



수신: 각 팀 대표자 및 관계자

KMF 국내경기규칙 개정안

KMF 기술위원회의 검토를 거쳐 2022 KMF 국내경기규칙을 다음과 같이 개정합니다.

개정된 부분은 파란색으로, 개정 이유는 빨간색으로 표시되었습니다.

1. 부칙5-제20조8항 (삭제)
~~카운터샤프트 스프로킷 커버를 반드시 장착해야 하며, 개조할 수 있지만 구멍을 추가할 경우 안전상의 이유로 15mm 보다 작아야 한다.~~
카운터 스프로킷 커버의 제거가 안전상 문제없음으로 국제 규정 및 국내 상황에 맞게 삭제
2. 부칙5-제23조5항 (단어 수정)
열교환기 → 라디에이터
단어의 혼용으로 인한 오해 방지를 위해 단어 수정
3. 부칙5-제24조6항 (내용 변경)
~~엔진 캠 커버에서 에어 박스까지의 오일 브리더 라인이 봉인될 수 있다.~~
에어박스에서 엔진 캠커버로의 2차에어는 차단될 수 있다.
내용상의 오류 정정
4. 부칙5-제36조4항 (내용 변경)
~~브레이크 디스크의 외부 및 내부 직경은 공인된 디스크의 직경보다 크지 않아야 한다.~~
브레이크 디스크의 외부 직경은 공인된 디스크의 직경보다 크지 않아야 한다.
현행 KSB1000/N 클래스 브레이크 캘리퍼 기술사양에 맞게 내용 변경
5. 부칙5-제36조22항 (내용 추가)
 차량에는 다른 차량과 접촉 시 핸들바 브레이크 레버가 우발적으로 작동하지 않도록 브레이크 레버 프 로텍션이 설치되어 있어야 한다. 복합재로 된 가드는 허용되지 않는다. **단 FIM이 승인한 가드는 재질에 관계없이 허용된다.**
FIM 승인 가드에 대한 내용 추가
6. 부칙5-제37조3항 / 부칙6-제37조3항 (내용 추가)
클러치 퍼치, 클러치 레버 및 브레이크 레버는 애프터마켓 모델로 변경할 수 있다. 브레이크 레버 어저 스텐더가 허용된다.
변경가능 항목의 상세한 설명을 위해 클러치 퍼치 표기 추가
7. 부칙5-제40조14항 (삭제)
~~교체용 윈드스크린의 높이는 원래의 것보다 수직으로 15mm 이상 높을 수 없다. 상부 포크 브리지 상 단에서 윈드스크린 끝부분까지의 수직 거리를 측정한다.~~
안전 및 비용상승에 문제가 없으므로 교체용 윈드스크린의 높이 제한 삭제

8. 부칙6-제25조4항 (내용 변경)

배기 시스템의 음량 크기는 107dB/A를 초과해서는 안된다. 레이스 후 +3dB/A의 허용 오차가 인정된다.

SS600/N의 소음규정 중 다른 클래스와 동일하게 105dB/A에서 107dB/A로 변경

9. 부칙6-제26조2항 (내용 변경)

다음 사항을 포함하되 이에 국한되지 않는 모든 형태의 전자식 라이딩 어시스트 시스템은 허용되지 않는다.

- ~~트랙션 컨트롤~~
- ~~런치 컨트롤~~
- ~~윌리 컨트롤~~
- ~~다운 시프트 스로틀 오토 블리핑~~

ECU 에 이러한 전자식 라이딩 어시스트 시스템이 포함된 경우 끄거나 비활성화 해야한다.

다음과 같은 전자식 라이딩 어시스트 시스템이 허용된다.

- 다운시프트 블리퍼를 포함한 양방향 킥시프터
- 트랙션 컨트롤 및 런치 컨트롤

이러한 전자식 라이딩 어시스트 시스템이 차량에 표준으로 장착되지 않은 경우 추가할 수 있다.

SS600/N 기술사양 중 KRRC 팀들의 의견과 새로 발표된 FIM 및 2022 ARRC 규정을 참고하여 변경

10. 부칙7-제9조14항~16항 (삭제)

스로틀 바디의 최대 인테이크 크기는 다음과 같다.

1실린더 모터사이클: 46mm

2실린더 모터사이클: 각 32mm (2개의 스로틀 바디)

2기통 300cc 이상의 국내 KP400 기술사양에 맞게 수정

11. 부칙7-제29조2항 (내용 변경)

크래시 프로텍터는 기존의 포인트를 사용하여 프레임에 장착하거나 휠 액슬의 끝 부분에 장착할 수 있다.

기존 KSB1000/N, SS600/N, KP400에만 해당되었던 크래시 프로텍터를 KP300 클래스도 사용 가능하도록 변경

2022년 3월 21일
대한모터사이클연맹 KMF
KMF 기술위원회