2022 KMF 국내 경기 규칙

MOTORCYCLE SPORTS RULES

제정 1998 년 1 월 1 일
개정 2002 년 1 월 1 일
개정 2009 년 1 월 1 일
개정 2010 년 1 월 1 일
개정 2011 년 1 월 1 일
개정 2015 년 1 월 1 일
개정 2020 년 1 월 1 일
개정 2020 년 3 월 19 일
개정 2021 년 2 월 16 일
개정 2022 년 2 월 11 일
개정 2022 년 3 월 21 일
개정 2022 년 6 월 6 일(개정 부분 음영 처리)

대한모터사이클연맹 (KMF)
서울특별시 성동구 광나루로 228 12 층
Tel: +82-2 591 0088
Fax: +82-2 533 7953
www.kmf.or.kr
info@kmf.or.kr

CONTENTS

KMF 조직에 대하여 ····· 1
제 1 장 총칙 ····· 2
제 2 장 라이선스 ····· 4
제 3 장 대회 ····· 11
제 4 장 KMF 재정 규칙 ····· 18
부칙 1 KMF 안티 도핑 규칙 ····· 23

ROAD RACE

부칙 2 서킷에 관한 규칙 ····· 29
부칙 3 로드레이스 경기 규칙 ····· 32
부칙 4 로드레이스 기술 규칙 ····· 53
부칙 5 KSB1000 / KSB1000N 기술 사양 ····· 57
부칙 6 SS600 / SS600N 기술 사양 ····· 70
부칙 7 KP300 / KP400 기술 사양 ····· 83
부칙 8 내구 레이스의 사양 ····· 96
부칙 9 미니 바이크의 사양 ····· 98

MOTOCROSS

부칙 10 모토크로스 경기 규칙 ····· 100
부칙 11 모토크로스 기술 규칙 ····· 110

TRIAL

부칙 12 트라이얼 경기 규칙 ····· 119
부칙 13 트라이얼 기술 규칙 ····· 127

ENDURO

부칙 14 엔듀로 경기 규칙 ····· 133
부칙 15 엔듀로 기술 규칙 ····· 150

SUPER MOTO

부칙 16 슈퍼모토 경기 규칙 ····· 157
부칙 17 슈퍼모토 기술 규칙 ····· 171

부칙 18 KMF 공인 제도 ····· 177
부칙 19 KMF 차량 공인에 관한 규칙 ····· 178
부칙 20 KMF 부품 공인에 관한 규칙 ····· 180
부칙 21 KMF 경기용 헬멧 공인에 관한 규칙 ····· 182
부칙 22 KMF 레이싱 슈트 공인에 관한 규칙 ····· 184
부칙 23 KMF 공인 팀 등록에 관한 규칙 ····· 187
부록 KMF 공인 목록 ····· 별지 첨부

본 국내경기규칙은 국제모터사이클연맹((Fédération Internationale Motocyclisme: 약칭 FIM)의 국제스포츠헌장, FIM 경기규칙에 따라 작성되어 대한민국 국내의 모터사이클 스포츠 규칙으로서 발행한다. 본 국내경기규칙은 총칙과 부칙으로 대별되며 경기 종목에 따라 내용에 차이가 있는 사항은 부칙에 명시한다.

KMF 조직에 대하여

● FIM (국제 모터사이클 연맹)

FIM 은 세계적으로 모터사이클 스포츠를 관리, 보급, 진흥을 도모하며 이 분야의 사용자 지원 단체로서 창립된 국제 조직이다. 1904 년 국제 경기에서 일어난 논쟁을 계기로 국제적인 모터사이클 조직이 설립되어, 1904 년 12 월 22 일 파리에서 창립, 현재 스위스 Mies 에 본부를 두고 있다. 현재 회원국은 115 개국. 세계 모터사이클 스포츠의 모든 경기 운영을 총괄하는 동시에 IOC(국제 올림픽 위원회)에 2000 년 9 월에 인가되어, 모터사이클 스포츠가 올림픽 경기 종목으로 채택되기 위해 적극적으로 활동하고 있다.

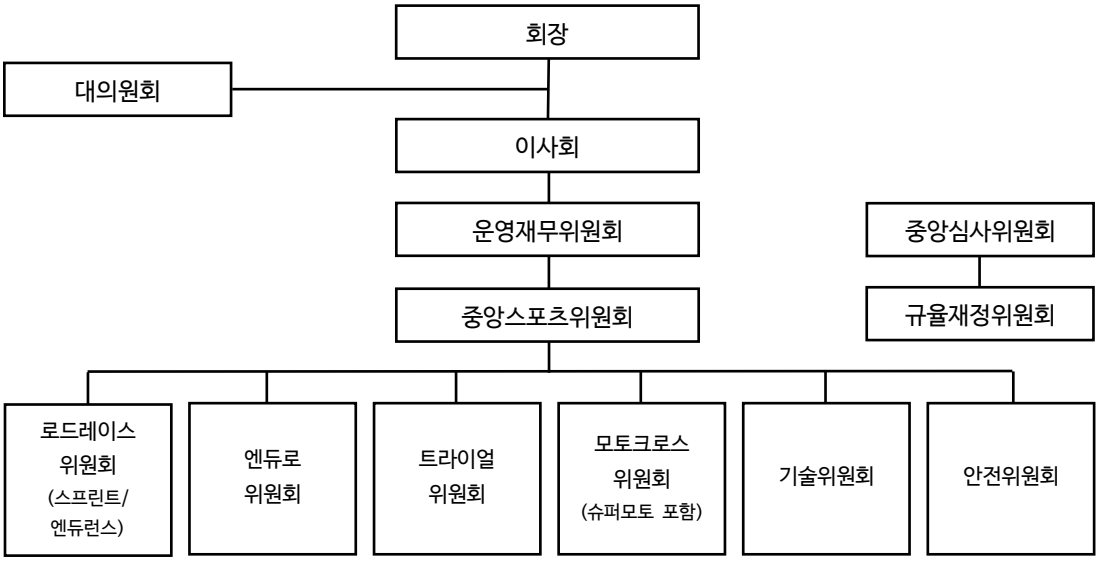
● FIM ASIA

FIM 이 세계를 6 개 지역(유럽, 북아메리카, 라틴아메리카, 오세아니아, 아프리카, 아시아)으로 나누어 관리하기 위해서 마련한 지역별 협회로서, 아시아권 내 FIM 회원국 28 개국(아랍에미리트, 이란, 인도, 인도네시아, 오만, 카타르, 한국, 키르기스스탄, 쿠웨이트, 괌, 싱가포르, 스리랑카, 태국, 대만, 타지키스탄, 중국, 네팔, 일본, 요르단, 바레인, 팔레스타인, 필리핀, 홍콩, 마카오, 말레이시아, 몽골, 레바논, 사우디아라비아, 캄보디아)으로 구성되어 적극적인 상호 교류를 통해 아시아권 내 모터사이클 스포츠의 보급, 발전을 주제로 활동하고 있다.

● KMF (대한모터사이클연맹)

대한민국의 모터사이클 스포츠를 총괄하는 기관으로서 1970 년 12 월에 창립됐으며, 1981 년에 FIM 에 가입되었으나 단체의 활동부진으로 자격을 상실하였다가 이후 각고의 노력 끝에 1997 년에 다시 세계 77 번째 회원국으로 가입되었다. 대한민국의 유일한 대표기관으로서 모터사이클 스포츠 관리, 보급 진흥, 경기의 안전과 공정 및 질서를 유지하는 것을 목적으로 한다.

● KMF 중앙조직구성



제 1 장
총칙

제1조 모터사이클 스포츠의 국내적 총괄

대한모터사이클연맹(이하 'KMF')은 대한민국의 모터사이클 스포츠 관리, 보급 진흥, 경기의 안전과 공정 및 질서를 유지하는 것을 목적으로 한다.

또한 KMF 는 국제 모터사이클 연맹((Féderation Intérnationale de Motocyclisme, IOC 인가 단체, 이하 'FIM')에 의하여 대한민국의 대표 기관으로서 공인되어 국내의 모든 모터사이클 스포츠를 관리, 통할하는 유일한 권위 기관임을 선언한다.

제2조 국내 경기 규칙의 제정 및 시행

KMF 는 앞 조항의 권한을 정당하고 공정한 방법으로 행사하기 위해 FIM 국제 경기 규칙에 준거하여 국내 경기 규칙 및 그 세칙을 제정하고 시행한다.

제3조 국내 경기 규칙의 적용

KMF 의 공인을 받는 모든 국내 모터사이클 경기는 본 규칙이 적용된다.

제4조 국내 경기 규칙의 해석

각각의 대회에서 판정 및 경기 규칙 전반에 대한 해석은 본 규칙에 기초하여 해당 대회심사위원회가 실시하며 이를 최종적인 것으로 한다.

본 규칙에 규정되지 않은 사항은 FIM 경기 규칙에 의해 판정한다.

제5조 대회 특별 규칙 및 공식 통지

5.1 대회는 본 규칙 및 각 종목별 부칙에 기초하여 진행되며 대회의 운영, 경기의 세부사항 및 지시 사항은 대회 별 특별 규칙, 공시 또는 공식 통지에 의해 이루어진다.

5.2 대회 특별 규칙, 공식 프로그램, 참가 신청서 등의 모든 대회 공식 문서에는 명확하게 '본 대회는 FIM 의 국제 경기 규칙과 KMF 의 국내 경기 규칙에 의거하여 개최된다.'고 명시해야 한다.

5.3 대회 특별 규칙 및 공식 통지는 대회 주최자(이하 '주최자')가 제정 또는 발행한다.

5.4 대회 특별 규칙에는 다음의 각 항을 표시한다.

① 대회 명칭
② 대회 조직
③ 주최자의 명칭, 소재지 및 연락처
④ 개최 일시, 장소
⑤ 경기 종목 및 내용
⑥ 참가 자격
⑦ 참가 신청 접수처
⑧ 참가 신청 기간

⑨ 참가 비용
⑩ 참가 정원
⑪ 시상과 상세내용
⑫ 기타

5.5 대회 특별 규칙에 규정하지 못한 대회 운영 세부 규칙 및 대회 특별 규칙 발표 후에 생긴 문제를 처리하기 위해 주최자는 참가자에게 공식 통지를 통해 지시할 수 있다.
다만 그 내용이 KMF 국내 경기 규칙에 어긋나는 내용이면 안된다.

제 2 장
라이선스

제6조 KMF 라이선스의 종류

6.1 KMF 라이선스는 〈경기 라이선스〉, 〈인스트럭터 라이선스〉, 〈오피셜 라이선스〉로 구분된다.

6.2 공인 대회에 참가하기 위해 필요한 자격은 〈경기 라이선스〉이다.

6.3 〈인스트럭터 라이선스〉는 KMF 공인 인스트럭터로서 모터사이클 교육 활동에 종사하는 자에게 필요한 자격이다.

6.4 〈오피셜 라이선스〉는 경기의 오피셜 역할로 참가하는 자에게 필요한 자격이다.

6.5 대회의 종목과 카테고리에 따라 필요한 참가 자격이 지정된다.

제7조 KMF 라이선스의 취득 요건

KMF 라이선스를 신청하는 자는 다음 요건을 충족해야 한다.

7.1 대한민국에 스포츠 국적을 가질 것.
대한민국에 스포츠 국적을 갖지 않을 경우, 계속적으로 거주하고 있는 자.

7.2 과거 6 개월 이내에 중대한 형법상의 범죄로 처벌되지 않은 자 또는 그 처벌 기간 내에 없는 자.

7.3 운전면허증을 취득할 수 있는 신체적 요건을 갖출 것.

7.4 타국 연맹(FMN)에서 라이선스 발급을 받은 자는 해당 FMN 에서 이적 허가를 얻어야 한다. (스포츠 이적 증명서 제출) 다만, 해당 연도에 다시 이적할 수 없다. (KMF 에서 다른 FMN 으로 이적한 경우 해당 연도에 KMF 회원 라이선스를 취득할 수 없다)

7.5 타국 연맹(FMN)에서 KMF 라이선스 특별 발행 허가증을 받은 자. (허가증 제출)

7.6 라이선스의 신청은 주민등록상의 이름, 생년월일, 성별로 등록해야 한다.
※ 허위 신청이 드러날 경우 해당 라이선스 자격이 정지된다.

7.6.1 경기 라이선스 종목별 취득 요건
경기 라이선스는 전국적으로 통일된 규칙으로 열리는 '공인 대회'에 필요한 자격이며, 경기 기량에 따른 클래스를 제공하기 위해 경기 기록 및 대회에서의 성적으로 승격 기준을 설정한다.

7.6.2 라이선스를 취득할 경우 종목마다 정해진 취득 조건을 충족시킨 후 신청 서류 제출 및 신청 비용을 납부해야 한다.

7.6.3 라이선스 신청 시 미성년자는 법적 친권자의 경기 참가 동의서(전용 서식에 날인)가 필요하다.
※ 대상 종목은 로드레이스, 모터크로스, 트라이얼, 엔듀로, 슈퍼모토 신청자로 한다.

7.6.4 한번 접수된 신청 비용은 과납금 이외는 환불되지 않는다. (신청서 미제출 포함)
또한 신청 비용의 연도 이월은 인정되지 않는다.

7.6.5 아래에 기술된 취득 조건 중 나이는 생일을 기준으로 하는 '만 나이'로 한다.

7.6.6 경기 라이선스 취득자 중 로드레이스의 경우, 10 년 이상 갱신하지 않은 자는 그 자격을 잃으며, 다시 취득할 경우 별도로 규정된 라이선스 취득 조건을 충족해야 한다.

7.6.7 라이선스에 사용되는 사진은 6 개월 이내에 촬영한 탈모한 상태의 정면 사진으로 신분을 입증하기에 적합해야 한다. (부적절하다고 판단될 경우 대회 참가가 허용되지 않을 수 있다)

7.6.8 성명 등 주민등록상 변경이 생겼을 경우, 신속하게 변경 절차를 따라야 한다.

7.7 로드레이스 라이선스

7.7.1 공인 대회 참가자는 모두 '경기 라이선스 소지자'이어야 한다.

7.7.2 로드레이스 경기 라이선스는 다음과 같이 구분된다.

라이선스 구분	참가 가능한 대회
국제 (INT)	국제대회 / 한국선수권 / 지역선수권 / 내구레이스 / 미니모토
국내 A (NAT A)	지역선수권 / 내구레이스 / 미니모토
국내 B (NAT B)	내구레이스 / 미니모토

7.7.3 라이선스 취득 조건

처음에 취득 가능한 라이선스는 '국내 A / 국내 B 이다. '국제'는 국내 A 라이선스 취득 후 별도로 정한 승격 기준을 충족해야 한다.

7.7.4 국내 A 라이선스, 국내 B 라이선스

발급을 위해서는 12 세 이상으로 아래의 조건을 충족해야 한다.

- KMF 공인 로드레이스 라이선스 교육을 수강한 자. 라이선스 신청의 유효기간은 수강일로부터 1 년 이내로 한다.
- KMF 공인 서킷의 라이선스 취득자로 해당 서킷에서 1 일 이상의 공인 주행회 (트랙데이) 주행 증명 자료를 갖출 것. (공인 트랙데이 주최자 발급)

7.8 모토크로스 / 트라이얼 라이선스

7.8.1 공인 대회 참가자는 모두 '경기 라이선스 소지자'이어야 한다.

7.8.2 모토크로스 / 트라이얼 라이선스는 다음과 같이 구분된다.

라이선스 구분	참가 가능한 대회
국제 (INT)	국제대회 / 한국선수권 / INT 클래스
국내 (NAT)	지역선수권 / NAT 클래스

7.8.3 라이선스 취득 조건

처음에 취득 가능한 라이선스는 '국내'이다. '국제'는 국내 라이선스 취득 후 별도로 정한 승격 기준을 충족해야 한다.

7.8.4 국내 라이선스

발급을 위해서는 9 세 이상으로 아래의 조건을 충족해야 한다.

- 운전 면허증(원동기 면허 이상)을 취득한 자.
- 운전 면허증이 없는 자는 KMF 공인 해당 라이선스 교육을 수강한 자. 라이선스 신청의 유효기간은 수강일로부터 1 년 이내로 한다.

7.9 슈퍼모토 라이선스

7.9.1 공인 대회 참가자는 모두 '경기 라이선스 소지자'이어야 한다.

7.9.2 라이선스는 슈퍼모토 A 와 B 로 구분된다.

7.9.3 슈퍼모토 B 라이선스

슈퍼모토 B 의 취득 조건은 12 세 이상으로 다음 중 하나의 조건을 충족해야 한다.

- 해당 연도에 유효한 다음의 KMF 경기 라이선스 중 하나 이상을 취득한 자.
  (로드레이스, 모토크로스, 트라이얼, 엔듀로)
- 운전 면허증(원동기 면허 이상)을 취득한 자.
- KMF 공인 슈퍼모토 라이선스 교육을 수강한 자. 라이선스 신청의 유효기간은 수강일로부터 1 년 이내로 한다.

7.9.4 슈퍼모토 A 라이선스

슈퍼모토 A 라이선스 취득 조건은 별도로 정한 승격 기준을 충족해야 한다.

또는 해당 연도에 유효한 로드레이스 국제, 모토크로스 국제, 트라이얼 국제 라이선스 소지자는 처음 슈퍼모토 라이선스를 추가할 경우에 한해, 슈퍼모토 A 라이선스를 신청할 수 있다.

※ 한번 B 라이선스를 취득한 경우 A 로 승격은 별도로 정한 승격 기준을 충족해야 한다.

7.10 엔듀로 라이선스

7.10.1 공인 대회 공인 클래스 참가자는 'KMF 엔듀로 경기 라이선스 소지자'이어야 한다.

라이선스 구분	참가 가능한 대회
국제 (INT)	국제 대회 / 한국 선수권 / INT 클래스
국내 (NAT)	지역 선수권 / NAT 클래스

7.10.2 대회 코스에 공도가 포함되는 경우 경기에 참가하는 차량으로 도심 주행이 가능한 운전 면허증을 소지하고 있어야 한다.

7.10.3 운전 면허증 취득 연령 미만자는 공도를 사용하지 않는 대회에만 참가할 수 있다.

7.10.4 엔듀로 국내 라이선스

16 세 이상으로 아래의 조건을 충족해야 한다.

- 운전 면허증(원동기 면허 이상)을 취득한 자.
- 운전 면허증이 없는 자는 KMF 공인 해당 라이선스 교육을 수강한 자. 라이선스 신청의 유효기간은 수강일로부터 1 년 이내로 한다.

7.11 인스트럭터 라이선스

7.11.1 인스트럭터 라이선스 취득 조건

로드레이스, 모터크로스, 트라이얼, 엔듀로 국제 라이선스, 슈퍼모토는 A 라이선스 취득자로서 강습 경험이 풍부하고 KMF 가입 단체, KMF 공인 서킷, 세이프티 위원회 회원 중 하나의 추천을 얻어 KMF 인스트럭터 양성 교육을 수강하고 세이프티 위원회가 인정한 자.

7.12 오피셜 라이선스

7.12.1 오피셜 라이선스 취득 조건

18 세 이상의 사람으로 KMF 공인 해당 종목의 오피셜 라이선스 교육을 수강할 것. 라이선스 신청의 유효기간은 수강일로부터 1 년 이내로 한다.

또한 오피셜 실적이 충분히 쌓인 자 중, KMF 가입 단체나 KMF 공인 서킷에서 추천 받은 자는 교육을 면제받을 수 있다.

7.13 FIM, FIM ASIA 라이선스 (KMF 를 경유하여 취득)

국내 / 해외에서 세계선수권 대회, 국제 대회에 참가할 수 있는 라이선스의 구분은 다음과 같다.

종목	대회	필요한 라이선스		신청자격
		시리즈 참가의 경우	1 대회만 참가 (해외도 사용가능)	
로드레이스	세계선수권 GP	세계선수권 GP 용 연간 라이선스	세계선수권 GP 용 1 대회 라이선스	로드레이스 국제 라이선스 소지자 최저연령 * Moto3 = 14 세~21 세 * Moto2, 슈퍼스포츠 = 16 세 * 슈퍼바이크, 8 시간 내구, MotoGP = 18 세
	슈퍼바이크 세계선수권	SB 세계선수권용 연간 라이선스	SB 세계선수권용 1 대회 라이선스	
	세계 내구 선수권	세계 내구 선수권 팀 및 라이더 라이선스	세계 내구 선수권용 1 대회 팀 및 라이더 라이선스	
	기타 국제대회	FIM 인터내셔널 라이선스 연간용	FIM 인터내셔널 라이선스 1 대회용	
	아시아 선수권	아시아 선수권용 연간 엔트런트 라이선스 아시아 선수권용 연간 라이더 라이선스	1 대회 엔트런트 라이선스 1 대회 라이더 라이선스	
모토크로스	세계선수권 GP 슈퍼크로스	세계선수권 GP 및 슈퍼크로스용 연간 라이선스	세계선수권 GP 및 슈퍼크로스용 1 대회 라이선스	모토크로스 국제 라이선스 소지자 최저연령 1. 세계선수권용 MX2 = 15 세 MXGP = 16 세 2. 기타 대회용 85cc = 12 세 125cc = 13 세
	기타 국제 대회	FIM 인터내셔널 라이선스 연간용	FIM 인터내셔널 라이선스 1 대회용	
	아시아 선수권	라이더용 연간 라이선스	1 대회 라이더 라이선스	
트라이얼	세계선수권	세계선수권용 연간 라이선스	세계선수권용 1 대회 라이선스	트라이얼 국제 라이선스 소지자 운전면허증 필요
	기타 국제 대회	FIM 인터내셔널 라이선스 연간용	FIM 인터내셔널 라이선스 1 대회용	
엔듀로	ISDE	ISDE 용 라이선스		KMF 엔듀로 라이선스 소지자
	아시아 선수권	라이더용 연간 라이선스	1 대회 라이더 라이선스	
랠리 레이드	랠리 레이드	랠리레이드 라이선스 ※ 별도로 의사의 진단서 제출 필요		

※ 해외에서의 대회 참가에 대해서는 사전에 KMF 에 연락하고 허가를 얻어야 한다.
(상대 국가 연맹에 대한 KMF 의 출전 허가서가 발행된다)

※ 모든 인터내셔널 라이선스의 취득 가능 최고령은 55 세가 되는 연말까지로 한다.
(이를 넘는 경우 별도의 심사 필요)

제8조 라이선스의 유효기간

8.1 경기 라이선스의 유효기간은 라이선스를 교부 받은 해당 연도 1 월 1 일부터 12 월 31 일까지로 한다.

8.2 경기 라이선스는 갱신 기간을 초과한 경우 라이선스 등급의 강등이나 주행 증명 재 취득 등의 조건이 붙을 수 있다. 자세한 내용은 별도로 정한 'KMF 라이선스 승격, 강등에 관한 규칙'에 따른다.

제9조 라이선스의 효력 취소 등

9.1 다음의 경우 라이선스의 효력은 취소 또는 정지된다.

9.1.1 대한민국의 스포츠 국적을 잃은 자

9.1.2 성명, 나이, 성별 등을 속이고 부정으로 라이선스를 취득한 자 및 사용한 자.

9.1.3 라이선스의 유효기간이 지난 후 갱신 신청을 하지 않은 자.

9.1.4 KMF 중앙심사위원회의 재정으로 정지 처분을 받은 자. (중앙심사위원회가 정한 기간)

제10조 라이선스의 승격 및 강등

10.1 승격, 강등의 종류와 절차

~~10.1.1 자동 승격~~

~~시즌의 전 경기가 종료된 후 클래스 시즌 득점을 집계하여 규정된 자동 승격 대상이 되는 시즌 순위를 얻은 경우, 라이선스는 상위 등급으로 승격된다.~~

~~자동 승격 대상자에게는 그 해 11 월 말일까지 KMF 로부터 승격이 통보된다. 승격 후 클래스의 유효 개시는 다음 연도 1 월 1 일부터로 한다.~~

~~또한 자동 승격 후 클래스의 권리는 '자동 강등 기준'에 명시된 연도까지 유지된다.~~

10.1.2 신청 승격

시즌 종료 전까지 규정된 신청 승격 자격의 기록을 얻은 경우, 신청을 통해 상위 라이선스 등급으로 승격된다. 명확한 기준이 규정된 신청 승격은 그 대상자에게 그 해 11 월 말일까지 KMF 를 통해 통보된다.

신청 승격의 권리를 획득하고 신청 승격 기간 내에 절차를 진행하지 않은 경우 신청 승격의 권리는 소멸된다. 승격 후 클래스의 유효 개시는 다음 연도 1 월 1 일부터로 한다.

또한 신청 승격 절차를 진행한 후 승격의 취소는 일체 인정되지 않는다.

10.1.3 특별 승격

승격 대상이 아닌 선수라도 KMF 각 경기 종목 위원회의 판단에 따라 과거의 성적이나 기록을 근거로 특별히 그 기량이 인정되는 선수에 한하여 상위 라이선스 등급으로 승격된다.

특별 승격 대상자에게는 시즌 중 언제라도 KMF 로부터 승격이 통보된다. 승격 후 클래스의 유효 개시는 KMF 각 경기 종목 위원회의 심의를 거쳐 결정된다.

또한 특별 승격 후 클래스의 권리는 '자동 강등 기준'에 명시된 연도까지 유지된다.

10.1.4 자동 강등 및 특별 강등

라이선스의 결격 기간에 따른 자동 강등, 본인의 신청에 의해 심사되는 특별 강등이 있다.

10.1.5 재 승격 규정

라이선스가 강등된 선수가 신청 승격 대상이 되는 기준을 충족할 경우 본인의 신청을 통해 원칙적으로 다음 대회부터 상급 클래스로 재 승격할 수 있다. 'KMF 경기 라이선스 재 승격 신청서'는 KMF 공식 홈페이지에서 다운로드하거나 KMF 사무국에 청구한다.

10.2 로드레이스 라이선스의 승격

국내 A(NAT A) → 국제(INT)

~~10.2.1 자동 승격~~

~~KSB1000N 클래스 및 SS600N 클래스 시리즈 랭킹 1 위 ~ 3 위~~

10.2.2 신청 승격
KSB1000N 클래스 및 SS600N 클래스 시리즈 랭킹 1 위 ~ 3 위
KP300 클래스 및 KP400 클래스 시리즈 랭킹 1 위
KSB1000 클래스 및 SS600 클래스의 코스 레코드 105% 이내 공식 기록한 자
KP300 클래스 및 KP400 코스 레코드 103% 이내 공식 기록한 자

10.3 엔듀로 / 모토크로스 / 트라이얼 라이선스의 승격
국내(NAT) → 국제(INT)

10.3.1 자동 승격
NAT 클래스 시리즈 챔피언

10.3.2 신청 승격
NAT 클래스 시리즈 랭킹 2 위 ~ 5 위

10.4 슈퍼모토 라이선스의 승격
슈퍼모토 B → 슈퍼모토 A

10.4.1 자동 승격
슈퍼모토 B 클래스 시리즈 챔피언

10.4.2 신청 승격
슈퍼모토 B 클래스 시리즈 랭킹 2 위 ~ 5 위

10.5 자동 강등의 기준

10.5.1 라이선스 갱신이 되지 않은 경우 그 결격 기간(라이선스를 취득하지 않은 기간)이 4 년이 되는 연도부터 라이선스 등급이 자동 강등한다. (모든 종목에 해당)
※ 결격 기간 4 년차부터 국제는 국내로 등급 강등 / A 는 B 로 등급 강등

10.5.2 과거에 각 종목의 연간 세계 챔피언이 된 경우 자동 강등 기준에 관계없이 해당 종목의 최상급 라이선스 신청이 가능하다.

10.5.3 과거에 각 종목의 한국 선수권 및 최상급 부문에서 각 클래스의 연간 한국 챔피언이 된 경우 희망에 의해 자동 강등 기준표의 대상에서 제외될 수 있다.

10.6 특별 승격 및 그 절차

10.6.1 전항 각 항목의 자동 승격 및 신청 승격 기준과 동등하다고 간주되는 성적을 받은 자가 승격을 희망하는 경우 특별 승격을 신청할 수 있다.

10.6.2 이 신청은 소정의 신청 용지에 필요 사항 및 명확한 신청 이유를 기입하고 얼굴 사진, 성적을 증명하는 리절트, 신청 비용 30,000 원을 첨부하여 소속된 KMF 가입 단체로 신청한다.

10.6.3 이 신청의 접수는 해당 연도 11 월 1 일부터 12 월 31 일까지 소속된 KMF 가입 단체에 도착하는 것으로 하며, 기한을 넘긴 것은 일체 접수되지 않는다.

10.6.4 이 특별 승격에 대한 심사는 KMF 종목 별 위원회에서의 심사 결과를 따른다.

10.7 특별 강등 및 그 절차

10.7.1 원칙적으로 해당 라이선스 등급에서 득점을 얻지 못한 채 1 년 이상 경과한 자로서, 강등을 희망하는 사람은 특별 강등을 신청할 수 있다.

10.7.2 이 신청은 소정의 신청 용지에 필요 사항 및 명확한 신청 이유를 기입하고 얼굴 사진, 신청 비용 30,000 원을 첨부하여 소속된 KMF 가입 단체로 신청한다.

10.7.3 이 신청의 접수는 해당 연도 11 월 1 일부터 12 월 31 일까지 소속된 KMF 가입 단체에 도착하는 것으로 하며, 기한을 넘긴 것은 일체 접수되지 않는다.

10.7.4 이 특별 강등에 대한 심사는 KMF 종목 별 위원회에서의 심사 결과를 따른다.

10.7.5 특별 강등 승인 후 강등이 정해진 날부터 그 연도가 끝나는 날까지는 재 승격 기준이 적용된다.

10.8 재 승격 기준

자동/특별 강등이 적용된 라이선스 연도(유효기간 내)만을 대상으로, 다음 기준에 적합할 경우는 원칙적으로 다음 대회부터 상급 클래스로 재 승격할 수 있다. 기준에 적합한 자는 소속된 KMF 가입 단체에 소정의 재 승격 신청서를 사용하여 성적 결과(대회 공식 리절트)와 현재 소지한 KMF 라이선스를 송부해야 한다. 이 규칙은 결격 기간이 10 년 이상 있는 경우에는 적용되지 않는다.

① 강등된 라이선스 클래스에서 원칙적으로는 우승한 자.

② 공식 기록의 랩 타임 등에 의해 KMF 각 종목별 위원회가 특별히 필요하다고 인정하고 승인한 자.

10.9 한국 선수권 랭킹 결정 기준

한국 선수권 순위 결정은 다음의 방법으로 결정된다.

① 한국 선수권 시리즈 대회에서 얻은 득점을 합계하여 최종 점수가 많은 사람부터 순위를 결정한다. 단, 획득 점수가 50 점 미만의 경우, 챔피언이 되지 않고 랭킹 2 위로 한다.

② 상기 1 에서 동점이 된 경우, 상위 순위 획득 횟수가 많은 사람이 상위가 된다.

예: 동점의 사람끼리 1 위를 차지한 횟수를 비교하여 많은 사람이 상위. 이것으로도 동위일 경우 2 위를 차지한 횟수를 비교한다. 이하 하위까지 같은 방식으로 비교한다.

③ 상기 2 에서 결정하지 못할 경우, 최종전 성적 결과의 상위 순위자를 상위로 한다.

④ 상기 3 에서 결정하지 못할 경우, 최종전에 가까운 단일 대회 성적 결과의 순위를 비교하여 상위 순위자를 상위로 한다.

⑤ 상기 4 에서 결정하지 못할 경우, 전년도 상위 순위자를 상위로 한다.

⑥ 상기 5 에서 결정하지 못할 경우, KMF 해당 종목 위원회에서 최종 결정한다.

제11조 본 규칙의 시행

본 규칙은 2022 년 1 월 1 일부터 시행한다.

제 3 장
대회 (EVENT)

제12조 경기 참가자

12.1 KMF 의 공인 경기에 참가할 수 있는 자는 다음과 같다.

12.1.1 라이더

① 해당 경기에 필요한 KMF 경기 라이선스를 받았고 스포츠 보험 적용 기간 내에 참가를 신청한 자(라이선스 효력 정지 중인 자를 제외)로 해당 경기에 필요한 연령과 신체적 조건을 갖추고 있을 것.

② 해당 경기 참가에 필요한 제반 수속을 밟은 자.

③ 만 19 세 미만의 사람으로 친권자의 대회 참가 동의서(라이선스 신청 시 필수 서류)를 제출한 자.

12.1.2 엔트런트

여기서 규정하는 엔트런트는 다음과 같이 경기 참가 신청을 한 단체 또는 개인을 말한다.

① KMF 에 등록된 공인 팀

② KMF 특별 회원 자격을 갖는 차량 메이커, 컨스트럭터, 부품 관련 메이커, 차량 및 부품의 공식 수입원.

※ 엔트런트 자격을 가지고 엔트리 절차에 의해 참가 신청함으로써 KMF 국내 경기 규칙에 규정된 항의자의 자격을 얻게 된다.

12.1.3 주최자 및 오피셜은 대회 당일 수시로 라이선스 제시를 요구함으로써 라이더 및 엔트런트의 자격 요건을 확인할 수 있다. 만약 본 규칙에 위배되는 사람이 있다면 그 사람에 대해 소정의 벌칙이 적용된다.

제13조 경기 참가자의 적합성

13.1 라이더는 항상 머신을 안전하게 컨트롤 할 수 있으며 각 포스트의 지시(플래그 및 보드)를 확인하여 정확하게 판단할 수 있는 건강상태이어야 한다. 안전하게 머신을 컨트롤 할 수 없는 상태 또는 정확한 판단이나 확인이 불가능한 건강상태라고 대회심사위원회에서 판단될 경우 본인 또는 다른 라이더에게 위험을 미치는 것을 이유로 해당 레이스(위크)의 출주는 인정되지 않는다. 해당 라이더(또는 팀 감독)에게는 해당 대회 사무국(내용은 담당 메디컬 닥터의 지시)에서 다음 대회 출전을 위한 처방 지시를 기재한 통보서를 준다. 해당 라이더 및 팀 감독은 해당 라이더가 출전하는 다음 대회까지(다음 대회 접수 시) 통보서에 따른 처치(필요에 따라 진단서 제출)를 해야한다.

13.1.1 경기 중 부상당한 경우, 주행 복귀는 대회심사위원회의 허가를 얻지 않으면 출주할 수 없다.

13.1.2 경기 중 전도 등에 의해 의식을 잃은 경우, 또는 의식이 있어도 뇌진탕으로 인정될 경우 해당 대회에는 출주할 수 없다.

13.1.3 해당 대회에서 열사병 증상이 인정될 경우 출주할 수 없다.

13.1.4 경기 참가 전에 부상이 있는 경우(예전 대회에서의 부상이 완치되지 않은 경우) 주치의 또는 경기 때 닥터 체크를 받고 대회심사위원회로부터 출주 허가를 얻어야 한다.

제14조 경기 참가자의 준수사항

14.1 경기 참가자는 다음 사항을 준수해야 한다.

14.1.1 경기장에서는 관객과 언론에 대해 모터사이클 스포츠의 이미지를 해치지 않도록 언행과 복장에 유의해야 한다.

① 항상 운동 선수로서의 태도를 유지하며 상스러운 말이나 행동은 엄격히 삼가해야 한다.

② 차별적 발언이나 타인을 폄하하는 발언은 삼가해야 한다.

③ 인종이나 성 차별 등 부적절한 메세지나 표현이 적힌 의복을 착용하지 않는다.

④ 문신(타투)을 노출하는 것은 삼가해야 한다.

14.1.2 KMF 국내 경기 규칙 및 해당 대회의 특별 규칙, 공식 통지를 숙지하고 그 규칙에 따라야 한다.

14.1.3 대회 중에는 KMF 국내 경기 규칙 및 기타 여러 규칙대로 행동하고 모든 행동에 대한 책임을 져야 한다.

14.1.4 국내 경기 규칙 및 경기 관리상의 모든 규정과 오피셜의 지시에 따르며 경기장 이외에서는 일반 도로의 교통 규칙을 준수해야 한다.

14.1.5 경기에 관한 업무에 관련된 사람 및 라이더는 알코올류 또는 약품(흥분제, 마약 등)에 의해 정신 상태를 조성해서는 안 된다.

14.1.6 별도로 정해진 안티 도핑 규칙을 준수할 것.

14.1.7 경기 중에는 유효한 라이선스를 반드시 휴대해야 한다.

14.1.8 대회 참가가 인정된 자가 출전하지 못한 경우(경기 현장에서 불참을 포함)에는 정당한 이유를 갖추어 그 취지를 주최자에게 통보해야 한다. 이 통지를 게을리하거나 결장의 이유가 정당하지 못한 경우, 주최자는 신속하게 대회심사위원회에 보고하고 페널티를 요구할 수 있다.

14.1.9 라이더 또는 엔트런트가 집단으로 경기 또는 예선을 결장한 경우, 또는 그런 활동을 할 경우 주최자는 신속하게 KMF 중앙심사위원회에 보고하고 페널티를 요구할 수 있다.

14.2 특히 라이더는 상기 외에 다음 사항을 지켜야 한다.

14.2.1 다른 라이더의 주행을 방해하는 주행을 해서는 안 된다.

14.2.2 경기 중(공식연습 포함)에는 타인에게 폐가 되거나 위험을 끼치는 행위를 해서는 안 된다.

14.2.2.1 경기 중(공식연습 포함) 다른 선수에 대해서 말이나 제스추어에 의한 위협 행동도 방해로 간주하여, 이러한 언동을 취할 경우 벌칙 대상이 된다.

14.2.3 차량은 그 자체가 가진 동력과 라이더의 근력, 또는 중력 등의 자연 현상 이외의 방법으로 주행하거나 가속시키면 안 된다.

14.2.4 특히 규정되지 않는 한, 다른 사람의 도움을 받으면 안 된다.

14.2.5 경기 중의 차량에는 어떤 사람도 동승시켜서는 안 된다.

14.2.6 라이더가 코스(런오프 구역 포함)상에 있을 때는 KMF 가 공인한 헬멧을 착용해야 한다.

14.2.7 레이스 디렉터가 필요하다고 판단한 경우, 라이더에 대해 CMO(치프 메디컬 오피서) 또는 지정 의사에게 진단을 받아야 하며 건강상의 이유로 경기 출전 여부를 최종 결정할 수 있다.

제15조 라이더의 장비 (KMF 공인 헬멧 및 레이싱 슈트)

라이더의 장비는 다음과 같다.

15.1 헬멧

15.1.1 경기에 사용하는 헬멧은 KMF 가 공인한 것이어야 한다.

15.1.2 KMF 공인 헬멧에는 규정의 인증 마크가 부착되어 있어야 한다.

15.1.3 KMF 가 공인하는 헬멧의 규격에 대해서는 각 경기 종목별 세칙으로 정한다. 또한 국제 대회에서는 FIM 에서 인정된 규격의 마크가 인증 마크로 간주된다.

15.1.4 대회의 차량 검사 때 헬멧 검사가 실시되고 KMF 가 공인한 것이라 하더라도 손상되거나 현저하게 그 기능을 잃었다고 인정되는 것은 라이더의 안전상 사용이 금지된다.

15.2 복장

15.2.1 로드레이스, 슈퍼모토의 레이싱 슈트는 KMF 가 공인한 것이어야 한다.

15.2.2 라이더의 복장은 경기 중 라이더 신체의 안전을 확보하며, 운전을 방해하는 것이어서는 안 된다.

15.2.3 기타 세부 사항에 대해서는 각 경기 종목별 세칙으로 정한다.

15.3 장비의 공인이란 국내 경기 규칙에 부합하는 것을 인정하는 것으로써 그 안전성 및 내구성을 보증하는 것은 아니다.

제16조 출전 차량

16.1 경기에 출전하는 차량의 클래스 구분은 각 경기 종목별 세칙에서 정하는 바에 따른다.

16.2 차량은 규칙에 명시된 '출전 차량'과 '기본 사양 / 종목별 사양'에 부합하고 대회 특별 규칙의 조건을 충족시키며 안전상 완전히 정비되어 있는 것이어야 한다.

16.3 대회심사위원회에 따라 위험하다고 판단되는 차량은 이유 여하를 불문하고 경기에 사용할 수 없다.

16.4 본 규칙에 근거하여 개조, 변경을 실시할 경우, 대상의 선정, 보수, 관리는 자기의 책임하에서 실시한다.

제17조 연료 및 오일

17.1 경기에 사용하는 연료 및 오일 등에 대해서는 별도로 정해진 KMF 기술 규칙을 따른다.

17.2 기타 연료에 대해서는 다음과 같다.

17.2.1 가솔린 및 오일은 옥탄가와 연소 효율을 높이는 첨가제 혹은 기폭제를 첨가하면 안 된다.

17.2.2 가솔린에 오일을 혼합할 필요가 있는 경우, 안전을 확인하고 작업해야 한다.

17.2.3 가솔린 및 오일을 보관하는 용기와 그 취급은 소방법에 적합할 것.

17.3 세계 선수권에 관해서는 FIM 규칙이 적용된다.

제18조 경기 출전의 신청

18.1 경기 출전 신청은 다음과 같다.

18.1.1 주최자가 준비한 대회 참가신청서 기재 사항의 모든 것을 기입하고 이 경기 규칙을 엄수하는 것에 서약해야 한다. (엔트리 때 해당되는 라이선스를 보유할 것)

18.1.2 차량 등록은 엔트리 신청 서식에 다음 사항을 기입한다.

① 종목
② 차명
③ 연식
④ 프레임 타각 번호
⑤ 엔진 타각 번호

참가 접수 후(※ 모터크로스는 차량 검사 종료 후) 기입 사항에 변경이 있을 때는 선수 접수 시에 차량 변경 수속을 해야 한다. (차량 변경 수수료 필요)

18.1.3 주최자는 엔트런트 및 라이더에 대해 그 이유를 밝히지 않고 신청을 거부 또는 무효로 할 권한이 있다.

18.1.4 신청 기간, 신청 장소, 기타 세부 내용은 해당 경기 주최자가 정하는 대회 특별 규칙에 명시된다.

18.2 경기 출전자 수 또는 출전 신청자 수 정원은 대회 특별 규칙에 명시된다.
또한, 엔트리 신청자 수가 10 명에 미치지 못할 경우 해당 클래스를 중단할 수 있다.

제19조 참가비

19.1 엔트런트 또는 라이더는 출전 신청 시 대회 특별 규칙에 명시된 참가비를 내야 한다.

19.2 일단 주최자에게 접수된 참가비는 대회의 연기 및 중단 등에 해당되는 경우 외에는 환불되지 않는다.

제20조 라이더 및 차량의 변경

20.1 엔트리 된 라이더의 변경은 인정되지 않는다.

20.2 등록된 차량의 변경은 원칙적으로 인정되지 않는다. 변경할 필요가 생겼을 경우는 소정의 서식에 따라 차량 변경 신청을 하고 레이스 디렉터가 이를 인정할 경우 차량 변경이 인정된다. 차량 변경 수수료는 50,000 원으로 한다.

20.2.1 공식 예선 종료 후 안전상의 이유로 프레임 및 엔진 등을 교환할 필요가 생겼을 경우는 레이스 디렉터에게 신고하고 원래 부품을 제시하여 승인을 받아야 한다.

20.2.2 공식 차량 검사 종료 후 라이더 간에 머신을 교환하는 것은 금지된다.

20.2.3 제조 메이커 측의 차량 결함에 관련된 분쟁에 대한 입증 책임은 참가자 측에 있는 것으로 한다.

20.2.4 로드레이스 차량의 변경에 대해서는 '부칙 2 로드레이스 경기 규칙 - 출전 차량 및 마킹 부품의 변경'이 적용된다.

제21조 차량 검사

21.1 경기 차량은 본 규칙 및 각 경기 종목별 세칙에서 정하는 바에 따라 차량 검사를 받아야 한다. 차량 검사의 시각 및 장소는 대회 타임테이블 및 대회 특별 규칙에 명시된다.

21.2 차량은 경기 직전에 차량 검사를 받은 상태로 유지되어 있는지 체크를 받아야 한다. (스타트 전 체크)
체크의 시각 및 체크의 장소는 공식 통지에 명시된다.
라이더가 차량 사양 신고를 할 경우 차량 검사 시에 대회 사무국에서 배포된 차량 사양서를 가지고 신고해야 한다.

21.3 차량 검사에 합격한 차량이라도 레이스 후 재 차량 검사나 다음 대회의 차량 검사에 합격하는 것을 보증하는 것은 아니다.

제22조 경기

22.1 참가자 수가 많은 경우 예선 또는 타임 트라이얼로 결승 경기 출전자를 결정할 수 있다. 그 세부 내용은 각 경기 종목별 세부 규칙 및 대회 특별 규칙에서 정하는 바에 따른다.

22.2 스타트의 방법은 각 종목별 세칙 및 대회 특별 규칙에서 정하는 바에 따른다.

22.3 경기 중 오피셜이 신호기(시그널 플래그)를 제시할 경우, 각 라이더는 즉각 이에 따라야 한다.

22.4 신호기와 그 의미에 대해서는 각 경기 종목별 세칙에서 정하는 바에 따른다.

22.5 정지

① 경기 중 코스 내에서 정지하는 경우, 라이더는 즉시 차량을 코스 옆에 두고 다른 라이더의 주행에 방해가 되지 않도록 충분히 주의해야 한다.

② 경기 중 차량을 코스의 진행 방향과 반대 방향으로 이동시켜서는 안 된다. 단 오피셜의 지시에 의한 경우는 예외로 한다.

③ 사고 또는 차량 고장 등의 이유로 리타이어 하는 경우에는 그 지점에서 가장 가까운 오피셜에게 보고해야 한다.

④ 라이더는 정지 차량을 그 경기가 끝날 때까지 오피셜의 관리하에 두어야 한다.
다만 그 경기에 지장 없는 지점까지 차량을 이동시키는 것을 오피셜에게 지시 받을 경우에는 이에 따라야 한다.

22.6 피니쉬 라인 통과 시 라이더가 머신과 떨어진 상태이어서는 안 된다.

22.7 경기 종료
경기 종료는 체커기에 의해 선두 주자가 들어온 후 세칙 및 대회 특별 규칙에 명시된 시간을 경과한 시점 또는 행위에 의해 나타난다.

제23조 우승자 등의 결정

우승자, 순위 및 완주자의 정의에 대해서는 각 경기 종목별 세칙에서 정하는 바에 따른다.

제24조 상전

상전의 대상자는 원칙적으로 3 위까지로 하며, 자세한 내용은 대회 특별 규칙에 명시한다.

제25조 레이스 후 차량 검사

25.1 경기 종료 후 원칙적으로 1 위부터 6 위까지의 차량은 차량 보관 구역에 잠정 결과 발표 후 원칙적으로 30 분간 보관되며 필요한 경우 검사된다.

25.1.1 모터크로스, 슈퍼모토의 차량 보관 시간은 20 분으로 한다.

25.1.2 그 외 종목은 종목별 세부 규칙 및 대회 특별 규칙에 의한다.

제26조 경기 결과 및 기록의 공표

26.1 경기 종료 후 잠정 결과의 공표를 실시한다.

26.2 경기 공식 결과는 잠정 결과 발표 후 늦어도 3 시간 이내에 공표된다.

26.3 참가자는 공표된 경기 공식 결과에 항의할 수 없다.

제27조 공식 득점 (포인트)

공인 대회에서의 성적에 따라 공식적으로 주어지는 점수(포인트)는 다음과 같다.

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

제28조 대회의 연기 및 중지 등

28.1 경기는 날씨, 이변, 기타 안전 확보에 지장을 초래할 우려가 있는 등의 특별한 이유가 있는 경우에 한하여 그 일부를 중단 또는 중지할 수 있다.

28.2 전항의 판단 결정은 대회심사위원회가 실시한다.

28.3 모든 관계자는 대회심사위원회가 결정한 경기 일부 중단 또는 중지 결정을 따라야 한다.

28.4 원칙적으로 중단된 레이스의 재 레이스는 이루어지지 않는다.

28.5 레이스의 단축 및 중단

※ 아래의 2/3 또는 퍼센트 표시에서 우수리가 나올 경우 소수점 이하는 버린다.

28.5.1 결승 레이스 출주 전의 단축

28.5.1.1 출주 전에 레이스 랩 수, 시간을 단축할 경우 원칙적으로 본래 레이스의 2/3 로 한다. (단, 모터크로스의 경우 +1 랩은 고려하지 않는다)

28.5.1.2 2/3 이상으로 단축해서 참가자에게 발표한 뒤 더욱 상황이 악화될 경우, 거기에 더하여 2/3 이상까지 단축할 수 있다.

28.5.1.3 상기를 상회하는 단축의 경우 선수의 득점(포인트)은 2/3 (소수점 이하 2 자리는 반올림)로 한다.

28.5.1.4 상기의 단축 결정은 대회심사위원회가 하고 참가자에게 이 사항이 신속히 통보되어야 한다.

28.5.2 결승 레이스 출주 후의 단축 및 중단

28.5.2.1 선두 주자(트라이얼의 경우는 선수의 95% 이상)가 정해진 랩 수 / 시간 / 섹션 수의 2/3 를 완주하기 전에 레이스를 중단한 경우. (모토크로스의 경우 +1 랩은 고려하지 않는다)

① 로드레이스

주행이 2 랩 이하 = 중단, 노포인트 (예선을 진행한 경우에는 예선 결과로 1/2(소수점 이하 2 자리는 반올림)의 포인트를 부여)

주행이 3 랩 이상 = 재 스타트가 불가능한 경우는 2/3(소수점 이하 2 자리는 반올림)의 포인트로 레이스를 완료한다.

② 모토크로스

- 선두 주자가 정해진 시간(+1 랩은 고려하지 않음) 또는 랩 수의 1/3 미만으로 레이스 중단이 되어 중지된 경우는 노포인트, 재 레이스가 될 경우 그 때의 레이스 시간 또는 랩 수는 대회심사위원회가 결정할 수 있다.
- 선두 주자가 정해진 시간(+1 랩은 고려하지 않음) 또는 랩 수의 1/3 이상 2/3 미만을 주행하고 적기로 레이스가 중단된 경우, 레이스는 성립이 되고 적기가 제시되기 전 랩의 순위에 의해 통상의 포인트 1/2 이 주어진다.
- 선두 주자가 2/3 이상 주행하고 적기로 레이스가 중단된 경우, 레이스는 성립한 것으로 하여 정식 포인트가 주어진다.

③ 트라이얼

선수의 95% 이상이 종료된 섹션 수가 전체 섹션의 25% 미만의 클래스 = 중단, 노포인트

선수의 95% 이상이 종료된 섹션 수가 전체 섹션의 25% 이상의 클래스 = 절반의 포인트

④ 그 외: 대회 특별 규칙에 따름.

28.6 선두 주자(트라이얼의 경우는 선수의 95% 이상)가 정해진 랩 수(또는 시간)의 2/3 이상을 완주하고 경기를 중단한 경우, 대회심사위원회는 그 경기의 판정 결과에 그 이유를 첨부하여 발표하고 레이스는 완료가 되어 풀 포인트가 주어진다.

※ 2/3 또는 퍼센트 표시에서 우수리가 나올 경우 소수점 이하는 버린다.

28.7 경기 중단 시 참가비의 반환은 아래의 표와 같이 한다. 참가자는 그 외 일체의 손해 배상을 주최자에게 청구할 수 없다.

사례	참가비
예선이 1 회도 진행되지 않고 중단	선수 접수한 전원에게 반환
예선은 진행되고 결승 그리드 발표 후 중단	결승 진출자에게만 반환
결승 스타트가 진행된 후 중단	반납하지 않음

28.8 대회심사위원회가 본 항에 관해서 내린 결정에 대해서는 항의할 수 없다.

제29조 손해에 대한 책임

29.1 경기 중 차량 및 그 부속품 등이 파손된 경우 그 책임은 참가자가 져야한다. (차량이 차량 검사장 또는 대회심사위원회에 의해 보관되는 기간 중에 발생한 경우는 제외)

기술위원장 또는 대회심사위원회는 차량을 보관하는 기간 중 이들 차량이 어떤 이유에 의해서 파손될 경우 1 대당 1,000,000 원을 최고 한도로 그 소유자에게 보상한다.

29.2 대회 개최 기간 중 또는 그 전후에 발생한 손해는 참가자 스스로 책임을 진다.

29.3 오피셜은 그 직무에 최선을 다하지만, 만일 오피셜의 행위로 인해 발생한 엔트런트, 라이더, 피트크루 및 차량 등에 대한 손해에 대해서 오피셜은 일체의 책임을 지지 않는다.

제30조 라이더의 건강에 관한 가이드라인

30.1 질병 및 상해에서 경기로 복귀하는 것에 대해

- 질병 및 상해에서 복귀할 때는 의료기관(경기장의 메디컬 센터 포함)에서 담당 의사에게 레이스 복귀에 대한 확인을 받을 것.
- 다음 대회의 경기 전에 메디컬 체크를 받거나 의사의 진단서를 요구할 수 있다.

30.2 뇌진탕에 대해

뇌진탕은 머리에 가해지는 직접 또는 간접적인 충격으로 인해 발생하는 뇌 기능 장애이다.

특히 단기간에 두번의 뇌진탕을 일으키는 것은 매우 중대한 장애를 초래할 수 있고, 또한 증세를 끌어안은 채 주행하는 것은 다른 라이더에게 위험을 미칠 우려가 있으므로 뇌진탕으로 의심되면 의료 기관에서 진찰을 받을 것.

30.3 열사병에 대해

- 열사병이란 더운 환경에서 발생하는 장애의 총칭이다.
- 스포츠로 인한 열사병 사고는 적절한 예방만으로 방지할 수 있다. 그러나 예방에 관한 지식이 충분히 보급되지 않는 이유도 있고, 열사병에 의한 중대 사고가 발생한 사례도 있다. 특히 최근 몇 년, 여름의 폭염이 계속되어 열사병의 위험성도 높아지고 있다.
- 예방의 예로서 레이스 전에 스포츠 드링크(0.1% ~ 0.2%의 염분이 함유된 것)을 250ml ~ 500ml 마시기 등이 있다.

제31조 대회심사위원회의 권한

대회심사위원회는 본 규칙 및 그 세칙에 근거하여 해당 대회에서 최종적인 권한을 행사할 수 있다.

제32조 본 규칙의 시행

본 규칙은 2022 년 1 월 1 일부터 시행한다.

제 4 장
KMF 재정 규칙

제33조 원칙

KMF 회원(라이선스 회원, 공인 팀, 특별 회원, 가맹 단체를 말한다. 이하 동일) 및 해당 대회에 직접 관계된 자(라이더, 엔트런트, 주최자, 오피셜, 프로모터를 말한다. 이하 동일)가 KMF 가 정한 제반 규칙에 명시된 의무를 위반하거나, 또는 모터사이클 스포츠 관리, 보급 진흥, 경기의 안전과 공정 및 질서 유지를 저해하는 행위를 할 경우 본 규칙에 명시된 처벌 대상이 된다.

제34조 재정 조직의 구성, 역할, 권한

34.1 대회심사위원회

34.1.1 대회심사위원회는 대회 개최 기간에 일어난 위반 행위, 항의에 대한 심리권을 갖고 재정을 내리는 유일한 기관이며, 다음의 경우 자신의 직권으로, 혹은 오피셜들의 요청에 응하여 페널티를 부과할 수 있다.

- 대회 기간에 KMF 국내 경기 규칙, 대회 특별 규칙 또는 대회 오피셜의 지시에 반하는 행동 또는 행위를 한 경우
- 대회 기간 중 부정행위, 폭력행위 또는 해당 대회나 모터사이클 스포츠의 이익에 해로운 행동을 한 경우
- 경기 운영에 관하여 해당 오피셜이나 대회 주최자에게 중대한 하자가 있는 경우

34.1.2 대회심사위원회의 위원은 오피셜 자격이 있는 사람 중에서 대회의 격식에 따라 KMF, KMF 가입 단체 또는 대회 주최자가 임명한다.

34.1.3 대회 기간 중 본 규칙 또는 대회 특별 규칙을 위반하는 행위에 대해서는 그 경중에 따라서 대회심사위원회의 권한에 의해 다음의 벌칙을 부가할 수 있다.

벌칙	내용
훈계	문서에 의한 주의 - 시말서 제출
벌금	500 만원 이하의 벌금
경기결과에 영향을 주는 벌칙	타임 / 포인트 / 랩 수 가산 혹은 감산 순위의 변경 / 라이드스루 페널티 / 스톱&고 페널티
실격	대회 및 경기 결과 제외

34.1.4 특정한 위반에 대한 페널티의 상세 내용은 각 종목의 규칙 또는 대회 특별 규칙에 명기한다.

34.1.5 위반 상황에 따라 한 명의 위반자에게 복수의 벌칙을 부과할 수 있다.

34.1.6 대회심사위원회는 대회심사위원회가 부과하는 권한의 벌칙보다 무거운 벌칙을 부과하는 것이 마땅하다고 인정될 때에는 국내 규율재정위원회에 위반 사실을 보고하여 심의를 의뢰할 수 있다.

34.2 국내 규율재정위원회

34.2.1 국내 규율재정위원회(이하 '재정위')는 대회심사위원회의 결정에 불복하는 '항소', 대회심사위원회로부터의 '심의 의뢰' 및 경기 관계자 간의 분쟁, 의의에 대한 '제소'에 관하여 심리권과 재정을 내리는 유일한 기관이다.

또한 '재정위'는 KMF 회원 및 해당 경기에 직접 관여하는 자의 반사회적 행위나 범죄 행위, 기타 모터사이클 스포츠 관리, 보급, 진흥, 경기의 안전과 공정 및 질서 유지를 해치는 행위에 대해서 고발 등이 없어도 자신의 권한으로 심의하고 결정을 내릴 수 있다.

34.2.2 '재정위'는 가솔린 등 연료, 타이어 등의 분석 결과에 근거하여 벌칙을 재정한다.

34.2.3 '재정위'는 대회 기간 중 기간 내외를 불문하고 KMF 회원이 반사회적 행위 또는 모터사이클 스포츠의 이익에 해로운 행동을 취할 경우 회원 자격의 정지, 박탈 등의 결정을 내릴 권한을 갖는다.

34.2.4 '재정위'의 위원은 원칙적으로 해당 종목 위원회 위원장, 부위원장(1 명), 회장이 지명한 유식자(1 명)의 3 명으로 구성하고 회장이 임명한다.

34.2.5 '재정위'는 다음의 벌칙을 부과할 수 있다. 또한 위반 상황에 따라 복수의 벌칙을 부과할 수도 있다.

벌칙	내용
훈계	문서에 의한 주의 - 시말서 제출
벌금	5000 만원 이하의 벌금
타임 / 포인트 페널티 및 타임의 삭제	결과에 영향을 미치는 타임 또는 포인트의 가산 또는 삭제
순위의 강등	경기 결과의 순위 강등
실격	프랙티스, 레이스 또는 그 모든 것에서 얻은 리절트의 실효. 또한 위반의 종류에 따라 자동 실격이 되는 것도 있다.
선수권 포인트의 박탈	선수권 포인트의 박탈
자격 정지	특정 기간 동안 KMF 의 회원으로서 생기는 모든 권리를 잃는 것 또는 KMF 의 관할 아래에서 이루어지는 활동의 참여를 금지시키는 것. 본 벌칙의 적용에 관해서는 적용 기간을 최대 2 년간까지로 한다. ※ 자격 정지 중에도 대회에 참가할 수는 있다. 다만 해당 대회 때에는 그 정지 기간은 종료해야 한다.
자격 박탈	KMF 의 관할 아래 진행되는 모든 활동에 참여할 권리를 최종적으로 완전히 상실하는 것.

34.2.6 라이선스 자격 및 출전 정지의 벌칙은 대회심사위원회의 심의 의뢰를 토대로 '재정위'에 의해 재정되고 30 일 이내에 통보된다.

34.2.7 제조자(공급자)에 대한 벌칙

공인 차량, 공인 부품, 용품, 공인 타이어 등에서 신청자가 공인 신청과 다른 제품을 공급하여 그 위반이 입증된 경우 '재정위'에서 심의되어 해당 신청자의 자격 정지 및 공인의 말소 또는 5000 만원 이하의 벌금을 부과한다.

34.3 중앙심사위원회

34.3.1 중앙심사위원회는 '재정위'의 결정에 불복하는 상고에 관한 심리권과 재정을 내리는 유일한 기관이다. 또한, 중앙심사위원회는 KMF 회원 및 해당 경기에 직접 관여하는 자의 반사회적 행위나 범죄 행위, 기타 모터사이클 스포츠 관리, 보급 및 진흥, 경기의 안전과 공정 및 질서 유지를 해치는 행위에 대해서 고발 등이 없어도 자신의 권한으로 심의하고 결정을 내릴 수 있다.

34.3.2 중앙심사위원회가 부과할 수 있는 벌칙은 34.2.5 항에 기술된 '재정위'의 부과 벌칙 범위와 동일하다.

34.3.3 중앙심사위원회는 정관에 의한 이사회 결의에 의해 결성되며, 회장이 임명한 위원 3 명으로 구성된다. 결원이 있는 경우에는 회장이 별도 임명한다.

34.3.4 중앙심사위원회의 결정을 최종으로 한다.

34.3.5 중앙심사위원회의 재정에 대해서 통상의 법원에 제기하는 것은 불가하다. 이것에 대한 불복은 스포츠 관련 중재 기관에 실시하는 것으로 한다.

제35조 대회심사위원회에 대한 항의

35.1 항의의 절차

35.1.1 대회에서 해당 클래스의 잠정 결과 발표 후 30 분 이내에 그 잠정 결과에 관해 의의가 있을 경우 항의를 할 수 있다.
※ 모터크로스, 트라이얼, 슈퍼모토는 잠정 결과 발표 후 20 분 이내로 한다.
※ 엔듀로는 엔듀로 경기 규칙 '항의' 조항 참조

35.1.2 레이스 디렉터, 스타트 / 피니쉬 오피셜, 섹션 오피셜 등의 경기 집행 임원이 내린 판정에 대한 항의는 할 수 없다. 항의가 인정되지 않는 재정에 대해서는 각 종목의 규칙에 명시된다.

35.1.3 항의할 수 있는 당사자(이하 '항의자')는 해당 클래스의 라이더, 엔트런트 대표자만으로 한정한다.

35.1.4 항의자는 대회 사무국에 준비된 항의서에 1 항목마다 항의 보증금을 추가로 제출해야 한다.

35.1.5 항의 보증금은 1 항목에 10 만원, 가솔린 및 타이어에 관한 항의 보증금은 100 만원으로 한다.
다만 항의 보증금은 항의 내용이 인정된 경우에만 항의자에게 반환된다.

35.1.6 공식 절차에 의해 제출된 항의서만 접수되며 대회심사위원회에서 심의, 재정된다.

35.2 대회심사위원회의 재정 절차

35.2.1 사실 확인
위반 행위의 사실 확인을 위해 해당 오피셜의 증언, 증거가 되는 자료(랩 차트, 영상 등)를 수집하여 확인한다.

35.2.2 청문
항의자, 피항의자, 그 외 대회심사위원회가 필요하다고 인정하는 증인 등으로부터 사정을 청문한다.

35.2.3 재정
- 사실 확인과 청문의 내용을 바탕으로 위원의 합의 하에 재정을 한다.
- 대회 심사위원의 의견이 엇갈릴 경우, 과반수로 결정한다.

35.2.4 재정 결과의 통보
재정 결과는 항의자에게 직접 통보하고 그 내용을 설명한다. 설명을 시작하기 전에 시간을 정하여 (통상 5 분정도) 통보한다.
항의자는 재정 결과의 통보서에 수령의 서명을 해야 한다.

35.2.5 대회심사위원회가 내린 재정에 대해서는 다음에서 정하는 항소 외 일절 항의할 수 없다.

제36조 국내 규율재정위원회에 대한 항소, 심의 의뢰, 제소

36.1 항소

해당 대회에 직접 관여하는 자는 대회심사위원회가 재정한 벌칙에 대해 '재정위'에 항소할 권리가 있다.

36.1.1 항소는 해당 라이더에게 벌칙을 통보하는 시각부터 1 시간 이내에 '재정위' 앞으로 항소 의사를 나타내는 문서에 항소 보증금을 첨부하여 해당 대회심사위원회를 통해 제출해야 한다.

36.1.2 상기 항소의 이유를 나타내는 문서는, 전항의 항소 의사 표시 및 항소 보증금을 납부하는 것을 조건으로 해당일로부터 5 일 이내에 직접 KMF 사무국에 제출할 수 있다.
※ 제출 기한 날짜 계산은 당일은 포함하지 않고 다음 날부터 기한일의 24 시까지를 말한다.
(이하의 기한 기재도 동일)

36.1.3 항소 보증금은 100 만원으로 한다.

36.2 심의 의뢰

해당 대회의 대회심사위원회는 '재정위'에 대해 대회심사위원회가 부과할 수 있는 권한의 벌칙보다 무거운 벌칙을 해당 위반 사실의 보고와 함께 심의 의뢰할 권리가 있다.

36.2.1 심의 의뢰는 최종 심사위원회 종료 후 5 일 이내에 직접 KMF 사무국에 제출할 수 있다.

36.2.2 심의 의뢰에 보증금은 필요로 하지 않는다.

36.3 제소

36.3.1 해당 대회의 심사위원회가 해산한 뒤 해당 대회에 직접 관여하는 자는 그 관계자 간의 분쟁 및 의의를 '재정위'에 제소할 권리가 있다.

36.3.2 제소의 기한은 해당 대회심사위원회가 해산한 후 3 일 이내로 한다.

36.3.3 제소 보증금은 200 만원으로 한다.

제37조 중앙심사위원회에 대한 상고

37.1 '재정위'의 결정에 불복하여 상고하는 경우는 재정 통지를 받은 날로부터 5 일 이내에 상고 의사를 나태내는 문서에 상고 보증금을 첨부하여 KMF 사무국에 제출해야 한다.

37.2 상고 보증금은 200 만원으로 한다.

