



# 2025 YZF-R3 CUP

## 경기 규정

update. : 25.03.20

## 공 시

본 대회는 대한모터사이클연맹(KMF)이 공인하는 경기로 모터스포츠 컴퍼니 주식회사 모토쿼드가 기획하여 주최, 주관하는 이론 스프린트 대회이며 **본 대회의 특별규칙은 2025 MOTOPISTA SUPPLEMENTARY REGULATIONS(모토피스타 규정)에 의거하여 안전한 트랙 경기의 진행을 위해 모든 참가자가 숙지하고 지켜야할 의무사항**이며 경기 진행을 방해하거나 참가자 및 운영진에 해를 끼치는 행동을 할 경우 법률적인 책임을 감수해야한다.

### 1. 대회 명칭

2025 YZF-R3 CUP

### 2. 공인 기관

대한모터사이클연맹(KMF)

### 3. 주최 / 주관

주식회사 모토쿼드

### 4. 대회 심사 위원회

경기위원장	윤수녕	심사위원장	이순수
기록위원장	한동호	기술위원장	박철우 (안정용)
레이스 컨트롤러	김우석	안전위원장	김인수 (손송화)

### 5. 일정 및 접수 기간

경기 일정	대회명	접수 시작	접수 마감	장소	참가 비용
4월 20일(일)	YZF-R3 CUP 1전	3월 20일(목)	4월 2일(수)	태백스피드웨이	150,000원
5월 18일(일)	YZF-R3 CUP 2전	4월 17일(목)	4월 30일(수)	인제스피디움	330,000원
6월 22일 (일)	YZF-R3 CUP 3전	5월 22일(목)	6월 4일(수)		
9월 21일 (일)	YZF-R3 CUP 4전	8월 21일(목)	9월 3일(수)		

- 대회 일정과 장소는 경기장이나 주최측의 사정에 따라 변경될 수 있다.

### 6. 참가 차량

- (주)한국모터트레이딩을 통해 국내에 판매 된 YAMAHA YZF-R3 정식 수입 차량
- 주최자 및 기술위원회의 참가 승인을 받은 차량은 차량 규정에 위배되지 않아야 한다.

### 7. 참가자격

- A. 2025년 본 대회출전에 결격 제한이 없는 신체적 정신적으로 건강한 남녀노소 누구나.
- B. 레이싱가 개최되는 서킷의 라이선스를 보유해야 한다.
- C. 대한모터사이클연맹(KMF)의 라이선스(YZF-R3 CUP/N1)를 보유해야 한다.

### 8. 손해에 대한 책임

- A. 주행 중 차량과 부속품, 안전장비 등의 파손 및 서킷 시설을 훼손한 경우에 참가자 본인의 책임이다. 특히 서킷 시설물에 대해서는 서킷의 배상 요구 시 응해야 하며, 서킷 및 대회 관계자, 오피셜에게 책임을 전가할 수 없다.
- B. 주행에서 발생한 부상 등은 참가자 스스로가 책임을 져야한다.

### 9. 규정의 해석 및 시행

- A. 본 규정의 해석
  - 규정 및 경기에 관한 문의는 대회 운영사무국으로 가능하다.
  - 규정의 해석 및 판정은 대회심사위원회에서 한다.
- B. 본 규정의 시행
  - ① 본 규정은 참가 신청과 동시에 효력을 발휘한다.
  - ② 차량 기술 규정은 기술위원회에서 제정하고 변경 사항은 수정하여 특별 공지를 통하여 배포한다.
  - ③ 본 규정 중 변경, 추가되는 사항은 대회특별규칙을 통하여 공지된다.

### 10. 클래스 구성

클래스	기술 규정
ALL STOCK	의무 사항 이외 모든 부분은 출고 시 상태를 유지한 클래스
RACING STOCK	클래스에 해당하는 규정 범위 내 변경, 개조, 튜닝이 허용되는 클래스
RACING OPEN	클래스에 해당하는 규정 범위 내 변경, 개조, 튜닝이 허용되는 클래스

- 각 클래스별 10대 이상 출전 시에만 시상 대상 적용.
- 경기장의 당일 일정 및 대회의 운영 상황에 따라 혼주로 경기가 진행될 수 있다. 클래스별 단독 결승 또는 혼주 결승 경기 운영의 여부는 대회운영위원회와 주최측에서 매 라운드마다 결정할 수 있다.

### 11. 시상 및 득점 (시즌 포인트)

- A. 종합순위는 각 클래스별 산정한다.
- B. 시상 대상자는 결승 레이스 1위, 2위, 3위이다.
- C. 경기의 순위별 득점(시즌포인트)은 아래와 같다.

순위	1위	2위	3위	4위	5위	6위	7위	8위	9위	10위	11위	12위	13위	14위	15위
득점	25	20	16	13	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1

- 시즌 포인트 : 결승 레이스 완주자에게만 포인트가 부여된다.
- 경기 출전 포인트 : 3점.(결승 진출자 기준)

- D. 위의 표와 같이 경기마다 각 클래스 득점과 출전 포인트를 합산하여, 최종 점수가 많은 순서로 시즌 랭킹을 결정한다.
- E. 종합 점수가 동점인 경우 포디움 상위 입상 횟수가 많은 자 - 몸무게 - 연장자 순을 상위로 하며, 상기에서도 결정하지 못할 경우 대회 운영위원회에서 결정한다.

