

**All Korea RoadRace
Championship**

OHVALE GP7

**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.

OHVALE GP7 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.

OHVALE GP7 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.

OHVALE GP7 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 OHVALE GP7 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: 휠 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: 휠)

1.1.2 참가 차량

이 규칙은 프로덕션 모터사이클에만 적용된다. FOMS Korea 기술위원회는 어떤 모터사이클이 해당 클래스에 포함될 것인지를 결정할 권리가 있다.

1.1.2.1 OHVALE_GP7

해당 모델만 참가 가능하다.

1.1.3 넘버와 넘버 플레이트

1.1.3.1 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.

1.1.3.2 OHVALE_GP7의 넘버 플레이트의 바탕색과 문자(숫자)의 색은 흰색 바탕에 검정색 글씨로 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



1.1.3.3 라이더에게 할당된 넘버(및 플레이트)는 다음과 같이 머신에 표시되어어야 한다.

1.1.3.3.1 프론트 넘버는 정면의 1개소에 표시한다. 이는 페어링의 정면의 중앙 또는 좌우 어느 쪽에 약간 치우쳐서 표시한다.

1.1.3.3.2 사이드 넘버는 차량의 양 측면 또는 차량 하부 페어링의 하부 후방이 권장된다.

- 1.1.3.3.3 넘버는 바탕의 중앙에 있어야 한다.
 - 1.1.3.3.4 넘버는 권장 폰트에 명시된 폰트를 사용해야 한다. 그 폰트의 디자인 및 레이아웃을 사용하지 않는 넘버는 제 1전의 최소 2주 전까지 테크니컬 디렉터의 사전 승인을 받아야 한다. 모든 숫자는 표준 형식이어야 한다.
 - 1.1.3.3.5 모든 외곽선은 대비되는 색상으로 해야 하며 외곽선의 최대 폭은 3mm로 한다.
 - 1.1.3.3.6 넘버는 오버랩(중복)되면 안 된다.
- 1.1.3.4 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.

1.1.4 연료

레이스에 사용되는 모든 연료는 다음의 항목을 모두 만족해야 한다.

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

1.1.5 타이어

- 1.1.5.1 타이어는 공식 서플라이어가 있는 경우 공식 서플라이어가 공급하는 타이어만 사용이 가능하며, 어떤 개조나 처리(컷팅, 그루빙 등)도 금지된다.

1.1.6 트랜스미션 및 기어박스

- 1.1.6.1 트랜스미션 및 기어박스는 안전을 위한 기어의 재설계를 제외하고는 변경이 허용되지 않는다.
- 1.1.6.2 기어비와 단수는 공인된 상태를 유지해야 한다.
- 1.1.6.3 트랜스미션 및 기어박스에 다른 개조는 허용되지 않는다.
- 1.1.6.4 다음 사항을 제외하고는 개조가 허용되지 않으며 공인된 상태를 유지해야 한다.
 - 1.1.6.5 드라이브 스프로킷, 드리븐 스프로킷, 체인 피치 및 체인 사이즈를 변경할 수 있다.
 - 1.1.6.6 탑 체인 가드가 리어 펜더에 장착되어 있지 않는 한 제거할 수 있다.

1.1.7 라이에이터, 냉각 시스템 및 오일 쿨러

- 1.1.7.1 라디에이터 및 전체 냉각 시스템 내부에는 물만 사용할 수 있다. 첨가제, 부동액, “라디에이터 쿨런트” 또는 다른 액체는 허용되지 않는다.

1.1.8 엔진오일

엔진오일은 교체 가능하다.

1.1.9 사전 조립된 스페어 프레임

- 1.1.9.1 이벤트 기간 중 각 라이더는 차량 검사 때 제시하는 프레임에 명확한 라벨에 의해서 식별되는 완전한 차량 1대만 사용할 수 있다. 프레임 교환이 필요한 경우 라이더 또는 팀은 테크니컬 디렉터에게 스페어 프레임의 사용을 신청할 수 있다.
- 1.1.9.2 사전 조립된 스페어 프레임은 테크니컬 디렉터에게 제시하여 재조립 허가를 받아야 한다.
- 1.1.9.3 **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

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

1.1.10 완전한 스페어 모터사이클

- 1.1.10.1 완전한 스페어 모터사이클로 변경하는 것은 허용되지 않는다.
- 1.1.10.2 완전한 모터사이클은 등록된 레이스 차량으로 이식하기 위해 개별적으로 탈거하는 스페어 부품으로만 사용할 수 있다.
- 1.1.10.3 사전 차량 검사에는 1대의 완전한 차량만 제시가 가능하며 프랙티스, 월리파잉, 레이스 중의 피트 박스 안에도 1대만이 인정된다.
- 1.1.10.4 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, 월리파잉 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.

1.1.11 프론트 포크 및 스티어링 댐퍼

- 1.1.11.1 프론트 서스펜션 시스템은 공인된 원래의 부품이어야 한다.
- 1.1.11.2 프론트 포크 내부의 튜브 크기는 공인된 원래의 것과 같아야 한다.
- 1.1.11.3 상부와 하부 포크 클램프(트리플 클램프, 포크 브리지)는 본래 매뉴팩처러가 공인 차량용으로 제작한 상태를 유지해야 한다.
- 1.1.11.4 스프링 교체 가능

1.1.12 리어 서스펜션 유닛

스프링 교체 가능

1.1.13 브레이크

브레이크 패드 교체 가능

1.1.14 다양한 모터사이클의 균형

- 1.1.14.1 FOMS Korea 기술위원회는 매 라운드 경기 종료 후 모터사이클의 성능 차이를 검토한다.
- 1.1.14.2 FOMS Korea 기술위원회는 모터사이클 간의 평등을 유지하기 위해 클래스 모터사이클의 균형을 조절할 권리를 갖는다.
- 1.1.14.3 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

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