

**All Korea RoadRace
Championship**

LEGEND CUP

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 않도록하기 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.

LegendCup TECHNICAL SPECIFICATIONS

본 규칙은 다양한 모터사이클의 안전성 및 공정한 경쟁, 연구와 개발을 목적으로 몇 가지 파츠를 개조 또는 변경할 자유를 주는 것과 동시에 비용과 파워를 억제하기 위한 규칙으로 제정한다.

본 규칙에 명시되어 허가된 것 외에는 엄격히 금지된다.

파츠 또는 시스템이 본 규칙의 어떤 조항에도 명시되어 있지 않은 경우 금지된다.

LegendCup 차량에는 FIM 또는 FOMS Korea 인증이 필요하다. 모든 머신은 자연흡기 방식이어야 한다. 모든 FIM 또는 FOMS Korea 인증 모터사이클은 인증된 머신에 이미 장착되어 있는 것을 제외하고 모든 점에서 기술 사양에 명시된 로드레이스 조건에 적합해야 한다.

LegendCup 차량의 프론트, 리어, 측면에서 외관은(별도로 기술되지 않는한) 원칙적으로 인증된 형상(본래 매뉴팩처러가 제작한 형상)에 부합해야 한다. 배기 시스템의 외관은 본 규칙에서 제외된다.

1 LegendCup 차량의 사양

1.1 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: 훨 등)의 상호 교환은 다른 조항에서 “예외적으로 허용”이라고 명시된 경우를 제외하고 허용되지 않는다.

1.1.1 차량의 사양

1.1.1.1 본 규칙에 명시되지 않는 모든 부분은 매뉴팩처러가 인증용으로 제작한 상태이어야 한다.

1.1.1.2 동일한 모델명 및 동일한 프레임 VIN(차량 식별 번호) 내의 부품 교환은 본 규정에서 별도로 언급되는 경우 외에는 허용되지 않는다. (예: 훨)

1.1.2 참가 가능 모터사이클

1.1.2.1 이 규칙은 프로덕션 모터사이클에만 적용된다. FOMS Korea

기술위원회는 어떤 모터사이클이 해당 클래스에 포함될 것인지를 결정할 권리가 있다.

1.1.2.2

LegendCup

200cc이상 350cc미만	4 스트로크	2 실린더
200cc이상 400cc미만	4 스트로크	1 실린더

※ 참고: 이 범위는 FOMS Korea 기술위원회에서 언제든지 수정할 수 있다.

1.1.3

최저 중량

최저 중량 없음

1.1.4

넘버와 넘버플레이트

1.1.4.1 AKRC에 참가하는 각 선수는 챔피언십 전체에 유효한 스타팅 넘버를 선택할 수 있다. "1"부터 "10"까지의 숫자는 전년도 챔피언십 포인트의 해당 순위자에게만 선택의 권한이 있다.

1.1.4.2 LL CUP 클래스 넘버 플레이트는 바탕색이 없는 분홍, 노랑 형광, 초록 형광 3가지 중 선택 가능하며, 모든 색에는 아래와 같이 검정색 음영이 포함되어야 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	



1.1.4.3 라이더에게 할당된 넘버(및 플레이트)는 다음과 같이 머신에 표시되어야 한다.

- 1.1.4.3.1 프론트 넘버는 정면의 1개소에 표시한다. 이는 페어링의 정면의 중앙 또는 좌우 어느 쪽에 약간 치우쳐서 표시한다.
- 1.1.4.3.2 사이드 넘버는 차량의 양 측면 또는 차량 하부 페어링의 하부 후방이 권장된다.
- 1.1.4.3.3 넘버는 바탕의 중앙에 있어야 한다.
- 1.1.4.3.4 넘버는 권장 폰트에 명시된 폰트를 사용해야 한다. 그 폰트의 디자인 및 레이아웃을 사용하지 않는 넘버는 제 1 전의 최소 2주 전까지 테크니컬 디렉터의 사전 승인을 받아야 한다. 모든 숫자는 표준 형식이어야 한다
- 1.1.4.3.5 모든 외곽선은 대비되는 색상으로 해야 하며 외곽선의 최대 폭은 3mm로 한다
- 1.1.4.3.6 넘버는 오버랩(중복)되면 안된다.

1.1.4.4 넘버의 주변(외곽선 포함)에서 배경색이 명확히 식별되어야 한다. 반사 또는 미러 타입의 넘버는 인정되지 않는다. 넘버의 시인성에 관해 논란이 생긴 경우 테크니컬 디렉터의 결정이 최종 결정이 된다.

1.1.5 연료

레이스에 사용되는 모든 연료는 다음의 항목을 모두 만족해야 한다.

- 1.1.5.1 모든 머신에 사용되는 연료에 AV 가스(항공기 연료)는 금지된다.
- 1.1.5.2 모든 연료는 납 함유량 0.013g/l 이하의 무연 가솔린이어야 하며 리서치 옥탄가가 100.0(RON), 모터 옥탄가가 89.0(MON) 이하이어야 한다.
- 1.1.5.3 밀도는 기온 15도에서 0.725g/ml ~ 0.780g/ml이어야 한다.
- 1.1.5.4 모든 연료는 판매 시 혼합되어 있는 상태 이외의 그 어떤 것의 첨가도 인정되지 않는다. 단 1.5% 이하의 알코올은 인정한다.