제38조 제기가 접수되기 위한 절차 (규율재정위원회, 중앙심사위원회 공통)

※ 이하 내용 중 '재정위'에 대한 (항소, 심의 의뢰, 제소), 중앙심사위원회에 상고를 총칭하여 '제기'라고 표기.

38.1 특별한 규정이 있는 경우를 제외하고 기일까지 '제기'이유를 담은 문서와 보증금이 KMF 사무국에 제출되어야 한다.

38.2 이유서에는 '제기'이유가 정확히 기술되어 있어야 한다. 이유서는 우편, 전자메일, FAX 의 수단으로 송부할 수 있다.

38.3 신청인은 KMF 에 대한 이유서가 제출된 지 10 일 이내에 그 '제기'에 관한 자료 등을 첨부한 자세한 설명 문서를 제출할 수 있다.

제39조 재정 기관(규율재정위원회, 중앙심사위원회)의 절차

39.1 '제기'가 KMF 사무국에 제출된 후로부터 원칙적으로 15 일 이내에 재정 기관은 관계자를 소집하고 청문한다. 또한 증인을 필요로 하는 경우는 증인을 호출하고 증언을 요청하여 충분히 실정을 조사한 다음 재정을 내린다.

39.2 재정 기관에 소집된 사람들은 대리인으로 변호사에게 의뢰할 권리를 갖는다. 다만 변호사의 의뢰를 KMF 를 통해 다른 당사자에게 통지되지 않으면 재정 기관은 이에 이의를 제기하는 절차를 중단할 수 있다.

39.3 소집 요청된 사람이 결석한 경우는 발언 기회를 포기한 것으로 간주한다.

39.4 재정 기관은 전화나 전자 메일 등을 이용하여 청문을 진행할 수 있다. 다만 이러한 방법은 긴급의 경우를 제외하고 원칙적으로 관계자 전원이 동의한 경우에 한한다.

39.5 재정 기관이 특별한 결정을 내린 경우, 청문은 공개되는 것으로 한다.

39.6 당사자가 외국어를 사용하는 것을 희망할 경우, 그 당사자가 스스로 필요한 통역을 준비하여 비용을 부담한다.

39.7 당사자의 청문은 본인이 참석한다. 단, 대리인으로 변호사도 동석할 수 있도록 한다. 본인이 불참한 경우에는 그 '제기'가 기각될 수 있으며, 청문을 위한 비용은 신청인이 부담한다.

39.8 각 당사자는 독자적으로 증인을 호출 또는 동행시키는 등, 증인을 참석시키고 증언할 수 있다.
상기의 경우 비용은 그 당사자의 자기 부담으로 한다.
단, 증인은 알게 된 사실을 말할 수 있지만 의견을 말해서는 안 된다.

39.9 재정 기관은 필요에 따라서 전문가를 소집하고 그 의견을 들을 수 있다.

39.10 재정 기관의 결정은 모두 비공개로 인한 합의를 통해 과반수의 표결로 진행된다.
기권은 인정되지 않는다.

39.11 재정 기관의 결정은 당사자에게 직접 문서로 통보된다. 이것이 어려울 경우에는 등기로 관계자 전원에게 우송된다.
재정 기관이 인정하는 경우 전자 메일로 문서 첨부를 병용할 수 있다.
상기 문서 통보를 받는 당사자는 각 하부 재정 기관도 포함된다.

39.12 재정 결과 통보에 재정의 이유를 제시해야 한다.

39.13 재정 기관의 재정 결과의 요지는 당사자에게 통보 후 신속하게 KMF 홈페이지에 공시된다.

39.14 재정 기관이 결정을 내리는데 필요한 비용은 그 재정 기관의 위원장에 의해 사정되어 패소 측에 청구된다.
단, 재정 기관이 별도의 결정을 내릴 경우는 제외한다.

제40조 징벌 기준

국내 경기 규칙에 명기되는 위반 행위 외에 스포츠맨십에 반하는 행위, 폭력 행위 등에는 이하의 징벌 기준을 마련한다. 국내 규율재정위원회 및 중앙심사위원회가 행위의 경중에 따라서 재정한다.

※ 대회심사위원회는 다음 해당 행위에 관해 주어진 권한 내의 벌칙을 부과하고 '재정위'에 더 무거운 벌칙을 부과하도록 사실 보고 및 심의 의뢰할 수 있다.

징벌에 해당하는 행위	벌칙
• 선수 등에 대한 폭언, 폭행, 협박, 위압 행위 • 주최자, 오피셜, 담당자 등에 대한 폭언, 폭행, 협박, 위압 행위 • 관객, 관계자에 대한 폭언, 폭행, 협박, 위압 행위	자격 정지 (2 년 이내) 벌금: ① 라이더 개인에 대해: 1000 만원 이하 ② 엔트런트, 단체에 대해: 3000 만원 이하
KMF, 심사위원회, 조직위원회에 대한 폭언, 폭행, 협박, 위압 행위	자격 정지 (2 년 이내) 벌금: ① 라이더 개인에 대해: 2000 만원 이하 ② 엔트런트, 단체에 대해: 3000 만원 이하
KMF 회원인 단체가 중대한 부정행위를 한 경우	자격 정지 (2 년 이내) 자격 박탈 벌금: 5000 만원 이하
상대에게 상해를 입히는 중대한 폭력 행위	자격 정지 (2 년 이내) 자격 박탈 벌금: 5000 만원 이하
중대한 형법상의 범죄 처벌을 받은 자	자격 정지 (2 년 이내) 자격 박탈 벌금: 5000 만원 이하
상기 외 모터사이클 스포츠의 관리, 보급 진흥, 경기 안전과 공정 및 질서 유지를 해치는 행위를 한 경우	자격 정지 (2 년 이내) 자격 박탈 벌금: 5000 만원 이하

※ 위반 상황에 따라 복수의 벌칙을 부과하는 것도 가능하다.

※ KMF 회원 및 해당 대회에 직접 관여하는 사람을 대상으로 한다.

제41조 본 규칙의 시행

본 규칙은 2022 년 1 월 1 일부터 시행한다.

2022 MOTORCYCLE SPORTS RULES

부칙 1

KMF 안티 도핑 규칙

제1조 총칙

1.1 도핑은 스포츠와 의학 윤리에 어긋난다.

1.2 대한모터사이클연맹(이하' 본 연맹')은 한국 도핑 방지 기구(이하 KADA) 및 FIM 메디컬 코드를 존중하고 안티 도핑을 추진한다.

1.3 본 연맹은 도핑을 금지한다.

1.4 도핑은 세계 안티 도핑 기구(WADA) 규정 금지 목록 및 FIM 메디컬 코드에 규정된 금지 물질 및 금지 방법의 사용에 해당하는 것을 말한다.

1.5 본 연맹은 본 연맹이 공인하는 경기에 출전하는 선수 및 본 연맹이 국제 대회에 파견하는 한국 대표선수(후보 포함)를 대상으로 도핑 검사를 실시한다.

1.6 국내경기규칙에 규정되는 경기자는 본 연맹으로부터 요청이 있을 경우 도핑 검사를 받아야 한다.
검사를 거부하면 이유 여하를 불문하고 양성으로 판단되어 제재가 부과된다.

1.7 본 연맹은 도핑을 한 경기자에 대한 제재를 부과한다.
선수에게 도핑을 강요하거나 권한 자, 또 경기자 도핑을 방조하거나 용인한 자에게도 제재를 부과한다.

1.8 도핑을 하지 않는 것은 경기자 스스로의 의무와 책임이다.

1.9 경기자로부터 금지 물질이 검출된 경우, 도핑 추정을 반증할 책임은 해당 경기자에게 있다.

제2조 세계 도핑 방지 규정 및 한국 도핑 방지 규정

2.1 KMF는 세계 도핑 방지 규정(이하 WADA 규정) 및 한국 도핑 방지 규정(이하 KADA 규정)에 의거, 도핑 컨트롤의 개시, 실시에 대한 책임을 진다.

2.2 WADA 규정에 근거하여 KMF는 이하의 역할 및 책임을 담당한다.

① 도핑 방지 방침 및 규칙이 WADA 규정 및 KADA 규정에 준거할 것.

② 국내 경기 연맹의 도핑 방지 방침 및 규칙이 WADA 규정 및 KADA 규정에 준거함을 가맹 또는 승인의 조건으로 할 것.

③ 한국도핑방지위원회(이하 KADA)와 협력할 것.

④ 국내 경기 연맹에 등록되지 않은 경기자에게 한국 대표 선수단의 일원으로서 올림픽 경기에 참가하기 위한 조건으로 올림픽 경기의 개최 일자 1년 전부터 요구된 검사를 받아 정확한 최신 정보를 KADA에 대해 정기적으로 제출하도록 의무화할 것.
(본 조항 4는 현 KMF와는 일치하지 않지만, WADA 규정 및 KADA 규정과의 정합성을 얻기 위해서 기재함)

⑤ KADA 규정을 위반한 경기자 또는 경기자 지원 요원에게 자격 정지 기간 중 교부금 및 보조금 교부의 전부 또는 일부를 정지할 것.

⑥ 도핑 방지 교육을 장려할 것.

제3조 도핑 방지 규정의 적용

3.1 본 규정은 이하의 사람에게 적용된다.

① KMF
② 경기자
③ 한국 대표 선수단 멤버
④ 경기자 지원 요원
⑤ 국내 경기 연맹

3.2 도핑 방지 규칙 위반에 대한 제재 조치가 적용된다.

제4조 의무

4.1 경기자는 다음의 의무를 진다.

① 적용되는 도핑 방지 방침 및 규칙을 이해하고 준수할 것.
② 채취 검사에 따를 것.
③ 도핑 방지와 관련하여 자기가 섭취하고 사용하는 것에 책임을 질 것.
④ 의사에게 금지 물질 및 금지 방법을 사용하면 안된다는 자신의 의무를 전하고 받는 치료가 WADA 규정에 따라 채택된 도핑 방지의 방침 및 규칙을 위반하지 않음을 확인하는 책임을 질 것.

4.2 KMF 에 등록되지 않은 경기자는 한국 대표 선수단의 일원으로서 올림픽 경기에 참가하는 조건으로 올림픽 경기 개최 일자 1 년 전부터 요구된 체취 검사를 받아 최신 정보를 KADA 에 대해 정기적으로 제출할 것.
(본 조항 10.2 는 현 KMF 와는 일치하지 않지만, WADA 규정 및 KADA 규정과의 정합성을 얻기 위해서 기재함)

4.3 경기자 지원 요원은 다음의 의무를 진다.

① 스스로 또는 지원하는 경기자에게 적용되는 도핑 방지 방침 및 규칙을 이해하고 준수할 것.
② 경기자의 검사 프로그램에 협력할 것.
③ 경기자의 가치관 및 행동에 대해 자신의 영향력을 행사하여 도핑 방지 자세를 육성할 것.

제5조 검사

KMF 는 WADA 규정 및 KADA 규정에 따르는 도핑 방지 기구가 실시하는 검사의 분석 결과를 승인한다.

제6조 본 규정 위반

6.1 도핑 방지 규칙 위반을 범하는 것은 본 규정을 위반하는 것이다.

6.2 도핑 방지 규칙을 위반했는지 여부를 판단하기 위해 WADA 규정 및 KADA 규정이 적용된다.

제7조 도핑 방지 규칙 위반의 승인

KMF 는 모든 도핑 방지 기관에 따라 도핑 방지 규칙을 위반했다는 결정을 승인하고 존중한다. 단, 그 인정이 WADA 규정 및 KADA 규정에 준거하며, 관련 단체의 권한에 근거한 경우에 한한다.

제8조 KMF 가 부과하는 제재 조치

8.1 도핑 방지 규칙을 어겼다고 인정된 사람은 KMF 메디컬 부의 결정에 따라 제재조치의 기간 동안 한국 대표 선수단 또는 그 자격, KMF 의 교부금, 조성금 및 보조금 교부의 전부 또는 일부를 받을 자격 및 KMF 에서 관리되는 자격을 상실한다.

8.2 제재 조치의 기간은 WADA 규정 및 KADA 규정에 따라 결정된다.

8.3 KMF 는 위반이 1 회차인지 2 회차인지 판단할 때, 모든 도핑 방지 기구에 의해 부과된 이전의 제재 조치까지도 승인한다.

제9조 징계 조치 절차

도핑 방지 규칙 위반으로 밝혀진 모든 사건은 WADA 규정 및 KADA 규정에 준하여 판단되며, WADA 규정 및 KADA 규정의 조항에 따라 불복 신청이 이루어진다.

제10조 통지

본 규정에 근거하여 제재 조치가 부과된 경우, KMF 는 부과된 제재 조치의 상세 내용을 다음 기관에 송부한다.

① 국제 올림픽 위원회 및 대한 올림픽 위원회
② WADA 규정 및 KADA 규정에 의하여 통지를 받을 권리를 갖는 자
③ WADA 및 KADA
④ 기타 KMF 에서 통지가 필요하다고 판단되는 자

제11조 불복 신청

불복 신청에 대해서는 KADA 의 규정에 따른다.

제12조 도핑 방지 규칙 위반의 심사

도핑 방지 규칙을 위반했다고 기록된 사람이 후일 해당 도핑 방지 규칙을 위반하지 않았음이 판명된 경우, 또는 기타 오류가 CAS, 한국 스포츠 중재 기구 또는 도핑 방지 기구를 통해 드러난 경우, KMF 는 도핑 방지 규칙 위반 및 그 결과로서 부과된 제대 조치를 취소하며, 본 규정 6.2.9 에 의해 제재 조치가 부과되었다고 통지된 모든 사람에게 그 일을 보고한다.

제13조 해석

13.1 본 규정 중 다음의 말은 다음의 의미를 갖는다.
- '도핑 방지 규칙 위반'은 WADA 규정 및 KADA 규정에 기재되어 있는 도핑 방지 규칙에 대한 위반을 말한다.
- '경기자'는 WADA 규정 및 KADA 규정에 정의된 대로의 의미를 갖는다.

13.2 본 규정에서 정의되지 않은 말은 문맥부터 다른 의미를 지닌 것을 제외하고, WADA 규정 및 KADA 규정에서 부여된 의미를 나타낸다.

제14조 본 연맹이 실시하는 도핑 검사

14.1 도핑 검사는 사전 통보를 하거나, 혹은 통보 없이 실시된다.
14.2 도핑 검사는 본 연맹 메디컬 부가 임명하는 검사원에 의해, 검사원이 지정하는 장소에서 실시된다.
14.3 검체 체취는 세칙에서 정하는 절차를 따른다.
분석 결과에 영향을 미칠 것이라고 판단되지 않는 사소한 절차의 차이는 결과에 대해 영향이 없는 것으로 한다.
14.4 시료 분석은 WADA 가 인정하는 검사 기관에서 실시된다.
14.5 시료 분석은 세계 안티 도핑 기구 검체 분석 규정 및 FIM 메디컬 코드에 따른다.

제15조 결과의 통보와 제재의 절차

15.1 검사 기관에서의 검사 결과는 본 연맹 메디컬 부장 또는 위원장이 지정하는 대리 위원에게 통보된다.
15.2 A 검체에 위반을 의심케 하는 이상 소견이 있는 경우, 본 연맹 메디컬 부장 또는 그 대리 위원은 본 연맹 회장에게 보고한다. 경기자에게는 문서로 통지하고 소견에 대한 설명을 요구한다.
15.3 경기자는 통지를 받고 14 일 이내에 B 검체의 확인 검사를 요구할 수 있다.
경기자가 확인 검사 요구의 권리를 포기하거나 14 일 이내에 확인 검사를 요구하지 않을 경우, 도핑 양성으로 인정된다.

15.4 B 검체 검사에는 본 연맹 메디컬 부 1 명, 본 연맹 대표자 1 명, 선수 또는 그 대리인 1 명이 입회할 수 있다.

15.5 B 검체 검사 결과는 본 연맹 메디컬 부장 또는 대리 위원에게 보고된다.
본 연맹 메디컬 부장 또는 그 대리 위원은 검사 결과를 본 연맹 회장에게 보고한다.

15.6 B 검체가 음성의 경우, 도핑 검사 음성으로 인정된다. B 검체가 A 검체와 동일 소견일 경우에는 도핑 양성으로 인정된다.
도핑 검사 양성의 경우, 본 연맹은 해당 경기자 및 관계자에 대해서 제재를 부과한다.

15.7 본 연맹은 제재를 결정하기 전에 경기자 및 관계자에게 공정한 사정 청취의 자리를 마련한다.

15.8 본 연맹은 본 연맹 규칙에 따른 제재를 부과한다.

제16조 제재

16.1 경기자에 대한 제재는 경기 결과의 말소, 한국 대표 선수의 인정 취소 및 본 연맹에 관련된 공인 및 승인 대회 참가 자격의 정지이다.
제재 내용은 다음과 같으며, WADA 규정에 따라 결정한다.
① 엄중 주의
② 자격 정지 2 년 이내
③ 자격 정지 2 년 이상 종신

16.2 경기자에게 도핑을 강요하거나 권한 자, 또 경기자 도핑을 방조하거나 용인한 자에 대한 제재는 6.5.1 조항에 규정하는 제재를 상한으로 필요한 수정을 가하여 부과한다.

제17조 부칙

17.1 이 안티 도핑 규정 시행에 대한 세칙은 별도로 정한다.
본 규칙은 2022 년 1 월 1 일부터 시행한다.

2022 MOTORCYCLE SPORTS RULES

KMF 안티 도핑 세칙

제1조 도핑 검사의 절차

1.1 본 연맹이 임명하는 검사원으로부터 도핑 검사를 요청받은 경기자는 신속하게 검사를 받아야 한다.
검사원은 본 연맹이 발행한 검사원 임명장을 경기자에게 제시한다.

1.2 검사원이 방문한 경우, 경기자에게는 그 시점에서 진행중인 활동을 종료하기 위해 필요한 시간이 부여된다. 또한, 경기자는 검사가 끝날 때까지 검사원의 확인 하에 있어야한다.
검체 체취는 가능한 한 신속하게 실시한다.

1.3 도핑 검사는 검사원이 지정하는 장소를 도핑 검사실로 한다.
도핑 검사실에는 경기자를 도울 1 명이 동석할 수 있다.

1.4 경기자는 밀봉된 채변 용기를 복수 중에서 1 개를 선택하여 동성 검사원의 확인을 받고 75ml 이상의 소변을 채취한다.

1.5 경기자는 빌봉된 검체 용기 키트를 복수 중에서 1 개를 선택하여 소변을 A, B 검체 용기에 나누어 담아 검체 용기를 밀봉한다.

1.6 경기자는 과거 7 일에 걸쳐 사용한 약물을 신고한다.
또 과거 6 개월 이내 수혈의 유무에 대해서도 신고한다.

1.7 경기자 및 동행하는 사람은 검사 용지, 검체 용기의 코드 번호가 모두 일치하는 지, 절차가 공정하게 진행되었는지를 확인하고 검사 용지에 서명한다.

1.8 검사원은 검사 용지, 검체 용기의 코드 번호가 모두 일치하는 지, 검사 용지에 누락이 없는 지 확인하고 검사 용지에 서명한다.

1.9 경기자가 샘플 제공을 거부하면 검사원은 검체 체취를 거부함으로써 경기자 본인이 도핑 검사를 거부한것으로 처리된다는 것을 설명해야 한다. 그래도 여전히 경기자가 검체 제공을 거부할 경우, 검사원은 이 사실을 도핑 검사 용지에 기재, 서명하고 경기자에게도 서명하도록 요구한다. 또한 검사원은 특별히 기재할 내용이 있다면 도핑 테스트 용지에 그 내용을 기재한다.

제2조 제재 결정까지의 절차

2.1 A 검체에 위반을 의심케 하는 이상 소견이 있는 경우, 이 시점에서 해당 경기자의 본 연맹에 대한 행사의 참가 자격은 일시 정지된다.

2.2 도핑 검사 양성의 경우에는 제재의 최종 결정이 나오기 전에 해당 경기자 및 관계자에게는 공정한 조사의 장으로서 이하에서 정하는 재정 위원회가 설치된다.

2.3 재정 위원회의 심의를 바탕으로 제재를 결정한다.

제3조 재정 위원회

3.1 재정 위원회는 필요에 의하여 그 때마다 설치된다.

3.2 재정 위원회의 위원은 KMF 메디컬 부장, 해당 종목 위원회 위원장과 부위원장으로 구성되도록 하고 필요에 따라 본 연맹 회장이 위촉한다.

3.3 재정 위원회는 검사 기관에 검사 데이터에 대한 설명과 본 연맹 메디컬 부의 의견을 구할 수 있다.

본 규칙은 2022 년 1 월 1 일부터 시행한다.

2022 MOTORCYCLE SPORTS RULES
부칙 2
서킷에 관한 규칙

제1조 목적

본 규칙은 대한모터사이클연맹(이하 KMF)이 로드레이스 코스(서킷)에서 연습, 레이스를 포함하여 서킷 주행 시의 기본적인 주행 방법, 매너를 명시하기 위한 규칙이다.

제2조 정의

2.1 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.

2.2 레코드 라인의 정의
레코드 라인은 그 서킷을 무리 없이 가능한 한 안전하고 빠르게 달리기 위한 이상적인 주행 라인을 말한다.

2.3 슬로우 주행은 라이더 및 머신의 트러블, 서킷 초심자의 주행, 길들이기 주행, 코스 답사 주행을 말하며, 기본적으로는 피트레인이 있는 쪽의 코스 끝을 주행해야 한다.

제3조 서킷 주행의 준수 사항

서킷을 주행할 때는 각 서킷 별로 정해진 규칙을 숙지하고 해당 시설의 지도원, 담당자, 오피셜 등의 지시에 따라야 한다.

3.1 우선권

3.1.1 서킷 주행에서는 기본적으로 레코드 라인을 주행하는 자에게 우선권이 있다.

3.1.2 슬로우 주행 중인 자는 레코드 라인을 주행하는 자를 방해하면 안 된다.
슬로우 주행 차량은 기본적으로 피트레인이 있는 쪽의 코스 끝을 주행해야 한다.

3.1.3 피트레인에서는 피트인 하는 차량(먼저 피트레인을 주행하고 있는 차량)에게 우선권이 있다.

3.1.4 피트아웃해서 코스로 복귀하는 라이더는 피트레인을 나와서 첫 코너 출구까지는 피트 측의 코스 끝을 주행해야 하며, 그 동안 후방에서 접근하는 차량의 주행을 방해해서는 안 된다. 레코드 라인에 합류할 때는 충분한 속도로 가속해야 한다.

3.2 주행 중의 준수 사항

3.2.1 시그널 및 플래그 시그널을 확인하고 그 지시에 따를 의무가 있다.

3.2.2 통상적으로 예상할 수 없는 지점에서 불필요한 급감속을 해서는 안 된다.

3.2.3 어떤 경우에도 반대 방향으로 주행하거나 규정 외의 코스를 주행하면 안 된다.

3.2.4 직선 부분에서는 앞 차량을 추월하는 이외의 목적으로 진로를 현저하고 급격하게 변경하는 것은 금지된다.

3.2.5 다른 라이더의 주행을 방해하는 주행을 해서는 안 된다.

3.2.6 필요할 때 외에 핸들에서 손을 놓거나 다리를 풋레스트에서 떨어뜨리거나 밖으로 내미는 등의 위험한 태도를 취하면 안 된다.

3.3 전도 / 코스 아웃

3.3.1 코스 아웃

3.3.1.1 만약 코스 아웃을 했다면 복귀하는 경우는 후방을 확인한 다음 코스로 복귀해야 한다. 전도된 경우는 머신을 확인(파손, 오일 누출, 그래블의 자갈 등)하는 것에도 유의하여 코스를 오염시키 않도록 한다.

3.3.1.2 트러블로 주행을 멈추는 경우, 머신을 코스 바깥의 안전한 장소에 세우고 퇴거해야 한다.

3.3.2 전도

3.3.2.1 자신이 전도 또는 고장으로 정지할 경우 2 차 사고의 방지, 즉 후속 차량과 충돌하거나 후속 차량을 전도시키는 등의 사고를 방지해야 한다.

3.3.2.2 전도되면 상황 판단에 따라 안전한 곳으로 최대한 빨리 대피할 것. 특히 오일에 의한 전도는 후속 차량도 같은 장소에서 계속하여 전도할 가능성이 있으므로 주의해야 한다.

3.3.2.3 안전한 장소에서 가능한 한 후속 차량에게 알리는 노력을 할 것. 안전한 타이밍을 보고 전원과 연료 콕을 OFF 로 해서 화재나 연료 누출을 방지한다. 또한 가능한 한 비산된 부품을 제거할 것.

3.3.2.4 가드레일 밖으로 나가기 전까지는 헬멧을 착용하고 있어야 한다.

3.3.2.5 전도된 머신은 오일, 가솔린 등이 누출되는 경우가 많으므로 전도 차량을 목격했다면 다음 랩에는 충분히 주의하여 주행해야 한다.

3.3.3 코스로의 복귀

3.3.3.1 안전한 장소에서 머신이 주행 가능한지 확인한다.

3.3.3.2 오일, 가솔린, 냉각수, 브레이크액 등의 누출이 없는지 확인한다. 누출이 발생한 경우는 무리하게 피트로 돌아오지 않을 것.

3.3.3.3 주행에 위험이 있는 부분의 파손, 중요 안전 부품의 파손 또는 파손 부위가 예리하게 되지 않았는지 확인할 것.

3.3.3.4 페어링 내에 흙, 자갈, 풀 등이 들어가지 않았는지 확인하고, 또한 타이어에 진흙이 묻은 채 라인으로 복귀하지 않도록 한다.

3.3.3.5 후방의 안전을 충분히 확인하면서 여유를 가지고 코스에 복귀한다.

3.3.4 머신 트러블

3.3.4.1 주행 중에 머신 트러블이 발생했을 경우, 레코드 라인을 주행하는 라이더에게 방해가 되지 않도록 주의하면서 피트로 돌아갈 수 있지만, 후방의 안전을 확인하고 신호를 주면서 피트 쪽 코스 끝을 주행한다.

3.3.4.2 코스 상에 오일 등의 액체를 누출할 위험이 있는 트러블의 경우는 슬로우 주행으로 피트로 돌아가지 않고 신속하게 코스 아웃하여 안전한 곳에 머신을 세워야 한다.

3.3.5 피트인

3.3.5.1 피트인하는 차량의 라이더는 피트레인 입구 전부터 후방을 확인하고 피트 측으로 차량을 붙여서 손 또는 발로 피트인의 신호를 한 뒤, 안전을 확보하며 피트레인을 서행해야 한다.
피트 에어리어(정차 구역)를 주행하는 것은 금지된다.

3.3.5.2 피트인하는 차량은 자기의 피트에 가능한 한 피트레인에서 피트 에어리어로 진입하여 자기의 피트에 가급적 가깝게 정차해야 한다.

3.3.5.3 피트레인의 속도 제한은 해당 서킷의 규칙에 따라야 한다.

3.3.5.4 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.

3.3.6 그 외

3.3.6.1 항상 스포츠맨으로서의 태도를 유지하고 품격을 의심받을 만한 언행은 엄격히 삼가한다.

3.3.6.2 알코올류 또는 약품(흥분제 등)을 사용하면 안 된다.

제4조 차량 및 라이더의 장비

4.1 차량

4.1.1 서킷을 주행하는 차량은 자신의 책임으로 사전의 정비를 실시하여 주행하는 서킷에 요구되는 사양을 충족해야 한다.

4.1.2 오일 누출 및 부품의 낙하 등이 우려되는 상태에서 주행은 금지되며, 주행이 안전하게 이루어지고 다른 라이더나 코스에 위험이 미치지 않도록 노력해야 한다.

4.2 라이더의 장비

4.2.1 헬멧은 로드레이스용 KMF 공인 헬멧을 사용할 것. 헬멧 및 장비에 웨어러블 카메라 등의 돌출물 장착은 금지된다.

4.2.2 레이싱 슈트, 글러브, 부츠를 착용해야 한다. 또한 안전 대책으로서 체스트가드, 백프로텍터, 에어백, 헬멧 리무버를 착용하는 것이 권장된다.

4.2.3 길들이기 주행 등을 실시하거나 특히 스피드가 느린 라이더가 주행하는 경우는 외부에서 확실히 인식할 수 있는 색상의 조끼 등을 착용하여 다른 라이더에게 확실히 알 수 있도록 해야 한다. 조끼 등의 모양과 색상에 대해서는 각 서킷의 지시에 따를 것.

제5조 손해에 대한 책임

5.1 주행 중 자신의 차량 및 그 부속품 및 안전 장비 등이 파손된 경우, 또 서킷의 부대 설비 등을 파손한 경우에도 그 책임은 자신이 져야 한다.

5.2 주행으로 발생한 부상 등은 참가자 스스로가 책임을 지는 것으로 한다.

2022 MOTORCYCLE SPORTS RULES
부칙 3
로드레이스 경기 규칙

제1조 적용의 범위

이하에 명시한 규칙은 국내 경기 규칙에 근거하여 세계선수권을 제외한 국내의 모든 로드레이스 대회에 적용된다.

제2조 로드레이스

로드레이스는 포장되어 완전히 폐쇄된 서킷에서 열리는 레이스이며, 국내 경기 규칙 및 본 규칙에 의하여 관리, 운영된다.

로드레이스는 스프린트 레이스와 내구 레이스로 구분된다.

2.1 스프린트 레이스의 정의

① 레이스의 총 주행거리 130km 이하, 혹은 주행 시간 2 시간 미만.

② 개인 경기

2.2 내구 레이스의 정의

① 레이스의 총 주행거리가 130km 를 넘는 것, 또는 주행 시간 2 시간 이상.

② 팀 단위(두 명 이상의 라이더)로 진행된다.

2.3 코스 레코드의 정의

코스 레코드는 그 서킷의 가장 빠른 타임의 기록이며 클래스 별로 관리된다. 예선, 결승 모두 대상이 된다.

2.4 프랙티스 세션(공식 예선 등)의 정의

프랙티스 세션은 공식 연습, 공식 예선 및 결승 레이스 당일의 웜업 세션으로 구성된다.

2.5 결승 레이스의 정의

레이스는 사이팅 랩 스타트 부터 레이스 종료(체커 후, 대회 특별 규칙에 명시된 시간 또는 적기 종료도 포함)까지를 말한다.

제3조 대회와 개최 클래스

대회와 개최 클래스는 아래와 같다.

① 로드레이스 대회는 국제 라이선스 소지자가 참가하는 '한국 선수권'과 국내 A 라이선스 소지자가 참가하는 '지역 선수권'으로 구분된다.

② 국내 A 라이선스에서 국제 라이선스로의 승격은 지역 선수권의 KSB1000N, SS600N, KP300, KP400 클래스가 대상이 된다.

출전 가능 라이선스	대회 종류	승격 포인트 대상 종목 (신청 승격)
국제 (INT)	한국 선수권	KSB1000, SS600
국내 A (NAT A)	지역 선수권	KSB1000N, SS600N, KP300, KP400

~~※ 자동 승격 = 해당 클래스 랭킹 1~3 위를 획득한 경우, 다음 연도는 자동적으로 상급 클래스로 승격된다.~~

※ 신청 승격 = 규정된 기록 및 랭킹에 도달한 경우, 다음 연도는 신청을 통해 상급 클래스로 승격된다.

※ 특별 승격 = 규정된 기록에 도달하지 못한 자 또는 신청 승격 대상 종목 이외의 클래스에서 동등한 성적을 얻은 자가 신청하고 심사 후 승격된다.

제4조 공식 시그널

라이더는 제시되는 공식 시그널을 확인할 의무가 있으며 그 시그널에 따라야 한다. 공식 시그널에 따르지 않은 경우 해당 대회 심사위원회 또는 레이스 디렉션에 의해 벌칙이 부과된다.

4.1 프랙티스 세션(공식 예선 등) 및 결승 레이스 중에는 아래의 공식 시그널이 사용된다.

4.1.1 공식 시그널 위반은 벌금, 레이스 타임 가산, 예선 타임 삭제, 실격, 포인트 삭제 등의 벌칙이 부과된다. 벌칙의 결정은 대회 심사위원회가 위반 내용에 따라 결정한다.

4.1.2 정보 전달을 위한 신호기와 신호등

4.1.2.1 국기 또는 레드 라이트 소등

레이스 스타트

4.1.2.2 녹기 및 그린 라이트

- 코스 규제의 해제 및 해당 깃발 제시 포스트에서 황기의 해제를 나타낸다.
- 공식 연습, 공식 예선, 웜업, 사이팅 랩의 각 1 랩째에 모든 포스트에서 진동 제시된다.
- 결승 레이스 전의 웜업 랩 스타트를 알리기 위해 스타터에 의해 진동 제시된다.
- 황기가 제시된 직후의 포스트에서 진동 제시된다.
- 피트레인 출구가 개방될 경우에 그린 라이트가 점등된다.

4.1.2.3 황색과 적색의 스트라이프기

해당 깃발 제시 부근의 코스 상에 비 이외의 이유로 코스 표면이 미끄러운 상태(코스 상에 오일이나 낙하물이 있을 가능성도 포함한다)를 나타낸다. 이 깃발은 포스트에서 진동 제시된다.

4.1.2.4 레드 크로스 (대각선 적십자가 그려진 백색기)

해당 깃발 제시 구간에 비가 내리기 시작했음을 나타낸다.
이 깃발은 포스트에서 진동 제시된다.

4.1.2.5 황색과 적색의 스트라이프기 + 레드 크로스

해당 깃발 제시 구간에 비가 계속 내리고 있음을 나타낸다.
이 2 개의 신호기는 포스트에서 동시에 진동 제시된다.

4.1.2.6 청기

- 후방으로부터 추월당하려 하고 있는 라이더에게 플래그 마셜 포스트에서 진동 제시된다.
  프랙티스 세션 중에 청색기의 제시를 받은 라이더는 라인을 바꾸지 않고 점점 감속하면서 후방의 라이더를 추월시켜야 한다.
  레이스 중 청색기의 제시를 받은 라이더는 선두 그룹에게 1 랩 뒤쳐지기 직전의 상황으로, 최대한 신속하게 추월 하려하는 라이더를 추월시켜야 한다. 또, 1 랩 뒤쳐진 그룹 안에서의 라이더 간 추월은 청색기가 제시되고 있는 동안 금지된다.
  본 규정을 위반할 경우, 레이스 디렉션에 의해 페널티가 부과될 수 있다.
- 피트아웃 하려는 라이더를 향해 코스 상의 주행 집단이 접근하고 있는 경우에 진동 제시된다.

4.1.2.7 체커기

이 깃발은 레이스 또는 프랙티스 세션 종료 신호로써, 피니시라인에서 노면과 같은 높이로 진동 제시된다. 체커를 받은 라이더는 천천히 피트로 돌아가야 한다. 피니시라인 통과 직후 정지해서는 안된다.

4.1.2.8 체커기 + 청기

레이스 마지막 랩 중 피니시라인 직전에 선두 라이더의 바로 앞을 다른 라이더가 주행하고 있는 경우, 선두에게는 레이스 종료를 전하고, 바로 앞의 라이더에게는 1 랩이 더 남았다는 것을 전한다.
피니시라인에서 청기가 체커기와 동시에 진동 제시된다.

4.1.3 정보 및 지시를 전달하는 신호기, 보드, 신호등

4.1.3.1 황기 및 옐로우 라이트

해당 깃발 제시 및 옐로우 라이트 점멸 구간의 코스 및 코스 사이드에 장애물이 있거나 기타 위험한 상태임을 나타낸다.

- 황기 1 개의 진동은 전방 코스 사이드에 위험이 존재하는 것을 예고한다.
- 황기 2 개의 진동은 전방 코스 상에 주행을 방해하는 장애물 등 위험이 존재함을 예고한다.
- 라이더는 언제든지 정지할 수 있도록 준비하고 있어야 한다. 녹기가 진동 제시되는 지점까지 추월은 금지된다.
- 스타팅 그리드의 각 열에서 진동 제시될 경우 레이스의 스타트 딜레이를 의미한다.
  스타팅 그리드의 첫 열(또는 그 이상의 열)에서 진동 제시하는 경우 해당 열의 라이더에게 문제가 있음을 의미한다.
- 주행 종료 시에 체커기 제시 후 피니시라인을 최초로 통과한 라이더에 맞춰 각 포스트에서 황개 1 개가 정지 제시된다.

4.1.3.2 적기 및 레드 라이트

이 깃발은 경기의 중단을 나타낸다. 코스를 폐쇄하는 경우에도 사용된다.

- 레이스 또는 프랙티스가 중단될 경우 각 플래그 마샬 포스트에서 적기가 진동 제시되며 코스 전체의 레드 라이트가 점등한다. 라이더는 저속으로 최대한 주의를 기울여 피트로 돌아가야 한다.
- 피트레인 출구가 폐쇄될 때 피트레인 출구에서는 레드 라이트가 점등된다. 라이더는 피트아웃 할 수 없다.
- 적기는 결승 직전의 웜업 랩 종료 시에 스타팅 그리드에서 정지 제시된다.
- 레드 라이트는 레이스의 스타트 신호로써 스타트 라인에서 2~5 초 동안 점등된다.

4.1.3.3 흑기

해당 라이더에게 신속하게 피트인 하라는 지시를 나타낸다.

- 이 깃발은 해당 라이더의 넘버를 나타내는 보드와 함께 각 포스트에서 진동 제시된다.
- 이 깃발과 보드는 해당 라이더의 팀에게도 고지된다.
- 결승 레이스 중 안전상의 관점에서 코스에서 제외시킬 필요가 있는 라이더에 대해 흑기를 제시할 수 있다.
- 장비 및 차량에 문제가 있는 경우에도 제시되며, 해당 차량은 즉시 피트레인으로 돌아가서 오피셜의 지시를 받아야 한다.

4.1.3.4 오렌지볼기 + 흰색 넘버를 붙인 검정색 보드

해당 넘버의 머신은 자신 및 다른 라이더에게 위험을 끼칠 수 있으며 신속하게 코스에서 이탈하여 안전한 장소에 정지해야 한다.

- 이 깃발은 해당 라이더의 넘버를 나타내는 보드와 함께 각 포스트에서 진동 제시된다.
- 이 깃발과 보드를 제시받은 라이더는 신속하게 안전한 장소에 정지해야 한다.

4.1.3.5 황기 + SC(세이프티카) 보드

세이프티카 개입에 따른 레이스 일시 중립화(주의, 감속, 추월 금지)를 나타낸다.

세이프티카 개입과 SC 보드는 내구 레이스에만 적용된다.

- 모든 포스트에서 황기의 진동 제시와 SC 보드가 제시되고 레이스는 중립화 된다. 라이더는 감속하여 주행해야 하며 다른 라이더를 추월할 수 없다.
- 추월을 지시받은 라이더 이외에 세이프티카를 추월하는 것은 금지된다.
- 모든 라이더는 세이프티카 후방에서 일렬로 주행해야 한다.

4.1.3.6 'RIDE THROUGH'의 글자 밑에 라이더 넘버를 붙인 일체형 보드 (라이드 스루 페널티)

해당 라이더는 레이스 중, 피트레인을 통과해야 한다. 도중에 정지하는 것은 인정되지 않는다. 통과 이후 해당 라이더는 레이스에 복귀할 수 있다.

- 라이더는 피트레인 속도 제한을 준수해야 한다. 이 속도 제한을 위반할 경우, 라이드 스루 절차가 반복되며, 속도 제한을 2 번 위반한 라이더에게는 흑기가 제시되어 해당 라이더는 실격된다.
- 라이더의 번호를 표시(검정색 글씨)한 황색 보드(가로 100cm, 세로 80cm)가 피니시라인 상에 제시되며, 계시 모니터에도 같은 정보가 표시된다.

- 보드가 3 회 제시되었는데도 라이드 스루를 이행하지 않는 라이더에게는 흑색기가 제시된다.
- 레이스 종료까지 라이드 스루 페널티를 이행하지 못한 경우 해당 라이더에는 20 초의 타임 페널티가 부과된다.

4.1.3.7 'STOP'의 글자 밑에 라이더 넘버를 붙인 일체형 보드 (스톱&고 페널티)
해당 라이더는 신속하게 피트인하여 오피셜이 지시한 장소에 지시된 시간 동안 정차해야 한다. 이 보드는 피니시라인에서 제시되며 아울러 다른 포스트에서 추가 제시된다.
운용 및 제시 위치는 각 대회의 특별 규칙 또는 공식 통지에 명시된다.
이 보드는 내구 레이스에만 적용된다.

4.2 라이트에 의한 시그널
4.2.1 옐로우 라이트(황색 등)의 점멸: 황기와 같은 의미.
4.2.2 그린 라이트(녹색 등): 녹기와 같은 의미.
4.2.3 레드 라이트(적색 등): 적기와 같은 의미. 스타트 시 2~5 초간 점등된다.
4.2.4 블루 라이트(청색 등) 점멸: 공식 예선 또는 레이스 중 피트레인 출구에서 항상 점멸된다.

4.3 신호기의 치수와 색 및 넘버 보드
4.3.1 신호기의 치수는 세로 80cm, 가로 100cm 로 한다.
4.3.2 신호기의 색
사용 색의 Pantone 넘버는 다음과 같다.
오렌지: Pantone 151C
검정: Pantone Black C
파랑: Pnatone 286C 또는 298C
빨강: Pantone 186C
노랑: Pantone Yellow C
녹색: Pantone 348 C
4.3.3 라이더의 넘버 보드
라이더의 넘버를, 흰색으로 1 글자당 최소 스트로크 폭 4cm, 세로 30cm 로 부착하여 표시할 수 있는 검은 보드(가로 70cm X 세로 50cm)를 각 플래그 마셜 포스트에 준비해야 한다.

4.4 대회가 개최될 경우 공식 예선 및 결승 레이스 전에 레이스 디렉터, COC, 세이프티 오피서 및 필요에 따라 팀 대표와 경기 관계자에 의해 각 마샬 포스트 및 플래그나 라이트 등의 시인성과 코스 상황을 확인하기 위한 코스 인스펙션이 실시되어야 한다.

제5조 참가 자격

5.1 엔트런트 및 라이더
엔트런트 및 라이더는 KMF 국내 경기 규칙 3 장 '대회'에 부합해야 한다.

제6조 참가 신청

6.1 참가 신청 장소 및 기간은 대회 특별 규칙에서 정한다.

6.2 참가 신청 절차
6.2.1 각 부분 공통으로 소정의 신청서에 필요 사항을 빠짐없이 기입하여 참가비와 함께 대회 사무국에 제출해야 한다.
6.2.2 2 클래스 이상 참가 신청 시에는 각각의 신청서를 제출해야 한다.
6.2.3 우편 접수의 경우, 등기 우편 또는 주최자가 정하는 방법으로 마감일 당일 소인이 있는 것까지 유효하다.
6.2.4 전화 신청 및 마감일 이후의 신청은 일체 받지 않는다.

제7조 참가 접수

7.1 필요 사항을 기입한 참가 신청서, 참가비를 대회 사무국에 접수한 자만 참가 접수가 완료된다.

7.2 일단 접수된 참가비는 아래 7.3 조항의 경우를 제외하고 어떤 이유로도 반환되지 않는다. 공식 예선을 통과하지 못한 자도 마찬가지이다.

7.3 대회가 무산된 경우나 참가 신청이 거부될 때만 참가비가 반환된다.

제8조 넘버 및 넘버 플레이트

8.1 모터사이클의 프론트와 사이드에는 라이더의 넘버가 장착되어 관객과 오피셜이 명확히 인식하도록 해야한다. 또한 모터사이클 어떤 부분이라도, 혹은 라이더가 시트에 앉았을 때 신체에 의해서도 가려져서는 안 된다.

8.2 넘버 플레이트의 숫자 사이에 구멍을 낼 수 있다. 그러나 어떤 상황에서도 숫자 자체에 구멍을 내서는 안 된다. 구멍 부분도 규정의 색상으로 보여야 한다.

8.3 숫자의 최소 크기는 다음과 같다.

프론트 넘버의 최소 치수

최소 높이: 140mm
최소 폭: 80mm
최소 굵기: 25mm
최소 자간: 10mm

사이드 넘버의 최소 치수

최소 높이: 120mm
최소 폭: 70mm
최소 굵기: 20mm
최소 자간: 10mm

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

① 정면의 1 개소에 표시한다. 이는 페어링의 정면의 중앙 또는 좌우 어느 쪽에 약간 치우쳐서 표시한다. 넘버는 바탕의 가운데에 위치하고 그 주변의 25mm 는 어떠한 광고도 금지된다.

② 차량의 양 측면 또는 차량 하부 페어링의 하부 후방이 권장된다. 넘버는 바탕의 가운데에 위치해야 한다. 이에 관한 어떠한 변경도 제 1 전의 최소 2 주 전까지 테크니컬 디렉터의 사전 승인을 받아야 한다.

③ 넘버의 폰트는 Futura Heavy 를 기준으로 하는 고딕체이다. 그 폰트의 디자인 및 레이아웃을 사용하지 않는 넘버는 제 1 전의 최소 2 주 전까지 테크니컬 디렉터의 사전 승인을 받아야 한다. 모든 숫자는 표준 형식이어야 한다.

Futura Heavy
0123456789

④ 모든 윤곽선(outlines)은 대비되는 색상으로 해야하며 최대 폭은 3mm 로 한다. 넘버의 주변(윤곽 포함)에서 바탕색이 명확히 식별되어야 한다. 반사 또는 미러 타입의 넘버는 인정되지 않는다.

⑤ 넘버가 오버랩(중복)되면 안된다.

⑥ 넘버의 시인성에 관해 논란이 생긴 경우 테크니컬 디렉터의 결정이 최종결정이 된다.

8.5 로드레이스 각 클래스 넘버플레이트의 바탕색과 숫자색은 다음과 같다.

KSB1000	흰색 바탕에 검정색 숫자
SS600	흰색 바탕에 파란색 숫자
KP300	흰색 바탕에 빨간색 숫자
KSB1000N	노란색 바탕에 검정색 숫자
SS600N	노란색 바탕에 파란색 숫자
KP400	노란색 바탕에 빨간색 숫자
서포트 레이스	검정색 바탕에 흰색 숫자

제9조 라이더 넘버 (엔트리 번호)

9.1 주최자에 의해 번호가 할당되며 공식 엔트리 리스트에 의해 통지된다.

9.2 라이더 넘버는 검차 때까지 규정의 서체 및 색상으로 제작하여 머신에 표시해야 한다.

9.3 라이더 넘버는 차량 검시 시 검사되며 판독하기 어렵다고 판된될 경우, 수정이 요구된다. 수정을 요구받았을 경우, 신속하게 수정을 하고 다시 검차를 받아야 한다. 또 검차 통과 후에도 기록실, 포스트 마셜 등 오피셜로부터 판독하기 어렵다고 판단될 경우, 수정해야 한다.

9.4 적합하지 않은 라이더 넘버 및 플레이트를 장착한 차량은 레이스 참가 허가를 얻을 수 없다.

제10조 라이더의 장비

헬멧 및 장비는 레이스 기간을 통해 검차에서 합격한 것을 사용해야 한다. 또 검차 전 프랙티스에서도 공인된 적합한 것을 사용할 것.

검차 때에는 여러 개의 장비를 검사 받을 수 있다.

헬멧 및 장비에는 웨어러블 카메라 등의 장착이 금지된다.

10.1 헬멧

10.1.1 헬멧은 KMF 가 로드레이스 용으로 공인한 것이어야 한다.

10.1.2 KMF 의 공인 헬멧에는 KMF 의 공인 마크가 부착된다.

10.1.3 대회의 검차 접수 시 헬멧 검사가 실시된다. 검사에 합격하지 못한 헬멧은 해당 라이더의 안전상 사용이 금지된다.

- 사용이 허용되지 않는 사례

① 본체의 수지 부분에 이르는 손상(갈라짐)이 있는 경우.

② 본체의 수지 부분이 깎인 슬라이드 자국이 있는 경우.

③ 본체의 스티로폼 쿠션의 손상(갈라짐, 파임)이 있는 경우.

④ 턱 끈 부착 부위, D 링 부착 부위 끈 자체의 악화 등 헬멧의 고정에 지장이 있는 경우.

⑤ 쉴드 고정 부위의 손상이나 쉴드 자체에 균열이 있는 경우.

10.1.4 헬멧에 해당 레이스의 라이더 넘버를 붙이는 것이 권장된다.

10.1.5 전도 시 신속한 구조 및 자신의 안전을 위해서 라이더의 헬멧을 쉽게 벗길 수 있는 헬멧 리무버를 착용하는 것이 권장된다.

10.2 라이더의 복장

10.2.1 레이싱 슈트

10.2.1.1 레이싱 슈트는 KMF 가 로드레이스용으로 공인한 것이어야 한다.

10.2.1.2 KMF 가 공인한 레이싱 슈트에는 KMF 공인 마크가 부착된다.

10.2.1.3 대회의 검차 접수 시 레이싱 슈트의 검사가 진행되며, 합격하지 못할 경우에는 해당 라이더의 안전상 사용이 금지된다.

- 사용이 허용되지 않는 사례

① 레이싱 슈트의 표면에 마모로 인한 구멍이 내부까지 관통되어 있거나, 확연하게 두께가 얇아져서 관통이 우려될 경우.

② 레이싱 슈트 표면이 터져서 내부까지 관통되어 있을 경우.
여기서 말하는 '레이싱 슈트 표면'에는 베이스 가죽에 추가된 디자인상의 가죽 부분은 제외.

③ 봉제 부분이 풀려서 내부까지 관통되어 있을 경우.

④ 지퍼 기능이 기능하지 않을 경우.

⑤ 프로텍터(등, 어깨, 팔꿈치, 무릎)가 파손되어 있는 경우.

10.2.1.4 레이싱 슈트에는 어깨, 팔꿈치, 허리, 무릎 부분에 보호대(패드) 등의 완충재가 적용되어 있어야 한다.

10.2.1.5 대회 사용시에는 공인 때의 프로텍터(패드)류가 장비되어 있을 것.

10.2.1.6 에어백 조끼 및 에어백 기능이 있는 레이싱 슈트를 사용하는 것이 인정된다. 사용할 경우에는 검차 시 신고할 것.

10.2.1.7 백 프로텍션(척추 보호대)은 의무 장착해야 한다. 백 프로텍션은 레이싱 슈트에 내장되어 있는 것, 별도로 착용하는 것을 불문하고 다음의 사양을 충족해야 한다.
백 프로텍션의 바깥쪽은 경질의 수지제이며 안쪽은 충격 완충 소재로 되어있어야 한다.
백 프로텍션은 등의 경추에서부터 허리까지, 폭은 척추를 중심으로 최소 150mm 의 범위를 덮어야 한다.

10.2.1.8 가슴을 보호하는 프로텍션(체스트 가드)는 의무 장착해야 한다. 체스트 가드는 다음의 사양을 충족해야 한다.
체스트 가드는 모터사이클용으로 충격 완충 기능이 있는 소재로 되어있어야 한다.
체스트 가드 보호 범위는 심장, 폐의 충격을 완충하는 형상이어야 한다.

10.2.2 글러브

10.2.2.1 가죽 또는 가죽과 동등한 소재로 되어있어야 한다.

10.2.2.2 최소 50mm 에 걸쳐 레이싱 슈트 소매 끝과 겹치는 길이로 되어있어야 한다.

10.2.2.3 손에 제대로 밀착되어 있어야 한다. (전체가 신축성 소재는 불가)

10.2.2.4 글러브 바깥쪽은 적절하게 주먹 부분(손가락 관절 부위)의 보호가 되어야 한다.

10.2.3 부츠

10.2.3.1 가죽 또는 가죽과 동등한 소재 또는 경질의 수지 등으로 형성된 것이어야 한다.

10.2.3.2 최소 70mm 에 걸쳐 레이싱 슈트의 발목까지 덮는 길이로 되어있어야 한다.

10.2.3.3 탈락을 방지하기 위한 클로저 시스템(패스너, 버클 등)을 갖추어야 한다.

10.2.4 크래쉬 후 라이더 장비의 체크
라이더가 크래쉬나 전도가 있었을 경우, 테크니컬 디렉터는 다음 주행 전까지 헬멧, 레이싱 슈트, 글러브, 부츠 등의 라이더 장비를 확인하고 파손 등이 없고 주행에 지장이 없는지 검사할 수 있다. 장비가 사용할 수 없다고 판단될 경우에는 수리 또는 교환을 지시하고 재 검사를 받아야 한다.

10.2.5 마우스 가드 (마우스 피스)
입의 부상 방지를 위해서 커스텀 메이드 마우스 가드 착용을 권장한다.
마우스 가드의 색은 입안에 출혈을 분간하기 쉽도록 빨간색 이외의 밝은 색이 바람직하다.

제11조 참가 차량 및 마킹 부품의 변경

11.1 차량 변경
등록된 차량의 변경은 원칙적으로 인정되지 않는다. 변경할 필요가 발생할 경우, 소정의 서식에 따라 차량의 변경 신청을 하고 레이스 디렉터가 이를 인정한 경우에만 차량의 변경이 인정된다.
엔트리 종료 후부터 공식 검차 종료 전까지 차량 변경 수수료는 50,000 원으로 한다.

11.2 마킹 부품의 변경
공식 예선 전부터 결승 레이스의 시작까지 정해진 시간 내에 마킹 부품(프레임 바디 및 엔진 또는 양쪽 모두)을 교환할 필요가 발생할 경우, 레이스 디렉터에게 신고하고 원래의 부품을 체크 에어리어(검차장)에서 보관하는 조건으로 마킹 부품의 교환이 인정된다.
변경 수수료는 한 부품(엔진 또는 프레임 바디) 당 100,000 원으로 한다.
해당 차량이 결승 레이스 후 재 검차의 대상일 경우, 보관된 부품도 분해 검사의 대상이 된다.

11.2.1 '공식 예선'에서의 마킹 부품 변경 기한
변경 신청은 공식 검차 종료 후 또는 전날 해당 클래스 연습 주행 최종 세션 종료 후 1 시간 이내로 한다.
변경된 차량의 재 검사를 해당 클래스 공식 예선 시작 1 시간 전까지 완료할 것. 이후 공식 예선 세션 중에는 변경할 수 없다.
다만 예선이 여러 차례로 진행될 경우, 1 차 예선 종료 후 1 시간 이내에 변경 신청을 하고 변경한 차량 재 검사를 2 차 공식 예선 1 시간 전까지 완료할 것.

11.2.2 '일요일 웜업 주행'에서의 마킹 부품 변경 기한
변경 신청은 해당 클래스의 공식 예선 마지막 세션 종료 후 1 시간 이내로 한다.
변경한 차량의 재 검사를 해당 클래스의 웜업 주행 1 시간 전까지 완료할 것.
웜업 주행 중에는 변경할 수 없다.

11.2.3 '결승 레이스'에서의 마킹 부품 변경 기한
변경 신청은 공식 예선(웜업 주행이 있는 경우는 웜업 주행) 또는 결승 2 레이스 방식의 경우는 제 1 레이스 종료 후 1 시간 이내로 한다.
변경한 차량의 재 검사를 해당 클래스의 사이팅 랩 개시 30 분 전까지 완료해야 한다.

11.3 공식 검차 종료 후 라이더 간에 머신을 교환하는 것은 금지된다.

11.4 제조 메이커 측의 차량 결함에 관한 분쟁에 대한 입증 책임은 참가자 측에 있는 것으로 한다.

제12조 차량의 검사 (검차)

12.1 검차는 공식 통지한 타임 스케줄에 따라 패독 내의 검차구역에서 이루어진다.

12.2 검차를 위한 차량은 라이더 본인 또는 메카닉이 이동하여 반드시 타임 스케줄에 제시된 시간 내에 검사를 받아야 한다. 이 시간 이후 검사는 레이스 디렉터가 특별히 인정한 경우 외에는 진행되지 않는다.

12.3 라이더는 검차 신청서를 제출하고 장비 일체의 검사를 받아야 한다.

12.4 한 대회에서 동일 차량을 복수의 라이더가 사용할 수 없다. (복수의 라이더에 의한 내구 레이스 제외)

12.5 동일 차량으로 여러 종목에 엔트리는 가능하지만, 경기 운영상 지장이 없는 것을 조건으로 한다.

12.6 검차에서 규칙 위반 또는 안전상 출전이 부적당하다고 판단되는 차량은 공식 예선을 포함한 일체의 주행이 거부된다. 또한 한번 검차에 합격한 차량이라도 레이스 후 재 검사나 다음 대회의 검차에 합격하는 것을 보증하는 것은 아니다.

12.7 텔레메트리는 금지된다. 랩 타임 계측 장치는 텔레메트리로 간주되지 않는다.

12.8 음량 측정은 검차 시 전체 차량을 측정하거나 예선을 통과한 전체 차량에 대해 실시한다.
음량 측정을 신청할 수 있는 스페어 사일렌서는 머신에 장착된 사일렌서 이외에 차량 1 대당 최대 2 개(2 세트)까지로 한다.
지정 검차 시간 이외에 음량 측정이 가능한 경우에는 스페어 사일렌서의 수는 규정하지 않는다.

12.9 주최자는 대회 기간 중 필요에 따라 수시로 검차를 실시할 권한을 갖는다.

12.10 연료

12.10.1 지역 선수권 대회 / 한국 선수권 대회에서는 KMF 가 정하는 무연 휘발유를 사용해야 한다. KMF 가 정하는 무연 휘발유의 정의는 KMF 기술 규칙에 따른다.

12.10.2 공급되는 휘발유의 사양은 특별 규칙 또는 공식 통지에 기재된다.

제13조 브리핑

주최자가 브리핑(경기에 관한 설명)을 실시하는 경우, 라이더 자신이 반드시 출석해야 한다. 불참하거나 지각할 경우 벌칙이 부과될 수 있다.
부득이하게 결석하는 경우에는 팀 책임자가 사전에 서면으로 신청하고 레이스 디렉터의 허가를 받아야 한다.

제14조 공식 예선

14.1 공식 예선

14.1.1 공식 예선은 원칙적으로 각 클래스 별로 실시된다.

14.1.2 공식 예선 일정 및 시간은 특별 규칙에 명시한다.

14.1.3 공식 예선은 타임 트라이얼 방식과 레이스 방식이 있다.
보통은 타임 트라이얼 방식으로 진행한다. 레이스 방식으로 진행하는 경우에는 특별 규칙 또는 공식 통지에 명시한다.

14.2 공식 예선의 내용

14.2.1 레이스에 출전하는 모든 라이더는 공식 예선에 참가하여 결승 레이스 출전 자격을 획득해야 한다.

14.2.2 공식 예선은 오피셜에 의한 차량의 안전 체크 후 스타트하여 정해진 시간 내에서 주행을 중단하고 다시 스타트 할 수 있다.
공식 예선이 어떤 이유로 중단된 경우, 나머지 시간의 예선을 재개하지만, 필요에 따라 대회 심사위원회가 재 예선 시간 단축과 연장을 결정할 수 있다.

14.2.3 공식 예선에서는 랩 타임이 측정된다. 이 측정으로 에선 기준 타임에 못 미치는 자는 비록 정원 내에서라도 레이스 출전 자격을 얻을 수 없는 경우가 있다.
다만 예선 통과 기준 시간에 미치지 못하는 선수에 대해서도 과거 성적을 고려한 후 심사위원회의 판단으로 출전이 인정될 수 있다.

- 예선 통과 기준 타임
  - 한국 선수권 톱 타임의 107% 이내
  - 지역 선수권 톱 타임의 110% 이내
  - 혼주 클래스 혼주 그룹 톱 타임의 110% 이내

  예선이 2 회 이상일 경우, 어느 예선이라도 위에서 제시한 타임을 클리어하면 통과 기준 시간을 충족한 것으로 한다.

14.2.4 공식 예선에서 측정된 각 라이더의 베스트 랩 타임에 따라, 대회 특별 규칙에 명시된 레이스 출전 대수 한도 내에서 스타트 위치가 정해진다. 베스트 랩 타임이 동일한 경우는 세컨드 랩 타임에 따른다.
2 레이스 방식에서 그리드 결정 방법은 다음과 같다.
결승 레이스 1 의 그리드는 각 라이더의 베스트 랩 타임으로 결정한다.
결승 레이스 2 의 그리드는 각 라이더의 세컨드 랩 타임으로 결정한다.

14.2.5 각 클래스의 공식 예선 의무 랩 수는 특별 규칙에 명시한다. 또한 처음의 1 랩은 계측되지 않지만 랩 수에는 산정된다.

14.2.6 2 종목 이상에 출전하는 라이더는 출전하는 모든 종목의 공식 예선에 출전해야 한다.

14.2.7 복수의 조로 나뉘어 열리는 예선 순위 결정 방법

14.2.7.1 예선 결과를 종합 타임 순으로 결정하는 경우와 예선 조 단위로 순위를 결정하는 경우가 있다.

14.2.7.2 기후의 변화 등에 따라 1 세션의 일부라도 코스 상황의 변화(우천 또는 부분적인 웨트 노면 등)에 따른 차이가 인정된다고 레이스 디렉터가 판단할 경우, 각 예선 조 단위의 순위에 의해서 결정한다. 이 결정에 대한 항의는 일체 받지 않는다.

14.2.7.3 각 예선 조 단위의 타임 순으로 결정한 경우, 그리드는 코스 상태에 관계없이 각 예선 조의 톱 타임을 비교하여 그 순서대로 각 조 상위부터 차례대로 나누어 종합 예선 결과가 발표된다.

14.2.7.4 예선 조 수와 그리드 수에 따라 끝수(우수리)가 나올 경우의 우선 순위도 종합 예선 결과를 바탕으로 한다.

14.2.7.5 최종적인 예선 선출 방법과 스타팅 그리드는 대회심사위원회의 결정에 따른다.
이 결정에 대한 항의는 인정되지 않는다.

14.2.7.6 예선 통과자가 출전하지 못하게 된 때는 신속하게 그 취지(기권)를 신고해야 한다.

14.2.8 웨이팅 (대기자 출전)
결승 레이스에 출전 못하게 된 사람이 있을 경우, 그 사람 대신 예선 결과 차점자 중 출전 탄원서를 제출한 라이더의 결승 레이스 참가가 특별히 인정된다.

14.2.8.1 웨이팅의 자격을 가지는 사람은 결승 레이스 출전 탄원서를 제출한 자 중에서 종합 예선 결과의 상위 3 명으로 한다.

14.2.8.2 예선 결과 발표 후 주최자가 규정하는 시간 이내에 웨이팅 탄원서를 제출한다.

14.2.8.3 주최자가 규정하는 시간 내에 리타이어가 없을 경우 출주는 불가능하다.

14.2.8.4 심사위원회에서 리타이어한 사람의 그리드는 순차적으로 앞당긴다. 정식 그리드 발표 후에는, 일체의 대기자 출전은 인정되지 않는다.

제15조 결승 레이스 출전 대수

결승 레이스 출전 대수는 각 코스별로 정한 특별 규칙에 명시한다.

제16조 스타트 방법

16.1 레이스의 스타트 위치는 각 라이더에게 주어진 라이더 넘버와 관계없이 공식 예선의 결과에 의해 결정된다.

16.2 스타트 방법은 동시 스타트로써 다음의 3 종류가 있다. 보통은 클러치 스타트로 진행된다.

16.2.1 밀어걸기 스타트

16.2.2 클러치 스타트

16.2.3 르망식 스타트 (내구)

르망식 스타트는 스타트 라이더를 복수의 그룹으로 나누어 시간차로 스타트하는 스타카토 스타트를 채용하는 경우가 있다.

16.3 스타트 위치는 모든 라이더가 정규의 스타트 라인에서 스타트하는 것으로 하며, 각 라이더에게 주어진 스타트 위치에 따른 거리적 시간적 핸디캡은 일체 고려되지 않는다.

16.4 클러치 스타트의 경우, 스타트 절차는 다음과 같다.

16.4.1 스타트 30 분 전

- 라이더는 스타트 전 체크를 받고 머신과 함께 웨이팅 에어리어에서 대기한다.

16.4.2 스타트 15 분 전 (사이팅 랩 개시)

- 사이팅 랩을 위해 피트레인 출구가 그린 라이트 점등에 의해 개방된다. 피트레인 출구에서 5 분, 4 분, 3 분, 2 분, 1 분의 카운트다운 보드가 제시된다. 사이팅 랩을 1 랩 주행하여 스타팅 그리드에 도착한다. 그리드에 도착할 때는 충분히 서행하여 정해진 그리드에 정렬해야 한다. 다만 모든 라이더가 그리드에 정렬한 경우, 카운트다운 보드의 제시는 생략되어 이후의 스타트 절차가 진행된다.
- 카운트다운 보드가 제시되는 5 분동안 라이더는 피트레인을 통과하여 사이팅 랩을 1 랩 이상 실시할 수 있다. 그 때 피트레인 위에서는 조정 작업 및 급유를 할 수 있다.

16.4.3 스타트 10 분 전 (사이팅 랩 종료)

- 레드 라이트 점등으로 피트레인 출구가 폐쇠된다. 사이팅 랩 중에 기술적인 트러블이 발생된 라이더는 피트레인로 돌아가서 조정을 할 수 있다.
- 사이팅 랩에 참가하지 않은 라이더 및 사이팅 랩 종료 후 피트레인에 들어간 라이더는 피트레인에서 웜업 랩을 스타트해야 한다.
- 라이더가 지정된 스타팅 그리드에 도착하는 것을 돕기 위해 코스 측에서 오피셜이 그리드 열을 표시한 보드를 제시한다.

16.4.4 웜업 개시까지

- 그리드 상에서 급유는 금지된다.
- 그리드 상에서 타이어 워머를 위해 발전기를 사용해도 된다.
- 머신 1 대에 1 대의 발전기만 허용된다.
  그 발전기는 운반 가능한 핸디 타입으로 하여 차량의 후방에 두어야 한다.
  단, 지역 선수권에서는 그리드 상의 발전기 사용을 특별 규칙으로 금지하는 경우가 있다.
- 이 단계에서 모든 머신의 엔진은 정지되고 그리드 상의 라이더는 머신 조정을 하거나 코스 컨디션에 맞추어 타이어를 교환할 수 있다.

16.4.5 웜업 랩 개시 5 분 전 보드

- 그리드 상에서 5 분 전의 보드가 게시된다.

