

**All Korea RoadRace
Championship**

ST1000

**TECHNICAL
REGULATIONS**

2026

“대회 참가자 분들께서는 이 규정을 주의 깊게 읽어 주셔서 대회 참가 시 실격 또는 무효 처리가 되지 않도록 확인하여 주시기 바랍니다.”

**“PLEASE READ THESE REGULATIONS CAREFULLY TO ENSURE THAT YOUR ENTRY
IS NOT LIABLE FOR DISQUALIFICATION OR DECLARED NULL AND VOID.”**



TECHNICAL SPORTING REGULSTIONS

1 기술 스포츠 규정 – AKRC 전 클래스

기술 규정의 수정은 언제든지 FOMS KOREA 로드 레이싱(AKRC) 기술위원회 또는 레이스 디렉션에 의해 이루어질 수 있다.

1.1 서문 (INTRODUCTION)

1.1.1 모든 AKRC 모터사이클은 다음 지역 중 하나에서 도로 주행 공인을 받아야 한다:

아시아, 오세아니아, EU.

이들 모터사이클은 해당 시즌 챔피언십 3번째 라운드 전에 위 지역 중 최소 한 곳의 매장 또는 공식 딜러에서 일반 소비자에게 판매 가능한 상태여야 하며, 그래야 남은 챔피언십 라운드에서 사용이 허가된다.

1.1.2 클래스 (CLASSES)

양산 기반 레이싱 클래스는 엔진 배기량과 기술적 자유도 수준에 따라 구분된다.

1.1.3 일반 항목 (GENERAL ITEMS)

소재(Materials)

프레임, 프런트 포크, 핸들 바, 스윙암에 티타늄 사용은 금지된다. 일부 클래스에서 티타늄 합금 너트 및 볼트 사용은 허용된다.

- a. 티타늄 테스트 – 자력 테스트 (티타늄은 자성이 없음)
- b. 3% 질산 테스트 – 티타늄은 반응하지 않음. 강철일 경우 검은 반점이 남음
- c. 비중 비교 – 티타늄 합금: $4.5\sim5.0 \text{ kg/dm}^3$ / 강철: 7.48 kg/dm^3 이상 (부품 무게와 부피 측정으로 확인 가능 – 흡기 밸브, 로커 암, 커넥팅로드 등)
- d. 의심 시에는 재료 시험 연구소에서 검사해야 한다.

1.1.4 핸들 바 및 컨트롤 레버 (Handlebars and Control Levers)

- 1.1.4.1 노출된 핸들 바 끝부분은 고체 재질로 막거나 고무로 덮여 있어야 한다.
- 1.1.4.2 좌/우 조향 각도는 센터 기준 최소 15°가 확보되어야 한다. 어떤 핸들 바 위치에서도 프런트 휠, 타이어, 머더 가드는 최소 10mm 간격을 유지해야 한다.
핸들바가 풀 조향될 때 손가락이 프레임, 연료탱크 등에 끼이지 않도록 핸들바와 레버는 단단한 스토퍼(스티어링 댐퍼 제외)를 통해 최소 30mm 이상의 간격이 확보되어야 한다.
- 1.1.4.3 경량 합금 핸들바의 용접 수리는 금지된다. 복합 재 핸들바는 모든 클래스에서 금지된다.
- 1.1.4.4 클러치 및 브레이크 등 모든 레버는 **지름 최소 16mm의 볼 엔드** 형태여야 한다. 평평하게 가공할 수 있으나, 가장자리는 둥글게 가공되어야 하며 평면부의 최소 두께는 14mm여야 한다. 볼 엔드는 영구적으로 고정되어 레버의 일체형 구조여야 한다.
- 1.1.4.5 모든 조작 레버(손·발)는 독립적인 피벗 구조로 장착되어야 한다.
- 1.1.4.6 브레이크 레버가 발 받침 축에 피벗 되는 구조인 경우, 발받침이 휘어지거나 변형되더라도 정상 작동해야 한다.
- 1.1.4.7 신체 조건으로 인한 조작 부 수정은 의료 감독의 보고서를 바탕으로 검토되며, 최종 결정은 AKRC 기술 디렉터가 내린다.

1.1.5 의무 안전 항목 (Compulsory Safety Items)

- 1.1.5.1 모든 드레인 플러그는 세이프 티 와이어로 고정해야 한다. 오일 캐비티로 진입하는 모든 외부 오일 필터, 볼트, 나사는 세이프 티 와이어로 고정해야 한다. 오일 필터는 보조 고정 장치를 추가로 가질 수 있다.
- 1.1.5.2 브리더 또는 오버플로 파이프는 기존 출구를 통해 배출되어야 하며, 원래의 폐쇄 시스템이 유지되어야 한다. 대기 중 직접 배출은 금지된다.

1.1.6 휠 및 림 (Wheel and Rims)

- 1.1.6.1 타이어 움직임 방지를 위한 림 스크류는 수정 가능하다. 이

목적을 위해 림을 가공한 경우 볼트·스크류 등을 반드시 장착해야 한다.

- 1.1.6.2 림 너비 측정은 ETRTO 규정에 따라 플랜지 내부 벽과 내부 벽 사이의 거리를 측정한다.

1.1.7 밸러스트 (Ballast)

- 1.1.7.1 최소 중량 유지 목적이 밸러스트 사용은 허용된다. 밸러스트 사용 시 예비검사에서 AKRC 기술 디렉터에게 신고해야 한다. 밸러스트는 금속 고체 형태여야 하며, 프레임 또는 엔진에 최소 8mm, 8.8급 이상의 볼트 2개로 확실히 고정돼야 한다.
- 1.1.7.2 기타 동등한 기술적 해결책은 AKRC 기술 디렉터의 승인 필요.
- 1.1.7.3 연료 및 연료탱크는 밸러스트로 사용될 수 있으나, 검차 시 중량이 규정 최소 중량보다 내려가서는 안 된다.

1.1.8 공인 부품 (Homologated Parts)

- 1.1.8.1 공인 부품은 출고 시 장착된 제조사의 OEM 부품을 의미하며, 별도 규정이 없는 한 재가공, 도장, 처리, 수정이 불가하다.
- 1.1.8.2 다른 공인 모델의 부품은 동일 모델명이라도 사용 불가. 단, 생산 사유로 부품이 교체되었고 FIM 또는 FOMS KOREA가 승인한 경우에는 예외.

1.1.9 후미 안전등 (Rear Safety Lights)

- 1.1.9.1 모든 모터사이클은 작동하는 붉은색 후미 등을 장착해야 하며, 트랙 주행 중 비시계(비·안개·연무) 상황에서는 반드시 켜야 한다.
스타트/피니시 라인에서 "LIGHTS ON" 보드가 제시되면 트랙 위 모든 라이더는 반드시 후미 등을 켜야 한다.
- 1.1.9.2 조명 방향은 차량 중심선과 평행해야 하며, 후방 기준 좌우 15도 범위에서 명확히 식별 가능해야 한다.
- 1.1.9.3 후미 등은 시트/리어 카울 끝부분 근처, 기계 중심선 부근에 기술 디렉터가 승인한 위치에 장착되어야 한다.
논란이 있을 경우 기술 디렉터의 판단이 최종이다.

- a. 광도: 전구 기준 10–15W, LED 기준 0.6–1.8W 수준 (트랙 주행 중 점멸 금지, 피트레인에서는 속도 제한 장치 사용 시 점멸 허용)
- b. 전원은 메인 배터리와 분리 가능 크기 최소 4×1cm, 최대 8×6cm
- c. 기술 디렉터는 안전 기준 미 충족 조명 시스템을 거부할 권한을 가진다.

1.1.9.4 규정 위반 시 최소 **10만원**의 벌금이 부과된다.

1.1.10 사운드 레벨 측정 (Sound Level Control)

최대 소음은 평균 피스톤 속도 11 m/sec에서 측정한다. Art. 2.1.11의 고정 RPM을 사용할 수 있다.