## 12. 상금 (부상 포함)

상금 및 부상은 매 경기 클래스별로 교차 지급될 수 있다.

- A. 1위 50만원, 2위 30만원, 3위 20만원 상금과 트로피 시상.
- B. 1위 30만원+아마하 바람막이, 2위 20만원+아마루브 엔진오일(RS4GP)4통, 3위 10만원+아마루브 엔진오일 2통 및 트로피 시상.
- D. YZF-R3 CUP 종합 챔피언 : 부분별 각 100만원 상금과 트로피 시상.

## 13. 참가선수 확인

- A. 모든 선수는 공식 일정에 앞서 대회 운영사무국이 지정하는 장소에서 참가선수 확인을 받아야 한다.
- B. 대회 참가에 책임을 다하는 대회 서약서를 작성하여야 한다.

## 14. 메디컬 체크

- A. 모든 참가 선수는 공식일정에 따라 지정하는 시간, 장소에서 메디컬 체크를 참석하여 CMO 또는 주치 측 지정의사의 경기 참가 승인을 받아야 한다. (본 주행 전 반드시 완료, 불참 시 주행 불가)
- B. 참가 선수가 메디컬 체크 시간에 지각하는 경우 벌금 페널티가 부과 된다. (벌금 : 50만원)
- C. 승인을 받지 못한 선수는 경기에 참가할 수 없다. 경기(연습, 예선, 결승) 도중에 사고가 발생 했을 때나 수시로 CMO 또는 주치 측 지정의사로부터 문진을 받을 수 있다. 이때 출전 불가 판정을 받으면 경기에 출전할 수 없다. 이에 대한 항의는 받지 않는다.

## 15. 브리핑

- A. 모든 선수는 브리핑에 반드시 참석해야 한다. (팀 크루 1인 동반 권장)
- B. 브리핑 시작 전에 참석 확인을 하는데 이때 지각하거나 참석하지 않는 경우에는 페널티가 부과 되거나, 최대한 제재의 경우 경기에 출전할 수 없다.

## 16. 차량의 페어링

- A. 섬유 소재의 레이스 바디 페어링을 권장한다. (FRP : Fiber Reinforced Plastics)
- B. 차량 출고 당시의 순정 페어링 그대로 경기 출전 가능하다.

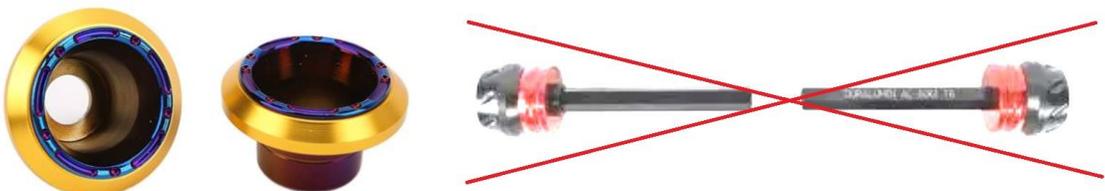
### 17. 변경, 개조, 튜닝의 범위 - RACING STOCK, RACING OPEN CLASS

- A. RACING STOCK 클래스의 경우 엔진은 순정 상태를 유지해야 하며 그 어떤 개조, 가공을 허용하지 않는다.
- B. 오일류(엔진, 브레이크)는 자율이다.
- C. RACING STOCK 클래스의 경우 야마하 레이싱(YEC, GYTR)의 엔진 파트 사용도 허용되지 않는다.
- D. 아래에 기술되어 있지 않은 사항은 원칙적으로 불가능함을 인지해야 하며, 개별 판단이 필요할 경우 기술 위원회의 승인을 득해야 한다.

RACING STOCK CLASS					
엔진		샤시		전장	
배기장치	가능	브레이크 패드	가능	퀵시프터(단독모듈)	가능
에어필터	가능 (램에어 시스템 불가)	브레이크 라인	가능	배터리	가능
에어박스 가공	불가능	브레이크 로터(디스크)	불가능	ECU, 서브 ECU	불가능
에어 퍼널	불가능	휠	불가능	ABS 시스템 제거	가능
스로틀바디	불가능	캘리퍼	불가능	이그니션 코일	불가능
AIS(에어인젝션) 제거	가능	마스터 실린더	불가능	냉각팬 제거	가능
슬리퍼 클러치	불가능	핸들(새퍼레이트)	가능		
라지에이터	불가능	리어셋(백스텝)	가능		
라지에이터 캡	가능	컨트롤 레바	가능		
점화 플러그	가능	프론트 포크	스프링, 오일, 프리로드 어저스터 가능		
엔진 내부압력 조절	불가능	리어 삭	스프링 변경 가능		
실린더 헤드 가공	불가능	체인, 기어	가능(520유지)		
헤드 가스켓, 베이스 가스켓	불가능	하이스로틀	가능		