16.4.6 웜업 랩 개시 3 분 전 보드

- 그리드 상에서 3 분 전 보드가 게시된다.
- 모든 조정은 '3 분 전'의 보드가 나오기 전까지 완료해야 한다.
  그리드 상의 머신에서 타이어 워머를 신속하게 제거해야 한다.
- 이 보드가 게시된 뒤 다시 조정 작업을 희망하는 라이더는 그 머신을 피트레인까지 밀고 가서 거기에서 조정 작업을 할 수 있다. 이 경우 해당 라이더는 피트레인에서 웜업 랩을 시작한다.
- 이 시점에서 라이더 1 명에 2 명의 메카닉과 그 라이더를 위해서 파라솔을 든 1 명, 주최자가 인정하는 TV 크루 및 필요한 오피셜 이외의 인원은 모두 그리드에서 퇴장해야 한다.

16.4.7 웜업 랩 개시 1 분 전 보드

- 그리드 상에서 1 분 전의 보드가 게시된다. (엔진 스타트)
- 이 시점에서 라이더 1 명에 2 명의 메카닉 이외의 전원이 그리드에서 퇴장한다.

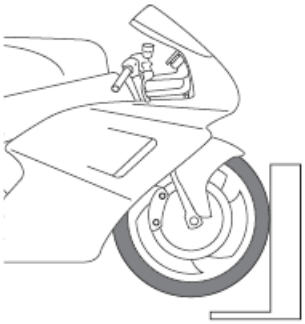
이 메카닉은 스탠드를 해제하고 라이더의 시동을 도운 후 신속하게 그리드에서 퇴장한다.

16.4.8 웜업 랩 개시 30 초 전 보드

- 그리드 상에서 30 초 전 보드가 게시된다.
  모든 라이더는 엔진이 시동된 상태로 그리드의 지정 위치에 정렬해야 한다.
- 이후 메카닉의 원조는 금지되며 엔진을 시동할 수 없는 라이더는 머신을 피트레인으로 이동시켜 그곳에서 다시 엔진 시동을 시도할 수 있다. 이 라이더는 피트레인에서 웜업 랩을 스타트 해야 한다.

16.4.9 웜업 랩 개시

- 웜업 랩의 시작을 알리는 옐로우 라이트가 점멸한다.
- 스타트 오피셜이 진동 제시하는 녹색기로 라이더는 스타트해서 1 랩 주행한다.
- 오피셜카가 그 뒤를 따른다.
- 라이더 집단이 통과하면 피트레인에서 대기하던 라이더가 웜업 랩에 참가할 수 있다.
- 웜업 랩이 시작되면 각 포스트는 라이더에게 플래그 포지션 위치를 확인시키기 위해 녹색기를 진동 제시한다.
- 그리드에 돌아오면 라이더는 엔진을 시동한 채 앞바퀴의 끝부분을 그리드 라인의 끝에 정렬해야 한다.



- 그리드 맨 앞줄의 앞에는 적기를 제시하는 오피셜이 선다.
- 오피셜카가 도착한 후에 돌아온 라이더는 다음의 방법으로 스타트 해야 한다.
  - **그리드 후방 스타트**
    스타팅 그리드의 최후미부터 2 열(Row)을 비운 뒤의 그리드에서 출발해야 한다. 오피셜카보다 늦게 도착한 라이더가 여러 명일 경우, 도착 순서대로 그리드 후방에서 스타트한다. 스타트 딜레이드가 발생할 경우, 정식 그리드 포지션으로 돌아가 재 스타트 할 수 있다.
  - **피트 스타트**
    피트인해서 피트레인에서 스타트 한다.
    웜업 랩 도중에 트러블이 발생한 라이더는 피트레인으로 돌아와서 수리 작업을 할 수 있다.
    피트 스타트의 경우, 그리드에서 출발한 라이더의 집단이 피트레인 출구를 통과하면 오피셜은 피트레인에 대기하는 라이더를 스타트 시킨다.
  - **원래의 그리드에 정렬한 경우**
    오피셜카보다 늦게 도착한 라이더가 오피셜의 지시를 무시하고 원래의 그리드에 정렬한 경우, 스타트를 진행한 후 해당 라이더에게 라이드 스루 페널티가 부과된다.
- 그리드의 각 열이 정렬하면 오피셜은 담당하는 열이 정렬한 것을 표시하기 위해서 그리드 열 보드를 내려놓는다. 어떤 열의 라이더가 엔진을 스톨하거나 또는 다른 트러블이 발생되었을 때는 그 줄의 보드는 내려지지 않는다.
- 오피셜카가 돌아오고 모든 보드가 내려지면 그리드 후방에 대기하는 오피셜이 녹색기를 진동한다.
- 이후 스타터는 그리드 전방에서 적기를 제시하는 오피셜에게 코스 사이드로 걸어가도록 지시한다.
- 그리드에서 엔진을 스톨시킨 라이더 또는 기타의 트러블이 발생된 라이더는 모터사이클에 앉은 채로 손을 든다. 그 방법에 의해서 의도적으로 레이스 스타트를 지연시키는 것은 혀용되지 않는다.

16.4.10 스타트

- 레드 라이트가 2~5 초간 점등되고, 그 레드 라이트가 소등된 시점에 스타트 한다.
- 점프 스타트를 한 라이더는 라이드 스루 페널티 또는 30 초 타임 가산이 부과된다. 페널티는 해당 라이더의 팀에게도 보드로 전달되어야 한다.
- 레드 라이트가 소등된 후 머신이 스톨 할 경우 오피셜은 엔진이 걸리기까지 그 머신을 코스를 따라 미는 것을 보좌한다. 그래도 시동하지 않을 경우 오피셜의 지시에 따라서 머신을 피트레인으로 밀어서 이동시켜야 한다.
- 피트레인에서는 해당 라이더의 메카닉이 엔진 시동을 돕는 것이 허용된다.
- 그리드에서 출발한 라이더의 집단이 피트레인 출구를 통과하면 오피셜은 피트레인에 대기하는 라이더를 스타트 시킨다.

16.4.11 스타트 딜레이드

- 스타트 시 안전성을 위협하는 트러블이 발생한 경우 스타트를 담당하는 오피셜이 레드 라이트를 점등시킨 채로 적기를 흔든다. '스타트 딜레이드'의 보드를 게시한다.
- 각 그리드 열을 담당하는 공식은 황기를 진동 제시한다. 이 경우 라이더는 헬멧을 벗지않고 그리드에 대기한다. 엔진은 정지시키지 않아도 된다.
- 각 라이더에 대해 2 명의 메카닉이 라이더를 보좌하기 위해 그리드에 입장하는 것이 허용된다. 이때 타이어 워머, 스탠드, 간이 툴은 들어갈 수 있지만 발전기는 들어갈 수 없다.
- 스타트 절차는 '웜업 랩 개시 3 분 전 보드'의 단계에서 재 시작되어 '1 분 전', '30 초 전' 보드가 제시된 후 라이더는 추가로 웜업 랩을 1 랩 주행하고, 레이스 랩 수는 1 랩 감산된다.
- 스타트 딜레이드의 원인이 된 라이더는 피트레인으로 이동되며, 재 스타트 할 때는 그리드 후방에서 스타트 해야 한다.
  - 복수의 페널티 대상자가 있을 경우, 빈 그리드 위치는 원래의 그리드 순으로 한다.
  - 스타트 딜레이드 2 회차의 경우 새로운 페널티 대상자는 1 차 대상자의 다음 그리드에서 출발해야 한다. 1 차 원인이 된 라이더가 2 차 딜레이드 때 원래의 그리드로 돌아갈 수는 없다.
  - 그 원인이 명백하게 불가항력에 의한 것이라고 심사위원회가 판단할 경우 페널티를 부과하지 않을 수 있다.

16.5 르망식 스타트의 경우, 스타트 절차는 다음과 같다.
(이하의 스타트 절차는 표준 모델이며, 특별 규칙에 의해서 변경될 수 있다)

16.5.1 스타트 준비
스타트 약 45 분 전에 라이더는 머신과 함께 피트에서 대기하고 있어야 한다.

16.5.2 레이스의 스타트

- 1 분 전: 시그널 타워 카운트 다운 개시
  '헬멧' 패널 + 혼: 라이더는 코스의 반대편, 자신의 머신의 정면에 선다.
- 30 초 전: 보드 표시
- 레드 라이트 소등 또는 국기(특별 규칙에 명시된다): 스타트
- 각 라이더는 자신의 머신으로 달려가 엔진을 시동하며 레이스를 시작한다.
- 엔진은 머신의 기계식 장치를 이용하여 해당 라이더 혼자서 시동한다.
- 외부에서의 원조는 일체 금지된다.
- 오프닝 랩은 오피셜카가 뒤를 따른다.

16.5.3 르망식 스타트에서 안전상의 이유로 레이스 디렉터가 필요하다고 판단하여 심사위원회의 허가를 얻은 경우, 스타카토 스타트(스타트 라이더를 여러 그룹으로 나누어 시간차 스타트)를 채용할 수 있다.

16.5.3.1 스타카토 스타트

- 레드 라이트 소등 또는 국기(특별 규칙에 명시된다): 스타트
- 최초의 그룹의 각 라이더는 자신의 머신에게 달려가 엔진을 시동하며 레이스를 시작한다.
- 약 15 초 후에 국기가 진동되고 다음 그룹의 각 라이더가 마찬가지로 스타트한다. 라이더는 앞에 스타트 한 그룹에서 엔진 시동이 늦은 라이더가 튀어나올지도 모르므로 최대한 주의를 기울여야 한다.

16.5.4 스타트의 보조
만약 라이더가 머신을 시동하지 못한 경우, 레이스 디렉터가 가능하다고 판단한 시점에서 녹색기를 사용하여 어시스턴트가 머신을 미는 것을 허가한다. 라이더가 스타트하지 못한 경우에는 즉시 코스 마셜의 지시에 따라 머신을 피트레인으로 밀어서 이동시킨다. (출구 또는 입구의 가까운 쪽으로) 머신의 수리가 끝나는 대로 라이더는 다시 스타트 할 수 있다.

16.5.5 피트 스타트
피트의 출구 지점을 라이더의 주요 집단이 통과한 다음 피트레인에서 대기하고 있는 라이더에게 그린 라이트의 점등 혹은 녹색기의 진동 제시를 이용하여 피트 스타트가 허가된다.

16.5.6 스타트 절차 위반에 대한 페널티
상기 16.5.1 에서 16.5.4 에 대한 어떠한 위반도 해당 라이더에게는 라이드 스루 페널티가 부과된다. 다만 그 경중에 따라 국내 경기 규칙 '제 4 장 KMF 재정 규칙'이 적용될 수 있다.

제17조 스타트에서의 반칙

17.1 스타트 라인에 정렬한 차량 및 라이더는 스타트 절차의 개시부터 스타트 신호가 나와서 스타트가 끝날 때까지 스타트 신호의 통제하에 있다.

17.2 점프 스타트의 정의는 스타트 신호가 나오기 전(신호의 경우: 레드 라이트가 점등되어 있는 동안) 정지 위치에서 차량이 전진한 경우로 하며, 심사위원회의 동의를 얻은 후 레이스 디렉터의 결정으로 다음 몇가지의 페널티가 부과된다.

17.2.1 라이드 스루 페널티

17.2.1.1 해당 라이더는 레이스 중 피트레인을 통과하도록 지시받는다.
도중에 정지하는 것은 인정되지 않는다. 통과 후 해당 라이더는 레이스에 복귀할 수 있다.

17.2.1.2 해당 라이더에게 'RIDE THROUGH'의 글자 밑에 차량 번호를 붙인 일체형 보드를 피니시 라인에서 제시한다. 더불어 다른 포스트에서도 추가 표시된다. 제시 위치는 각 대회의 특별 규칙 또는 공식 통지에 의해 명시된다.
라이더는 피트레인 속도 제한을 준수해야 한다.
이 속도 제한을 위반할 경우 라이드 스루의 절차가 반복된다. 제한 속도를 2 회 위반한 라이더에게는 흑색기가 제시되어 해당 라이더는 실격된다.

17.2.1.3 피니시 라인에서 3 회의 제시를 받고도 피트인 하여 페널티를 실행하지 않을 경우 해당 라이더는 실격된다.

17.2.1.4 동시에 복수의 위반이 발생한 경우 원칙적으로 한대씩 페널티를 실시한다. 정지의 순서는 예선 타임에 근거하여 시간 순으로 정지 지시를 낸다. 라이드 스루 페널티 보드는 동시에 복수의 라이더에게 제시하는 경우도 있다.

17.2.1.5 라이드 스루 페널티가 실행되기 전에 적기 중단으로 다시 레이스가 진행될 경우, 재 레이스 개시 후 페널티를 실행해야 한다. (레이스 종료까지 페널티를 소화할 수 없을 때는 레이스 결과에 30 초 가산하는 경우도 있다)

- 페널티를 마치지 못한 채 재 시작된 레이스에서도 점프 스타트를 할 경우 해당 라이더는 실격된다.
- 3 랩 미만으로 적기 중단되고 레이스 무효가 된 경우 페널티는 소멸한다.
  ※ 점프 스타트 이외의 반칙에 대해서 라이드 스루 페널티가 부과될 경우에도 상기의 절차가 적용된다.

17.2.1.6 라이드 스루 페널티 때는 도중에 피트 박스 등에 정차하지 않고 페널티를 받아야 한다. 이 규칙을 위반할 경우에는 라이드 스루 페널티의 절차가 반복된다.

17.2.1.7 라이드 스루 페널티는 해당 라이더의 피트 크루에게 보드에 의해 통보된다. 판정에 대한 항의는 일체 받아들여지지 않는다.

17.2.2 경기 결과에 30 초 가산

17.3 피트 크루가 스타트의 규칙을 따르지 않은 경우에도 반칙으로 간주되어 해당 라이더에게 페널티가 부과된다.

제18조 피트레인의 속도 제한

대회 기간을 통해 피트레인의 제한 속도는 60km/h 이내로 한다. 다만 주최자에 의해 제한 속도를 40km/h 이내로 변경할 수도 있다.

이 제한 속도를 위반할 경우 벌칙이 부과된다.

결승 레이스 때 이 규칙 위반에 대한 벌칙은, 1 회 위반에 라이드 스루 페널티 1 회로 한다. 이 제한 속도를 어길 경우 라이드 스루 페널티의 절차가 반복된다. 단 레이스 종료까지 벌칙을 소화할 수 없는 경우는 경기 결과에 30 초 가산하는 경우도 있다.

제19조 '웨트' 및 '드라이' 레이스

19.1 WET 또는 DRY 레이스에 대한 선언은 없다.

웨트 타이어 또는 드라이 타이어의 사용은 전적으로 팀 또는 라이더의 결정에 달려있다.

특별한 경우를 제외하고 기후 상의 이유로 레이스가 중단되지 않으며, 타이어를 교체하고자 하는 라이더는 실제 레이스 중 피트레인에 들어가서 교체해야 한다.

19.2 리어 세이프티 라이트

비 또는 시야가 안좋은 날씨 조건일 때 레이스 디렉션의 지시가 있을 경우 리어 세이프티 라이트(레드 라이트)를 점등해야 한다.

점등의 확인은 피트 아웃 때 오피셜에 의해 체크된다.

제20조 레이스 및 프랙티스 세션의 행위

20.1 주행 중의 준수 사항은 국내 경기 규칙 제 3 장 대회 중 '3.3 경기 참가자의 준수사항' 외 다음도 적용된다. 이를 어길 경우 벌칙이 부과된다.

20.1.1 라이더는 지시를 전달하는 시그널 플래그에 따라야 한다.

20.1.2 라이더가 코스 아웃한 경우 라이더는 오피셜이 지시한 장소 또는 해당 라이더에게 유리하게 작용하지 않는 장소에서 레이스에 복귀할 수 있다.

※ 이 때 오피셜은 다음의 보조가 가능하다.

- 머신을 일으키는 보조.
- 수리, 조정이 진행되는 동안 머신을 지지한다.
- 라이더의 재 스타트를 보조한다.

20.1.2.1 해당 라이더에게 유리하게 작용하는 숏컷(코너, 시케인 등의 코스 밖을 주행하여 자신에게 유리해지는 것)이 발생한 경우

예선 중: 해당 랩 타임의 삭제

결승 중: 라이드 스루 페널티

최종 랩 등 라이드 스루 페널티를 부여할 수 없는 경우, 레이스 결과에 30 초 타임 가산 페널티로 대체한다.

20.1.3 리타이어 할 경우, 라이더는 자신의 머신을 오피셜이 지시하는 안전한 장소에 세워야 한다.

20.1.4 만약 라이더에게 레이스에서 리타이어 할 수밖에 없는 머신 트러블이 발생할 경우 그 라이더는 피트로 돌아가지 않고 코스아웃하여 오피셜의 지시에 따라 안전한 장소에 머신을 세워야 한다.

20.1.5 코스 상에 오일 등의 액체를 누출할 수 있는 트러블이 발생할 경우, 그 라이더는 피트로 돌아가지 않고 코스아웃하여 안전한 장소에 머신을 세워야 한다.

또한 정지 후 재 스타트를 희망할 경우에는 오피셜의 확인이 필요하다.

상기를 위반할 경우 100,000 원 이상의 벌금이 부과된다.

20.1.6 복원 작업으로 인해 슬로우 주행하는 라이더는 최대한 피트가 있는 코스 바깥쪽을 주행해야 한다.

20.1.7 코스 바깥쪽에서 작업 또는 공구, 부품 등의 원조를 받아서는 안 된다. 이 경우 실격된다.

어떤 경우에도 반대 방행으로 주행 또는 규정된 코스 이외의 장소를 주행하면 안 된다. 이를 위반할 경우 벌칙이 부과된다.

20.1.8 레이스 중(예선 포함) 직선 부분에서는 앞차를 추월하거나 뒤차의 슬립 스트리밍을 피하는 목적 이외에 진로를 현격하게 변경하는 것은 금지된다.

20.1.9 레이스 및 프랙티스 세션 중 이유없이 속도를 늦추거나 트랙에서 멈추는 행위는 금지된다.

20.1.10 라이더는 예선 및 프랙티스 중 트랙에 있는 다른 라이더를 막아서 속도를 늦추게 하거나 멈추게 해서는 안된다. 이 규칙을 위반할 경우 예선 베스트랩 삭제 또는 피트레인에서 레이스 스타트 또는 20 만원의 벌금 페널티가 부과된다.

20.1.11 체커기 발령 후에도 트랙 위의 라이더는 피트레인 / 파크퍼미에 정지할 때까지 헬멧을 착용해야 한다.

20.1.12 대회기간 중 2 회 이상 모터사이클의 누유로 인해 레이스 및 프랙티스를 중단시키는 경우 레이스 디렉션에 의해 무거운 벌칙이 부과된다.

20.1.13 체커기를 2 회 이상 제시받을 경우 레이스 디렉션에 의해 페널티가 부과된다.

20.2 피트인

라이더는 레이스 및 프랙티스 중에 머신 조정과 타이어 교환을 위해 피트레인으로 돌아갈 수 있다. 레이스에서 모든 작업은 피트 박스 앞 피트 에어리어(작업 구간)에서 이뤄져야 한다. 피트 박스 안에서의 작업은 레이스 중단에 따른 인터벌 때 또는 예선 때만 할 수 있다.

예선 중 피트 박스 안에서의 작업은 리타이어로 간주되지 않지만, 레이스 중 피트 박스 안에서의 작업은 해당 레이스에서 리타이어 한 것으로 간주된다.

레이스 중 타이어 교체가 아닌 이유로 피트레인에 2 회 이상 들어온 라이더는 레이스에 다시 합류할 수 없다.

※ 피트 박스는 차량 수리, 조정, 부품 교환, 연료 보급 등의 작업을 실시하는 것을 목적으로 라이더에게 주어진 구역이다.

20.2.1 피트인하는 차량의 라이더는 피트레인 입구 앞에서 피트 쪽으로 차량을 붙이고 손 또는 발로 피트인 신호를 한 후 안전을 확인하면서 피트레인 입구로 진입하여 서행해야 한다.
피트 에어리어(피트 박스 앞의 작업 구역)을 주행하는 것은 금지된다.

20.2.2 피트인하는 차량의 라이더는 자신의 피트에 가능한 한 가까운 피트레인에서 피트 에어리어에 진입하여 가급적 자신의 피트에 가깝게 차량을 정지시켜야 한다.

20.2.3 피트인해서 피트 에어리어에 들어온 차량 및 해당 차량의 라이더와 피트 크루는 피트레인 및 피트 에어리어에서 다른 차량의 통과를 가로막으면 안 된다.

20.2.4 피트인 때 자신의 피트 박스 앞을 지나서 정차한 차량의 라이더는 오피셜의 허가를 받고 해당 차량의 라이더 및 피트 크루에 의해 밀어서 자신의 피트 박스로 돌아갈 수 있다.

20.3 피트아웃

20.3.1 피트레인에서는 피트인하는 차량에게 우선권이 있다.

20.3.2 라이더가 피트레인 출구에서 코스로 진입할때 흰색 선을 넘는 것은 금지되며, 이 경우 레이스 디렉션에 의해 페널티가 부과된다.

20.3.3 피트레인에서 코스로 복귀하는 라이더는 정해진 피트레인에서 코스인하여 첫번째 코너 출구까지 피트가 설치된 쪽 코스 끝을 따라 주행해야 하며 그 동안 후방에서 접근하는 차량의 주행을 막아서는 안 된다.

20.3.4 피트 에어리어에서 엔진이 정지한 라이더는 메카닉의 보조를 맏아서 머신을 재 스타트 할 수 있다.

20.4 피트 작업

20.4.1 레이스 중 차량의 수리, 조정, 부품 교환은 피트 박스 또는 피트 에어리어에 준비되어 있는 부품과 공구에 의해 실시해야 한다. 주유 중에는 반드시 엔진을 정지해야 한다.

20.4.2 피트레인에서 오일을 흘리거나 더럽힌 경우에는 안전상 즉시 청소해야 한다.

20.4.3 프랙티스 및 레이스 중(적기 중단 포함)에 피트 에어리어에서 급유 작업을 할 경우에는 소화기를 준비해야 한다. 급유 시 사용하는 휴대용 캔 및 저그는 금속 제품을 권장한다.

20.5 피트 작업 인원

20.5.1 대회의 격식에 따라 등록할 수 있는 피트 크루의 인원 수가 대회 특별 규칙에 명시된다.

20.5.2 레이스 중 피트인하는 차량에 대한 작업은 등록한 2 명의 메카닉과 그 차량의 라이더의 총 3 명에 한 한다. (한국 선수권은 별도의 특별 규칙 참조)

20.5.3 라이더에 대한 피트 크루(메카닉, 피트 사인맨 및 헬퍼)의 신호는 대회 오피셜이 사용하는 신호기와 혼동되는 것이어서는 안 된다. 또한 주최자가 정한 피트 구역 또는 피트 사인 에어리어에서만 신호를 보낼 수 있다.

20.5.4 피트 크루는 대회 기간 중 대회 오피셜의 지시에 따라야 한다.

20.5.5 피트 크루가 규칙을 위반할 경우 책임은 그 피트 크루가 담당하는 라이더에게 귀속되는 것으로 하며, 해당 라이더에게 벌칙이 부과된다.

제21조 정차 지시

21.1 레이스 진행이 위험하거나 그러하다고 간주되는 라이더 또는 차량에 대해 레이스 디렉터는 피트인을 명하거나 레이스에서 제외시킬 수 있다.

21.2 천재지변, 대형사고 등 의외의 사태가 발생할 경우 레이스 디렉터는 적기에 의해 전 라이더에 대한 정지를 지시할 수 있다.

제22조 레이스의 일시 정지

레이스 디렉터가 날씨 상의 이유 혹은 다른 이유로 레이스의 중단을 결정한 경우, 적기를 제시하거나 세이프티카를 도입하는 2 가지 방법 중 하나를 선택할 수 있다. (스프린트 레이스의 경우 세이프티카는 적용되지 않는다)

22.1 적기를 제시하는 경우

22.1.1 스타트 라인과 모든 마셜 포스트에서 진동 제시된다. 라이더는 즉시 서행하여 구급차량(구급차, 닥터카 등)의 진로를 방해하지 않는 라인을 주행하면서 피트로 돌아가야 한다.
해당 레이스 결과는 앞의 랩을 종료한 시점으로 한다.
따라서 결과는 레이스를 진행하던 라이더 전원이 적기가 게시되지 않고 풀 랩을 완료한 시점으로 한다.
※ 한국 선수권에 대해서는 다음의 2 항이 추가 적용된다.
- 적기가 제시된 시점에서 레이스를 진행하지 않은 라이더는 제외된다.
- 적기 제시 후 5 분 이내에 머신을 탄 채 또는 머신을 밀고 피트레인에 돌아오지 않은 라이더는 제외된다. (숏컷으로 돌아온 것은 인정되지 않는다)

22.1.2 선두 라이더 및 선두 라이더와 같은 랩을 달리던 나머지 라이더 전원이 3 랩 미만 밖에 주행하지 않은 경우, 해당 레이스는 무효화되고 다시 레이스가 시작된다. 만약 다시 레이스를 시작할 수 없을 경우 이 레이스의 중단이 선언되어 포인트는 주어지지 않는다.

22.1.3 선두 라이더 및 선두 라이더와 같은 랩 수를 달리던 나머지 라이더 전원이 3 랩 이상, 그러나 본래의 레이스 거리의 2/3 미만(소수점 이하 버림)의 경우 레이스는 '제 23 조 적기 중단된 레이스의 재 스타트' 조항에 따라 재 스타트 된다. 만약 레이스 재 스타트가 불가능한 경우, 1 회차의 레이스 결과로 레이스는 완료되어 포인트는 정규 포인트의 절반(소수점 이하 반올림)이 주어진다.

22.1.4 선두 라이더 및 선두 라이더와 같은 랩 수를 달리던 나머지 라이더 전원이 본래 레이스 거리의 2/3(소수점 이하 버림)를 주행한 경우, 해당 레이스는 완료된 것으로 간주되어 본래의 포인트가 주어진다.

22.2 경기의 일시 중립화

(사고 발생 시 레이스 디렉터의 판단에 의해 세이프티카가 개입하여 레이스를 일시 중립화시키고 슬로우 주행으로 선도하여 그 동안 사고 처리를 하는 방법. 내구 레이스에만 해당됨)

22.2.1 레이스 디렉터의 결정으로 레이스를 일시 중립화하기 위해 세이프티카가 사용될 경우가 있다.
세이프티카는 오렌지 라이트를 장비하고 차량의 뒤에 'SAFETY CAR'라고 적힌 차량을 말한다.

22.2.2 세이프티카 도입 절차는 다음과 같다.
세이프티카를 도입하는 경우의 상세 내용은 각 대회의 특별 규칙 또는 공식 통지에 의해 명시된다.
세이프티카는 라이더 또는 오피셜이 위험한 상황이지만 레이스를 중단할 정도는 아닌 경우에 사용된다.

세이프티카 도입 절차

① 레이스 디렉터가 세이프티카 도입을 결정하면 즉시 모든 플래그 마셜 포스트에서 황기 진동과 'SC'라고 적힌 흰 보드(이하 SC 보드)가 제시되고 세이프티카의 활동이 종료할 때까지 유지된다.
② 세이프티카는 오렌지의 회전등을 점등하며, 피트레인에서 스타트하는 세이프티카는 선두 차량의 위치에 관계없이 트랙에 합류한다.
③ 세이프티카 도입 중에도 랩 수는 카운트된다.
④ 모든 경기 차량은 세이프티카를 선두로 일렬로 정렬하여 각각 차량 5 대 거리(10m) 정도 이내의 차량 거리를 유지하여 주행해야 한다.
이때 경기 차량 간 및 세이프티카의 추월은 다음 경우의 예외 시를 제외하고 엄금한다.
(예외)
- 세이프티카로부터 신호를 받은 경우.
- 전방을 주행하는 차량이 트러블로 대열을 따라 주행하지 못하고 그 라이더에게서 신호를 받은 경우. (트러블 등에 의해 대열을 따라 주행할 수 없는 라이더는 라인을 벗어나서 후속차에게 신호해야 한다)

⑤ 세이프티카는 사고 처리가 끝나고 레이스의 선두 차량이 세이프티카 직후에 위치하고 나머지 차량이 그 후방에 정렬할 때까지 주행을 계속한다.
⑥ 레이스 디렉터의 지시 아래 세이프티카에서 선두 차량 사이에 있는 차량에 대해서 그린 라이트를 사용하여 세이프티카 앞으로 나오라고 신호한다. 이들 차량은 최대한 주의하여 다른 차량을 추월하지 않고 주행하여 다시 세이프티카 후방의 대열에 합류한다.
⑦ 특정 상황에서 레이스 디렉터는 세이프티카에게 피트레인을 사용하는 것을 요청할 수 있다. 이 경우, 세이프티카는 오렌지 라이트가 점등하고 있는 것을 조건으로 전체 차량은 세이프티카 후방에서 추월하지 않고 피트레인으로 가야한다. 이 상황에서 피트레인에 들어간 차량은 자신의 피트 에어리어에 정차할 수 있다.
⑧ 세이프티카 후방에 일단 선두 라이더가 도착한 후 선두 라이더가 피트인 한 경우, 선두 라이더 다음에 위치한 라이더를 리더로 간주하여 그대로의 대열로 주행을 계속한다.

세이프티카 도입 중 피트인 / 피트아웃

⑨ 세이프티카 도입 중 피트인하는 것은 허용된다. 세이프티카 도입 중에 피트아웃 하는 경우는 피트레인 출구에 있는 그린 라이트가 세이프티카 통과 15 초 후 점등된 동안만 허용된다.
그 외에는 레드 라이트에 의해 피트레인 출구는 폐쇠된다.
그린 라이트 점등 시간은 각 서킷에서 정한다.
피트아웃 못한 차량은 다음 그린 라이트 점등 때까지 기다려야 한다.

경기 재개 절차

① 레이스 디렉터가 다음 피니시 라인 또는 스타트 라인에서 레이스 재개를 결정하면 세이프티카는 오렌지 라이트를 끈다. 이 시점에서 세이프티카 후방에 정렬한 선두 차량이 주행 페이스를 결정할 수 있다.
② 세이프티카는 그 랩 종료 시점에 피트레인에 들어간다.
③ 세이프티카가 피트레인에 진입하는 동시에 모든 플래그 마셜 포스트에서 황기 진동과 SC 보드가 일제히 철수된다.
④ 경기 재개는 시그널 브리지에 그린 라이트가 점등되는 것으로 신호하고, 동시에 메인 플래그 마셜 포스트만 그린 플래그가 진동 제시된다. 단 각 차량은 피니시 라인 또는 스타트 라인(피트레인 포함)을 통과할 때까지는 추월할 수 없다.

세이프티카 선도에 의한 레이스 종료

세이프티카 도입 중 레이스가 종료된 경우, 세이프티카 선도 주행 상태로 전 차량 체커 플래그를 받는다. 세이프티카를 도입하는 경우의 상세 내용은 각 대회의 특별 규칙 또는 공식 통지에 의해 명시된다.

제23조 적기 중단된 레이스의 재 스타트

레이스가 재 스타트 될 경우, 재 스타트는 코스 컨디션이 허락하는 한 신속하게 진행되어야 한다. 라이더가 피트레인으로 돌아오는 대로 레이스 디렉터는 새로운 스타트 시간을 발표한다. 이 스타트 시간은 상황이 허락하는 한 적기가 제시된 지 30 분 이내로 설정된다.

23.1 경기 결과가 2 랩 이하의 경우 재 스타트에는 다음이 적용된다.

23.1.1 모든 라이더가 스타트 할 수 있다.

23.1.2 머신 세팅 변경, 부품 및 타이어의 교환(타이어 수량 규정에 저촉되는 경우는 불가)을 포함하여 수리가 가능하지만, 급유는 인정되지 않는다.

23.1.3 전도 차량을 사용할 때는 테크니컬 디렉터의 허가가 필요하다.

23.1.4 랩 수는 최소 4 랩으로 본래 레이스 거리의 2/3(끝수를 버리고 정수로 한 숫자)의 랩 수로 감산한다.

23.1.5 그리드 포지션은 본래의 레이스와 동일하게 한다.

23.1.6 제 1 레이스에서 페널티(예: 그리드 순위의 강등, 피트레인에서 스타트)를 받은 라이더는 재 스타트에서도 페널티는 적용된다.
그러나 제 1 레이스에서 본래 레이스 거리의 50% 이상이 완료된 경우 '피트레인 스타트' 페널티는 '그리드 후방에서 제 2 레이스 스타트' 형태의 페널티로 교체된다.

23.1.7 재 스타트 할 수 없는 라이더의 그리드는 그대로 공석으로 한다.

23.1.8 빠른 재 스타트 (Quick Restart)

- 스타트 절차는 사이팅 랩부터 시작되어 스타팅 그리드에 도착한 것이 확인된 단계로, '웜업 랩 개시 30 초전 보드'가 제시된다.
- 통보된 사이팅 랩 개시 시간에 피트레인 출구는 약 30 초간 개방된다.
- 사이팅 랩에 참가하지 못한 라이더는 피트레인에서 웜업 랩을 시작하여 정규의 그리드에 정렬할 수 있다. 단 차량을 밀어서 그리드로 이동하는 것은 인정되지 않는다.
- 그리드에 도착한 차량은 엔진을 정지하지 않는다.
- 그리드에 피트 크루의 입장은 금지된다.

23.2 경기 결과가 3 랩 이상 2/3(소수점 이하 버림) 미만의 경우의 재 스타트는 다음의 각 항을 적용한다.

23.2.1 제 1 레이스에서 선두 랩 수의 75%(소수점 이하 버림)를 주행한 라이더만 재 스타트 할 수 있다.
한국 선수권에서는 전 레이스에서 선두 랩 수의 75%(소수점 이하 버림)를 주행한 라이더로 적기 제시 후 5 분 이내에 머신을 탄 채 혹은 머신을 밀고 피트레인으로 돌아온 라이더만 재 스타트 할 수 있다. (숏컷 해서 돌아온 것은 인정되지 않는다)

23.2.2 제 2 레이스가 시작되기 전에 제 1 레이스 결과가 공시 되어야 한다.

23.2.3 전도 차량을 사용할 때에는 테크니컬 디렉터의 허가가 필요하다.

23.2.4 머신 세팅 변경, 부품 및 타이어의 교환(타이어 수량 규정에 저촉되는 경우는 불가)을 포함하여 수리가 불가능하며, 급유는 인정되지 않는다.

23.2.5 제 2 레이스의 랩 수는 최소 2 랩으로 본래 레이스 거리의 2/3 을 채우는 거리(끝수는 버리고 정수로 한 랩 수)로 한다.

23.2.6 그리드 포지션은 제 1 레이스 결과를 기초로 한다.

23.2.7 스타트 절차는 빠른 재 스타트 절차가 적용된다.

23.2.8 레이스의 최종 결과는 복수의 레이스의 랩 수를 합산하여 최다 랩 수의 라이더가 우승자가 된다. 랩 수가 동수일 경우 최종 레이스의 순위가 우선된다.

제24조 리타이어 (기권)

24.1 리타이어와 정지(경기 중 코스 안에서의 정지)는 국내 경기 규칙 '제 3 장 대회'에 의한다.

24.2 라이더 자신이 부상이나 기타 이유로 리타이어 신고를 제출할 수 없을 때는 오피셜의 판정에 따라 리타이어로 인정될 수 있다.

24.3 피트 이외의 지역에서 리타이어 할 경우 라이더는 차량을 레이스(또는 예선) 종료까지 오피셜의 관리하에 두어야 한다. 단 오피셜로부터 차량 이동을 지시받은 경우에는 이에 따라야 한다.

제25조 레이스 종료

25.1 선두 라이더에게 체커 플래그가 제시된 후, 계속되는 후속 라이더에게도 특별 규칙에 명시된 시간 동안 제시된다. 이 시간이 경과한 시점으로 레이스가 종료된다.

25.1.1 체커 플래그는 라이더가 알아보기 쉽도록 시선 높이로 제시된다.

25.1.2 체커 플래그 제시 위치는 공식 통지에 명시된다.
코스 상에서 체커 플래그를 제시할 경우 플래그 타워에서 제시되는 모든 신호기를 제시하지 않고 체커 플래그와 그것에 관련된 블루 플래그만 제시한다.

25.2 파이널 랩에 피니시 라인 앞에서 선두 라이더의 바로 앞에 다른 라이더가 있을 경우, 스타트 / 피니시 마셜은 동시에 체커 플래그와 청기를 진동 제시한다. 이는 선두를 주행하는 라이더는 레이스를 종료하지만, 그 바로 앞을 달리고 있는 라이더는 파이널 랩을 완주하고 체커 플래그를 받아야 한다는 것을 의미한다.

25.3 선두를 주행하는 모터사이클이 소정의 랩 수를 완료하기 전에 레이스 종료의 신호가 나왔을 경우, 해당 레이스는 그 시점에서 종료된 것으로 간주된다.
어떤 이유로든 레이스 종료의 신호가 늦은 경우에도 레이스는 본래 종료되는 시점에서 끝난 것으로 간주된다.

제26조 우승자, 순위, 완주자 및 득점 (포인트)

26.1 우승자

26.1.1 우승자는 규정 거리(랩 수) 또는 시간을 완주하여 최초로 피니시 라인(컨트롤 라인)을 통과한 라이더로 한다.

26.1.2 사진 판정이 이용되는 경우, 승자의 결정은 앞 타이어의 끝이 피니시 라인을 통과한 순으로 한다. 동시 도착의 경우, 레이스 중 베스트 랩 타임에 의해 순위가 결정된다.

26.1.3 우승자가 피니시 라인을 통과하면 다른 라이더는 그 시점에서 랩을 마치고 피니시 라인을 통과한 시점으로 종료된다.

26.2 순위

우선 순위:

26.2.1 피트레인이 아닌 코스 상의 피니시 라인에서 체커를 받은 완주자 중에서 랩 수가 많은 순서대로 결정된다. 동일한 랩 수의 경우에는 피니시 라인을 통과한 순위에 따른다. 피니시 라인을 통과할 때 라이더와 머신이 접촉하고 있지 않은 경우, 머신이 피니시 라인을 통과한 시간으로 순위를 결정한다.

26.2.2 체커는 우승자가 피니시 라인을 통과한 후 특별 규칙에 명시한 시간 동안 피니시 라인에서 제시된다.

26.3 적기 제시에 의해 레이스가 종료된 경우의 순위

26.3.1 결과는 레이스를 속행한 라이더 전원이 적기가 제시되기 전 풀 랩을 완료한 시점에서 결정된다. 즉 적기가 제시되기 직전의 랩을 마친 시점의 결과로 한다.

26.3.2 전항의 랩에서 피트레인이 아닌 코스 상의 피니시 라인을 통과한 완주자 중에서 랩 수가 많은 순으로 결정된다. 동일 랩의 경우는 피니시 라인의 통과 순위에 따른다. 피니시 라인을 통과할 때 라이더와 머신이 접촉하고 있지 않은 경우, 머신이 피니시 라인을 통과한 시간으로 순위를 결정한다.
※ 한국 선수권에서는, 다음에 해당하는 라이더는 피니시 라인을 통과했다고 간주되지 않는다. 즉 랩 수는 고려되지만 순위는 피니시 라인을 통과한 완주자의 후순위가 된다. 복수의 라이더가 존재할 경우, 랩 수와 피니시 라인 통과 순서에 따른다.

- 적기가 제시된 시점에서 레이스에 “적극적으로 경쟁”하지 않은 라이더

- 이 규칙의 목적상 “적극적인 경쟁”이란 트랙을 주행하거나 머신을 수리 / 재스타트 하거나 트랙이나 피트레인으로 복귀하는 라이더로 정의된다. 레이스 디렉터는 라이더가 적극적으로 경쟁하는지 여부를 판단하는 유일한 결정권자가 되며 레이스 디렉터의 결정에 대한 항소는 불가능하다.
- 적기 제시 후 5 분 이내에 머신을 탄 채 혹은 머신을 밀고 피트레인(숏컷은 인정되지 않는다)에 돌아오지 않은 경우

26.3.3 완주자
우승자의 랩 수 75%(소수점 이하 버림) 이상을 주행한 라이더.

26.3.4 득점
득점은 국내 경기 규칙 제 27 조 ‘공식 득점’ 조항에 의해 주어진다.

제27조 레이스 종료 후 차량 보관과 재 검사

27.1 원칙적으로 1 위 ~ 6 위의 차량은 소정의 위치에서 경기 임원의 지시에 따라 차량 보관 구역에 들어가야 한다.

27.2 원칙적으로 1 위 ~ 6 위의 차량은 음량 측정 및 엔진을 분해하여 배기량을 측정하는 등 규정을 넘는 개조에 대해 재검사를 실시하는 경우가 있다.

27.3 원칙적으로 1 위 ~ 6 위의 차량은 잠정 결과 발표 후 30 분간 보관된다.
지역 선수권에서는 보관 시간을 특별 규칙으로 정하는 경우가 있다.

27.4 연료 검사
연료 검사의 절차

27.4.1 연료 검사는 각 대회심사위원회가 필요하다고 인정될 경우 실시될 수 있다.

27.4.2 연료 검사를 실시하는 대상 클래스, 라이더는 심사위원회가 결정한다.

27.4.3 연료 테스트는 심사위원회가 필요하다고 인정된 경우 레이스 기간 중 언제라도 실시될 수 있다.

27.4.4 레이스 종료 후 연료 탱크 내에는 검사에 필요한 양이 남아있어야 한다.

27.4.5 각 분석마다 각각 검사에 필요한 양의 샘플을 2 샘플 채취한다.

27.4.5.1 하나는 검사용, 하나는 보관용으로 봉인하여 당사자에 의해 서명되고 주최자가 보관한다.

27.4.5.2 윤활유를 혼합한 경우에는 혼합한 오일도 추가로 제출해야 한다.

27.4.5.3 검차에서 판별할 수 없는 경우, KMF 지정 기관에 분석을 의뢰하여 검사한다.

27.4.5.4 샘플은 엔트런트에게 제출 의무가 있으며 그 검사 비용은 자기 부담으로 한다.

27.4.6 결과가 불합격일 경우, 당사자는 본인의 비용 부담에 의해 KMF 지정의 다른 기관에서 보관용 샘플 분석을 의뢰할 수 있다.

27.4.7 분석의 비용 부담은 다음과 같다.

27.4.7.1 대회심사위원회의 결정에 의해 특정 대회 혹은 클래스에서 검사를 실시하는 경우.

- 최초의 검사 비용은 주최자가 부담한다.
- 결과가 불합격으로 당사자가 재 검사를 요구하는 경우, 당사자가 부담한다.

27.4.7.2 항의가 제출된 특정 라이더의 검사를 할 경우, 항의자가 검사 비용을 부담하고 검사 결과 위반이 입증될 경우 반환된다.

27.4.7.3 검사 결과 위반이 입증될 경우 위반자가 검사 비용을 부담해야 한다.

27.4.8 경기 결과
샘플 분석 결과 위반이 입증된 경우 국내 규율재정위원회에 보고되어 벌칙이 부과된다. 또 당일 수령한 상전 등은 반납해야 한다.

27.5 참가자는 차량 보관 해제와 동시에 보관 차량을 신속하게 회수해야 한다.
주최자는 차량 보관 해제 발표 후 보관 차량에 대한 책임은 일체 지지 않는다.

제28조 레이스 및 대회의 연기, 중단 등

28.1 대회는 원칙적으로 본 규칙을 기초로 발표한 일정에서 변경 또는 연기되는 일은 없다.

28.2 레이스 또는 대회가 참가 신청 후 중단된 경우, 참가자가 낸 참가비용은 반환되지만 다른 일체의 손해 배상을 주최자에게 청구할 수 없다.

제29조 항의

29.1 항의는 국내 경기 규칙 제 4 장 KMF 재정 규칙에 의한다.

29.2 차량의 분해 검사에 소요된 비용은 그 항의가 성립되지 않을 경우에는 항의 제출자가, 성립된 경우에는 항의 대상자가 지불해야 한다. 이 차량의 분해 등에 소요된 비용은 테크니컬 디렉터가 산정한다.

29.3 연료 및 타이어에 관한 항의 보증금은 1,000,000 원으로 한다.

제30조 위반에 대한 벌칙

30.1 경기 규칙에 의한 위반 행위에 대한 벌칙은 국내 경기 규칙 제 4 장 KMF 재정 규칙에 의한다. 벌칙은 문서로 해당자에게 통지된다.

30.2 상기 벌칙에 추가하여 라이더 또는 엔트런트에 의한 오피셜 및 대회 관계자에 대한 폭력적인 언행 및 행동에 대해 그 경중에 따라 국내 경기 규칙 제 4 장 KMF 재정 규칙에 의거하여 벌칙을 부과한다

30.3 공식 시그널 제시(제시 구간)의 위반에는 아래의 벌칙을 적용한다.

30.3.1 깃발 제시(제시 구간)에서의 위험 행위(추월, 전도, 코스 아웃 등)에 대한 벌칙은 대회심사위원회가 위반 내용에 따라 국내 경기 규칙 제 4 장 KMF 재정 규칙에 의거하여 재량 결정한다.

30.3.2 위험 행위를 원인으로 사고를 일으킨 경우, 대회심사위원회로부터 실격의 벌칙이 부과된다. ※ 위반 내용을 판단하여 감경할 수도 있다.

대회심사위원회는 자격 정지 등 더 무거운 벌칙이 적합하다고 인정될 경우, 국내 규율재정위원회에 위반 사실을 보고하여 심의 의뢰할 수 있다.

주 1: 자격 정지 기간 중이라도 엔트리 할 수는 있다. 다만 해당 대회 때에는 그 정지 기간이 종료되어야 한다.

주 2: 추월은 다른 선수에게 페널티를 주기 위해 고의로 추월 시키는 행위는 대상에서 제외한다.

주 3: 대회심사위원회는 벌칙을 결정할 때 오피셜의 보고, 비디오의 검증 등 상세한 상황 파악을 한 뒤 페널티를 부과한다.

30.3.3 정비 불량 또는 전도 등에 의해 파츠의 낙하나 오일 누출이 원인이 되어 다른 차량의 전도나 레이스 진행을 크게 진행시키는 등의 요인을 제공했다고 인정되는 경우, 해당 선수에 대해 대회심사위원회로부터 벌칙이 부과될 수 있다.

제31조 본 규칙의 해석

규칙 및 경기에 관한 의문은 사무국에 문의할 수 있다. 또한 그 답변은 대회심사위원회의 해석, 결정이 최종적인 것이 된다.

제32조 본 규칙의 시행

본 규칙은 2022 년 1 월 1 일부터 시행한다.

2022 MOTORCYCLE SPORTS RULES
부칙 4
로드레이스 기술 규칙

제1조 총칙

1.1 기술 규칙은 경기 참가자의 형평성 유지를 위해 언제라도 개정될 수 있다.

1.1.1 프랙티스 중

모터사이클이 기술 규칙에 준하지 않은 것으로 프랙티스 중 또는 프랙티스 후에 판명된 경우 해당 라이더에게는 다음 이벤트에서 라이드 스루, 다음 이벤트에서 그리드 포지션 강등, 실격, 챔피언십 포인트의 박탈 등의 페널티가 부과될 수 있다.

1.1.2 레이스 후

모터사이클이 기술 규칙에 준하지 않은 것으로 레이스 후에 판명된 경우 해당 라이더는 타임 페널티 또는 실격된다.

1.2 로드레이스에서 사용하는 모터사이클은 아시아, 오세아니아, 유럽 중 하나의 지역에서 일반 도로용 차량으로 인가된 차량으로 한다. 이 모터사이클들은 일반적인 판매 경로를 통해 일반 사람들이 구매할 수 있는 차량 이어야 한다.

제2조 클래스

스포츠 프로덕션 클래스는 엔진 배기량과 기술 사양의 자유도에 의해 지정된다.

제3조 일반적인 아이템

3.1 재질 (Materials)

프레임, 프론트포크, 핸들바, 스윙암에 티타늄을 사용하는 것은 금지된다. 특정 클래스에서는 티타늄 함금제의 너트와 볼트를 사용할 수 있다.

- 서킷에서 실시되는 티타늄 테스트: 마그네틱 테스트(티타늄은 마그네틱이 아님)
- 3%의 질산 테스트 (티타늄은 반응하지 않음. 금속이 스틸인 경우 질산 용액은 검은 점을 남김)
- 해당 부품의 무게를 잰다. 물이 든 메이저 잔에 넣어 질량을 측정함으로써 티타늄 합금의 특정 질량 4.5 – 5kg/dm^3, 스틸의 특정 질량 7.48kg/dm^{3}를 확인하다. (인테이크 밸브, 로커, 커넥팅로드 등)
- 논란이 생길 경우 재질 시험 연구소에서 시험이 실시된다.

제4조 핸들바 및 컨트롤 레버

4.1 노출된 핸들바 끝에는 고형 금속을 넣거나 고무로 덮여있어야 한다.

4.2 중심선 또는 중심의 양측에 대한 핸들바의 최저 회전 각도는 15˚로 한다. 핸들바가 어떤 상태에 있더라도 프론트 휠, 타이어 및 머드 가드는 최소 10mm 의 간격을 유지해야 한다.

풀락(full lock) 상태에서 라이더의 손가락이 끼지 않도록 레버가 달린 핸들바와 연료탱크 사이에 최소 30mm 의 간격을 확보할 목적으로 핸들스토퍼(스티어링 댐퍼 이외)가 설치되어야 한다.

4.3 경합금제 핸들바의 용접 수리는 금지된다. 합성소재의 핸들바는 모든 클래스에서 금지된다.

4.4 모든 핸들바, 레버(클러치, 브레이크 등)는 원칙적으로 끝부분이 볼의 형태(볼의 지름은 최소 16mm)로 되어있어야 한다. 이 볼이 평평한 형태라도 괜찮지만 어떤 경우에도 끝부분은 둥근 형태로 되어있어야 한다. (평평한 부분의 두께는 최소 14mm) 이 끝 부분은 항상 고정되어 레버와 완전히 일체가 되어있어야 한다.

4.5 각 컨트롤 레버(풋 레버 및 핸드 레버)는 각각 별개의 피벗에 설치되어 있어야 한다.

4.6 브레이크 레버가 풋 레스트의 축에 설치되어 있을 경우 어떤 상황에서도 작동해야 한다. 예를 들어 풋 레스트가 뒤틀리거나 변형된 상황에서도 작동해야 한다.

4.7 개조된 라이더 컨트롤의 안전성에 대한 논란이 있을 경우 테크니컬 디렉터의 결정이 최종 결정이 된다.

제5조 필수 안전 항목

5.1 모든 드레인 플러그는 와이어락 시킨다. (세이프티 와이어) 외부의 오일 필터나 스크류 및 볼트로 오일 캐비티에 결합되어 있는 것은 안전하게 와이어락 시킨다. (크랭크 케이스 등)

5.2 브리더 또는 오버 플로우 파이프가 장착된 경우 기존의 배출구를 통해 배출해야 한다. 오리지널 클로즈드 시스템은 유지되어야 한다. 대기로 직접 배출시키는 것은 금지된다.

제6조 휠 및 림

6.1 매뉴팩처러가 제공한 상태의 일체형 휠(주조, 성형, 리벳)의 림 또는 스포크 또는 전형적인 분리식 림에 대해서 스포크, 밸브 또는 안전 볼트 이외의 것을 개조하는 것은 금지된다. 단, 림에 관하여 타이어가 움직이는 것을 막기 위해서 사용되는 경우도 있는 타이어 리텐션 스크류는 예외로 한다. 이 목적으로 림을 개조할 경우 볼트, 스크류 등이 장착되어야 한다.

6.2 림 월의 사이즈는 ETRTO 에 근거하여 휠 림의 내측 플랜지 벽에서 측정된다.

제7조 밸러스트

7.1 최저중량을 충족시키기 위한 밸러스트의 사용이 인정된다. 사전 차량 검사 시 테크니컬 디렉터에게 밸러스트의 사용에 대해 신고해야 한다.

7.2 밸러스트는 단단한 금속제의 것이어야 하며 견고하고 확실하게 최소 2 개의 스틸 볼트(최소 직경 8 ㎜, 8.8 등급 이상의 것)로 어댑터를 사용하거나 직접 메인프레임 또는 엔진에 고정되어야 한다.

7.3 연료탱크 안의 연료도 밸러스트로 사용할 수 있다. 어떤 경우에도 계측 중량은 최저 차량 중량보다 낮아서는 안된다.

제8조 타이어

8.1 타이어는 공인 차량에 장착된 것에서 변경할 수 있다.

8.2 대회 시 공식 서플라이어로부터 공급될 경우 해당 타이어만 사용이 인정된다.

8.3 트레드 패턴은 타이어를 생산할 때 매뉴팩처러에 의해서만 제작되어야 한다.

8.4 안전성의 관점에서 레이스 전의 차량 검사 시 패턴 전체에 걸쳐 타이어 트레드의 깊이는 최소 2.5mm 이상이어야 한다.

8.5 레이스 전의 차량 검사 시 트레드의 깊이가 1.5mm 이하의 타이어는 트레드 없는 타이어로 간주되어 슬릭 타이어에 적용되는 규제가 적용된다.

8.6 슬릭 타이어의 표면에는 120° 혹은 그 이하의 간격으로 3 개 이상의 구멍이 있어야 한다. 이는 타이어 중앙부 및 숄더(어깨)부의 마모 한계를 나타내는 것이다. 타이어의 다른 부분에 대해 구멍이 최소 2 개 이상 마모된 경우 트랙에 진입할 수 없다.

8.7 타이어 워머의 사용이 허용된다.

제9조 계측 장치

9.1 모든 차량에는 올바른 위치에 계측용 트랜스폰더가 장착된다. 트랜스폰더는 오피셜 타임키퍼의 승인을 받아야하고 차량의 세로축을 따라서 좌우 어느 쪽이든 가능한 한 낮은 위치에 장착된다. (일반적으로 스윙암 피벗 근처)

9.2 트랜스폰더 브래킷을 올바르게 장착하려면 최소 타이랩이나 나사 또는 리벳으로 장착하는 것을 권장한다. 벨크로나 접착제 만으로 고정하는 것은 인정되지 않는다. 트랜스폰더는 프랙티스나 레이스 시 어떠한 경우에도 작동해야 하고 엔진 정지 상태에서도 작동해야 한다.

제10조 공인된 파츠

공인된 파츠는 제조 및 배송 시 머신에 장착되는 OEM 부품이다. 별도로 언급하지 않는 한 이 부품들은 어떤 방식으로든 새로 제작, 마감, 처리, 코팅 또는 개조될 수 없다.

제11조 리어 세이프티 라이트

11.1 모든 차량의 리어 시트 후면에는 레드라이트가 장착되어 있어야 한다. 이 라이트는 가시성이 좋지 않을 때(예: 비, 안개)에만 트랙 또는 피트레인에서 점등 되어야 한다. 스타트라인 또는 피니시라인에서 “LIGHT ON” 보드가 제시되면 트랙에 있는 모든 라이더는 라이트를 점등해야 한다. 모든 라이트는 다음을 준수해야 한다.

11.2 빛의 방향은 차량의 중심선(주행 방향)과 평행해야 하며 최소 좌우 15 도 범위의 후방에서 명확하게 볼 수 있어야 한다.

11.3 라이트는 시트 / 리어 바디워크 끝부분의 차량 중심선 상에 장착되어야 한다. 장착 위치 또는 리어 세이프티 라이트의 시인성에 대한 논란이 발생한 경우 테크니컬 디렉터의 결정이 최종결정이 된다.

11.3.1 출력 / 광도는 약 10~15W(백열등) 또는 0.6~1.8W(LED)으로, 출력은 지속적이어야 하며, 트랙 상에 있을 때는 항상 점등되어 있어야 하며, 피트 리미터가 작동하는 피트레인에서는 점멸이 허용된다.

11.3.2 라이트의 전원 공급 장치는 모터사이클의 메인 배터리와 분리될 수 있다. 최소 크기는 4cm X 1cm 이고 최대 크기는 8cm X 6cm 이다.

11.4 테크니컬 디렉터는 안전상의 목적을 충족시키지 못하는 어떤 라이트 시스템도 거부할 권리가 있다.

제12조 음량 측정

시행중인 소음 제한:

최대 음량은 피스톤 평균속도 11m/sec 로 측정해야한다. 12.6 조항에 명시된 고정 RPM 을 사용할 수 있다. 모든 클래스의 소음 제한은 107dB/A 이다.

12.1 계측을 위한 마이크로폰의 위치는 배기관의 최후단에서 500mm 떨어진 위치에서 배기관의 중심선에서 후방 45 도로 배기관과 같은 높이로 한다. 단 높이가 200mm 이하인 경우에는 45 도 윗방향의 지점에서 측정한다.

12.2 음량 측정시 기어 박스에 중립(Neutral)이 없는 머신의 경우 스텐드를 띄운 상태에서 측정해야 한다.

12.3 규정에 적합한 사일렌서에는 검사할 때 마킹되며 검사 후 사일렌서의 변경은 금지된다. 단 같은 방식의 소음 측정에 합격되어 마킹된 스페어 사일렌서는 인정한다.

12.4 음량 측정시 기어를 중립시키고 엔진을 회전시켜 규정된 엔진 회전수 영역에 도달 할 때까지 회전수를 증가시켜야 하며, 규정된 엔진 회전수에 도달했을 때 회전수를 고정시키고 측정한다.

12.5 엔진 회전수는 엔진의 스크로크에 해당하는 피스톤의 평균속도를 기준으로 다음의 방식으로 구한다.

- 규정 엔진 회전수(rpm) = 30,000 X 피스톤 스피드 (m/s) / 피스톤 스트로크 (mm)

12.6 소음 테스트

각 클래스 안의 다양한 엔진 구성에 따른 피스톤 스트로크의 유사성으로 인해 고정 소음 테스트가 고정 RPM 으로 실시된다. 다음은 단지 참고용으로, 소음 테스트가 실시되는 피스톤 평균속도는 11m/sec 로 계산된다.

	2 실린더	3 실린더	4 실린더
600cc	5,500 RPM	6,500 RPM	7,000 RPM
750cc	5,500 RPM	6,000 RPM	7,000 RPM
750cc 초과	5,000 RPM	5,000 RPM	5,500 RPM

	1 실린더	2 실린더
250cc 이하	6,500 RPM	7,000 RPM
350cc 이하	6,000 RPM	6,500 RPM
350cc 초과	5,500 RPM	6,000 RPM

12.7 실린더가 2 개 이상인 엔진의 최대 음량은 각 배기관의 최후단에서 측정한다.

12.8 소음 제한 규정치를 초과하는 모터사이클은 레이스 전 차량 검사에서 재측정을 할 수 있다.

12.9 주변 음량은 머신으로부터 반경 5m 이내에서 90dB/A 이하이어야 한다.

12.10 마이크로폰의 측정치를 정하는 방법은 항상 소수점 이하를 버리는 것으로 한다.
(예: 105.9dB/A = 105dB/A)

2022 MOTORCYCLE SPORTS RULES
부칙 5
KSB1000 / KSB1000N 기술 사양

제1조 총칙

본 규칙은 안전성 및 연구와 개발을 목적으로 몇가지 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.

KSB1000 / KSB1000N 차량은 현재의 FIM SUPERBIKE 카테고리의 승인 목록에 포함되어 있어야한다. 모든 머신은 자연흡기 방식이어야 한다. 모든 FIM 인증 모터사이클은 인증된 머신에 이미 장착되어 있는 것을 제외하고 모든 점에서 기술 사양에 명시된 로드레이스 조건에 적합해야 한다.

KSB1000 / KSB1000N 차량의 프론트, 리어, 측면에서 외관은(별도로 기술되지 않는 한) 원칙적으로 인증된 형상(본래 매뉴팩처러가 제작한 형상)에 부합해야 한다. 배기 시스템의 외관은 본 규칙에서 제외된다.

제2조 차량의 사양

2.1 본 규칙에 명시되지 않는 모든 부품과 시스템은 매뉴팩처러가 인증용으로 제작한 상태이어야 한다.

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

제3조 참가 차량

3.1 이 규칙은 프로덕션 모터사이클에만 적용된다. FIM SUPERBIKE 승인 목록에 포함된 모터사이클이 본 기술 사양을 충족하지 못할 경우 KMF 기술위원회는 어떤 모터사이클이 KSB1000 클래스에 포함될 것인지를 결정할 권리가 있다.

3.2 다음의 엔진 사양이 KSB1000 클래스로 구성된다.
배기량, 보어, 스트로크는 공인된 크기로 유지되어야 한다.

- 750cc 이상 1000cc 미만 4 스트로크 3, 4 실린더
- 850cc 이상 1200cc 미만 4 스트로크 2 실린더

3.3 이 목록은 KMF 기술위원회에서 언제든지 수정할 수 있다.

제4조 최저 중량

4.1 최저 중량은 다음과 같다:
모든 차량의 최저 중량 170 Kg

4.2 이벤트 기간 중 어떤 때에도 머신 전체 중량(연료탱크 포함)은 최저 중량 이하가 되면 안된다.

4.3 차량 최저 중량에 관한 허용 오차는 설정되지 않는다.

4.4 각 레이스 종료 후 최종 차량 검사 시 선택된 머신의 중량을 레이스를 마친 상태에서 측정한다. 최종 차량 검사의 대상 차량은 레이스를 마친 상태 그대로 최저 중량 규정에 합격해야 한다. 즉 차량에는 물, 오일 또는 연료를 포함한 일체의 것을 추가할 수 없다. 이 규칙에는 모든 액체(오일, 연료 등)도 포함된다.

4.5 프랙티스 및 퀄리파잉 세션 때 머신의 중량 검사를 받도록 라이더에게 요청할 수 있다. 어떠한 경우라도 라이더는 이 요청에 따라야 한다.

4.6 최저 중량을 만족시키기 위해 밸러스트를 사용하는 것이 인정된다. 밸러스트의 사용과 중량은 사전 차량 검사 시 테크니컬 디렉터에게 보고되어야 한다.

제5조 넘버와 넘버플레이트

5.1 KRRC 에 참가하는 각 선수는 챔피언십 전체에 유효한 스타팅 넘버를 선택할 수 있다. “1”부터 “10”까지의 숫자는 전년도 챔피언십 포인트의 해당 순위자에게만 선택의 권한이 있다.

5.2 KSB1000 클래스 넘버플레이트의 바탕색과 문자(숫자)의 색은 흰색 바탕에 검정색 글씨로 한다.
NAT 라이선스 클래스인 KSB1000N 클래스는 노란색 바탕에 검정색 글씨로 한다.

5.3 프론트 넘버의 치수는 다음과 같다.
① 최소 높이: 140mm
② 최소 너비: 80mm
③ 최소 굵기: 25mm
④ 최소 자간: 10mm

5.4 사이드 넘버의 치수는 다음과 같다.
① 최소 높이: 120mm
② 최소 너비: 70mm
③ 최소 굵기: 20mm
④ 최소 자간: 10mm

5.5 권장 폰트는 다음과 같다.
① Futura Heavy 및 Futura Heavy Italic
② Univers Bold 및 Univers Bold Italic
③ Olivers Med 및 Olivers Med Italic
④ Franklin Gothic 및 Franklin Gothic Italic

5.6 라이더에게 할당된 넘버(및 플레이트)는 다음과 같이 머신에 표시되어야 한다.
- 프론트 넘버는 정면의 1 개소에 표시한다. 이는 페어링의 정면의 중앙 또는 좌우 어느 쪽에 약간 치우쳐서 표시한다.
- 사이드 넘버는 차량의 양 측면 또는 차량 하부 페어링의 하부 후방이 권장된다.
- 넘버는 바탕의 중앙에 있어야 한다.
- 넘버는 권장 폰트에 명시된 폰트를 사용해야 한다. 그 폰트의 디자인 및 레이아웃을 사용하지 않는 넘버는 제 1 전의 최소 2 주 전까지 테크니컬 디렉터의 사전 승인을 받아야 한다. 모든 숫자는 표준 형식이어야 한다.
- 모든 외곽선은 대비되는 색상으로 해야하며 외곽선의 최대 폭은 3mm 로 한다.
- 넘버는 오버랩(중복)되면 안 된다.
- 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 최종결정이 된다.

제6조 연료

레이스에 사용되는 모든 연료는 다음의 항목을 모두 만족해야 한다.

6.1 모든 머신에 사용되는 연료에 AV 가스(항공기 연료)는 금지된다.
6.2 모든 연료는 납 함유량 0.013g/l 이하의 무연 가솔린이여야 하며 리서치옥탄가가 100.0(RON), 모터옥탄가가 89.0(MON) 이하이어야 한다.
6.3 밀도는 기온 15 도에서 0.725g/ml ~ 0.780g/ml 이어야 한다.
6.4 모든 연료는 판매 시 혼합되어 있는 상태 이외의 그 어떤 것의 첨가도 인정되지 않는다 단 1.5% 이하의 알코올은 인정한다.
6.5 대회특별규칙에 의해 연료의 상표 및 공급 방법이 지정되는 경우 그에 따르는 것을 원칙으로 한다.

제7조 타이어

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

제8조 엔진

모든 엔진 사양 및 구성 부품은 특별히 언급되지 않는 한 공인된 모터사이클에서 변경할 수 없다.