- 마이크는 배기구 중심선 기준 45도 각도로, 배기구 끝에서 50cm, 지면에서 최소 20cm 이상 위치해야 한다. 불가능한 경우 45도 위쪽 방향으로 측정 가능.
- 기어 중립이 없는 차량은 스탠드 위에서 측정
- 라이더는 기어를 중립에 두고 엔진 회전수를 규정 RPM까지 올려야 한다
- RPM은 엔진 스트로크에 따른 평균 피스톤 속도 계산식 적용

The RPM will be given by the relationship:

$$N = \frac{30,000 \times cm}{l}$$

In which:

$$\begin{aligned} N &= \text{prescribed RPM of engine} \\ Cm &= \text{fixed mean piston speed in m/s} \\ l &= \text{stroke in mm} \end{aligned}$$

- 1.1.11 두 개 이상의 실린더를 가진 엔진의 최대 소음은 각 배기구 끝에서 측정한다.
- 1.1.12 최대 소음 기준에 맞지 않는 모터사이클은 사전 검차(pre-race control)에서 여러 차례 다시 검사 받을 수 있다.
- 1.1.13 소음 측정 중, 소음원으로부터 반경 5미터 내 배경 소음은 **90 dB/A** 를 초과해서는 안 된다.

- 1.1.14 소음 측정 장비는 국제 표준 **IEC 651, 1급(Type 1)** 이어야 하며, 사용 중 보정 가능한 캘리브레이터를 갖추어야 한다.
- 1.1.15 소음계는 항상 **Slow(슬로우)** 반응 모드로 설정해야 한다.
- 1.1.16 경기 후 소음 검사:

경기 종료 후 최종 심사가 요구되는 경우, 최종 결과 상위 3대 이상의 모터사이클은 반드시 소음 측정이 포함되어야 한다. 최종 검사 시에는 **3 dB/A 허용 오차**가 적용된다.

- 1.1.17 경기 중 소음 규제:

경기 중 소음 검사가 필요한 경우, 각 클래스의 배기 규정에 명시된 "소음 제한을 무오차(0 허용 오차)"로 준수해야 한다.

1.1.18 소음계 사용 지침 (Guidelines for Sound Level Meters)

- a. 소음 측정 장비는 반드시 캘리브레이터를 포함해야 하며, 테스트 직전 반드시 보정해야 한다. 제재가 발생할 수 있는 재검사 전에도 반드시 재보정해야 한다. 장비 고장 대비를 위해 두 세트의 장비가 준비되어야 한다.
- b. 비 또는 매우 습한 환경에서도 검사 가능하다. 과도한 소음이 의심되는 차량은 조건이 허용할 경우 개별 측정해야 한다.
- c. 강풍이 아닌 경우, 모터사이클은 바람이 불어오는 방향을 향하도록 두어야 한다 (기계 소음이 마이크로 날아오지 않도록 하기 위함).
- d. 소음계는 Slow 모드를 사용한다.
- e. 소음계는 A-가중치(A-weighting) 설정이어야 한다.
- f. 측정값은 내림 처리 금지.
예: $110.9 \text{ dB/A} = \text{그대로 } 110.9 \text{ dB/A}$.
- g. Type 1 소음계는 1 dB/A 감산한다.
- h. 측정 방법의 정밀도(허용오차)
- i. 모든 수정 사항은 누적 적용된다. 필요한 조치와 결정은 해당 종목의 경기 규정(Sporting Discipline)에 따라 이루어지며, 또한 AKRC 테크니컬 디렉터와의 사전 논의에서 내려진 결정에 근거하여 판단된다.

1.1.19 라이더 안전 장비 (RIDER SAFETY EQUIPMENT)

모든 라이더는 손상되지 않은 완전한 1세트의 안전 장비를 갖추고 경기 이벤트를 시작해야 한다.

안전 장비 세트는 다음을 포함한다:

- 헬멧
- 원피스 가죽 슈트
- 가죽 장갑
- 가죽 부츠
- 등 보호대
- 흉부 보호대

트랙 활동 중에는 항상 올바르게 착용하고 완전히 고정해야 한다. 일부 장비(예: 에어백 시스템)는 세션 시작 시 반드시 정상 작동 상태여야 한다. 라이더 장비 관련 최종 결정은 기술 디렉터가 절대 권한을 가진다. 규정 미 준수 시 레이스 디렉션은 최소 70만원 이상의 벌금을 부과한다. 레이스 슈트, 부츠, 장갑의 모든 구성 요소는 사고 시 라이더 보호 목적이어야 한다. 순수하게 공기역학적 목적의 장비는 허용되지 않는다. 해당 판단 역시 기술 디렉터가 최종 결정한다.

1.1.20 안전 장비 검사

시즌 중 모든 레이스에서, 손상되지 않은 안전 장비 1세트는 아래 기준에 대해 검사 받아야 한다:

헬멧 요건:

풀페이스(인티그럴) 타입이어야 하며 다음 기준 중 하나 충족:

EUROPE	ECE 22-05 (only "P" type), ECE 22-06h
JAPAN	JIS T 8133:2015 (only "Type 2 Full face")
USA	SNELL M2020D or M2020R
FIM	FIM FRHPhe-01 (FIM 공인 헬멧 프로그램)

추가 조건:

- 바이저는 파손 방지 소재여야 한다.

- 일회용 “티어오프(tear-offs)”의 사용은 허용된다.
라이더의 복장 및/또는 헬멧의 적합성 또는 상태와 관련된 모든 판단은 “기술 디렉터(Technical Director)”가 결정하며, 최종 결정을 내리기 전에 필요하다고 판단할 경우 해당 제품 제조사와 협의할 수 있다.
- 가죽 슈트, 부츠, 장갑: 각 장비의 모델명은 기술 디렉터에게 제출된 자체 인증(Self-Certification)과 일치해야 한다.
- 등 보호대(인증 필수)
- 흉부 보호대(인증 필수)

1.1.21 타이어 (TYRES)

이벤트에서 공식 공급업체가 배포한 타이어만 사용이 허가된다.

1.1.22 타이어 워머 사용 (USE OF THE TYRE WARMERS)

타이어 워머 사용은 허용된다.

1.1.23 데칼 (DECALS)

- i. 주최 측은 모든 클래스에 대해 공식 데칼을 제공한다. 레이스 바이크에 의무적으로 부착해야 한다.
- ii. 챔피언십 기간 중 주최 측은 추가 데칼을 제공할 수 있으며, 모든 팀 및 와일드카드 라이더는 이를 레이스 바이크에 부착해야 한다.
- iii. 라이더에게 배정된 번호는 바이크 3곳에 표시되어야 한다. 스폰서 로고는 레이스 바이크, 레이싱 슈트, 헬멧에 부착 가능하다.

* 본 규정 미 준수 시 레이스 디렉션은 최소 70만원 이상의 벌금을 부과한다.

ST1000 TECHNICAL SPECIFICATIONS

다음 규정은 안전과 다양한 모터사이클 콘셉트 간 경쟁력 향상을 위해, 공인된 모터사이클에 한정적인 변경만을 허용하는 것을 목적으로 한다.

이 규정에서 명시적으로 허용·규정되지 않은 모든 사항은 엄격히 금지된다. 어떤 부품이나 시스템에 대한 변경이 아래 조항 어디에도 "허용"으로 명시되어 있지 않다면, 그 변경은 금지된다. ST1000 모터사이클은 FOMS Korea 카테고리 공인 리스트에 등재된 공인 모터사이클이어야 한다. 모든 모터사이클은 이 기술 규정에 명시된 로드 레이싱 요구사항을 모든 면에서 준수해야 하며, 모든 엔진은 자연흡기여야 한다.

모터사이클이 공인을 획득한 이후에는, 해당 클래스의 기술 규정 변경 또는 신규 규정에 따라 공인 모터사이클이 부적합 판정을 받을 때까지, 또는 최대 8년 동안 그 클래스에서 사용될 수 있다. 전·후면 및 측면에서 본 ST1000 모터사이클의 외형은 (달리 명시된 경우를 제외하고) 제조사가 생산한 공인 형상과 일치해야 한다. 배기 시스템의 외관은 이 규정에서 제외된다.

1 ST1000 일반 모터사이클 규정

아래 조항에 별도 언급되지 않은 모터사이클의 모든 부품과 시스템은 다음과 같이 유지되어야 한다.