RACING OPEN CLASS					
엔진		샤시		전장	
배기장치	가능	브레이크 패드	가능	퀵시프터	가능
에어필터	가능	브레이크 라인	가능	배터리	가능
에어박스 가공	가능 (램에어 시스템 가능)	브레이크 로터(디스크)	가능	ECU, 서브 ECU	가능
에어 퍼널	가능	휠	가능	ABS 시스템 제거	가능
스로틀바디	불가능	캘리퍼	가능	이그니션 코일	가능
AIS(에어인젝션) 제거	가능	마스터 실린더	가능	냉각팬 제거	가능
슬리퍼 클러치	가능	핸들(새퍼레이트)	가능		
라지에이터	가능	리어셋(백스텝)	가능		
라지에이터 캡	가능	컨트롤 레바	가능		
점화 플러그	가능	프론트 포크	카트리지 변경 가능		
엔진 내부압력 조절	가능	리어 삭	가능		
실린더 헤드 가공	가능	체인, 기어	가능(520 유지)		
헤드 가스켓, 베이스 가스켓	가능	하이스로틀	가능		

- E. 엔진 2차 커버, 프레임 슬라이더, 포크 슬라이더 장착 가능.  
단, 카울 외측에서 50mm이하로 돌출되어야 하며 포크 슬라이더는 컵 타입의 슬라이더만 허용한다.  
(예시 이미지)



- F. 리어 브레이크 시스템은 제거가 불가능하며 정상 작동하여야 한다.

### 18. 변경, 개조, 튜닝의 범위 - ALL STOCK CLASS

- A. 리어셋(백스텝), 컨트롤 레바, 핸들그립(고무), 윈도우 스크린, 브레이크 패드, ABS 관련 부분만 변경을 허용하며, 그 이외의 부분은 모두 완벽한 순정상태를 유지하여야 한다.(머플러, 에어필터, 에어박스 등)
- B. 체인, 스프로킷의 사외품을 허용하나 순정과 동일한 사양이어야 한다. (체인520, 소기어14T, 대기어43T)
- C. 핸들스토퍼, 체인가드의 사용을 권장한다.
- D. 퀵시프터는 22년 이후 모델로서 순정 옵션 파츠를 이용한 경우만 인정한다.
- E. 슬라이더, 2차커버의 사용이 가능하다.(참조 17-E)
- F. 오일류(엔진, 브레이크)는 자율이다.

(ABS 차단 방법)



### 19. 의무적으로 가공 및 변경이 필요한 부분

- A. 핸들 스토퍼, 체인가드의 장착은 의무이다.(단, ALL STOCK CLASS는 권장 사항)
- B. 냉각수는 순수한 물(수돗물 혹은 증류수)만 허용한다. 그 어떤 냉각수 첨가제 사용도 금지한다.
- C. 세이프티 와이어락이 필요한 부분  
엔진오일 드레인 볼트 / 엔진오일 주입구 캡 / 영상 촬영 장치 / 데이터 로거 본체 / 오일필터
- D. 핸들바, 레버, 풋페그(스텝)의 끝부분은 둥근 구 형태로 라운드 처리되어야 한다.

### 20. 소음 규제 (인제스피디움 서킷 해당)

- A. 배기구 높이, 45° 방향 500 mm 위치에서 측정한다.
- B. 소음 측정 엔진 회전수는 7,000rpm 기준에 따른다.
- C. 소음 최대치 측정 값이 107.00 dB(A) 이상인 차량은 결승 시작 전 까지 추가 2회의 재검을 받을 수 있다.  
결승 전 까지 수정 보안이 되지 않는 차량은 결승 경기에 출전할 수 없다.

## 21. 반드시 탈거되어야 하는 부분



- A. 사이드 스탠드, 방향지시등, 리플렉터(반사판), 사이드미러, 넘버 플레이트, 탠덤 스텝 브래킷(우측은 머플러 브래킷의 용도로는 사용 가능하나 스텝은 제거되어야 한다.)
- B. 헤드라이트는 탈거가 원칙이나 비산 방지 테이핑 처리된 경우 인정된다.
- C. 헤드라이트 위에 재킨 플레이트가 장착되어 있더라도 테이핑 처리를 해야 한다.
- D. 테이핑 처리는 정면에서 보았을 때 헤드라이트가 조금이라도 노출되어서는 안된다.
- E. 순정 테일 램프는 레인 LED 목적으로 사용 가능하나 브레이크 작동 시 2차 점등되면 안된다.  
애프터 마켓의 레인 LED의 사용도 가능하다. 단, 색상은 적색이며 깜빡이거나 2차 점등되어서는 안된다.

## 22. 차량 검차

### A. 경기 전 차량 검차

- ① 모든 차량은 규정에 따라 차량 검사를 받아야 한다. (라이더 넘버, 폰더 등 정확한 위치에 장착)
- ② 모든 차량 검사는 지정된 시각까지 받아야 하며, 공식 검차를 받지 않은 차량 혹은 불합격 차량은 예선 및 결승 경기에 출전할 수 없다. 단, 특별한 사유가 발생할 경우 경기위원장이 시간을 연장할 수 있다.(예선 경기 전까지)
- ③ 라이더 장비의 검사는 차량 검차와 함께 실시된다. (슈트, 척추보호대, 헬멧, 부츠, 글러브)
- ④ 검차용지는 참가자 접수 시 사무국에서 배부.
- ⑤ 검차 절차 및 운영 방법 : 경기 전 별도 안내
  - (1) 지정 검차장 운영
    - 검차 신청서를 작성하여 제출하고 차량은 언더카울을 탈거한 상태로 검차장에 입장한다. 탈거한 언더카울도 지참하여야 한다
  - (2) 순회(방문) 검차
    - 검차 신청서를 작성하여 제출하고 지정된 시간에 각 피트에서 검사를 받아야 한다.
    - 차량은 언더카울을 탈거한 상태로 준비시킨다. 탈거한 언더카울도 지참하여야 한다.

