자격 확인을 위해 필수)
- Discord 연결 (선택 사항이지만, 공지 및 소통을 위해 권장)
- 이름
- 전화번호
- 주소
- 생년월일

개인정보 보호 안내

현대 N 버추얼 컵에서 수집된 개인 정보는 엄격히 기밀로 처리되며, 자격 확인, 소통, 각 라운드 결승 출전 조율 등 대회와 관련된 목적으로만 사용된다.

- 기본 등록 정보: 대회 기간 동안 저장되며, 대회 종료 후 90 일 이내에 삭제됨.
- 온라인 예선전 정보: 참가자 사진, 실제 이름 등 기타 정보는 대회 기간 동안 저장되며, 리더보드 데이터(이름과 사진)는 홍보 및 기록 보관 목적으로 최대 2 년간 보관됨.
- 미성년자 정보 및 동의서: 부모동의서와 미성년자 정보는 감사 목적으로 대회 종료 후 1 년간 보관됨.

제공된 정보는 안전하게 저장되며, 대회기간 및 절차확인 기간 동안에만 사용, 명시된 보관 기간이 끝난 후에는 모든 개인정보가 영구적으로 삭제된다.

1.3.3 참가 동의

등록 시 참가자는 다음 사항에 동의해야 한다.

- 미디어 사용: 현대 N 버추얼 컵과 관련된 모든 프로모션 또는 미디어 관련 콘텐츠에서 자신의 이름, 이미지, 음성 및 기타 유사체를 사용하는 데 동의한다.
- 규칙에 대한 동의: 행동, 스포츠맨십, 공정성과 관련된 규칙을 포함한 모든 경기 규칙을 읽고 이에 동의하는지 확인한다.
- 데이터 개인정보 보호: 관련 개인정보 보호법에 따라 경쟁 관리를 위한 개인정보 수집 및 처리에 동의한다.

1.3.4 라이선스

1.3.4.1 온라인 예선전 및 본선 진출자 결정전에 참가하는 선수는 FIA Esports ISC 제9.3조에 의거하여 KARA 라이선스를 필요로 하지 않는다.

1.3.4.2 온라인 예선전 및 본선 진출자 결정전을 통과하여 본선에 참가하는 선수는 FIA Esports ISC 제9.2조에 의거하여 KARA 이스포츠 C 라이선스를 취득하여야 한다.

1.4 게임 / 연결 요구 사항

1.4.1. 게임 플랫폼

참가자는 PSN ID를 보유하여야 한다.

1.4.2. 계정 요구사항

- 온라인 예선 및 본선 진출자 결정전: 계정 관련 별도 요구 사항 없음. 참가자 개인 ID 활용.
- 본선 라운드 참가자 24명: 주최측이 계정을 제공하거나 참가자 개인 ID 관련 변경 사항을 요청할 수 있음.

1.4.3. 연결 요구 사항

- 모든 참가자는 온라인 라운드에서 안정적인 인터넷 연결을 유지해야 하며, 이는 각 참가자의 책임이다.
- 본선 라운드(R1~R3) 오프라인 대회에서는 현대 N 레이싱 시뮬레이터를 활용하여 대회를 진행한다.

(주요 사양: N 시트 및 전용 디자인, 플레이 스테이션, 로지텍 RS50 휠&페달 세트, LG OLED 65인치 TV 등)

- 본선 진출자는 리허설 시 각 개인에 맞춰 시트 조절 및 기기 점검을 해야 한다.

1.4.4. 웹캠 요구 사항

모든 참가자는 투명성과 공정한 경기를 보장하기 위해 본선 진출자 결정전부터 능동적이고 기능적인 웹캠 또는 핸드폰 (영상 송출 장치)을 보유하고 있어야 한다.

경기내 주최측이 개설한 디스코드, 팀즈 혹은 ZOOM에 입장하여 영상을 송출해야 하며, 영상은 레이스 내내 충분한 조명으로 참가자의 얼굴을 명확하게 표시해야 한다. 이에 대한 방해 행위는 페널티 또는 실격으로 이어질 수 있다.

참가자는 카메라에 있는 동안에 적절한 행동을 유지해야 하며, 저속한 행동이나 부적절한 행동은 엄격하게 금지되어 있어 즉각적인 페널티 또는 경기에서 제외될 수 있다. 영상은 실시간 모니터링에 사용되며, 레이스 관계자는 레이스 중 언제든지 적절한 시야 확보를 위해 조정을 요청할 수 있다.

1.5 차량 사양

1.5.1 사용 차량

이 시리즈는 "현대 N 2025 Vision GT Gr.1"만 사용하는 시리즈이며, 모든 대회기간 BOP를 적용하기로 한다.

1.5.2 차량 셋업

레이스 차량의 셋업은 엄격히 금지되며, 일부 항목의 브레이크 밸런스만 조절이 가능하다.

1.5.3 리버리

리버리 템플릿은 시리즈 주최 측에서 제공하며, 제공되는 리버리만 사용할 수 있다.

2. 일정 및 형식

2.1 시즌 타임라인

2026 년 현대 N 버추얼 컵 시즌은 2026 년 8 월 21 일 온라인 예선전으로 시작으로 2026 년 11월 22일 그랜드 파이널 라운드로 마무리한다.

2.2 온라인 예선전

2.2.1 온라인 예선 개요

온라인 예선은 2026 년 8 월 21일 오후 2시 부터 8 월 26일 오후 8시까지 진행된다. 이 기간 동안 드라이버는 각자 온라인 접속하여 최상의 랩타임을 기록하기 위해 무제한 시도를 할 수 있다. 온라인 예선이 열리는 트랙은 '레이크 마조레-풀코스' 이다. 온라인 예선은 시즌 포인트나 상금은 없는 경기이다.