1.1.6 타이어

- 1.1.6.1 타이어는 공식 서플라이어가 있는 경우 공식 서플라이어가 공급하는 타이어만 사용이 가능하며, 어떤 개조나 처리(커팅, 그루빙 등)도 금지된다.
- 1.1.6.2 타이어는 사이드월에 일반 시판 타이어에 있는 모든 마크 및 사이즈가 표시된 완전한 몰드 타입의 타이어이어야 한다.
- 1.1.6.3 레이스 전의 차량 검사 시 타이어 트레드의 깊이는 트레드(패턴) 전체에서 최소 2.5mm가 되어야 한다.
- 1.1.6.4 타이어는 96%의 포지티브 트레드와 4%의 네거티브 트레드가 있어야 한다. 가장자리와 트레드 50% 부분의 최대 거리는 35mm로 한다.

1.1.7 엔진 배기량 변경(보어업) 불가.

1.1.7.1 실린더 헤드

- 1.1.7.1.1 실린더 헤드 데크 표면을 기계 가공하여 압축비를 변경할 수 있다.
- 1.1.7.1.2 포팅 및 연마가 허용된다.
- 1.1.7.1.3 포트 형상을 수정하기 위해 에폭시를 추가하거나 소재를 제거(포팅 및 연마)하여 흡기 및 배기 포트를 개조할 수 있다.
- 1.1.7.1.4 추가 용접은 허용되지 않는다.
- 1.1.7.1.5 밸브는 공인된 차량의 부품이어야 한다.
- 1.1.7.1.6 일반적인 서비스 메인터넌스의 밸브 랙핑은 허용된다.
- 1.1.7.1.7 밸브 스프링은 자유이다.
- 1.1.7.1.8 밸브 시트는 공인된 상태를 유지해야 한다.
- 1.1.7.1.9 헤드 베이스 개스킷은 자유이다.

1.1.7.2 캠샤프트

- 1.1.7.2.1 캠샤프트 변경 및 개조가 허용된다.

1.1.7.3 캠샤프트 스프로켓 또는 기어

- 1.1.7.3.1 캠 타이밍 조정을 위해 캠샤프트 스프로켓 또는 기어를 개조할 수 있다.
- 1.1.7.3.2 캠 체인은 공인된 상태를 유지해야 한다.
- 1.1.7.3.3 캠 체인 텐셔너는 변경이 허용된다.

1.1.7.4 실린더

- 1.1.7.4.1 실린더 블록 데크 또는 베이스 표면을 기계 가공하여 압축비를 수정할 수 있다.

1.1.7.5 피스톤, 링, 핀 및 클립

- 1.1.7.5.1 피스톤 변경이 허용된다.

1.1.7.6 커넥팅 로드 어셈블리

- 1.1.7.6.1 커넥팅 로드 어셈블리는 공인된 상태로 유지해야 한다. 개조는 허용되지 않는다.

1.1.7.7 크랭크샤프트

- 1.1.7.7.1 크랭크샤프트는 공인된 상태로 유지해야 한다. 개조는 허용되지 않는다.

1.1.8 크랭크케이스 엔진 커버 및 기어박스 하우징

- 1.1.8.1 공인된 부품이어야 하며 다음과 같은 변경이 허용된다.
- 1.1.8.2 충돌 시 지면과 접촉할 수 있는 오일이 포함된 모든 크랭크 케이스 또는 엔진 커버는 추가 커버로 보호되어야 한다.
- 1.1.8.3 추가 커버(2차 커버)는 원래 커버 면적의 1/3 이상을 덮어야 하며 트랙 표면을 손상시키는 날카로운 모서리가 없어야 한다. 추가 커버는 크랭크케이스에 고정되어 있는 원래의 커버 또는 엔진 커버에 최소 3개 이상의 볼트를 사용하여 확실하고 견고하게 장착되어야 한다.
- 1.1.8.4 프레임 슬라이더의 돌출 범위는 페어링을 기준으로 20mm 이하이어야 한다.
- 1.1.8.5 스틱 온(Stick-on) 타입의 커버가 허용되지 않는다.
- 1.1.8.6 모든 드레인 플러그는 안전하고 단단하게 세이프티 와이어링

- 되어 있어야 한다.
- 1.1.8.7 팀들은 이 커버가 의도한 기능을 수행하도록 견고하게 장착할 책임이 있다.
- 1.1.8.8 페어링이 본래 엔진 커버 면적의 1/3 이상을 덮을 경우 2차 커버가 없어도 된다.
- 1.1.8.9 테크니컬 디렉터는 안전성을 충족시키지 못하는 어떠한 커버의 사용도 거부할 권리가 있다.
- 1.1.8.10 크랭크 케이스와 실린더 블록의 결합면을 가공하여 압축비를 변경할 수 있다.