제9조 퓨얼 인젝션 시스템

9.1 퓨얼 인젝션 시스템은 스로틀 바디, 퓨얼 인젝터, 가변 흡기 장치, 연료 펌프 및 연료 압력 조절 장치를 나타낸다.
9.2 연료 공급 시스템과 점화 시스템을 제어하는 ECU 는 자유이다.
9.3 인젝터는 공인된 상태로 유지되어야 한다.
9.4 인젝터의 개수는 공인된 상태로 유지되어야 한다.
9.5 스로틀 바디는 공인된 상태로 유지되어야 한다.
9.6 벨 마우스(Bell mouths)는 공인된 상태로 유지되어야 한다.
9.7 가변 흡기 장치는 공인된 차량에 없을 경우에는 추가할 수 없다.
9.8 가변 흡기 장치는 공인된 차량에 있을 경우 원래의 시스템을 동일하게 유지해야 하며 원래의 것과 동일한 방식으로 작동해야 한다.
9.9 가변 흡기 장치의 모든 부품은 정확하게 공인된 상태로 유지되어야 한다.
9.10 2 차 스로틀 밸브 및 샤프트를 제거하거나 개방 위치로 고정할 수 있으며, 전자 장치는 분리하거나 제거할 수 있다.
9.11 공기 및 공기/연료 혼합기는 스로틀 바디 밸브를 통해서만 연소실로 들어가야한다.
9.12 라이드 바이 와이어(ride-by-wire)로 알려진 전자제어 스로틀 밸브는 공인 차량에 동일한 시스템이 장착된 경우에만 사용할 수 있다. 소프트웨어는 수정할 수 있지만 모든 안전 시스템과 절차는 매뉴팩처러가 설계한 상태로 항상 유지되어 작동해야 한다.
9.13 스로틀 바디 클램프는 변경할 수 있다.

제10조 연료 공급

10.1 연료 펌프 및 연료 압력 조절 장치는 공인된 상태로 유지되어야 하며 변경이 허용되지 않는다.
10.2 연료 압력은 공인된 상태로 유지되어야 한다.
10.3 연료 탱크에서 인젝터까지의 연료 라인(연료 호스, 딜리버리 파이프 어셈블리, 조인트, 클램프, 연료 캐니스터)은 변경할 수 있다.
10.4 연료 배출 라인은 교환할 수 있다.
10.5 연료 필터의 추가가 허용된다.
10.6 퀵 커넥터를 사용하거나 추가할 수 있다. 예) 드라이 브레이크 커넥터

제11조 실린더 헤드

11.1 실린더 헤드는 공인된 상태로 유지되어야 한다. 변경은 허용되지 않는다.

11.2 실린더 헤드에 재료를 추가하거나 제거할 수 없다.

11.3 추가 용접은 허용되지 않는다.

11.4 헤드 베이스 개스킷은 자유이다.

11.5 밸브, 밸브 시트, 가이드, 스프링 및 리테이너는 반드시 공인된 상태로 유지되어야 한다.

11.6 밸브 스프링 심은 허용되지 않는다.

11.7 일반적인 서비스 메인터넌스의 밸브 랩핑은 허용된다.

제12조 캠샤프트

캠샤프트는 공인된 상태로 유지되어야 한다. 개조는 허용되지 않는다.

제13조 캠샤프트 스프로킷 또는 기어

13.1 캠 스프로킷 또는 캠 기어는 공인된 상태로 유지되어야 한다. 개조는 허용되지 않는다.

13.2 캠 스프로킷 또는 캠 기어는 제조사에서 생산한 것과 같은 위치의 둥근 구멍에 장착하고 원래 사용할 수 있는 슬롯형(길쭉한) 구멍에는 장착하지 않아야 한다.

13.3 캠 체인은 공인된 상태로 유지되어야 한다. 개조는 허용되지 않는다.

제14조 실린더

실린더는 공인된 상태로 유지되어야 한다. 개조는 허용되지 않는다.

제15조 피스톤, 링, 핀 및 클립

15.1 피스톤, 링, 핀 및 클립은 공인된 상태로 유지해야 한다. 개조는 허용되지 않는다.

15.2 모든 피스톤 링이 장착되어 있어야 한다.

제16조 커넥팅 로드 어셈블리

16.1 커넥팅 로드 어셈블리는 공인된 상태로 유지해야 한다. 개조는 허용되지 않는다.

제17조 크랭크샤프트

17.1 크랭크샤프트는 공인된 상태로 유지해야 한다. 개조는 허용되지 않는다.

제18조 크랭크케이스 / 기어박스 하우징

18.1 크랭크케이스 안에 진공 펌프를 추가하는 것은 금지된다.

18.2 공인된 차량에 진공 펌프가 장착되어 있을 경우 공인된 그대로 사용해야 한다.

제19조 측면 커버(엔진 사이드 커버) 및 프로텍션

19.1 측면 커버는 변경하거나 개조할 수 있다. 변경하거나 개조한 경우 커버는 원래의 것과 동등하거나 더 높은 내구성을 가져야 한다.

19.2 전도 시 지면과 접촉할 수 있는 오일이 함유된 모든 측면 커버는 알루미늄 합금, 스테인리스 스틸, 스틸 또는 티타늄 등의 금속으로 제작된 추가 커버로 보호되어야 한다.

19.3 추가 커버(2 차 커버)는 원래 커버 면적의 1/3 이상을 덮어야 하며 트랙 표면을 손상시키는 날카로운 모서리가 없어야 한다.

19.4 추가 커버는 크랭크케이스의 원래 커버 또는 엔진 케이스에 최소 3 개 이상의 볼트를 사용하여 확실하고 견고하게 장착되어야 한다.

19.5 스틱 온(Stick-on) 타입의 커버는 허용되지 않는다.

19.6 오일을 함유한 엔진 커버는 철제 볼트로 고정해야 한다.

19.7 FIM 공인 커버는 소재나 치수와 관계없이 허용된다.

19.8 테크니컬 디렉터는 안전성을 충족시키지 못하는 어떠한 커버의 사용도 거부할 권리가 있다.

19.9 이 커버 외에 알루미늄 또는 스틸제 플레이트 또는 크래시 바도 허용된다. 이러한 모든 장치는 갑작스러운 충격, 마찰, 전도에 견딜 수 있도록 설계되어야 한다.

제20조 트랜스미션 및 기어박스

20.1 트랜스미션 및 기어박스는 공인된 상태로 유지해야 한다. 개조는 허용되지 않는다.

20.2 기어비와 단수는 공인된 상태를 유지해야 한다.

20.3 메카니컬 퀵시프터를 추가할 수 있다.

20.4 시프트 로드 센서를 추가할 수 있다.

20.5 자동 변속기 메커니즘을 기어박스에 추가하는 것은 허용되지 않는다.

20.6 전자식 또는 유압식 시프터는 허용되지 않는다.

20.7 카운터샤프트 스프로킷, 리어 휠 스프로킷, 체인 피치 및 체인 사이즈를 변경할 수 있다.

~~20.8 카운터샤프트 스프로킷 커버를 반드시 장착해야 하며, 개조할 수 있지만 구멍을 추가할 경우 안전상의 이유로 15mm 보다 작아야 한다.~~

20.9 상단 체인 가드가 리어 펜더에 통합되어 있지 않은 경우 제거할 수 있다.

제21조 클러치

21.1 클러치 시스템(습식 또는 건식)과 작동 방식(케이블 또는 유압식)은 공인된 상태로 유지해야 한다.

21.2 백토크 리미터 또는 슬리퍼 클러치 사용이 허용된다.

21.3 클러치 스프링은 자유이다.

21.4 클러치 스프링 프리로드는 심을 추가하여 변경할 수 있다.

21.5 클러치 플레이트는 자유이며 심을 추가하여 프리로드를 변경할 수 있다.

21.6 클러치 케이블 타입은 자유이다.

제22조 오일 펌프 및 오일 라인

22.1 오일 펌프는 공인된 상태로 유지해야 한다. 개조는 허용되지 않는다.

22.2 오일 라인은 개조되거나 교체될 수 있다. 압력이 가해지는 오일 라인은 교체 시 스웨이지 커넥터로 구성되어야 한다.

제23조 라디에이터, 냉각 시스템 및 오일 쿨러

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

23.2 라디에이터 캡은 자유이다.

23.3 라디에이터 및 장착 브래킷을 변경할 수 있지만 설치 위치는 공인된 상태와 같은 원래의 위치에 있어야 한다.

23.4 추가 라디에이터 및 오일 쿨러를 추가할 수 있지만 모터사이클의 전면, 후면 및 외관은 변경하면 안 된다.

23.5 본래의 라디에이터(오일/물)는 냉각 회로와 분리된 오일 쿨러와 튜브로 교체할 수 있다. 본래의 오일 라디에이터(장착된 경우)를 교체할 수 있다.
23.6 라디에이터 방향의 공기 흐름을 개선하기 위한 라디에이터 슈라우드 및 내부 에어덕트를 추가하는 것은 허용되지만 모터사이클의 전면, 후면 및 외형의 모양은 변경하면 안 된다.
23.7 보호 메쉬가 오일 쿨러 및 라디에이터 앞에 추가될 수 있다.
23.8 냉각 시스템 호스 및 캐치 탱크가 변경될 수 있다.

제24조 에어 박스

24.1 페어링과 에어 박스 사이의 오리지널 에어 덕트는 개조하거나 변경할 수 있다. 카본이나 케블라 소재는 이러한 목적으로 허용되지 않는다.
24.2 에어 박스는 공인된 상태를 유지해야 하지만 에어 박스 드레인은 밀봉해야 한다.
24.3 에어 필터 엘리먼트는 자유이며 제거할 수 있다.
24.4 에어 박스 안의 다른 모든 구성 요소는 반드시 장착해야 하며 공인된 상태를 유지해야 한다.
24.5 모든 머신(엔진)에는 클로즈드 브리더 시스템이 채용되어 있어야 한다. 모든 오일 브리더 라인은 에어 박스로 연결되어 방출되어야 한다.
24.6 에어박스에서 엔진 캠커버로의 2 차에어는 차단될 수 있다.

제25조 배기 시스템

25.1 배기 파이프 및 사일렌서는 개조 또는 변경할 수 있다. 배기 파이프 및 사일렌서의 재질은 자유이다.
25.2 사일렌서는 공인된 모터사이클과 동일한 방향(좌측, 우측 등)에 있어야 한다.
25.3 촉매 변환기는 제거해야 한다.
25.4 라이더의 발 부분 또는 페어링의 방열 부분 이외에 배기 시스템의 포장은 허용되지 않는다.
25.5 배기 시스템의 음량 크기는 107dB/A 를 초과해서는 안된다. 레이스 후 +3dB/A 의 허용 오차가 인정된다.
25.6 안전상의 이유로 배기 파이프 배출구의 모서리가 둥근 형태이어야 한다.

제26조 이그니션 / 엔진 컨트롤 시스템

26.1 점화 플러그는 교체할 수 있다.
26.2 점화 타이밍은 자유이다.
26.3 CPU / ECU 는 자유이며 교체할 수 있다.
26.4 ECU 맵 스위치를 추가할 수 있다.
26.5 점화 코일은 자유이다.
26.6 키 / 이그니션 락은 재배치, 교체 또는 제거할 수 있다.
26.7 다른 모든 구성품은 공인된 상태를 유지해야 한다. 개조는 허용되지 않는다.

제27조 제네레이터, 얼터네이터, 일렉트릭 스타터

27.1 제네레이터 및 충전 시스템은 공인된 상태를 유지해야 한다. 개조는 허용되지 않는다.
27.2 스타터는 오프셋 없이 본래 위치에 장착되어야 한다.
27.3 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.
27.4 세션이 끝난 후 보조 배터리가 모터사이클에 연결되어 있지 않아도 된다.

제28조 와이어링 하네스

28.1 와이어링 하네스 및 커넥터는 자유이다.

제29조 배터리

29.1 배터리는 자유이지만 모터사이클을 시동할 수 있어야 한다.

제30조 메인 프레임 바디 및 리어 서브 프레임

30.1 프레임과 리어 서브 프레임은 공인된 부품으로 본래의 위치에 장착되어야 하며, 다음과 같이 약간의 수정이 가능하다.

30.1.1 프레임 바디 양측은 복합 재질로 된 보호 부품으로 감쌀 수 있다.

30.1.2 이 프로텍터는 프레임의 형태에 적합해야 한다.

30.1.3 승인된 구성 부품(페어링 브래킷, 스티어링 댐퍼 마운트 등)을 장착하기 위한 용도로만 프레임에 드릴로 구멍을 뚫는 것이 인정된다.

30.1.4 스티어링 댐퍼의 설치를 제외하고 프레임 바디에 용접에 의한 추가나 가공에 의한 제거는 허용되지 않는다.

30.1.5 모든 머신에는 프레임 바디에 차량 인식 번호(VIN)가 표시되어야 한다.

30.1.6 엔진 마운트 브래킷 또는 플레이트는 매뉴팩처러가 제작한 본래 상태로 유지되어야 한다.

30.1.7 프론트 서브 프레임 / 페어링 마운트는 변경할 수 있지만 티타늄 및 카본(또는 유사한 복합소재)의 사용은 금지된다.

30.1.8 리어 서브 프레임은 변경할 수 있으며 재질은 자유이다.

30.1.9 시트 브래킷을 추가할 수 있지만 제거할 수는 없다. 응력을 받지 않는 돌출된 브래킷은 구조물의 안전성에 영향을 주지 않는 경우 제거할 수 있다.

30.1.10 리어 서브 프레임에 볼트로 고정된 액세서리는 제거할 수 있다.

30.1.11 도장 방법의 제한은 없지만, 프레임 바디 또는 서브 프레임을 연마하는 것은 금지된다.

30.1.12 브래킷 또는 마운팅 포인트를 프레임에 용접할 수 없다.

30.1.13 볼트로 고정하는 형태의 브래킷은 교체 또는 변경 또는 제거할 수 있다.

30.1.14 볼트로 고정된 액세서리는 제거할 수 있다.

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

제31조 사전 조립된 스페어 프레임

31.1 이벤트 기간 중 각 라이더는 차량 검사 시 제시되는 프레임에 명확한 씰로 식별되는 완전한 차량 1 대만 사용할 수 있다.

31.2 프레임 교체가 필요한 경우 라이더 또는 팀은 테크니컬 디렉터에게 스페어 프레임의 사용을 신청해야 한다.

31.3 사전 조립된 스페어 프레임은 테크니컬 디렉터에게 제시하여 차량을 조립하기 위한 허가를 받아야 한다.

31.4 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

31.5 재 조립된 차량은 차량 검사원에 의해 주행 전 안전 확인을 거쳐 프레임에 새로운 씰이 부착된다.

31.6 등록된 메인 모터사이클이 손상되어 참가자가 세션을 놓치거나 레이스를 스타트 할 수 없는 경우 스페어 모터사이클을 사용할 수 있다. 팀은 모터사이클 교체를 위해 테크니컬 디렉터에게 신청서를 제출해야 한다.

31.7 이벤트의 나머지 기간 동안 모터사이클은 압수되며 모터사이클의 어떤 부분도 스페어 부품으로 사용할 수 없다.

절차 설명

31.8 사전 차량 검사에는 1 대의 완전한 차량만 제시가 가능하며 프랙티스, 퀄리파잉, 레이스 중의 피트 박스 안에도 1 대만이 인정된다.

31.9 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 재 조립할 수 있다.

31.10 차량의 복원이 완료된 뒤 반드시 차량 검사 및 안전 검사를 받고 공식적인 씰을 부착(봉인)해야 한다.

31.11 손상 차량의 씰은 차량 검사원에 의해 파기되고 이 섀시는 이벤트 기간 중 사용할 수 없다.

31.12 새로운 식별 번호는 테크니컬 디렉터에 의해서 기록된다.

31.13 교체할 모터사이클을 조립하기 위해 손상된 차량에서 대체 부품을 옮기는 것이 인정된다.

31.14 교체된 차량은 손상이 발생한 프랙티스, 퀄리파잉 또는 레이스 종료 후에만 트랙에서 사용할 수 있다.

31.15 손상된 차량은 가능한 신속하게 피트 박스에서 꺼내서 피트 박스 밖에 보관해야 한다.

31.16 사전 조립된 스페어 프레임이 사용된 뒤 또다시 전도 또는 사고에 의해 프레임의 교환이 필요한 경우, 아무것도 조립되어 있지 않은 프레임(베어 프레임)으로 작업을 해야한다.

31.17 테크니컬 디렉터는 그 프레임을 작업 전에 확인하고 승인해야 한다.

31.18 이 절차에 위배되는 행위는 스포츠 규정에 따라 페널티가 부과된다.

제32조 프론트 포크 및 스티어링 댐퍼

32.1 프론트 서스펜션 시스템은 전체적 또는 부분적으로 변경할 수 있지만, 공인 차량과 동일한 타입(리딩 링크, 텔레스코픽 등)이어야 한다.

32.2 상부와 하부 포크 클램프(트리플 클램프, 포크 브리지)는 본래 매뉴팩처러가 공인 차량용으로 제작한 상태를 유지해야 한다.

32.3 전자식 프론트 서스펜션 시스템(상단 및 하단 포크 클램프 호함)은 동일한 제조업체의 유사한 공인 모델의 기계식 서스펜션으로 교체할 수 있다.

32.4 전자식 포크는 모든 전자제어를 포함하는 내부 부품을 기존 댐핑 시스템으로 교체할 수 있다. 이 경우 기계식 포크로 간주된다.

제33조 리어 서스펜션 유닛

33.1 리어 쇼크 업소버를 교체할 수 있지만 프레임과 리어 포크(스윙 암) 본래의 부가장치는 동일해야 한다.

33.2 리어 서스펜션의 모든 링크 부품은 공인된 상태를 유지해야 하며 변경은 허용되지 않는다.

33.3 탈착식 상단 쇼크 마운트는 공인된 상태를 유지해야 하며 변경은 허용되지 않는다. 상단 쇼크 마운트에 체결된 너트에 차고 조절을 위한 심 스페이서를 추가할 수 있다.

33.4 **기계식 서스펜션**: 쇼크 업소버 유닛과 스프링을 변경할 수 있다.

33.5 **전자식 서스펜션**: 스탠더드 시스템에 지상고 조절 기능이 없는 경우, 유압 부품을 개조하지 않는 경우에 한하여 쇼크 업소버 길이를 조절할 수 있도록 스탠더드 쇼크 업소버를 개조할 수 있다. 전자식 쇼크 업소버는 기계식 쇼크 업소버로 교체할 수 있다.

제34조 리어 스윙암 (리어 포크)

34.1 리어 스윙암은 원래 장착된 위치와 공인된 상태를 유지해야 하며 다음과 같은 변경이 허용된다.

34.2 리어 스윙암 피벗 위치는 공인된 원래의 제조 위치를 유지해야 한다.

34.3 스탠더드 모터사이클에 인서트가 있는 경우 원래의 인서트 방향/위치는 변경될 수 있지만 인서트는 변경하거나 개조할 수 없다.

34.4 리어 휠 스탠드 브래킷을 용접 또는 볼트로 스윙암에 추가할 수 있다. 브래킷의 모서리는 둥글고 반경을 크게 해야한다. 고정을 위한 스크류는 외부로 돌출되지 않아야 한다. 본래의 리어 브레이크 캘리퍼를 제 위치에 유지하기 위한 고정 시스템 또는 접점을 리어 스윙암에 추가할 수 있다.

34.5 모든 모터사이클에는 라이더 신체의 일부가 체인의 하부와 스프로킷 사이에 말려들지 않도록 리어 스프로킷에 인접한 스윙암의 뒷 부분에 스프로킷 가드(샤크핀)를 장착해야 한다.

34.6 스윙암 측면은 얇은 비닐 커버로만 보호할 수 있으며, 복합재나 구조적인 커버는 허용되지 않는다.

제35조 휠

35.1 휠은 변경할 수 있다. 또 그 관련 파츠는 공인 차량에 장착된 것에서 변경 또는 교환할 수 있다.

35.2 애프터마켓 휠은 알루미늄 소재의 휠만 허용된다.

35.3 더블 사이드 스윙암(리어 포크)을 장착하고 있는 차량의 리어 스프로킷은 휠을 탈거했을 때 리어 휠에 남아 있어야 한다.

35.4 베어링, 씰 및 액슬은 공인 차량에 장착된 것에서 변경 또는 교환할 수 있다. 휠 스핀들(액슬)에 티타늄 또는 경합금을 사용하는 것은 금지된다.

35.5 스피드미터 드라이브를 제거하고 스페이서로 교체할 수 있다.

35.6 휠 스페이서 및 칼라는 개조, 추가, 교체할 수 있다.

35.7 휠 밸런스 웨이트는 제거, 변경, 추가할 수 있다.

35.8 모든 인플레이션 밸브를 사용할 수 있다.

제36조 브레이크

36.1 브레이크 디스크는 다음의 요구사항을 준수하는 애프터마켓 디스크로 교체할 수 있다.

36.2 브레이크 디스크와 캐리어는 공인된 디스크 및 캐리어와 동일한 재질이거나 스틸 재질이어야 한다. (최대 탄소 함량 2.1 wt%) (주의: 모든 공인된 디스크는 스틸제)

36.3 논 플로팅 디스크 또는 싱글 피스 디스크는 플로팅 디스크로 교체할 수 있다. 디스크 캐리어는 공인된 캐리어와 동일한 재질이거나 스틸 또는 알루미늄 재질이어야 한다.

36.4 브레이크 디스크의 외부 직경은 공인된 디스크의 직경보다 크지 않아야 한다.

36.5 브레이크 디스크의 두께는 증가될 수 있지만 공인된 브레이크 캘리퍼에 개조없이 맞아야 한다. 플로터의 수는 자유이다.

36.6 휠에 캐리어를 고정하는 장치는 공인된 디스크와 동일하게 유지해야 한다.

36.7 프론트와 리어의 브레이크 캘리퍼(마운트, 캐리어, 행거)는 공인 차량에 장착된 것에서 변경 또는 교환할 수 있다.

36.8 유압 유체에 대한 열 전달을 감소시키기 위해 캘리퍼에 금속 심을 추가하거나, 경합금 피스톤을 캘리퍼와 같은 제조업체가 만든 스틸 피스톤으로 교체할 수 있다.

36.9 리어 브레이크 캘리퍼 브래킷은 스윙암에 고정하여 장착할 수 있지만 공인된 차량과 동일한 장착 지점을 유지해야 한다.

36.10 위와 같은 이유로 스윙암은 리어 브레이크 캘리퍼 브래킷의 위치, 용접, 드릴링, 헬리코일 사용을 돕기 위해 개조될 수 있다.

36.11 프론트 및 리어 마스터 실린더와 브레이크액 리저버를 교체할 수 있으며 핸드 및 풋 브레이크 레버는 자유이다.

36.12 프론트와 리어의 유압 브레이크 라인은 변경할 수 있다. 두개의 프론트 브레이크 캘리퍼에 대한 브레이크 라인 분기점은 하부 포크 브리지(하부 트리플 클램프) 위에 설치되어야 한다.

36.13 브레이크 라인의 “퀵”(또는 “dry-break”) 커넥터가 허용된다.

36.14 프론트와 리어의 브레이크 패드는 자유이다. 패드 잠금 핀은 퀵 체인지 타입으로 개조할 수 있다.

36.15 프론트 브레이크 시스템 냉각 덕트 또는 브레이크 에어 스쿠프가 허용된다.

36.16 허용 크기는 설치 시 브레이크 디스크의 270°가 보이는 상태로 유지되어야 한다. (프론트 포크, 브레이크 캘리퍼 및 프론트 펜더의 일부에 의해 차단되는 모습을 고려하여) *하단 그림 참조

36.17 비금속 재료로 제작해야 한다. (예: 나일론, 플라스틱, CRP 등)

36.18 프론트 펜더는 냉각 덕트 또는 브레이크 에어 스쿠프의 구현 및 설치를 용이하게 하기 위해 약간 개조할 수 있다.

36.19 KMF 기술위원회는 위험한 것으로 간주되는 어떠한 브레이크 냉각 덕트 또는 브레이크 에어 스쿠프도 거부할 권리가 있다.

36.20 ABS(Antilock Brake System)는 도로 사용을 위해 공인된 차량에 적용된 경우에만 사용할 수 있다. 그러나 이 장치는 완전히 스탠더드 상태여야 하며(기계 또는 전자 부품은 공인된 상태로 유지해야 하며 브레이크 디스크, 마스터 실린더, 브레이크 레버는 제외) ABS 의 소프트웨어만 수정할 수 있다.

36.21 ABS 를 분리하고 ECU 를 분해할 수 있다. ABS 로터 휠은 제거, 개조, 교체할 수 있다.

36.22 차량에는 다른 차량과 접촉 시 핸들바 브레이크 레버가 우발적으로 작동하지 않도록 브레이크 레버 프로텍션이 설치되어 있어야 한다. 복합재로 된 가드는 허용되지 않는다. 단 FIM 이 승인한 가드는 재질에 관계없이 허용된다.

36.23 테크니컬 디렉터는 안전상의 목적을 충족시키지 못하는 어떠한 가드도 거부할 권리가 있다.

제37조 핸들바 및 핸드 컨트롤

37.1 핸들바는 교체할 수 있다.

37.2 핸들바와 핸드 컨트롤의 위치 변경이 인정된다. (브레이크 마스터 실린더 제외)

37.3 클러치 퍼치, 클러치 레버 및 브레이크 레버는 애프터마켓 모델로 변경할 수 있다. 브레이크 레버 어저스터가 허용된다.

37.4 스위치는 변경할 수 있지만 일렉트릭 시동 스위치 및 엔진 스톱 스위치가 핸들 바에 위치해야 한다.

37.5 스로틀 어셈블리 및 관련 케이블은 개조하거나 변경할 수 있지만 스로틀 바디 및 스로틀 컨트롤과 커넥션은 공인된 상태를 유지해야 한다.

37.6 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.

37.7 스로틀 컨트롤은 손으로 잡지 않았을 때 스스로 닫혀야 한다.

37.8 차량에는 다른 차량과 접촉 시 핸들바 브레이크 레버가 우발적으로 작동하지 않도록 브레이크 레버 프로텍션이 설치되어 있어야 한다.

제38조 풋 레스트 / 풋 컨트롤

38.1 풋 레스트 / 풋 컨트롤은 교환 및 재배치 할 수 있지만 브래킷은 본래의 프레임 장착 지점에 장착해야 한다.

38.2 풋 레스트는 고정식이나 접이식 모두 가능하며 접이식의 경우 원래의 위치로 돌아가는 구조여야 한다.

38.3 풋 레스트의 끝부분은 최소 반경 8mm 의 구체로 되어있어야 한다.

38.4 고정식의 금속제 풋 레스트에는 플라스틱, 나일론 또는 이와 동등한 재질로 된 엔드 플러그가 상시 고정되어 있어야 한다.

38.5 테크니컬 디렉터는 안전 목적을 충족하지 못하는 플러그를 거부할 권리가 있다.

제39조 연료 탱크

39.1 모든 연료 탱크는 난연성 물질(오픈 셀 메쉬, 즉 Explosafe®)로 완전히 채워져야 한다.

39.2 연료 탱크는 공인된 상태로 유지되어야 하며 변경은 허용되지 않는다.

39.3 연료 캡은 변경할 수 있다. 그것은 닫힌 상태에서 누출이 없어야 한다. 또한 언제든지 실수로 열리지 않도록 안전하게 잠글 수 있어야 한다.

39.4 연료 탱크 브리더 파이프가 있는 연료 탱크에는 적절한 재질로 제작된 최소 용량 250cc 의 캐치 탱크로 배출되는 논 리턴 밸브가 장착되어야 한다.

39.5 탱크 패드는 비 영구 접착제로 탱크의 후면에 장착할 수 있다. 이는 폼 패딩 또는 복합 재질로 제작할 수 있다.

제40조 페어링 및 바디워크

40.1 페어링 및 바디워크는 원칙적으로 매뉴팩처러가 제작한 공인된 형상과 일치해야 한다.

40.2 재질은 변경할 수 있지만 카본 파이버 또는 카본 복합소재의 사용은 허용되지 않는다.

40.3 전체 크기 및 치수는 원래의 부품과 동일해야 한다.

40.4 페어링 브래킷은 변경 또는 교체할 수 있지만 티타늄 및 카본 파이버 또는 이와 유사한 복합소재는 금지된다.

40.5 엔진에 공기를 공급하는 페어링의 에어 슈라우드는 제거할 수 있다.

40.6 로워 페어링은 엔진 파손 시 최소 4 리터의 오일/유체를 보관할 수 있는 구조로 되어있어야 한다.

40.7 페어링의 모든 개구부의 하단 모서리는 페어링의 바닥보다 최소 70mm 높은 곳에 위치해야 한다.

40.8 로워 페어링의 후방 가로 벽면의 상단 모서리는 바닥에서 70mm 이상 떨어져 있어야 한다.

40.9 이 벽면과 바닥의 각도는 90°이하로 되어있어야 한다.

40.10 로워 페어링의 전면 하단에 직경 25mm 의 구멍이 있어야 한다.

40.11 이 구멍은 드라이 컨디션 때는 밀봉되어 있어야 한다.

40.12 노출된 모든 모서리는 둥글게 처리되어 있어야 한다.

40.13 윈드스크린은 복제품으로 교체할 수 있지만 투명한 재질로 되어있어야 한다.

~~40.14 교체용 윈드스크린의 높이는 원래의 것보다 수직으로 15mm 이상 높을 수 없다. 상부 포크 브리지 상단에서 윈드스크린 끝부분까지의 수직 거리를 측정한다.~~

40.15 원래의 머신에 스트림라이닝(streamlining)이 적용되지 않은 경우, 로워 페어링(밸리팬)을 제외한 모든 형태의 스트림라이닝을 추가할 수 없다.

40.16 이 장치는 휠 액슬에서 휠 액슬까지 수평으로 그린 선을 초과할 수 없다.

40.17 프론트 펜더 / 머드 가드는 원래 부품의 복제품으로 교체할 수 있으며 타이어와의 공간을 확보하기 위해 위쪽으로 위치를 변경할 수 있다.

40.18 체인 가드와 일체화된 스윙암에 고정된 리어 머드가드는 더 큰 직경의 리어 스프로킷을 수용할 수 있도록 개조할 수 있다.

40.19 체인 가드는 리어 머드 가드와 분리시킬 수 있다.

제41조 시트

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

제42조 윙 및 에어로 다이나믹 장치

42.1 윙 및 에어로 다이나믹 장치는 본래 공인된 일반도로 사양 차량에 적용된 경우에만 합법적인 것으로 간주된다.
42.2 레이스 용도의 윙은 반드시 치수와 공인된 형상을 정확히 따라야 한다. (+-2mm)
42.3 선단 가장자리(엔드 플레이트 포함)는 최소 3mm 의 원주를 가져야 한다.
42.4 모든 윙은 끝부분이 둥근 형태(반경 8mm)로 되어 있어야 하며 페어링에 밀폐/통합되어야 한다.
42.5 본래 장착되어 공인된 윙은 페어링 마운트를 제외하고는 스트리트 바이크에서 개조없이 사용할 수 있다.
42.6 윙의 위치는 +-5mm, 받음각(angle of attack) +-2 도여야 한다.

제43조 패스너

43.1 스탠더드 패스너는 티타늄 또는 기타 경합금 패스너가 허용되지 않는다는 구체적 언급이 있는 경우를 제외하고 어떤 재질이나 디자인의 패스너로도 교체할 수 있다.
43.2 강도와 디자인은 교체되는 본래의 패스너와 같거나 그 이상이어야 한다.
43.3 세이프티 와이어를 설치하기 위해 패스너에 드릴로 구멍을 낼 수 있지만 중량 감소를 의도한 개조는 허용되지 않는다.
43.4 페어링/바디워크의 패스너는 퀵 디스커넥트 타입으로 변경할 수 있다.
43.5 알루미늄 패스너는 구조부가 아닌 부분에만 사용할 수 있다.

제44조 다음 항목은 공인 차량에 장착되어 있는 것에서 변경 또는 교환할 수 있다.

44.1 모든 유형의 윤활유, 브레이크 액 또는 서스펜션 오일.
44.2 모든 개스킷 및 개스킷 소재.
44.3 본래의 부품이 아닌 것(페어링, 배기 장치, 계기판 등)을 프레임(또는 엔진)에 연결하는 브래킷의 재질은 카본 소재의 배기 사일렌서 행거를 제외하고 티타늄 또는 섬유 강화 복합 소재로 만들 수 없다.
44.4 프레임, 체인 및 풋레스트의 보호 커버는 본래의 공인된 부품을 대체하지 않는 경우 섬유 강화 복합 소재와 같은 다른 재질로 만들 수 있다.
44.5 외부 도장 및 데칼과 색상 구성.
44.6 계기판, 계기판 브래킷 및 관련 케이블.

제45조 다음 항목은 제거할 수 있다.

45.1 계기판 및 계기판 브래킷 및 관련 케이블.
45.2 타코미터 및 스피드미터.
45.3 라디에이터 팬 및 배선.
45.4 열 교환 수온 센서와 서모스탯은 냉각 시스템에서 제거할 수 있다.
45.5 여분의 핸들바 스위치.
45.6 에어 박스 내 또는 에어 박스 주변에 있는 이미션 컨트롤 장치. (O2 센서, 공기 분사 장치)
45.7 리어 펜더와 일체형이 아닌 상단 체인 가드

45.8 리어 서브 프레임의 볼트 온 액세서리

제46조 다음 항목은 반드시 제거해야 한다.

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

46.2 리어 뷰 미러. (백미러)

46.3 혼.

46.4 번호판 브래킷.

46.5 툴 킷.

46.6 헬멧 후크 및 러기지 캐리어 후크.

46.7 동승자 용 풋 레스트 및 탈착식 마운팅 브래킷(있는 경우).

46.8 동승자 용 그랩 레일.

46.9 세이프티 바, 센터 및 사이드 스탠드는 제거해야 한다. (장착 브래킷은 남아 있어야 한다)

46.10 촉매 변환 장치. (Catalytic convertors)

제47조 다음 항목은 반드시 변경해야 한다.

47.1 트랙에 오일이 누출되지 않도록 모든 모터사이클에는 오일 캐치 탱크가 있어야 한다. *권장사항

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

47.3 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.

47.4 에어 박스 배출구를 밀봉해야 한다.

47.5 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

제48조 추가 장비

48.1 데이터 로거를 사용할 수 있으며 텔레메트리는 허용되지 않는다. (원격 또는 무선 불가)

48.2 엔진이 작동중이거나 모터사이클이 움직이는 동안 데이터 교환이나 설정을 위해 모터사이클에 연결하는 것이 허용된다.

2022 MOTORCYCLE SPORTS RULES
부칙 6
SS600 / SS600N 기술 사양

제1조 총칙

본 규칙은 안전성 및 연구와 개발을 목적으로 몇가지 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.

SS600 / SS600N 차량에는 FIM 인증이 필요하다. 모든 머신은 자연흡기 방식이어야 한다. 모든 FIM 인증 모터사이클은 인증된 머신에 이미 장착되어 있는 것을 제외하고 모든 점에서 기술 사양에 명시된 로드레이스 조건에 적합해야 한다.

SS600 / SS600N 차량의 프론트, 리어, 측면에서 외관은(별도로 기술되지 않는 한) 원칙적으로 인증된 형상(본래 매뉴팩처러가 제작한 형상)에 부합해야 한다. 배기 시스템의 외관은 본 규칙에서 제외된다.

제2조 차량의 사양

2.1 본 규칙에 명시되지 않는 모든 부품과 시스템은 매뉴팩처러가 인증용으로 제작한 상태이어야 한다.

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

제3조 참가 차량

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

- 400cc 이상 600cc 미만 4 스트로크 4 실린더
- 500cc 이상 675cc 미만 4 스트로크 3 실린더
- 600cc 이상 750cc 미만 4 스트로크 2 실린더

3.2 참고: 이 목록은 KMF 기술위원회에서 언제든지 수정할 수 있다.

제4조 최저 중량

4.1 최저 중량은 다음과 같다:

- 400 – 600cc 4 기통 160 Kg
- 500 – 675cc 3 기통 165 Kg
- 600 – 750cc 2 기통 167 Kg

4.2 대회 기간 중 어떤 때에도 머신 전체 중량(연료탱크 포함)은 최저 중량보다 낮아서는 안된다.

4.3 차량 최저 중량에 관한 허용 오차는 설정되지 않는다.

4.4 각 레이스 종료 후 최종 차량 검사 시 선택된 머신의 중량을 레이스를 마친 상태에서 측정한다. 최종 차량 검사의 대상 차량은 레이스를 마친 상태 그대로 최저 중량 규정에 합격해야 한다. 즉 차량에는 물, 오일 또는 연료를 포함한 일체의 것을 추가할 수 없다. 이 규칙에는 모든 액체(오일, 연료 등)도 포함된다.

4.5 프랙티스 및 퀄리파잉 세션 때 머신의 중량 검사를 받도록 라이더에게 요청할 수 있다. 어떠한 경우라도 라이더는 이 요청에 따라야 한다.

4.6 최저 중량을 만족시키기 위해 밸러스트를 사용하는 것이 인정된다. 밸러스트의 사용과 중량은 사전 차량 검사 시 테크니컬 디렉터에게 보고되어야 한다.

제5조 넘버와 넘버플레이트

5.1 KRRC 에 참가하는 각 선수는 챔피언십 전체에 유효한 스타팅 넘버를 선택할 수 있다. “1”부터 “10”까지의 숫자는 전년도 챔피언십 포인트의 해당 순위자에게만 선택의 권한이 있다.

5.2 SS600 클래스 넘버플레이트의 바탕색과 문자(숫자)의 색은 흰색 바탕에 파란색 글씨로 한다.
NAT 라이선스 클래스인 SS600N 클래스는 노란색 바탕에 파란색 글씨로 한다.

5.3 프론트 넘버의 치수:
- 최소 높이: 140mm
- 최소 너비: 80mm
- 최소 굵기: 25mm
- 최소 자간: 10mm

5.4 사이드 넘버의 치수:
- 최소 높이: 120mm
- 최소 너비: 70mm
- 최소 굵기: 20mm
- 최소 자간: 10mm

5.5 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

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

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

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

5.9 넘버는 바탕의 중앙에 있어야 한다.

5.10 넘버는 권장 폰트에 명시된 폰트를 사용해야 한다. 그 폰트의 디자인 및 레이아웃을 사용하지 않는 넘버는 제 1 전의 최소 2 주 전까지 테크니컬 디렉터의 사전 승인을 받아야 한다. 모든 숫자는 표준 형식이어야 한다.

5.11 모든 외곽선은 대비되는 색상으로 해야하며 외곽선의 최대 폭은 3mm 로 한다.

5.12 넘버는 오버랩(중복)되면 안 된다.

5.13 넘버의 주변(외곽선 포함)에서 배경색이 명확히 식별되어야 한다. 반사 또는 미러 타입의 넘버는 인정되지 않는다.

5.14 넘버의 시인성에 관해 논란이 생긴 경우 테크니컬 디렉터의 결정이 최종결정이 된다.

제6조 연료

레이스에 사용되는 모든 연료는 다음의 항목을 모두 만족해야 한다.

6.1 모든 머신에 사용되는 연료에 AV 가스(항공기 연료)는 금지된다.

6.2 모든 연료는 납 함유량 0.013g/l 이하의 무연 가솔린이여야 하며 리서치옥탄가가 100.0(RON), 모터옥탄가가 89.0(MON) 이하이어야 한다.

6.3 밀도는 기온 15 도에서 0.725g/ml ~ 0.780g/ml 이어야 한다.

6.4 모든 연료는 판매 시 혼합되어 있는 상태 이외의 그 어떤 것의 첨가도 인정되지 않는다 단 1.5% 이하의 알코올은 인정한다.

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

제7조 타이어

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

제8조 엔진

모든 엔진 사양 및 구성 부품은 특별히 언급되지 않는 한 공인된 모터사이클에서 변경할 수 없다.

제9조 퓨얼 인젝션 시스템

퓨얼 인젝션 시스템은 스로틀 바디, 퓨얼 인젝터, 가변 흡기 장치, 연료 펌프 및 연료 압력 조절 장치를 나타낸다.

9.1 연료 공급 시스템과 점화 시스템을 제어하는 ECU 는 자유이다.

9.2 인젝터는 공인된 상태로 유지되어야 한다.

9.3 인젝터의 개수는 공인된 상태로 유지되어야 한다.

9.4 스로틀 바디는 공인된 상태로 유지되어야 한다.

9.5 벨 마우스(Bell mouths)는 공인된 상태로 유지되어야 한다.

9.6 가변 흡기 장치는 공인된 차량에 없을 경우에는 추가할 수 없다.

9.7 가변 흡기 장치는 공인된 차량에 있을 경우 원래의 시스템을 동일하게 유지해야 하며 원래의 것과 동일한 방식으로 작동해야 한다.

9.8 가변 흡기 장치의 모든 부품은 정확하게 공인된 상태로 유지되어야 한다.

9.9 2 차 스로틀 밸브 및 샤프트를 제거하거나 개방 위치로 고정할 수 있으며, 전자 장치는 분리하거나 제거할 수 있다.

9.10 공기 및 공기/연료 혼합기는 스로틀 바디 밸브를 통해서만 연소실로 들어가야한다.

9.11 라이드 바이 와이어(ride-by-wire)로 알려진 전자제어 스로틀 밸브는 공인 차량에 동일한 시스템이 장착된 경우에만 사용할 수 있다. 소프트웨어는 수정할 수 있지만 모든 안전 시스템과 절차는 매뉴팩처러가 설계한 상태로 항상 유지되어 작동해야 한다.

9.12 스로틀 바디 클램프는 변경할 수 있다.

제10조 연료 공급

10.1 연료 펌프 및 연료 압력 조절 장치는 공인된 상태로 유지되어야 하며 변경이 허용되지 않는다.

10.2 연료 압력은 공인된 상태로 유지되어야 한다.

10.3 연료 탱크에서 인젝터까지의 연료 라인(연료 호스, 딜리버리 파이프 어셈블리, 조인트, 클램프, 연료 캐니스터)은 변경할 수 있다.

10.4 연료 배출 라인은 교환할 수 있다.

10.5 연료 필터의 추가가 허용된다.

10.6 퀵 커넥터를 사용하거나 추가할 수 있다. 예) 드라이 브레이크 커넥터

제11조 실린더 헤드

11.1 실린더 헤드는 공인된 상태로 유지되어야 한다. 변경은 허용되지 않는다.

11.2 실린더 헤드에 재료를 추가하거나 제거할 수 없다.

11.3 추가 용접은 허용되지 않는다.

11.4 헤드 베이스 개스킷은 자유이다.

11.5 밸브, 밸브 시트, 가이드, 스프링 및 리테이너는 반드시 공인된 상태로 유지되어야 한다.

11.6 밸브 스프링 심은 허용되지 않는다.

11.7 일반적인 서비스 메인터넌스의 밸브 랩핑은 허용된다.

제12조 캠샤프트

캠샤프트는 공인된 상태로 유지되어야 한다. 개조는 허용되지 않는다.

제13조 캠샤프트 스프로킷 또는 기어

13.1 캠 스프로킷 또는 캠 기어는 공인된 상태로 유지되어야 한다. 개조는 허용되지 않는다.

13.2 캠 스프로킷 또는 캠 기어는 제조사에서 생산한 것과 같은 위치의 둥근 구멍에 장착하고 원래 사용할 수 있는 슬롯형(길쭉한) 구멍에는 장착하지 않아야 한다.

13.3 캠 체인은 공인된 상태로 유지되어야 한다. 개조는 허용되지 않는다.

제14조 실린더

실린더는 공인된 상태로 유지되어야 한다. 개조는 허용되지 않는다.

제15조 피스톤, 링, 핀, 클립

15.1 피스톤, 링, 핀 및 클립은 공인된 상태로 유지해야 한다. 개조는 허용되지 않는다.

15.2 모든 피스톤 링이 장착되어 있어야 한다.

제16조 커넥팅 로드 어셈블리

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

제17조 크랭크샤프트

크랭크샤프트는 공인된 상태로 유지해야 한다. 개조는 허용되지 않는다.

제18조 크랭크케이스 / 기어박스 하우징

18.1 크랭크케이스 안에 진공 펌프를 추가하는 것은 금지된다.

18.2 공인된 차량에 진공 펌프가 장착되어 있을 경우 공인된 그대로 사용해야 한다.

제19조 측면 커버(엔진 사이드 커버) 및 프로텍션

19.1 측면 커버는 변경하거나 개조할 수 있다. 변경하거나 개조한 경우 커버는 원래의 것과 동등하거나 더 높은 내구성을 가져야 한다.

19.2 전도 시 지면과 접촉할 수 있는 오일이 함유된 모든 측면 커버는 알루미늄 합금, 스테인리스 스틸, 스틸 또는 티타늄 등의 금속으로 제작된 추가 커버로 보호되어야 한다.

19.3 추가 커버(2 차 커버)는 원래 커버 면적의 1/3 이상을 덮어야 하며 트랙 표면을 손상시키는 날카로운 모서리가 없어야 한다.
19.4 추가 커버는 크랭크케이스의 원래 커버 또는 엔진 케이스에 최소 3 개 이상의 볼트를 사용하여 확실하고 견고하게 장착 되어야 한다.
19.5 스틱 온(Stick-on) 타입의 커버는 허용되지 않는다.
19.6 오일을 함유한 엔진 커버는 철제 볼트로 고정해야 한다.
19.7 FIM 공인 커버는 소재나 치수와 관계없이 허용된다.
19.8 테크니컬 디렉터는 안전성을 충족시키지 못하는 어떠한 커버의 사용도 거부할 권리가 있다.
19.9 이 커버 외에 알루미늄 또는 스틸제 플레이트 또는 크래시 바도 허용된다. 이러한 모든 장치는 갑작스러운 충격, 마찰, 전도에 견딜 수 있도록 설계되어야 한다.

제20조 트랜스미션 및 기어박스

20.1 트랜스미션 및 기어박스는 안전을 위한 기어의 재 설계를 제외하고는 변경이 허용되지 않는다.
20.2 안전을 위한 구조적인 강도 향상만을 목적으로 트랜스미션 기어 재질을 변경할 수 있다.
20.3 기어비와 단수는 공인된 상태를 유지해야 한다.
20.4 메카니컬 퀵시프터를 추가할 수 있다.
20.5 자동 변속기 메커니즘을 기어박스에 추가하는 것은 허용되지 않는다.
20.6 전자식 또는 유압식 시프터는 허용되지 않는다.
20.7 트랜스미션 및 기어박스에 대한 다른 수정은 허용되지 않는다.
20.8 앞뒤 스프로킷, 체인 피치 및 체인 사이즈를 변경할 수 있다.
20.9 탑 체인 가드가 리어 펜더에 장착되어 있지 않는 한 제거할 수 있다.

제21조 클러치

21.1 클러치 시스템(습식 또는 건식)과 작동 방식(케이블 또는 유압식)은 공인된 상태로 유지해야 한다.
21.2 백토크 리미터 또는 슬리퍼 클러치 사용이 허용된다.
21.3 클러치 스프링은 자유이다.
21.4 클러치 스프링 프리로드는 심을 추가하여 변경할 수 있다.
21.5 클러치 플레이트는 자유이다.
21.6 클러치 케이블은 자유이다.

제22조 오일 펌프 및 오일 라인

22.1 오일 펌프는 공인된 상태로 유지해야 한다. 개조는 허용되지 않는다.
22.2 금속 오일 라인은 용접 또는 강화될 수 있다.
22.3 압력이 가해지는 오일 라인은 교체 시 스웨이지 커넥터로 구성되어야 한다.

제23조 라디에이터, 냉각 시스템 및 오일 쿨러

23.1 라디에이터 및 전체 냉각 시스템 내부에는 물만 사용할 수 있다. 첨가제, 부동액, “라디에이터 쿨런트” 또는 다른 액체는 허용되지 않는다.
23.2 라디에이터 캡은 자유이다.
23.3 라디에이터 및 장착 브래킷을 변경할 수 있지만 설치 위치는 공인된 상태와 같은 원래의 위치에 있어야 한다.
23.4 라디에이터 방향의 공기 흐름을 개선하기 위한 라디에이터 슈라우드 및 내부 에어덕트를 추가하는 것은 허용되지만 모터사이클의 전면, 후면 및 외형의 모양은 변경하면 안 된다.

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

23.6 냉각 시스템 호스 및 캐치 탱크가 변경될 수 있다.

제24조 에어 박스

24.1 페어링과 에어 박스 사이의 오리지널 에어 덕트는 개조하거나 변경할 수 있다. 카본이나 케블라 소재는 이러한 목적으로 허용되지 않는다.

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

24.3 에어 필터 엘리먼트는 자유이며 제거할 수 있다.

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

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

24.6 엔진 캠 커버에서 에어 박스까지의 오일 브리더 라인이 봉인될 수 있다.

제25조 배기 시스템

25.1 배기 파이프 및 사일렌서는 자유이다.

25.2 티타늄 및 카본 배기 및 사일렌서는 허용된다.

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

25.4 배기 시스템의 음량 크기는 107dB/A 를 초과해서는 안된다. 레이스 후 +3dB/A 의 허용 오차가 인정된다.

25.5 안전상의 이유로 배기 파이프 배출구의 모서리가 둥근 형태이어야 한다.

제26조 이그니션 / 엔진 컨트롤 시스템

26.1 ECU 는 자유이며 교체할 수 있다.

26.2 다음과 같은 전자식 라이딩 어시스트 시스템이 허용된다.

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

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

26.3 피트레인 속도제한 장치가 허용된다.

26.4 ECU 맵 스위치를 추가할 수 있다.

26.5 ECU 를 재배치할 수 있다.

26.6 ECU 오류를 방지하기 위해 제거된 전기 시스템 부분(라이트 및 람다 센서 포함)을 대체하기 위한 레지스터 및 부하를 추가할 수 있다.

26.7 점화 코일을 교체할 수 있다.

26.8 점화 플러그를 교체할 수 있다.

26.9 점화 타이밍은 자유이다.

26.10 키 / 이그니션 락은 재배치, 교체 또는 제거할 수 있다.

26.11 코너별 또는 거리/위치 기반 조정은 허용되지 않는다.

26.12 다른 모든 구성품은 공인된 상태를 유지해야 한다. 개조는 허용되지 않는다.

제27조 제네레이터, 얼터네이터, 일렉트릭 스타터

27.1 제네레이터 및 충전 시스템은 공인된 상태를 유지해야 한다. 개조는 허용되지 않는다.

27.2 스타터는 오프셋 없이 본래 위치에 장착되어야 한다.

27.3 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.

27.4 세션이 끝난 후 보조 배터리가 모터사이클에 연결되어 있지 않아도 된다.

제28조 와이어링 하네스

와이어링 하네스 및 커넥터는 자유이다.

제29조 배터리

배터리는 자유이지만 모터사이클을 시동할 수 있어야 한다.

제30조 메인 프레임 바디 및 리어 서브 프레임

30.1 프레임은 공인된 부품으로 본래의 위치에 장착되어야 하며, 다음과 같은 약간의 변경이 가능하다.

30.1.1 프레임 바디 양측은 복합 재질로 된 보호 부품으로 감쌀 수 있다.

30.1.2 이 프로텍터는 프레임의 형태에 적합해야 한다.

30.1.3 승인된 구성 부품(페어링 브래킷, 스티어링 댐퍼 마운트 등)을 장착하기 위한 용도로만 프레임에 드릴로 구멍을 뚫는 것이 인정된다.

30.1.4 스티어링 댐퍼의 설치를 제외하고 프레임 바디에 용접에 의한 추가나 가공에 의한 제거는 허용되지 않는다.

30.1.5 모든 머신에는 프레임 바디에 차량 인식 번호(VIN)가 표시되어야 한다.

30.1.6 엔진 마운트 브래킷 또는 플레이트는 매뉴팩처러가 제작한 본래 상태로 유지되어야 한다.

30.1.7 시트 브래킷을 추가할 수 있지만 제거할 수는 없다. 응력을 받지 않는 돌출된 브래킷은 구조물의 안전성에 영향을 주지 않는 경우 제거할 수 있다.

30.1.8 리어 서브 프레임에 볼트로 고정된 액세서리는 제거할 수 있다.

30.1.9 도장 방법의 제한은 없지만, 프레임 바디 또는 서브 프레임을 연마하는 것은 금지된다.

30.1.10 브래킷 또는 마운팅 포인트를 프레임에 용접할 수 없다.

30.1.11 볼트로 고정하는 형태의 브래킷은 교체 또는 변경 또는 제거할 수 있다.

30.1.12 볼트로 고정된 액세서리는 제거할 수 있다.

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

30.1.14 리어 서브 프레임은 변경하거나 교환할 수 있다.

제31조 사전 조립된 스페어 프레임

31.1 이벤트 기간 중 각 라이더는 차량 검사 시 제시되는 프레임에 명확한 씰로 식별되는 완전한 차량 1 대만 사용할 수 있다.

31.2 프레임 교체가 필요한 경우 라이더 또는 팀은 테크니컬 디렉터에게 스페어 프레임의 사용을 신청해야 한다.

31.3 사전 조립된 스페어 프레임은 테크니컬 디렉터에게 제시하여 차량을 조립하기 위한 허가를 받아야 한다.

31.4 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

31.5 재 조립된 차량은 차량 검사원에 의해 주행 전 안전 확인을 거쳐 프레임에 새로운 씰이 부착된다.

31.6 등록된 메인 모터사이클이 손상되어 참가자가 세션을 놓치거나 레이스를 스타트 할 수 없는 경우 스페어 모터사이클을 사용할 수 있다. 팀은 모터사이클 교체를 위해 테크니컬 디렉터에게 신청서를 제출해야 한다.

31.7 이벤트의 나머지 기간 동안 모터사이클은 압수되며 모터사이클의 어떤 부분도 스페어 부품으로 사용할 수 없다.

절차 설명

31.8 사전 차량 검사에는 1 대의 완전한 차량만 제시가 가능하며 프랙티스, 퀄리파잉, 레이스 중의 피트 박스 안에도 1 대만이 인정된다.

31.9 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 재 조립할 수 있다.

31.10 차량의 복원이 완료된 뒤 반드시 차량 검사 및 안전 검사를 받고 공식적인 씰을 부착(봉인)해야 한다.

31.11 손상 차량의 씰은 차량 검사원에 의해 파기되고 이 섀시는 이벤트 기간 중 사용할 수 없다.

31.12 새로운 식별 번호는 테크니컬 디렉터에 의해서 기록된다.

31.13 교체할 모터사이클을 조립하기 위해 손상된 차량에서 대체 부품을 옮기는 것이 인정된다.

31.14 교체된 차량은 손상이 발생한 프랙티스, 퀄리파잉 또는 레이스 종료 후에만 트랙에서 사용할 수 있다.

31.15 손상된 차량은 가능한 신속하게 피트 박스에서 꺼내서 피트 박스 밖에 보관해야 한다.

31.16 사전 조립된 스페어 프레임이 사용된 뒤 또다시 전도 또는 사고에 의해 프레임의 교환이 필요한 경우, 아무것도 조립되어 있지 않은 프레임(베어 프레임)으로 작업을 해야한다.

31.17 테크니컬 디렉터는 그 프레임을 작업 전에 확인하고 승인해야 한다.

31.18 이 절차에 위배되는 행위는 스포츠 규정에 따라 페널티가 부과된다.

제32조 프론트 포크 및 스티어링 댐퍼

32.1 프론트 서스펜션 시스템은 공인된 원래의 부품 이어야 한다.

32.2 프론트 포크 내부의 튜브 크기는 공인된 원래의 것과 같아야 한다.

32.3 상부와 하부 포크 클램프(트리플 클램프, 포크 브리지)는 본래 매뉴팩처러가 공인 차량용으로 제작한 상태를 유지해야 한다.

32.4 다음과 같은 스탠더드 포크의 내부 부품을 변경할 수 있다.

32.4.1 심, 댐퍼, 유압 피스톤, 오일 통로, 스프링 및 스페이서.

32.4.2 애프터마켓 댐퍼 키트 또는 밸브를 설치할 수 있다.

32.4.3 포크 캡은 개조하거나 변경할 수 있다.

32.4.4 포크 오일 타입 및 오일 양은 자유이다.

32.4.5 포크 브리지에 대한 프론트 포크의 돌출량은 자유이다.

32.4.6 스티어링 댐퍼를 추가하거나 애프터마켓 댐퍼로 교체할 수 있다.

32.4.7 전자식이 아닌 애프터마켓 스티어링 댐퍼가 허용된다. 스티어링 댐퍼는 스티어링 잠금 장치(핸들 스토퍼)로 사용할 수 없다.

32.4.8 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)

32.4.9 더스트 씰은 변경하거나 제거할 수 있다.

제33조 리어 서스펜션 유닛

33.1 쇼크 업소버 유닛과 스프링은 자유이다.

33.2 마운팅 포인트 및 링크/링키지는 공인된 상태를 유지해야 하며 변경은 허용되지 않는다.

33.3 전자 제어식 쇼크 업쇼버는 허용되지 않으며 기존의 쇼크 업쇼버로 교체해야 한다.

제34조 리어 스윙암 (리어 포크)

34.1 리어 스윙암은 원래 장착된 위치와 공인된 상태를 유지해야 하며 다음과 같은 변경이 허용된다.

34.2 리어 스윙암 피벗 위치는 공인된 원래의 제조 위치를 유지해야 한다.

34.3 스탠더드 모터사이클에 인서트가 있는 경우 원래의 인서트 방향/위치는 변경될 수 있지만 인서트는 변경하거나 개조할 수 없다.

34.4 리어 휠 스탠드 브래킷을 용접 또는 볼트로 스윙암에 추가할 수 있다. 브래킷의 모서리는 둥글고 반경을 크게 해야한다. 고정을 위한 스크류는 외부로 돌출되지 않아야 한다. 본래의 리어 브레이크 캘리퍼를 제 위치에 유지하기 위한 고정 시스템 또는 접점을 리어 스윙암에 추가할 수 있다.

34.5 모든 모터사이클에는 라이더 신체의 일부가 체인의 하부와 스프로킷 사이에 말려들지 않도록 리어 스프로킷에 인접한 스윙암의 뒷 부분에 스프로킷 가드(샤크핀)를 장착해야 한다.

34.6 스윙암 측면은 얇은 비닐 커버로만 보호할 수 있으며, 복합재나 구조적인 커버는 허용되지 않는다.

제35조 휠

35.1 휠은 공인된 상태로 유지해야 하며 변경은 허용되지 않는다. 단, 동일한 모델명 및 동일한 프레임 VIN 내에서는 교체가 허용된다.

35.2 휠의 지름과 림 폭은 공인된 상태를 유지해야 하며 어떤 변경도 허용되지 않는다.

35.3 휠 스페이서 및 칼라는 개조, 추가, 교체할 수 있다.

35.4 본래의 디자인에 리어 휠 용 쿠션 드라이브가 포함된 경우 이는 공인된 상태로 유지해야 한다.

35.5 휠 밸런스 웨이트는 제거, 변경, 추가할 수 있다.

35.6 림의 비드 부분에 미끄럼 방지 코팅/처리가 적용될 수 있다.

35.7 모든 인플레이션 밸브를 사용할 수 있다.

35.8 프론트 및 리어 휠 액슬은 공인된 상태를 유지해야 한다.

35.9 스피드미터 드라이브를 제거하고 스페이서로 교체할 수 있다.

제36조 브레이크

36.1 공인된 원래의 머신에 ABS 가 있는 경우 제거할 수 있다.

36.2 프론트와 리어의 브레이크 디스크는 변경할 수 있지만 본래의 캘리퍼 및 마운팅에 맞는 것이 아니면 안된다. 하지만 외경과 벤틸레이션 시스템은 공인된 상태로 유지되어야 한다. 공인된 차량에 장착되지 않은 경우 인터널 벤틸레이션 방식 디스크는 허용되지 않는다.

36.3 변경하는 브레이크 디스크는 스틸 재질만 허용된다. (최대 탄소 함량 2.1 wt%)

36.4 브레이크 디스크 로터의 두께가 증가할 수는 있지만 디스크는 공인된 브레이크 캘리퍼에 맞게 수정되어야 한다.

36.5 프론트와 리어의 브레이크 캘리퍼는 공인된 상태로 유지되어야 한다.

36.6 프론트 마스터 실린더를 교체할 수 있으며 장착된 핸드 브레이크 레버 및 풋 브레이크 레버는 자유이다.

36.7 리어 마스터 실린더는 공인된 상태를 유지해야 한다.

36.8 프론트와 리어의 유압 브레이크 라인은 변경할 수 있다. 두개의 프론트 브레이크 캘리퍼에 대한 라인 분기점은 하부 포크 브리지(하부 트리플 클램프) 위에 설치되어야 한다.

36.9 브레이크 패드는 자유이다.

36.10 브레이크 패드 잠금 핀은 퀵 체인지 타입으로 개조할 수 있다.

36.11 유압 유체에 대한 열 전달을 감소시키기 위해 캘리퍼에 금속 심을 추가할 수 있다.

36.12 에어 스쿠프 또는 덕트의 추가는 허용되지 않는다.

36.13 차량에는 다른 차량과 접촉 시 핸들바 브레이크 레버가 우발적으로 작동하지 않도록 브레이크 레버 프로텍션이 설치되어 있어야 한다.

36.14 테크니컬 디렉터는 안전상의 목적을 충족시키지 못하는 어떠한 가드도 거부할 권리가 있다.

제37조 핸들바 및 핸드 컨트롤

37.1 핸들바는 교체할 수 있다.
37.2 핸들바와 핸드 컨트롤의 위치 변경이 인정된다. (브레이크 마스터 실린더 제외)
37.3 클러치 퍼치, 클러치 레버 및 브레이크 레버는 애프터마켓 모델로 변경할 수 있다. 브레이크 레버 어저스터가 허용된다.
37.4 스위치는 변경할 수 있지만 일렉트릭 시동 스위치 및 엔진 스톱 스위치가 핸들 바에 위치해야 한다.
37.5 스로틀 어셈블리 및 관련 케이블은 개조하거나 변경할 수 있지만 스로틀 바디 및 스로틀 컨트롤과 커넥션은 공인된 상태를 유지해야 한다.
37.6 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.
37.7 스로틀 컨트롤은 손으로 잡지 않았을 때 스스로 닫혀야 한다.
37.8 차량에는 다른 차량과 접촉 시 핸들바 브레이크 레버가 우발적으로 작동하지 않도록 브레이크 레버 프로텍션이 설치되어 있어야 한다.

제38조 풋 레스트 / 풋 컨트롤

38.1 풋 레스트 / 풋 컨트롤은 교환 및 재배치 할 수 있지만 브래킷은 본래의 프레임 장착 지점에 장착해야 한다.
38.2 풋 레스트는 고정식이나 접이식 모두 가능하며 접이식의 경우 원래의 위치로 돌아가는 구조여야 한다.
38.3 풋 레스트의 끝부분은 최소 반경 8mm 의 구체로 되어있어야 한다.
38.4 고정식의 금속제 풋 레스트에는 플라스틱, 나일론 또는 이와 동등한 재질로 된 엔드 플러그가 상시 고정되어 있어야 한다.
38.5 테크니컬 디렉터는 안전 목적을 충족하지 못하는 플러그를 거부할 권리가 있다.

제39조 연료 탱크

39.1 연료 탱크는 공인된 상태로 유지되어야 하며 변경은 허용되지 않는다.
39.2 연료 캡은 변경할 수 있다. 그것은 닫힌 상태에서 누출이 없어야 한다. 또한 언제든지 실수로 열리지 않도록 안전하게 잠글 수 있어야 한다.
39.3 연료 탱크 브리더 파이프가 있는 연료 탱크에는 적절한 재질로 제작된 최소 용량 250cc 의 캐치 탱크로 배출되는 논 리턴 밸브가 장착되어야 한다
39.4 탱크 패드는 비 영구 접착제로 탱크의 후면에 장착할 수 있다. 이는 폼 패딩 또는 복합 재질로 제작할 수 있다.

제40조 페어링 및 바디워크

40.1 페어링 및 바디워크는 원칙적으로 매뉴팩처러가 제작한 공인된 형상과 일치해야 한다.
40.2 재질은 변경할 수 있지만 카본 파이버 또는 카본 복합소재의 사용은 허용되지 않는다.
40.3 전체 크기 및 치수는 원래의 부품과 동일해야 한다.
40.4 페어링 브래킷은 변경 또는 교체할 수 있지만 티타늄 및 카본 파이버 또는 이와 유사한 복합소재는 금지된다.
40.5 엔진에 공기를 공급하는 페어링의 에어 슈라우드는 제거할 수 있다.
40.6 로워 페어링은 엔진 파손 시 최소 4 리터의 오일/유체를 보관할 수 있는 구조로 되어있어야 한다.
40.7 페어링의 모든 개구부의 하단 모서리는 페어링의 바닥보다 최소 70mm 높은 곳에 위치해야 한다.
40.8 로워 페어링의 후방 가로 벽면의 상단 모서리는 바닥에서 70mm 이상 떨어져 있어야 한다.
40.9 이 벽면과 바닥의 각도는 90°이하로 되어있어야 한다.

40.10 로워 페어링의 전면 하단에 직경 25mm 의 구멍이 있어야 한다.
40.11 이 구멍은 드라이 컨디션 때는 밀봉되어 있어야 한다.
40.12 노출된 모든 모서리는 둥글게 처리되어 있어야 한다.
40.13 윈드스크린은 복제품으로 교체할 수 있지만 투명한 재질로 되어있어야 한다.
~~40.14 교체용 윈드스크린의 높이는 원래의 것보다 수직으로 15mm 이상 높을 수 없다. 상부 포크 브리지 상단에서 윈드스크린 끝부분까지의 수직 거리를 측정한다.~~
40.15 원래의 머신에 스트림라이닝(streamlining)이 적용되지 않은 경우, 로워 페어링(밸리팬)을 제외한 모든 형태의 스트림라이닝을 추가할 수 없다.
40.16 이 장치는 휠 액슬에서 휠 액슬까지 수평으로 그린 선을 초과할 수 없다.
40.17 프론트 펜더 / 머드 가드는 원래 부품의 복제품으로 교체할 수 있으며 타이어와의 공간을 확보하기 위해 위쪽으로 위치를 변경할 수 있다.
40.18 체인 가드와 일체화된 스윙암에 고정된 리어 머드가드는 더 큰 직경의 리어 스프로킷을 수용할 수 있도록 개조할 수 있다.
40.19 체인 가드는 리어 머드 가드와 분리시킬 수 있다.