## B. 경기 중 차량 검사

- ① 연습이나 예선 경기 중에 기술위원장은 임의로 차량을 선정하여 차량 검사를 할 수 있다. 이때 규정위반 사항이 적발될 때에는 출전을 금지시킬 수 있다.
- ② 연습이나 예선 경기 도중에 차량 트러블이나 사고가 발생할 경우에는 차량 검사를 반드시 다시 받아 기술위원장의 승인을 받아야 한다. 기술위원장의 승인을 받지 못하면 이후 경기에 출전할 수 없다.
- ③ 사고로 차량 검사를 다시 받을 때에는 차량뿐만 아니라 선수의 안전장비까지 재검사를 받아야 한다.

## C. 결승 경기 종료 후 차량 검사 (의무 검사)

- ① 결승 후 추가 검사를 실시 할 수 있으며 검사 기준과 다를 시 페널티가 부과된다. (해당 성적 무효)
- ② 결승 경기가 종료되면 클래스별 1위에서 4위또는 지정된 순위까지의 차량은 지정된 파크퍼미(Parc ferme)로 이동시키고 잠정 결과 발표부터 30분간 보관된다. 파크퍼미 해제 시간까지 출입이 통제된다. 파크퍼미가 해제되면 차량을 반출할 수가 있다.
- ③ 필요에 따라 순위 차량은 기술위원장의 지시에 따라 의무 검사를 시행한다. 의무 검사의 항목은 기술위원장이 임의로 지정한다
- ④ 의무 검사가 진행될 때는 전 과정을 소속 팀 미케닉 또는 크루가 입회 하에 진행되며 차량의 분해는 해당 팀 미케닉 또는 크루가 직접 진행한다. 해당 팀 또는 선수가 직접 분해를 하지 못하는 경우에는 대행 수수료 100만원을 납부해야 한다. 검사 완료 후 조립은 해주지 않는다.
- ⑤ 공식 항의의 비용과 절차는 본 대회특별규칙의 항의 규정을 따른다.

## 23. 오피셜(공인) 타이어 장착

A. 타이어는 공식 업체가 공급하는 타이어만 사용 가능하며, 개조나 변형 처리를 할 수 없다.

- 상표 : MICHELIN (미쉐린)
- 공급자 : 주식회사 모토워드

B. 공급 조건 및 방식은 별도 공지한다.

## 24. 헬멧

A. 참가하는 모든 선수의 헬멧은 D링 체결 방식의 풀페이스로 규정한다.

B. 실드 타입은 "스모그"타입과 "클리어"타입으로 제한한다. (안티포그 스모그 가능)

C. 헬멧 외부에는 영상촬영장비 및 인터콤 기능의 장비 등 그 어떤 것도 부착할 수 없다.

(클림프킷, 카메라 고정장치 등 - 내부삽입도 동일)

D. 모든 참가 선수는 "HELMET REMOVER"의 사용을 권장한다.

## 25. 레이싱 기어

A. 레이싱 슈트는 가죽으로 된 소재의 원피스.

- 가죽으로 제작된 투피스 슈트의 경우 경기 안전 검차에 사전 확인 필수.

B. 척추 보호대는 의무적으로 착용 하도록 한다. 흉부 보호대는 권장사항.

- 자켓 삽입용 2pc(이등분 파츠)는 불가하며 일반 형태의 삽입 혹은 착용 방식 이어야 한다.
- 슈트 직접 삽입 방식이 아닌, 단독 착용 방식의 척추보호대는 CE인증을 받은 LEVEL 2의 보호대 사용을 의무화 한다.

- C. 글러브의 경우 가죽소재의 롱 글러브를 사용하고 매쉬 소재의 롱 글러브는 제한한다.
- D. 모든 부츠는 올 가죽 형태의 8인치 내외의 부츠(롱부츠 형태)를 사용하도록 한다.
- E. 모든 레이싱 기어는 외형적으로 봉제선 및 원단의 찢어짐 또는 부자재 (연결 볼트, 지퍼 등)의 파손이 없어야 한다.
- F. 슈트 지정 부착물
  - 슈트에 의류 제조사 로고가 아닌, 야마하, 미쉐린 외의 바이크 제조사 및 타이어의 로고 불가.
  - 오피셜 지정 패치(스폰서 로고)를 지정 위치에 직접 부착해야 한다.
  - **연간 1회 무상 제공 (분실 또는 훼손 시 유상 구매 가능)**