1.1.9 퓨얼 인젝션 시스템

- 1.1.9.1 퓨얼 인젝션 시스템은 변경이 허용된다.
- 1.1.9.2 퓨얼 인젝션 시스템은 스로틀 바디, 퓨얼 인젝터, 가변 흡기 장치, 연료 펌프, 연료 압력 조절 장치를 나타낸다.
- 1.1.9.3 연료 공급 시스템과 점화 시스템을 제어하는 ECU는 자유이다.
- 1.1.9.4 인젝터는 교체할 수 있지만 프로덕션 타입이어야 한다.
- 1.1.9.5 인젝터의 개수는 공인된 상태로 유지되어야 한다.
- 1.1.9.6 인젝터의 위치는 변경할 수 없으며 공인된 모터사이클과 동일한 위치에 있어야 한다.
- 1.1.9.7 에어 패널은 자유이다.
- 1.1.9.8 가변 흡기 장치는 공인된 차량에 없을 경우에는 추가할 수 없다.
- 1.1.9.9 가변 흡기 장치는 공인된 차량에 있을 경우 원래의 시스템을 동일하게 유지해야 하며 원래의 것과 동일한 방식으로 작동해야 한다.
- 1.1.9.10 가변 흡기 장치의 모든 부품은 정확하게 공인된 상태로 유지되어야 한다.
- 1.1.9.11 2차 스로틀 밸브 및 샤프트를 제거하거나 개방 위치로 고정할 수 있으며, 전자 장치는 분리하거나 제거할 수 있다.
- 1.1.9.12 공기 및 공기/연료 혼합기는 스로틀 바디 밸브를 통해서만 연소실로 들어가야 한다.
- 1.1.9.13 다른 프로덕션 모터사이클의 스로틀 바디를 사용할 수 있다. 애프터마켓 또는 커스텀 빌드 스로틀 바디의 사용이 허용된다.
- 1.1.9.14 스로틀 바디를 다른 프로덕션 모터사이클로부터 교체하는

- 팀은 교체하는 스로틀 바디의 모터사이클 모델의 세부 정보와 부품 번호를 신고 및 제공해야 한다.
- 1.1.9.15 라이드 바이 와이어(ride-by-wire)로 알려진 전자제어 스로틀 밸브는 공인 차량에 동일한 시스템이 장착된 경우에만 사용할 수 있다.
- 1.1.9.16 소프트웨어를 포함한 라이드 바이 와이어 시스템은 수정할 수 있지만 모든 안전 시스템과 절차는 매뉴팩처러가 설계한 상태로 항상 유지되어 작동해야 한다.

1.1.10 연료 공급

- 1.1.10.1 연료 펌프 및 연료 압력 조절 장치는 공인된 상태로 유지되어야 하며 개조가 허용되지 않는다.
- 1.1.10.2 연료 압력은 공인된 상태로 유지되어야 한다.
- 1.1.10.3 연료 탱크에서 인젝터까지의 연료 라인(연료 호스, 틸리버리 파이프 어셈블리, 조인트, 클램프, 연료 캐니스터)은 변경할 수 있으며 충돌 손상으로부터 보호되어야 한다.
- 1.1.10.4 연료 배출 라인을 교환할 수 있다.
- 1.1.10.5 연료 필터를 추가할 수 있다.
- 1.1.10.6 퀵 커넥터를 사용하거나 추가할 수 있다. 예) 드라이 브레이크 커넥터

1.1.11 트랜스미션 및 기어박스

- 1.1.11.1 트랜스미션 및 기어박스는 안전을 위한 기어의 재설계를 제외하고는 변경이 허용되지 않는다.
- 1.1.11.2 발로 작동되는 “매뉴얼 트리거 퀵시프터”를 추가할 수 있다.
- 1.1.11.3 전자식 또는 유압식 시프터는 허용되지 않으며 변속기는 발을 통해 수동으로 작동해야 한다.
- 1.1.11.4 트랜스미션 및 기어박스에 다른 개조는 허용되지 않는다.
- 1.1.11.5 다음 사항을 제외하고는 개조가 허용되지 않으며 공인된 상태를 유지해야 한다.
- 1.1.11.6 앞뒤 스프로킷, 체인 피치 및 체인 사이즈를 변경할 수 있다.
- 1.1.11.7 탑 체인 가드가 리어 펜더에 장착되어 있지 않는 한 제거할 수 있다.

1.1.12 클러치

- 1.1.12.1 클러치 시스템(습식, 건식)과 작동 방식(케이블 또는 유압식)은 공인된 상태로 유지해야 한다.
- 1.1.12.2 다음과 같은 변경이 허용된다.
- 1.1.12.3 백토크 리미터 또는 슬리퍼 클러치로 개조, 변경, 교체할 수 있다.
- 1.1.12.4 클러치 스프링은 자유이다.
- 1.1.12.5 클러치 스프링 프리로드는 심을 추가하여 변경할 수 있다.
- 1.1.12.6 클러치 플레이트는 자유이다.
- 1.1.12.7 클러치 케이블은 자유이다.
- 1.1.12.8 다른 개조는 허용되지 않는다.

1.1.13 오일 펌프 및 오일 라인

공인된 상태로 유지해야 한다. 개조는 허용되지 않는다.