제41조 시트

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

제42조 패스너

42.1 스탠더드 패스너는 티타늄 또는 기타 경합금 패스너가 허용되지 않는다는 구체적 언급이 있는 경우를 제외하고 어떤 재질이나 디자인의 패스너로도 교체할 수 있다.
42.2 강도와 디자인은 교체되는 본래의 패스너와 같거나 그 이상이어야 한다.
42.3 세이프티 와이어를 설치하기 위해 패스너에 드릴로 구멍을 낼 수 있지만 중량 감소를 의도한 개조는 허용되지 않는다.
42.4 페어링/바디워크의 패스너는 퀵 디스커넥트 타입으로 변경할 수 있다.
42.5 알루미늄 패스너는 구조부가 아닌 부분에만 사용할 수 있다.

제43조 다음 항목은 공인 차량에 장착되어 있는 것에서 변경 또는 교환할 수 있다.

43.1 모든 유형의 윤활유, 브레이크 액 또는 서스펜션 오일.
43.2 모든 유형의 점화 플러그.
43.3 모든 개스킷 및 개스킷 소재.
43.4 외부 도장 및 데칼과 색상 구성.
43.5 볼트와 너트가 교체될 수 있지만 그 재질은 본 규칙에서 특별히 언급되지 않는 한 원래의 것과 동일하게 유지되어야 한다.
43.6 계기판, 계기판 브래킷 및 관련 케이블.
43.7 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.
43.8 프레임, 체인 및 풋레스트의 보호 커버는 본래의 공인된 부품을 대체하지 않는 경우 섬유 복합 재료와 같은 다른 재질로 만들 수 있다.

43.9 연료 탱크는 난연성 물질로 완전히 채울 수 있다. (오픈 셀 메쉬, 즉 Explosafe)

제44조 다음 항목은 제거할 수 있다.

44.1 계기판 및 계기판 브래킷 및 관련 케이블.
44.2 타코미터 및 스피드미터.
44.3 라디에이터 팬 및 배선.
44.4 열 교환 수온 센서와 서모스탯은 냉각 시스템에서 제거할 수 있다.
44.5 여분의 핸들바 스위치.
44.6 에어 박스 내 또는 에어 박스 주변에 있는 이미션 컨트롤 장치. (O2 센서, 공기 분사 장치)
44.7 리어 펜더와 일체형이 아닌 상단 체인 가드
44.8 리어 서브 프레임의 볼트 온 액세서리

제45조 다음 항목은 반드시 제거해야 한다.

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

- 리어 뷰 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)

제46조 다음 항목은 반드시 변경해야 한다.

48.3 트랙에 오일이 누출되지 않도록 모든 모터사이클에는 오일 캐치 탱크가 있어야 한다. *권장사항
48.4 브리더 또는 오버 플로우 파이프가 장착된 경우 기존의 배출구를 통해 배출해야 한다.
48.5 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.
48.6 에어 박스 배출구를 밀봉해야 한다.
48.7 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

제47조 윙 및 에어로 다이나믹 장치

47.1 윙 및 에어로 다이나믹 장치는 본래 공인된 일반도로 사양 머신에 장착된 경우에만 합법적인 것으로 간주된다.
47.2 레이스 용도의 윙은 반드시 치수와 공인된 형상을 정확히 따라야 한다. (+-2mm)
47.2.1 선단 가장자리(엔드 플레이트 포함)는 최소 3mm 의 원주를 가져야 한다.
47.2.2 모든 윙은 끝부분이 둥근 형태(반경 8mm)로 되어 있어야 하며 페어링에 밀폐/통합되어야 한다.

47.2.3 원래 장착되고 승인된 윙은 페어링 장착을 제외하고는 스트리트 바이크에서 개조없이 사용할 수 있다.

47.2.4 윙의 위치는 +-5mm, 받음각(angle of attack) +-2 도여야 한다.

제48조 추가 장비

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.

2022 MOTORCYCLE SPORTS RULES
부칙 7
KP300 / KP400 기술 사양

제1조 총칙

본 규칙은 다양한 모터사이클의 안전성 및 공정한 경쟁, 연구와 개발을 목적으로 몇가지 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.

KP300 / KP400 차량에는 FIM 또는 KMF 인증이 필요하다. 모든 머신은 자연흡기 방식이어야 한다. 모든 FIM 또는 KMF 인증 모터사이클은 인증된 머신에 이미 장착되어 있는 것을 제외하고 모든 점에서 기술 사양에 명시된 로드레이스 조건에 적합해야 한다.

KP300 / KP400 차량의 프론트, 리어, 측면에서 외관은(별도로 기술되지 않는 한) 원칙적으로 인증된 형상(본래 매뉴팩처러가 제작한 형상)에 부합해야 한다. 배기 시스템의 외관은 본 규칙에서 제외된다.

제2조 차량의 사양

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

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

제3조 참가 차량

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

3.1 KP300

- 200cc 이상 350cc 미만 4 스트로크 2 실린더
- 200cc 이상 400cc 미만 4 스트로크 1 실린더

3.2 KP400

- 200cc 이상 500cc 미만 4 스트로크 2 실린더
- 200cc 이상 500cc 미만 4 스트로크 1 실린더

※ 참고: 이 범위는 KMF 기술위원회에서 언제든지 수정할 수 있다.

제4조 최저 중량

4.1 최저 중량은 다음과 같다.

실린더	배기량	최저 중량
1 실린더	200cc - 250cc	115kg
	251cc - 300cc	120kg
	301cc - 350cc	130kg
	351cc - 400cc	135kg
2 실린더	200cc - 250cc	125kg
	251cc - 300cc	130kg
	301cc - 350cc	135kg

4.2 이벤트 기간 중 어떤 때에도 머신 전체 중량(연료탱크 포함)은 최저 중량 이하가 되면 안 된다.

4.3 최저 중량에 관한 허용 오차는 설정되지 않는다.

4.4 각 레이스 종료 후 최종 차량 검사 시 선택된 머신의 중량을 레이스를 마친 상태에서 측정한다. 최종 차량 검사의 대상 차량은 레이스를 마친 상태 그대로 최저 중량 규정에 합격해야 한다. 즉 차량에는 물, 오일 또는 연료를 포함한 일체의 것을 추가할 수 없다. 이 규칙에는 모든 액체(오일, 연료 등)도 포함된다.

4.5 프랙티스 및 퀄리파잉 세션 때 머신의 중량 검사를 받도록 라이더에게 요청할 수 있다. 어떠한 경우라도 라이더는 이 요청에 따라야 한다.

4.6 최저 중량을 만족시키기 위해 밸러스트를 사용하는 것이 인정된다. 밸러스트의 사용과 중량은 사전 차량 검사 시 테크니컬 디렉터에게 보고되어야 한다.

4.7 KP400 클래스의 최저 중량은 적용되지 않는다.

제5조 넘버와 넘버플레이트

5.1 KRRC 에 참가하는 각 선수는 챔피언십 전체에 유효한 스타팅 넘버를 선택할 수 있다. “1”부터 “10”까지의 숫자는 전년도 챔피언십 포인트의 해당 순위자에게만 선택의 권한이 있다.

5.2 KP300 클래스 넘버플레이트의 바탕색과 문자(숫자)의 색은 흰색 바탕에 빨간색 글씨로 한다.
KP400 클래스 넘버플레이트는 노란색 바탕에 빨간색 글씨로 한다.

5.3 프론트 넘버의 치수:

- 최소 높이: 140mm
- 최소 너비: 80mm
- 최소 굵기: 25mm
- 최소 자간: 10mm

5.4 사이드 넘버의 치수:

- 최소 높이: 120mm
- 최소 너비: 70mm
- 최소 굵기: 20mm
- 최소 자간: 10mm

5.5 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

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

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

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

5.6.3 넘버는 바탕의 중앙에 있어야 한다.

5.6.4 넘버는 권장 폰트에 명시된 폰트를 사용해야 한다. 그 폰트의 디자인 및 레이아웃을 사용하지 않는 넘버는 제 1 전의 최소 2 주 전까지 테크니컬 디렉터의 사전 승인을 받아야 한다. 모든 숫자는 표준 형식이어야 한다.

5.6.5 모든 외곽선은 대비되는 색상으로 해야하며 외곽선의 최대 폭은 3mm 로 한다.

5.6.6 넘버는 오버랩(중복)되면 안 된다.

5.7 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 최종결정이 된다.

제6조 연료

레이스에 사용되는 모든 연료는 다음의 항목을 모두 만족해야 한다.

6.1 모든 머신에 사용되는 연료에 AV 가스(항공기 연료)는 금지된다.

6.2 모든 연료는 납 함유량 0.013g/l 이하의 무연 가솔린이여야 하며 리서치옥탄가가 100.0(RON), 모터옥탄가가 89.0(MON) 이하이어야 한다.

6.3 밀도는 기온 15 도에서 0.725g/ml ~ 0.780g/ml 이어야 한다.

6.4 모든 연료는 판매 시 혼합되어 있는 상태 이외의 그 어떤 것의 첨가도 인정되지 않는다 단 1.5% 이하의 알코올은 인정한다.

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

제7조 타이어

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

7.2 타이어는 사이드월에 일반 시판 타이어에 있는 모든 마크 및 사이즈가 표시된 완전한 몰드 타입의 타이어이어야 한다. 레이스 전의 차량 검사 시 타이어 트레드의 깊이는 트레드(패턴) 전체에서 최소 2.5mm 가 되어야 한다. 타이어는 96%의 포지티브 트레드와 4%의 네거티브 트레드가 있어야 한다. (육지 및 해양 비율) 타이어의 바깥 가장자리와 트레드 50%부분의 최대 거리는 35mm 로 한다.

제8조 엔진

다음의 엔진 사양 및 구성 부품은 특별히 언급되지 않는 한 공인된 모터사이클에서 변경할 수 없다.

제9조 퓨얼 인젝션 시스템

9.1 KP300 클래스의 퓨얼 인젝션 시스템은 공인된 상태를 유지해야 한다.

9.2 KP400 클래스는 다음과 같은 변경이 해당된다.

9.3 퓨얼 인젝션 시스템은 스로틀 바디, 퓨얼 인젝터, 가변 흡기 장치, 연료 펌프 및 연료 압력 조절 장치를 나타낸다.

9.4 연료 공급 시스템과 점화 시스템을 제어하는 ECU 는 자유이다.

9.5 인젝터는 교체할 수 있지만 프로덕션 타입이어야 한다.

9.6 인젝터의 개수는 공인된 상태로 유지되어야 한다.

9.7 인젝터의 위치는 변경할 수 없으며 공인된 모터사이클과 동일한 위치에 있어야 한다.

9.8 에어 패널은 자유이다.

9.9 가변 흡기 장치는 공인된 차량에 없을 경우에는 추가할 수 없다.
9.10 가변 흡기 장치는 공인된 차량에 있을 경우 원래의 시스템을 동일하게 유지해야 하며 원래의 것과 동일한 방식으로 작동해야 한다.
9.11 가변 흡기 장치의 모든 부품은 정확하게 공인된 상태로 유지되어야 한다.
9.12 2 차 스로틀 밸브 및 샤프트를 제거하거나 개방 위치로 고정할 수 있으며, 전자 장치는 분리하거나 제거할 수 있다.
9.13 공기 및 공기/연료 혼합기는 스로틀 바디 밸브를 통해서만 연소실로 들어가야한다.
~~9.14 스로틀 바디의 최대 인테이크 크기는 다음과 같다.~~
~~9.15 1 실린더 모터사이클: 46mm~~
~~9.16 2 실린더 모터사이클: 각 32mm (2 개의 스로틀 바디)~~
9.17 스로틀 바디 인테이크 크기 측정 지점은 버터플라이 밸브 또는 벤추리에 있다.
9.18 다른 프로덕션 모터사이클의 스로틀 바디를 사용할 수 있다. 애프터 마켓 또는 커스텀 빌드 스로틀 바디의 사용이 허용된다.
9.19 스로틀 바디를 다른 프로덕션 모터사이클로부터 교체하는 팀은 교체하는 스로틀 바디의 모터사이클 모델의 세부정보와 부품번호를 신고 및 제공해야 한다.
9.20 라이드 바이 와이어(ride-by-wire)로 알려진 전자제어 스로틀 밸브는 공인 차량에 동일한 시스템이 장착된 경우에만 사용할 수 있다.
9.21 소프트웨어를 포함한 라이드 바이 와이어 시스템은 수정할 수 있지만 모든 안전 시스템과 절차는 매뉴팩처러가 설계한 상태로 항상 유지되어 작동해야 한다.

제10조 연료 공급

10.1 연료 펌프 및 연료 압력 조절 장치는 공인된 상태로 유지되어야 하며 개조가 허용되지 않는다.
10.2 연료 압력은 공인된 상태로 유지되어야 한다.
10.3 연료 탱크에서 인젝터까지의 연료 라인(연료 호스, 딜리버리 파이프 어셈블리, 조인트, 클램프, 연료 캐니스터)은 변경할 수 있으며 충돌 손상으로부터 보호되어야 한다.
10.4 연료 배출 라인을 교환할 수 있다.
10.5 연료 필터를 추가할 수 있다.
10.6 퀵 커넥터를 사용하거나 추가할 수 있다. 예) 드라이 브레이크 커넥터

제11조 실린더 헤드

11.1 KP300 클래스의 실린더 헤드는 공인된 상태를 유지해야 한다.
11.2 KP400 클래스에 한하여 다음과 같은 변경이 허용된다.
11.3 실린더 헤드 데크 표면을 기계 가공하여 압축비를 변경할 수 있다.
11.4 포팅 및 연마가 허용된다.
11.5 포트 형상을 수정하기 위해 에폭시를 추가하거나 소재를 제거(포팅 및 연마)하여 흡기 및 배기 포트를 개조할 수 있다.
11.6 추가 용접은 허용되지 않는다.
11.7 밸브는 공인된 차량의 부품이어야 한다.
11.8 일반적인 서비스 메인터넌스의 밸브 랩핑은 허용된다.
11.9 밸브 스프링은 자유이다.
11.10 밸브 시트는 공인된 상태를 유지해야 한다.
11.11 헤드 베이스 개스킷은 자유이다.

제12조 캠샤프트

12.1 캠샤프트 어셈블리는 공인된 상태를 유지해야 하며, 개조가 허용되지 않는다.
12.2 모든 교체용 캠샤프트:
12.3 원래의 제조사가 생산하고 정확하게 동일한 로브 프로파일 및 위상(phasing)으로 제조된 정품 캠샤프트 또는 강화 버전만 사용할 수 있다.
12.4 강화 캠샤프트는 KMF 기술위원회에 부품 번호를 제출하여 사용에 대한 사전 승인을 받아야 한다. 이것은 어떤 방법으로든 엔진 성능을 업그레이드하는 것이 아닌 캠샤프트가 파손되는 것을 방지하기 위해 엄격히 승인된다.
12.5 교체용 캠샤프트는 공인된 부품과 무게가 같거나 더 무거워야 한다.

제13조 캠샤프트 스프로킷 또는 기어

13.1 KP300 클래스는 공인된 상태를 유지해야 한다.
13.2 KP400 클래스에 한하여 다음과 같은 변경이 허용된다.
13.3 캠 타이밍 조정을 위해 캠샤프트 스프로킷 또는 기어를 개조할 수 있다.
13.4 캠 체인은 공인된 상태를 유지해야 한다.
13.5 캠 체인 텐셔너는 공인된 상태를 유지해야 한다.

제14조 실린더

14.1 KP300 클래스의 실린더는 공인된 상태를 유지해야 한다.
14.2 KP400 클래스에 한하여 다음과 같은 개조가 허용된다.
14.3 실린더 블록 데크 또는 베이스 표면을 기계 가공하여 압축비를 수정할 수 있다.

제15조 피스톤, 링, 핀 및 클립

15.1 피스톤, 링, 핀 및 클립은 공인된 상태로 유지해야 한다. 개조는 허용되지 않는다.
15.2 모든 피스톤 링이 장착되어 있어야 한다.

제16조 커넥팅 로드 어셈블리

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

제17조 크랭크샤프트

크랭크샤프트는 공인된 상태로 유지해야 한다. 개조는 허용되지 않는다.

제18조 크랭크케이스 엔진 커버 및 기어박스 하우징

18.1 공인된 부품이어야 하며 다음과 같은 변경이 허용된다.
18.2 충돌 시 지면과 접촉할 수 있는 오일이 포함된 모든 크랭크 케이스 또는 엔진 커버는 추가 커버로 보호되어야 한다.
18.3 추가 커버(2 차 커버)는 원래 커버 면적의 1/3 이상을 덮어야 하며 트랙 표면을 손상시키는 날카로운 모서리가 없어야 한다.
18.4 이들 커버는 크랭크케이스에 고정되어 있는 원래의 커버 또는 엔진 커버에 최소 3 개 이상의 볼트를 사용하여 확실하고 견고하게 장착되어야 한다.
18.5 스틱 온(Stick-on) 타입의 커버가 허용되지 않는다.
18.6 모든 드레인 플러그는 안전하고 단단하게 세이프티 와어이링 되어있어야 한다.
18.7 팀들은 이 커버가 의도한 기능을 수행하도록 견고하게 장착할 책임이 있다.
18.8 페어링이 본래 엔진 커버 면적의 1/3 이상을 덮을 경우 2 차 커버가 없어도 된다.
18.9 테크니컬 디렉터는 안전성을 충족시키지 못하는 어떠한 커버의 사용도 거부할 권리가 있다.

18.10 KP400 클래스에 한하여 크랭크 케이스와 실린더 블록의 결합면을 가공하여 압축비를 변경할 수 있다.

제19조 트랜스미션 및 기어박스

19.1 트랜스미션 및 기어박스는 안전을 위한 기어의 재 설계를 제외하고는 변경이 허용되지 않는다.
19.2 안전을 위한 구조적인 강도 향상만을 목적으로 트랜스미션 기어 재질을 변경할 수 있다.
19.3 기어비와 단수는 공인된 상태를 유지해야 한다.
19.4 KP400 클래스에 한하여 발로 작동되는 “매뉴얼 트리거 퀵시프터”를 추가할 수 있다.
19.5 전자식 또는 유압식 시프터는 허용되지 않으며 변속기는 발을 통해 수동으로 작동해야 한다.
19.6 트랜스미션 및 기어박스에 다른 개조는 허용되지 않는다.
19.7 다음 사항을 제외하고는 개조가 허용되지 않으며 공인된 상태를 유지해야 한다.
19.8 앞뒤 스프로킷, 체인 피치 및 체인 사이즈를 변경할 수 있다.
19.9 탑 체인 가드가 리어 펜더에 장착되어 있지 않는 한 제거할 수 있다.

제20조 클러치

20.1 클러치 시스템(습식 또는 건식)과 작동 방식(케이블 또는 유압식)은 공인된 상태로 유지해야 한다.
20.2 KP400 클래스에 한하여 다음과 같은 변경이 허용된다.
20.3 백토크 리미터 또는 슬리퍼 클러치로 개조, 변경, 교체할 수 있다.
20.4 클러치 스프링은 자유이다.
20.5 클러치 스피링 프리로드는 심을 추가하여 변경할 수 있다.
20.6 클러치 플레이트는 자유이다.
20.7 클러치 케이블은 자유이다.
20.8 다른 개조는 허용되지 않는다.

제21조 오일 펌프 및 오일 라인

공인된 상태로 유지해야 한다. 개조는 허용되지 않는다.

제22조 라디에이터, 냉각 시스템 및 오일 쿨러

22.1 라디에이터 및 전체 냉각 시스템 내부에는 물만 사용할 수 있다. 첨가제, 부동액, “라디에이터 쿨런트” 또는 다른 액체는 허용되지 않는다.
22.2 보호용 메쉬가 오일 쿨러 및 라디에이터 앞에 추가될 수 있다.
22.3 KP400 클래스에 한하여 본래의 장착 위치와 메인 프레임을 수정하지 않는 한도 내에서 애프터마켓 라디에이터로 교체 및 추가 라디에이터를 추가할 수 있다.
22.4 KP400 클래스에 한하여 라디에이터를 추가하기 위한 마운팅 브래킷의 추가가 허용된다.
22.5 라디에이터 캡은 자유이다.
22.6 KP400 클래스에 한하여 오일 쿨러를 추가할 수 있다.
22.7 모터사이클에 추가로 장착되는 플렉시블 오일 커넥션이 있는 오일쿨러의 경우, 모든 오일 라인은 보강된 형태로 되어있어야 하고 외부로부터 밀폐되는 재질이어야 하며 순정부품에 부합하는 고품질 표준을 준수해야 한다.
22.8 모든 오일 라인 연결은 스웨이지 타입이어야 한다. 스크류 클램프 타입은 금지된다.
22.9 오일 라인이 프레임 멤버, 볼트 또는 기타 돌출부에 가깝게 위치하는 경우, 스트랩, 클램프 또는 기타 기계 장치로 고정시켜야 한다.
22.10 냉각 시스템의 호스 및 캐치 탱크를 변경할 수 있다.

제23조 에어 박스

23.1 KP300 클래스의 에어박스는 공인된 상태를 유지해야 한다.

23.2 KP400 클래스의 에어 박스는 램 에어 시스템을 통합하도록 개조할 수 있다.

23.3 KP400 클래스의 에어 필터 엘리먼트는 자유이며 제거가 허용된다.

23.4 모든 모터사이클에는 클로즈드 브리더 시스템이 채용되어 있어야 한다. 모든 오일 브리더 라인은 에어 박스로 연결되어 방출되어야 한다.

23.5 에어 박스 드레인은 밀봉되어야 한다.

제24조 배기 시스템

24.1 배기 파이프 및 사일렌서는 자유이다.

24.2 안전상의 이유로 배기 파이프 출구의 끝부분은 모서리가 둥근 형태이어야 한다.

24.3 라이더의 발 부분 또는 페어링의 방열 부분 이외 배기 시스템의 포장은 허용되지 않는다.

24.4 배기 시스템의 음량은 107dB/A 를 초과하지 않아야 한다. 레이스 후에는 +3dB/A 의 허용 오차가 인정된다.

제25조 이그니션 & 엔진 컨트롤 시스템

25.1 KP300 클래스는 공인된 상태를 유지해야 한다.

25.2 KP400 클래스에 한하여 다음과 같은 변경이 허용된다.

25.3 CPU / ECU 는 자유이다.

25.4 ECU 맵 스위치를 추가할 수 있다.

25.5 점화 코일은 자유이다.

25.6 점화 플러그는 자유이다.

25.7 키 / 이그니션 락은 재배치, 교체 또는 제거할 수 있다.

25.8 다른 모든 구성품은 공인된 상태를 유지해야 한다. 개조는 허용되지 않는다.

제26조 제네레이터, 얼터네이터, 일렉트릭 스타터

26.1 제네레이터 및 충전 시스템은 공인된 상태를 유지해야 한다. 개조는 허용되지 않는다.

26.2 스타터는 오프셋 없이 본래 위치에 장착되어야한다.

26.3 일렉트릭 스타터는 정상적으로 작동해야하며 항상 엔진을 시동할 수 있어야한다.
파크퍼미에서 엔진 시동 시 스타터는 부스트 배터리를 사용하지 않고 엔진을 최소 2 초 안에 시동할 수 있도록 적절한 속도로 엔진을 크랭크 해야한다.
세션이 끝난 후 보조 배터리가 모터사이클에 연결되어 있지 않아도 된다.

제27조 와이어링 하네스

와이어링 하네스 및 커넥터는 자유이다.

제28조 배터리

배터리는 자유이지만 모터사이클을 시동할 수 있어야 한다.

제29조 메인 프레임 바디 및 리어 서브 프레임

29.1 프레임은 원래 장착된 공인 부품이어야 한다.

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

29.3 KP400 클래스에 한하여 다음과 같은 약간의 수정이 허용된다.

29.3.1 거싯 또는 튜브를 추가하여 메인 프레임을 보강할 수 있다.
29.3.2 용접은 위의 목적으로 허용된다.
29.3.3 승인된 구성 부품(페어링 브래킷, 스티어링 댐퍼 마운트 등)을 장착하기 위한 용도로만 프레임에 드릴로 구멍을 뚫는 것이 인정된다.
29.3.4 프레임 바디 양측은 복합 재질로 된 보호 부품으로 감쌀 수 있다.
29.3.5 이 프로텍터는 프레임의 형태에 적합해야 한다.
29.3.6 엔진 마운트 브래킷 또는 플레이트는 매뉴팩처러가 제작한 본래 상태로 유지되어야 한다.
29.3.7 브래킷 또는 마운팅 포인트를 프레임에 용접할 수 없다.
29.3.8 볼트로 고정하는 브래킷은 교체, 변경 또는 제거할 수 있다.
29.3.9 볼트로 고정하는 액세서리는 제거할 수 있다.
29.3.10 시트 브래킷을 추가할 수 있다. 응력을 받지 않는 돌출된 브래킷은 구조물의 안전성에 영향을 주지 않는 경우 제거할 수 있다.
29.3.11 서브 프레임은 탈착식이나 고정식 모두 자유이다.
서브 프레임은 다음과 같이 정의된다:
시트 아래쪽 부분, 리어 시트 카울링 및 연료 탱크의 뒤쪽 부분, 메인 프레임의 쇼크업소버 상단 마운트 근처 및 스윙암 피벗 근처에 장착되거나 용접되는 삼각 및 트윈 평행 스틸 튜브.
서브 프레임의 추가, 제거, 개조, 변경이 가능하며 재질은 자유이다.
29.3.12 모든 머신에는 프레임 바디에 차량 인식 번호(VIN)가 표시되어야 한다.
29.3.13 승인된 규칙에 따라 서브 프레임을 변경하거나 개조하는 경우 원래의 서브 프레임에 위치한 VIN 을 탈거하여 새로운 서브 프레임에 원래 위치에서 30cm 이내의 위치로 재배치 할 수 있으며 검사 중 측면의 동일한 각도에서 볼 수 있어야 한다.

제30조 사전 조립된 스페어 프레임

30.1 이벤트 기간 중 각 라이더는 차량 검사 때 제시하는 프레임에 명확한 라벨에 의해서 식별되는 완전한 차량 1 대만 사용할 수 있다. 프레임 교환이 필요한 경우 라이더 또는 팀은 테크니컬 디렉터에게 스페어 프레임의 사용을 신청할 수 있다.
30.2 사전 조립된 스페어 프레임은 테크니컬 디렉터에게 제시하여 재조립 허가를 받아야 한다.
30.3 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

30.4 재 조립된 차량은 차량 검사원에 의해 주행 전 안전 확인을 거쳐 프레임에 새로운 씰이 부착된다.
30.5 이벤트의 나머지 기간 동안 모터사이클은 압수되며 모터사이클의 어떤 부분도 스페어 부품으로 사용할 수 없다.

제31조 완전한 스페어 모터사이클

완전한 스페어 모터사이클로 변경하는 것은 허용되지 않는다.
완전한 모터사이클은 등록된 레이스 차량으로 이식하기 위해 개별적으로 탈거하는 스페어 부품으로만 사용할 수 있다.

절차 설명

1. 사전 차량 검사에는 1 대의 완전한 차량만 제시가 가능하며 프랙티스, 퀄리파잉, 레이스 중의 피트 박스 안에도 1 대만이 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 재 조립할 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 섀시는 이벤트 기간 중 사용할 수 없다.
5. 새로운 식별 번호는 테크니컬 디렉터에 의해서 기록된다.
6. 교체할 모터사이클을 조립하기 위해 손상된 차량에서 대체 부품을 옮기는 것이 인정된다.
7. 교체된 차량은 손상이 발생한 프랙티스, 퀄리파잉 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 해야한다.
10. 테크니컬 디렉터는 그 프레임을 작업 전에 확인하고 승인해야 한다.
11. 이 절차에 위배되는 행위는 스포츠 규정에 따라 페널티가 부과된다.

제32조 프론트 포크 및 스티어링 댐퍼

32.1 프론트 서스펜션 시스템은 공인된 원래의 부품이어야 한다.

32.2 각 포크의 기능은 공인된 부품과 동일하게 유지되어야 한다. 공인된 부품에 댐핑, 오일 또는 스프링이 포함되어 있지 않다면 댐핑, 오일 또는 스프링을 추가할 수 없다.

32.3 댐퍼 및 스프링의 개수는 공인된 부품과 동일하거나 더 적어야 한다.

32.4 KP400 클래스에 한하여 상부와 하부 포크 클램프(트리플 클램프, 포크 브리지)는 교체되거나 개조될 수 있다.

32.5 내부 스프링을 변경할 수 있다.

32.6 KP400 클래스에 한하여 내부 댐퍼를 개조하거나 변경할 수 있다.

32.7 오일 타입 및 오일 량은 자유이다.

32.8 포크 캡은 스프링 프리로드 및 댐핑을 외부에서 조절할 수 있도록 개조하거나 변경할 수 있다. (원래 장착된 전자식 포크 세트의 일부인 기계식 포크 레그는 포함되지 않음)

32.9 KP400 클래스에 한하여 전자식이 아닌 애프터마켓 스티어링 댐퍼가 허용된다. 스티어링 댐퍼는 스티어링 잠금 장치(핸들 스토퍼)로 사용할 수 없다.

32.10 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)

32.11 KP400 클래스에 한하여 더스트 씰은 변경하거나 제거할 수 있다.

32.12 오일 씰은 온전하게 남아있어야 하며 프론트 포크는 확실하게 밀봉되어야 한다.

제33조 리어 서스펜션 유닛

33.1 KP300 클래스의 쇼크 업소버 유닛은 공인된 상태를 유지해야 하며 스프링은 변경할 수 있다.

33.2 KP400 클래스의 쇼크 업소버 유닛은 변경할 수 있다.

33.3 마운팅 포인트 및 링크/링키지는 공인된 상태를 유지해야 하며 변경은 허용되지 않는다.

33.4 전자제어 방식 쇼크 업소버는 허용되지 않으므로 기존 방식의 쇼크 업소버로 교체해야 한다.

제34조 리어 스윙암

34.1 솔리드 프로텍티브 커버(샤크핀)는 스윙암에 고정되어야 하며 리어 휠의 위치와 관계없이 항상 체인 하부와 리어 휠 스프로킷 사이의 개구부를 커버해야 한다.

34.2 리어 스윙암은 원래 장착된 공인 부품이어야 하며 KP400 클래스에 한하여 다음과 같은 변경이 허용된다.
34.3 거싯 또는 튜브를 추가하여 스윙암을 보강하는 것이 허용된다.
34.4 이 목적을 위한 용접이 허용된다.
34.5 리어 스윙암 피벗 위치는 공인된 원래의 위치를 유지해야 한다.
34.6 스탠더드 바이크에 인서트가 있는 경우, 본래 인서트의 방향/위치가 변경될 수 있지만 인서트를 교체하거나 개조할 수 없다.
34.7 리어 휠 스탠드 브래킷을 용접 또는 볼트로 스윙암에 추가할 수 있다. 브래킷의 모서리는 둥글고 반경을 크게 해야한다. 고정을 위한 스크류는 외부로 돌출되지 않아야 한다. 본래의 리어 브레이크 캘리퍼를 제 위치에 유지하기 위한 고정 시스템 또는 접점을 리어 스윙암에 추가할 수 있다.

제35조 휠

35.1 KP300 클래스의 휠은 공인된 상태를 유지해야 한다.
35.2 휠 스페이서는 변경하거나 교체할 수 있다.
35.3 휠 밸런스 웨이트는 제거, 변경, 추가할 수 있다.
35.4 원래의 스프로킷 캐리어는 교체할 수 있다.
35.5 림의 비드 영역에 미끄럼 방지 코팅/처리가 적용될 수 있다.
35.6 모든 인플레이션 밸브를 사용할 수 있다.
35.7 KP400 클래스에 한하여 다음과 같은 변경이 허용된다.
35.8 휠을 변경할 수 있으며, 애프터마켓 휠은 알루미늄 소재로 되어있어야 한다.
35.9 휠의 직경은 원래 장착된 공인 부품과 같아야 한다.
35.10 휠의 최대 허용 림 폭은 다음과 같다.
35.11 프론트 휠 최대 폭: 3.0 인치
35.12 리어 휠 최대 폭: 4.5 인치

제36조 브레이크

36.1 공인된 원래의 머신에 ABS 가 있는 경우 제거할 수 있다.
36.2 프론트와 리어의 유압 브레이크 라인은 변경할 수 있다. 두개의 프론트 브레이크 캘리퍼에 대한 라인 분기점은 하부 포크 브리지(하부 트리플 클램프) 위에 설치되어야 한다.
36.3 브레이크 패드는 자유이다.
36.4 장착된 핸드 브레이크 레버 및 풋 브레이크 레버는 자유이다.
36.5 브레이크 패드 잠금 핀은 퀵 체인지 타입으로 변경할 수 있다.
36.6 유압 유체에 대한 열 전달을 감소시키기 위해 캘리퍼에 금속 심을 추가할 수 있다.
36.7 에어 스쿠프 또는 덕트의 추가는 허용되지 않는다.
36.8 차량에는 다른 차량과 접촉 시 핸들바 브레이크 레버가 우발적으로 작동하지 않도록 브레이크 레버 프로텍션이 설치되어 있어야 한다.
36.9 테크니컬 디렉터는 안전상의 목적을 충족시키지 못하는 어떠한 가드도 거부할 권리가 있다.
36.10 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 방식 디스크는 허용되지 않는다.
36.11 변경하는 브레이크 디스크는 스틸 재질만 허용된다. (최대 탄소 함량 2.1 wt%)
36.12 브레이크 디스크 로터의 두께가 증가할 수는 있지만 디스크는 공인된 브레이크 캘리퍼에 맞게 수정되어야 한다.
36.13 브레이크 디스크 로터의 개수(싱글 또는 더블)는 공인된 모터사이클과 동일해야 한다.
36.14 KP400 클래스에 한하여 다음과 같은 변경이 추가로 허용된다.

36.15 프론트와 리어의 브레이크 캘리퍼는 변경할 수 있다.
36.16 프론트와 리어 마스터 실린더는 변경할 수 있다.

제37조 핸들바 및 핸드 컨트롤

37.1 핸들바를 교체할 수 있다.
37.2 핸들바 및 핸드 컨트롤의 위치 변경이 인정된다.
37.3 클러치 퍼치, 클러치 레버 및 브레이크 레버는 애프터마켓 모델로 교체할 수 있다. 브레이크 레버 어저스터 장착이 허용된다.
37.4 스위치는 변경할 수 있지만 일렉트릭 시동 스위치 및 엔진 스톱 스위치가 핸들 바에 위치해야 한다.
37.5 스로틀 어셈블리 및 관련 케이블은 개조하거나 변경할 수 있지만 스로틀 바디 및 스로틀 컨트롤과 커넥션은 공인된 상태를 유지해야 한다.
37.6 케이블로 작동하는 스로틀(그립 어셈블리)은 와이어 그립/디멘드 센서에 의해서 작동시킬 때 개방 및 폐쇄의 양쪽 케이블이 모두 장착되어 있어야 한다.
37.7 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.
37.8 스로틀 컨트롤은 손으로 잡지 않았을 때 스스로 닫혀야 한다.

제38조 풋 레스트 및 풋 컨트롤

38.1 풋 레스트 및 풋 컨트롤은 교환 및 재배치 할 수 있지만 브래킷은 본래의 프레임 장착 지점에 장착해야 한다.
38.2 풋 레스트는 고정식이나 접이식 모두 가능하며 접이식의 경우 원래의 위치로 돌아가는 구조여야 한다.
38.3 풋 레스트의 끝부분은 최소 반경 8mm 의 구체로 되어있어야 한다.
38.4 고정식의 금속제 풋 레스트에는 플라스틱, 나일론 또는 이와 동등한 재질로 된 엔드 플러그가 상시 고정되어 있어야 한다.
38.5 테크니컬 디렉터는 안전 목적을 충족하지 못하는 플러그를 거부할 권리가 있다.

제39조 연료 탱크

39.1 연료 탱크는 공인된 상태로 유지되어야 하며 변경은 허용되지 않는다.
39.2 탱크 패드는 비 영구 접착제로 탱크의 후면에 장착할 수 있다. 이는 폼 패딩 또는 복합 재질로 제작할 수 있다.
39.3 연료 탱크 브리더 파이프가 있는 연료 탱크에는 적절한 재질로 제작된 최소 용량 250cc 의 캐치 탱크로 배출되는 논 리턴 밸브가 장착되어야 한다.
39.4 연료 캡은 변경할 수 있다. 그것은 닫힌 상태에서 누출이 없어야 한다. 또한 언제든지 실수로 열리지 않도록 안전하게 잠글 수 있어야 한다.

제40조 페어링 / 바디워크

40.1 페어링 / 바디워크의 디자인과 모양은 자유이다.
40.2 윈드스크린의 디자인과 모양은 자유이다.
40.3 카본 파이버 또는 카본 복합 소재의 사용은 허용되지 않는다.
40.4 케블라(Kevlar®) 또는 카본의 특정 보강재는 구멍 및 응력을 받는 부위 주변에 부분적으로 허용된다.
40.5 원래의 계기판/페어링 브래킷은 변경 또는 교체할 수 있지만 티타늄 및 카본 파이버 또는 이와 유사한 복합소재는 금지된다.

40.6 로워 페어링은 엔진 파손 시 최소 4 리터의 오일/유체를 보관할 수 있는 구조로 되어있어야 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 되어있어야 한다.

40.7 로워 페어링의 전면 하단에 직경 25mm 의 구멍이 있어야 한다. 이 구멍은 드라이 컨디션 때는 밀봉되어 있어야 한다.

40.8 프론트 펜더 / 머드 가드는 원래 부품의 복제품으로 교체할 수 있으며 타이어와의 공간을 확보하기 위해 위쪽으로 위치를 변경할 수 있다.

40.9 리어 머드가드를 교체하거나 제거할 수 있다.

40.10 체인 가드는 리어 머드가드와 분리시킬 수 있다.

제41조 시트

41.1 시트 베이스 및 시트 관련 바디워크는 교환할 수 있다.

41.2 시트 주변 리어 바디워크의 상부를 솔로 시트로 개조할 수 있다.

41.3 공인된 시트 잠금 장치(플레이트, 핀, 고무 패드 등)을 제거할 수 있다.

제42조 패스너

42.1 스탠더드 패스너는 티타늄 또는 기타 경합금 패스너가 허용되지 않는다는 구체적 언급이 있는 경우를 제외하고 어떤 재질이나 디자인의 패스너로도 교체할 수 있다.

42.2 강도와 디자인은 교체되는 본래의 패스너와 같거나 그 이상이어야 한다.

42.3 세이프티 와이어를 설치하기 위해 패스너에 드릴로 구멍을 낼 수 있지만 중량 감소를 의도한 개조는 허용되지 않는다.

42.4 페어링/바디워크의 패스너는 퀵 디스커넥트 타입으로 변경할 수 있다.

42.5 알루미늄 패스너는 구조부가 아닌 부분에만 사용할 수 있다.

제43조 다음 항목은 공인 차량에 장착되어 있는 것에서 변경 또는 교환할 수 있다.

43.1 모든 유형의 윤활유, 브레이크 액 또는 서스펜션 오일을 사용할 수 있다.

43.2 모든 유형의 점화 플러그가 허용된다.

43.3 모든 개스킷 및 개스킷 소재는 자유이다.

43.4 외부 도장 및 데칼과 색상 구성은 자유이다.

43.5 계기판, 계기판 브래킷 및 관련 케이블. (KP400 클래스에 한함)

43.6 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.

43.7 프레임, 체인 및 풋레스트의 보호 커버는 본래의 공인된 부품을 대체하지 않는 경우 섬유 복합 재료와 같은 다른 재질로 만들 수 있다.

43.8 연료 탱크는 난연성 물질로 완전히 채울 수 있다. (오픈 셀 메쉬, 즉 Explosafe)

제44조 다음 항목은 제거할 수 있다.

44.1 계기판 및 계기판 브래킷 및 관련 케이블.

44.2 타코미터 및 스피드미터.

44.3 라디에이터 팬 및 배선.

44.4 열 교환 수온 센서와 서모스탯은 냉각 시스템에서 제거할 수 있다.

44.5 여분의 핸들바 스위치.

44.6 에어 박스 내 또는 에어 박스 주변에 있는 이미션 컨트롤 장치. (O2 센서, 공기 분사 장치)
44.7 리어 펜더와 일체형이 아닌 상단 체인 가드
44.8 리어 서브 프레임의 볼트 온 액세서리

제45조 다음 항목은 반드시 제거해야 한다.

45.1 헤드램프, 리어 램프 및 방향 지시등은 제거해야 하지만 프로파일 및 전면의 외관은 유지해야 한다. 개구부는 적절한 재질로 덮여 있어야 한다.
45.2 리어 뷰 미러. (백미러)
45.3 혼. (Horn)
45.4 번호판 브래킷.
45.5 툴 킷.
45.6 헬멧 후크 및 러기지 캐리어 후크.
45.7 동승자 용 풋 레스트 및 탈착식 마운팅 브래킷(있는 경우).
45.8 동승자 용 그랩 레일.
45.9 세이프티 바, 센터 및 사이드 스탠드는 제거해야 한다. (장착 브래킷은 남아 있어야 한다)
45.10 촉매 변환 장치. (Catalytic convertors)

제46조 다음 항목은 반드시 변경해야 한다.

48.8 트랙에 오일이 누출되지 않도록 모든 모터사이클에는 오일 캐치 탱크가 있어야 한다. *권장사항
48.9 브리더 또는 오버 플로우 파이프가 장착된 경우 기존의 배출구를 통해 배출해야 한다.
48.10 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.
48.11 에어 박스 배출구를 밀봉해야 한다.
48.12 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

제47조 추가 장비

KP400 클래스에 한하여 데이터 로거를 사용할 수 있지만, 원격 측정(텔레메트리)은 허용되지 않는다.

제48조 다양한 모터사이클의 균형

48.1 KMF 기술위원회는 매 라운드 경기 종료 후 모터사이클의 성능 차이를 검토한다.
48.2 KMF 기술위원회는 모터사이클 간의 평등을 유지하기 위해 클래스 모터사이클의 균형을 조절할 권리를 갖는다.
48.3 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

48.4 균형 조절을 적용하는 결정은 공정한 경쟁을 보장하기 위해 필요하다고 간주되면 KMF 기술위원회에 의해 언제든지 실행될 수 있다.

2022 MOTORCYCLE SPORTS RULES
부칙 8
내구 레이스의 사양

제1조 클래스 구분
일반 생산형 차량을 기반으로 한 KMF 공인 차량으로 구성된다.

제2조 참가 차량
2.1 일반 생산형 차량으로 KMF 가 공인하고 참가하는 각 클래스 사양에 적합할 것.
2.2 내구 레이스용 사양을 충족할 것.

제3조 중량
각각 정해진 스프린트 레이스용 최저 중량에 3kg 를 더한다.
등화류의 장착이 의무화되는 내구 레이스에서는 정해진 스프린트 레이스용 최저 중량에 5kg 을 더한다.

제4조 내구 사양
4.1 차량에는 확실히 작동하는 시동 장치가 장비되어 있어야 한다.
4.2 연료 탱크
- 4.2.1 급유구를 개조하는 것은 인정되지만 위치는 바꿀 수 없다.
- 4.2.2 최대 용량을 늘리기 위한 연료 탱크의 개조는 허용되지만 옆에서 봤을 때의 외관 형상을 바꿀 수 없다. 또한 탱크의 재질은 차량 공인 시의 것에서 변경할 수 없다.
- 4.2.3 퓨얼 필러 캡을 퀵 필 타입으로 변경하는 것이 허용된다.
- 4.2.4 연료는 머신에 확실하게 고정된 하나의 탱크 안으로 넣는 것으로 한다. 시트 탱크 및 보조 탱크는 금지된다. 모든 경기에서 급유를 위해 쉽게 탈부착 할 수 있는 교체 탱크를 사용하는 것은 엄격히 금지된다.
- 4.2.5 등록된 스페어 탱크의 사용이 인정된다. 단 차량에 장착될 때까지 연료를 충전할 수 없다.

4.3 등화류
- 4.3.1 야간에 진행되는 레이스의 경우는 공인된 발전, 충전 장치를 갖추고 있을 것. 이 장치들은 레이스 기간 및 레이스 후 차량 검사에서 정상적으로 작동할 것.
- 4.3.2 전조등, 정지등은 정상적으로 작동할 것. 또 라이트를 추가하는 것은 인정된다.

4.4 휠의 교환을 용이하게 하기 위한 개조는 각각 클래스 개조 범위 안에 있어야 한다.
4.5 브레이크 계통의 유지보수 향상을 위한 개조는 각 클래스 개조 범위 안에 있어야 한다.
4.6 프론트 펜더는 차량 공인 시의 것이어야 한다. 단 내구의 경우, 프론트 펜더의 마운트 위치 변경은 허용된다. 이 경우 충분히 안전을 고려해야 하고 유연한 소재를 사용하면 안 된다.
4.7 잭업(리프팅)을 위한 장치는 일부를 머신에 장착해도 되지만 페어링보다 바깥쪽에 있어서는 안되며 레이스 기간 중 확실히 고정되어 있을 것. 이 장치는 머신의 중량에 포함되는 것으로 한다.

4.8 프론트 / 리어 휠 스탠드를 걸기 위한 브래킷은 프레임, 엔진 블록 또는 리어 포크(스윙암)에 볼트로 고정되어야 한다. 이 작업을 위한 페어링 컷팅은 인정된다. 단, 브래킷과 페어링의 클리어런스는 5mm 이상이어야 한다.

4.9 윈드 스크린의 높이는 자유로 한다.

2022 MOTORCYCLE SPORTS RULES
부칙 9
미니바이크의 사양

제1조 클래스 구분

다음의 배기량 구분으로 한다.

- 2 스트로크의 경우 85cc 이하
- 4 스트로크의 경우 125cc 이하

제2조 참가 차량

차량은 KMF 공인 차량으로 한다.

제3조 다음 사항은 공인 차량의 사양에서 변경할 수 없다.

(사양 변경이란 그 부품의 개조, 변경, 제거를 말함)

3.1 엔진의 형식
3.2 실린더 수
3.3 피스톤 스트로크
3.4 실린더(슬리브 및 라이더 포함), 실린더 헤드, 크랭크 케이스, 기어 박스의 재질, 주조 및 형상
3.5 클러치 구조 (단, 디스크의 재질과 스프링은 제외)
3.6 엔진 내부 부품의 재질
3.7 4 스트로크 차량의 밸브 지름, 리프트, 타이밍 및 압축비
3.8 2 스트로크 차량의 실린더 피스톤에 의한 포트 타이밍, 포트 사이즈, 1 차, 2 차의 압축비
3.9 실린더, 실린더 헤드의 크랭크 케이스에 대한 방향
3.10 흡기, 배기 계통의 시스템, 밸브 수, 포트 수, 카뷰레터 수
3.11 크랭크 케이스 커버류의 재질, 주조 및 형상
3.12 실린더, 실린더 헤드
3.13 크랭크 샤프트 어셈블리, 피스톤
3.14 캠 샤프트, 밸브, 밸브 스프링, 리드 밸브 어셈블리
3.15 카뷰레터(메인 제트만 변경 가능)
3.16 연료 탱크
3.17 프라이머리 기어
3.18 미션
3.19 브리더 시스템
3.20 리어 휠
3.21 리어 브레이크 계통
3.22 프론트 휠

3.23 프론트 브레이크 계통
3.24 프레임 바디
3.25 프론트 포크
3.26 리어 포크
3.27 리어 서스펜션
3.28 스티어링 스템을 포함한 바텀 브리지, 톱 브리지
3.29 페어링

제4조 다음 사항은 공인 차량의 사양에서 변경이 가능하다.

4.1 카뷰레터의 메인 제트 변경
4.2 넘버 플레이트, 미터, 시트 등의 장착을 위한 스테이 추가 가능
4.3 이그니션 코일, 점화 유닛, 리미터의 개조, 변경
4.4 플러그의 변경
4.5 스피드 미터의 제거
4.6 체인의 변경
4.7 스프로킷의 변경
4.8 타이어
일반 판매되어 보통의 경로로 구입할 수 있는 것만 교환 가능. 단, 슬릭 타이어(인터미디어트 포함) 및 마모 한도를 넘은 타이어 사용은 금지.

제5조 공인 차량이 다음 사항에 적합하지 않은 경우 개조, 변경이 의무화된다.

5.1 엔진 킬 스위치의 장착 (핸들을 잡은 상태로 조작 가능한 위치에)
5.2 등화류 렌즈의 조치 및 제거
5.3 스탠드, 백 미러, 보조 스텝, 윙커 류의 제거
5.4 모든 오일의 드레인 볼트 및 외부의 오일 압력 라인 부품에 대한 와이어락

제6조 어떠한 경우에도 금지되는 사항

6.1 개조, 변경에 있어서 특수한 소재의 사용 (티타늄 합금, 카본 등)
6.2 리어 휠 스핀들에 경합금을 사용해서는 안된다.
6.3 프론트 휠 스핀들에 경합금을 사용해서는 안된다.
6.4 타이어에 추가 가공
6.5 스티어링 댐퍼를 장착한 경우, 핸들 스토퍼로 사용해서는 안된다.
6.6 가솔린은 보통의 주유소에서 구입할 수 있는 KMF 가 정한 무연 가솔린에 한한다.

제7조 음량 규정

FIM 방식으로 측정하는 99dB/A 이하일 것.
레이스 종료 후에는 3dB/A 의 오차 값이 허용된다.

제8조 호환성

프레임 타각 형식과 엔진 타각 형식이 동일한 모델 내에서는 일체의 추가 가공없이 단품 또는 어셈플리로 장착 가능한 부품은 서로 교환이 인정된다.

2022 MOTORCYCLE SPORTS RULES
부칙 10
모토크로스 경기 규칙

제6조 적용의 범위

아래에 기술하는 규칙은 국내 모든 KMF 공인 모토크로스 대회에 적용된다. (세계선수권 제외)

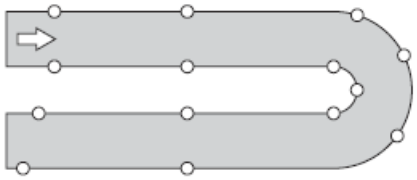
제7조 모토크로스

모토크로스란 주행 노면에 요철과 급경사, 주행 방향이 급변하는 지형의 장소에서 진행되는 크로스 컨트리 레이스이다.

제8조 코스의 사양

코스 길이가 1 랩에 3km 이하로 하며 그 폭은 최소한 추월이 가능하도록 여유가 있어야 한다. 또 코스나 부대시설은 별도로 정해진 모토크로스 경기장에 관한 규칙에 준하여 적절한 레이싱 컨디션과 안전성이 확보되어야 한다.

- 코스의 정의
  - 코스의 끝은 백색 말뚝 혹은 코스 테이프 등으로 표시된다.
  - 진행방향 좌우의 백색 말뚝(또는 테이프) 사이를 코스로 한다.
  - 같은 쪽의 말뚝과 말뚝 사이는 원칙적으로 그 사이를 연결하는 직선을 코스로 간주한다.



○ = 백색 말뚝

제9조 레이스 중의 공식 시그널(신호)

라이더는 게시되는 공식 시그널을 확인하고 그 신호를 따라야 한다.

9.1 공식 시그널은 약 750mm X 600mm 크기의 깃발을 사용하여 다음과 같이 제시한다.

<table>
<tr><th colspan="2">시그널</th><th>의미</th></tr>
<tr><td colspan="2">적기</td><td>레이스 시 전원 주행 정지 / 스타트 시 플라잉으로 인한 재 스타트</td></tr>
<tr><td colspan="2">흑기와 흑색 바탕에 백색 글자로 넘버를 표시한 보드</td><td>사인보드로 표시된 번호의 경기 차량은 신속하게 피트인 한다.</td></tr>
<tr><td rowspan="4">황기</td><td colspan="2">속도 감속, 정지 준비, 추월 금지, 크게 감속하여 점프를 통과할 것</td></tr>
<tr><td>정지</td><td>전방에 전도나 사고현장이 있음</td></tr>
<tr><td>진동</td><td>전도, 사고발생 장소 또는 사고발생 장소의 직전 플래그 포스트를 나타냄</td></tr>
<tr><td colspan="2">※ 정지 제시 - 진동 - 전도, 사고발생 장소를 통과한 구간까지를 적용범위로 한다. 황기 진동 장소를 지나더라도 전도 및 사고발생 장소를 지나기 전에는 속도를 크게 줄여 언제든지 정지할 수 있는 상태에서 주행해야 하고 추월은 금지된다.</td></tr>
<tr><td colspan="2">청기 (진동)</td><td>경고, 1 랩 추월 당하려 함</td></tr>
</table>

녹기		레이스 스타트에서 코스 클리어를 나타내기 위해 엔진 시동의 신호로 사용될 경우가 있다.
체커기 (흑백)		레이스 종료
백기	정지 (골라인에서 제시)	코스 내 어디에선가 구호활동이 이뤄지고 있다.
	진동 (구호현장에서 제시)	구호활동 장소를 나타낸다.
	황기와 함께 백기를 진동시켜 후속자에게 알린다. 백기 진동이 제시되고 있는 장소(구호활동 장소) 근처에서는 세심하게 주의를 기울여서 바로 정지할 수 있는 속도까지 감속하여 통과할 것. 구호원이 위험에 처했다고 판단되는 속도로 통과할 경우, 그 라이더에게 벌칙이 부여될 수 있다.	

9.1.1 레이스 중의 공식 시그널 위반은 벌칙이 부여된다. 벌칙은 대회 심사위원회가 위반 내용에 따라 재량을 결정한다.

9.1.2 경기 내용에 표시된 규정 시간이 경과된 후 선두 라이더가 골을 통과한 시점부터 남은 랩 수를 보여주는 보드가 제시된다.

제10조 출전 차량

차량은 KMF 국내경기규칙 제 3 장 제 16 조 출전 차량의 한도를 충족시켜 안전상 완전하게 정비되어 있으며 메인프레임 및 크랭크 케이스에는 인식번호가 각인되어 있거나 인식 마크가 표시되어 있어야 한다.
또한 개조된 형식(모델)을 판별할 수 없는 차량 또는 차량 검사에서 불합격한 차량은 대회에 출전할 수 없다.

제11조 KMF 공인 차량

공인 대회에서 개최되는 IA 이외의 클래스는 KMF 공인 차량이어야 한다.

제12조 라이더의 장비

12.1 헬멧: 제 3 장 '라이더의 장비'를 참조할 것

12.1.1 헬멧은 KMF 가 모토크로스용으로 공인한 것이어야 한다.

12.1.2 KMF 공인 헬멧에는 KMF 공인 마크가 붙어있다.

12.1.3 대회의 차량 검사 시 헬멧 검사가 실시되며 검사에 합격하지 못한 헬멧은 KMF 가 공인한 헬멧이라도 해당 라이더의 안전상 사용이 금지된다.

〈사용이 인정되지 않는 예〉

① 본체의 수지 부분에 이르는 손상(갈라짐)이 있는 것
② 본체의 수지 부분이 깎인 슬라이드 자국이 있는 것
③ 본체의 스티로폼 쿠션의 손상(갈라짐, 파임)이 있는 것
④ 턱 끈 부착 부위, D 링 부착 부위 끈 자체의 악화 등 헬멧의 고정에 지장이 있는 것
⑤ 쉴드 고정 부위의 손상이나 쉴드 자체에 균열이 있는 것

12.2 헬멧 및 장비에 웨어러블 카메라(각종 장착 스테이 포함) 등의 장착은 금지한다.

12.3 고글

유리를 이용한 고글의 사용은 일체 금지된다. 테두리는 유연한 소재를 사용하여 전도에 의한 충격을 받을 경우에도 위험하지 않은 것이어야 한다.

12.4 라이더의 복장

12.4.1 복장은 레이스 중 라이더의 신체 안전을 확보하고 차량의 조종을 방해하지 않는 것이어야 한다.

12.4.2 자유로운 동작을 방해하지 않는 긴팔의 져지와 긴바지를 착용해야 한다.

12.4.3 적절한 소재의 글러브와 무릎 아래까지를 보호하는 가죽 또는 가죽과 동등한 강도를 가진 수지 증으로 형성된 부츠의 착용이 의무화된다.

12.4.4 백프로텍터, 체스트 가드(브레스트 가드), 니브레이스 등의 프로텍터류를 장착하는 것이 강하게 권장된다.

12.4.5 다음의 보호 부위는 복장에 가죽제 패드가 장비되어 있거나 충격 완충 효과가 있는 소재(발포 우레탄 등)로 덮여있는 것이 강하게 권장된다.
〈보호부위: 어깨, 팔꿈치, 허리 및 무릎)
마우스 가드 (마우스 피스)
입의 부상 방지를 위해 커스텀 메이드 마우스 가드 착용을 권장한다.
마우스 가드의 색은 입안의 출혈을 분간하기 쉽도록 빨간색 이외의 밝은 색이 바람직하다.

제13조 클래스 명칭과 배기량 구분

13.1 클래스 명칭

명 칭		
IA1	IA2	
IB1	IB2	IB OPEN
NA1	NA2	NA OPEN
NB1	NB2	NB OPEN

참가자는 국내경기규칙 '경기 참가자'에 적합해야 한다.
※ 그 밖에 배기량 구분에 맞춘 클래스 명칭을 주최자가 정할 수도 있다.

13.2 배기량 구분

클래스	배기량		라이선스				최다 기통수	최다 변속단수
	2 스트로크	4 스트로크	MX IA	MX IB	MX NA	MX NB		
2	100cc ~ 125cc	175cc ~ 250cc	○	○	○	○	1	6
1	175cc ~ 250cc	290cc ~ 450cc	○	○	○	○	1	6
OPEN	100cc ~ 125cc 175cc ~ 250cc	175cc ~ 250cc 290cc ~ 450cc	○	○	○	○	1	6

제14조 참가 신청

14.1 참가 신청 장소 및 기간은 대회 특별 규칙에 명시된다.
14.2 참가 신청 절차
14.2.1 각 부분 모두 소정의 신청서에 필요한 사항을 모두 기입하고 참가비를 더해 대회 사무국에 제출해야 한다.
14.2.2 2 클래스 이상 출전을 신청하는 경우, 신청서는 1 장이면 된다. 단 2 클래스 이상 출전에 필요한 사항을 모두 기입할 것. 만약 기입 내용에 누락이 있을 경우 신청이 거부될 수 있다.
14.2.3 우편 신청의 경우 등기를 사용하여 마감일 당일의 소인이 있는 것까지 유효하다.
14.2.4 마감일 이후의 신청 및 전화, FAX 등의 신청은 일체 접수하지 않는다.

제15조 참가 접수

15.1 필요사항을 기입한 참가 신청서 및 소정의 금액을 정해진 기간 내에 대회 사무국에서 수리한 자만 참가 접수가 완료되어 참가가 확정된다.
15.2 대회가 중지되거나 참가자가 어떤 이유로 거부되었을 경우에만 참가비가 반환된다.
(신청자가 반환에 필요한 절차를 게을리 한 경우는 해당되지 않음)
15.3 일단 접수된 참가비는 국내경기규칙 '대회의 연기 및 중단 등'의 경우를 제외하고 어떠한 이유가 있어도 반환되지 않는다. 공식 예선을 통과하지 못한 경우도 마찬가지이다.

제16조 공식 통지 / 타임 스케줄

공식 통지 및 타임 스케줄의 자세한 사항은 신청 마감 후에 통지된다.
제 1 장 총칙 '대회 특별 규칙 및 공식 통지' 참조

제17조 참가 정원

정원은 정하지 않는다.

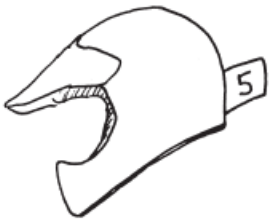
제18조 라이더 넘버 (엔트리 넘버)

18.1 라이더 넘버는 차량 검사까지 규정된 서체 및 색상으로 기입해야 한다.

18.2 라이더 넘버의 상태는 차량 검사 시에 검사원에 의해서 확인되며 판독하기 어렵다고 판단될 경우에는 수정이 요구된다.
넘버의 수정이 요구되었을 경우 신속히 수정하고 다시 차량 검사를 받아야 한다.

18.3 레이스 중 넘버 플레이트나 배포된 넘버를 장착하지 않고 주행하거나 잘못된 넘버를 장착하고 주행하면 안 된다. 넘버를 장착하지 않거나 다른 넘버로 주행했을 경우, 그 랩은 기록되지 않는다.

18.4 우천 시 레이스 디렉터가 판단할 경우, 헬멧 뒤쪽에 보조 넘버 플레이트(9cm X 9cm)를 장착해야 한다.



(보조 넘버 플레이트)

18.5 우천 시 보조 넘버의 장착을 방해하지 않는 헬멧 커버의 사용은 인정된다.

제19조 연료 및 오일

19.1 가솔린은 무연 휘발유로 제한된다. (AV 가스, 항공기용 연료 등은 사용할 수 없다) 가솔린 및 오일에 관한 자세한 사항은 국내경기규칙 '모토크로스 기술 규칙'에 의한다.

19.2 가솔린 종류 및 상세한 내용이 주최자에 의해 지정될 경우에는 지정 연료를 사용해야 한다.

19.3 가솔린의 운반에 대해서는 국내 소방법 규정에 따르는 방법으로 해야 한다.

제20조 참가 접수

20.1 참가 접수 시간 및 장소는 공식 통지에 의해 명시된다.

20.2 정해진 시간 내에 반드시 라이더 본인 또는 해당 라이더의 피트 크루는 KMF 라이선스 및 접수 서류를 제시하고 출전 자격을 확인 받아야 한다.

20.3 해당 년도에 유효한 KMF 라이선스를 제시할 수 없는 사람은 참가가 인정되지 않는다.

20.4 미성년자의 보호자 동의서는 라이선스 신청 시 제출해야 한다.

제21조 차량 검사

21.1 차량 검사는 공식 통지에 제시된 타임 스케줄에 따라 패독 내의 차량 검사 구역에서 실시된다.

21.2 차량 검사를 위한 차량은 라이더 본인 또는 해당 라이더의 피트 크루가 검사 신청서를 함께 지참하여 반드시 타임 스케줄에 명시된 시간 내에 검사를 받아야 한다. 또한 차량에 타각된 넘버(엔진, 프레임)가 없는 차량에 대해서는 판매 증명서를 첨부하거나 교환 전의 타각이 있는 프레임, 크랭크 케이스를 차량 검사장에 제시할 것. 인식 번호가

없는 프레임, 엔진에 대해서는 차량 검사에서 프레임, 엔진에 인식 마크(타각 또는 페인트)를 표시하는 방법도 인정되며 이후 대회의 차량 사양서의 인식번호로 사용할 수 있다.

21.3 차량 검사에서 규칙위반 또는 안전 상 출전이 부적당하다고 판정된 차량은 연습주행을 포함한 일체의 주행이 거부된다.

21.4 주최자는 대회 기간 중 필요에 따라 수시로 차량 검사를 실시할 수 있다. 이때 규칙에 준하지 않은 차량이 있을 경우 해당 차량의 사용은 인정되지 않는다.

제22조 라이더의 변경

라이더의 변경은 인정되지 않는다.

제23조 차량의 변경

23.1 해당 대회의 차량 검사 종료 후 차량 검사를 받은 차량을 변경할 필요가 생길 경우, 소정의 서식에 따라 변경 신청을 실시하고 레이스 디렉터가 인정한 경우에 한하여 프레임 또는 엔진의 변경이 인정된다.

23.2 해당 대회의 차량 검사 종료 후 차량 변경을 하는 경우, 수수료는 1 부품에 50,000 원으로 한다.

23.3 프레임 또는 크랭크 케이스(엔진 어셈블리 포함)의 변경은 차량의 변경으로 간주되어 차량 변경 절차를 거쳐야 한다.

23.4 차량 변경은 이 부분의 규칙으로 정해진 배기량 구분 안에서의 변경만 가능하다.

23.5 식별이 없는 프레임 및 크랭크 케이스(엔진)로 변경하는 경우는 판매증명서의 첨부 또는 교환 전 각인이 있는 프레임, 크랭크 케이스를 차량 검사장에 제시할 것. 인식번호가 없는 프레임, 크랭크 케이스는 차량 검사에서 프레임, 엔진 인식마크(타각 또는 페인트)를 부여하는 방법도 인정되며 이후 대회의 차량사양서의 인식 번호로서 사용할 수 있다. 어느 쪽도 제시할 수 없는 경우는 원칙적으로 대회의 출전은 인정되지 않는다.

규정시간 이외의 차량 검사는 레이스 디렉터가 불가항력한 사정에 의한 것으로 특별히 인정한 경우 외에는 실시하지 않는다.

제24조 부품의 변경

프레임, 크랭크 케이스, 사일렌서의 변경은 원칙적으로 인정되지 않는다. 단 미리 검사에 합격한 사일렌서 또는 균열이나 파손 등에 의해 주행에 지장을 초래할 수 있는 프레임 및 크랭크 케이스는 해당 대회 레이스 디렉터의 판단에 따라 변경이 인정된다.

제25조 프랙티스 또는 공식 연습

대회에 따라 프리 프랙티스 또는 공식 연습이 마련된다. 프리 프랙티스에 참가하는 것은 임의로 하지만, 안전 상의 이유로 참가하는 것이 바람직하다. 공식 연습의 참가는 의무로 한다.

공식 연습에서 주행할 수 있는 차량은 해당 대회에 출전하는 것이 허가된, 차량 검사에 합격한 차량만 가능하다.

제26조 피트 및 사인 에어리어

26.1 피트 및 사인 에어리어는 주최자가 지정한다. 특별히 지정이 없는 경우 피트 에어리어는 스타트 라인에서 골 라인까지의 주행을 방해하지 않는 코스 사이드 또는 코스 상이다.

26.2 피트 크루는 사인 에어리어를 엄수해야 한다.

26.3 결승 레이스에서는 사이팅 랩 종료시간까지 스타팅 에어리어를 피트 에어리어로 하고 해당 라이더에게 등록된 피트 크루 1 명만 안전한 주행을 위한 작업이 인정된다. 단 급유 작업을 할 경우 반드시 주최자가 지정한 장소에서 해야 한다.

26.4 피트 에어리어 내에서 차량 정비 등을 실시하는 메카닉의 수는 2 명 이내로 한정되며 모두 해당 연도에 유효한 피트 크루 라이선스 소지자로서 본 대회 출전 신청 시 등록된 인원으로 한다.