- 제조사가 생산한 상태 그대로
- 공인 시 장착된 상태 그대로

동일 모델명 또는 동일 프레임 VIN(차대 번호) 내에서, 서로 다른 연식으로 별도 공인된 모터사이클 간 부품(예: 휠 등)의 상호 교환은 다른 조항에서 "예외적으로 허용"이라고 명시된 경우를 제외하고 허용되지 않는다.

1.1 참가 가능 모터사이클

이 규정은 **양산 로드 모터사이클**을 대상으로 한다. FIM 슈퍼바이크 공인 리스트에 포함된 모터사이클이 본 기술 규정의 요구사항을 충족하지 못하는 경우, FOMS KOREA AKRC 기술위원회는 해당 모터사이클의 ST1000 클래스 참가 가능 여부를 허용/불허로 결정할 권한을 가진다.

1.1.1 배기량, 보어 및 스트로크는 공인된 규격을 유지해야 한다.

750cc~1000cc	4행정	3실린더, 4실린더
850cc~1200cc	4행정	2실린더

1.1.2 다음 모터사이클들은 참가를 승인한다.

- 두카티 V4
- V4S 파니갈레

1.2 다양한 모터사이클 콘셉트의 밸런싱

FOMS KOREA 및 AKRC 기술위원회는 클래스 내 모터사이클 간 성능 균형을 위해 필요하다고 판단할 경우 BoP(Balance of Performance) 조치를 적용할 권한을 가진다.

FOMS KOREA 및 AKRC 기술위원회는 모터사이클 메이커 간 성능 차이를 검토하며, 다음과 같은 방법들을 필요에 따라 실행하고, 수시로 재검토할 수 있다.

- 중량 조정
- ECU 시스템을 통한 최대 RPM 제한 설정
- BoP 엔진 맵 전략이 반영된 전용 ECU 탑입/모델 사용
 - 제어 대상 파라미터: RPM 제한, 토크 곡선, 스로틀 포지션, 연료 분사량, 기타 필요한 기능
- 스로틀 바디 사이즈 조정
- 엔진 부품 관련 컨세션(완화 조치)
- 차체 및 서스펜션 부품 관련 컨세션
- 기타 필요 시 적용 가능한 밸런싱 수단

1.3 최소 중량

이벤트 진행 중 어느 시점에도, 연료탱크 및 그 안의 연료를 포함한 모터사이클 전체 중량은 규정된 최소 중량보다 낮아서는 안 된다.

최소 중량 유지 목적의 밸러스트 사용은 허용된다. 밸러스트 사용 시에는 설치 또는 사용 시마다 FOMS KOREA AKRC 기술 디렉터에게 신고해야 하며, 변경이 있을 때마다 재검사를 받아야 한다.

밸러스트는 합산 목표 중량을 맞추기 위해 추가할 수 있으며, 추가 가능한 총 밸러스트 무게는 최대 9kg이다.

1000CC	3~4 실린더	165kg
1200CC	2 실린더	170kg

* 합산 목표 중량(Combined Target Weight)은 모터사이클 중량 + 라이더가 레이싱 장비를 모두 착용한 상태의 중량을 의미한다

합산 중량을 충족하지 못했더라도, 모터사이클 자체의 최대 목표 중량을 이미 충족하고 있다면 추가 중량 패널티는 없다.

연습 및 예선 세션 동안, 라이더는 모터사이클을 중량 검사에 제출하라는 요구를 받을 수 있으며, 라이더는 반드시 이에 응해야 한다.

레이스 종료 후 실시되는 최종 기술 검사에서는 선정된 모터사이클들이 레이스를 마친 그대로의 상태로 계측되며, 그 상태에서 규정된 중량 기준을 충족해야 한다. 모터사이클에 어떠한 것도 추가할 수 없다. 이는 모든 액체류 포함이다.

최소 중량과 합산 중량에는 허용 오차가 없다.

1.4 번호 및 번호판 (Numbers and Number PLATES)

1.4.1 AKRC 챔피언십에 참가가 승인된 라이더는 시즌 전체 동안 사용할 고유 번호를 선택할 수 있다. 번호 1번~10번은 전년도 종합 순위 상위 10명의 라이더에게 권한이 주어진다.

1.4.2 ST1000 클래스 넘버 플레이트의 바탕색과 문자(숫자)의 색은 빨간 바탕에 흰색 글씨로 한다.

1.4.3 번호판 부착 위치

배정된 번호(및 번호판)는 다음 위치에 부착해야 한다:

i. 전면:

- 페어링 중앙 또는 약간 측면
- 번호는 배경 중앙에 배치해야 하며,
- 번호 주변 25mm 이내에는 광고 부착 금지

ii. 측면:

- 메인 페어링 하단(Belly Pan) 근처 좌우 각각 1곳
- 번호는 배경 중앙에 배치해야 한다.

프론트 넘버의 치수	
최소 높이:	140 mm
최소 너비:	80 mm
최소 굵기:	25 mm
최소 자간:	10 mm
사이드 넘버의 치수	
최소 높이:	120 mm
최소 너비:	70 mm
최소 굵기:	20 mm
최소 자간:	10 mm
권장 폰트	
Futura Heavy 및 Futura Heavy Italic	
Univers Bold 및 Univers Bold Italic	
Olivers Med 및 Olivers Med Italic	
Franklin Gothic 및 Franklin Gothic Italic	



- 1.4.4** 이 폰트를 사용하지 않는 번호는, 번호 디자인과 배치(layout)를 첫 번째
레이스 최소 2주 전에 FOMS Korea AKRC 기술 디렉터에게 사전
승인받아야 한다. 모든 숫자는 표준 형태여야 한다.
- 1.4.5** 모든 외곽선(아웃라인)은 대비되는 색이어야 하며, 외곽선의 최대 너비는
3 mm이다. 배경색은 번호(외곽선 포함) 모든 가장자리에서 명확히 보여야
한다. 반사형 또는 미러(거울) 타입 번호는 허용되지 않는다.
- 1.4.6** 숫자들은 서로 겹쳐서는 안 된다. 번호 판독 가능성에 관한 분쟁이 있을
경우, FOMS Korea AKRC 기술 디렉터의 결정이 최종이다.

1.5 연료(Fuel)

모든 ST1000 모터사이클은 주최자 또는 이벤트 프로모터가 제공하는 무연 일반
연료만 사용해야 하며, 추가 첨가제를 넣는 것은 허용되지 않는다.

- 1.5.1** 모든 머신에 사용되는 연료에 AV 가스(항공기 연료)는 금지된다.
- 1.5.2** 모든 연료는 납 함유량 0.013g/l 이하의 무연 가솔린이여야 하며
리서치옥탄가가 100.0(RON), 모터옥탄가가 89.0(MON) 이하이어야 한다
- 1.5.3** 밀도는 기온 15 도에서 0.725g/ml ~ 0.780g/ml 이어야 한다.
- 1.5.4** 모든 연료는 판매 시 혼합되어 있는 상태 이외의 그 어떤 것의 첨가도
인정되지 않는다 단 1.5% 이하의 알코올은 인정한다.

1.5.5 대회특별규칙에 의해 연료의 상표 및 공급 방법이 지정되는 경우 그에 따르는 것을 원칙으로 한다.

1.6 타이어(Tyres)

타이어는 공식 서플라이어가 지정될 경우 공식 서플라이어가 공급하는 타이어만 사용이 가능하며, 어떤 개조나 처리(커팅, 그루빙 등)도 금지된다.

1.7 엔진(Engine)

공중 차량의 상태를 유지하고 개조, 변경, 가공은 허용되지 않는다.

1.8 연료 분사 시스템(Fuel Injection System)

1.8.1 연료 분사 시스템은 공장에서 장착된 공인된 순정 시스템 그대로여야 하며, 수정은 허용되지 않는다. 연료 분사 시스템에는 아래가 포함된다:

- 스로틀 보디
- 인젝터
- 가변 길이 흡기 장치
- 연료 펌프
- 연료 압력 조절기

1.8.2 인젝터는 공장에서 장착된 공인된 순정 부품 그대로여야 하며, 어떠한 수정도 허용되지 않는다. 인젝터의 개수도 공인된 모터사이클과 동일해야 한다.