1.1.14 라디에이터, 냉각 시스템 및 오일 쿨러

- 1.1.14.1 라디에이터 및 전체 냉각 시스템 내부에는 물만 사용할 수 있다. 첨가제, 부동액, “라디에이터 쿨런트” 또는 다른 액체는 허용되지 않는다.
- 1.1.14.2 보호용 메쉬가 오일 쿨러 및 라디에이터 앞에 추가될 수 있다.
- 1.1.14.3 본래의 장착 위치와 메인 프레임을 수정하지 않는 한도 내에서 애프터마켓 라디에이터로 교체 및 추가 라디에이터를 추가할 수 있다.
- 1.1.14.4 라디에이터를 추가하기 위한 마운팅 브래킷의 추가가 허용된다.
- 1.1.14.5 라디에이터 캡은 자유이다.
- 1.1.14.6 오일 쿨러를 추가할 수 있다.
- 1.1.14.7 모터사이클에 추가로 장착되는 플렉시블 오일 커넥션이 있는 오일 쿨러의 경우, 모든 오일 라인은 보강된 형태로 되어 있어야 하고 외부로부터 밀폐되는 재질이어야 하며 순정부품에 부합하는 고품질 표준을 준수해야 한다.
- 1.1.14.8 모든 오일 라인 연결은 스웨이지 타입이어야 한다. 스크류 클램프 타입은 금지된다.
- 1.1.14.9 오일 라인이 프레임 멤버, 볼트 또는 기타 돌출부에 가깝게

위치하는 경우, 스트랩, 클램프 또는 기타 기계 장치로 고정시켜야 한다.

- 1.1.14.10 냉각 시스템의 호스 및 캐치 탱크를 변경할 수 있다.

1.1.15 에어 박스

- 1.1.15.1 에어 박스는 램 에어 시스템을 통합하도록 개조할 수 있다.
에어 퍼낼 가능
- 1.1.15.2 에어 필터 엘리먼트는 자유이며 제거가 허용된다.
- 1.1.15.3 모든 모터사이클에는 클로즈드 브리더 시스템이 채용되어 있어야 한다. 모든 오일 브리더 라인은 에어 박스로 연결되어 방출되어야 한다.
- 1.1.15.4 에어 박스 드레인은 밀봉되어야 한다.

1.1.16 배기 시스템

- 1.1.16.1 배기 파이프 및 사일렌서는 자유이다.
- 1.1.16.2 안전상의 이유로 배기 파이프 출구의 끝부분은 모서리가 둥근 형태이어야 한다.
- 1.1.16.3 라이더의 발 부분 또는 페어링의 방열 부분 이외 배기 시스템의 포장은 허용되지 않는다.
- 1.1.16.4 배기 시스템의 음량은 110dB/A를 초과하지 않아야 한다.
레이스 후에는 +3dB/A의 허용 오차가 인정된다.

1.1.17 이그니션 & 엔진 컨트롤 시스템

- 1.1.17.1 CPU / ECU는 자유이다.
- 1.1.17.2 ECU 맵 스위치를 추가할 수 있다.
- 1.1.17.3 점화 코일은 자유이다.
- 1.1.17.4 점화 플러그는 자유이다.
- 1.1.17.5 키 / 이그니션 락은 재배치, 교체 또는 제거할 수 있다.
- 1.1.17.6 다른 모든 구성품은 공인된 상태를 유지해야 한다. 개조는 허용되지 않는다.

1.1.18 제네레이터, 얼터네이터, 일렉트릭 스타터

- 1.1.18.1 제네레이터 및 충전 시스템은 공인된 상태를 유지해야 한다.
개조는 허용되지 않는다.
- 1.1.18.2 스타터는 오프셋 없이 본래 위치에 장착되어야 한다.
- 1.1.18.3 일렉트릭 스타터는 정상적으로 작동해야 하며 항상 엔진을 시동할 수 있어야 한다.
- 1.1.18.4 파크 퍼미에서 엔진 시동 시 스타터는 부스트 배터리를 사용하지 않고 엔진을 최소 2초 안에 시동할 수 있도록 적절한 속도로 엔진을 크랭크 해야 한다.
- 1.1.18.5 세션이 끝난 후 보조 배터리가 모터사이클에 연결되어 있지 않아도 된다.

1.1.19 **와이어링 하네스**

와이어링 하네스 및 커넥터는 자유이다.

1.1.20 **배터리**

배터리는 자유이지만 모터사이클을 시동할 수 있어야 한다.

1.1.21 **메인 프레임 바디 및 리어 서브 프레임**

- 1.1.21.1 프레임은 원래 장착된 공인 부품이어야 한다.
- 1.1.21.2 크래시 프로텍터는 기존의 포인트를 사용하여 프레임에 장착하거나 훨 액슬의 끝 부분에 장착할 수 있다.
- 1.1.21.3 다음과 같은 약간의 수정이 허용된다.

- 거싯 또는 튜브를 추가하여 메인 프레임을 보강할 수 있다.
- 용접은 위의 목적으로 허용된다.
- 승인된 구성 부품(페어링 브래킷, 스티어링 댐퍼 마운트 등)을 장착하기 위한 용도로만 프레임에 드릴로 구멍을 뚫는 것이 인정된다.
- 프레임 바디 양측은 복합 재질로 된 보호 부품으로 감쌀 수 있다.
- 이 프로텍터는 프레임의 형태에 적합해야 한다.
- 엔진 마운트 브래킷 또는 플레이트는 매뉴팩처러가 제작한 본래 상태로 유지되어야 한다.