26.5 레이스 중 사일렌서, 머플러, 챔퍼 등의 부품이 낙하하거나 파손된 경우는 경기 임원으로부터 해당 라이더에 대해 흑기 및 넘버를 적은 보드가 제시된다. 제시된 라이더는 신속하게 피트 에어리어에 들어가서 수리해야 한다. 수리 후 경기 임원의 허가를 얻은 다음 재 스타트가 인정된다.

제27조 공식 예선

27.1 각 클래스의 출전 신청 대수가 결승 레이스 출전 대수를 넘었을 경우, 결승 진출자 결정을 위해서 공식 예선을 실시한다.

27.2 공식 예선 내용

27.2.1 공식 예선은 원칙적으로 각 클래스 별로 실시한다.

27.2.2 공식 예선의 일정은 대회 특별 규칙 혹은 공식 통지에 명시한다.

27.2.3 공식 예선은 원칙적으로 대회 특별 규칙 혹은 공식 통지에 명시된 랩 수의 레이스에 의해 실시된다.

제28조 결승 레이스 출전 대수

결승 레이스 출전 대수는 원칙적으로 최대 30 대로 하지만 각 대회마다 정해진 공식 통지에 명시한다.

제29조 스타트 위치의 결정 방법

스타트 위치의 결정 방법은 대회 특별 규칙 또는 공식 통지에 명시한다.
한번 스타팅 그리드를 선택한 후 위치 변경은 인정되지 않는다.

제30조 워밍업

30.1 엔진의 워밍업은 주최자로부터 지정된 장소 및 시간대로 한정한다.

30.2 워밍업 이후 스타트 계에 의해 스타트를 위한 엔진 시동의 신호가 내려진 후(킥 스타트의 경우는 엔진 정지의 신호가 내려진 후)는 라이더로부터 '대기'의 사인이 있어도 경기는 계속된다.

제31조 레이스

31.1 스타트까지의 행동

31.1.1 라이더는 대회 특별 규칙 또는 공식 통지에 정해진 타임 스케줄을 엄수해야 한다.

31.1.2 라이더는 스타트 전 체크 후 차량과 함께 지정 구역 내에 대기하고 있어야 한다.

31.2 스타트

31.2.1 스타트 방법에 대해서는 원칙적으로 각 부분 모두 스타팅 머신을 사용한 엔진 런닝 스타트로 한다. 단 스타팅 머신을 사용하지 않는 경우는 주최자가 정하는 스타트 방법으로 한다.

31.2.2 스타트 위치는 모두 정규 스타트 라인에서 이루어지며, 각 라이더에게 주어진 스타트 위치에 따른 거리적, 시간적인 핸디캡은 일체 고려되지 않는다.

31.2.3 스타팅 머신이 사용될 경우 차량의 위치는 스타팅 머신 후방의 구역 내로 한다.

31.2.4 스타트 신호는 스타트 계의 신호(국기 등)에 의해 이루어진다. 단 스타팅 머신을 사용하는 경우 이에 한하지 않는다.

31.2.5 스타트 시 플라잉이 발생할 경우, 스타트 라인 전방(1 코너 부근)에 적기가 제시되며 재 스타트가 된다. 다시 같은 라이더가 재차 플라잉을 할 경우 해당 라이더는 실격된다.

31.3 코스 아웃

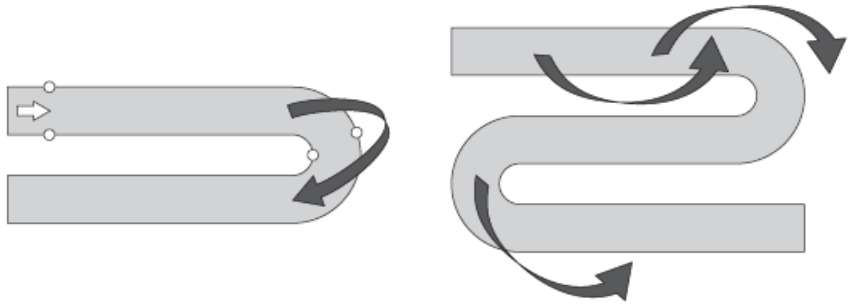
라이더는 주행 중 부득이 정해진 코스를 벗어나 다시 코스로 돌아갈 경우 안전을 확인하고 벗어난 지점에서 코스로 복귀해야 한다. 단 벗어난 지점에서 코스 복귀가 곤란한 경우, 가까운 안전한 지점에서 시간, 순위의 모든 관점에서 유리하지 않도록 복귀하는 것이 인정된다. 복귀하는 경우는 안전을 확인해야 한다. (* 점프의 도착 지점 및 후방의

라이더를 확인할 수 없는 위치에서 코스로 복귀하는 것은 금지된다) 자신에게 유리해지는 장소에서 복귀할 경우 또는 대회 심사위원회가 유리하다고 판단할 경우 해당 심사위원회로부터 페널티가 부과된다.

31.3.1 코스 아웃 상세

정의: 직선의 양 사이드나 코너의 바깥쪽에서 부풀어 나가는 등 시간, 순위 어느 관점에서도 유리해지지 않은 채 코스로 복귀하는 상태를 가리킨다.

例



복귀 방법

감속하여 코스 아웃한 장소에서 가능한 한 가깝고 코스 복귀 가능한 지형인 동시에 후속 라이더가 보이는 위치에서 안전을 확인하며 복귀한다. (점프의 착지 지점에서 복귀하는 것은 금지)

벌칙 대상이 되는 예

① 코스 복귀 시에 후속 라이더의 주행에 영향을 줄 경우 (후속 라이더를 감속시키거나 회피 행동을 시키는 등)

② 순위를 올린 경우

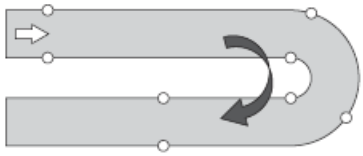
③ 코스 밖을 주행 중 감속하지 않고 오피셜이나 프레스 등에게 위험을 끼친 경우

31.4 코스의 숏 컷

코스의 숏 컷은 금지한다. 코스를 숏 컷 한 경우 그 내용에 따라 페널티 대상이 된다. 페널티의 종류는 해당 심사위원회에서 결정된다.

31.4.1 코스 숏 컷의 상세

정의: 일단 코스 밖으로 나가서 코스로 복귀할 때 거리, 시간, 순위의 모든 관점에서 유리해지는 상태를 가리킨다.



코너 안 쪽의 코스 밖을 주행하여 거리, 시간, 순위 어느 관점에서라도 유리해지는 행위

코스 아웃 후 거리, 시간, 순위 어느 관점에서라도 유리한 장소에서 코스로 복귀하는 행위

벌칙 대상이 되는 예

① 코스를 숏 컷 한 경우는 벌칙이 부과됨 (실격, 1 랩 감산 등)

※ 위험 회피 등으로 부득이 숏 컷 하여 순위를 올려버린 경우에도 신속하게 원래 순위로 돌아간 경우, 벌칙의 대상이 되지 않을 수 있다.

② 코스 복귀 시에 후속 라이더의 주행에 영향을 준 경우 (후속 라이더를 감속시키거나 회피 행동을 시키는 경우)

제32조 레이스 종료

32.1 레이스 종료는 체커기가 제시되어 플래그 마샬이 정위치를 벗어나거나 마샬이 코스를 한 바퀴 돌음으로써 이루어진다.

32.2 선두를 주행하는 라이더가 소정의 랩 수를 완료하기 전에 레이스 종료의 신호가 나올 경우, 해당 레이스는 그 시점에서 종료된 것으로 간주된다.
어떤 이유로 인해 레이스 종료 신호가 늦어진 경우에도 체커 플래그가 제시된 랩에서 종료된 것으로 간주한다.

32.3 피니쉬 라인 통과의 정의
인차일체(人車一體)로 프론트 타이어의 끝부분이 피니쉬 라인을 통과한 시점으로 한다.
단 자동 계측 기기가 사용될 경우는 이에 한하지 않는다.

제33조 우승자, 순위, 완주자 및 득점 (포인트)

순위는 아래의 우선순위에 따라 결정된다. (어느 경우에도 완주자 및 체커가 우선된다)

33.1 우승자
우승자는 정해진 랩 수나 레이스 시간을 최단시간으로 완주한 라이더로 한다.

33.2 완주자
33.2.1 우승자의 75%(소수점 이하 버림) 이상의 랩 수를 완료한 라이더를 완주자로 한다.
33.2.2 레이스 도중에 리타이어 한 라이더도 1.28.2.1 에 근거하여 완주 랩 수를 완료한 경우는 완주자로 간주한다.

33.3 순위의 우선
33.3.1 체커를 받고 완주 랩 수를 채운 라이더에서 랩 수가 많은 순.
33.3.2 위 항에서 같은 랩 수의 경우는 체커를 받은 순.
33.3.3 체커를 받지 못한 완주 랩 수를 채운 라이더에서 랩 수가 많은 순.
33.3.4 위 항에서 같은 랩 수의 경우는 골 라인을 통과한 순.

33.4 그 외의 우선 순위 (미완주자)
이 항에 해당하는 라이더는 순위는 부여되지 않지만 리절트 상의 우선 순위는 다음과 같이 결정된다.
33.4.1 랩 수가 많은 순.
33.4.2 같은 랩 수의 경우, 골 라인을 통과한 순.

33.5 득점
33.5.1 득점은 제 3 장 대회 '공식 득점(포인트)'에 의해 주어진다.
33.5.2 득점은 '완주자'에게만 주어진다.

제34조 레이스 후의 차량 검사

34.1 레이스 종료 후 원칙적으로 1~6 위의 차량은 정해진 구역 내에 관리되어 잠정 결과 발표 후 20 분간 보관되며 필요에 따라 검사된다.

34.2 상기 차량은 필요에 따라 차량 중량 및 음량이 측정되며 규정을 만족시키지 못한 차량의 해당 라이더는 실격의 페널티가 부과된다.

제35조 레이스 및 대회의 연기, 중지 등

제 3 장 대회 '대회의 연기 및 중지 등'에 의한다.

제36조 항의

36.1 항의는 제 4 장 KMF 재정 규칙 '대회에서의 대회심사위원회에 항의'에 따른다.

36.2 항의는 잠정 결과 발표 후 20 분 이내에 해당 라이더 및 엔트런트 대표자만이 할 수 있다.

36.3 차량의 분해가 필요한 경우, 결승 레이스 잠정 결과 발표 후에 실시한다.

36.4 차량의 분해에 필요한 비용은 그 항의가 불성립된 경우에는 항의 제출자, 성립된 경우에는 항의 대상자가 지불해야 한다. 이 차량의 분해 등에 필요한 비용은 다음과 같다.

내용	2 스트로크	4 스트로크
캠샤프트 주변의 분해	-	15 만원
실린더 헤드 분해 (밸브 분해 미포함)	10 만원	20 만원
실린더 헤드 분해 (밸브 분해 포함)	-	30 만원
중간 분해 (실린더, 피스톤 분해 포함)	20 만원	40 만원
좌우 커버 및 엔진 전장류 분해	15 만원	15 만원
엔진 전체 분해 (크랭크 케이스 분해 포함)	50 만원	100 만원

※ 상기 비용에는 작업 공임 및 개스킷 류 등의 소모품 비용 포함.

36.5 차량의 분해 검사에 입회한 자는 차량 검사장 및 항의를 받은 당사자 만으로 한다.

제37조 레이스 중의 위반행위에 대한 벌칙

레이스 디렉터의 상신에 근거하여 그 경중에 의해 심사위원회가 국내 경기규칙 제 4 장 KMF 재정 규칙에 의거하여 벌칙을 부과한다. 또한 대회 심사위원회는 자격 정지 등 더욱 무거운 벌칙이 적합하다고 인정할 경우, 국내 규율재정위원회에 위반 사실을 보고하고 심의 의뢰 할 수 있다.

37.1 다음의 행위는 자동적으로 실격으로 한다.

37.1.1 코스를 역주행 했을 경우.

37.1.2 동일 라이더가 동일 레이스에서 플라잉을 두 번 반복했을 경우.

37.1.3 레이스 중에 피트 구역 이외의 패독으로 돌아왔을 경우.

37.1.4 레이스 후 재 차량 검사에 합격하지 못할 경우.

37.2 다음의 행위를 했을 경우, 대회 심사위원회가 그 내용에 따라 최대 실격의 벌칙을 부과한다.

37.2.1 제시된 신호기를 따르지 않은 경우.

37.2.2 황기 구간의 위험 행위

37.2.3 라이더(메카닉 등 팀 관계자 포함)가 경기 임원(대회 주최자가 임명한 스태프 포함)의 지시를 따르지 않은 경우. 또는 경기 임원(대회 주최자가 임명한 스태프 포함)에 대해 폭언이나 공격적인 언동을 한 경우.

37.2.4 한 차례 코스 밖으로 나간 후 확실히 자신에게 유리한 지점에서 코스 복귀했다고 판단될 경우.

37.2.5 고의로 주로(走路)를 방해한 경우.

37.2.6 공식 연습, 공식 예선, 사이팅 랩을 포함하여 결승 레이스, 결승 히트 중에 코스를 주행하는 라이더가 피트 에어리어 이외의 장소에서 지시를 받았을 경우, 라이더에 대해 벌칙이 부과된다.

37.2.7 레이스 중에 외부로부터 도움을 받은 경우.

※ 외부로부터 도움의 정의
공식 연습, 공식 예선 및 레이스 / 히트 중 피트 에어리어 이외의 장소에서 외부로부터 어떤 도움을 받은 경우를 가리킨다.
(단, 주최자에게 임명된 경기 임원이 그 임무의 일환으로써 안전상의 이유로 행하는 행위를 제외함)

37.3 기타 경기 규칙에 대한 벌칙은 제 4 장 KMF 재정 규칙에 따른다.

37.4 참가자는 제 3 장 대회 '경기 참가자 준수사항'을 준수해야 한다.

제38조 환경에 대한 배려

모토크로스는 자연 속에서 진행하는 스포츠이며 이 훌륭한 스포츠를 존속시키기 위해 경기중 뿐만 아니라 평소의 연습 시에도 라이더, 관계자는 아래의 사항에 주의해야 한다.

① 모든 주차 공간을 깨끗이 유지할 것.
② 패독에서는 지면에 오일, 가솔린 등을 흘리지 않도록 머신 밑에 환경 매트(방수 소재의 시트)를 사용할 것.
③ 쓰레기는 모두 가져갈 것.
④ 현지 주민을 배려하여 통행 시나 이른 아침, 야간의 엔진 소리 등 주의할 것.
⑤ 파킹 규제를 중시하여 긴급한 경우를 위해 통로를 깨끗이 유지할 것.
⑥ 흡연은 흡연 장소 이외에서 실시하지 않을 것.
⑦ 모토크로스 경기장에서 정한 엔진을 시동 걸기에 좋은 시간을 지킬 것.
⑧ 시설에서 정한 음량 규제가 있을 경우 이를 지킬 것.
⑨ 패독 이용에 있어서는 타인을 배려하며 필요 이상의 공간을 확보하지 않고 항상 양보의 정신을 갖을 것.
⑩ 패독에서의 숙박이 허용된 대회에서는 주위에 폐를 끼치는 행위나 고성, 음주 등은 엄히 자제할 것.
⑪ 패독안에서 귀중품의 관리는 모두 각자 책임질 것. 추최자나 시설은 일체 책임을 지지 않는다.
⑫ 회장에서는 항상 방화 대책에 힘쓰고 ABC 분말 소화기 이상의 소화기를 준비해 둘 것.

제39조 본 규칙의 해석

본 규칙 및 경기에 관한 의의(疑義)는 대회 사무국 앞으로 질의 신청을 할 수 있다. 이 답변은 대회 심사위원회의 결정을 최종적인 것으로 한다.

제40조 본 규칙의 시행

본 규칙은 2022 년 1 월 1 일부터 시행한다.

2022 MOTORCYCLE SPORTS RULES
부칙 11
모토크로스 기술 규칙

이하에 규정하는 기본 사양은 모토크로스 경기를 실시하는데 있어서 필요한 기본 규칙이며, 모토크로스 모든 차량 및 대회에 적용된다.
※ 카테고리별로 필요한 상세한 사양에 관해서는 각 카테고리별 사양이 적용된다.

용어의 정의

- 개조 = 오리지널(차량 공인 시 장착된 것)의 파츠에 대해 절삭, 추가, 연마 등을 하는 행위
- 변경 = 오리지널(차량 공인 시 장착된 것)의 파츠 또는 사양을 다른 파츠 사양으로 바꾸는 행위
- 수리 = 전도 등에 의해 타격을 입은 파츠에 대해 공인 차량과 동등한 기능으로 회복시키는 행위. 용접 또는 접착제에 의해 공인 차량과 같은 재질의 소재를 추가하는 것만 허가된다.
  절삭, 연마(도장 및 표면처리 제외)를 하는 것은 허용되지 않는다.
- 재질 = 철, 알루미늄, 마그네슘, 카본 등의 분류를 가리키며 제조 방법까지 규제하는 것은 아니다. 각 재질은 각각의 재질을 주성분으로 한 것이다. 재질에 대해서는 필요에 따라 제조방법도 병기하여 규제를 운용한다.
- 소재 = 재질과 제조방법을 포함한다.

제1조 카테고리와 클래스

1.1 레이서 클래스
레이스 전용으로 생산된 차량

1.2 스포츠 프로덕션
시판 레이서를 제외한 일반 시판차를 베이스로 레이스용으로 개조된 차량

1.3 클래스는 다음과 같다.

클래스	배기량		라이선스				최다 기통수	최다 변속단수
	2 스트로크	4 스트로크	MX IA	MX IB	MX NA	MX NB		
2	100cc ~ 125cc	175cc ~ 250cc	○	○	○	○	1	6
1	175cc ~ 250cc	290cc ~ 450cc	○	○	○	○	1	6
OPEN	100cc ~ 125cc 175cc ~ 250cc	175cc ~ 250cc 290cc ~ 450cc	○	○	○	○	1	6

제2조 배기량의 산출법

2.1 총 배기량은 실린더의 용적을 측정하는데 사용되는 기하학 공식에 따라서 산출된다. 즉 직경은 보어에 의해 나타나고 높이는 피스톤이 최상부에서 최하부까지 이동하는데 차지하는 공간으로 나타난다.

2.2 공식

총 배기량 = (D2 X 3.1416 X C / 4) X 기통수

D = 보어 C = 스트로크 단위 = cm 소수점 이하 4 자리 버림

2.3 측정 시에는 보어에 50㎛까지의 허용 오차가 인정된다. 이 허용 오차를 고려해서도 배기량이 해당 클래스의 리미트를 넘는 경우, 엔진이 식은 상태로 재 측정이 1/100mm의 리미트까지 실시된다.

2.4 실린더의 보어가 진원이 아닌 경우, 단면적을 측정하여 계산하는 것으로 한다.

2.5 모든 카테고리에서 슈퍼 차져는 금지된다.

제3조 일반적인 아이템

3.1 재질

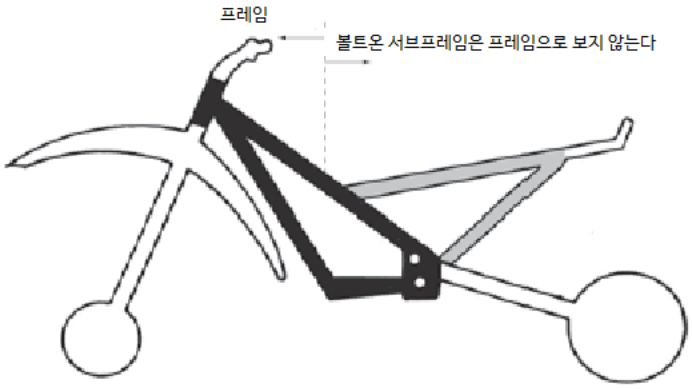
3.1.1 프레임, 프론트 포크, 핸들바, 스윙암 스핀들 및 휠 스핀들에 티타늄을 사용하는 것은 금지된다. 휠 스핀들에는 경합금 사용도 금지된다. 티타늄 합금제 너트와 볼트 사용은 허용된다.

3.1.2 프론트, 리어 머드가드(펜더), 사이드커버(사이드 넘버 플레이트 포함), 라디에이터 슈라우드, 프론트 넘버 플레이트는 재질에 상관없이 파손이나 균열 등이 발생한 경우에도 끝부분이 예리하거나 모서리 형태가 되지 않는 '유연한 것'이어야 한다.

3.2 프레임의 정의

3.2.1 프레임이란 아래 그림처럼 엔진이 장착된 부분을 중심으로 스티어링 설치 부분과 리어 서스펜션의 장착 부위를 포함하는 구조 전체를 말한다.

프레임의 기본 골격



3.2.2 시트를 장착하기 위한 서브 프레임은, 프레임 본체에 용접되어 있는 경우는 프레임으로 간주하고 볼트온(탈착 가능)으로 되어있는 것은 프레임으로 간주하지 않는다.

3.3 스타트 장치

스타트 장치는 의무화된다.

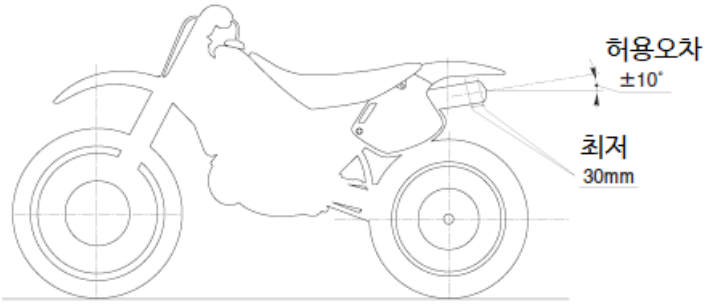
3.4 배기 파이프

3.4.1 배기 파이프와 시일렌서는 음량 규제에 관한 필요조건을 모두 충족해야 한다.

3.4.2 배기 파이프의 끝은 최저 30mm에 걸쳐서 모토사이클의 중심축과 수평이며 평행해야 한다. (허용 오차 ±10˚) 또 그 끝은 5mm 이상 사일렌서 본체로부터 돌출 되어서는 안 된다. 모든 예리한 부분은 최소 반경 2mm 이상으로 둥글게 되어있어야 한다. (아래 그림 참조)

3.4.3 배기가스는 후방으로 배출되어야 하지만 먼지를 일으키거나 타이어와 브레이크를 더럽히거나 또 동승자나 다른 라이더에게 폐를 끼치는 방출 행위를 해서는 안된다. 후속 라이더에게 폐를 끼치지 않도록 하기 위해 오일의 비산을 막는 조치를 해야 한다.

3.4.4 배기 파이프의 후단은 리어 타이어의 수직선보다 뒤에 있으면 안된다.



3.5 스프로킷 가드 및 체인 가이드

3.5.1 신체의 일부가 끼이지 않도록 프론트 및 리어에 스프로킷 가드를 장착해야 한다.

3.5.2 스프로킷 가드의 형상 및 재질은 자유로 하지만, 충격 등으로 쉽게 파손되지 않는 재질의 것을 사용하여 체인과 스프로킷 사이에 라이더의 손발 등이 말려들지 않는 형상으로 끝이 엣지 모양으로 뾰족하지 않을 것. 용접 또는 볼트 등으로 고정되어 쉽게 탈락되지 않는 구조로 장착 되어야 한다.

3.5.3 체인 가이드를 장비한 차량의 체인 가이드 위치나 형상이 리어 스프로킷 가드 역할을 하고 있는 경우는 체인 가이드가 리어 스프로킷 가드를 겸해도 된다.

3.6 핸들바

3.6.1 핸들바의 폭은 600mm 이상 850mm 이하로 한다.

3.6.2 핸들바의 크로스바에는 보호 패드를 달아야 한다. 크로스바가 없을 경우 핸들바 중앙에 핸들바 클램프를 넓게 커버하는 패드를 장착해야 한다.

3.6.3 핸들바의 끝이 노출될 때는 고형 물질을 채우거나 고무로 덮여 있어야 한다.

3.6.4 핸들을 최대로 틀었을 때 핸들바(레버류 포함)와 탱크 사이에 최저 30mm 의 빈틈을 마련하기 위해 핸들 스토퍼(스티어링 댐퍼 이외의 것)를 장착해야 한다.

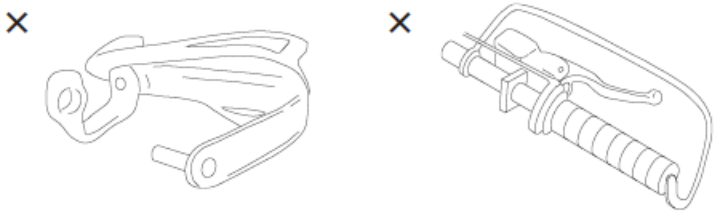
3.6.5 핸들바 클램프는 핸들이 쉽게 부러지는 부분이 생기지 않도록 동그랗게 제작해야 한다.

3.6.6 핸드 프로텍터가 사용되는 경우에는 비분쇄재질의 수지제이어야 한다.

3.6.6.1 핸들바 끝에 고정되는 형상의 것은 사용할 수 없다.

3.6.6.2 금속제 재질의 것(수지제 가드 안쪽에 금속제 재질의 지주로 전면이 둘러싸여 있는 형상의 것을 포함)은 사용할 수 없다.

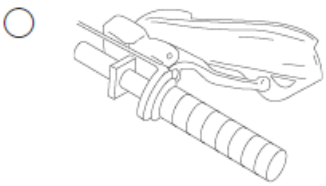
〈사용할 수 없는 예〉



바 엔드로 고정된 형상　　금속제 재질의 지주로 둘러싸여 있는 형상

〈사용가능 예〉

바엔드에 고정되지 않고 비분쇄 수지이며 핸들이 금속제 재질에 묶여있지 않은 형상



3.6.6.3 경합금 핸들바의 용접에 의한 보수는 금지된다.

3.7 컨트롤 레버

3.7.1 모든 핸들바 레버(클러치, 브레이크 등)는 원칙적으로 끝부분이 볼 모양(이 볼의 직경은 최저 19mm 로 한다)으로 되어있어야 한다. 이 볼은 평평해도 되지만 어떠한 경우에도 끝은 둥글게 되어있어야 한다.

(평평한 부분의 두께는 최소 14mm 로 한다) 이 끝부분은 항상 고정되어 레버와 완전히 일체로 되어있어야 한다.

3.7.2 컨드롤 레버(풋 레버 및 핸드 레버)는 각각 별도의 피벗에 설치되어야 한다.

3.7.3 브레이크 레버가 풋레스트의 축에 설치될 경우 어떤 상황에서도 작동이 되어야 한다. 예를 들어 풋레스트가 휘거나 변형된 상황에서도 작동이 되어야 한다.

3.8 스로틀 컨트롤

3.8.1 스로틀 컨트롤은 손을 뗐을 때 자동적으로 닫혀야 한다.

3.8.2 모터사이클에는 이그니션 킬 스위치 또는 버튼이 핸들바의 오른쪽 혹은 왼쪽(핸들 그립을 잡은 상태로 닿는 위치)에 설치되어야 한다. 이 스위치는 시동하고 있는 엔진을 정지할 수 있어야 한다.

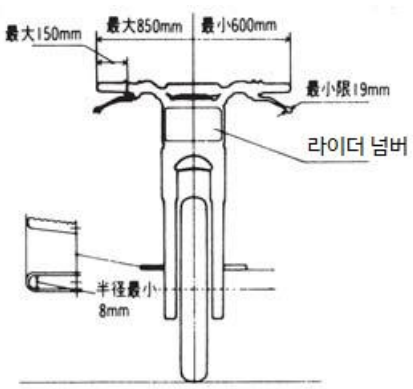
3.9 풋레스트

3.9.1 풋레스트의 끝은 최소 반경 8mm 이상의 곡면으로 되어있어야 한다.

3.9.2 풋레스트는 접히는 방식도 되지만, 이 경우 자동적으로 원래의 위치로 돌아가는 구조로 되어있어야 한다.

3.9.3 풋레스트가 접히지 않을 경우 및 고무 커버를 장착하지 않은 경우 그 끝부분을 최소 반경 8mm 이상의 볼 형태로 둥글게 제작되어 있어야 한다.

3.9.4 위험을 방지하기 위해 풋레스트 끝이 둥글게 되어있는 부분의 R 의 범위(아래 그림 1)에서 산의 끝 부분 R 은 1mm 이상으로 하고 그 두께는 1mm 이상으로 한다.



두께 1mm 이상

3.10 브레이크

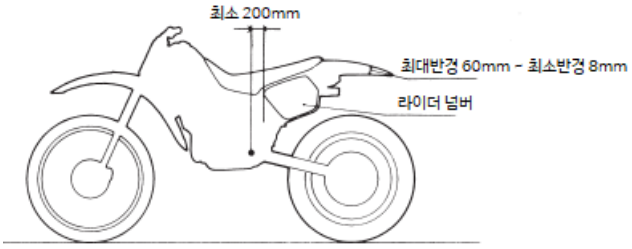
모든 모터사이클은 최소 2 개의 효과적인 브레이크(각 휠에 하나)가 있어야 하며, 이는 독립적으로 휠과 함께 작동해야 한다.

3.11 머드 가드 및 휠 프로텍션

3.11.1 머드 가드는 타이어 양쪽에 달려 있어야 한다.

3.11.2 머드 가드의 뒤쪽은 둥글게 되어있어야 하며, 이 둥근 부분은 최소 반경 8mm 이상 60mm 이내여야 한다.

3.11.3 캐스트 휠 또는 용접된 휠이 사용될 경우에는 견고한 디스크로 스포크를 덮는 형태로 프로텍션이 설치되어 있어야 한다.



3.12 페어링

페어링(공기 정류 효과가 있는 것)의 장착은 금지된다.

3.13 휠

3.13.1 휠(림, 컬러, 스포크, 허브 포함)의 교환, 변경은 허용된다.

3.13.2 단, 국제 A 급을 제외하고 공인 차량의 휠 본체 구조(예: 스포크, 캐스트, 몰드, 리벳)의 변경은 금지한다.

3.13.3 타이어가 림에서 빠지는 것을 막기 위한 비드 스토퍼 장착은 허용된다.

3.14 모토크로스 타이어

3.14.1 사용되는 타이어의 종류에 제한은 없다.

3.14.2 스쿠프 또는 패들(횡단면에 연속된 립을 가진) 타이어 혹은 높이가 19.5mm 이상의 러그(블록 높이)를 가진 타이어의 사용은 금지된다.

3.14.3 외관 및 외면적인 치수는 제한되지 않는다.

3.14.4 타이어 표면에 리어의 미끄럼방지 스파이크, 특수 체인 등의 장치를 장착하는 것은 금지된다.

3.15 넘버 플레이트

3.15.1 넘버 플레이트의 모양은 자유로 하지만 아래의 그림 1, 그림 2 에 규정되어 있는 대로 규칙에 따른 세자리 수 숫자를 기재할 수 있는 사이즈이어야 한다. 최소 치수는 세로 235mm 이상 X 가로 285mm 이상으로 한다.

3.15.1.1 메시 재질의 플레이트는 사용할 수 있다. 단, 숫자 부분에 메시는 사용할 수 없다.

3.15.1.2 숫자는 영국식을 사용한다. '1'은 수직의 1 개선, '7'은 수직선 없이 단순한 경사선이다.

3.15.2 프론트 넘버 플레이트

수직면에서 후방을 향해 30°이내의 각도로 경사져서 고정되어야 한다.

넘버 플레이트에는 숫자 사이에 구멍을 뚫어도 좋으나 어떠한 경우에도 숫자 자체에 구멍을 뚫으면 안 된다.

3.15.2.1 플레이트는 평면에서 50mm 이상 커브(돌출)해서는 안 된다. 또 뭔가로 덮거나 구부리거나 해서는 안 된다.

3.15.2.2 프론트 넘버 플레이트에는 다음을 항상 눈으로 볼 수 있는 상태이어야 한다.

① 백그라운드의 색상 (클래스별 색상은 2.3.15.8 참조)
※ 반사되지 않는 무광으로 할 것.

② 라이더의 넘버 (클래스별 문자색은 2.3.15.8 참조)

③ KMF 또는 대회 주최자로부터 부착이 지시된 로고 마크 (지정된 경우는 의무장착)

3.15.2.3 백그라운드의 색상과 숫자는 명확히 읽을 수 있어야 한다. 또 태양광선의 반사를 피하기 위해 광택이 없어야 한다.

3.15.2.4 프론트 넘버 치수

최소 높이: 140mm 이상 / 최소 폭: 70mm 이상 / 숫자의 최소 굵기: 25mm 이상 / 숫자 간의 최소 자간: 15mm 이상

3.15.3 사이드 넘버 플레이트

사이드 넘버 플레이트는 리어 휠 스핀들을 지나는 수평선보다 위에 설치되고 넘버 플레이트 끝은 라이더의 풋레스트 후방 200mm 부분을 지나는 수직선보다 후방에 위치해야 한다. 넘버 플레이트는 확실히 보이도록 장착 되어야 하며 모터사이클의 일부분이나 시트에 앉은 라이더 신체에 의해 가려지지 않도록 해야한다.

3.15.3.1 플레이트 대신 차체에 같은 치수의 공간을 무광으로 페인팅하거나 고정해도 된다.

3.15.3.2 사이드 넘버 플레이트에는 다음을 항상 인식할 수 있는 상태이어야 한다.

① 백그라운드의 색 (클래스별 색상은 2.3.15.8 참조)

② 라이더의 넘버 (클래스별 문자색은 2.3.15.8 참조)

③ KMF 또는 대회 주최자로부터 부착 지시된 로고 마크 (지정된 경우는 의무장착)

3.15.3.3 백그라운드의 색상과 숫자는 명확히 읽을 수 있어야 한다. 또 태양광선의 반사를 피하기 위해 광택이 없어야 한다.

3.15.3.4 사이드 넘버 치수

최소 높이: 100mm 이상 / 최소 폭: 70mm 이상 / 숫자의 최소 굵기: 25mm 이상 / 숫자 간의 최소 자간: 15mm 이상

3.15.4 넘버 플레이트의 광고 / 스폰서 마크의 표시

프론트 및 사이드 넘버 플레이트에 광고는 숫자의 주위 10mm 이상의 공간을 제외한 상하의 공간에 표시하는 것이 인정된다. (그림 1, 그림 2 참조)

図 1

그림 2

3.15.5 넘버의 서체는 다음을 참고하여 멀리서도 읽기 쉬운 서체 이어야 한다.

〈서체 참고 예〉

Futura Heavy
0123456789

Futura Heavy Italicy
0123456789

Univers Bold
0123456789

Univers Bold Italic
0123456789

Oliver Med.
0123456789

Oliver Med. Italic
0123456789

Franklin Gothic
0123456789

Franklin Gothic Italic
0123456789

3.15.6 정규 넘버와 혼동될 우려가 있는 기타 넘버 플레이트 또는 마킹은 경기 시작 전에 모두 제거되어야 한다.

3.15.7 해당 대회의 테크니컬 디렉터 또는 타임키퍼로부터 넘버를 식별하기 어렵다는 사실이 보고된 경우 해당 경기 레이스 디렉터로부터 해당 선수에게 수정이 지시되며 이에 따라야 한다.

3.15.8 넘버 플레이트의 색상

넘버 플레이트의 바탕색 및 숫자색은 다음과 같다.

- 국내급 흰색 바탕에 검은 숫자
- 국제급 검은색 바탕에 흰 숫자

그 외 넘버 플레이트의 바탕색 및 숫자색에 대해서 모터사이클의 클래스나 경기의 형식 등에 의해 바꾸는 경우가 있으며 그 경우, 대회 특별 규칙에 명시된다.

제4조 연료, 연료 / 오일의 혼합액, 냉각수

4.1 모든 차량은 KMF 가 정하는 무연 휘발유를 사용해야 한다.
(AV 가스, 항공기용 연료의 사용은 금지된다)

4.2 경기에 사용할 수 있는 가솔린

경기에 사용할 수 있는 가솔린은 다음의 모든 항목에 적합해야 한다.

4.2.1 경기에 사용할 수 있는 가솔린은 일반 공도용 시판차 공급용으로 통상의 주유소에서 구입할 수 있는 것 혹은 KMF 공인 서킷의 주유소에서 구입할 수 있는 가솔린으로 한다.

4.2.2 경기에 사용할 수 있는 가솔린은 KMF가 정하는 다음의 사양(무연 휘발유)으로 제한된다.

4.2.2.1 납은 함유되어 있지 않을 것.

4.2.2.2 리서치 옥탄 값이 101.0(RON) 이하이고, 모터 옥탄 값이 88.0(MON) 이하일 것.

4.2.2.3 밀도는 15℃에서 0.720g/ml~0.783g/ml 일 것.
3.0% 이하의 알코올(연료 제조 중에 혼입되어 있는 것에 한함)에 대해서는 인정된다.

4.2.3 경기에 사용할 수 있는 가솔린에는 판매 시 혼입되어 있는 것 이외의 어떤 것도 첨가되어서는 안 된다. 다만 일반적으로 판매되고 있는 표준의 윤활유에 대해서는 인정된다. 메탄올은 검출되지 않을 것.

4.2.4 수냉엔진의 냉각수는 물 또는 일반 시판되고 있는 냉각액으로 한정된다.

4.3 대회 특별 규칙에 의해 가솔린 종류 및 공급 방법이 지정될 경우 이를 따라야 한다.

제5조 음량 규제

5.1 모든 차량의 음량 측정은 '2mMAX 방식'으로 한다.

5.2 배기 파이프와 사일렌서는 음량 규제에 관한 필요조건을 모두 충족해야 한다.

5.3 2mMAX 방식

5.3.1 2mMAX 방식에 대해
2mMAX 법은 풀 가속 상태에서 발생되는 음향 파워 레벨(LwA)과 높은 상관이 있으며 정지상태에서 급속히 최대 회전수까지 운전했을 때의 최대 음압 레벨을 측정하는 방식이다.

5.3.2 음량계 준비

5.3.2.1 마이크로폰에 윈드스크린을 장착한다.

5.3.2.2 A 특성(주파수 보정회로 A)으로 설정한다.

5.3.2.3 시간 중량 특성(시정수)를 FAST 로 설정한다.

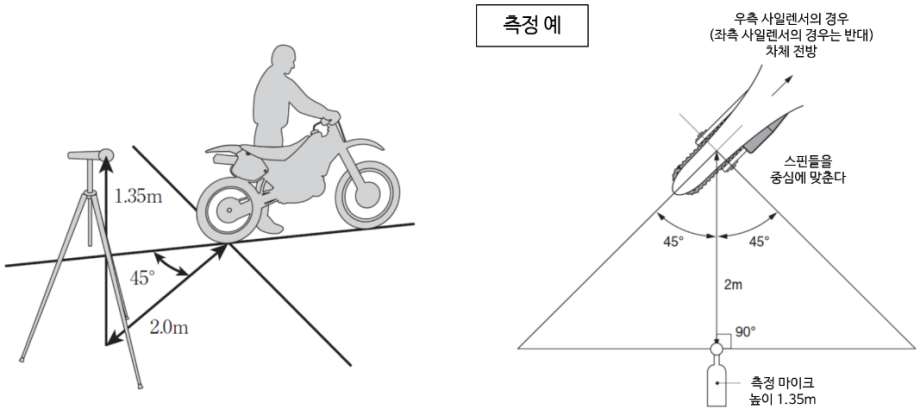
5.3.2.4 소음계 측정 레인지의 최대치를 130dB/A 로 한다.

5.3.2.5 소음 레벨의 최대치 L-MAX 를 표시할 수 있는 모드로 설정.

5.3.3 소음계 및 차량 셋업

5.3.3.1 마이크로폰은 삼각대를 이용하여 수평으로 고정한다.

5.3.3.2 마이크로폰은 차량 후륜 중심에서 배기 쪽 경사 45 도 후방 2m, 높이는 지상에서 1.35m 거리에 설치한다.



5.3.3.3 사일렌서가 1 개를 넘는 엔진의 음량 계측은 어느 한쪽의 배기 파이프의 선단에서 측정된다. (필요에 따라 양쪽 모두의 선단에서 측정한다)

5.3.3.4 부드러운 흙 위에서 계측하는 것이 권장된다.

(예를 들면 풀 위, 고운 자갈 위 등)
어쩔 수 없이 아스팔트 등 단단한 노면 위에서 측정할 경우 해당 장소의 허용 오차가 고려된다.

5.3.3.5 계측 중 차량의 주위 5m 의 음량은 90dB/A 이하일 것.

5.3.3.6 차량에서 10m 이내에 소리를 반사하는 장애물이 없어야 한다.

5.3.4 측정방법

5.3.4.1 계측은 스탠드를 사용하지 않고 중립으로 엔진이 따듯한 상태에서 실시한다.
뉴트럴에서의 계측이 실주행에서의 최대 회전수와 다른 경우는 실주행과 같은 기어 포지션으로 측정하는 경우도 있다.

5.3.4.2 검사원은 사일렌서의 끝과 마이크로폰 사이에 서면 안 된다.

5.3.4.3 측정원은 귀마개를 사용할 것. (헤드셋 또는 귀마개)

5.3.4.4 측정은 해당 대회의 검사 담당 경기 임원이 한다. 측정 중 경기 임원의 행위로 발생한 고장, 손해에 대해 경기 임원은 어떠한 책임도 지지 않는다.

5.3.4.5 엔진의 최대 회전수를 의도적으로 낮추는 부정 행위를 하면 안 된다.
예: CDI / ECU 프로그램 변환 스위치의 사용 등
※ 측정 시 엔진 회전수가 확실히 낮은 경우, 회전계로 엔진 최대 회전수를 측정하는 경우가 있다.
※ 음량 측정은 주행 시와 동일한 모드로 계측 되어야 한다.
※ 스위치 등으로 모드 전환이 가능한 차량은 테크니컬 디렉터로부터 지시가 있는 경우 모든 모드로 측정을 받아야 한다.

5.3.4.6 공회전 상태에서부터 스로틀을 0.2~0.5 초 사이에 전개하여 Rev 리미트 상태를 1~2 초 유지하고 곧바로 손을 뗀다.

5.3.4.7 스로틀이 급하게 열려서 매끄럽게 회전이 상승하지 않는 경우에는 공회전 상태에서 회전을 조금 올리고 나서 급하게 연다.

5.3.5 판정 방법

5.3.5.1 측정은 1 차량에 대해 3 회까지로 하고 측정치가 1 회라도 규제치를 통과할 수 있으면 합격으로 한다.
(1 회째에 통과된 경우는 1 회만 측정) 애프터 번이 발생해도 측정 회수 3 회까지 중에서 카운트한다.

5.3.5.2 3 회 모두 규제치를 통과하지 못한 경우에는 해당 사일렌서의 사용이 인정되지 않는다.

5.3.6 음량 규제

5.3.6.1 모든 공인 대회에서 개최되는 클래스의 음량 규제치는 최대 114dB/A 이하로 한다. (2mMAX 방식)

5.3.6.2 측정치의 소수점 이하 버림은 적용하지 않는다.

5.3.6.3 레이스 후의 최종 검사에서는 +1dB/A 의 허용 오차가 인정된다.

5.3.6.4 음량 측정 시 외부 기온에 의한 허용 오차는 고려되지 않는다.

제6조 텔레메트리

6.1 움직이고 있는 모터사이클에게 정보를 전달하거나 움직이고 있는 모터사이클로부터 정보를 얻는 것은 금지된다.

6.2 머신에는 공식 시그널링 디바이스의 탑재가 필요할 가능성도 있다.

6.3 자동 랩 계측 디바이스는 '텔레메트리'로 간주되지 않는다.

6.4 자동 랩 계측 디바이스는 공식 계측 방식 및 장비를 방해해서는 안 된다.

제7조 차량 중량

클래스	엔진 배기량		최저 차량 중량 (반건조)
1	175cc 이상 250cc 까지	2st	98kg
	290cc 이상 450cc 까지	4st	99kg
2	100cc 이상 125cc 까지	2st	88kg
	175cc 이상 250cc 까지	4st	95kg

제8조 본 규칙의 시행

본 규칙은 2022 년 1 월 1 일부터 시행한다.

2022 MOTORCYCLE SPORTS RULES
부칙 12
트라이얼 경기 규칙

제1조 트라이얼의 정의

1.1 트라이얼이란 라이더의 기술 및 정확성이 결과의 기반이 되는 모터사이클 스포츠이다.

1.2 코스 안에 섹션이 배치된다.

1.3 섹션이란 주행하는 라이더의 기술이 섹션 심판원(옵저버)에 의해 관찰되어 감점이 부과되는 구간이다. 또한 코스를 주행할 때 코스의 일부분 또는 코스 전체에 시간 제한이 주어진다.

1.4 코스는 크로스컨트리의 지형(임도 등)으로 구성되어도 되고, 실내로 설정되어도 된다.

제2조 완주자

완주자란 차량 자체의 동력, 추진력, 중력 등의 자연현상 및 라이더 자신의 근력에 의해서 차량과 사람이 하나가 되어 타인의 힘을 빌리지 않고 규정된 시간 내에 코스 전체를 주행한 사람을 말한다.
또한 라이더 이외의 차량 이동은 인정되지 않는다.

제3조 적용의 범위

국내 트라이얼 대회는 각 대회의 주최자로부터 배포되는 대회 특별 규칙(공식 통지 등)에 의해서 개최된다.

제4조 코스

4.1 경기는 크게 나누어 동시에 스타트하여 각 섹션을 자유롭게 도는 방식과 코스를 정해 차례차례 섹션을 도는 방식이 있다. 대회 특별 규칙(공식 통지 등)에서 특별히 정하지 않는 한 코스를 정해 순서대로 섹션을 도는 방식이 적용된다.

4.2 코스란 스타트 지점부터 최종 골 지점까지 정해진 코스 전체를 가리키며 코스 전장은 대회 특별 규칙(공식 통지 등)에 기재된다.

4.3 코스를 정할 경우, 이동은 원칙적으로 일방통행으로 한다. 예외적으로 교차 통행이 될 경우, 통로를 구분하거나 오피셜을 배치하는 등 안전상의 대책이 실시된다.

4.4 주최자가 특별히 인정한 보조나 인정된 숏 컷 코스(코스를 섹션 순서에 관계없이 패독으로 돌아가기 위해 주최자가 설정한 통로, 지름길)의 사용은 예외적으로 인정된다.

4.5 코스는 코스마크(안내 화살표), 간판, 코스 테이프에 의해 표시된 코스를 정확히 통과하며 코스에서 벗어난 라이더는 떨어진 지점에서 코스로 복귀할 것. 코스상에서는 대회 임원, 라이더만이 차량에 타거나 차량을 밀 수 있다.

4.6 섹션 안을 제외하고 코스상에서 부품이나 공구 등을 받는 것은 허가되지만 차량의 보수나 부품 교환 작업은 라이더 본인이 실시할 것.

4.7 코스에는 섹션 트라이의 순번 대기도 포함된다.

4.8 코스의 이동은 원칙적으로 시속 20km 이하로 하며 관객의 안전을 최우선으로 주행할 것.

4.9 라이더 패독

주최자가 정하는 라이더 패독(선수용 주차장) 안에서는 차량의 보수, 부품의 교환 등의 보조를 받을 수 있다.

제5조 섹션

5.1 대회의 섹션 수는 대회 특별 규칙(공식 통지 등)에 기재된다.

5.2 모든 섹션에는 섹션 번호가 명확하게 표시된다. 라이더는 그 번호의 순서에 따라 제 1 섹션부터 순서대로 트라이 할 것. (동시 스타트 방식 제외)

5.3 모든 섹션은 섹션 입구에 'IN', 섹션 출구에 'OUT'이라고 명확히 표시된다.

5.4 섹션 입구와 섹션 출구 사이의 섹션 구간은 섹션 테이프(색을 구별하지 않음)에 의해 표시된다. 이러한 섹션을 나타내기 위해 사용되는 테이프, 말뚝 등 모든 것을 '섹션 표시물'이라 부른다.

5.5 섹션의 폭은 200cm 이상으로 하는 것을 원칙으로 한다.

5.6 각 클래스 게이트

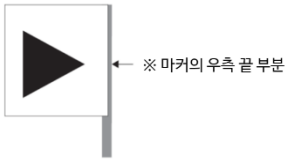
5.7 하나의 섹션을 복수 클래스가 혼주하는 경우, 클래스 별 전용 게이트(섹션 안을 클래스 별로 제한하는 관문. 좌우 한 쌍의 게이트 마커로 표시되며 원칙적으로 120cm 이상의 폭)를 설치한다. 이 경우 각 클래스 모두 자기 클래스의 게이트를 통과할 것. 게이트를 통과하는 순서는 자유롭게 한다. 다른 클래스의 게이트는 통과해도 되고 통과하지 않아도 된다.

섹션 내의 동일 게이트를 연결하는 테이프는 그 대상 클래스 게이트의 연속으로 간주한다. 다만 감점 대상이 될 수 있는 행위는 페널티를 적용한다.

5.8 게이트는 클래스를 표시한 쪽이 안쪽, 뒤쪽이 바깥쪽으로 하여 반드시 안쪽으로부터 진입해야 한다.

5.9 게이트가 나타내는 범위는 게이트에 표시된 화살표의 끝과 끝 사이(화살표의 끝이 마커 끝 부분에 없는 경우 마커의 안쪽 끝 부분이 게이트를 나타내는 범위로 한다)로 해석한다. 앞뒤 타이어는 엄밀하게 이 사이를 통과할 것.

예: 좌측 게이트



그림과 같은 표시의 경우 화살표의 끝이 아닌 마커의 우측 끝부분이 표시의 범위가 된다.

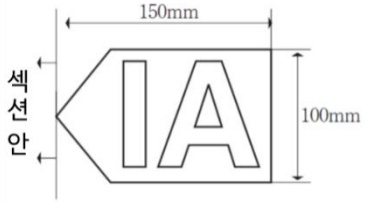
5.10 "게이트 마커" 진행 방향 표시 게이트로의 진입의 정의는 '좌우 마커를 연결하는 선을 차량의 일부가 넘는 것'을 진입으로 간주한다.

5.10.1 섹션 안에 있는 시간과 감점이 부과되는 구간은 차량의 프론트 휠의 중심(휠 스핀들)이 "섹션 입구"를 통과한 다음 "섹션 출구"를 통과하는 구간으로 한다.

5.10.2 섹션 트라이 할 때 라이더는 반드시 섹션 심판원(옵저버)의 허가를 받아야 한다.

5.11 클래스 및 게이트 마커의 색

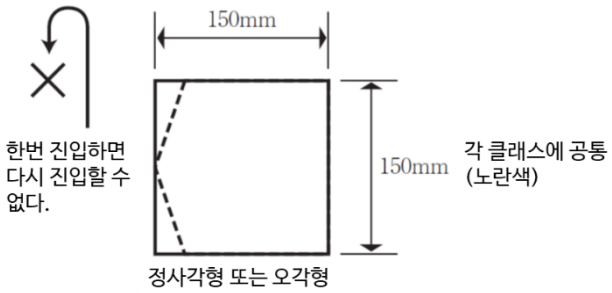
5.11.1 게이트 마커



국제 A 급 클래스	IA (빨간 바탕에 흰 글자)
국제 B 급 클래스	IB (녹색 바탕에 흰 글자)
국내 A 급 클래스	NA (노란 바탕에 검정 글자)
국제 B 급 클래스	NB (흰 바탕에 검정 글자)

5.11.2 진행방향 표시 게이트

섹션의 진행방향을 특별히 정하는 경우 진행방향 표시 게이트를 좌우 한 쌍으로 설치한다. 이 게이트는 모든 클래스에 적용되며 일단 진입하면 다시 진입할 수 없다.



제6조 장해

6.1 트라이 중의 라이더가 예기치 않은 장애물에 방해를 받았을 경우 섹션 심판원(옵저버)의 판단에 의해 재 트라이가 인정된다. (트라이 순서는 최초로 한다)

6.2 재 트라이가 실시되는 경우 섹션의 처음부터 방해가 있었던 지점까지의 감점은 최초 트라이의 것을 그대로 유효하도록 한다. 섹션 통과 시간은 섹션 트라이 처음부터 계측된 것으로 한다.

제7조 통과 시간 (타임 키핑)

7.1 통과 시간

라이더의 통과 시간은 대회 특별 규칙(공식 통지 등)에 기재된다. 모든 라이더에게 완주를 위한 통과 시간이 부여된다.

7.2 스타트 시각 관리

스타트 시각 컨트롤은 스타트 지점에서 이루어진다.

7.3 골 시각 관리

대회 특별 규칙(공식 통지 등)에 특별한 기재가 없는 경우, 타임 컨트롤은 최종 섹션을 나오는 즉시 명확하게 설정된다. 최종 골 지점에서 골 체크(차량 체크)를 받을 때까지 라이더는 계속 경기 중인 것으로 간주된다.

7.4 섹션 통과 시간

섹션 개별로 통과 시간이 설정되는 경우 통과 시간은 어떤 라이더에게도 동등하게 부여되며 시간관리 방법과 함께 대회 특별 규칙(공식 통지 등)에 기재된다.

제8조 연습

8.1 대회일 이전에 설정된 코스 및 섹션에서의 연습은 금지된다.

8.2 대회장에서 연습이 인정되는 기간과 장소(워밍업 에어리어)는 대회 특별 규칙(공식 통지 등)에 기재된다.

제9조 출전에 관한 절차

9.1 대회의 엔트리

출전 신청 방법의 자세한 내용은 대회 특별 규칙(공식 통지 등)에 기재된다. 신청서에 필요사항을 모두 기입하고 정해진 참가비를 첨부하여 신청할 것.

9.1.1 마감 이후의 엔트리는 인정되지 않는다. 전화나 FAX 에 의한 신청 등 정해진 이외의 방법은 인정되지 않는다.

9.1.2 접수된 차량은 같은 메이커 같은 형식의 경우를 제외하고 변경할 수 없다. 그러나 레이스 디렉터에게 서면으로 신청하여 허가를 얻은 경우는 예외로 한다. (변경 수수료 50,000 원)

9.2 참가비

참가비는 대회 특별 규칙(공식 통지 등)에 기재된다.

9.3 어시스턴트 등록

어시스턴트 등록은 원칙적으로 한국 선수권만 허용된다.

9.4 라이더와 함께 주행하는 자가 인정된 경우, 인정되는 행위 등 자세한 사항은 대회 특별 규칙(공식 통지 등)에서 고지한다.

9.5 라이더의 넘버 (제킨 넘버)

라이더는 주최자로부터 지정된 번호를 차량 검사 때까지 규정된 서체와 규정된 색상으로 부착할 것.

9.6 참가자 접수

대회 당일 라이더 출전 자격을 확인한다.

정해진 시간 내에 라이더(본인) 또는 팀원 등이 KMF 라이선스, 참가 서약서를 제시하고 출전 자격을 확인 받아야 한다.

참가자 접수 시간은 대회 특별 규칙(공식 통지 등)에 기재된다.

9.7 미성년자는 대회 참가 동의서를 라이선스 신청 시 제출하여 해당 연도의 KMF 공인, 승인 대회에 적용한다.

제10조 기술 규칙 관련

10.1 모터사이클의 장비

10.1.1 출전 차량

차량은 본 규칙 '트라이얼 기술 규칙'에 적합해야 하며, 메인 프레임 및 크랭크 케이스에는 인식 번호가 각인 또는 각인된 플레이트의 부착 등에 의해 표시되어 있어야 한다.

개조되어 형식을 판별할 수 없는 차량 또는 차량 검사에서 불합격된 차량은 대회에 출전할 수 없다.

10.2 라이더의 장비

10.2.1 헬멧: '국내 경기 규칙 라이더의 장비' 참조.

10.2.1.1 헬멧은 KMF 가 트라이얼용 또는 모토크로스용으로 공인한 것이어야 한다.

10.2.1.2 KMF 공인 헬멧에는 KMF 공인 마크가 부착되어 있다.

10.2.1.3 헬멧 및 장비품에 웨어러블 카메라 등(각 종 장착 스테이 포함)의 장비는 금지한다.

10.2.2 복장은 긴 바지, 긴 소매로 되어있어야 한다. 글러브 및 무릎까지 보호하는 돌출부위가 없는 가죽 또는 동등한 강도를 가진 수지 등으로 제작된 부츠의 착용이 의무화된다.

10.2.3 백 프로텍터, 체스트 가드 등의 프로텍터류의 장비를 하는 것이 강하게 권장된다.

10.2.4 다음의 부위는 웨어에 가죽제 패드가 장착되어 있거나 발포 플라스틱으로 덮여있는 것이 강력하게 권장된다. 웨어에 패드나 장비가 장착되어 있지 않은 경우는 플라스틱 성형의 리브 부착 패널로 최소 2mm 두께가 있는 것을 다음 부위에 장비할 것을 강력히 권장한다.

- 보호 부위: 어깨, 팔꿈치, 고관절 및 무릎

10.2.5 마우스피스

입 부상 방지를 위해 커스템 메이드 마우스 가드 장착이 권장된다.

마우스 가드의 색은 입안의 출혈을 분간하기 쉽도록 붉은색 이외의 밝은 색이 바람직하다. 항상 물고 있지 않으면 고정되지 않는 타입은 실수로 삼키는 것을 방지하기 위해 사용을 금지한다.

10.3 차량 검사

대회 당일 출전자격 확인 후 라이더 차량 검사를 실시한다. 검사를 받는 차량은 라이더 1 명에 대해 1 대로 제한되어 있다.

10.4 부품의 마킹

10.4.1 마킹된 부품은 경기 기간 중 교환이 금지된다.

10.4.2 사일렌서가 마킹된 뒤 충격을 받아서 대폭적으로 음량이 증가할 경우 사일렌서를 교체하거나 주행을 정지할 것.

10.4.3 사일렌서를 교환할 경우 오피셜에 신고할 것.

10.4.4 사일렌서를 교환한 차량은 최종 랩의 차량 체크 후 주최자에 의해 차량이 보관되어 음량 검사가 실시된다.

10.5 라이더의 책임

마킹이 될 경우 라이더는 파츠가 적합하게 마킹된 사실을 자신의 책임 하에 확인한 뒤 경기를 시작할 것.

10.6 부품의 체크

주최자는 경기 중 어느 차량이든 언제든 부품을 체크할 수 있다. 마킹된 부품에서 마크가 없어졌을 경우 그 부품을 교체한 것으로 간주된다.

10.7 경기 중 라이더와 제 3 자간의 전파를 발하는 전자기기(무전기, 휴대전화, 불루투스 등)에 의한 통신은 일체 금지한다.

제11조 페널티

11.1 타임 페널티

11.1.1	스타트 지연 1 분까지	1 점
11.1.2	스타트 지연 10 분을 넘은 경우	실격
11.1.3	골 타임 지연	실격

11.2 감점

11.2.1 섹션에서

폴트 1 회	1 점
폴트 2 회	2 점
폴트 3 회 이상	3 점

11.2.2 폴트의 정의

라이더의 일부 또는 차량의 일부(타이어, 풋레스트, 엔진 프로텍션 플레이트를 제외)가 지형을 접하거나 지형(지면, 나무, 가지, 벽, 돌, 바위, 말뚝 등을 총칭해 '지형'이라고 부름)에 걸린 경우.

11.2.3 "실패(감점 5 점)"의 정의

11.2.3.1 해당 섹션 심판원(옵저버)의 허가를 받은 후 섹션 IN 하지 않은 경우.

11.2.3.2 섹션 트라이 중 라이더와 이그니션 킬 스위치의 스트랩이 접촉되어 있지 않았거나 혹은 접촉이 빗나간 경우.

11.2.3.3 "섹션 입구", "섹션 출구", "게이트 마커", "진행방향 게이트"의 표시를 리어 휠이 프론트 휠보다 먼저 통과했을 경우.

11.2.3.4 자신의 클래스 게이트를 통과하지 못할 경우.

11.2.3.5 자신의 클래스 게이트에 아웃측(클래스 표시 없음)에서 진입한 경우.

11.2.3.6 자신의 클래스 게이트 마커에 앞 또는 뒤 타이어가 접촉한 경우.

11.2.3.7 자신의 클래스 게이트에 진입한 뒤 바로 앞으로 되돌아간 경우.

11.2.3.8 진행방향 표시 게이트를 일단 진입한 후 다시 진입한 경우.

11.2.3.9 라이더가 발을 내리든 내리지않든 차량이 후진한 경우.

11.2.3.10 섹션 내에서 라이더가 외부 원조를 받은 경우.

11.2.3.11 라이더 또는 차량이 직접 마커나 말뚝 등 섹션 표시물의 원상태를 변화(테이프, 마커, 말뚝 등에 차량 또는 라이더가 직접 간섭하여 부수거나 느슨하게 하거나 이동시키거나 밀어 넘어뜨리는 등의 행위)시킨 경우.

11.2.3.12 핸들바가 지면에 접지한 경우.

11.2.3.13 발을 내리고 정지 상태에 있을 때 핸들 그립에서 손을 떼고 핸들 그립 이외의 차체를 만질 경우. (주: 안전상 안경, 헬멧 등의 수정은 인정된다)

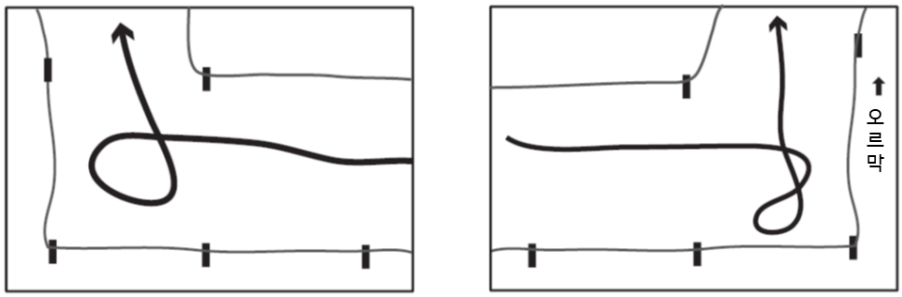
11.2.3.14 차량의 프론트 휠 도는 리어 휠이 섹션의 경계면(테이프 등)을 완전히 넘어서 접지한 경우.

11.2.3.15 차량의 사이드 또는 후방에 양발을 두고 차량에서 내린 경우.

11.2.3.16 차량이 전진하지 않는 상태에서 라이더가 다리를 내리거나 어딘가에 기대어 있거나 타이어를 제외한 차량 일부가 지면 및 지형을 접하고 있을 때 엔진이 정지해버린 경우.

11.2.3.17 차량으로 루프 등을 해서 그 궤적을 전후륜으로 횡단한(접촉을 포함) 경우.

그림 A (루프에서 “실패”가 되는 예)



11.2.3.18 시간 내에 섹션을 완주하지 못한 경우. (섹션 통과 시간이 있는 경우)

11.2.3.19 해당 섹션의 트라이 회피(에스케이프)를 섹션 심판원(옵저버)에게 신고하여 인정된 경우.

11.2.4 섹션 간과

순차적으로 섹션을 도는 방식의 경우, 다음 섹션에 트라이 해 버리거나 동시 스타트 방식의 경우, 카드 제출 시에 채점 펀치 등의 기록이 없는 등 각각 섹션을 간과한 것으로 간주된다. 또한 두 방식 모두 트라이를 했지만 펀치 등을 받지 않은 경우도 동일하다. 10 점

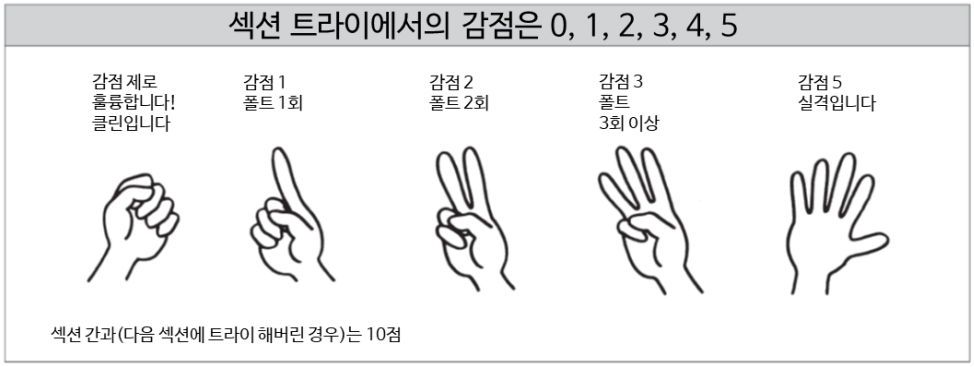
11.2.5 한개의 섹션에서 몇가지 감점이 누적될 경우 가장 큰 감점만 적용된다. 그러나 다음의 감점은 가산된다.

11.2.5.1 라이더가 섹션 상황을 고의로 변화시킴. 5 점 (가산)

11.2.5.2 실패 후 섹션 심판원(옵저버)의 지시를 따르지 않고 섹션 통과 시간 경과 후에도 섹션으로부터 나오지 않음. 5 점 (가산)

11.2.5.3 섹션을 1 번부터 차례로 시도하지 않음. 20 점 (가산)
(순차적으로 섹션을 도는 방식의 경우)

11.2.6 섹션 심판원(옵저버)이 손 또는 플래카드로 표시하는 감점은 잠정적인 것으로 펀치카드 등 기록 용지에 기재한 것이 그 섹션에서의 최종적인 결과이다. 잠정적인 표시로부터 결과가 변경되거나 레이스 디렉터로부터 추가 감점이 통보되는 경우가 있다.



11.3 신고 에스케이프의 정의

라이더가 해당 섹션의 트라이 회피를 신고하는 행위. 다만 차량 고장 등에 의해 차량을 방치하고 라이더만으로 신고는 할 수 없다.

11.4 이하에 기재하는 벌금, 실격은 심사위원회의 승인에 따라 레이스 디렉터로부터 라이더에게 통보된다.

11.4.1 벌금

라이더가 오피셜에게 폭력적인 언동, 행위

그 경중에 따라 심사위원회가 국내 경기규칙 KMF 재정규칙에 근거해 벌칙을 부과한다.

11.4.2 실격

라이더는 다음 행위에 따라 실력된다.