1.8.3 가변 흡기 장치는 공인 모터사이클이 해당 시스템을 장착한 경우에만 사용할 수 있다. 그리고 공인 시스템과 동일한 방식으로 작동해야 한다.

1.8.4 스로틀 보디는 공인 모터사이클을 위해 제조사가 생산한 순정품 그대로여야 한다.

1.8.5 버터플라이 밸브는 공장에서 장착된 공인 순정품이어야 하며, 다음 변경은 허용된다.

1.8.5.1 보조 스로틀 밸브 및 샤프트는 열린 위치로 고정할 수 있으며, 전자장치는 분리 또는 제거할 수 있다.

1.8.6 전자식 스로틀 밸브(일명 “라이드-바이-와이어”)는 공인된 모델이 동일한 시스템을 장착한 경우에만 사용할 수 있다.

- 1.8.7** 공기 및 공기/연료 혼합물은 스로틀 바디의 버터플라이(Butterfly)를 통해서만 연소실로 유입될 수 있다.
- 1.8.8** 스로틀 바디 클램프는 교체할 수 있다.
- 1.8.9** 에어 퍼널(Air Funnels) 또는 벨 마우스(Bell Mouths)는 공인 모터사이클을 위해 제조사가 생산한 순정품 그대로여야 한다.

1.9 연료 공급(Fuel Supply)

- 1.9.1** 연료 펌프와 연료 압력 조절기는 공장 장착된 공인 순정품이어야 하며, 변경은 허용되지 않는다.
- 1.9.2** 연료 압력은 공인 모터사이클과 동일하게 유지되어야 한다.
- 1.9.3** 연료 탱크에서 딜리버리 파이프 어셈블리(파이프 자체는 제외)까지의 연료 라인은 교체할 수 있다.
- 1.9.4** 연료 벤트 라인은 교체할 수 있다.
- 1.9.5** 연료 필터는 추가할 수 있다.
- 1.9.6** 콕 커넥터(예: 드라이 브레이크 커넥터)는 사용하거나 추가할 수 있다.

1.10 엔진 측면 커버 및 보호(Lateral Covers and Protection)

- 1.10.1** 측면 커버는 변경·수정·교체할 수 있다. 단, 수정된 경우라도 원래 커버와 동일한 충격 내구성을 가져야 한다.
- 1.10.2** 오일을 포함하고 있으며 사고 시 지면과 접촉 가능성이 있는 모든 측면 커버는 추가적인 금속 보호 커버(알루미늄 합금, 스테인리스, 스틸, 티타늄 등)를 장착해야 한다.
- 1.10.3** 추가 커버는 원래 커버의 최소 1/3 이상을 덮어야 하며, 트랙 손상을 방지하기 위해 날카로운 모서리가 없어야 한다.
- 1.10.4** 이 추가 커버는 최소 3개의 엔진 케이스 볼트로 원래 커버 또는 엔진 케이스와 함께 크랭크케이스에 안전하게 고정되어야 한다.
- 1.10.5** 스티커식 부착(Stick-on) 추가 커버는 허용되지 않는다.
- 1.10.6** 오일을 포함한 엔진 커버는 스틸 볼트로 고정해야 한다.
- 1.10.7** FIM 승인 커버는 재질이나 규격에 관계없이 사용이 허용된다.
- 1.10.8** 기술 디렉터는 안전 목적에 부합하지 않는 모든 측면 커버/보호 커버를 사용 불가로 판단할 권한을 가진다.
- 1.10.9** 알루미늄 또는 스틸로 제작된 플레이트나 크래시 바도 이 추가 커버와 함께 사용이 허용된다. 이 장치들은 충격, 마모, 충돌 손상에 견딜 수 있어야 한다.

1.11 변속기 및 기어박스(Transmission and Gearbox)

- 1.11.1** 변속기 및 기어박스는 공장 장착된 공인 순정품이어야 하며, 어떠한 수정도 허용되지 않는다.
- 1.11.2** 메카니컬 쿼시프터를 추가할 수 있다.
- 1.11.3** 자동 변속기 메커니즘을 기어박스에 추가하는 것은 허용되지 않는다.
- 1.11.4** 전자식 또는 유압식 시프터는 허용되지 않는다.
- 1.11.5** 트랜스미션 및 기어박스에 대한 다른 수정은 허용되지 않는다.
- 1.11.6** 앞뒤 스프로켓, 체인 피치 및 체인 사이즈를 변경할 수 있다.
- 1.11.7** 탑 체인 가드가 리어 펜더에 장착되어 있지 않는 한 제거할 수 있다.

1.12 클러치(Clutch)

- 1.12.1** 타입(건식, 습식)과 조작 방법(케이블식 유압식)이 공인 차량과 동일한 조건으로 변경이 허용된다.
- 1.12.2** 백토크 리미터 또는 슬리퍼 클러치 사용이 허용된다.
- 1.12.3** 클러치 스프링은 자유이다.
- 1.12.4** 클러치 스프링 프리로드는 심을 추가하여 변경할 수 있다.
- 1.12.5** 클러치 플레이트는 자유이다.
- 1.12.6** 클러치 케이블은 자유이다.

1.13 오일 펌프 및 오일 라인(Oil Pumps and Oil Lines)

- 1.13.1** 오일 펌프는 공인된 상태로 유지해야 한다. 개조는 허용되지 않는다.
- 1.13.2** 금속 오일 라인은 용접 또는 강화될 수 있다.
- 1.13.3** 압력이 가해지는 오일 라인은 교체 시 스웨이지 커넥터로 구성되어야 한다.

1.14 라디에이터, 냉각 시스템 및 오일 쿨러(Cooling System, Radiator and Oil Cooler)

- 1.14.1** 라디에이터 및 전체 냉각 시스템 내부에는 물만 사용할 수 있다. 첨가제, 부동액, “라디에이터 쿨런트” 또는 다른 액체는 허용되지 않는다.
- 1.14.2** 라디에이터 캡은 자유이다.
- 1.14.3** 라디에이터 및 장착 브래킷은 변경할 수 없다
- 1.14.4** 라디에이터 방향의 공기 흐름을 개선하기 위한 라디에이터 슈라우드 및 내부 에어턱트를 추가하는 것은 허용되지만 모터사이클의 전면, 후면 및 외형의 모양은 변경하면 안 된다.

1.14.5 보호 메쉬가 오일 쿨러 및 라디에이터 앞에 추가될 수 있다.

1.14.6 냉각 시스템 호스 및 캐치 탱크가 변경될 수 있다.

1.15 에어 박스(Air box)

1.15.1 에어 박스는 본래 제조사가 공공 머신용으로 제작한 상태로 유지되지 되어야 하며 에어 박스 드레인은 밀봉 되어야한다.

1.15.2 에어 박스는 공인된 상태를 유지해야 하지만 에어 박스 드레인은 밀봉해야 한다.

1.15.3 에어 필터 엘리먼트는 자유이며 제거할 수 있다.

1.15.4 에어 박스 안의 다른 모든 구성 요소는 반드시 장착해야 하며 공인된 상태를 유지해야 한다.

1.15.5 모든 머신(엔진)에는 클로즈드 브리더 시스템이 채용되어 있어야 한다. 모든 오일 브리더 라인은 에어 박스로 연결되어 방출되어야 한다.

1.16 배기 시스템(Exhaust System)

1.16.1 배기 파이프 및 사일렌서는 자유이다.

1.16.2 티타늄 및 카본 배기 및 사일렌서는 허용된다.

1.16.3 라이더의 발 부분 또는 페어링의 방열 부분 이외에 배기 시스템의 포장은 허용되지 않는다.

1.16.4 배기 시스템의 음량 크기는 110dB/A 를 초과해서는 안된다. 레이스 후 +3dB/A 의 허용 오차가 인정된다.

1.16.5 안전상의 이유로 배기 파이프 배출구의 모서리가 둥근 형태이어야 한다.