2.2.1.1 온라인 예선 기간 종료

8월 26일 오후 8시에 종료된다(접수 기준). 참가자는 이 날짜와 시간까지 최고 랩 타임을 기록해야 하며, 그 이후에는 접수가 허용되지 않는다. 이후 최종 사전 온라인 예선 순위표는 잠기게 된다.

2.2.1.2 코스와 차량, 타이어 및 레이스 환경

온라인 예선에는 그란투리스모7 게임 내에서 주최측이 지정한 코스와 차량으로 주행하여 기록에 도전한다.

온라인 예선은 다음의 레이스 환경에 맞춰 진행된다.(2026년 8월 20일 그란투리스모 업데이트 사항 적용)

- 코스: 월드 서킷 Time Trial 컨디션: 17:30, 쾌청 타이어: 레이싱 하드
- 이벤트 세팅: 1) BOP/튜닝 금지: ON 2) 타이어 마모: OFF 3) 연료 소모: OFF 4) 코스 밖 그립 저하: 리얼
- 페널티 세팅: 1) 숏컷 페널티: 강함 2) 벽 접촉 페널티: 대
- 퍼포먼스 포인트: 844.98 무게: 1,072KG 출력: 565마력
- 차량 세팅: 변경 불가

2.2.2 온라인 예선 랩 제출 절차

온라인 예선에 참가하려면 드라이버는 공식 웹사이트 내 지정된 제출 양식을 통해 가장 빠른 랩타임이 기록된 영상의 링크(You-Tube 활용)를 제출해야 한다. 이 영상은 검증을 위해 사용하며, 별도의 '온라인 예선 기록 제출 가이드라인'에 따른다.

2.2.3 다음 라운드 진출

기록된 최고 랩타임을 기준으로 상위 48 명의 드라이버가 본선 진출자 결정전으로 진출하게 된다. 만약 드라이버가 자격을 갖추지 못한 경우, 다음 자격을 갖춘 드라이버가 대신 진출한다.

2.2.4 순위 확인

예선전 기간 동안 공식 시리즈 웹사이트에서 드라이버의 순위 및 랩타임 기록은 매일 오후12시에 업데이트 된다.

2.3 본선 진출자 결정전

2.3.1 본선 진출자 결정전 개요

총 48 명의 드라이버가 12명 4개조로 본선 진출자 결정전에 참가한다.

본선 진출자 결정전은 2026 년 8월 28일 하루의 레이스 데이 동안 진행하며, 상위 24 명이 본선 라운드에 진출한다.

본선 진출자 결정전이 열리는 트랙은 'R1: 뉘르부르크링-GP, R2: 스텔카 서킷' 이다.

본선 진출자 결정전은 시즌 포인트 및 상금은 없는 경기이다.

2.3.2 레이스 형식

본선 진출자 결정전은 아래의 레이스 형식을 따른다.

- 각 그룹별 레이스: 12명 4개 그룹 구성, 예선전 후 예선 성적에 따른 결승 레이스 진행
- 각 그룹별 상위 6명, 전체 상위 24 명의 드라이버가 다음 단계인 본선 레이스에 진출한다.

2.3.3 드라이버 그룹 설정

각 드라이버 그룹은 온라인 예선성적을 기준으로 구성된다.

2.4 본선 1, 2 라운드

2.4.1 개요

본선 1,2라운드 합산 포인트 상위 12명이 본선 3라운드(그랜드 파이널)에 진출하게 된다.

이 대회는 오프라인에서 진행되며, 18 세 미만의 결승 진출자는 부모 또는 법적 보호자가 동행해야 한다.

- 서포트 레이스인 대학생 대회(서울컵), 인플루언서 초청 대회 출전자는 현대N 버추얼컵 2026 본선에 중복하여 출전할 수 없다.

2.4.2 개최 장소

1라운드 9월20일(일) 서울 동대문 DDP - GES 게임 e스포츠 서울, 2라운드 10월30일(금) 용인 에버랜드 - 현대 N 페스티벌 대회 현장에서 직접 경쟁하게 된다.

2.4.3 레이스 포맷

본선 1,2라운드는 매 라운드 마다 1개의 예선과 2 개의 레이스가 진행된다.

1라운드 서울 동대문 DDP-GES 게임 e스포츠 서울

	예선 TT-예선 포인트	레이스 1-포인트 없음	레이스 2-레이스 포인트
경기방식	타임 트라이얼 / 서바이벌(녹아웃 방식)	10랩 스프린트 레이스 / 서바이벌(녹아웃 방식)	20랩 Feature 레이스 (예선 및 결승 / 피트인 급유, 타이어 교체)
트랙	드래곤 트레일-시사이드	드래곤 트레일-시사이드	몬차 서킷
참가자	24명 드라이버 참가->상위 6명 결승 진출, 하위 6명 즉시 탈락	예선 TT 중위 12명 참가->상위 6명 결승 진출	예선 및 레이스 1에서 선발된 12명

2라운드 용인 EVERLAND-현대 N 페스티벌

	예선 TT-예선 포인트	레이스 1-포인트 없음	레이스 2-레이스 포인트
경기방식	타임트라이얼 / 서바이벌(녹아웃 방식)	10랩 스프린트 레이스 / 서바이벌(녹아웃 방식)	20랩 Feature 레이스 (예선 및 결승 / 피트인 급유, 타이어 교체)
트랙	트라이얼 마운틴 서킷 역주행	트라이얼 마운틴 서킷 역주행	스파 프랑코상
참가자	24명 드라이버 참가->상위 6명 결승 진출, 하위 6명 즉시 탈락	예선 TT 중위 12명 참가->상위 6명 결승 진출	예선 및 레이스 1에서 선발된 12명

2.4.4 레이스 데이 일정

전체 레이스 데이 일정은 이벤트에 가까워질 때 참가자들에게 공유되며, 각 예선 및 레이스 세션의 구체적인 시간을 공지한다.