- 브래킷 또는 마운팅 포인트를 프레임에 용접할 수 없다.
- 볼트로 고정하는 브래킷은 교체, 변경 또는 제거할 수 있다.
- 볼트로 고정하는 액세서리는 제거할 수 있다.
- 시트 브래킷을 추가할 수 있다. 응력을 받지 않는 돌출된 브래킷은 구조물의 안전성에 영향을 주지 않는 경우 제거할 수 있다.
- 서브 프레임은 탈착식이나 고정식 모두 자유이다. 서브 프레임은 다음과 같이 정의된다:

시트 아래쪽 부분, 리어 시트 카울링 및 연료 탱크의 뒤쪽 부분, 메인 프레임의 쇼크업 쇼버 상단 마운트 근처 및 스윙암 피벗 근처에 장착되거나 용접되는 삼각 및 트윈 평행 스틸 튜브 서브 프레임의 추가, 제거, 개조, 변경이 가능하며 재질은 자유이다.

- 모든 머신에는 프레임 바디에 차량 인식 번호(VIN)가 표시되어야 한다.
- 승인된 규칙에 따라 서브 프레임을 변경하거나 개조하는 경우 원래의 서브 프레임에 위치한 VIN을 탈거하여 새로운 서브 프레임에 원래 위치에서 30cm 이내의 위치로 재배치할 수 있으며 검사 중 측면의 동일한 각도에서 볼 수 있어야 한다.

1.1.22 사전 조립된 스페어 프레임

- 1.1.22.1 이벤트 기간 중 각 라이더는 차량 검사 때 제시하는 프레임에 명확한 라벨에 의해서 식별되는 완전한 차량 1대만 사용 할 수 있다. 프레임 교환이 필요한 경우 라이더 또는 팀은 테크니컬 디렉터에게 스페어 프레임의 사용을 신청할 수 있다.
- 1.1.22.2 사전 조립된 스페어 프레임은 테크니컬 디렉터에게 제시하여 재조립 허가를 받아야 한다.
- 1.1.22.3 사전 조립된 스페어 프레임은 다음으로 한정된다.

- 메인 프레임 어셈블리
- 베어링 (스티어링 헤드 상부 및 하부 트리플 클램프, 스윙암 등)
- 스윙암
- 리어 서스펜션 링키지 및 쇼크 업소버
- 상부 및 하부 트리플 클램프
- 와이어링 하니스

- 1.1.22.4 재조립된 차량은 차량 검사원에 의해 주행 전 안전 확인을 거쳐 프레임에 새로운 씰이 부착된다.
- 1.1.22.5 이벤트의 나머지 기간 동안 모터사이클은 압수되며 모터사이클의 어떤 부분도 스페어 부품으로 사용할 수 없다.

1.1.23 완전한 스페어 모터사이클

- 1.1.23.1 완전한 스페어 모터사이클로 변경하는 것은 허용되지 않는다.
- 1.1.23.2 완전한 모터사이클은 등록된 레이스 차량으로 이식하기 위해 개별적으로 탈거하는 스페어 부품으로만 사용할 수 있다.
- 1.1.23.3 사전 차량 검사에는 1대의 완전한 차량만 제시가 가능하며 프랙티스, 퀄리파잉, 레이스 중의 피트 박스 안에도 1대만이 인정된다.
- 1.1.23.4 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.
1. 차량의 복원이 완료된 뒤 반드시 차량 검사 및 안전 검사를 받고 공식적인 씰을 부착(봉인)해야 한다.
 2. 손상 차량의 씰은 차량 검사원에 의해 파기되고 이 새시는 이벤트 기간 중 사용할 수 없다.
 3. 새로운 식별 번호는 테크니컬 디렉터에 의해서 기록된다.
 4. 교체할 모터사이클을 조립하기 위해 손상된 차량에서 대체 부품을 뜯기는 것이 인정된다.
 5. 교체된 차량은 손상이 발생한 프랙티스, 퀄리파잉 또는 레이스 종료 후에만 사용할 수 있다.
 6. 손상된 차량은 가능한 신속하게 피트 박스에서

꺼내서 피트 박스 밖에 보관해야 한다.

7. 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.
8. 테크니컬 디렉터는 그 프레임을 작업 전에 확인하고 승인해야 한다.
9. 이 절차에 위배되는 행위는 스포츠 규정에 따라 페널티가 부과된다.