1.17 전기 및 전자 시스템(Electrics and Electronics)

1.17.1 이그니션 / 엔진 컨트롤 시스템(Ignition/ ECU)

1.17.1.1 ECU(엔진 컨트롤 유닛)는 내부 프로그램 및 데이터를 포함한 유닛의 변경 및 교환이 인정된다. 서브 컴퓨터의 설치, 추가도 인정된다.

1.17.1.2 다음과 같은 전자식 라이딩 어시스트 시스템이 허용된다.

- 다운시프트 블리퍼를 포함한 양방향 쿼시프터, 트랙션 컨트롤 및 런치 컨트롤

- 이러한 전자식 라이딩 어시스턴트 시스템이 차량에 표준으로 장착되지 않은 경우 추가할 수 있다.
- 1.17.1.3 피트레인 속도제한 장치가 허용된다.
 - 1.17.1.4 ECU 맵 스위치를 추가할 수 있다.
 - 1.17.1.5 ECU 를 재배치할 수 있다.
 - 1.17.1.6 ECU 오류를 방지하기 위해 제거된 전기 시스템 부분(라이트 및 램다 센서 포함)을 대체하기 위한 레지스터 및 부하를 추가할 수 있다.
 - 1.17.1.7 점화 코일을 교체할 수 있다.
 - 1.17.1.8 점화 플러그를 교체할 수 있다.
 - 1.17.1.9 점화 타이밍은 자유이다.
 - 1.17.1.10 키 / 이그니션 락은 재배치, 교체 또는 제거할 수 있다.
 - 1.17.1.11 코너별 또는 거리/위치 기반 조정은 허용되지 않는다.

1.17.2 제네레이터, 얼터네이터, 일렉트릭 스타터(Generator, Alternator, Electric Starter.)

- 1.17.2.1 제네레이터 및 충전 시스템은 공인된 상태를 유지해야 한다. 개조는 허용되지 않는다.
- 1.17.2.2 스타터는 오프셋 없이 본래 위치에 장착되어야 한다.
- 1.17.2.3 일렉트릭 스타터는 정상적으로 작동해야 하며 항상 엔진을 시동할 수 있어야한다. 엔진 시동 시 스타터는 부스트 배터리를 사용하지 않고 엔진을 최소 2 초 안에 시동할 수 있도록 적절한 속도로 엔진을 크랭크 해야한다.
- 1.17.2.4 세션이 끝난 후 보조 배터리가 모터사이클에 연결되어 있지 않아도 된다.

1.17.3 와이어링 하네스(Harness)

- 1.17.3.1 변경 또는 개조할 수 있다. 단, 시동 장치는 공인 차량과 같은 방법으로 작동해야 한다.
- 1.17.3.2 스위치류의 개조 또는 변경도 허용되나, 킬 스위치는 핸들 바 그립을 뛴 상태에서 손 닿는 범위에 장착되어 있어야 한다.

1.17.4 배터리

배터리는 자유이지만 모터사이클을 시동할 수 있어야 한다.

1.18 메인 프레임 바디 및 리어 서브 프레임(Main Frame Body and Rear Sub-Frame)

- 1.18.1 메인 프레임은, 제조사가 공인 머신용으로 제조한 상태로 유지되어야 한다.
- 1.18.1.1 메인 프레임은, 거싯 플레이트 또는 튜브를 추가하는 것에 의해서만 변경할 수 있다. 거싯 플레이트 또는 튜브를 삭제할 수 없다.
- 1.18.1.2 기타 메인 프레임의 개조는 다음에 기록하는 것만 허용된다.
- 1.18.1.3 스티어링(캐스터)각은 공인 시 스티어링 헤드에 베어링 시트를 삽입(압입)함으로써 변경 가능하도록 한다. 스티어링 헤드의 베어링 시트의 지름은 스페셜 부시를 삽입하므로 변경 가능하다. 각 베어링의 새로운 전후 위치는 공인 시의 베어링 위치에 대해서 축심 최대 $+$ / $-6mm$ 로 한다. 이를 개조하기 위한 스티어링 헤드부에 용접 및 기계 가공이 인정된다.
- 1.18.1.4 프레임의 스윙 암 피벗 영역의 개조는, 종횡 방향으로 축심 최대 $+$ / $-5mm$ 의 조정이 허용된다. 스윙 암 피벗으로 개조하기 위한 용접 및 기계 가공은 스윙 암 피벗 영역에만 인정된다.
- 1.18.1.5 모든 머신에는 프레임 바디에 차량 인식 번호(VIN)가 표시되어야 한다.
- 1.18.1.6 엔진 마운트 브래킷 또는 플레이트는 매뉴팩처러가 제작한 본래 상태로 유지되어야 한다.
- 1.18.1.7 시트 브래킷을 추가할 수 있지만 제거할 수는 없다. 응력을 받지 않는 돌출된 브래킷은 구조물의 안전성에 영향을 주지 않는 경우 제거할 수 있다.
- 1.18.1.8 리어 서브 프레임은 변경 또는 개조할 수 있다.
- 1.18.1.9 브래킷 또는 마운팅 포인트를 프레임에 용접할 수 없다.
- 1.18.1.10 볼트로 고정하는 형태의 브래킷은 교체 또는 변경 또는 제거할 수 있다.
- 1.18.1.11 볼트로 고정된 액세서리는 제거할 수 있다.
- 1.18.1.12 크래시 프로텍터는 기존의 포인트를 사용하여 프레임에 장착하거나 휠 액슬의 끝 부분에 장착할 수 있다.

1.19 사전 조립된 스페어 프레임(Pre-Assembled Spare Frame and Spare Motorcycle)

- 1.19.1 이벤트 기간 중 각 라이더는 차량 검사 시 제시되는 프레임에 명확한 씰로 식별되는 완전한 차량 1대만 사용할 수 있다.
- 1.19.2 프레임 교체가 필요한 경우 라이더 또는 팀은 테크니컬 디렉터에게 스페어 프레임의 사용을 신청해야 한다.
- 1.19.3 사전 조립된 스페어 프레임은 테크니컬 디렉터에게 제시하여 차량을 조립하기 위한 허가를 받아야 한다.
- 1.19.4 사전 조립된 스페어 프레임은 다음으로 한정된다.
- 메인 프레임 어셈블리
 - 베어링 (스티어링 파이프, 스윙암 등)
 - 스윙암
 - 리어 서스펜션 링키지 및 쇼크 업소버
 - 상부 및 하부 트리플 클램프
 - 와이어링 하니스

- 1.19.5 재조립된 차량은 차량 검사원에 의해 주행 전 안전 확인을 거쳐 프레임에 새로운 씰이 부착된다.
- 1.19.6 등록된 메인 모터사이클이 손상되어 참가자가 세션을 놓치거나 레이스를 스타트할 수 없는 경우 스페어 모터사이클을 사용할 수 있다. 팀은 모터사이클 교체를 위해 테크니컬 디렉터에게 신청서를 제출해야 한다.
- 1.19.7 이벤트의 나머지 기간 동안 모터사이클은 압수되며 모터사이클의 어떤 부분도 스페어 부품으로 사용할 수 없다.

1.19.8 절차

1. 사전 차량 검사에는 1대의 완전한 차량만 제시가 가능하며 프랙티스, 웰리파잉, 레이스 중의 피트 박스 안에도 1대만이 인정된다.
2. 팀이 손상을 받은 차량이 프레임 교환이 필요하다고 판단했을 경우, 테크니컬 디렉터에게 보고해야 한다. 차량이 전도 또는 사고로 손상된 경우 사전 조립된 스페어 프레임을 사용하여 바이크를 재조립할 수 있다.
3. 차량의 복원이 완료된 뒤 반드시 차량 검사 및 안전 검사를 받고 공식적인 씰을 부착(봉인)해야 한다.