2.5 본선 3 라운드(그랜드 파이널)

2.5.1 개요

이 행사는 오프라인에서 진행 되며, 18 세 미만의 결승 진출자는 부모 또는 법적 보호자가 동행해야 한다.

2.5.2 개최 장소

11월22일(일) 부산 Bexco - G-STAR 국제 게임 전시회 현장에서 직접 경쟁하게 된다.

2.5.3 레이스 포맷

파이널 라운드는 총 2 개의 레이스가 진행된다. 획득한 포인트로 시즌 챔피언십을 경쟁한다.

3라운드 부산 G-STAR

	예선 TT-예선 포인트	레이스 1-Sprint 레이스 포인트	레이스 2-Feature 레이스 포인트
경기방식	타임 트라이얼 / 그리드 결정전	10랩 스프린트 레이스	레이스 1 결승 1~6위 Reverse grid 20랩 Feature 레이스 (피트인 급유, 타이어교체)
트랙	RED BULL 링	RED BULL 링	야스 마리나 서킷
참가자	본선 1, 2라운드 상위 12명		

3. 포인트 및 상금

3.1 포인트 시스템

모든 본선 레이스에서 예선 및 결승 레이스의 성적에 따라 포인트가 부여된다. 포인트 시스템은 모든 단계에 적용되며, 동점일 경우 특정 타이 브레이커 규칙이 적용된다.

1 라운드, 2 라운드 포인트 시스템

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

3 라운드(GRAND FINAL) 포인트 시스템

순위	예선TT	Sprint 레이스	Feature 레이스
1 등	3 pt	10 pt	25 pt
2 등	2 pt	9 pt	18 pt
3 등	1 pt	8 pt	15 pt
4 등		7 pt	12 pt
5 등		6 pt	10 pt
6 등		5 pt	8 pt
7 등		4 pt	6 pt
8 등		3 pt	4 pt
9 등		2 pt	2 pt
10 등		1 pt	1 pt

3.1.1 시리즈 포인트

드라이버가 각 라운드별 획득한 포인트로 전체 시즌의 순위를 결정하게 된다.

3.1.2 실격 처리

- 본선 레이스 중 부정행위 등으로 실격된 드라이버는 해당 레이스 포인트에서 0 포인트를 받게 된다. 실격된 드라이버는 레이스 결과에서 제외되며, 그 아래 순위의 드라이버들은 한 단계씩 순위가 올라간다.
- 시즌 전체에서 실격되거나 대회에서 제외된 드라이버는 드라이버 포인트가 0 으로 설정된다.

3.1.3 타이 브레이커 규칙:

순위에서 동점이 발생할 경우 다음 타이 브레이커 규칙이 적용된다.

- 1 위 횟수가 많은 드라이버가 타이 브레이커에서 승리한다.
- 여전히 동점일 경우, 2 위 횟수가 많은 드라이버가 승리한다.
- 이 과정은 12 위까지 계속된다.
- 만약 여전히 동점일 경우, 마지막 레이스에서 더 높은 순위를 기록한 드라이버가 타이 브레이커에서 승리한다.

3.2 총 상금 및 지원금

- 총 상금 및 참가자 지원금: ₩ 34,200,000
- 상금은 모두 원화(KRW)로 지급된다.

3.3 상금 구조

Pos.	RD1 – 서울 (단일 성적 기준)	RD2 – 용인 (단일 성적 기준)	RD2 – 부산 (시즌 성적 기준)
1 등	₩ 1,000,000	₩ 1,000,000	₩ 10,000,000
2 등	₩ 500,000	₩ 500,000	₩ 5,000,000
3 등	₩ 300,000	₩ 300,000	₩ 3,000,000
4 등	₩ 200,000	₩ 200,000	₩ 2,000,000
5 등	₩ 100,000	₩ 100,000	₩ 1,000,000
6 등			₩ 700,000
7 등			₩ 500,000
8 등			₩ 300,000
9 등			₩ 200,000
10 등			₩ 100,000
참가자 기본지원금	₩ 100,000(24명)	₩ 100,000(24명)	₩ 200,000(12명)
Total	₩ 4,500,000	₩ 4,500,000	₩ 25,200,000
총 상금 및 기본 지원금 총액			₩ 34,200,000

3.4 상금 지급

상금은 본선 3라운드 종료 후 지급되며, 제세 공과금을 제외한 금액을 은행 송금을 통해 처리된다. 드라이버는 대회 주최 측에 본인의 은행 정보를 제출해야 한다.

3.4.1 상금 지급 일정

상금은 드라이버가 정보를 제출한 후 30 일 이내에 송금된다. 상금이 확인되면 모든 수상자에게 정보를 제출하라는 안내가 전달된다.

3.4.2 은행 정보 제출

수상자는 주최 측에 다음 정보를 제출해야 한다:

- 송금에 필요한 전체 은행 정보
- 세금 신고 및 원천징수 요건을 충족하기 위해 주최 측에서 요구하는 모든 문서 및 자료

3.4.3 정보 미제출 시 조치

- 수상자가 요구된 문서 제출에 동의하지 않거나 제출하지 않을 경우, 상금은 지급되지 않으며 주최 측은 미지급된 상금에 대한 책임을 지지 않는다.
- 제출된 문서에 오류가 있을 경우, 주최 측은 문서를 재 요청할 권리가 있다. 주최 측이 연락한 후 3일 이내에 문서를 제출하지 않으면 상금은 입금되지 않는다. 주최 측은 드라이버의 실수로 인한 잘못된 입금에 대해 책임을 지지 않는다.

3.4.4 실격 및 상금 몰수

- 드라이버가 대회에서 실격 처리될 경우, 그가 받을 자격이 있었던 모든 상금을 받을 수 없다.
- 드라이버가 실격된 후 상금을 받은 경우, 해당 상금을 모두 주최 측에 반환해야 한다.
- 수상 자격이 있는 위치에 있는 드라이버가 실격될 경우, 그 드라이버는 순위에서 완전히 제외되며, 그 아래에 있던 모든 드라이버들이 한 단계씩 순위가 올라가고, 필요에 따라 상금이 재분배된다.