1.1.24 프론트 포크 및 스티어링 댐퍼

- 1.1.24.1 프론트 서스펜션 시스템은 공인된 원래의 부품이어야 한다.
- 1.1.24.2 프론트 포크 내부의 튜브 크기는 공인된 원래의 것과 같아야 한다.
- 1.1.24.3 상부와 하부 포크 클램프(트리플 클램프, 포크 브리지)는 본래 매뉴팩처러가 공인 차량용으로 제작한 상태를 유지해야 한다.
- 1.1.24.4 다음과 같은 스탠더드 포크의 내부 부품을 변경할 수 있다.
카트리지 변경 가능
 1. 심, 댐퍼, 유압 피스톤, 오일 통로, 스프링 및 스페이서.
 2. 애프터마켓 댐퍼 키트 또는 밸브를 설치할 수 있다.
 3. 포크 캡은 개조하거나 변경할 수 있다.
 4. 포크 오일 타입 및 오일 양은 자유이다.
 5. 포크 브리지에 대한 프론트 포크의 돌출량은 자유이다.
 6. 스티어링 댐퍼를 추가하거나 애프터마켓 댐퍼로 교체할 수 있다.
 7. 전자식이 아닌 애프터마켓 스티어링 댐퍼가 허용된다. 스티어링 댐퍼는 스티어링 잠금 장치(핸들 스토퍼)로 사용할 수 없다.
 8. 일반도로용으로 공인된 차량에 적용되지 않은 경우 어떤 전자제어 방식 스티어링 댐퍼도 사용할 수 없다. 공인 차량에 적용된 경우 완전한 스탠더드 상태이어야 한다. (모든 기계적 또는 전자적 부품은

공인된 상태로 유지해야 한다)

9. 더스트 씰은 변경하거나 제거할 수 있다.

1.1.25 리어 서스펜션 유닛

- 1.1.25.1 쇼크 업소버 유닛과 스프링은 자유이다.
- 1.1.25.2 마운팅 포인트 및 링크/링키지는 공인된 상태를 유지해야 하며 변경은 허용되지 않는다.
- 1.1.25.3 전자 제어식 쇼크 업소버는 허용되지 않으며 기존의 쇼크 업소버로 교체해야 한다.

1.1.26 스윙암

- 1.1.26.1 변경 및 가공 가능
- 1.1.26.2 거싯 또는튜브를 추가하여 스윙암을 보강하는 것이 허용된다. 이 목적을 위한 용접이 허용된다. 리어 스윙암 피벗 위치는 공인된 원래의 위치를 유지해야 한다.
- 1.1.26.3 스윙암 액슬 스판들(샤프트)에는 티타늄 또는 경합금을 사용하는 것이 금지된다.
- 1.1.26.4 스탠더드 바이크에 인서트가 있는 경우, 본래 인서트의 방향/위치가 변경될 수 있지만 인서트를 교체하거나 개조할 수 없다.
- 1.1.26.5 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.

1.1.27 휠

- 1.1.27.1 휠은 변경할 수 있다. 관련 파츠는 공인 차량에 장착된 것에서 변경 또는 교환할 수 있다.
- 1.1.27.2 애프터마켓 휠은 알루미늄만 허용된다.
- 1.1.27.3 더블 사이드 스윙암(리어 포크)을 장착하고 있는 차량의 리어 스프로킷은 휠을 탈거했을 때 리어 휠에 남아 있어야 한다.
- 1.1.27.4 베어링, 씰 및 액슬은 공인 차량에 장착된 것에서 변경 또는 교환할 수 있다. 휠 스판들(액슬)에 티타늄 또는 경합금을

	사용하는 것은 금지된다.
1.1.27.5	스피드미터 드라이브를 제거하고 스페이서로 교체할 수 있다.
1.1.27.6	휠 스페이서 및 칼라는 개조, 추가, 교체할 수 있다.
1.1.27.7	휠 밸런스 웨이트는 제거, 변경, 추가할 수 있다.
1.1.27.8	모든 인플레이션 밸브를 사용할 수 있다.
1.1.27.9	휠의 최대 허용 림 폭은 다음과 같다.
	프론트 휠 최대 폭: 3.0 인치
	리어 휠 최대 폭: 4.5 인치

1.1.28 브레이크

- 1.1.28.1 공인된 원래의 머신에 ABS가 있는 경우 제거할 수 있다.
- 1.1.28.2 프론트와 리어의 유압 브레이크 라인은 변경할 수 있다. 두 개의 프론트 브레이크 캘리퍼에 대한 라인 분기점은 하부 포크 브리지(하부 트리플 클램프) 위에 설치되어야 한다.
- 1.1.28.3 브레이크 패드는 자유이다.
- 1.1.28.4 장착된 핸드 브레이크 레버 및 풋 브레이크 레버는 자유이다.
- 1.1.28.5 브레이크 패드 잠금 핀은 쿼크 체인지 타입으로 변경할 수 있다.
- 1.1.28.6 유압 유체에 대한 열 전달을 감소시키기 위해 캘리퍼에 금속 심을 추가할 수 있다.
- 1.1.28.7 에어 스쿠프 또는 덱트의 추가는 허용되지 않는다.
- 1.1.28.8 브레이크 패드는 자유이다.
- 1.1.28.9 장착된 핸드 브레이크 레버 및 풋 브레이크 레버는 자유이다.
- 1.1.28.10 브레이크 패드 잠금 핀은 쿼크 체인지 타입으로 변경할 수 있다.
- 1.1.28.11 유압 유체에 대한 열 전달을 감소시키기 위해 캘리퍼에 금속심을 추가할 수 있다.
- 1.1.28.12 에어 스쿠프 또는 덱트의 추가는 허용되지 않는다.
- 1.1.28.13 차량에는 다른 차량과 접촉 시 핸들바 브레이크 레버가 우발적으로 작동하지 않도록 브레이크 레버 프로텍션이 설치되어 있어야 한다.
- 1.1.28.14 테크니컬 디렉터는 안전상의 목적을 충족시키지 못하는 어떠한 가드도 거부할 권리가 있다.
- 1.1.28.15 프론트와 리어의 브레이크 디스크는 변경할 수 있지만 본래의 캘리퍼 및 마운팅에 적합해야 한다. 하지만 외경과 벤틸레이션 시스템은 공인된 상태로 유지되어야 한다.