미쉐린 타이어 로고	
패치 부착 예시	
크기	왼쪽 가슴 상단 가로 10cm, 후면 허리 가로 25cm

## 26. 라이더 넘버

- A. 라이더 넘버는 참가 선수의 희망 번호를 우선으로 한다. 단, 동일 클래스 내 중복 번호 발생 시, 기존 참가 선수 최우선 유지 및 입금 순 우선 지정되며, 중복자는 주최측이 임의 지정 한다.
- B. 대회 운영사무국에서 참가자 확인 절차를 거치고, 라이더 넘버 및 오피셜 지정 스티커를 배부한다.
  - 라이더 넘버 : 전면 1매, 측면(언더카울) 좌우 각 1매, 총 3매 배부한다.(연 1회 무상 제공, 유상 구매 가능)
  - 오피셜 지정 스티커(스폰서 로고 등)를 지정 위치에 부착해야 한다. (매 경기 제공)
- C. 라이더 넘버의 배경색과 문자색은 아래와 같다. 규정 범위 내 자율 준비 가능하다.

클래스	ALL STOCK	RACING STOCK	RACING OPEN
라이더 넘버 예시			
배경색	빨간색	노란색	파란색
문자색	흰색	검정색	흰색
최소 크기	앞면 : 250mm X 200mm, 측면 : 150 X 150mm		

D. 라이더 넘버의 식별이 불가능하다고 판단되거나 시인성에 관해 논란이 생긴 경우 기술위원장은 수정 요구 및 최종 결정을 한다. 참가자가 수정 요구를 받는 경우 신속히 수정하여 재검사에서 승인을 받아야한다.

E. 라이더 넘버 및 오피셜 지정 스티커의 표시 위치는 다음과 같다. (의무 사항)

① 라이더 넘버 : 차량 정면 1개소, 차량 측면 2개소 좌,우 각각.

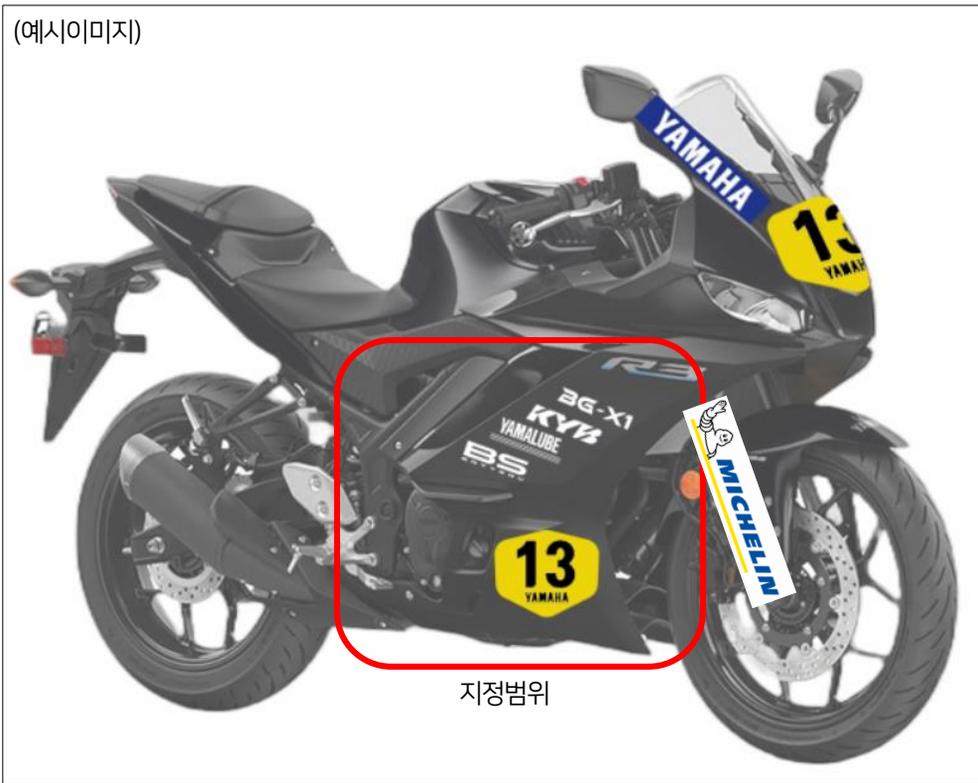
사이드 넘버는 라이더가 승차한 상태에서도 명확히 식별되는 차량 측면의 위치에 표시해야 한다.

② 오피셜 지정 스티커 : 야마하 / 미쉐린 타이어 / XG-X1 / KYB / YAMALUBE / BS BATTERY

- 미쉐린 타이어 : 프론트 웬더의 좌우 또는 리어 스윙암의 좌우 중 택일
- 야마하 : 차량 정면 어퍼 카울 좌우
- XG-X1, KYB, YAMALUBE, BS BATTERY : 차량 측면 좌우 지정범위 내 자율 부착

※ 지정 범위 타 브랜드 타이어 스티커 부착 금지

(예시이미지)



지정범위

## 27. 주행 중 준수사항

A. 선수는 별도 규칙인 서킷 주행에 관한 규칙을 따라야 하고 위반한 경우 페널티가 주어진다. (모토피스타 규정 참고)

- ① 선수는 지시를 전하는 서킷의 LED 신호 및 깃발 신호(신호등)를 반드시 따라야 한다.
- ② 코스 아웃한 선수가 코스로 복귀하려 할 때에는 오피셜의 지시하는 방향과 장소로 복귀하여야 한다.