3.4.5 상금 몰수

- 수상자가 규정을 준수하지 않거나 지정된 시간 내에 연락이 닿지 않으면 상금은 몰수되며, 주최 측은 대체 수상자를 선정할 수 있다.

3.4.6 드라이버의 책임

- 각 드라이버는 본인의 은행 정보와 정확한 문서를 제때 제공할 책임이 있다. 주최 측은 대회가 끝난 후 가능한 한 빨리 수상자를 발표하고, 상금 확인 및 상금을 청구하는 방법에 대한 안내를 예선 당시 제공된 개인정보로 전송할 것이다.

4. 경기 규정

4.1 규정 업데이트 및 공지

- 대회를 공정하게 유지하기 위해 추가 규정을 도입할 수 있는 권한은 조직위에 있다.
- 드라이버는 공식 채널을 정기적으로 확인하여 공지 사항을 숙지할 책임이 있다.
- 대회의 공정성 유지, 규정 위반에 대한 심사, 페널티 부과 및 판정에 관한 권한은 심사위원회에 있으며 심사위원회의 판단은 조직위원회로부터 독립된 절대적 권한을 갖는다.
- 레이스 디렉터는 세션의 시작, 중단, SC 절차 등을 관장하며, 규정 위반 의심 사례를 심사위원회에 공식 회부할 수 있다.

4.2 참가 규정 및 참여 방법

4.2.1 소프트웨어 요구 사항

- 주최측이 요구하는 버전을 충족하는 “그란투리스모7” 소프트웨어의 유효한 라이선스가 필요하다.
- 본 대회의 레이싱 차량인 "현대 N 2025 Vision GT Gr.1"을 적용해야 한다.
- 영문의 이름-성으로 등록된 드라이버 프로필을 보유해야 한다.
- 주최(조직위, 선수, 관리자, 경기 관리자) 간의 주된 소통 채널인 음성 채팅 소프트웨어 "디스코드" 채널에 참여해야 한다.

단, 본선 진출자 결정전 시에는 팀즈 혹은 ZOOM으로 대체될 수 있다.

4.3 일반 규정

- 드라이버는 모든 레이스와 상호작용에서 스포츠맨십과 존중을 보여야 한다.
- 모든 참가자는 리그의 가치에 부합하는 모범적인 행동을 유지해야 한다.
- 성차별, 인종차별, 외국인 혐오, 동성애 혐오 또는 개인 신념에 반하는 행동은 엄격히 금지된다.
- 이 규정은 리그 이벤트와 소셜 미디어에서의 상호작용에도 적용된다.
- 드라이버는 레이스 컨트롤의 모든 지시를 예외 없이 따라야 한다.
- 모든 참가자는 리그의 규정과 사용되는 게임 플랫폼(그란투리스모7)의 관련 기능과 규칙을 잘 숙지해야 한다.
- 공정한 경기(Fair Play) – 드라이버는 정의된 **규정** 내에서 최선을 다해 경쟁해야 한다.

4.4 스포츠 규정

4.4.1 예선(본선 라운드)

- 예선은 각 그룹별 참가자(최대 12명)와 함께 진행하게 된다.

4.4.2 레이스 세션

- 그란투리스모7의 스탠딩 또는 롤링 스타트 시스템이 사용되며, 모든 드라이버는 게임의 지시를 따라야 한다.
- 게임의 지시에 따르지 않으면 페널티가 부과될 수 있다.
- 그란투리스모7은 점프 스타트가 발생할 경우 해당 차량에 즉시 페널티가 부과될 수 있다.
- 결승선을 통과한 후 드라이버는 레이싱 라인을 벗어나 안전하게 멈춰야 한다.
- 드라이버는 레이스가 완전히 종료될 때까지 게임에 연결된 상태를 유지해야 한다.

4.4.3 트랙 제한

- 트랙 제한은 게임 자체에서 설정되며, **오로지 지정된 트랙 범위 안에서 주행하여야 한다.**
- 위반 시 게임의 경고 및 페널티 시스템이 적용된다. 심사 위원회는 추가 위반을 검토할 수 있다.
- 심사 위원회에서 게임에서 벌점을 부과하지 않은 과도한 트랙 커팅을 확인하면 페널티를 부과할 수 있다.
- 트랙 밖으로 벗어나면서 위치나 이점을 얻는 것은 금지되며, 게임이 경고하지 않더라도 페널티가 부과될 수 있다.
- 피트레인 진입 및 출입 시에는 반드시 하얀 실선 안에 있어야 한다.
- 트랙 위의 차량은 다른 차량이 피트에서 재진입할 때 피트 출구를 피해야 하며, 피트 출구가 레이싱 라인과 합쳐지더라도 이를 준수해야 한다.

4.4.4 드라이버 행동

4.4.4.1 추월 규정

- 추월을 시도하는 드라이버는 안전하고 깨끗한 추월을 수행할 책임이 있다. 이를 위해 다음을 준수해야 한다:
 - 추월 시 브레이킹 및 코너 진입에 충분한 공간을 확보해야 한다.
 - 다른 드라이버와의 접촉을 피하면서 자신의 레이싱 라인을 유지할 수 있는 충분한 공간을 확보해야 한다.
 - 자신과 추월 당하는 드라이버 모두에게 코너를 통과하고 안전하게 빠져나갈 수 있는 충분한 공간을 남겨야 한다.

4.4.4.2 트랙 이탈 금지

- 다른 드라이버와 경쟁 중에 트랙 밖으로 나가 이점을 얻으려는 시도는 금지된다. 드라이버는 이로 인해 이득을 얻었을 경우 게임 및 심사위원회의 페널티를 따라야 한다.