11.4.2.1 라이더가 오피셜에게 폭력적인 언동, 행위 (중대한 경우)

11.4.2.2 헬멧 미장착 주행.
11.4.2.3 대회일 이전에 설정된 코스 및 섹션에서 연습.
11.4.2.4 경기 기간 동안의 섹션 연습.
11.4.2.5 라이더 넘버를 다른 사람과 교환.
11.4.2.6 차량 규정에 맞지 않은 차량을 사용.
11.4.2.7 규정 외 타이어 사용.
11.4.2.8 인정되지 않는 가솔린 사용.
11.4.2.9 금지된 약물의 사용.
11.4.2.10 코스의 지시를 간과. (코스의 규정이 있는 경우)
11.4.2.11 코스를 실패한 지점 이외의 장소에서 코스 복귀. (코스의 규정이 있는 경우)
11.4.2.12 경기중의 차량 또는 라이더의 변경.
11.4.2.13 패독 이외의 장소에서 급유. (연료탱크 교환 포함)
11.4.3 패독 이외의 장소에서 라이더 이외의 사람이 차량 보수나 부품 교환 작업을 실시한 경우. (코스 상에서의 부품이나 공구 등을 받는 것은 허가된다)
11.4.3.1 사일렌서를 교환한 차량으로 최종 랩의 머신 체크 후 주최자에 의해 차량의 음량 검사를 실시하여 규제치를 넘은 경우.
11.4.3.2 마킹된 부품에서 마크가 없어졌을 경우. (부품을 교환한 것으로 간주됨)
11.4.3.3 해당 대회에 출전을 인정받은 라이더 이외의 사람에 의한 섹션 트라이의 순서 대기.
11.4.3.4 차량 고장 등으로 라이더 이외의 사람이 차량을 이동시킨 경우. (코스 내외 등)
11.4.3.5 경기중 라이더와 제 3 자가 전파를 사용하는 전자기기로 통신.

제12조 결과의 기록

12.1 스코어 카드(펀치 카드, 기록 카드)가 사용될 경우 녹기 어려운 소재로 만들어진 카드가 배포된다.
12.2 라이더는 자신의 스코어 카드에 각 섹션에서 마크(펀치)를 받고 요구받을 경우 오피셜에게 스코어 카드를 건네줄 의무가 있다.

제13조 섹션의 폐쇄

13.1 경기 시간이 남아있어도 최종 라이더 통과 후 백마커(섹션 폐쇄를 지시하는 오피셜)가 섹션을 폐쇄하는 경우가 있다.
13.2 동시 스타트 방식의 경우 타임 스케줄에서 정해진 시각에 섹션이 폐쇄된다.

제14조 결과와 순위

대회 우승자는 완주자 중 감점 점수가 가장 적은 라이더이다.

제15조 대회의 중단

대회가 종료 전에 중지되어버린 경우, 심사위원회는 그 대회를 무효, 취소로 하거나 그 결과와 시상을 정당하게 하거나 하는 것을 상황에 따라 판단한다.

제16조 동점

16.1 동점이 발생한 경우 0 점이 가장 많은 라이더를 상위로 한다.
16.2 여전히 동점일 경우 '1 점이 가장 많은 라이더, 2 점이 가장 많은 라이더, 3 점이 가장 많은 라이더'의 순서로 판단한다.

16.3 그래도 동점일 경우, 계측을 할 경우에는 적은 소요시간으로 완주한 라이더를 상위로 한다. 동시 오픈 방식의 경우는 먼저 골인 라이더가 상위가 된다.

16.4 소요시간을 계측하지 않는 경우 최종 랩의 성적 상위자를 상위로 한다.

16.5 최종 랩도 동점일 경우 최종 랩의 전 랩, 여전히 동점일 경우 그 전 랩의 순으로 판단한다.

제17조 시상

득점은 국내 경기 규칙 제 3 장 대회 '공식 득점'에 의한다.

제18조 항의

18.1 항의는 국내 경기 규칙 제 4 장 KMF 재정 규칙 '대회에서의 대회심사위원회에 항의'에 의한다.

18.2 항의는 잠정 결과 발표 후 20 분 이내에 해당 라이더 및 엔트런트 대표자만이 할 수 있다.

18.3 섹션 심판원(옵저버)이 내린 판정에 대해 항의할 수 없다.

18.4 차량의 분해 검사에 소요된 비용은 항의 불성립 시 제출자, 항의 성립 시 대상자가 부담한다. 그 비용의 산정은 테크니컬 디렉터가 한다.

제19조 본 규칙의 해석

본 경기 규칙 및 경기에 관한 의문 또는 본 규칙에 기재되지 않은 사항에 대해서는 대회 사무국 앞으로 질의를 할 수 있다.

제20조 본 규칙의 시행

본 규칙은 2022 년 1 월 1 일부터 시행한다.

2022 MOTORCYCLE SPORTS RULES
부칙 13
트라이얼 기술 규칙

이하에 규정하는 기술 규칙은 트라이얼 경기를 치르는데 필요한 기본 규칙으로 트라이얼의 모든 차량 및 공인 대회에 적용된다.

제1조 차량

1.1 배기량에 의한 클래스 구분은 특별히 정하지 않는 한 적용되지 않는다.

1.2 차량 구분

'KMF 공인 차량'이 베이스 차량이어야 한다. 단, 국제 A 급 및 국제 B 급 클래스의 차량은 메이커 또는 수입원에서 특별 신청이 들어온 경우에만 경기 전용 차량으로 참여할 수 있다.

1.2.1 경기 전용 차량

1.2.2 KMF 공인 차량

제2조 배기량의 산출 방법

2.1 총 배기량은 실린더의 용적을 측정하는데 이용되는 기하학 공식에 따라 계산된다.
즉 직경은 보어에 의해 산출되며 높이는 피스톤이 최상부에서 최하부까지 이동하는데 차지하는 공간으로 산출된다.

2.2 공식

총 배기량 = (D^2 X 3.1416 X C / 4) X 기통수

D = 보어 C = 스트로크 단위 = cm 소수점 이하 4 자리 버림

2.3 측정 시에는 보어에 1/10mm 까지의 허용 오차가 인정된다. 이 허용 오차를 고려해도 배기량이 해당 클래스의 리미트를 넘을 경우 엔진이 식은 상태에서 재 측정이 1/100mm 의 리미트까지 이루어진다.

2.4 실린더의 보어가 진원이 아닌 경우, 단면적을 측정하여 계산한다.

2.5 모든 카테고리에서 슈퍼 차져는 금지된다.

제3조 일반적인 아이템

3.1 재질

프레임, 프론트 포크, 핸들바, 스윙암, 스티어링 스템 샤프트, 피벗 샤프트에 티타늄을 사용하는 것은 금지된다.
상기 이외의 티타늄, 경합금의 사용은 인정된다.
(공인 차량이 이 조건에 부합하지 않은 경우에는 공인 차량의 상태를 유지하는 것을 조건으로 상기 금지 부품의 사용이 허가된다)

3.2 프레임의 정의

3.2.1 프레임이란 엔진이 장착된 부분을 중심으로 스티어링 설치 부분과 리어 서스펜션의 설치 부분을 포함한 구조 전체를 말한다

3.2.2 시트를 장착하기 위한 서브 프레임은 프레임 본체에 용접되어 있을 경우 프레임으로 간주하고 볼트 온(탈착 가능)의 것은 프레임으로 간주하지 않는다.

3.3 스타트 장치

스타트 장치가 의무화된다.

3.4 스프로킷 가드 및 프로텍터

3.4.1 체인과 스프로킷 사이에 신체 일부가 끼이는 일이 없도록 프론트 및 리어 스프로킷 가드를 설치해야 한다.

3.4.2 리어 스프로킷 가드는 스프로킷과 드라이브 체인의 접합부를 완전히 덮어야 한다.

3.4.3 리어 스프로킷은 구멍이 안 뚫린 것을 사용하거나 구멍을 모두 막아 신체 일부가 들어가지 않는 리어 스프로킷 프로텍터를 장착해야 한다. 구멍이 뚫리지 않은 리어 스프로킷에서 표면에 요칠이 있는 것은 씰 또는 테이프 등을 붙여 표면을 평평하게 해야한다.

단, 구멍이 없는 리어 스프로킷에서 손이나 손가락이 쉽게 말려들어가지 않는 것은 그대로 사용할 수 있다.

3.4.4 드라이브 스프로킷 부분에 프론트 스프로킷 가드를 설치해야 한다.

3.4.5 스프로킷 가드의 장착 방법은 볼트온 또는 용접으로 쉽게 탈락하지 않도록 확실히 고정해야 한다.

3.4.6 프론트 및 리어 스프로킷 가드의 재질은 알루미늄이나 완강한 수지로 한다.

3.5 배기 파이프, 사일렌서

3.5.1 배기 파이프와 사일렌서는 음량 규제에 관한 필요조건을 모두 충족하는 것이어야 한다.

3.5.2 사일렌서의 끝은 최소 30mm 에 걸쳐 모터사이클의 중심축과 수평이고 평행해야 한다. (허용오차 10°)
모든 사일렌서의 끝은 최소 반경 2mm 이상의 구 형태로 처리되어야 한다.
(공인 차량이 이 조건에 부합하지 않은 경우 공인 차량의 상태에서 사양을 변경하지 않는 조건으로 공인 차량의 사일렌서 사용이 허가된다)

3.5.3 사일렌서의 후방 끝은 리어 타이어의 후방 접선보다 뒤에 있어서는 안 된다.

3.6 핸들바

3.6.1 핸들바의 폭은 600mm 이상, 850mm 미만이어야 한다.

3.6.2 핸들바의 끝이 노출되어 있을 경우에는 고형 물질을 채우거나 고무로 덮여 있어야 한다.

3.6.3 핸들을 끝까지 꺾었을 때 핸들바(레버류 포함)와 바디 프레임 사이에 최소 30mm 이상의 공간이 확보되어야 한다.

3.6.4 핸들바 클램프는 핸들이 쉽게 부러지는 부분을 만들지 않기 위해서 둥글게 제작되어야 한다.

3.6.5 경합금제 핸들바의 용접에 의한 보수는 금지된다.

3.6.6 핸들바의 크로스바에는 프로텍션 패드를 장착해야 한다. 크로스바가 없는 사양의 핸들은 중간부분에 프로텍션 패드를 장착해야 한다.

3.6.7 핸들바에 카본, 케블라 및 복합소재의 사용은 금지된다.

3.6.8 핸드 프로텍션의 장비도 인정되지만 내파쇄성의 재로를 사용할 것.

3.7 컨트롤 레버

3.7.1 모든 핸들바, 레버류(클러치, 브레이크 등)는 원칙적으로 끝부분이 볼 모양(이 볼의 지름은 최소 16mm)이어야 한다. 이 볼을 평평하게 하는 것도 인정되지만 어떠한 경우에도 끝부분은 둥근 형태가 되어야 한다. (이 평평한 부분의 두께는 최저 14mm 로 한다) 레버 끝부분은 레버와 일체 구조로 고정되어 있어야 한다.

3.7.2 각 컨트롤 레버(브레이크 페달 및 핸드 레버)는 각각 독립된 피벗을 가지고 있어야 하며 그 레버 자체의 피벗에 마운트 되어 있어야 한다.

3.7.3 브레이크 페달이 풋레스트의 축에 피벗되어 있는 경우, 풋레스트가 휘거나 변형된 경우 등 어떤 경우에도 작동되어야 한다.

3.8 스로틀 컨트롤

3.8.1 스로틀 컨트롤은 손을 뗐을 때 자동적으로 닫히는 구조이어야 한다.

3.8.2 차량에는 최장 1m 의 스트랩(끈)으로 라이더와 직결되어 라이더가 차량에서 이탈했을 때 엔진을 정지시키는 이그니션 킬 스위치를 장비해야 한다.

3.9 풋레스트

3.9.1 풋레스트의 끝에는 최소 반경 8mm 의 일체 구조 프로텍션이 설치되어 있어야 한다.

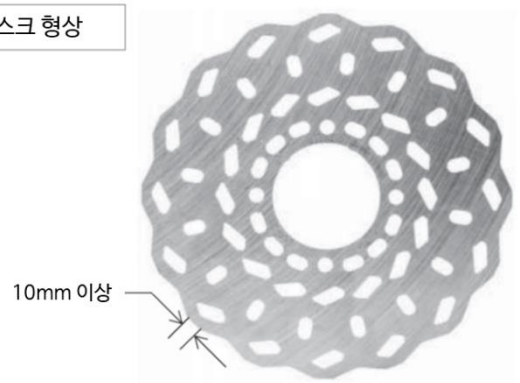
3.9.2 풋레스트는 접히는 방식도 괜찮지만 이 경우 자동적으로 원래의 위치로 돌아가는 구조로 되어 있어야 한다.

3.10 브레이크

3.10.1 모든 차량은 최소 2 개의 독립된 브레이크(각 휠에 하나)가 갖춰져 있어야 하며 휠과 중심이 같아야 한다.

3.10.2 브레이크 디스크는 라운드 형태의 것을 기본으로 한다. 다만 웨이브 디스크라도 원주 방향의 요철 부위 각도가 둔각으로 되어 있어서 웨이브 형상 각각의 끝부분에서 원주 방향의 길이가 10mm 이상 확보되어 디스크 양면의 각부가 라운드 처리(손가락이 걸리지 않을 것) 된 것은 사용이 허가된다.
풀 커버드 된 외부 프로텍션(프론트 / 리어)이 장비된 경우에는 어떤 형태의 웨이브 디스크도 사용이 허가된다.

웨이브 디스크 형상



3.10.2.1 디스크의 개구부(구멍 부분)의 최대 치수는 둥근 구멍의 경우 지름 6mm, 긴 구멍의 경우 폭 6mm X 길이 10mm(구멍 끝부분은 둥글게 되어 있을 것)인 것이 권장된다. 개구부의 치수는 디스크 접동면 뿐만 아니라 허브 부위에도 적용되지만 허브 부위에 대해서는 디스크 바깥쪽에 가드용 금속판을 디스크와 함께 조여 구멍을 막는 것도 인정된다.

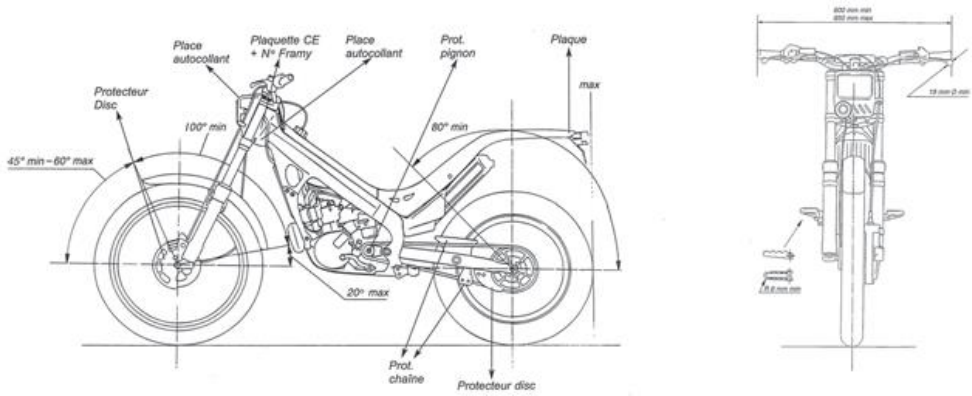
3.10.2.2 브레이크 디스크에는 딱딱한 플라스틱 소재의 외부 프로텍션이 장비되어 있어야하며 프론트 디스크는 풀커버드 타입, 리어 디스크는 전반부 1/4 이상(리어 포크 및 브레이크 캘리퍼 포함)이 커버되어 있을 것. 커버에 구멍을 뚫을 ㄱ여우 최대 치수는 지름 10mm 또는 동등의 범위로 한다.

3.11 머드 가드 및 휠 프로텍션

3.11.1 모든 경기용 차량에는 머드 가드가 갖춰져 있어야 한다.

3.11.2 머드 가드는 타이어 양쪽에 붙어 있어야 한다.

3.11.3 프론트 머드 가드는 휠의 주변을 최소 100˚에 걸쳐 커버해야 한다. 머드 가드의 앞쪽 끝과 휠의 중심을 잇는 선과, 휠의 중심을 지나는 수평선이 이루는 각도는 45˚와 60˚의 사이에 있어야 한다. 머드 가드의 후방 끝과 휠의 중심을 잇는 선과, 휠의 중심을 지나는 수평선이 이루는 각도는 20˚를 넘으면 안 된다. (아래 그림 참조)



3.11.4 리어 머드 가드는 리어 휠의 중심을 지나는 수직선과 이 수직선에서 25°의 각도로 후방으로 그어진 선이 형성하는 원의 일부를 넘어 후방으로 연장되어 있어야 한다.

3.11.5 리어 머드 가드는 휠 주변의 최소 80°를 덮어야 한다.

3.11.6 캐스트 휠 또는 용접된 휠이 사용되는 경우에는 견고한 디스크로 스포크를 덮는 형태로 휠 프로텍션이 설치되어야 한다.

3.12 휠

휠(림, 컬러, 스포크, 허브 포함)의 교환 및 변경은 허용된다.

단, 공인 차량의 휠 본체 구조(예: 스포크, 캐스트, 몰드, 리벳 등)의 변경은 금지한다.

※ 일반 시판되고 있는 휠과의 교환도 허가된다.

3.13 트라이얼 타이어

자유로 하지만 다음을 준수할 것.

3.13.1 휠에 정상적으로 장착된 상태에서 타이어의 전폭은 115mm 를 넘을 수 없다.

3.13.2 트레드의 깊이(A)는 트레드 면에서 직각으로 잴 경우 13mm 를 넘을 수 없다. 동일한 원주의 블록은 모두 같은 깊이로 되어있어야 한다.

3.13.3 블록 사이의 트레드 폭은 타이어 폭 방향(B)으로 9.5mm, 원주 방향(C)으로 13mm 를 넘지 않아야 한다.

3.13.4 숄더 블록(D) 사이의 트레드 폭은 22mm 를 넘지 않아야 한다.

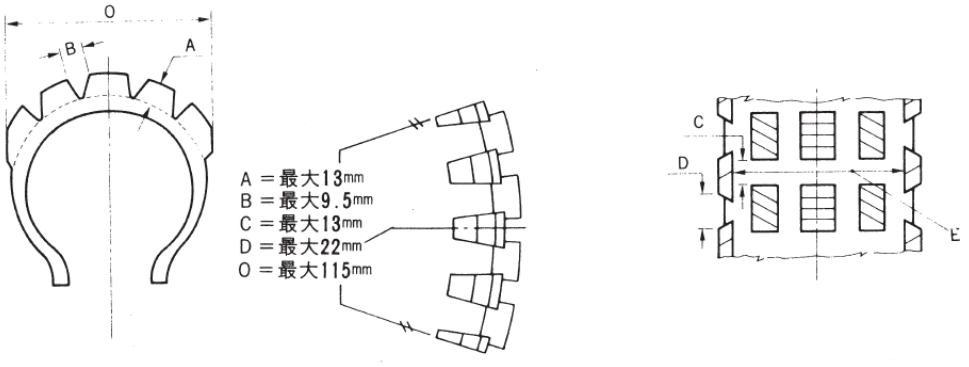
3.13.5 트레드 횡폭(E)은 타이어 월에서 직각으로 잴 결우 블록으로 중단되지 않는 한 타이어 전폭에 달해야 한다.

3.13.6 모든 트레드 블록(숄더 블록 제외)은 양쪽 부분이 평행하며 타이어의 축에 대해 직각으로 평행한 직사각형이어야 한다. (타이어는 아래의 그림에 적합해야 하고 반대로 회전시켜도 같은 외관이어야 한다)

3.13.7 통상적인 판매 루트 또는 소매점을 통해 구할 수 있는 일반 공도용으로 인가된 타이어만 사용이 허용된다.

3.13.8 타이어는 일반 구매자가 입수할 수 있는 매뉴팩처러의 상품 카탈로그 또는 타이어 사양 리스트에 게재되어 있는 것이어야 한다.

3.13.9 이들 타이어는 하중, 스피드 코드에 관해 유럽 타이어 림 기술 기구(ETRTO)가 정하는 조건에 적합하고 최소 45M 의 사용등급이어야 한다.



3.14 넘버 플레이트

3.14.1 넘버 플레이트는 직사각형의 유연한 재질로 제작하여 1 장을 차량의 전면에서 보기 쉽도록 전방을 향해 장착해야 한다.
최소 치수는 175mm X 150mm 로 한다.

3.14.2 판독하기 어려운 문자 등은 테크니컬 디렉터의 판단에 의해 레이스 참가 허가를 얻을 수 없다.

3.14.3 넘버 플레이트의 바탕색 및 숫자(숫자는 영국식)의 색상은 다음과 같다.

국내 B 급 흰 바탕에 검은 숫자
국내 A 급 노란색 바탕에 검은 숫자
국제 B 급 녹색 바탕에 흰 숫자
국제 A 급 붉은 바탕에 흰 숫자

※ 관객과 오피셜이 명확하게 식별할 수 있어야 한다. (디자인된 서체의 사용을 인정한다)

3.15 라이트 류, 경고장치 및 스피드 미터

등화기 렌즈의 처리 또는 제거, 보안 부품(백미러, 보조 스텝, 윙커 류)의 제거가 의무화된다.

3.16 추가 장비

경기용 차량에는 프론트 포크 커버를 포함하여 추가 장비나 외장품 등을 부착하는 것은 허가되지만 그것들은 맨손으로 만져도 위험하지 않도록 라운드 처리나 모서리 등의 예각적인 부분이 없도록 처리가 되어있을 것. 차량 검사 시에 검사를 하고 지적이 있는 경우에는 수정 지시에 따라야 한다.

제4조 연료, 연료/오일의 혼합액, 냉각수

4.1 모든 차량에는 KMF 가 정한 무연 휘발유를 사용해야 한다. (AV 가스, 항공기용 연료의 사용은 금지된다)

4.2 경기에 사용할 수 있는 가솔린

경기에 사용할 수 있는 가솔린은 다음의 모든 항목을 준수해야 한다.

4.2.1 경기용 가솔린이란 일반 공도용 시판차에 제공하기 위해 통상의 주유소에서 구입할 수 있는 것 또는 KMF 공인 서킷의 주유소에서 구입할 수 있는 가솔린으로 한다.

4.2.2 경기용 가솔린에는 판매 시 혼입되어 있는 것 이외의 어떤 것도 첨가되어서는 안 된다. 단, 일반적으로 판매되고 있는 표준의 윤활유 및 1.5% 이하의 알코올(연료 정제 중에 혼입되어 있는 것에 한함)에 대해서는 인정된다.

4.2.3 수냉 엔진의 냉각수는 물 또는 일반 시판되고 있는 냉각액으로 한정된다.

4.3 급유 장소는 '패독'으로 한다. 단, 대회 특별 규칙(공식 통지 등)에 의해 급유 장소가 지정되면 그것을 따라야 한다. 따르지 않을 경우 실격된다.

제5조 음량 규제

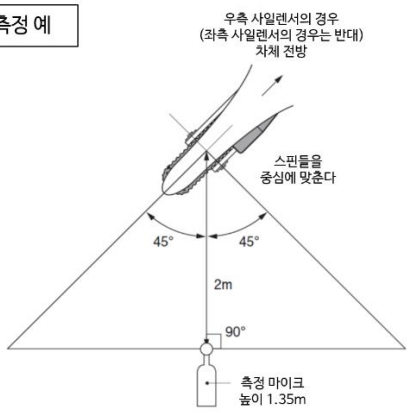
5.1 경기 전에 차량의 음량이 계측된다. 불합격 차량은 기준에 이를 때까지 조정하거나 부품을 교환할 수 있다. 계측에 합격한 사일렌서만 마킹을 받을 수 있다.

또한 장착된 사일렌서 이외에 1 개(1 세트)까지 인정되며 경기중 차량 검사를 받지 않은 사일렌서라도 파손이 발생했을 경우에는 차량 검사에서 추가 측정을 받을 수 있다.

5.2 음량 측정은 FIM 방식(2mMAX)으로 측정된다.
2mMAX 방식은 배기의 사일렌서로부터 나오는 소리 뿐만 아니라 엔진 회전수가 최대 엔진 스피드가 되었을 때의 차량으로부터 측정되는 전체적인 음량을 계측하는 것이다.

- 음량계는 차량의 후방 2m 에서 차량 중심에서 배기 측 45 도에 위치하며 높이는 지상 1.35m 의 위치에 설치한다.
- 2m 의 거리는 리어 타이어가 지면과 접하는 지점부터 잰다.
- 부드러운 흙 위에서 계측하는 것이 권장된다.
- 스위치 등에 의해 변환이 가능한 차량은 모든 모드에서 계측하는 경우가 있다.

측정 예



5.3 검사원에 의해 스로틀은 최대 엔진 스피드까지 가능한 빠르게 열린다. 최소 1 초간은 최대 회전수를 유지한다. 그 후 신속히 스로틀을 닫는다.
측정 중 경기 임원의 행위로 인해 발생한 고장, 손해에 대해 경기 임원은 일체의 책임을 지지 않는다. 또한 엔진의 최대 회전수를 의도적으로 낮추는 부정행위를 하면 안 된다.
예: CDI / ECU 프로그램 변환 스위치의 사용 등
※ 측정 시 엔진 회전수가 분명히 낮을 경우 회전계로 엔진 최대 회전수를 측정하는 경우가 있다.
※ 기어는 중립으로 측정한다.

5.4 검사원들은 차량 옆에서 마이크로폰과 반대편에 서있거나 프론트 휠 근처에서 핸들바의 전방에 선다. 차량과 마이크로폰 사이에 서면 안 된다.

5.5 음량의 규제치는 다음과 같다.
2 스트로크 엔진: 104 dB/A
4 스트로크 엔진: 106 dB/A
※ 사용하는 음량계에 의한 오차 +2 dB/A

5.6 음량 측정에 추가할 수 있는 스페어 사일렌서는 머신에 장착된 사일렌서 이외에 머신 1 대당 1 개(1 세트)로 한다.

5.7 그 외의 규제에 대해서는 FIM 규칙에 준한다.

제6조 텔레메트리

움직이고 있는 차량에 정보를 전달하거나 움직이는 차량에서 정보를 얻는 것은 금지된다.

제7조 본 규칙의 시행

본 규칙은 2022 년 1 월 1 일부터 시행한다.

2022 MOTORCYCLE SPORTS RULES
부칙 14
엔듀로 경기 규칙

제1조 총론
대회는 모터사이클(이하 차량이라 칭함)의 신뢰성 및 규정된 조건 하에 설정된 루트와 테스트를 주행함으로써 참가자의 기량을 측정하는 것을 목적으로 개최된다.

제2조 코스
코스는 참가하는 차량이 어떤 날씨에도 주행할 수 있어야 한다.
총 주행거리는 최소 50km(1 일당)로 한다. 오거나이저는 8 자형 코스를 설정할 수도 있다.
경기 개최일 1 일당 종합 타임은 원칙적으로 15 분의 최종 타임 체크를 포함하여 3 시간 이상 6 시간 이내로 한다.

제3조 대회 특별 규칙(SR)의 발행
주최자는 대회 특별 규칙(SR)을 발행해야 한다. 대회 특별 규칙(SR)에는 코스, 평균 스피드, 엔트리 요금, 숙박시설 등 개최지에 관해 필요한 정보가 포함되어야 한다.

제4조 엔트리 용지
모든 엔트리는 각 대회 주최자가 준비하는 엔트리 용지에 기입되며, 라이더, 팀, 스폰서 및 차량 제조 메이커 또는 수입원 등에 관한 정보가 빠짐없이 기입되어 있어야 한다.

제5조 사법
적절한 종목 및 기능을 보유한 라이선스를 소지한 KMF 오피셜 또는 FIM 엔듀로 오피셜 라이선스 소지자에 의해 대회는 관리되며 그 모든 오피셜과 어시스턴트는 레이스 디렉터에 의해 관리된다.

5.1 다음의 역할을 수행하는 오피셜은 해당 연도에 유효한 KMF 오피셜 라이선스 또는 FIM 오피셜 라이선스를 소지하고 있어야 한다.

- 심사위원장 — 오피셜 1 급 (종목과 상관없이) 또는 FIM 엔듀로 라이선스 소지자
- 심사위원 — 오피셜 2 급 이상 (종목과 상관없이) 또는 FIM 엔듀로 라이선스 소지자
- 레이스 디렉터 — 오피셜 2 급 이상 (모토크로스에 한함) 또는 FIM 엔듀로 라이선스 소지자
- 테크니컬 디렉터 — 오피셜 2 급 이상 (종목과 상관없이) 또는 FIM 엔듀로 라이선스 소지자
- 타임키퍼 — 오피셜 2 급 이상 (종목과 상관없이)

또는 FIM 엔듀로 라이선스 소지자

5.2 테크니컬 디렉터

주최자로부터 임명되는 테크니컬 디렉터는 KMF 규칙 및 대회 특별 규칙에 차량과 장비가 적합한지 확인해야 한다.

5.3 레이스 디렉터의 역할

5.3.1 레이스 디렉터는 대회의 건전한 운영과 관리에 대한 책임을 진다.

5.3.2 모든 오피셜이 갖추어져 있으며 각 역할을 수행할 준비가 되어있는지 확인하고 안전관리 및 의료 체제에 관련된 스태프가 갖추어져 있는지 파악하고 코스 및 섹션 모두 양호한 상태로 유지시킨다.

5.3.3 KMF 규칙의 준수여부를 판단하여 필요에 따라 심사위원회에 페널티를 상신한다.

5.3.4 라이더와 차량이 등록된 것과 다른지, 라이더가 경기 참가 자격이 있는지 확인한다.

5.3.5 안전상의 이유 또는 불가항력에 의한 사유(천재지변 등)가 발생했을 경우, 코스 변경, 경기 시간의 변경, 일시적인 대회 중지, 대회 일부 취소 등을 판단한다.

5.3.6 안전상의 이유로 라이더 또는 차량의 스타트를 거부하고 해당 라이더를 대회에서 제외시키는 것을 판단한다.

5.3.7 오피셜 또는 주최자가 임명한 스태프의 지시를 무시하는 어떤 사람도 코스 또는 섹션에서 퇴장하도록 명령할 수 있다.

5.3.8 모든 결정사항, 제출된 항의에 대한 재정사항을 심사위원회에 보고한다.

5.3.9 타임키퍼 및 기타 임원의 레포트, 그 밖에 심사위원회에 보고해야 하는 모든 정보를 정리한다. 또한 대회의 잠정 결과의 승인을 얻는다.

5.4 타임키퍼

대회에 사용하는 타임 키핑 시스템(계측, 집계 기기)을 다룰 수 있는 타임키퍼가 임명된다. 타임키퍼는 각 체크포인트에 오피셜 및 라이더가 알아볼 수 있도록 공식 타임을 표시하는 시계를 준비해야 한다.

5.5 대회 심사위원회

심사위원장, 심사위원 및 레이스 디렉터, 테크니컬 디렉터는 주최자가 임명한다.

대회 심사위원회는 홀수가 되는 인원으로 구성되며 투표가 동수가 되는 경우에는 심사위원장이 결정표를 던진다.

5.6 심사위원장의 역할

심사위원장의 역할은 다음과 같다.

5.6.1 주최자가 발행한 공식 통지 및 변경사항의 승인

5.6.2 레이스 디렉터의 상신에 근거하여 그 경중에 따라 심사위원회가 국내 경기 규칙 제 4 장 KMF 재정 규칙에 의해 벌칙을 부과한다.

5.6.3 모든 항의에 관한 재정

5.6.4 대회 리절트의 승인

5.6.5 대회 중지, 중단의 최종 결정

5.7 심사위원회의 권한

심사위원회는 KMF 규칙 및 대회 특별 규칙에 따라 대회의 공정한 운영을 감시할 책임이 있으며 레이스 디렉터를 비롯한 대회 운영 모든 것에 대해 발언권을 갖는 유일한 최고 결정기관으로 하되 그 기능은 스포츠로서의 운영 분야로 한정되며, 대회의 법적 책임은 주최자에게 있는 것으로 한다. 심사위원회는 대회 중에 발생하는 모든 항의를 재정하고 레이스 디렉터, 주최자로부터의 요청이나 독자적인 권한에 따라 대회의 개시를 지연시킬 수 있다. 또한 안전상의 이유나 불가항력에 의한 사유(천재지변 등)가 발생한 경우, 대회 전체의 중지, 대회의 일부 취소 등을 판단할 수 있다. 심사위원회는 KMF 국내 경기 규칙에 명시된 조건에 따라 어떤 벌칙도 재정해야 한다.

제6조 라이선스에 의한 클래스 구분

6.1 클래스

6.1.1 인터내셔널 클래스 (INT)

해당 연도에 유효한 엔듀로 국제 라이선스 소지자가 출전 가능.

6.1.2 내셔널 클래스 (NAT)

해당 연도에 유효한 엔듀로 국내 A 급 라이선스 소지자가 출전 가능.

6.2 승격

KMF 라이선스 승격, 강등에 관한 규칙의 '엔듀로 라이선스의 승격'에 의한다.

6.3 라이선스

인터내셔널, 내셔널 모두 KMF 공인 엔듀로 경기 라이선스만이 적용된다..

제7조 포인트 집계 방법

7.1 한국 선수권 클래스에 출전하여 상위의 성적을 거둔 선수에 대해 다음의 포인트 스케일에 따라 포인트가 주어진다. 복수 일수(2 일간 등) 개최의 경우는 1 일마다의 성적에 대해 포인트가 주어진다.

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

※ 완주자에게만 포인트가 주어진다.

파이널 크로스가 개최되는 경우에는 2 일째의 결과에 포함하는 것으로 한다.

7.2 이틀로 구성된 경기에서 대회 첫날 순위를 차지하지 못한 라이더는 이틀째도 '1.8 재 스타트'에 기재된 조건에 의해 출발이 허용된다.

7.3 그날의 최종결과에서 동순위가 발생한 경우, 해당 라이더에게는 각각 해당 순위의 포인트가 주어지며 그 다음에 위치한 라이더는 그 순위에 따른 포인트가 주어진다.

예: 라이더 A 28'20" 10 포인트
라이더 B 28'20" 10 포인트
라이더 C 30'00" 8 포인트

7.4 인터내셔널 A (IA), 인터내셔널 B (IB), 내셔널 A (NA), 내셔널 B (NB) 클래스 각각 랭킹이 관리된다.

7.5 2018 한국 선수권 시리즈의 전 클래스 랭킹은 전 라운드의 합계 포인트에 의해 결정된다.

7.5.1 이틀간 구성된 대회의 첫날을 '라운드 1', 둘째날을 '라운드 2'로 카운트한다.

7.6 한국 선수권 IA, IB, NA, NB 의 랭킹 순위는 1.7.1 에 의해 부여된 득점이 가산되어 그 득점의 합계에 의해 결정된다.

7.7 시리즈 랭킹에서 동점이 되었을 경우는 '한국 선수권 랭킹 결정 기준'에 근거하여 랭킹을 결정하는 것으로 한다.

제8조 재 스타트

8.1 경기 첫날 리타이어한 선수는 다음 조건을 만족시킴으로써 경기 둘째 날 재 스타트할 수 있다.

8.1.1 해당 선수가 최초에 주최자로부터 부여된 피니쉬 시각에서 60 분 이내(피니쉬 시각 전은 불가)에 해당 선수 자신이 차량을 제시하여 재 검사를 받을 것. 단, 특별 규칙(SR)에 의해서 재 차량 검사의 시각이 규정된 경우에는 특별 규칙(SR)을 따르는 것으로 한다.

8.1.2 차량의 프레임은 대회의 사전 차량 검사와 같은 것이며 사전 검사 때의 페인팅이 되어있을 것.

8.1.3 차량 검사는 음량 검사를 포함한 차량 검사에 합격할 것.

8.1.4 레이스 디렉터로부터 실격을 받은 경우는 심사위원회의 재정에 따라 재 스타트가 허용된다.

제9조 순위 및 결과 (경기 종료 전 중지)

심사위원회에 의해 경기가 중지될 경우 경기 재개는 이루어지지 않는다.

9.1 만일 경기가 총 주행거리의 절반(50%)을 출전 대수 50% 이상의 라이더가 종료하기 전에 중지될 경우 해당 이벤트는 무효가 된다.

9.2 만일 대회가 종료 전에 중지된 경우 심사위원회는 이벤트를 무효로 하거나 상황에 준한 정당성 있는 결과 및 시상을 선언할 수 있다.

제10조 라이더 라이선스

10.1 KMF 공인 엔듀로 대회는 4 월 1 일 ~ 다음해 3 월 31 일까지 유효한 KMF 엔듀로 경기 라이선스가 적용된다.

10.2 병행 개최되는 승인 클래스는 각 대회 특별 규칙(SR)에 명시된다.

10.3 일반 공도를 이용하는 대회의 경우는 도로교통법상 해당 차량 운전이 가능한 운전면허증을 소지해야 한다.

10.4 해당 연도에 유효한 로드레이스 국제, 모토크로스 국제 A 급, 트라이얼 국제 A 급 라이선스 소지자가 처음으로(첫 회에 한함) 엔듀로 라이선스를 추가할 경우, 엔듀로 국제 A 급, 국제 B 급, 국내 A 급, 국내 B 급 중 하나를 선택하여 라이선스를 신청할 수 있다.

※ 첫 회에 추가 신청한 라이선스 클래스에서 상위로 승격되는 경우는 성적에 의한 자동 승격이나 특별 승격 신청을 통해 인정되어야 한다.

제11조 엔트리

경기에 참가하고자 하는 사람들은 대회 주최자가 준비하는 소정의 엔트리 용지에 필요사항을 모두 기입하고 마감일까지 지정된 엔트리 접수처로 송부해야 한다.

한국 선수권 엔듀로 클래스의 엔트리 마감일은 해당 대회 개최일(2 일간의 경우는 그 첫날)의 1 개월 전까지 접수하는 것을 원칙으로 하지만, 대회 특별 규칙에 명시된 경우에는 거기에 따르는 것으로 한다.

제12조 장비와 보호용 웨어

프랙티스 및 대회기간 동안 라이더는 다음의 보호용 웨어 및 장비를 착용해야 한다.

12.1 고글

유리를 이용한 고글의 사용은 일체 금지된다. 테두리는 유연한 소재를 사용한 것으로써 전도에 의한 충격을 받을 경우에도 위험하지 않은 것이어야 한다.

12.2 라이더의 복장

12.2.1 복장은 레이스 중 라이더의 신체 안전을 확보하고 차량의 조종을 방해하지 않는 것이어야 한다.

12.2.2 자유로운 동작을 방해하지 않는 긴 팔의 저지와 긴 바지를 착용해야 한다.

12.2.3 적절한 소재의 글러브와 무릎 아래까지 보호하는 가죽 또는 가죽과 동등한 강도를 가진 수지 등으로 제작된 부츠의 착용이 의무화된다.

12.2.4 백 프로텍터, 체스트 가드(브레스트 가드), 니 브레스 등의 프로텍터류를 장착하는 것이 강하게 권장된다.

12.2.5 아래의 보호 부위는 웨어에 가죽제 패드가 장착되었거나 완충 효과가 있는 소재(발포 우레탄 등)로 덮는 것이 강하게 권장된다. 웨어에 패드가 장착되지 않은 경우에는 외측이 경질의 소재이며 내측은 완충 효과가 있는 소재로 만들어진 별체식 프로텍터를 아래의 부위에 장비할 것이 강력히 권장된다.
〈보호 부위: 어깨, 팔꿈치, 허리 부위 및 무릎〉

12.2.6 마우스 가드 (마우스 피스)

입 부상 방지를 위해 커스텀 메이드의 마우스 가드 착용이 권장된다.

마우스 가드의 색은 입안의 출혈을 분간하기 쉽도록 붉은색 이외의 밝은 색이 바람직하다.

항상 물고있지 않으면 고정되지 않는 타입은 실수로 삼키는 것을 방지하기 위해 사용을 금지한다.

제13조 헬멧의 착용

13.1 헬멧

국내 경기 규칙 제 3 장 대회 '라이더의 장비'를 참조

13.1.1 헬멧은 KMF 가 모토크로스용으로 공인한 것이어야 한다.

13.1.2 KMF 공인 헬멧에는 KMF 공인 마크가 부착되어 있다.

13.1.3 대회의 차량 검사 시 헬멧 검사가 실시되며 검사에 합격하지 못한 헬멧은 KMF 공인 헬멧이라도 해당 라이더의 안전상 사용이 금지된다.

〈사용이 인정되지 않는 예〉

① 본체의 수지 부분에 이르는 손상(갈라짐)이 있는 것.

② 본체의 수지 부분이 갈린 슬라이드 자국이 있는 것.

③ 본체의 발포 스티로폼의 완충재에 손상(금이 가거나 깨짐, 패임 등)이 있는 것.

④ 턱끈 장착 부위, D 링 장착 부위, 끈 자체의 열화 등 헬멧의 고정에 지장이 있는 것.

⑤ 실드가 있는 경우 실드 고정 부위의 손상, 실드 자체에 금이 가 있는 것.

13.2 헬멧 및 장비품에 웨어러블 카메라 등의 장착은 금지한다.

제14조 차량의 사양, 차량 검사, 음량 검사

14.1 일반 공도를 사용하는 대회의 경우, 도로교통법에 따라 일반 공도 주행이 가능한 정규 등록 및 자동차 책임 보험 등의 절차가 완료되어 번호판이 부착된 차량만 출전할 수 있다.

14.2 1 대회에서 사용할 수 있는 차량은 1 라이더에 대해 1 대로 한다.
2 일간으로 구성되는 대회는 2 일간을 통해 1 라이더에 대해 1 대로 한다.

14.3 넘버 플레이트

인터내서널 클레스 (INT) 빨간색 바탕에 흰색 문자

내셔널 클래스 (NAT) 백색 바탕에 흑색 문자

14.4 기타 차량 장비품

일반 공도를 포함한 대회의 경우에는 보안 부품 등의 법적 요건을 충족해야 한다.
기타 사양은 대회 특별 규칙(SR)에 명시된다.

14.5 사이드 스탠드

차량 보관소(파크퍼미)에 있는 차량은 안전성을 확보하기 위해 사이드 스탠드가 장착되어 있어야 한다. 스탠드는 차량 프레임의 일부로써 판매 시 장착되어 있는 것이 바람직하다.

14.6 배기 시스템

각 차량에는 엔듀로 기술 규칙에 준거한 배기 파이프 및 시일렌서가 장비되어 있어야 한다.

14.7 차량의 오리지널 파츠

사전 검사(대회 특별 규칙에 시간 등 상세 내용이 명시됨)에서 합격한 5 개의 파츠는 다음과 같은 방법으로 마킹된다. 마킹된 파츠는 경기 중 항상 차량에 장비되어 있어야 한다. 또 대회가 끝난 뒤 최종 차량 검사 때 마킹된 파츠가 적절히 장비되어 있는지를 확인할 수 있다.

사전 검사에서 페인팅 된 파츠를 교환하는 것은 금지된다. 본 규칙을 위반할 경우 실격 또는 다른 페널티가 부과된다. 단, 사일렌서가 파손된 경우 선수는 루트 상의 어디에서나 교환할 수 있다. 또한 경기 첫날에 리타이어 한 선수가 재 스타트할 경우에는 프레임에만 첫번째 검사 때 마킹이 필요하다.

파츠	마킹	수	마킹의 위치
프레임(메인)	※ 페인트	1	스티어링 헤드 우측
휩 (허브)	※ 페인트	2	각 허브
크랭크 케이스	※ 페인트	1	우측
사일렌서	※ 페인트	1	

※ 마킹에는 도료 또는 벗기기 어려운 스티커를 사용할 것.

※ 휠 허브, 크랭크 케이스 및 사일렌서에 마킹 된 페인트는 내열성이어야 한다.

14.8 선수는 루트 위 어디에서도 해당 마킹 이외의 파츠를 교환할 수 있다. 다만 파츠와 공구는 보급 지역에서만 받을 수 있다.

14.9 음량 검사

14.9.1 사전 차량 검사(경기 시작 전)

차량은 엔듀로 기술 규칙의 규정에 따라 실시되는 음량 검사에 합격하고 주최자에 의해 사일렌서에 마킹을 받아야 한다. 이 검사 시에는 에어 인테이크나 에어필터 박스를 막거나 에어필터 엘리멘트를 제거하고 에어필터 박스 내에 스펀지, 천 등을 채워서는 안 된다. 음량 검사는 주최자가 지정하는 차량 검사 시간 내라면 몇 번이라도 받을 수 있다.

14.9.2 경기 시작 후의 음량 검사

경기중(경기 종료 후 파크퍼미에 차량을 넣기 전을 포함) 테크니컬 디렉터는 레이스 디렉터 또는 심사위원의 감독 아래 어떤 차량에 대해서도 검사를 실시할 수 있다. 검사에 걸리는 시간은 선수에게 주어진다. 이 검사에서 최초의 음량 측정으로 음량이 규정치를 초과한 경우 선수에게 1 분의 페널티가 주어지며 2 차 음량 측정에서 음량이 규정치를 초과한 경우에는 실격 또는 다른 페널티가 부과된다. 처음 음량 측정에서 불합격될 경우 선수는 두번째 검사를 받아야 한다.

14.10 경기 중의 사일렌서 교환

경기 중에 사일렌서를 교환한 선수는 오피셜에게 통보하여 경기 종료 후 음량 측정을 받아야 한다. 음량 측정에 합격한 경우 정식 마킹을 받는다.

음량 측정에 합격하지 못한 경우에는 실격 또는 다른 페널티가 부과된다.

14.11 경기 종료 후 사일렌서를 교환하고 검사하는 방법

선수는 경기 1 일차 종료 후 파크퍼미에 차량을 보관하기 전에 사일렌서의 수리 및 교환을 할 수 있으며 작업은 오피셜의 감독 하에 이루어지고 작업 시간으로서 선수에게 30 분을 준다. 이 규칙은 레이스 디렉터의 지시를 받아 차량 검사를 받은 경우에도 적용된다. 선수는 주어진 30 분 동안 사일렌서를 교환하거나 수리를 하고 음량 검사를 받아야 한다. 30 분 경과 후, 음량 검사에 합격하지 못하면 경기 2 일차에 스타트 할 수 없다.

제15조 경기 중의 차량 검사

15.1 차량의 검사

15.1.1 차량의 검사는 경기장에서 이뤄져야 한다.

15.1.2 테크니컬 디렉터의 요청에 따라 라이더는 자신의 차량을 검사장으로 직접 가져가야 한다.

15.1.3 경기 중 언제라도 라이더는 자신의 차량이 규칙을 준수하는 것에 관한 책임을 져야 한다.

15.1.4 오피셜은 임의의 타임 체크에서 각 차량의 모든 마킹된 파츠를 확인할 수 있다.

15.1.5 만일 규정 파츠에 마킹되지 않은 경우나 의심스러운 경우에는 타임 체크 담당 오피셜이 사전 검사와 다른 색의 페인트(또는 스티커)로 해당 파츠에 마킹을 한다. 최종 타임 체크에서 레이스 디렉터가 해당 선수의 머신을 확인하여 대회 심사위원회에 보고해야 한다.

15.1.6 각각의 차량은 엔듀로 기술 규칙에 준거하여 앞뒤 타이어가 완전히 장착되어 주행에 지장을 주지 않는 상태여야한다.

15.1.7 대회 기간 중에 심사위원회 및 오피셜은 위험하다고 판단한 차량을 실격 시킬 수 있다.

15.2 연료

모든 차량은 일반적으로 구할 수 있는 무연 휘발유를 사용해야 한다. 연료에 관한 위반이 있을 경우 해당 라이더는 실격된다.

제16조 대회 운영에 대해

16.1 차량 및 클래스의 변경

엔트리 마감일 이후, 참가 클래스의 변경은 할 수 없다. 차량을 변경할 경우에는 그 이유를 명확히 하여 서면으로 제출해야 하며 변경신청 절차는 제 1 회 공식 차량 검사 개시 시간 전 최소 24 시간 전까지 대회 주최자에게 제출하여 레이스 디렉터 및 심사위원회에서 승인되어야 한다.

16.2 파크퍼미

모든 대회는 코스 상에서 소요되는 이외의 시간 및 규정된 매일 스타트 전의 시간(아침 워크타임 제외)에 차량은 주최자의 관리 하에 설치되는 파크퍼미 시스템(폐쇄 관리)으로 운영된다.

16.2.1 관리방법

파크퍼미에는 입장객을 제한할 수 있는 펜스로 둘러싸인 장소가 포함되어야 한다. 그 경계는 명확하게 구분되며 레이스 디렉터의 지시에 따라 임무를 맡은 오피셜만 진입을 허용한다. 제 3 자의 입장을 제한할 수 있도록 충분한 수의 오피셜에 의해 관리되어야 한다. 이 장소에는 스타팅 에어리어로 통하는 출입구가 1 곳만 명확하게 설치되고 그 이외의 출입구는 설정하지 않을 것. 폐쇄 관리에 종사하는 오피셜은 누가 봐도(특히 라이더가 봤을 때) 식별할 수 있는 웨어(또는 조끼)를 갖춰야 한다. 어떤 이유에서든 심사위원회 멤버, 역할을 수행하는 해당 오피셜, 차량 반입을 하는 라이더 이외의 사람이 파크퍼미로 입퇴장 하는 것은 금지된다. 최종 타임 체크를 받은 라이더는 엔진을 정지하고 늦지 않게 차량을 파크퍼미 안으로 옮겨야 한다. 타임 체크에서 파크퍼미로 이동하는 도중에 차량의 급유 및 조정은 일체 금지된다.

16.2.2 위반행위

대회기간 중 파크퍼미 안에서 라이더가 다음과 같은 행위를 하는 것은 엄금되며 이를 어길 경우 실격 또는 다른 페널티가 부과된다.

16.2.2.1 다른 라이더의 머신을 만진다.

16.2.2.2 반입 이외의 이유로 자기 자신의 머신을 만진다.

16.2.2.3 엔진을 시동 시킨다.

16.2.2.4 어떤 라이더도 파크퍼미 안에서 흡연했을 경우 실격.

16.2.2.5 파크퍼미 내의 머신은 어떤 것으로 커버되어서는 안 된다.

16.2.3 스타팅 에어리어

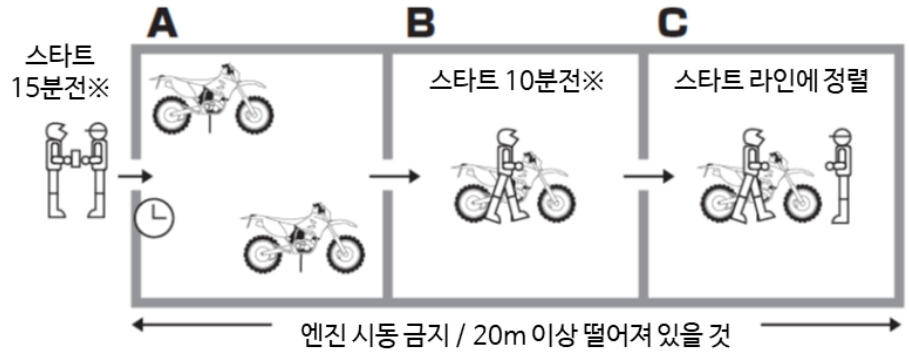
스타팅 에어리어는 파크퍼미의 일부로써 스타트 시그널 또는 스타팅 라인이 표시된 영역에서 라이더가 스타트를 기다리는 장소를 말한다.

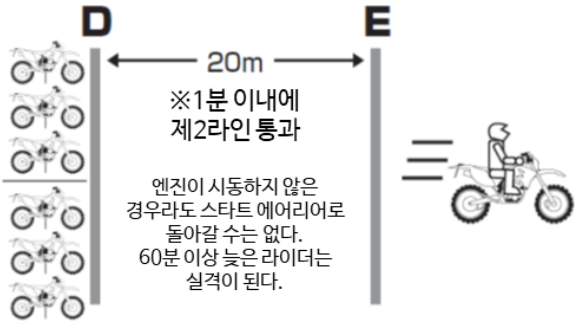
16.2.3.1 심사위원회 멤버, 레이스 디렉터로부터 지정된 오피셜, 파크퍼미 출구 부근의 스타트 지점에 모여있는 라이더를 제외하고 스타팅 에어리어로의 출입 및 원조 행위는 금지된다.

16.2.3.2 스타트 시그널이 나올 때까지 이 구역에서 차량 작업은 금지된다.

16.2.3.3 대회 주최자는 등록된 프레스의 스타팅 에어리어에 대한 입장 여부 및 인원수 그리고 그 조건에 대해 결정할 권한을 갖는다.

참고 예: 파크퍼미와 스타팅 에어리어





A = 파크퍼미 (스타트 시간 15 분전※에 입장)

B = 워킹 에어리어 (스타트 10 분전※에 입장)

C = 스타트 에어리어

D = 스타트 라인 (원칙적으로 3 대의 차량을 둘 수 있는 정도의 간격 라인이 2 개여야 한다)

E = 제 2 라인

A~C 의 거리는 최소한 20m 이상 떨어져 있어야 한다. 각 에어리어는 제한되어 있다.

※ 대회에 따라 시간이 변경될 수 있다.

16.2.4 차량의 보관

경기자의 차량은 대회 특별 규칙(SR)에 명시된 시간에서 첫날의 종료시점부터 둘째 날의 시작까지는 대회 주최자의 관리하에 파크퍼미에서 보관되어야 한다.

16.2.5 엔진 시동

스타팅 에어리어 내의 웨이팅 존에서 차량의 엔진을 시동하는 것은 금지된다. 위반 시 실격 또는 다른 페널티가 부과된다.

16.2.6 스타트 신호가 나오기 전에 스타팅 라인 상에서 엔진을 시동하는 것도 금지된다. 본 사항을 위반할 경우 1 분의 페널티가 부과된다.

제17조 스타트, 라이더 넘버

17.1 한국 선수권 시리즈 대상 클래스의 지정 넘버

17.1.1 인터내셔널 클래스의 연간 지정 넘버

① 전년도 인터내셔널 클래스 시리즈 랭킹 순

② 전년도 내셔널 클래스에서 승격자

③ KMF 엔듀로 위원회가 특별히 인정한 자

④ 상기 이외의 자가 인터내셔널 클래스에 출전할 경우, 프로모터에 의해 연간 넘버가 지정된다.

17.1.2 내셔널 클래스의 연간 지정 넘버

① 인터내셔널 클래스로 승격한 1 위 ~ 8 위를 제외한 전년도 내셔널 클래스의 랭킹 상위부터 지정한다. (포인트 획득자만)

② 전년도 내셔널 클래스 상위권자로 INT 로 승격을 신청하지 않은 자

③ 전년도 내셔널 클래스 랭킹에 등록된 자

④ KMF 엔듀로 위원회가 특별히 인정한 자

⑤ 상기 이외의 자가 내셔널 클래스에 출전할 경우, 프로모터에 의해 연간 넘버가 지정된다.

17.1.3 인터내셔널 클래스, 내셔널 클래스는 모두 연속 번호로 관리된다. (인터내셔널 → 내셔널의 순으로 연이어 배정된다. 넘버의 중복은 인정되지 않는다)

인터내셔널 (INT) 1 번 ~ 100 번

내셔널 (NAT) 101 번 ~

※ 클래스마다 할당된 번호 안에서 수습이 안되는 경우 타인과 중복되지 않는 번호가 할당될 수 있다.

17.1.4 출전하는 모든 라이더는 저지 또는 프로텍터의 등에 선수 이름과 라이더 넘버를 인쇄하는 것을 추천한다. 선수 이름은 1 글자 100 X 100mm 의 범위 내에서, 라이더 넘버는 1 글자 세로 200mm X 가로 150mm 의 범위 내에서 인쇄한다. 서체 및 색은 특별히 지정하지 않는다.

17.2 스타트 순서

- 제 1 전: 전년도 해당 클래스 랭킹 상위 순 (상기 이외는 라이더 넘버 순)
- 제 2 전 이후: 전 대회까지의 해당 클래스 잠정 랭킹 상위 순 (상기 이외는 라이더 넘버 순)

17.3 스타트 준비

라이더는 대회 공식 통지에 기재된 시간에 따라 차량을 파크퍼미 출구에서 스타팅 에어리어로 이동, 15 분 전(대회에 따라 시간이 변경될 수 있다)에 파크퍼미로 입장하는 것이 허가된다. 단, 이동은 라이더 스스로 엔진을 정지시킨 상태로 밀어서 이동해야 한다. 파크퍼미 및 스타팅 에어리어의 차량 작업은 일체 금지된다. 위반 시 실격 또는 다른 페널티가 부과된다. 오피셜 타임을 표시하는 시계가 파크퍼미 출입구에 설치되어 있을 것.

17.4 스타트 방법

매일 스타트 전에 각 라이더의 스타트 시각을 정확히 보여주는 스타팅 시그널이 제시된다. 스타팅 시그널 제시 후 1 분 이내에 라이더는 엔진을 스타트 라인에서 시동하여 엔진 동력으로 전진하여 스타트 라인 전방 20m(제 2 라인)에 있는 라인을 통과해야 한다.

스타트 라인에 1 분 이상 늦은 라이더는 1 분 지각에 1 분의 페널티가 부과된다. 라이더가 스타트 라인에 도착한 시간이 새로운 스타트 타임으로 간주되고 그 시점에서 1 분이 경과하는 동안 스타트 순서를 준수하여 스타트해야 한다. 늦었을 경우 스태프가 새로운 스타트 시간을 카드에 기입한다. 14 분 이상 늦은 라이더는 실격으로 간주되어 스타트하는 것은 인정되지 않는다.

17.5 엔진 시동

모든 차량은 킥 스타트 방식, 기계식 또는 전기식 등의 스타트 장치에 의해 시동해야 한다. 시동을 걸기 위해 구동 휠을 회전시키는 것(밀어 걸기)는 금지된다. 제 2 라인 전에 엔진이 정지해버린 경우 재시동 시켜서 스타팅 시그널 제시로부터 1 분 이내에 제 2 라인을 통과하면 페널티는 부과되지 않는다.

스타팅 시그널 제시 후 1 분 이내에 20m 앞의 스타트 라인(제 2 라인)을 통과하지 못한 라이더는 10 초의 페널티가 부과된다. 엔진을 스타트하지 않아서 페널티를 받은 라이더는 20m 라인(제 2 라인)을 통과한 뒤 어떤 방법을 이용해서 시동을 걸 수 있다.

스타트에 실패하거나 스타트 라인과 20m 라인(제 2 라인) 중간에서 엔진이 정지하여 재시동 못한 라이더는 스타트 에어리어로 돌아갈 수 없다. 다른 라이더에게 방해가 되지 않도록 진행 방향으로 차량을 밀면서 20m 라인(제 2 라인)을 통과해야 한다.

코스인은 반드시 스타트 라인을 통과해야 한다.

17.6 심의 대상자의 스타트

심의 대상자가 된 라이더가 스타트를 희망할 경우, 대회 특별 규칙에 기재된 절차에 따라 파크퍼미에 보관시킨 경우에만 스타트하는 것이 인정된다. 라이더가 출주의 권리를 잃는 경우는 심사위원회에 의해 실격이 확정되었을 때뿐이다.

제18조 연료 보급

18.1 연료 보급 방법

18.1.1 보급은 오거나이저가 금지하지 않는 한 모든 타임 체크 장소의 백기와 황기 사이에 있는 오거나이저에 의해 지시된 공식 보급소에서만 할 수 있다.

18.1.2 파이널 타임 체크 전의 최종 보급소는 최종 작업 에어리어 내에 있어야 한다.

18.1.3 황기와 타임 체크 테이블 사이에서의 보급은 금지된다.

18.1.4 보급과 관련된 어떠한 타임 가산도 인정되지 않는다.
18.1.5 스타트 에어리어(워킹 에어리어를 제외)에서의 연료 보급은 인정되지 않는다.
18.1.6 차량에 고정된 탱크 이외에 연료를 휴대하는 것은 인정되지 않는다. (워킹 에어리어를 제외)
18.1.7 어떤 발화성이 강한 액체도 라이더가 휴대하는 것은 금지된다.
18.1.8 보급 중에는 엔진을 정지시켜야 한다.
18.1.9 연료 보급 중 각 팀 및 선수는 연료 보급 포스트 근처(최대 5m 의 범위 내)에 소화기를 준비하는 것을 권장한다.
18.1.10 40km 마다 최소한 1 개소의 보급 장소가 설치되어 있어야 한다.
18.1.11 보급 구역에서의 어떠한 용접 작업도 금지한다.

18.2 연료 보급에 관한 외부의 원조
보조 및 외부 원조는 보급 가능한 지정된 타임 체크(백기와 황기 사이) 및 최종 타임 체크 구간(작업 에어리어)에 한하여 인정된다.

18.3 머신 정비는 라이더만 인정된다.
타이어 교환은 라이더만 작업하는 것이 인정되며, 이 작업은 각 경기일의 스타트 전 워킹 에어리어와 최종 타임 체크에서만 실시할 수 있다. 체인 윤활유의 보급은 보급 에어리어에서만 인정된다. 상기 이외의 장소에서 외부로부터의 지원은 일체 인정되지 않는다. 타임 체크(백기와 황기 사이) 및 최종 타임 체크(작업 구역)에서는 오피셜의 시야로부터 라이더, 차량을 가리기 위한 울타리 등을 설치하는 것은 금지된다.

제19조 환경 보호

연료가 지면으로 흐르는 것을 막는 기재(총칭하여 '환경보호 매트'라고 부름)의 사용은 오거나이저가 연료 보급을 인정한 장소에서 사용이 권장된다. 이 매트의 최소 치수는 차량의 휠베이스 길이 및 핸들바 폭 이상의 사이즈가 바람직하다.

제20조 외부 동력의 금지

대회 중에 차량은 타임 체크 시의 보조원 이외에 모두 엔진 동력과 그 차량으로 참가하는 라이더의 체력, 자연의 힘으로만 이동한다.

제21조 외부로부터의 원조

'외부로부터의 원조'란 라이더 또는 오피셜 이외의 자가 차량에 접촉하는 것을 말한다. 모든 외부로부터의 지원은 금지되지만, 보급이 인정된 타임 체크와 워킹 에어리어에서는 다음에 제시하는 외부 원조가 인정되어 1 대의 차량에 동시에 접촉할 수 있는 인원수는 제한하지 않는다.

21.1 넘버 플레이트와 플라스틱 파츠에 붙은 스폰서 스티커에 대해 천이나 스폰지, 브러쉬로 청소 작업.
21.2 캡, 드레인 플러그의 개폐를 포함한 연료, 기어 오일, 냉각수의 주입과 배출 작업. 단, 언더 가드의 탈착은 라이더만 할 수 있다.
21.3 브레이크 오일의 에어 빼기 작업의 보조
21.4 타이어의 공기압 조절
21.5 에어 또는 전동 공구의 사용은 금지된다. (배터리 파워 공구는 인정된다)
전동 또는 에어 공구의 위반은 실격 또는 다른 페널티가 부여될 수 있다. 엔진 방식이나 콘센트 전원이 필요한 공구의 사용 및 세차기나 수도에 직접 호스를 연결해서 사용하는 세차 등은 금지된다. 타이어에 바람을 넣기 위한 컴프레서의 사용은 인정된다. 단, 아침의 워킹 에어리어에 컴프레서를 반입하는 것은 금지된다.
21.6 주최자가 지시한 장소, 시간 외에 세차기 사용은 금지한다.
21.7 차량으로부터 탈거한 마킹 부품에 대한 작업은 라이더만 할 수 있다.
21.8 휠에 대한 작업(스포크 교환, 브레이크 디스크의 교환)은 라이더만 할 수 있다. 림에서 분리한 타이어는 라이더 또는 메카닉이 무스의 교체 작업을 할 수 있다.

21.9 차량에서 떼어낸 엔진에 대한 작업은 라이더만 할 수 있다.

21.10 수리를 위해 떼어낸 사일렌서에 대한 작업은 라이더 또는 메카닉이 실시할 수 있다.

21.11 라이더에 의해 차량에서 분리된 페인팅 되지 않은 파츠(서스펜션 등)에 대한 작업은 라이더 또는 메카닉이 실시할 수 있다.

제22조 금지되는 전달 방법

라이더는 경기 중 어떤 사람과도 무선의 수신, 교신을 하면 안 된다. 이를 위반시 실격된다.

제23조 리타이어

경기장에서 리타이어한 라이더는 모두 경기용 넘버 플레이트를 제거해야 하며 다른 라이더와 동반하여 주행 루트를 계속 주행하는 것은 허용되지 않는다. 본 규칙을 어길 경우 해당 라이더는 자격정지로 간주되며 동반 주행을 허용한 라이더는 실격 또는 다른 페널티가 부과된다. 리타이어하는 라이더는 대회 본부에 리타이어한 것을 신고하고 신속히 타임카드를 제출해야 한다.

제24조 루트 마킹

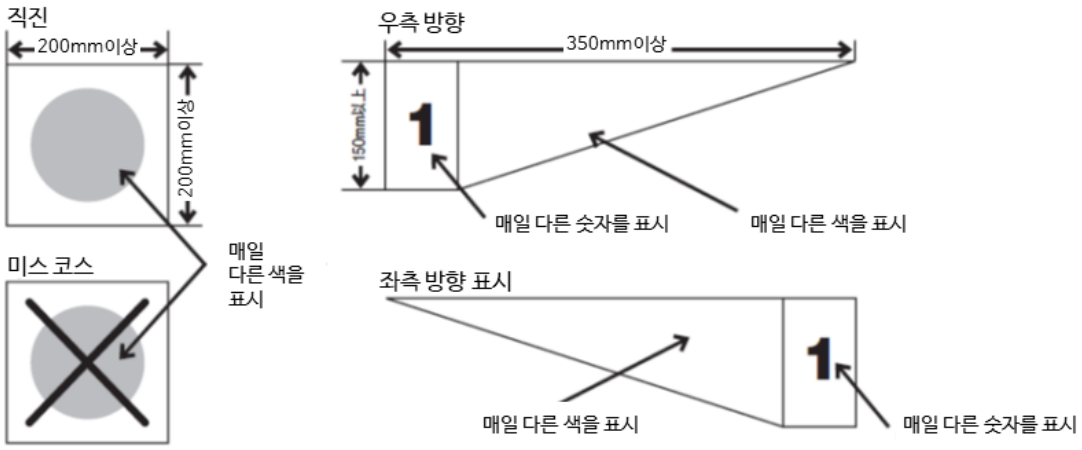
24.1 루트 마킹의 정의

오피셜 루트는 루트 카드에 기재되어 마킹되어 있어야 한다. 공식 거리는 정확한 거리로 발표된다. 루트 마크는 매일 다른 색상을 사용해야 한다. 만약 라이더가 루트 카드에 기재된 루트를 벗어나거나 역주행할 경우 해당 라이더는 실격 또는 다른 페널티가 부과된다.