4. 손상 차량의 씰은 차량 검사원에 의해 파기되고 이 새시는 이벤트 기간 중 사용할 수 없다.
5. 새로운 식별 번호는 테크니컬 디렉터에 의해서 기록된다.
6. 교체할 모터사이클을 조립하기 위해 손상된 차량에서 대체 부품을 끊기는 것이 인정된다.
7. 교체된 차량은 손상이 발생한 프랙티스, 월리파잉 또는 레이스 종료 후에만 트랙에서 사용할 수 있다.
8. 손상된 차량은 가능한 신속하게 피트 박스에서 꺼내서 피트 박스 밖에 보관해야 한다.
9. 사전 조립된 스페어 프레임이 사용된 뒤 또다시 전도 또는 사고에 의해 프레임의 교환이 필요한 경우, 아무것도 조립되어 있지 않은 프레임(베어 프레임)으로 작업을 해야 한다.
10. 테크니컬 디렉터는 그 프레임을 작업 전에 확인하고 승인해야 한다.
11. 이 절차에 위배되는 행위는 스포츠 규정에 따라 폐널티가 부과된다.

1.20 Suspension – General

1.20.1 프론트 포크 및 스티어링 댐퍼(Front - Forks and Steering Damper)

- 1.20.1.1 프론트 포크는 내부 부품(카트리지) 변경이 가능하다.
- 1.20.1.2 전자 제어식 서스펜션은 출고시 차량에 장착된 경우에만 사용이 허가된다. 공인 차량에 전자 제어식 서스펜션이 설치된 경우에는 전자 제어 없는 서스펜션에 대한 변경은 인정되지만 전자 제어 없는 서스펜션에서 전자 제어식 서스펜션 구성 및 변경은 허용되지 않는다. 공인 차량의 서스펜션을 기반으로 한 프로토 타입도 사용할 수 없다.
- 1.20.1.3 공인 차량에 장비된 서스펜션을 사용하는 경우에서도, 스프링, 칼라, 시트 와셔 및 오일의 변경은 인정되지만 밸브 및 제어 방식의 개조 및 변경은 금지된다.
- 1.20.1.4 애프터마켓 댐퍼 키트 또는 밸브를 설치할 수 있다.
- 1.20.1.5 포크 캡은 개조하거나 변경할 수 있다.
- 1.20.1.6 포크 오일 탑재 및 오일 양은 자유이다.
- 1.20.1.7 포크 브리지에 대한 프론트 포크의 돌출량은 자유이다.
- 1.20.1.8 스티어링 댐퍼를 추가하거나 애프터마켓 댐퍼로 교체할 수

있다.

- 1.20.1.9 전자 제어식 스티어링 댐퍼는 공인 차량에 장비되고 있는 경우에만 사용이 허가된다. 전자 제어식을 전자 제어 없는 스티어링 댐퍼로 변경하는 것은 허용되지만 전자 제어식 그대로 사용하는 경우는 외형 형상, 내부 구조, 제어 방법을 포함하여 공인 차량의 상태가 유지되고 있어야 한다
- 1.20.1.10 일반도로용으로 공인된 차량에 적용되지 않은 경우 어떤 전자제어 방식 스티어링 댐퍼도 사용할 수 없다.

1.20.2 리어 서스펜션 유닛(Rear Shock Absorber (Rear Suspension Unit))

- 1.20.2.1 리어 서스펜션 유닛은 변경할 수 있지만, 같은 시스템(듀얼 서스펜션, 모노 서스펜션)이 사용되어야 한다.
- 1.20.2.2 마운팅 포인트 및 링크/링키지는 공인된 상태를 유지해야 하며 변경은 허용되지 않는다.
- 1.20.2.3 전자 제어식 서스펜션은 공인 차량에 장착된 경우에만 사용이 허가된다. 공인 차량에 전자 제어식 서스펜션이 설치된 경우에는 전자 제어 없는 서스펜션에 대한 변경은 인정되지만 전자 제어 없는 서스펜션에서 전자 제어식 서스펜션 구성 및 변경은 허용되지 않는다. 공인 차량의 서스펜션을 기반으로 한 프로토 타입도 사용할 수 없다.
- 1.20.2.4 공인 차량에 장비된 서스펜션을 사용하는 경우에서도, 스프링, 칼라, 시트 와셔 및 오일의 변경은 인정되지만 밸브 및 제어 방식의 개조 및 변경은 금지된다.
- 1.20.2.5 서스펜션을 제어하는 ECU(일렉트릭·컨트롤 유닛)은 공인 차량 상태로 유지되어야 하고, 데이터 변경 및 GPS기능 추가도 인정되지 않는다.
- 1.20.2.6 공인 차량에 장착된 서스펜션이라도 서스펜션 오일의 점도를 변경할 수 있다. 전자 유체 시스템은 인정되지 않는다.

1.20.3 리어 스윙암 (리어 포크)(Rear Swingarm (Rear fork)

- 1.20.3.1 리어 스윙암은 차량 공인 상태의 것에서 변경 또는 교환할 수 있지만 타입(싱글 또는 더블)은 공인 차량과 같은 방식이어야 한다.
단, 탄소 섬유 또는 케블라 재질의 사용은 차량 공인 상태에서 장착된 경우를 제외하고 허용되지 않는다.

- 1.20.3.2 리어 휠 스탠드 브래킷을 용접 또는 볼트로 스윙암에 추가할 수 있다. 브래킷의 모서리는 둥글고 반경을 크게 해야 한다. 고정을 위한 스크류는 외부로 돌출되지 않아야 한다. 본래의 리어 브레이크 캘리퍼를 제 위치에 유지하기 위한 고정 시스템 또는 접점을 리어 스윙암에 추가할 수 있다.
- 1.20.3.3 모든 모터사이클에는 라이더 신체의 일부가 체인의 하부와 스프로켓 사이에 밀려들지 않도록 리어 스프로켓에 인접한 스윙암의 뒷부분에 스프로켓 가드(샤크핀)를 장착해야 한다. (언더 브라켓 탑입은 제외)
- 1.20.3.4 스윙암 액슬 스픈들(샤프트)에는 티타늄 또는 경합금을 사용하는 것이 금지된다.

1.21 휠(Wheels)

- 1.21.1 및 그 구성 부분은 공인된 모터 사이클에 장비되고 있는 것에서 변경 또는 교환할 수 있다. 카본산의 휠의 사용은 공인 차량에 장착되고 있는 경우를 제외하고 허용되지 않는다.
- 1.21.2 휠의 지름과 림 폭은 공인된 상태를 유지해야 하며 어떤 변경도 허용되지 않는다.
- 1.21.3 휠 스페이서 및 칼라는 개조, 추가, 교체할 수 있다.
- 1.21.4 본래의 디자인에 리어 휠 용 쿠션 드라이브가 포함된 경우 이는 공인된 상태로 유지해야 한다.
- 1.21.5 휠 밸런스 웨이트는 제거, 변경, 추가할 수 있다.
- 1.21.6 림의 비드 부분에 미끄럼 방지 코팅/처리가 적용될 수 있다.
- 1.21.7 모든 인플레이션 밸브를 사용할 수 있다.
- 1.21.8 스피드미터 드라이브를 제거하고 스페이서로 교체할 수 있다
- 1.21.9 베어링, 씰, 커버 및 액슬은 차량 공인 시의 것에서 교환 가능. 다만 액슬 스픈들(샤프트)에는 티타늄 또는 경합금을 사용하는 것이 금지된다.

1.21.10 휠의 크기는 아래에 한정된다:

휠 림 직경(프런트, 리어) : 17인치

휠 림 폭 프런트 : 3.50인치

리어 : 6.00인치

1.22 브레이크(Brakes)

- 1.22.1 공인된 원래의 머신에 ABS 가 있는 경우 제거할 수 있다.
- 1.22.2 다음 부품은 공인 차량에 장착되어 있는 것에서 변경 또는 교환할 수 있다.