4.4.4.3 불규칙한 운전 금지

- 추월 시도로 인해 사고를 유발할 수 있는 불규칙하거나 과도한 운전은 페널티 대상이 된다. 다음은 그 예시이다:
 - 다른 드라이버를 방해하기 위한 과도한 헤드라이트 플래싱
 - 다른 드라이버를 혼란스럽게 하기 위한 트랙에서의 반복적인 좌우 흔들기
 - 범퍼 접촉을 통해 다른 차량을 밀어내거나 부딪히는 행위
 - 브레이킹 존에서의 범퍼 접촉으로 앞선 드라이버를 코스 밖으로 밀어내는 행위

4.4.4.4 추월 접촉 해결

- 추월 중 뒤에서 차량과 접촉하여 그 결과로 차량을 성공적으로 추월한 경우, 해당 드라이버는 가능한 빨리 위치를 반환해야 하며 그렇지 않으면 페널티를 받을 수 있다. 따라서 가해 드라이버는 위치를 신속히 양보하고 다시 추월을 시도하는 것이 권장된다.
- 사이드 바이 사이드는 후행 차량의 앞바퀴가 선행 차량의 뒷바퀴와 맞물리는 시점부터 인정되며, 이 때부터는 두 차량 모두 상대방 차량의 안전한 주행을 위해 서로에게 차 한 대 폭만큼의 트랙 공간을 남겨줘야 할 의무가 있다.

4.4.4.5 추월 접촉에 대한 심사 위원회의 검토

위의 규칙에 해당하지 않는 추월 중에 두 명 이상의 드라이버 간에 접촉이 발생하면, 레이스 심사위원회는 이를 검토하고 과실 여부와 페널티를 평가할 권리를 가진다.

4.4.4.6 추월 사건에 대한 페널티

- 추월 사건은 모두 페널티 대상이 될 수 있다. 어떤 경우에는 특정 드라이버에게 과실이 없거나 관련된 모든 드라이버가 동등한 과실을 공유하는 경우도 있을 수 있으며, 이 경우 "레이싱 사건"으로 분류되어 페널티가 부과되지 않는다.

4.4.5 차량 접촉

4.4.5.1 심사위원회의 중점 검토 사항

- 레이스 심사위원회는 다음과 같은 상황을 검토할 수 있다:
 - 충돌 시점에서 명확한 속도 차이가 있는 전면-후면 접촉
 - 추월 차량이 접촉 없이 코너를 돌 수 없었을 때의 전면-후면 접촉
 - 코너를 돌면서 주행 라인을 준수하지 않아 발생한 접촉

- 다른 드라이버를 트랙 옆으로 밀거나 코스에서 이탈시켜 발생한 접촉
- 사고 후 또는 자발적으로 트랙을 벗어난 후 트랙으로 재진입하는 과정에서 발생한 접촉

4.4.6 블로킹 규정

4.4.6.1 과도한 블로킹의 정의

- 과도한 블로킹은 금지되며, 이는 두 개의 코너 사이에서 두 번 이상 차선을 변경하는 것을 의미한다.

4.4.6.2 브레이킹존에서의 차선 변경

- 브레이킹존에서는 다른 드라이버의 라인을 차단하기 위해 차선을 변경해서는 안 된다. 브레이킹을 시작한 순간부터 해당 드라이버는 차선에 고정된 것으로 간주되며, 다른 드라이버를 차단하기 위해 차선을 변경할 수 없다. 브레이킹존에서의 차단으로 인해 드라이버가 트랙 밖으로 밀려나는 사건은 페널티 대상이 된다.

4.4.6.3 브레이크 체크 금지

- 어떤 상황에서도 드라이버는 다른 차량에 대해 브레이크 체크를 해서는 안 된다. "브레이크 체크"는 후행 차량이 사고를 피하기 위해 브레이크를 밟거나 방향을 바꾸도록 유도하기 위해 선행 차량이 갑작스럽게 브레이크를 밟는 행위를 의미한다.

4.4.7 헤드라이트 플래싱 규정

4.4.7.1 목적에 맞는 플래싱

드라이버는 추월 시 가까운 거리의 차량에 자신이 있음을 알리기 위해 헤드라이트를 플래싱할 수 있다. 이는 직선 구간에서만 허용된다.

4.4.7.2 과도한 헤드라이트 플래싱 금지

- 과도한 헤드라이트 플래싱은 금지된다. 헤드라이트는 다른 드라이버를 위협하는 용도로 사용해서는 안 되며, 정당한 목적이 있어야 한다. 반복적인 위반을 하는 드라이버는 페널티를 받을 수 있다.

4.4.8 트랙 재진입 규정

4.4.8.1 안전한 재진입 절차

- 드라이버가 트랙을 이탈했을 경우, 다시 트랙으로 진입할 때 안전한 방법으로 진입해야 하며, 다른 차량의 주행을 방해해서는 안 된다.

4.4.8.2 재진입 단계

- 재진입하기 전에 운전자는 차량을 움직이거나 돌릴 때(스핀하거나 배리어에 부딪힌 경우), 차량을 운전할 때(손상된 경우) 트랙과 레이싱 라인으로 안전하게 재진입할 수 있는지 체크해야 한다.

4.4.8.3 트랙에서 정차한 경우의 절차

- 드라이버가 트랙에서 다른 차량이 접근중에 정차한 경우, 모든 빠른 차량들이 통과할 때까지 자리를 유지해야 하며, 안전하게 트랙에 재진입할 수 있도록 한다.

4.4.8.4 재진입을 위한 접근 도로 사용

- 사용 가능한 경우, 드라이버는 접근 도로나 포장된 구역을 사용하여 트랙에 재진입할 수 있으며, 안전성과 예측 가능성을 확보해야 한다.

4.4.8.5 재진입을 위한 기동

- 드라이버는 안전하게 재진입할 수 있는 공간이 나타날 때까지 브레이크를 유지해야 하며, 다른 드라이버를 방해하지 않도록 안정적인 레이싱 라인을 유지해야 한다.