- 공인된 차량에 장착되지 않은 경우 인터널 벤틸레이션 방식의 디스크는 허용되지 않는다.
- 1.1.28.16 변경하는 브레이크 디스크는 스틸 재질만 허용된다. (최대 탄소 함량 2.1 wt%)
 - 1.1.28.17 브레이크 디스크 로터의 두께가 증가할 수는 있지만 디스크는 공인된 브레이크 캘리퍼에 맞게 수정되어야 한다.
 - 1.1.28.18 브레이크 디스크 로터의 개수(싱글 또는 더블)는 공인된 모터사이클과 동일해야 한다.
 - 1.1.28.19 프론트와 리어의 브레이크 캘리퍼는 변경할 수 있다.
 - 1.1.28.20 프론트와 리어 마스터 실린더는 변경할 수 있다.

1.1.29 핸들바 및 핸드 컨트롤

- 1.1.29.1 핸들바를 교체할 수 있다.
- 1.1.29.2 핸들바 및 핸드 컨트롤의 위치 변경이 인정된다.
- 1.1.29.3 클러치 퍼치, 클러치 레버 및 브레이크 레버는 애프터마켓 모델로 교체할 수 있다. 브레이크 레버 어저스터 장착이 허용된다.
- 1.1.29.4 스위치는 변경할 수 있지만 일렉트릭 시동 스위치 및 엔진 스톱 스위치가 핸들 바에 위치해야 한다.
- 1.1.29.5 스로틀 어셈블리 및 관련 케이블은 개조하거나 변경할 수 있지만 스로틀 바디 및 스로틀 컨트롤과 커넥션은 공인된 상태를 유지해야 한다.

1.1.30 풋 레스트 및 풋 컨트롤

- 1.1.30.1 풋 레스트 및 풋 컨트롤은 교환 및 재배치할 수 있지만 브래킷은 본래의 프레임 장착 지점에 장착해야 한다.
- 1.1.30.2 풋 레스트는 고정식이나 접이식 모두 가능하며 접이식의 경우 원래의 위치로 돌아가는 구조여야 한다.
- 1.1.30.3 풋 레스트의 끝부분은 최소 반경 8mm의 구체로 되어야 한다.
- 1.1.30.4 고정식의 금속제 풋 레스트에는 플라스틱, 나일론 또는 이와 동등한 재질로 된 엔드 플러그가 상시 고정되어 있어야 한다.
- 1.1.30.5 테크니컬 디렉터는 안전 목적을 충족하지 못하는 플러그를 거부할 권리가 있다.

1.1.31 연료 탱크

- 1.1.31.1 연료 탱크는 공인된 상태로 유지되어야 하며 변경은 허용되지 않는다.
- 1.1.31.2 탱크 패드는 비영구 접착제로 탱크의 후면에 장착할 수 있다. 이는 폼 패딩 또는 복합 재질로 제작할 수 있다.
- 1.1.31.3 연료 탱크 브리더 파이프가 있는 연료 탱크에는 적절한 재질로 제작된 최소 용량 250cc의 캐치 탱크로 배출되는 논리던 밸브가 장착되어야 한다.
- 1.1.31.4 연료 캡은 변경할 수 있다. 그것은 닫힌 상태에서 누출이 없어야 한다. 또한 언제든지 실수로 열리지 않도록 안전하게 잠글 수 있어야 한다.

1.1.32 페어링 / 바디워크

- 1.1.32.1 페어링 / 바디워크의 디자인과 모양은 자유이다.
- 1.1.32.2 윈드스크린의 디자인과 모양은 자유이다.
- 1.1.32.3 카본 파이버 또는 카본 복합 소재의 사용은 허용되지 않는다.
- 1.1.32.4 케블라(Kevlar®) 또는 카본의 특정 보강재는 구멍 및 응력을 받는 부위 주변에 부분적으로 허용된다.
- 1.1.32.5 원래의 계기판/페어링 브래킷은 변경 또는 교체할 수 있지만 티타늄 및 카본 파이버 또는 이와 유사한 복합소재는 금지된다.
- 1.1.32.6 로워 페어링은 엔진 파손 시 최소 4리터의 오일/유체를 보관할 수 있는 구조로 되어 있어야 한다. 페어링의 모든 개구부의 하단 모서리는 페어링의 바닥보다 최소 70mm 높은 곳에 위치해야 한다. 로워 페어링의 후방 가로 벽면의 상단 모서리는 바닥에서 70mm 이상 떨어져 있어야 한다. 이 벽면과 바닥의 각도는 90° 이하로 되어 있어야 한다.
- 1.1.32.7 로워 페어링의 전면 하단에 직경 25mm의 구멍이 있어야 한다. 이 구멍은 드라이 컨디션 때는 밀봉되어 있어야 한다.
- 1.1.32.8 프론트 펜더 / 머드 가드는 원래 부품의 복제품으로 교체할 수 있으며 타이어와의 공간을 확보하기 위해 위쪽으로 위치를 변경할 수 있다.
- 1.1.32.9 리어 머드가드를 교체하거나 제거할 수 있다.
- 1.1.32.10 체인 가드는 리어 머드가드와 분리시킬 수 있다.
- 1.1.32.11 리어 세이프티 라이트 차량에는 리어에 레드 라이트가

장착되어 있어야 한다. 이 라이트는 스위치에서 온/오프 할 수 있도록 하거나 항상 켜져 있어야 하며, 비(웨트 선언 때는 자동적으로 점등이 의무화된다) 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 대해서, 좌우 각각 15°의 각도에서 분명히 보여야 한다.