프런트 마스터 실린더	○
브레이크 패드	○
브레이크 호스 및 브레이크 조인트	○
브레이크 디스크	○
브레이크 캘리퍼 변경 불가	X

- 1.22.3 변경하는 브레이크 디스크는 스틸 재질만 허용된다. (최대 탄소 함량 2.1 wt%)
- 1.22.4 브레이크 디스크 로터의 두께가 증가할 수는 있지만 디스크는 공인된 브레이크 캘리퍼에 맞게 수정되어야 한다.
- 1.22.5 브레이크 호스를 개조 또는 변경하는 경우는 두개의 프론트 브레이크 캘리퍼용 라인의 분기점은 아랫쪽 포크 브리지(트리플 트리)위에 마련되지 않으면 안 된다. 차량 공인 시 캘리퍼용 라인의 분기점이 아랫쪽 포크 브릿지보다 아래에 있는 경우에도 레이스 출전을 위해서는 아랫쪽 포크 브릿지보다 위로 변경해야 한다.
- 1.22.6 공인 차량 상태에서 브레이크 호스가 변경되지 않은 상태에서 두가지 프론트 브레이크 캘리퍼용 라인의 분기점이 아랫쪽 포크 브리지(트리플 트리)에 볼트 및 브래킷 등에서 확실히 고정되어 있는 경우는 아랫쪽 포크 브릿지 아래의 호스 분기를 인정한다.
- 1.22.7 브레이크 패드는 자유이다.
- 1.22.8 브레이크 패드 잠금 핀은 쿼체인지 타입으로 개조할 수 있다.
- 1.22.9 유압 유체에 대한 열 전달을 감소시키기 위해 캘리퍼에 금속 심을 추가할 수 있다.
- 1.22.10 테크니컬 딜렉터는 안전상의 목적을 충족시키지 못하는 어떠한 가드도 거부할 권리가 있다.

1.23 핸들바 및 핸드 컨트롤(Handlebars and Hand Controls)

- 1.23.1 핸들바는 교체할 수 있다.
- 1.23.2 핸들바와 핸드 컨트롤의 위치 변경이 인정된다. (브레이크 마스터 실린더 제외)
- 1.23.3 클러치 퍼치, 클러치 레버 및 브레이크 레버는 애프터마켓 모델로 변경할 수 있다. 브레이크 레버어저스터가 허용된다.
- 1.23.4 스위치는 변경할 수 있지만 일렉트릭 시동 스위치 및 엔진 스톱 스위치가

핸들 바에 위치해야 한다.

- 1.23.5 스로틀 어셈블리 및 관련 케이블은 개조하거나 변경할 수 있지만 스로틀 바디 및 스로틀 컨트롤과 커넥션은 공인된 상태를 유지해야 한다.
- 1.23.6 모터사이클에는 작동하고 있는 엔진을 정지시키는 이그니션 킬 스위치 또는 버튼이 핸들바 우측(그립을 쥐고 있을 때 손이 닿는 범위)에 장착되어 있어야 한다. 버튼 또는 스위치는 빨간색이어야 한다.
- 1.23.7 스로틀 컨트롤은 손으로 잡지 않았을 때 스스로 닫혀야 한다.
- 1.23.8 차량에는 다른 차량과 접촉 시 핸들바 브레이크 레버가 우발적으로 작동하지 않도록 브레이크 레버 프로텍션이 설치되어 있어야 한다.

1.24 풋 레스트 / 풋 컨트롤(Foot Rest and Foot Controls)

- 1.24.1 풋 레스트 / 풋 컨트롤은 교환 및 재배치 할 수 있지만 브래킷은 본래의 프레임 장착 지점에 장착해야 한다.
- 1.24.2 풋 레스트는 고정식이나 접이식 모두 가능하며 접이식의 경우 원래의 위치로 돌아가는 구조여야 한다.
- 1.24.3 풋 레스트의 끝부분은 최소 반경 8mm의 구체로 되어있어야 한다.
- 1.24.4 고정식의 금속제 풋 레스트에는 플라스틱, 나일론 또는 이와 동등한 재질로 된 앤드 플러그가 상시 고정되어 있어야 한다.
- 1.24.5 FOMS Korea AKRC 테크니컬 디렉터는 안전 목적을 충족하지 못하는 플러그를 거부할 권리가 있다.

1.25 연료 탱크(Fuel Tank)

- 1.25.1 공인 차량시의 연료 탱크를 개조 또는 교환할 수 있다. 측면에서 외관 형태는 공인 차량 일때와 같아야 한다. 다만 연료 탱크의 재질은 카본 파이버, 아라미드 파이버 또는 글라스 파이버 사용은 허용되지 않는다.
- 1.25.2 연료 캡은 변경할 수 있다. 그것은 닫힌 상태에서 누출이 없어야 한다. 또한 언제든지 실수로 열리지 않도록 안전하게 잠글 수 있어야 한다.
- 1.25.3 연료 탱크 브리더 파이프가 있는 연료 탱크에는 적절한 재질로 제작된 최소 용량 250cc의 캐치 탱크로 배출되는 논 리턴 밸브가 장착되어야 한다
- 1.25.4 탱크 패드는 비 영구 접착제로 탱크의 후면에 장착할 수 있다. 이는 폼 패딩 또는 복합 재질로 제작할 수 있다.
- 1.25.5 접착제로 탱크의 후면에 장착할 수 있다. 이는 폼 패딩 또는 복합 재질로 제작할 수 있다.

1.26 페어링 및 바디워크(Fairing and Body Work)

- 1.26.1 페어링 및 바디워크는 원칙적으로 매뉴팩처러가 제작한 공인된 형상과 일치해야 한다.
- 1.26.2 재질은 변경할 수 있으며, 카본 파이버 또는 카본 복합소재의 사용이 허용된다.
- 1.26.3 전체 크기 및 치수는 원래의 부품과 동일해야 한다.
- 1.26.4 페어링 브래킷은 변경 또는 교체할 수 있지만 티타늄 및 카본 파이버 또는 이와 유사한 복합소재는 금지된다.
- 1.26.5 엔진에 공기를 공급하는 페어링의 에어 슈라우드는 제거할 수 있다.
- 1.26.6 로워 페어링은 엔진 파손 시 최소 4 리터의 오일/유체를 보관할 수 있는 구조로 되어야 한다.
- 1.26.7 페어링의 모든 개구부의 하단 모서리는 페어링의 바닥보다 최소50mm 높은 곳에 위치해야 한다.
- 1.26.8 로워 페어링의 후방 가로 벽면의 상단 모서리는 바닥에서 50mm 이상 떨어져 있어야 한다.
- 1.26.9 이 벽면과 바닥의 각도는 90°이하로 되어야 한다.
- 1.26.10 로워 페어링의 전면 하단에 직경 25mm의 구멍이 있어야 한다.
- 1.26.11 이 구멍은 드라이 컨디션 때는 밀봉되어 있어야 한다.
- 1.26.12 노출된 모든 모서리는 둥글게 처리되어 있어야 한다.
- 1.26.13 원드스크린은 복제품으로 교체할 수 있지만 투명한 재질로 되어야 한다.
- 1.26.14 교체용 원드스크린의 높이는 원래의 것보다 수직으로 15mm 이상 높을 수 없다. 상부 포크 브리지 상단에서 원드스크린 끝부분까지의 수직 거리를 측정한다.
- 1.26.15 원래의 머신에 스트림라이닝(streamlining)이 적용되지 않은 경우, 로워 페어링(밸리팬)을 제외 한 모든 형태의 스트림라이닝을 추가할 수 없다.
- 1.26.16 이 장치는 훨 액슬에서 훨 액슬까지 수평으로 그린 선을 초과할 수 없다.
- 1.26.17 프론트 펜더/머드 가드는 원래 부품의 복제품으로 교체할 수 있으며 타이어와의 공간을 확보하기 위해 위쪽으로 위치를 변경할 수 있다
- 1.26.18 체인 가드와 일체화된 스윙암에 고정된 리어 머드가드는 더 큰 직경의 리어 스프로킷을 수용할 수 있도록 개조할 수 있다.
- 1.26.19 프로텍티브 콘을 장착한 경우 프로텍티브 콘의 돌출량은 페어링의 표면으로부터 20mm이상 돌출되어서는 안 된다. 또 프로텍티브 콘의 뾰은 10R이상으로 한다.
- 1.26.20 냉각을 위해 페어링에 드릴로 구멍을 뚫거나 자를 수 있다. 자름 10mm이상 크기의 구멍은 메탈 거즈, 또는 미세한 메쉬로 덮이지 않으면

안 된다. 메쉬는 주위의 재질에 맞게 페인트 되어야 한다.