4.4.8.6 불안정한 움직임의 금지

- 사건에 접근하던 드라이버가 충돌하거나 선을 변경해야 하는 움직임을 유발하는 것은 금지된다. 드라이버는 예측 가능성을 유지하고 안정적인 레이싱 라인을 유지해야 하며, 불안정하게 움직이는 경우 사건을 유발하거나 회피 행동을 강요하는 것에 대해 처벌을 받을 수 있다.

4.4.9 깃발 규칙

4.4.9.1 파란 깃발

- 파란 깃발은 뒤에서 오는 차량이 느린 차량을 추월할 준비가 되었음을 나타낸다.
- 파란 깃발을 받는 드라이버는 더 빠른 차량이 통과할 수 있도록 해야 한다.
- 느린 드라이버는 빠른 차량의 추월 시도에 주의해야 한다.
- 파란 깃발을 받는 드라이버는 추월하는 차량에 대해 방어하는 것이 엄격히 금지되며, 이를 위반할 경우 심사위원회의 처벌을 받을 수 있다.
- 안전한 추월을 실행하는 책임은 여전히 빠른 드라이버에게 있으며, 이는 일반적인 레이싱 시나리오와 같다.
- 빠른 드라이버는 느린 차량을 추월할 의사를 알리기 위해 헤드라이트를 깜빡이도록 권장된다.

4.4.9.2 노란 깃발

- 사고 구역에 진입하거나 이동할 때 특정 최소 또는 최대 속도가 정해져 있지 않다. 드라이버는 개인적인 판단을 기준으로 행동해야 하며, 필요할 경우 안전하게 회피할 준비를 해야 한다. 노란 깃발 아래에서의 추월은 규제되지 않으며, 잠재적인 장애물로 인해 주의가 필요하다.
- 사고 구역을 통과하는 드라이버는 추가적인 사고를 유발하지 않도록 신중하게 이동해야 한다. 사고 구역에 진입하여 2 차 또는 3 차 사고를 유발하는 드라이버는 페널티를 받을 수 있다.

4.5 피트 스톱 규칙

4.5.1 피트 레인 속도 규정

- 드라이버는 피트 레인에 들어가기 전에 알맞은 속도로 감속해야 하한다. 속도 규정을 준수하는 것은 필수적이며, 위반 시 페널티를 받을 수 있다.

4.5.2 의무 정지 및 출발 절차

- 드라이버는 지정된 피트 박스 내에서 차량을 완전히 정지해야 한다. 박스 내에서 정확히 정지하지 않을 경우 의무 정지 및 출발 절차가 거부된다. 타이어 교체나 연료 보급과 같은 모든 피트 스톱 조정은 드라이버의 재량에 따라야 하며, 피트 레인에 진입하기 전에 미리 설정할 수 있다.

4.5.3 의무 드라이브 스루 절차

- 의무 드라이브 스루를 수행하는 동안 드라이버는 피트 레인에 들어가기 전에 적절하게 속도를 줄여야 하며, 출구까지 요구되는 속도 제한을 유지해야 한다. 드라이버는 타이어 교체, 연료 보급 또는 기타 조정과 같은 서비스를 위한 드라이브 스루를 일반 피트 스톱과 결합할 수 없다. 드라이버가 정지 및 출발 처벌이나 게임에 의해 부여된 드라이브 스루 처벌을 수행하는 경우, 이 피트 스톱은 의무 드라이브 스루의 요구사항을 충족하지 않으며, 이러한 경우 페널티는 별도로 수행해야 한다.

4.6 재경기 규정

전체 경기 중계나 운영에 지장 있는 등의 (네트워크 불안정 등) 예외적인 중대 상황 발생 시 경기위원회의 판단 하에 경기중단을 선언할 수 있으며, 재경기를 하거나 리스타트를 할 수 있다.

단, 온라인 예선 및 본선 진출자 결정전 경기 시 일부 개인선수 네트워크 장애는 개인의 책임이며, 경기위원의 별도 고지가 없으면 경기는 중단되지 않는다.

5. 페널티 및 항의 구조

5.1 일반 규정

현대 N 버추얼컵 2026은 라이브 심사 위원회의 감독 아래 진행되며, 인게임 페널티를 함께 활용한다. 심사 위원회는 경기의 기록을 검토하여 추가 조사가 필요한지를 결정할 수 있다.

- 사건을 조사할지 여부에 대한 결정은 전적으로 심사 위원회에 맡겨진다.
- 사건에 관련된 드라이버에게 페널티를 부과할지는 심사 위원회의 재량이다.
- 심사 위원회가 모든 레이스에 참관하더라도 사건은 레이스 후 검토되며, 시간 페널티가 부과될 수 있다.
- **인게임 페널티는 항의/재심사/항소의 대상이 될 수 없다.**

5.2 처벌 유형

- NFA(조치 없음) - 심사위원회의 관점에서 드라이버에게 페널티를 부과하지 않는다. 이는 대부분 레이싱 사건으로 간주되거나 규칙 위반이 발생하지 않았을 때 해당된다.
- 경고 - 드라이버가 규칙을 위반했거나 불공정한 레이싱을 했을 경우 부과된다. 그러나 이 단계에서는 시간 페널티를 부과하지 않는다.
- 시간 페널티

- 1, 3, 5 초 시간 페널티 - 레이스 후에 부과된다.

드라이버가 규칙을 위반하여 약간의 불공정한 이점을 얻었을 때, 시간 페널티가 부과된다. 이 페널티는 레이스 종료 후 드라이버의 시간에 추가된다.

- 10 초 시간 페널티 - 레이스 후에 부과된다.

드라이버가 규칙을 위반하여 불공정한 이점을 얻었을 때, 시간 페널티가 부과된다. 이 페널티는 레이스 종료 후 드라이버의 시간에 추가된다.