이때 오피셜은 다음과 같이 보조할 수 있다.

- 차량을 일으키는 행위의 보조
- 수리 및 정비가 행해지고 있는 동안 차량을 붙잡고 있는 행위
- 선수의 재 스타트를 보조하는 행위

- ③ 선수는 자신에게 유리한 목적의 숏컷 주행을 하지 말아야 한다.  
 숏컷 주행이란 코너, 시케이인 등에서 트랙 이외의 지역을 주행하는 행위로 페널티가 부과된다.  
 단, 추돌이나 오버스피드(속도 초과) 등의 불가항력적인 상황에서 사고를 회피하려는 행위로 주행을 하였을 경우에는 대회심사위원회의 심사를 통해 페널티가 부과되지 않을 수 있다.
- ④ 차량 트러블로 부득이하게 리타이어를 해야만 하는 경우에는 피트로 돌아오려 하지 말고 즉시 코스아웃해서 오피셜이 지시하는 안전한 장소에 차량을 세우고 펜스 너머 안전지대로 이동한다.
- ⑤ 오일 누출 등의 차량 트러블이 발생한 경우, 피트까지 돌아오려 하지 말고 반드시 코스아웃해서 안전한 장소에 차량을 세워야 한다. 위의 사항을 위반한 경우 페널티가 부과된다. (오렌지불기 제시)
- ⑥ 피트로 돌아오려는 선수는 가능한 피트레인 입구가 있는 쪽의 트랙 가장자리(코스 우측)를 주행해야 된다.
- ⑦ 피트를 제외한 코스 내에서 작업 또는 공구 및 부품 등의 원조를 받는 것은 금지한다.  
 위반하는 경우에는 실격이 된다. (그리드 정렬 제외)
- ⑧ 어떠한 경우에도 역방향으로의 주행 또는 규정 외의 코스를 주행하는 것을 금지한다. 위반하는 경우에는 실격이 된다. 단, 오피셜의 지시에 의한 경우에는 그 지시를 따른다.
- ⑨ 주행 중(연습, 예선, 결승 포함) 직선 부분에서는 앞차를 추월하거나 뒷차의 슬립스트림을 회피하기 위한 목적 이외에 급격한 진로 변경은 금지된다.
- ⑩ 스타트 연습은 코스인 시 피트레인 출구에서만 할 수 있다. 단, 이 때 코스인 하는 다른 라이더에게 방해가 되지 않도록 하며 지정 장소 이외의 스타트 연습은 일절 금지된다.

## 부칙 1. 서킷 주행에 관한 규칙

### 1. 목적

본 규칙은 주식회사 모토워드가 로드레이스 코스(서킷)에서 연습 및 레이스를 포함하여 서킷 주행 시의 기본적인 주행 방법, 매너를 명시하기 위한 규칙을 기준으로 사고를 방지하고 안전하게 대회를 진행함을 목적으로 한다.

### 2. 정의

- A. 서킷 주행이란 모든 사람이 연습 및 레이스 등에서 각자 가지고 있는 기량 및 차량의 능력의 범위 내에서 가능한 한 안전하고 빠르게 달리는 것을 목적으로 주행하는 것을 말한다.
- B. 레코드라인의 정의  
레코드 라인인 서킷을 무리 없이 가능한 한 안전하고 빠르게 달리기 위한 이상적인 주행 라인을 말한다.
- C. 서행이란, 저속으로 천천히 주행하고 있는 상황으로 라이더 또는 차량의 트러블로 인한 서행, 서킷 초보자의 주행, 코스 파악 주행 연습 등을 포함하며 서행을 할 때에는 피트레인 입구가 있는 쪽의 코스 가장자리를 주행해야 한다.  
(인제스피디움 기준 코스의 우측)

### 3. 서킷 주행에서의 엄수 사항

서킷을 주행할 때에는 각 서킷의 운영 규칙을 숙지하고 해당 시설의 관리자, 관계자, 경기대회에서는 오피셜의 지시를 최우선으로 따라야 한다.

#### A. 주행 우선권

- ① 서킷 주행에서는 기본적으로 레코드 라인을 선점하여 주행하는 자에게 우선권이 있다.
- ② 서행하는 자는 레코드라인을 주행하는 자를 방해하면 안된다.  
서행차량은 피트레인 입구가 있는 쪽의 코스 가장자리를 주행해야만 한다. 만일 코스 일부 구간에서 주행 라인이 겹치게 될 경우에는 고속 차량에게 서행 주행을 어필한 후 서행 주행을 준수하여야 한다.
- ③ 피트레인 주행의 우선권은 먼저 피트레인을 주행하는 차량, 코스인 하는 차량의 순서에 따라 주행 우선권이 있다.  
피트 개러지 또는 피트 작업구역(개러지, 작업구역 전체를 일컬어 "피트 박스"라고도 함. 이하 "피트박스"라고 함.) 내에서 진입하는 경우에도 먼저 피트레인을 주행하는 차량이 최우선이 되며 해당 차량이 통과 후에 진입하여야 한다.
- ④ 코스에 복귀하기 위해 진입하는 라이더는 피트레인 출구를 나와 처음 코너 출구(클리핑 포인트 이 후)에 도착하기까지는 피트레인 출구가 있는 쪽 코스 가장자리를 주행해야 하며, 직선 주행 후방에서 다가오는 차량의 주행을 방해해서는 안 된다. 레코드라인으로 합류할 때에는 충분한 속도까지 가속해야 한다.