- 1.26.21 리어 세이프티 라이트 차량에는 리어에 레드 라이트가 장착 있어야 한다. 이 라이트는 스위치에서 온/오프 할 수 있도록 하거나 항상 켜져 있어야 하며, 비(웨트 선언 때는 자동적으로 점등이 의무화 된다)또는 시계가 나쁜 경우 레이스 디렉션의 지시로 피트 레인 및 코스상에서 점등돼야 한다. 라이트 점등의 확인은 차량 검사로 이뤄진다. 라이트의 방향은 머신의 중심선(차량의 주행 방향)과 병행하고 후방에서 적어도 머신의 중심선에 대해, 좌우 각각 15°의 각도에서 분명히 보여야 한다.

1.27 시트(Seat)

- 1.27.1 시트, 시트 베이스 및 관련 바디워크는 공인된 차량에 장착되어 있는 것과 유사한 모양으로 교체할 수 있다.
- 1.27.2 시트 주변 리어 바디워크의 상부를 솔로 시트로 개조할 수 있다.
- 1.27.3 전, 후, 측면의 외관은 모두 공인된 형상과 일치해야 한다.
- 1.27.4 모든 노출된 모서리는 둥글게 되어 있어야 한다.
- 1.27.5 공인된 차량의 시트 잠금 장치(플레이트, 핀, 고무, 패드 등)는 제거할 수 있다.

1.28 윙 및 에어로 다이나믹 장치(Wings and Aerodynamic Aids)

- 1.28.1 윙 및 에어로 다이나믹 장치는 본래 공인된 일반도로 사양 머신에 장착된 경우에만 합법적인 것으로 간주된다.
- 1.28.2 레이스 용도의 윙은 반드시 치수와 공인된 형상을 정확히 따라야 한다.
(+-2mm)
- 1.28.2.1 선단 가장자리(엔드 플레이트 포함)는 최소 3mm의 원주를 가져야 한다.
- 1.28.2.2 모든 윙은 끝부분이 둥근 형태(반경 8mm)로 되어 있어야 하며 페어링에 밀폐/통합되어야 한다.
- 1.28.2.3 원래 장착되고 승인된 윙은 페어링 장착을 제외하고는 스트리트 바이크에서 개조없이 사용할 수 있다.
- 1.28.2.4 윙의 위치는 +-5mm, 받음각(angle of attack) +-2 도여야 한다.

1.29 패스너(Fasteners)

- 1.29.1 스탠더드 패스너는 어떤 재질이나 디자인의 패스너로도 교체할 수 있다.
- 1.29.2 강도와 디자인은 교체되는 본래의 패스너와 같거나 그 이상이어야 한다.
- 1.29.3 세이프티 와이어를 설치하기 위해 패스너에 드릴로 구멍을 낼 수 있지만 중량 감소를 의도한 개조는 허용되지 않는다.
- 1.29.4 페어링/바디워크의 패스너는 쿼크 디스크넥트 타입으로 변경할 수 있다.
- 1.29.5 알루미늄 패스너는 구조부가 아닌 부분에만 사용할 수 있다.

1.30 다음 항목은 공인 차량에 장착되어 있는 것에서 변경 또는 교환할 수 있다.

- 1.30.1 모든 유형의 윤활유, 브레이크 액 또는 서스펜션 오일.
- 1.30.2 모든 유형의 점화 플러그.
- 1.30.3 모든 개스킷 및 개스킷 소재.
- 1.30.4 외부 도장 및 데칼과 색상 구성.
- 1.30.5 볼트와 너트가 교체될 수 있다.
- 1.30.6 계기판, 계기판 브래킷 및 관련 케이블.
- 1.30.7 본래 부품이 아닌 것(페어링, 배기 장치, 계기판 등)을 연결하는 브래킷 재질은 티타늄 또는 섬유 강화 복합 재료와 같은 다른 재질로 만들 수 있다.
- 1.30.8 프레임, 체인 및 풋레스트의 보호 커버는 본래의 공인된 부품을 대체하지 않는 경우 섬유 복합 재료와 같은 다른 재질로 만들 수 있다.
- 1.30.9 연료 탱크는 난연성 물질로 완전히 채울 수 있다. (오픈 셀 메쉬, 즉 Explosafe)

1.31 다음 항목은 제거할 수 있다.

- 1.31.1 계기판 및 계기판 브래킷 및 관련 케이블.
- 1.31.2 타코미터 및 스피드미터.
- 1.31.3 라디에이터 팬 및 배선.
- 1.31.4 열 교환 수온 센서와 서모스탯은 냉각 시스템에서 제거할 수 있다.
- 1.31.5 여분의 핸들바 스위치.
- 1.31.6 에어 박스 내 또는 에어 박스 주변에 있는 이미션 컨트롤 장치. (O2 센서, 공기 분사 장치)
- 1.31.7 리어 펜더와 일체형이 아닌 상단 체인 가드
- 1.31.8 리어 서브 프레임의 볼트 온 액세서리

1.32 다음 항목은 반드시 제거해야 한다.

1.32.1 헤드램프, 리어 램프 및 방향 지시등은 제거해야 하지만 프로파일 및 전면의 외관은 유지해야 한다. 개구부는 적절한 재질로 덮여 있어야 한다.

- 리어 뷔 미러(백미러)
- 혼
- 번호판 브래킷
- 툴 킷.
- 헬멧 후크 및 러기지 캐리어 후크.
- 동승자 용 풋 레스트 및 탈착식 마운팅 브래킷(있는 경우).
- 동승자 용 그랩 레일.
- 세이프티 바, 센터 및 사이드 스탠드는 제거해야 한다(장착 브래킷은 남아 있어야 한다)
- 촉매 변환 장치. (Catalytic convertors)

1.33 다음 항목은 반드시 변경해야 한다.

1.33.1 트랙에 오일이 누출되지 않도록 모든 모터사이클에는 오일 캐치 탱크가 있어야 한다.

1.33.2 브리더 또는 오버 플로우 파이프가 장착된 경우 기존의 배출구를 통해 배출해야 한다.

1.33.3 모든 엔진에는 클로즈드 브리더 시스템이 있어야 한다. 모든 오일 브리더 파이프/ 라인은 오일 캐치 탱크와 연결되어 통과해야 하며 에어 박스로만 배출되어어야 한다. 직접적인 대기 배출은 금지된다.

1.33.4 에어 박스 배출구를 밀봉해야 한다.

1.33.5 다음 항목은 반드시 세이프티 와이어링 처리를 해야한다.

- 오일 드레인 플러그, 오일 필러 캡
- 외부 오일 필터, 모든 휠 액슬 너트 (또는 안전핀으로 적절히 고정) *권장사항
- 오일 드레인 플러그
- 오일 필러 캡
- 외부 오일 필터
- 모든 휠 액슬 너트 (또는 안전핀으로 적절히 고정) *권장

1.34 추가 장비(Additional Equipment)

데이터 로거를 사용할 수 있으며 원격 측정(텔레메트리)은 허용되지 않는다. 엔진이

작동중이거나 모터사이클이 움직이는 동안 데이터 교환 또는 설정을 위해 모터사이클에 원격 또는 무선으로 연결할 수 없다.

1.35 다양한 모터사이클의 균형

1.35.1 FOMS Korea 기술위원회는 매 라운드 경기 종료 후 모터사이클의 성능 차이를 검토한다.

1.35.2 FOMS Korea 기술위원회는 모터사이클 간의 평등을 유지하기 위해 클래스 모터사이클의 균형을 조절할 권리를 갖는다.

1.35.3 다음의 방법이 포함될 수 있지만 이에 국한되지는 않는다.

- 엔진의 레브 리미트.
- 모터사이클 중량 제한 변경.
- 엔진의 기계적 치수 제한. 예) 벨브 사이즈 또는 벨브 리프트 제한
- 인테이크 사이즈 제한

1.35.4 균형 조절을 적용하는 규정 결정은 공정한 경쟁을 보장하기 위해 필요하다고 간주되면 FOMS Korea 기술위원회에 의해 언제든지 수정, 추가가 실행 될 수 있다.