- 30 초 시간 페널티 - 레이스 후에 부과된다.

드라이버가 규칙을 위반하여 상대방에 비해 상당한 이점을 얻었거나, 다른 드라이버가 레이스를 완료할 수 있는 능력에 영향을 미치는 사고를 유발했을 경우 부과된다.

- DQ(실격)
드라이버가 심사 위원회가 판단하기에 레이스에 참가하는 것이 더 이상 공정하지 않다고 판단하는 방식으로 행동했을 경우 부과된다. 이는 여러 번의 페널티가 부과되었거나, 고의적인 공격적 및 무모한 주행 때문일 수 있다.
- 그 외 페널티
심사위원회는 상기 페널티 외에 추가적으로 KARA 자동차경기 국내규정집 제2장 국내스포츠규정 제11조의 의거한 페널티를 부과 할 수 있다.

5.3 항의 (Protest)

- 드라이버는 자신이 관련된 레이스 사건에 대해 이벤트 공식 웹사이트를 통해 항의를 제출할 권리가 있다. 이를 위해 전용 섹션 및 기능을 운영한다.
- 항의는 잠정 순위 발표 후 30분 이내에 제출되어야 한다.
- 불필요한 항의를 피하기 위해 드라이버는 시즌 동안 최대 두 건의 항의를 할 수 있도록 제한된다. 추가 항의나 아래 절차를 따르지 않은 항의는 무시된다.
- 항의는 한 명의 드라이버에 대하여 하나의 건으로만 가능하며 다수의 드라이버 또는 여러 건에 대하여 항의할 경우 각각 항의서를 작성하여야 한다.
- 동일한 드라이버가 다수의 차량들과 관련되어 있는 경우, 각각의 차량에 대하여 별도의 항의서를 작성하여야 한다.
- 모든 드라이버 항의는 반드시 <http://hnvc-esport.com/>의 웹 기반 양식을 작성하여 전체 항의를 제출해야 한다. 이 양식에서는 자신의 드라이버 정보를 기입하고, 항의 사유에 대한 간략한 요약을 제공하며, 자신의 차량 관점에서 사건의 재생 파일을 첨부(플레이스테이션 내의 화면 녹화기능을 활용하여 온보드 및 3인칭 캠을 녹화 후 파일을 추출하여 업로드하거나 유튜브 업로드 후 링크 첨부)해야 한다. 한 레이스에서 여러 사건이 발생한 경우, 하나의 항의로 제출할 수 있지만 각 사건에 대한 재생 파일이 필요하며, 업로드를 위해 압축해야 한다. 전체 레이스 재생 파일을 업로드하는 것은 허용되지 않는다.
- 항의는 세 가지 다른 범주로 심사위원회 보고서에 기재된다.
 - 항의 실패. 항의가 검토되었으나 심사위원회가 레이스 결과를 변경할 증거가 없다고 판단될 경우, 항의 실패 시 항의 기회가 차감된다.
 - 항의 성공. 항의가 심사위원회에 의해 검토되었으며, 타당성이 있다고 판단될 경우, 심사위원회는 페널티가 필요한지 결정하고 적절히 부과한다.
 - 드라이버가 항의에 성공할 경우, 시즌 동안의 두 건의 항의 기회 중 하나가 차감되지 않는다. 즉, 드라이버는 여전히 두 건의 항의 기회를 유지하게 된다.

5.4 재심사 (Right of Review)

다음 페널티는 재심사를 요청할 수 있다.

- 레이스 결과에 추가된 시간 페널티
- 페널티 포인트 부과
- 시리즈에서의 실격

재심사는 해당 건에 대한 심사결정문이 있어야 한다.

재심사는 영향을 받은 관련 당사자 또는 KARA에서 요청할 수 있다.

심사위원회의 재심사 수락 또는 거부 결정은 최종적이며, 동일한 사건에 대해 추가 요청은 불가능하다.

재심사는 공식 레이스 결과가 발표된 후 24 시간 이내에 제출해야 한다.

유효하게 인정되기 위해서는 아래의 특정 기준을 충족해야 한다. 다음 중 하나라도 누락된 재심사 요청은 즉시 기각된다:

- 드라이버가 사건에 대한 책임을 줄이거나 제거하는 새로운 증거를 제시한다.

또는

- 드라이버가 자신의 행동에 대한 페널티를 줄이거나 제거할 수 있 추가적인 정황을 제시한다.

시즌 내내 반복적으로 유효하지 않은 재심사 요청을 제출하는 드라이버는 페널티를 받을 수 있다.

드라이버는 재심사 요청을 제출할 때 공정한 경쟁과 정직의 원칙을 준수할 것을 상기해야 한다. 드라이버가 재심사에서 허위

정보를 제시하거나 증거를 조작한 것으로 확인될 경우, 심사위원회는 사안의 심각성에 따라 페널티를 부과할 수 있다.

5.5 항소 (Appeal)

심사위원회의 결정에 대하여 경기 참가자는 KARA에 항소할 권한을 갖는다.

항소는 공식 결과 발표 후 1시간 이내에 가능하며 만약 이것이 불가능하다고 심사위원회가 판단할 경우 항소 가능 시간을 별도로 명시한다.

단, 공식 결과 발표 후 24시간을 넘을 수 없다.

재심사 결과에 대한 항소는 심사위원회에서 별도의 항소 시간을 명시하여야 한다.

항소는 KARA의 항소신청서 양식에 작성하여 항소 보증금 일부인 500,000원과 함께 제출되어야 하며 이 시점부터 96시간 내에 잔여 보증금 4,500,000원을 KARA에 납부하여야 한다.

항소의 방법과 절차 및 항소 비용에 관련된 사항은 KARA 자동차경기 국내규정집 제2장 국내 스포츠규정 제13조를 따른다.