#### B. 주행 중의 엄수 사항

- ① LED시그널 및 깃발 신호를 확인하고 반드시 그 지시에 따라야 할 의무가 있다.
- ② 통상적으로 예상할 수 없는 지점에서의 불필요한 급감속을 하여서는 안 된다.
- ③ 어떤 경우(피트로드 포함)에서도 역방향으로 주행하거나 규정되지 않은 코스를 주행해서는 안 된다.

- ④ 직선 부분에서는 앞 차량을 추월하는 이외의 목적으로 진로를 현저하고 급격하게 변경하는 것은 금지된다.
- ⑤ 다른 라이더의 주행을 방해하는 주행을 하여서는 안 된다.
- ⑥ 필요할 때 외에 핸들에서 손을 놓거나 다리를 풋레스트에서 떨어뜨리거나 밖으로 내미는 등의 위험한 태도를 취하면 안 된다.

## C. 전도, 코스아웃

### (1) 코스아웃

- ① 만약 코스아웃 한 후에 복귀하는 경우에는 후방을 확인한 다음, 코스로 복귀해야 한다.  
전도한 경우에는 차량의 상태를 확인하여 파손, 오일 유출, 자갈 등으로 코스를 오염시켜서는 안 된다.
- ② 트러블 등으로 주행을 멈추어야 할 경우에는 차량을 코스 바깥 안전한 장소에 세우고 재빨리 펜스 너머 안전지대로 퇴장해야 한다. 안전지대는 타이어 방호벽이 있는 경우, 타이어 방호벽 뒤를 말하고 가드레일만 있는 경우, 가드레일 뒤를 말한다.  
안전 펜스(철망)를 넘어 안전을 확보한 경우에만 안전장비(헬멧, 글러브 등)를 탈거할 수 있으나 그 외에 지역에서는 착용하고 있어야 한다. (인제 스피디움 안전펜스 비상구 : 오렌지 컬러 표시 부분)

### (2) 전도

- ① 전도 또는 고장으로 정지한 경우, 후속차에 의한 2차 사고 방지에 유의해야 한다.
- ② 전도되는 경우에는 상황 판단에 따라 안전한 장소로 빠르게 대피해야 한다. 특히 오일에 의한 전도는 후속차도 같은 장소에서 뒤따라 전도할 가능성이 있기에 주의해야 한다.
- ③ 안전한 장소에서 가능한 후속차에게 알리는 노력을 해야 한다. 코스 상황에 따라 안전한 시기에 차량의 전원 차단과 연료, 오일 등 유출 방지 활동을 하여 화재나 연료, 오일 유출을 방지하여야 한다.  
또한 가능한 비산 부품을 제거하여야 한다. 단, 경기 중일 때에는 신속히 안전지대로 대피하고 연료, 오일 유출이 예상될 경우에는 해당 지역 오피셜에게 신속히 알려야 한다.
- ④ 안전장비(헬멧, 글러브 등)는 대회가 끝날 때까지 착용하고 있어야 한다. 단, 충격으로 인해 몸 상태가 안좋을 시, 오피셜 관리하에 보호장비를 해제할 수 있다.
- ⑤ 전도한 차량은 오일, 연료 등을 유출할 가능성이 많기 때문에 주행 중 사고 현장 또는 전도 차량을 목격하면 다음 랩은 충분히 주의하여 주행해야 한다.

### (3) 코스로의 복귀

- ① 안전한 장소에서 차량이 주행 가능한지 확인해야 한다.
- ② 오일, 연료, 냉각수, 브레이크액 등의 유출이 없는지 확인한다. 유출이 있을 경우는無理하게 피트로 복귀하지 말고 안전지대에 대기하여야 한다.
- ③ 주행에 위험이 있는 부분의 파손, 중요 안전부품의 파손, 또는 파손 부분이 날카롭게 손상되었는지 확인해야 한다.
- ④ 카울 안쪽에 진흙, 모래, 자갈, 풀 등의 유무를 확인하고 타이어에 진흙이 묻어있는 상태에서 코스로 복귀하면 안 된다.
- ⑤ 후방의 안전을 충분히 확인한 후 여유를 갖고 코스에 복귀하여야 한다.

#### D. 차량 트러블

- ① 주행 중에 차량 트러블이 있을 경우, 레코드라인을 주행하는 라이더를 방해하지 않도록 주의하며 후방 안전을 확인하고 후속 차에게 신호를 표시하면서 피트레인 입구가 있는 코스 가장자리를 주행하여 피트로 들어와야 한다.
- ② 코스에 오일 등의 액체를 뿌릴 위험이 있는 경우는 피트에 돌아오려 하지 말고 재빠르게 코스아웃하여 안전한 장소에 차량을 정차 시켜야 한다.
- ③ 차량은 스스로의 책임하에 안전장비 등 서킷에서 요구하는 사양을 충족시켜야 하며, 완벽하게 정비되어 있어야 한다.