1.1.33 시트

- 1.1.33.1 시트 베이스 및 시트 관련 바디워크는 교환할 수 있다.
- 1.1.33.2 시트 주변 리어 바디워크의 상부를 솔로 시트로 개조할 수 있다.
- 1.1.33.3 공인된 시트 잠금 장치(플레이트, 핀, 고무 패드 등)를 제거할 수 있다.

1.1.34 패스너

- 1.1.34.1 스탠더드 패스너는 어떤 재질이나 디자인의 패스너로도 교체할 수 있다.
- 1.1.34.2 강도와 디자인은 교체되는 본래의 패스너와 같거나 그 이상이어야 한다.
- 1.1.34.3 세이프티 와이어를 설치하기 위해 패스너에 드릴로 구멍을 낼 수 있지만 중량 감소를 의도한 개조는 허용되지 않는다.
- 1.1.34.4 페어링/바디워크의 패스너는 쿼 디스크넥트 타입으로 변경할 수 있다.
- 1.1.34.5 알루미늄 패스너는 구조부가 아닌 부분에만 사용할 수 있다.

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

- 1.1.35.1 모든 유형의 윤활유, 브레이크 액 또는 서스펜션 오일을 사용할 수 있다.
- 1.1.35.2 모든 유형의 점화 플리그가 허용된다.
- 1.1.35.3 모든 개스킷 및 개스킷 소재는 자유이다.
- 1.1.35.4 외부 도장 및 데칼과 색상 구성은 자유이다.

- 1.1.35.5 계기판, 계기판 브래킷 및 관련 케이블.
- 1.1.35.6 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.
- 1.1.35.7 프레임, 체인 및 풋레스트의 보호 커버는 본래의 공인된 부품을 대체하지 않는 경우 섬유 복합 재료와 같은 다른 재질로 만들 수 있다.
- 1.1.35.8 연료 탱크는 난연성 물질로 완전히 채울 수 있다. (오픈 셀 메쉬, 즉 Explosafe)

1.1.36 다음 항목은 제거할 수 있다.

- 1.1.36.1 계기판 및 계기판 브래킷 및 관련 케이블.
- 1.1.36.2 타코미터 및 스피드미터.
- 1.1.36.3 라디에이터 팬 및 배선.
- 1.1.36.4 열 교환 수온 센서와 서모스탯은 냉각 시스템에서 제거할 수 있다.
- 1.1.36.5 여분의 핸들바 스위치.
- 1.1.36.6 에어 박스 내 또는 에어 박스 주변에 있는 이미션 컨트롤 장치. (O2 센서, 공기 분사 장치)
- 1.1.36.7 리어 펜더와 일체형이 아닌 상단 체인 가드
- 1.1.36.8 리어 서브 프레임의 볼트 온 액세서리

1.1.37 다음 항목은 반드시 제거해야 한다.

- 1.1.37.1 헤드램프, 리어 램프 및 방향 지시등은 제거해야 하지만 프로파일 및 전면의 외관은 유지해야 한다. 개구부는 적절한 재질로 덮여 있어야 한다.
- 1.1.37.2 리어 뷔 미러. (백미러)
- 1.1.37.3 혼. (Horn)
- 1.1.37.4 번호판 브래킷.
- 1.1.37.5 틀 커.
- 1.1.37.6 헬멧 후크 및 러기지 캐리어 후크.
- 1.1.37.7 동승자 용 풋 레스트 및 탈착식 마운팅 브래킷(있는 경우).
- 1.1.37.8 동승자 용 그랩 레일.
- 1.1.37.9 세이프티 바, 센터 및 사이드 스탠드는 제거해야 한다. (장착 브래킷은 남아 있어야 한다)

1.1.37.10 촉매 변환 장치. (Catalytic convertors)

1.1.38 다음 항목은 반드시 변경해야 한다.

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

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

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

1.1.38.4 에어 박스 배출구를 밀봉해야 한다.

1.1.38.5 다음 항목은 반드시 세이프티 와이어링 처리를 해야 한다.

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

*권장사항

1.1.39 추가 장비

데이터 로거를 사용할 수 있지만, 원격 측정(텔레메트리)은 허용되지 않는다.

1.1.40 다양한 모터사이클의 균형

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

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

1.1.40.3 다음의 방법이 포함될 수 있지만 이에 국한되지는 않는다.

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

- 인테이크 사이즈 제한

- 1.1.40.4 균형 조절을 적용하는 규정 결정은 공정한 경쟁을 보장하기 위해 필요하다고 간주되면 FOMS Korea 기술위원회에 의해 언제든지 수정, 추가가 실행될 수 있다.