6.기술 문제

6.1 연결 문제

- 드라이버는 인터넷 연결이 안정적임을 보장해야 한다.
- 드라이버가 연결이 끊어질 시, 재접속이 가능하면 다시 참여할 수 있다.
- 플레이어의 인터넷 연결이 불안정하거나 어떤 이유로든 손상될 경우, 조직 위원회, 심사 위원회, 또는 레이스 디렉터는 플레이어를 게임에서 완전히 제거할 권리를 가진다.
- 드라이버는 장비를 유지 관리할 책임이 있다.
- 하드웨어 문제로 인한 레이스 재시작은 허용되지 않는다.

6.2 세션 재시작 프로토콜 및 조직위원회 의무

시리즈 조직 위원회는 플랫폼 관련 사건이나 기술 문제 발생 시 세션 재시작을 관리할 책임이 있다. 세션 재시작이 필요할 수 있는 주요 상황은 다음과 같지만 이에 국한되지 않는다:

- 광범위한 연결 끊김
- 서버 또는 네트워크 인프라에 영향을 미치는 예정된 유지 보수 또는 예정되지 않은 유지보수
- 잘못된 세션 설정

조직위원회는 대회 기간 중 공정성과 연속성을 보장하기 위해 주의 깊게 살핀다.

6.3 레이스 취소 또는 연기 절차

예기치 않은 문제가 발생하여 레이스가 예정대로 진행되지 못할 경우, 조직 위원회는 대회를 취소하거나 연기할 권리를 가진다.

이 결정은 상황 및 전체 경쟁 일정에 미치는 영향을 바탕으로 신중하게 평가한다.

결정이 내려지면 모든 드라이버에게 공식 채널을 통해 신속하게 전달되어 명확성과 조정을 보장하며, 참가자들이 준비를 조정할 수 있도록 한다.

7. 방송 및 미디어

7.1 방송

- 모든 레이스는 현대 N 버추얼컵 2026의 파트너 채널에서 실시간으로 방송된다.
- 드라이버는 레이스 후 인터뷰에 참여해야 할 수 있다.
- 드라이버는 시리즈 Discord 채널에서 10 분 동안 #cooldown 에 참여해야 하며, 해제될 때까지 대기해야 한다.
- 운영사는 본 대회와 관련된 운영, 홍보, 방송, 또는 정보공개를 목적으로 영상, 선수의 이름, ID, 별명, 약자, 묘사, 이미지, 사진, 애니메이션, 모습, 싸인, 음성, 기록, 신상정보 등 모든 개인 특징 또는 정보를 관련 법규가 허용하는 범위 내에서 활용할 수 있다. 또한 본 대회의 후원과 관련된 콘텐츠 제작에 관하여 후원사도 제한된 권리로 이를 활용할 수 있다.

7.2 미디어 행위

- 드라이버는 모든 미디어 상호작용에서 전문적인 행동을 유지해야 한다.
- 공격적이거나 부적절한 발언은 페널티를 받을 수 있다.

7.3 참가자 행동 강령

- 어떠한 경우에도 대회 관련 주최 및 후원사에 대한 비난이나 욕설을 금지한다. 이는 대회 현장과 방송 및 SNS 상 노출을 금지하는 것을 포함하며, 이는 대회 참여에서부터 소셜 미디어 활동 및 공개 토론에 이르기까지 모든 관련 활동에 적용된다.
- 대회 관련 공개적인 비판이나 부정적인 토론은 권장되지 않으며, 우려 사항은 공식적이고 건설적인 방법으로 전달한다.
- 모든 참가자는 윤리 기준에 따라야 하며, 리그의 전문성, 존중, 그리고 페어플레이 원칙을 준수한다.
- 성차별, 인종차별, 외국인 혐오, 동성애 혐오 또는 개인의 신념을 해치는 행동을 포함하되 이에 국한되지 않는 모든 형태의 차별적 행동은 리그의 무관용 정책에 따라 용납되지 않는다.
- 만일 대회 참가자가 위 사항을 어길 시 주최 및 주관사는 이에 대한 법적인 제재를 가할 수 있으며 이는 해당 참가자의 법적인 책임이 발생할 수 있음을 의미한다.
- 참가자는 행사 참여에 따른 위험을 충분히 인지하고 참가하며, 본인의 귀책사유로 발생한 사고 및 손해에 대해서는 스스로 책임을 부담한다. 주최측은 고의 또는 중대한 과실이 없는 한 이에 대한 책임을 지지 않는다.

7.4 드라이버 카메라 가이드라인

- 운영사는 가이드라인을 위반할 경우 벌칙을 부여할 권한을 가지며, 방송의 무결성과 전문성이 유지되도록 한다.
- 시청 경험을 향상시키기 위해 드라이버는 방송 중 카메라에 출연해야 한다.
- 참가자는 카메라에 나올 때 적절하게 행동해야 하며, 여기에는 적절한 행동을 유지하고 적절한 복장을 착용하는 것이

포함된다.

- 부적절한 행동, 부적절한 복장, 또는 카메라 앞에서 의복이 없는 것은 엄격히 금지된다.

8. 수정 사항

8.1 규정 변경

조직 위원회는 언제든지 이러한 규정을 수정할 권리를 가진다. 모든 참가자는 변경 사항에 대해 사전에 통보 받게 된다. 이러한 규정은 현대 N 버추얼컵 2026의 모든 참가자에게 공정하고 경쟁력 있는 환경을 보장하기 위한 것이다.

8.2 수정 이력

버전	날짜	비고
1.0	8월 12일	최초 배포
1.1	8월 13일	1.4 게임/연결 요구 사항, 2.2 온라인 예선전
1.2	8월 21일	1.1.5 대회 일정, 2. 일정 및 형식, 2.2 온라인 예선전, 4.4.2 레이스 세션, 5.2 처벌 유형
1.3	9월 16일	1.2 규정, 1.3 참가자격, 4. 경기규정, 5. 페널티 및 항의 구조