#### E. 피트인

코스에서 피트박스로 되돌아오는 경우를 피트인이라 하며 다음의 절차를 따라야 한다.

- ① 피트인 하는 라이더는 피트레인 입구 전에 후방을 확인하고 피트레인 입구 쪽 코스 가장자리(인제 스피디움 기준 코스 우측)에 차량을 붙여서, 손 또는 발로 피트인 사인을 한 후 안전을 확보하며 피트인 하고, 피트레인을 서행해야 한다. 피트 작업구역을 주행하는 것은 금지한다.
- ② 피트인 하는 차량은 피트레인을 이용하여 자신의 피트박스에 최대한 가까이 접근하여 들어가 정차한다.
- ③ 피트레인의 속도제한은 60km/h 이하로 한다.

#### F. 피트크루

- ① 피트크루가 사인에어리어에 출입할 때는 반드시 크루완장을 착용한다.
- ② 피트레인의 시그널링 플랫폼(사인 에어리어)에서 피트 크루는 주행 차량에 우선권이 있음을 인식하고 자신의 책임하에 안전을 확보한다. 피트 크루가 규칙을 위반할 경우에도 해당 팀, 라이더가 책임을 지는 것으로 한다.
- ③ 피트크루의 복장은 슬리퍼(크룩스 포함)를 비롯한 경기장 내 부상 위험이 있는 복장 착용이 금지되며, 사인에어리어에서 경기에 지장을 줄 수 있는 모자, 우산, 플래쉬 등의 착용 및 사용이 금지된다.

#### G. 기타

- ① 평소애 스포츠맨으로서의 태도를 갖고 품격이 의심되는 언행은 엄하게 제재한다.
- ② 알코올류 또는 약품(흥분제 등)을 사용하면 안 된다.

### 4. 손해에 대한 책임

- A. 주행 중 자신의 차량 및 그 부속품, 안전장비 등의 파손과 서킷의 부대 설비 등을 파손한 경우에도 참가자 스스로 그 책임을 져야한다. 서킷 시설물에 대해서는 서킷에서 요구할 때 배상을 하여야 한다.  
서킷 관계자 및 대회관계자, 오피셜에서 책임을 물을 수 없다.
- B. 주행에서 발생한 부상 등은 참가자 스스로가 책임을 져야한다.

## 부칙 2. 로드레이스에서 2차 재해 방지의 엄수 사항

### 1. 전도·전복 또는 사고 등으로 정지를 하면

#### A. 2차 피해 방지

전도, 트러블 등으로 정지한 경우 후속차와 충돌하거나 후속차를 전복시키는 등의 2차 피해 사고를 방지하기 위하여 조심하여야 한다.

#### B. 우선 안전 확보

전도하면 상황 판단에 따라 안전한 장소로 가능한 빠르게 대피하여야 한다. 특히 오일에 의한 전도는 후속차도 같은 장소에서 차례로 전복할 수 있다.

#### C. 후속차에게 신호

포스트에서 황색깃발(황색 신호등)을 흔들면 될 수 있는 한 후속차에게 알리는 노력을 하여야 한다.

#### D. 장애물 처리

오피셜과 협력하여 비산 부품을 빠르게 처리해야 한다. 오일이나 연료가 유출되면 코스 위험도가 더 높아짐으로 처리 작업도 빨리 하여야 한다. 안전상, 코스나 후속 차량을 등지고 작업하지 않도록 한다.

#### E. 코스 내에서는 헬멧 착용

자신이 전도한 곳은 다른 라이더도 전도하기 쉬운 장소이다. 2차적인 충돌 가능성이 농후하므로 펜스 너머 안전지대로 나가 안전을 확보하기 전까지는 헬멧 및 안전장비를 반드시 착용하고 행동하여야 한다. 코스 내(런 오프 에어리어 포함)에 라이더가 있을 때는 황색깃발 상황으로 추월 금지이다. 다른 라이더의 주행을 방해할 수 있기 때문에 가능한 빠르게 코스 밖으로 탈출해야 한다.

### 2. 재 스타트

A. 차량이 재 스타트 가능한지 상태를 반드시 확인해야 한다. 코스 내에서 차량 상태를 확인해서는 안된다.

오피셜의 지시에 따라 안전한 장소로 이동하여 확인하여야 한다.

B. 오일, 연료, 냉각수, 브레이크액 등이 유출되지 않았는지 확인하여야 한다. 오일 유출이 있을 때에는 무리하게 피트로 복귀하지 않고 안전한 장소에서 대기한다.

C. 주행에 위험이 있는 부분의 파손, 중요 안전부품의 파손, 또는 파손 부분이 날카로워 2차 피해로 연결되지 않게 확인하여야 한다.

D. 카울 안쪽에 진흙, 모래, 자갈, 풀 등의 유무를 확인하고 타이어에 진흙을 묻힌 채 코스에 복귀를 하는 것은 금지한다. 후방의 안전을 충분히 확인한 후 여유를 갖고 코스에 복귀하여야 한다.

### 3. 전도 차량을 목격하면

전도한 차량은 오일, 연료 등을 유출할 가능성이 많기 때문에 주행 중 사고 현장 또는 전도 차량을 목격하면 다음 랩은 충분히 주의하여 주행해야 한다.