24.2 루트 마킹

라이더가 다니는 코스를 명확히 지정한 루트(예: 목초지, 산책로 등)가 설정된 경우, 주최자는 라이더가 주행하는 통로를 상세하고 명확하게 표현하기 위해 포스트 사이를 화살표로 연결하는 형태로 표시해야 한다. 루트 마킹의 특별한 사인 견본이 스타팅 에어리어에서 표시되어 있어야한다. 루트 마킹에 사용되는 사인 또는 표시물은 방수 소재로 되어있어야 한다.

◆ 참고 예 (대회에 따라 사양이 다름)



제25조 교통법규

라이더는 대회 개최 중 개최지에서 적용되는 교통법규를 준수해야 한다.

제26조 통행이 불가능한 곳

레이스 디렉터가 대회에 사용되는 코스 중에서 통행이 불가능한 곳 또는 외부의 원조 없이는 통과할 수 없다고 판단한 부분은 다음 지점의 타임 체크 장소까지의 구간을 경기에서 제외할 수 있다. 이 경우 수정은 적절하고 공평하게 실시되어야 하며 이 결정은 심사위원회에 의해 승인되어야 한다.

제27조 타임 체크

타임 체크는 황기로 표시되며 이 에어리어는 제 3 자의 출입 및 외부로부터의 원조를 제한함으로써, 파크퍼미로 고려된다.

27.1 설치 장소

27.1.1 매일 주행 개시 지점의 스타팅 에어리어 출구

27.1.2 매일 주행 종료 지점의 파크퍼미 입구

27.1.3 코스 중 주최자가 지정한 부분

27.2 설정 기준

타임 체크는 각 타임 체크 간의 주행 타임과 함께 루트 카드에 표시되며 거리는 “킬로미터(km)”로 표시된다.

타임 체크 간 거리는 5km~35km 가 권장된다. 타임 체크 간의 최대 평균 속도는 50km/h 로 한다. 두개의 타임 체크 간에 배정된 시간이 안전상 또는 준수해야 할 교통 법규상 곤란한 경우, 레이스 디렉터 및 심사위원회는 할당된 시간의 연장 또는 해당 클래스에 출전하는 70% 이상의 라이더가 타임 페널티를 받을 경우 그 페널티를 취소할 수 있다.

27.3 스케줄의 변경

불가항력의 이유(날씨의 악화 등)로 인해 늦어질 것이 예상되는 경우 레이스 디렉터는 타임 스케줄을 변경할 수 있다.

제28조 타임 카드와 루트 카드

28.1 인도 방법

1 일차, 2 일차 모두 주행용 타임 카드 및 루트 카드는 파크퍼미 입장 시점에 발행된다.

라이더는 자신의 타임 카드에 각 타임 체크 및 루트 체크 스탬프를 받을 책임을 진다.

28.2 기재사항

타임 카드에는 각 타임 체크 간의 규정 주행 타임이 표시된다.

28.3 타임 카드의 부정

타임 체크를 받지 않은 라이더 및 타임 체크에서 타임 카드에 스탬프를 받지 않은 라이더나 대회 주최자에게 허위 신고에 상당하는 수정이나 기록 말소, 다른 라이더의 카드를 사용하는 등의 부정행위가 있을 경우 실격 또는 다른 페널티가 부과된다.

28.3.1 타임 카드의 기입은 주최자로부터 임명된 오피셜만 가능하며 그 이외의 사람(라이더나 서포트 등)의 기입은 인정되지 않는다.

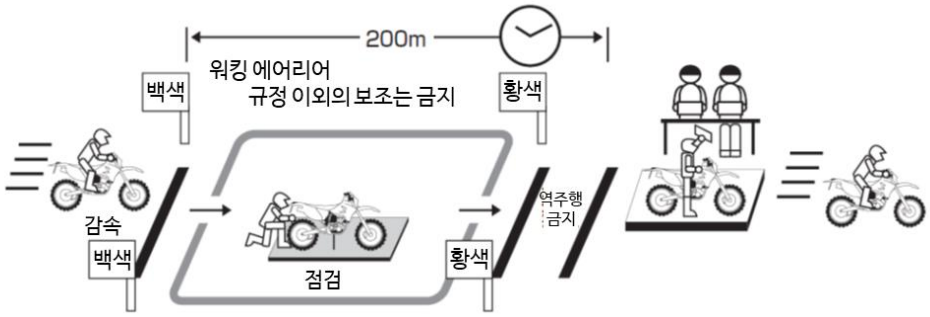
오피셜 이외의 기입은 부정행위로 간주되어 실격 또는 다른 페널티가 부과된다.

28.4 타임 카드의 분실

불가항력으로 타임 카드를 분실했을 경우, 다음 타임 체크의 담당 오피셜로부터 새로운 카드를 받아야 한다. 새 카드는 그것을 받은 체크 포인트 이후에 사용되어야 한다.

주최자 또는 해당 타임 체크 담당 오피셜은 카드를 잃은 라이더에게 새 카드를 공급해야 할 의무가 있지만 타임 카드 재 발행에 소요되는 시간에 대해 주최자의 책임을 물을 수는 없다.

28.5 타임 체크 (표준)



28.6 타임 체크 표시

타임 체크는 컨트롤 테이블 200m 앞의 트랙 양 사이드에 백기가 설치되고 컨트롤 테이블 20m 앞에 황기가 설치되어 표시된다.

서비스 및 어시스턴스(워킹 에어리어)가 없는 타임 체크의 경우, 컨트롤 테이블 70m 앞 코스 양 사이드에 흰 바탕에 검정색 X 표 깃발과, 20m 앞에 황기가 설치되어 표시된다.

28.7 타임 체크의 절차

타임 체크용 공식 타임을 표시하는 시계와 같은 시각을 표시하는 시계가 컨트롤 테이블 20m 앞 황기 제시 장소 근처에 설치된다.

황기 지점을 라이더가 차량과 함께 통과하면(또는 오피셜의 요구에 따라), 라이더는 신속하게 타임 카드를 컨트롤 테이블에 제출해야 한다.

타임 체크 도착 시간은 차량의 프론트 휠(선단)이 2 개의 황기 지점에 있는 라인을 통과한 시점으로 한다.

라이더는 황기 지점과 컨트롤 테이블 사이에 정지하는 것은 금지된다. 정지했을 경우 타임 페널티로서 1 분 가산된다.

매일 최종 타임 체크에서는 예정된 시간 전이라도 페널티를 받지않고 최종 타임 체크를 받아 파크퍼미까지 갈 수 있다.

28.8 프리 피니시

워킹 에어리어 앞에는 최종 랩만 프리 피니시(사전 최종 체크)가 설치된다. 라이더는 이 프리 피니시부터 최종 타임 체크하러 갈 때까지 15 분간의 워킹 타임이 주어진다.

단, 1 일 개최 및 파이널 크로스가 없는 2 일차에서는 15 분간 워킹 타임을 필요로 하지 않기 때문에 각 대회 특별 규칙(SR)에서 워킹 타임의 유무를 기재하여 발표한다.

28.9 타임 체크 페널티의 계산

타임 체크 사이의 정해진 타임을 지키지 않은 라이더는 1 분 미리 도착(또는 늦게 도착)에 따라 1 분의 페널티가 부과된다.

타임 체크의 도착 시각은 다음 구간의 스타트 시각이 된다.

제29조 타임 리미트

오리지널 타임보다 60 분 오버한 자 및 미리 도착하거나 늦게 도착한 페널티 합계가 60 분 이상이 된 자는 실격으로 간주된다. (단, 대상 선수는 경기를 속행할 수 있다)

대회에 따라 인터내셔널 클래스에서는 타임 리미트 설정이 변경될 수 있다. 변경이 될 경우 대회 특별 규칙(SR) 또는 공식 통지에 의해 공시된다.

단, 심사위원회가 해당 선수의 실격을 최종적으로 결정하여 오피셜로부터 출주 정지의 신호가 있을 때까지는, 라이더는 임의로 경기를 계속할 수 있다.

만일 불가항력 사태가 발생하여 라이더가 이를 이유로 늦은 경우(예: 중대 사고가 발생하여 인명구조 때문에 정지해야 하는 상황으로 인해 늦게 도착한 경우 등) 그 사유를 심사위원회에 증명함으로써 정상참작의 재정이 검토된다. 이것은 본인 외 다른 라이더의 주장은 일체 인정되지 않는다.

제30조 루트 체크

30.1 모든 타임 체크에서 타임 카드에 스탬프를 찍는 것 외에 라이더는 오피셜 루트 체크에서 마킹을 받기 위해 루트 카드를 제시해야 한다. 루트 카드에 마킹을 할지 안할지는 루트 체크 50~200m 앞의 좌우 중 하나에 청기를 제시하는 것으로 표시된다. 라이더가 정지하지 않은 경우, 실격이 된다.

30.2 각 루트 체크에서 주최자는 각 라이더의 넘버, 도착 순서, 라이더가 통과한 시간을 기록하는 체크리스트를 보유해야 한다.

30.3 각 체크리스트에서 완전히 스탬프 된 카드를 제시할 수 없는 라이더나 통과한 기록이 없는 라이더는 실격 또는 다른 페널티가 부과될 수 있다.

제31조 테스트

31.1 스페셜 테스트는 1 일에 최소 15km 를 기준으로 테스트가 설정되어 있어야 한다. 악천후 등의 불가항력에 의한 사유로 실시할 수 없다고 심사위원회가 판단한 경우는 이에 해당되지 않는다.

31.2 스페셜 테스트의 코스는 주최자가 허가할 경우 그 시간대에 한해 걸어서 사전 답사가 허용된다. 단, 바퀴가 달린 탈것을 사용한 사전 답사는 금지된다.

31.3 모든 스테이지에서 경계선이 없는 경우 테이프로 경계선을 표시한다.

31.4 주최자는 피니시 라인 및 피니시 라인에서 30m 앞의 지점에 정지 라인을 명확하게 표시하고, 라이더는 피니시 라인 통과 후 30m 이내에 정지하면 안 된다.

31.5 스타트는 스타트 라인 상에 대기하는 차량의 엔진 시동 상태에서 이루어진다.

31.6 타임 키핑은 1/1~1/100 초로 계측된다.

31.7 테스트 개최 장소는 대회 특별 규칙으로 공시되며 주최자가 규제한다.

31.8 각 테스트에서 정해진 평균 스피드를 넘는 라이더가 있는 경우, 해당 테스트 이후의 랩을 취소한다.

31.9 크로스 테스트 (CT)

31.9.1 크로스 테스트(CT)의 코스는 1~6km(기준으로 함)의 코스로 설정되어 있을 것.

31.9.2 폐쇄된 크로스 테스트 코스는 사전에 고지되어 있어야 한다.

31.9.3 코스는 평균 스피드가 50km/h 이하가 되도록 설정되어야 한다.

31.10 엔듀로 테스트 (ET)

31.10.1 매일 최소 1 회의 엔듀로 테스트가 설치되어야 한다.

31.10.2 엔듀로 테스트(ET)의 코스는 전 차량이 통행 가능한 1~6km(기준으로 함)의 코스로 설정되어 있을 것.

31.10.3 규칙에 명시된 안전대책이 준수되고, 평균 속도가 50km/h 이하가 되도록 설정되어야 한다.

31.11 익스트림 테스트 (XT)

31.11.1 주최자는 익스트림 테스트(XT)를 개최할 수 있다.

31.11.2 익스트림 테스트의 최대 거리는 ±1km→3km 로 하고, 장애물이 설치되고, 규칙에 명시된 안전대책이 준수되어 있을 것.

31.11.3 평균 스피드가 25km/h 이하가 되도록 설정되어야 한다.

31.12 파이널 크로스 테스트 (FX)

31.12.1 주최자는 파이널 크로스 테스트(FX)를 개최할 수 있다.

31.12.2 2 일차의 완주자에 한해 참가 자격을 얻는다.

31.12.3 2 일차의 완주자를 30 대 이내에서 그룹으로 나눠서 1km~5km 의 코스를 몇 랩 돌아 타임을 겨루어 주행 타임이 그대로 순위에 반영된다.

31.13 외부로부터의 원조

주최자가 임명한 오피셜을 제외하고 스페셜 테스트에서 외부 지원은 일체 인정되지 않는다. 본 규칙을 위반했을 경우 실격된다.

제32조 테스트 주의 사항

불가항력으로 테스트 코스에서 벗어난 후, 벗어난 지점 이외의 곳에서 코스로 돌아올 경우 피니시 타임에 최대 5 분의 페널티가 부과될 수 있다.
자발적으로 코스를 벗어날 경우 또는 숏 컷을 한 경우 실격 또는 다른 페널티가 부과될 수 있다.
안전상의 이유로 주최자가 변경한 것을 제외하고 라이더, 메카닉 등이 테스트의 코스 변경을 실기하는 것은 금지된다. 만일 코스 변경(위반행위)에 의해 유리해졌다고 판단되는 라이더에게는 최소 1 분의 페널티가 부과된다.

제33조 테스트의 스타트 방법

33.1 테스트의 스타트에는 스타트 사인이 표시되고, 종료에는 피니시 사인이 표시된다.
33.2 코스에는 코스를 표시하는 마킹이 표시되어야 한다.
33.3 스타트 위치에는 백색라인이나 스타트 게이트 등의 스타트 라인이 설치되어야 한다.
33.4 스타트의 신호는 주최자가 임명한 오피셜이 그린 플래그를 흔드는 것으로 이루어진다. 라이더는 일시 정지하여 스타트 신호를 받은 후 5 초 이내에 스타트해야 한다.
- 33.4.1 라이더는 최초의 신호로 스타트하지 않은 경우 주의를 받는다.
- 33.4.2 두번째 신호로 스타트하지 않은 경우 20 초의 페널티
- 33.4.3 세번째 신호로 스타트하지 않은 경우 1 분의 페널티
- 33.4.4 네번째 신호로 스타트하지 않은 경우 실격

33.5 스타트 전에 일시정지하지 않을 경우 벌칙이 부과된다.
33.6 피니시 라인을 통과한 라이더는 정지하지 않고 피니시 라인 30m 앞에 표시되어있는 30m 라인을 통과해야 한다.
33.7 계측 개시 라인(트랜스폰더 루프)은 스타트 라인에서 5m 이내의 장소에 설치된다.
33.8 스타트는 엔진 가동 상태로 스타트 라인에서 실시된다. 롤링 스타트를 진행할 경우 1 분의 페널티가 부과된다.

제34조 최종 차량 검사

경기 종료 후 30 분 이내에 경기를 종료한 차량 중 1 대 혹은 여러대의 엔진이 검사 대상이 될 수 있다.

제35조 페널티 리스트

35.1 타임 가산
- 35.1.1 워킹 에어리어에서 엔진을 시동 시킴 → 5 분 가산
- 35.1.2 스타트 에어리어에서 스타트 신호 전에 엔진을 시동 시킴 → 1 분 가산
- 35.1.3 스타트 신호 후 1 분 이내에 20m 라인을 통과하지 못함 → 10 초 가산
- 35.1.4 스타트 라인에 도착 지연 1 분당 → 1 분 가산
- 35.1.5 타임 체크에서 황기와 컨트롤 테이블 사이에 정지 → 1 분 가산
- 35.1.6 타임 체크에서 미리 도착 또는 지연 도착 1 분당 → 1 분 가산

35.2 테스트
- 35.2.1 스페셜 테스트(CT, ET, XT) 타임 키핑은 1/1~1/100 초로 계측된다.
- 35.2.2 우발적으로 테스트 코스를 벗어나, 그 벗어난 지점에서 코스로 복귀하지 않음
  → 라이더 계측 타임에 최대 5 분 가산
- 35.2.3 타임 계측을 하고 있는 테스트 코스를 변경 → 최소 1 분 가산

35.3 실격 (또는 다른 페널티)
- 35.3.1 경기 시작 후 1 회차의 음량 측정에서 규정 음량을 초과 → 1 분 가산
  경기 시작 후 2 회차의 음량 측정에서 규정 음량을 초과 → 실격 (또는 다른 페널티)
- 35.3.2 레이스 스타트 시간에 15 분 이상 늦음

35.3.3 스페셜 테스트에서 외부의 도움을 받음
35.3.4 마킹의 미스 또는 오피셜의 대체 마킹
35.3.5 엔듀로 기술 규칙의 연료 규정 위반
35.3.6 스타트 신호 전에 스타팅 에어리어에서 차량의 작업을 실시
35.3.7 파크퍼미에서 스포츠 코드에 어긋나는 행동을 취함
35.3.8 파크퍼미에서 엔진 시동
35.3.9 엔진 시동 상태로 파크퍼미로 진입
35.3.10 타임 체크부터 파크퍼미까지에서 연료보급 또는 보수작업
35.3.11 파크퍼미 또는 작업 에어리어에서 흡연
35.3.12 비공인 보조: 스페어 파츠 또는 공구를 작업 에어리어 외 또는 보급 타임 체크 이외에서 받음
35.3.13 오거나이저에 의해 준비된 보급 에어리어 외에서의 보급 또는 모터사이클 고유의 연료탱크 이외의 것으로 연료를 휴대
35.3.14 보급 중에 엔진을 정지시키지 않음
35.3.15 보급 에어리어에서 용접 작업
35.3.16 외부 원조가 인정되는 타임 체크 이외에서 외부로부터 원조를 받음
35.3.17 동반자와 인정되지 않는 방법으로 접촉
35.3.18 리타이어한 라이더가 다른 라이더와 동행
35.3.19 마킹된 루트 이외의 주행, 역방향 주행, 마킹된 루트를 준수하지 않음
35.3.20 공도 규칙을 준수하지 않음
35.3.21 타임 카드, 펀치 카드의 변경이나 다른 라이더의 카드를 사용
35.3.22 타임 체크를 놓침
35.3.23 오리지널의 스타트 타임보다 60 분 이상 타임 체크에 늦게 도착
35.3.24 루트 체크를 놓쳤거나 정지하지 않음
35.3.25 스페셜 테스트 코스에서 연습
35.3.26 고의로 테스트 코스를 벗어남
35.3.27 엔트리 용지에 기재된 엔진 배기량을 초과
35.3.28 그 외, 레이스 디렉터의 상신에 근거하여 그 경중에 따라 심사위원회가 국내 경기 규칙 제 4 장 재정 규칙에 근거하여 벌칙을 부과한다.

제36조 오피셜

위반행위가 있을 경우 오피셜은 가능한 한 신속하고 명확하게 해당 라이더에게 위반 사실을 알려야 한다.
주최자는 해당 대회에 종사하는 오피셜 리스트(이름, 라이선스 종류 및 라이선스 번호)를 늦어도 대회 전날까지 공표해야 한다.

제37조 공식 통지

라이더는 모든 경기 결과, 계측 결과, 거리 및 결정사항 등 주최자가 발행하는 모든 공식 통지를 엄수해야 한다.
정식 경기 결과가 공개되기 전에 경기 결과나 항의의 재정을 고지해서는 안 된다.

제38조 설명의 요구

라이더는 경기 내용에 관계없이 경기 결과에 대한 설명을 요구하고자 할 경우, 특별 규칙에 정해져 있는 시간 내에 서면으로 심사위원회에 요구할 수 있다.

제39조 항의

해당 대회에 출전하는 라이더만이 자신의 클래스 경기에 한해 항의 보증금 100,000 원과 함께 항의를 제출할 수 있다. 항의가 받아들여질 경우 항의 보증금은 반환된다. 항의는 다음에 기재된 시간 안에 내용을 적은 서면과 항의 보증금을 함께 제출해야 한다.

39.1 라이더 또는 차량에 관한 항의의 경우 해당 클래스의 최종 라이더가 파크퍼미에 도착한 후 30 분 이내에 제출되어야 한다.

39.2 이틀간 열리는 대회의 첫날 경기결과에 대한 항의는 이틀째의 제 1 라이더 스타트 시각 60 분 전까지 심사위원회에 제출되어야 한다.

39.3 2 일차의 경기 결과에 관한 항의는 잠정 결과 발표 후 30 분 이내에 심사위원회에 제출되어야 한다.

39.4 하루에 열리는 대회의 경기결과에 대한 항의는 잠정 결과 발표 후 30 분 이내에 심사위원회에 제출되어야 한다.

39.5 심사위원회에 의한 사정 청취의 결과는 항의 신청이 제출된 시간에서 60 분 이내에 서면으로 수령한다. 심사위원회 결정에 대한 어떤 항의도 허용되지 않는다.

39.6 항의는 제 4 장 KMF 재정 규칙 '대회에서의 대회심사위원회에 대한 항의'에 따른다.

39.7 항의는 해당 라이더만이 할 수 있다.

제40조 규칙의 해석

본 규칙 및 대회 특별 규칙(SR)의 해석은 KMF 엔듀로 위원회 및 각 대회 주최자의 책임하에 있다. 본 규칙 및 경기에 관한 의의(疑義)는 대회 사무국에 질의 신청을 할 수 있다. 답변은 대회심사위원회의 결정을 최종적인 것으로 한다.

제41조 경기 결과

각 클래스 각 날짜의 완전한 결과는 가능한 한 신속히 공표되어야 한다. 어떠한 문제가 발생한 경우라도 1 일차의 결과는 2 일차의 스타트 전까지 공표되어야 한다.

제42조 시상식

42.1 시상식은 최종 라이더의 피니시 후 2 시간 이내에 실시되어야 한다.

42.2 2 일간의 대회는 2 일간의 타임이 합계된 종합 결과에 따라 시상을 실시한다.
(포인트 부여는 라운드 1, 라운드 2 각각 부여된다)

42.3 특별한 이유가 레이스 디렉터 및 주최자에 의해 인정을 받지 못하는 한 참가 선수는 시상식에 참석해야 한다.

42.4 인터내셔널 클래스와 내셔널 클래스는 혼주해도 되지만 성적 결과, 각 대회의 시상은 모두 나누어 시상해야 한다. 연간 포인트 랭킹도 클래스 별로 나누어 관리된다.

42.5 연간 시리즈 랭킹의 성적 상위 3 명이 수상하는 랭킹 시상식은 인터내셔널 클래스가 대상이 된다.

제43조 초상권

주최자는 엔트런트(라이더, 메카닉, 보조원) 및 선수와 동행하는 관계자 모두의 이름, 사진 등을 대회 홍보를 위해 TV, 라디오, 인터넷, 인쇄 매체 등에서 사용하는 권리를 갖는다. 또한 주최자가 인정한 프레스가 보도 목적으로 이들을 사용하는 것을 인정할 권리를 갖는 것으로 한다.

제44조 본 규칙의 시행

본 규칙은 2022 년 1 월 1 일부터 시행한다.

2022 MOTORCYCLE SPORTS RULES
부칙 15
엔듀로 기술 규칙

제1조 클래스 및 배기량
대상 클래스(INT, NAT) 차량의 배기량은 오픈으로 한다.

제2조 텔레메트리
어떤 형식이라도 움직이는 모터사이클로부터 정보를 얻거나 움직이는 모터사이클에 정보를 보내는 것은 금지된다.
공식 시그널링 디바이스(주최자가 준비하는 자동 계측기)를 머신에 장착하는 것이 요청될 수도 있다.
자동 랩타임 계시 디바이스는 "텔레메트리"로 간주되지 않는다.

제3조 일반 사양
다음의 사양이 적용된다. 단, 대회 특별 규칙에 특별히 명시되어 잇는 경우는 예외로 한다. 경기에 따라서는 추가 사양도 필요할 수 있으며 그 경우 해당 대회의 대회 특별 규칙에 상세한 내용이 명시된다.

3.1 프레임, 프론트 포크, 핸들바, 스윙암, 스윙암 스핀들 및 휠 스핀들에 타타늄을 사용하는 것은 금지된다. 티타늄 합금제 너트와 볼트 사용은 허용된다.

3.2 엔진의 실린더 수는 연소실 수에 따라 결정된다.

제4조 프레임의 정의
머신의 프론트 부위의 스티어링 기구를 엔진/기어박스 유닛 및 리어 서스펜션의 모든 컴포넌트와 결합하는데 이용되는 구조부.

제5조 시동 장치
킥 스타터 및 셀프 스타터 등 시동 장치의 장비가 의무화된다.

제6조 오픈 트랜스미션(스프로킷) 가드
6.1 카운터 샤프트 스프로킷에는 가드가 장착되어야 한다.

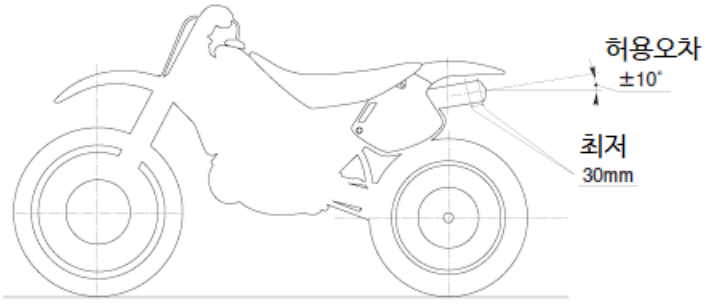
6.2 체인 가드는 리어휠의 파이널 드리븐 스프로킷과 체인 가동 하부 사이에 끼이는 것을 방지하기 위해 장착해야 한다.

제7조 배기 파이프
배기 파이프와 사일렌서는 노이즈 컨트롤에 관한 모든 조건을 만족시키는 것이어야 한다.

7.1 배기 시스템에 사운드 레벨 미터 테스트에 영향을 줄 수 있는 어떠한 논 오리지널 밸브 시스템의 장착도 엄격히 금지된다. 매뉴팩처러에 의해 매니폴드에 공급되어 있는 배기 밸브 시스템만 혀용된다. (예: EXUP 등) 세팅은 자유로 한다.

7.2 배기 파이프의 끝은 최소 30mm 의 길이에 걸쳐 차량의 중심축에 대해 수평이면서 평행해야 한다. (허용오차 ±10°) 또한 그 끝은 사일렌서 본체보다 5mm 이상 돌출되면 안 된다. 모든 예리한 부분은 최소 반경 2mm 이상으로 둥글게 처리되어 있어야 한다.

7.3 배기 파이프의 끝은 리어 타이어의 수직선보다 뒤에 있으면 안 된다.



제8조 핸들바

8.1 핸들바의 폭은 600mm 이상, 850mm 미만으로 한다.

8.2 핸들바의 크로스바에는 프로텍션 패드가 장착되어 있어야 한다. 크로스바가 없는 핸들바의 경우 핸들바 클램프를 광범위하게 커버하기 위해 핸들바 중앙에 프로텍션 패드를 장착해야 한다.

8.3 노출된 핸들바의 끝 부분은 고형물질이 메워져 있거나 고무로 덮여 있어야 한다.

8.4 레버가 달린 핸들바와 탱크 사이에 최소 30mm 의 간격을 확보하기 위해 스토퍼(스티어링 댐퍼 이외의 것)가 설치되어 풀 락 상태에서 라이더의 손가락이 끼이지 않도록 한다.

8.5 핸들바 클램프는 핸들바에 파손 부분이 생기지 않는 형상으로 되어있어야 한다.

8.6 핸드 프로텍터가 사용될 경우 그것은 비분쇄 소재로 되어있어야 한다.

8.7 경합금제 핸들바를 용접 수리하는 것은 금지된다.

제9조 컨트롤 레버

9.1 모든 핸들바 레버(클러치, 브레이크 등)는 원칙적으로 끝이 공 모양(이 공의 직경은 최소 16mm 로 한다)으로 되어 있어야 한다. 기 공은 평평한 형태라도 상관없지만 어떠한 경우에도 끝부분은 둥글게 되어있어야 한다. (평평한 부분의 두께는 최소 14mm 이어야 한다) 이 끝부분은 항상 고정되어 레버와 일체로 되어있어야 한다. 클로즈 타입의 핸드 가드를 장비한 경우 레버의 길이를 조정하기 위해 끝을 절단한 경우라도 끝부분은 매끄럽고 동그랗게 처리되어 있어야 한다.

9.2 각 컨트롤 레버(핸드 레버 및 풋 레버)는 독립된 피벗에 마운트되어야 한다.

9.3 브레이크 레버가 풋레스트 축을 피벗으로 할 경우 어떤 경우에도(예를 들어 풋레스트가 휘거나 변형된 경우) 브레이크 레버는 작동해야 한다.

제10조 스로틀 컨트롤

10.1 스로틀 컨트롤은 손으로 잡고 있지 않을 때는 자동으로 닫혀야 한다.

10.2 차량은 작동하는 엔진을 정지할 수 있는 이그니션 컷아웃 스위치(킬스위치)가 핸들바에서 손쉽게 손에 닿는 위치에 설치되어 있어야 한다.

제11조 풋레스트

풋레스트는 접히는 방식으로, 원래의 위치로 자동적으로 돌아오는 디바이스가 장비되어 있어야 한다.

제12조 브레이크

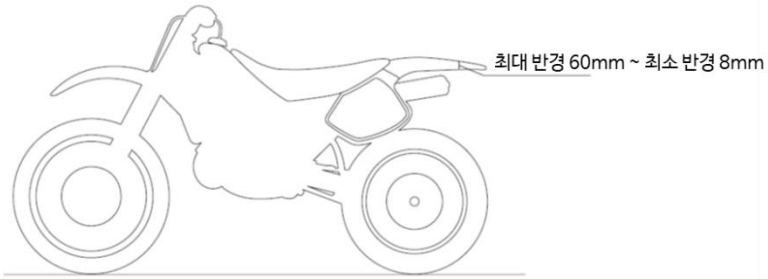
모든 머신에는 최소 2 개의 유효한 브레이크가 장비되어 있어야 한다. 브레이크는 각각 독자적으로 조작할 수 있는 것으로, 휠과 동일한 중심으로 되어있어야 한다.

제13조 머드 가드 및 휠 프로텍션

13.1 머드 가드는 타이어 양쪽으로 뻗어 있어야 한다.

13.2 머드 가드의 뒤쪽은 둥글게 되어 있어야 하며 이 둥근 형태는 최소 8mm 이상 60mm 이내여야 한다.

13.3 캐스트 휠 또는 용접된 휠이 사용될 경우에는 견고한 디스크로 스포크를 덮는 형태로 프로텍션이 되어있어야 한다.



제14조 스트림 라이닝 (카울링)

어떤 스트림 라이닝(카울링)의 장착도 허용되지 않는다.

제15조 휠, 림, 타이어

15.1 모든 타이어는 림에 장착되며, 측정은 노면에서 90°에 위치한 타이어 부분에서 실시된다.

15.2 매뉴팩처러가 공급한 상태의 림 또는 일체형 휠(캐스트, 몰드, 리벳)의 스포크를 개조하거나 기존의 분리 가능한 림의 스포크, 밸브 또는 안전 볼트 이외의 것을 개조하는 것은 금지된다. 단, 림에서 타이어가 움직이는 것을 방지하기 위해 이용되기도 하는 타이어 리텐션 스크류(비드 스토퍼)는 예외로 한다. 림이 이를 목적으로 개조될 경우 볼트, 스크류 등이 장착되어 있어야 한다.

제16조 엔듀로 용 타이어 (FIM 스탠더드)

16.1 인터내셔널 클래스에 적용된다. (타 클래스는 대회특별규칙을 따름)

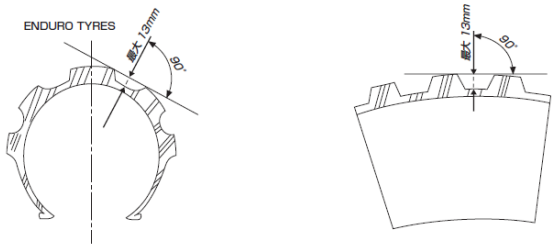
16.2 프론트 타이어의 치수는 자유로 한다. 단, 주최자가 공도 주행용 타이어의 시용을 의무화 한 경우는 제외한다.

16.3 메탈 스터드, 스파이크, 체인 등 어떠한 안티 스키드 장치의 장착도 허용되지 않는다. 스쿠프 또는 패들(계속되는 래디얼 리브) 타이어는 금지된다.

16.4 타이어는 통상의 판매점 또는 소매점으로부터 입수할 수 있는 것으로 일반적으로 입수할 수 있는 타이어 매뉴팩처러의 카탈로그 또는 타이어 사양 리스트에 게재되어 있어야 한다.
단, 대회특별규칙에서 정해진 경우 예외가 인정된다.

16.5 이들 타이어는 하중 스피드 코드에 관해 유럽 타이어, 림 기술 기구(ETRTO)가 정하는 조건에 적합하고 45M 이상의 사용등급이어야 한다.
단, 대회특별규칙에서 정해진 경우 예외가 인정된다.

16.6 리어 타이어의 트레드 패턴 사양은 다음과 같다. 트레드의 깊이는 트레드 면에서 직각으로 측정한 상태로 최대 13mm 를 넘어서는 안 된다. 동일한 원주상에 있는 블록은 같은 깊이로 되어있어야 한다.



16.7 타이어의 추가 가공은 일체 금지된다.

제17조 라이더 넘버 플레이트

라이더 넘버 플레이트는 다음과 같이 장착해야 한다.

17.1 넘버 플레이트는 튼튼한 재질로 되어있어야 하고 최소 치수는 275mm X 235mm 로 한다.

17.2 플레이트는 50mm 이상 구부러져서는 안되며 커버되거나 휘어서는 안 된다.

17.3 프론트에 장착된 한 장의 플레이트는 수평보다 30 도 이상 경사지면 안 된다. 그 외의 플레이트는 각 사이드에 수직으로 설치된다. 명확하게 인식할 수 있어야 하고 차량의 일부나 라이더 신체의 일부가 번호를 가리지 않도록 장착해야 한다.

17.4 라이더 넘버는 명확하게 읽을 수 있는 서체로 되어있어야 하며 태양광선의 반사를 방지하기 위해 바탕색과 마찬가지로 무광으로 되어있어야 한다.
일반적으로 다음과 같은 최소 치수가 권장된다.

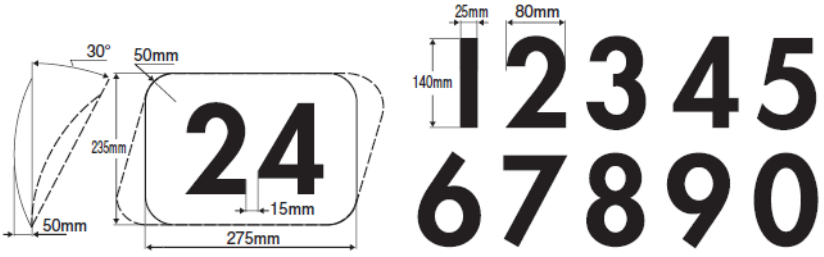
- 숫자의 높이 140mm
- 숫자의 폭 80mm
- 숫자의 굵기 25mm
- 숫자의 간격 15mm

17.5 영국식 숫자가 적용된다. “1”은 1 개의 수직선으로 표시하며, “7”은 수직선 없이 단순한 경사선으로 한다.

17.6 사이드 넘버 플레이트는 리어 휠 스핀들을 지나는 수평선 위로, 플레이트의 가장 앞쪽 끝은 풋레스트 뒤쪽 200mm 의 수직선보다 후방에 있어야 한다.

17.7 넘버 색상
인터내셔널 클래스 (INT): 적색 바탕에 백색 문자
내셔널 클래스 (NAT): 백색 바탕에 흑색 문자

17.8 숫자의 서체에 대한 논란이 있을 경우 테크니컬 디렉터의 판단이 최종적인 것이 된다.



17.9 넘버 식별이 어려운 이유로 해당 대회의 오피셜로부터 수정이 지시되면 해당 선수는 이에 따라야 한다.

제18조 보안 부품

차량 및 그 장비는 일반 공도의 법적 조건과 기타 특별 규칙에 기재되어 있는 사항에 준해야 한다. 전기 제네레이터는 경기 중 지속적이고 정상적인 전압 공급을 위해 작동하는 것이어야 한다. 일반 공도를 사용하지 않는 경기의 경우 장비는 대회특별규칙에 명시된다.

제19조 연료

모든 차량은 무연 휘발유를 사용해야 한다.

제20조 공기

산화제로써 연료에 혼합할 수 있는 것은 공기 뿐이다.

제21조 차량 검사

21.1 라이더는 대회특별규칙으로 정해진 차량 검사 시간 안에 머신을 차량 검사에 제출해야 한다.

21.2 테크니컬 디렉터는 레이스 디렉터, 심사위원장에게 차량 검사 결과를 보고한다. 그 후, 테크니컬 디렉터는 차량 검사에 합격한 머신의 리스트를 작성하여 레이스 디렉터에게 제출한다.

21.3 테크니컬 디렉터는 이벤트 중 언제라도 경기 참가 차량을 검사할 권리를 갖는다.

21.4 차량 검사는 다음 절차에 따라 실시된다.

21.4.1 라이더는 KMF 규칙에 적합한 청결한 차량을 제출해야 하며, 빠짐없이 필요 사항이 기재된 차량 사양서를 제출해야 한다. 라이더 1 명에 대해 1 대의 차량을 사용할 수 있다.

21.4.2 최초에 음량 측정이 실시되어 검사에 합격한 배기 사일렌서에 페인트로 표시가 된다. 측정된 수치가 테크니컬 카드에 기입된다.

21.4.3 사전 검사의 음량 측정은 지정된 시간 안에 여러번이라도 받을 수 있다.

21.4.4 KMF 규칙에 적합한지 안전상 문제가 없는지 확인하기 위해 차량 전체적으로 검사가 실시된다. 차량 검사에 합격한 차량에는 페인트(또는 스티커)로 표시된다.

21.4.5 검사 종료 후 라이더는 차량을 파크퍼미에 보관시킨다.

21.4.6 차량 검사 완료 후 테크니컬 디렉터는 레이스 디렉터에게 접수된 라이더 및 차량 명칭, 음량 수치를 명기한 리스트를 제출한다.

21.4.7 대회기간 중 차량 검사원은 도착 에어리어와 출발 에어리어에서 차량의 보수 및 변경에 대해 외부의 원조가 있는지 부정행위가 있는지 등을 관리한다.

21.4.8 라이더의 타임 체크 시 테크니컬 디렉터는 차량 수리 및 그 외 기술적 보조에 대해 관리한다. 경기 중 코스상에서 차량 변경이 이뤄지지 않았는지 확인하기 위해 차량 마킹 여부도 엄격히 관리한다.

21.4.9 매일 도착 때 차량 검사원은 모든 부품 및 차량 상태를 확인해야 한다. 라이더에게는 사일렌서에 대해서만 보수 또는 교환을 위한 추가시간(30 분)을 부여한다.

분해 검사 대상으로 분류된 차량을 제외하고 참가자들은 머신 풀 해제부터 20 분 이내에 차량을 회수해야 한다.

파크퍼미를 관리하는 오피셜은 머신 풀 해제 20 분을 넘어도 남아있는(회수하지 않은) 차량에 대해 일체 책임을 지지 않는다.

21.4.10 대회 마지막 도착 시 모든 마킹 파츠가 관리된 뒤 차량은 항의가 제출되거나 분해 검사가 필요할 경우를 대비하여 파크퍼미에 30 분간 보관된다.

21.4.11 만약 차량 또는 그 일부가 완전히 분해되어야 할 경우, 차량 또는 그 파츠는 밀폐된 분해 검사에 필요한 기구가 갖춰진 곳으로 옮겨져 대회심사위원회가 임명한 차량 검사원의 입회 하에 검사가 실시된다.

제22조 위험 차량의 배제

프랙티스 또는 경기 중 차량 검사원이 출전 선수의 차량에 결함을 발견하여 그것이 다른 라이더에게 위험을 초래할 가능성이 있다고 판단될 경우 해당 검사원은 즉시 이를 레이스 디렉터에게 보고하고 해당 라이더는 경기에서 제외된다.

제23조 노이즈 컨트롤 (음량 측정)

23.1 일반 공도를 포함한 대회의 경우, 도로 교통법에 준한 리미트가 설정된다.

23.2 음량 측정이 실시되는 경우는 '2mMAX 방식'으로 한다.

23.2.1 2mMAX 방식에 대해

2mMAX 법은 풀 가속 상태에서 발생되는 음향 파워 레벨(LwA)과 높은 상관이 있으며 정지상태에서 급속히 최대 회전수까지 운전했을 때의 최대 음압 레벨을 측정하는 방식이다.

23.2.2 음량계 준비

마이크로폰에 윈드스크린을 장착한다.

23.2.2.1 A 특성(주파수 보정회로 A)으로 설정한다.

23.2.2.2 시간 중량 특성(시정수)를 FAST 로 설정한다.

23.2.2.3 소음계 측정 레인지의 최대치를 130dB/A 로 한다.

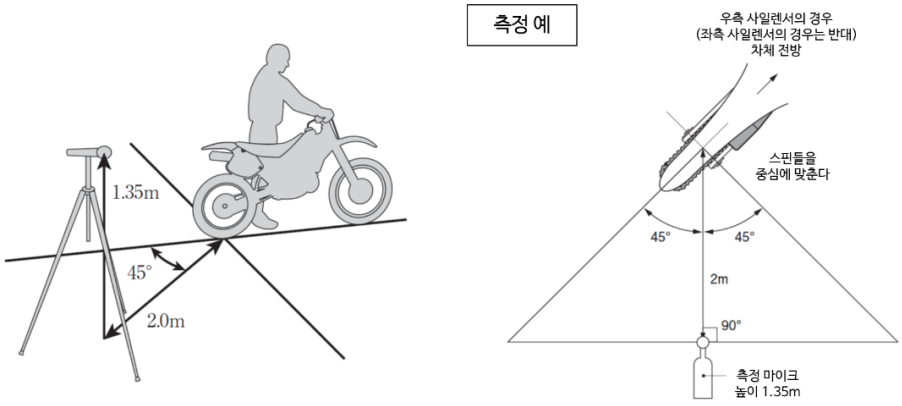
23.2.2.4 소음 레벨의 최대치 L-MAX 를 표시할 수 있는 모드로 설정.

23.2.3 소음계 및 차량 셋업

23.2.3.1 마이크로폰은 삼각대를 이용하여 수평으로 고정한다.

23.2.3.2 마이크로폰은 차량 후륜 중심에서 배기쪽 경사 45 도 후방 2m, 높이는 지상에서 1,35m 위치에 설치한다.

측정 예



23.2.3.3 사일렌서가 1 개를 넘는 엔진의 음량 계측은 어느 한쪽의 배기 파이프의 선단에서 측정된다. (필요에 따라 양쪽 모두의 선단에서 측정한다)

23.2.3.4 부드러운 땅 위에서 계측하는 것이 권장된다.
(예를 들면 풀 위, 고운 자갈 위 등)

23.2.3.5 어쩔 수 없이 아스팔트 등 단단한 노면 위에서 측정할 경우 해당 장소의 허용 오차가 고려된다.

23.2.3.6 계측 중 차량의 주위 5m 의 음량은 90dB/A 이하일 것.

23.2.3.7 차량에서 10m 이내에 소리를 반사하는 장애물이 없어야 한다.

23.2.4 측정방법

23.2.4.1 계측은 스탠드를 사용하지 않고 중립으로 엔진이 따듯한 상태에서 실시한다.

23.2.4.2 뉴트럴에서의 계측이 실주행에서의 최대 회전수와 다른 경우는 실주행과 같은 기어 포지션으로 측정하는 경우도 있다.

23.2.4.3 검사원은 사일렌서의 끝과 마이크로폰 사이에 서면 안 된다.

23.2.4.4 측정원은 귀마개를 사용할 것. (헤드셋 또는 귀마개)

23.2.4.5 측정은 해당 대회의 검사 담당 오피셜이 한다. 측정 중 오피셜의 행위로 발생한 고장, 손해에 대해 오피셜은 어떠한 책임도 지지 않는다.

23.2.4.6 엔진의 최대 회전수를 의도적으로 낮추는 부정행위를 하면 안 된다.
예: CDI / ECU 프로그램 변환 스위치의 사용 등

※ 측정 시 엔진 회전수가 확실히 낮은 경우, 회전계로 엔진 최대 회전수를 측정하는 경우가 있다.
※ 음량 측정은 주행 시와 동일한 모드로 계측 되어야 한다.
※ 스위치 등으로 모드 전환이 가능한 차량은 테크니컬 디렉터로부터 지시가 있는 경우 모든 모드로 측정을 받아야 한다.

23.2.4.7 공회전 상태에서부터 스로틀을 0.2~0.5 초 사이에 전개하여 Rev 리미트 상태를 1~2 초 유지하고 곧바로 손을 뗀다.

23.2.4.8 스로틀이 급하게 열려서 매끄럽게 회전이 상승하지 않는 경우에는 공회전 상태에서 회전을 조금 올리고 나서 급하게 연다.

23.2.5 판정 방법

23.2.5.1 측정은 1 차량에 대해 3 회까지로 하고 측정치가 1 회라도 규제치를 통과할 수 있으면 합격으로 한다. (1 회째에 통과된 경우는 1 회만 측정)

23.2.5.2 애프터 번이 발생해도 측정 회수 3 회까지 중에서 카운트한다.

23.2.5.3 3 회 모두 규제치를 통과하지 못한 경우에는 해당 사일렌서의 사용이 인정되지 않는다.

23.2.6 음량 규제치

모든 공인 대회에서 개최되는 클래스의 음량 규제치는 최대 114dB/A 이하로 한다. (2mMAX 방식)
측정치의 소수점 이하 버림은 적용하지 않는다.
레이스 후의 최종 검사에서는 +1dB/A 의 허용 오차가 인정된다.
음량 측정 시 외부 기온에 의한 허용 오차는 고려되지 않는다.

제24조 본 규칙의 시행

본 규칙은 2022 년 1 월 1 일부터 시행한다.

2022 MOTORCYCLE SPORTS RULES
부칙 16
슈퍼모토 경기 규칙

KMF 슈퍼모토 공인 경기는 국제 모터사이클연맹(FIM)의 스포츠 코드에 기초하여 대한모터사이클연맹(KMF)의 공인으로 '국내 경기규칙' 및 대회 공식 통지에 의해 운영된다.

제1조 적용의 범위

아래에 기술하는 규칙은 세계선수권을 제외한 국내 공인 슈퍼모토 대회에 적용된다.

제2조 슈퍼모토

포장도로와 일부의 비포장도로로 구성되고 완전하게 클로즈된 코스에서 진행되는 레이스이며 국내 경기규칙 및 본 규칙에 의해 관리, 운영된다.

비포장도로의 대체로서 포장 노면에 요철, 급경사, 주행 방향이 급변하는 장애물을 배치 및 설치할 수 있다.

제3조 레이스 중의 공식 시그널 (신호)

3.1 라이더는 게시되는 공식 시그널을 확인하고 그 시그널을 따라야 한다.

3.2 공식 시그널은 약 750mm X 600mm 치수의 깃발을 사용하여 다음과 같이 제시된다.

시그널	의미
국기 또는 레드 라이트 소등	레이스 스타트
적기	레이스 시: 전원 주행 정지
흑기 + 흑색 바탕에 백색 숫자로 넘버를 표시한 보드	사인보드에 표시된 번호의 차량은 신속히 피트인
황기 (진동)	감속, 정지 준비, 추월 금지, 크게 감속하여 점프를 통과 *황기 진동 ~ 전도 사고 구간을 지나기까지의 구간을 적용 범위로 한다.
적색 스트라이프가 있는 황기	오일, 물 또는 기타 코스에 미끄러지기 쉬운 지점이 있음.
녹기	레이스 스타트 시 코스 클리어를 표시하기위해 사용되는 경우가 있다.
체커기 (흑백)	레이스 종료
체커기와 청기	선두 라이더는 골이지만 선두 라이더 바로 앞의 라이더는 골이 아님.
페널티 스톱보드 [STOP]의 글자 아래 차량 넘버를 부착한 일체형 보드	스톱 & 고 페널티를 나타내며 해당 라이더는 신속히 피트인하여 오피셜이 지시하는 장소에서 지시하는 시간 정지한다.
청기 (진동)	후방에서 빠른 페이스의 차량이 접근하여 추월 당하는 상태에 있음.

제4조 출전 차량

차량(KMF 공인 차량 포함)은 국내 경기 규칙 '출전 차량'의 조건을 만족하며 안전상 완전하게 정비되어 있고 메인 프레임에는 차량 인식 번호, 크랭크 케이스에는 엔진 인식 번호가 각인되어 있거나 각인된 플레이트에 의해 표시가 되어

있어야 한다. 인식 번호 각인이 없거나 새로운 메인 프레임 및 크랭크 케이스를 사용할 경우 각인된 플레이트를 새로 붙일 것.
개조된 형식(모델)을 판별할 수 없는 차량 또는 차량 검사에서 불합격 된 차량은 대회 출전이 인정되지 않는다.

제5조 KMF 공인 차량

언리미티드 차량을 제외하고 KMF 공인 차량 스포츠 전용 시판차(모토크로서 또는 슈퍼모토) 또는 일반 시판차(오프로드 타입)으로 등록되어 있는 차량으로 한정된다.
단, KMF 슈퍼모토 위원회의 승인에 의해 예외 차량이 인정될 수 있다.

제6조 라이더의 장비

- 헬멧 및 장비는 레이스 기간을 통해 차량 검사에서 합격한 것을 사용해야 한다.
  또한 차량 검사 이전의 연습에서도 공인도니 적절한 것을 사용할 것.
  차량 검사에는 복수의 장비를 제출하여 확인 받을 수 있다.
- 헬멧 및 장비에는 웨어러블 카메라 등의 장착이 금지된다.

6.1 헬멧

6.1.1 헬멧은 KMF 가 모토크로스용 또는 로드레이스용으로 공인한 것이어야 한다.

6.1.2 KMF 공인 헬멧에는 KMF 공인 마크가 부착된다.

6.1.3 대회 차량 검사 시 헬멧 검사가 실시되어 검사에 합격하지 못한은 KMF 가 공인한 헬멧이라도 해당 라이더의 안전상 사용이 금지된다.

※ 사용이 인정되지 않는 예

① 본체의 수지 부분에 이르는 손상(갈라짐)이 있는 경우.
② 본체의 수지 부분이 깎인 슬라이드 자국이 있는 경우.
③ 본체의 스티로폼 쿠션의 손상(갈라짐, 파임)이 있는 경우.
④ 턱 끈 부착 부위, D 링 부착 부위 끈 자체의 악화 등 헬멧의 고정에 지장이 있는 경우.
⑤ 쉴드 고정 부위의 손상이나 쉴드 자체에 균열이 있는 경우.

6.2 고글

유리를 이용한 고글의 사용은 일체 금지된다. 테두리는 유연한 소재를 사용하여 전도에 의한 충격을 받을 경우에도 위험하지 않은 것이어야 한다.

6.3 라이더의 복장

6.3.1 레이싱 슈트

6.3.1.1 레이싱 슈트는 KMF 가 로드레이스용 혹은 슈퍼모토용으로 공인한 것이어야 한다.

6.3.1.2 KMF 가 공인한 레이싱 슈트에는 KMF 공인 마크가 붙어있다.

6.3.1.3 대회의 차량 검사 시에 레이싱 슈트 검사를 실시하며 합격하지 못한 경우 라이더 본인의 안전상 사용을 금지한다.

※ 사용이 인정되지 않는 예

① 레이싱 슈트의 표면에 마모로 인한 구멍이 내부까지 관통되어 있거나, 확연하게 두께가 얇아져서 관통이 우려될 경우.
② 레이싱 슈트 표면이 터져서 내부까지 관통되어 있을 경우.
여기서 말하는 '레이싱 슈트 표면'에는 베이스 가죽에 추가된 디자인상의 가죽 부분은 제외.
③ 봉제 부분이 풀려서 내부까지 관통되어 있을 경우.
④ 지퍼 기능이 기능하지 않을 경우.
⑤ 프로텍터(등, 어깨, 팔꿈치, 무릎)가 파손되어 있는 경우.

6.3.1.4 레이싱 슈트에는 어깨, 팔꿈치, 허리, 무릎 부분에 프로텍터(패드) 등의 완충재가 적용되어 있어야 한다. 대회 사용시에는 공인 때의 프로텍터(패드)류가 장비되어 있을 것.

6.3.2 부츠

6.3.2.1 가죽 또는 가죽과 동등한 소재 또는 경질의 수지 등으로 형성된 것이어야 한다.

6.3.2.2 최소 70mm 에 걸쳐 레이싱 슈트의 무릎 아래와 중첩되는 길이로 되어있어야 한다.

6.3.2.3 탈락을 방지하기 위한 클로저 시스템(패스너, 버클 등)을 갖추어야 한다. (신축성 소재에 의한 탈락 방지는 불가)

6.3.3 글러브

6.3.3.1 가죽 또는 가죽과 동등한 소재로 되어있어야 한다.

6.3.3.2 최소 50mm 에 걸쳐 레이싱 슈트 소매 끝과 겹치는 길이로 되어있어야 한다.

6.3.3.3 손에 제대로 밀착되어 있어야 한다. (전체가 신축성 소재는 불가)

6.3.3.4 글러브 바깥쪽은 적절하게 주먹 부분(손가락 관절 부위)의 프로텍션이 되어야 한다.

6.3.4 프로텍터

6.3.4.1 흉부를 보호하는 프로텍션(체스트 가드)와 척추 프로텍션(백 프로텍터)의 장비가 강하게 권장된다. 체스트 가드는 레이싱 슈트와 일체식 또는 별체식 어느 쪽을 사용해도 된다.
체스트 가드는 모터사이클용으로 충격 완충 효과가 있는 소재로 된 것이 바람직하다.

6.3.5 라이딩 웨어

레이싱 슈트 위에 가죽제 이외의 웨어를 착용하는 것은 인정되지만, 몸에 피트되어 쉽게 머신 등에 말려들 가능성이 없는 것이어야 한다.
(라이딩 웨어의 형태에 대한 사용여부는 각 대회의 차량 검사에서 최종 판단된다)

6.4 마우스 가드 (마우스피스)

입의 부상 방지를 위해서 커스텀 메이드 마우스 가드 착용을 권장한다.
마우스 가드의 색은 입안의 출혈을 분간하기 쉽도록 빨간색 이외의 밝은 색이 바람직하다.
항상 물고있지 않으면 고정되지 않는 타입은 실수로 삼키는 것을 방지하기위해 사용을 금지한다.

제7조 참가 자격, 클래스 명칭, 차량 구분

7.1 참가 자격

라이더는 국내 경기규칙 '경기 참가자'에 부합해야 한다.

대회명	참가자격	개최 클래스
한국 슈퍼모토 선수권	슈퍼모토 A 급	S1
		S1, S2
슈퍼모토 지방 선수권	슈퍼모토 B 급 슈퍼모토 A 급	S1, S2, S3

7.2 클래스 명칭, 배기량 구분

클래스	배기량	
	4 스트로크	2 스트로크
S1	290cc 이상	175cc ~ 250cc
S2	175cc ~ 250cc	100cc ~ 125cc
S3	85cc ~ 150cc	51cc ~ 85cc

제8조 휠 림 사이즈와 타이어

8.1 다음과 같이 제한된다.

차량구분	휠 사이즈	타이어
S1	16 인치 이상 17 인치 이내	제한 없음. 슬릭, 웨트 등
S2		
S3	14 인치 이상 19 인치 이내	시판 타이어 (트레드), 웨트

8.2 모토크로스, 엔듀로 또는 트라이얼 타이어는 금지된다.

8.3 S1, S2 클래스 타이어는 추가적인 트레드 그루브, 컷 등이 프론트 및 리어 타이어에 인정된다.

8.4 S3 클래스 타이어는 일반 시판 타이어(트레드)로 한다. 레이싱 타이어(슬릭)의 사용은 금지된다. 단, 웨트 타이어 사용은 허용된다.

제9조 참가 신청

9.1 참가 신청 장소 및 기간은 대회 특별 규칙에서 정하는 것으로 한다.

9.2 참가 신청 수속

9.2.1 각 부분 모두 소정의 신청서에 필요사항을 모두 기재하고 참가비와 함께 엔트리 기간 내에 대회 사무국에 제출해야 한다.

9.2.2 우편 발송의 경우에는 등기 우편을 사용하여 마감일 당일 소인이 있는 것까지가 유효하다.

9.2.3 마감일 이후의 신청 및 전화, FAX 등의 신청은 일체 접수하지 않는다.

9.3 피트 크루 등록

피트 크루 등록은 1 선수에 대해 4 명 이내로 한다.

9.3.1 참가 신청 후에 파트 크루 추가는 일체 할 수 없다. 단, 대회 당일 접수 시에 다른 피트 크루 라이선스 소지자로 변경하는 것은 가능하다.

피트 크루 변경 수수료는 1 명에 10,000 원으로 한다.

9.3.2 복수의 라이더에게 피트 크루를 중복 등록하는 것은 인정되지만 패스는 피트 크루 1 명에 대해 1 장만 지급된다.

9.3.3 참가 라이더 본인을 자신의 피트 크루로 등록할 수는 없다. (단, 작업은 할 수 있다)

제10조 참가 접수

10.1 필요사항을 기재한 참가 신청서 및 소정의 금액을 정해진 기간 내 대회 사무국이 접수한 것만 참가 접수가 완료된다.

10.2 대회가 중지될 경우 또는 참가자가 어떤 이유로 인해 거부되었을 경우에만(신청자가 필요한 절차를 시행하지 않았을 경우에는 해당되지 않음) 참가비가 반환된다.

10.3 일단 접수된 참가비는 상기 1.10.2 및 국내 경기 규칙 '대회의 연기 및 중지 등'의 경우를 제외하고 어떠한 이유가 있어도 반환되지 않는다. 공식 예선을 통과하지 못한 경우도 마찬가지로 한다.

제11조 공식 통지, 타임 스케줄

공식 통지 및 타임 스케줄의 자세한 사항은 신청 마감 후에 통지된다.

제12조 참가 정원

정원은 정하는 경우가 있다.

제13조 라이더 넘버

13.1 라이더 넘버는 차량 검사 때까지 규정된 서체 및 색상으로 차량에 표시해야 한다.

13.2 라이더 넘버의 상태는 차량 검사 시에 검사원에 의해 확인되고, 판독이 어렵다고 판단될 경우 수정이 요구된다. 라이더 넘버의 수정을 요구 받을 경우 신속히 수정하여 다시 차량 검사를 받아야 한다.

13.3 예선 및 레이스 중 넘버를 읽기 어려운 경우나 잘못된 넘버를 장착하여 주행했을 경우 그 랩 수는 기록되지 않는다.

제14조 출전 접수

14.1 출전 접수 시간 및 장소는 공식 통지에 의해 명시된다.

14.2 정해진 시간 내 반드시 라이더 본인 또는 해당 라이더의 메카닉이 KMF 라이선스, 참가 서약서를 제시하고 출전 자격을 확인 받아야 한다.

14.3 해당 연도에 유효한 KMF 라이선스를 제시할 수 없는 사람은 출전이 인정되지 않는다.

제15조 차량 검사

15.1 차량 검사는 공식 통지에 명시된 타임 스케줄에 따라 패독 내 차량 검사구역에서 이루어진다.

15.2 차량 검사를 위한 차량은 라이더 본인 또는 해당 라이더의 메카닉이 출전 접수가 끝난 후 차량 사양서를 함께 지참하여 반드시 타임 스케줄에 명시된 시간 내에 검사를 받아야 한다. 또한 차량에 타갇된 넘버(엔진, 프레임)가 없는 차량은 교환 전의 타각이 있는 프레임 똔느 크랭크 케이스를 차량 검사장에 제시할 것. 인식 번호가 없는 차량 및 엔진은 각 경기 시설에서 차량 및 엔진 인식 마크(타각 또는 페인트)를 표시하는 것도 인정되며 이후 대회의 차량 사양서의 인식 번호로 사용할 수 있다.
규정 시간 이외의 차량 검사는, 레이스 디렉터가 불가항력적인 사정에 의한 것으로 특별히 인정한 경우 외에는 실시하지 않는다.

15.3 차량 검사에 반입 가능한 대수는 각 클래스 라이더 1 명당 1 대로 한다.

15.4 차량 검사에서 규칙 위반 또는 안전상 출전이 부적합하다고 판단된 차량은 공식 예선을 포함한 일체의 주행이 거부된다.

15.5 주최자는 대회 기간 중 필요에 따라 수시로 차량 검사를 할 수 있으며, 이때 규칙에 준하지 않은 차량이 있을 경우 해당 차량의 사용은 허용되지 않는다.

제16조 라이더의 변경

라이더의 변경은 인정되지 않는다.

제17조 차량의 변경

17.1 등록된 차량의 변경은 원칙적으로 인정되지 않는다.

17.2 변경할 필요가 발생한 경우에는 소정의 서식에 따라 변경신청을 해서 레이스 디렉터가 인정한 경우에 한해 차량(프레임 또는 엔진 포함)의 변경이 인정된다.

17.3 프레임 및 크랭크 케이스(엔진 어셈블리 포함) 변경은 차량의 변경으로 간주되어 차량 변경 절차를 거쳐야 한다.

17.4 식별이 없는 프레임 및 크랭크 케이스(엔진)로 변경하고자 하는 경우에는 판매증명서의 첨부 또는 교환 전 각인이 있는 프레임이나 크랭크 케이스를 차량 검사장에 제시할 것. 인식 번호가 없는 차량 및 엔진은 각 경기시설에서 차량 및 엔진 인식 마크(타각 또는 페인트)를 추가하는 것도 인정되며, 이후 대회의 차량 사양서의 인식 번호로 사용할 수 있다.

17.5 엔트리 차량과 차량 검사를 받은 차량의 변경
참가 수리가 확정된 후 엔트리 용지 기입 차량에 변경이 있을 경우 선수 접수 시 차량 변경 절차를 거쳐야 한다.

17.6 차량 검사 종료 후의 변경은 예선 잠정 결과(레이스 형식의 예선이 있는 경우에는 그것을 포함) 발표 후 20 분 이내로 하고 그 이후의 변경은 인정되지 않는다. 덧붙여 예선 종료 후에 차량 변경 신청(프레임 또는 엔진을 포함)을 할 경우 결승 레이스는 피트 스타트로 한다.

17.7 차량 검사 종료 후 차량 변경
차량 변경을 희망하는 선수는 대회 사무국에서 차량 변경 신청을 하고 신청이 수리된 경우에는 반드시 차량 검사를 받아 최종적인 출전 허가를 얻어야 한다. 차량 변경 수수료는 50,000 원으로 한다.

17.8 차량 변경은 같은 부문, 같은 클래스 간의 변경만 허용된다.

제18조 부품의 변경

프레임, 크랭크 케이스, 사일렌서의 변경은 원칙적으로 인정되지 않는다. 단, 교환을 위해 미리 검사를 받은 사일렌서는 제외한다. 프레임의 변경, 크랭크 케이스(엔진 어셈블리 포함)의 변경은 차량의 변경으로 간주된다.

제19조 브리핑

주최자가 브리핑(경기에 관한 요령 설명)을 할 경우 라이더 본인이 반드시 참석해야 한다. 결석한 경우 벌칙이 부과된다.

제20조 레이스 포맷

각 클래스의 공식 연습, 예선 방식과 결승 레이스의 랩 수는 공식 통지에 의해서 정해진다.
공식 연습의 참가는 자유로 한다.

제21조 공식 예선

21.1 한국 슈퍼모토 선수권의 예선 조 편성 방법

예선이 복수의 조로 나뉠 경우, 편성 방법은 다음과 같다.

21.1.1 제 2 전까지는 전년도 해당 클래스의 랭킹순으로 배정한다.

21.1.2 제 3 전 이후는 엔트리 마감 시점의 해당 연도 랭킹순으로 배정한다.
전년도 랭킹에 없는 경우나 클래스를 변경한 라이더의 경우는 지정된 라이더 넘버가 작은 순으로 배정된다.
예선 조 편성 대상자는 해당 대회에 엔트리한 선수로 한다.

21.2 공식 예선

21.2.1 공식 예선은 원칙적으로 각 클래스별로 이루어진다.

21.2.2 공식 예선은 타임 계측 방식과 레이스 방식 및 레이스 방식의 병용 방식이 있다.
예선 방식, 스케줄은 주최자에 의해 정해지며 공식 통지로 발표된다.

21.3 공식 예선의 내용

21.3.1 레이스에 출전하는 모든 라이더는 공식 예선에 참가하여 최종 출전 자격을 얻어야 한다.

21.3.2 공식 예선은 경기 임원에 의한 차량의 안전 체크가 이루어진 후 스타트된다. 공식 예선이 어떠한 이유로 중단된 경우 남은 시간 만큼의 예선을 재개하지만, 필요에 따라 대회심사위원회가 재 예선 시간의 단축이나 중단, 연장을 결정할 수 있다.

21.4 타임 계측방식

21.4.1 공식 예선에서는 랩타임이 측정된다.

21.4.2 공식 예선에서 측정되는 각 라이더의 베스트 랩타임에 의해 대회 특별 규칙에 명시된 레이스 출전 대수를 한도로 스타트 위치가 정해진다. 베스트 랩타임이 같은 경우에는 세컨드 랩타임에 의한다.

21.4.3 각 클래스의 공식 예선 의무 랩 수가 설정되는 경우는 특별 규칙에 명시된다. 또한 최초의 1 랩은 계측되지 않지만 랩 수에는 산정된다.

21.4.4 2 종목 이상에 출전하는 라이더는 출전하는 모든 종목의 공식 예선에 참가해야 한다.

21.4.5 복수의 조에서 적용되는 예선 순위 결정방법

21.4.6 예선 결과를 종합 타임 순으로 결정하는 경우와 예선 조별 순위에 의해 결정하는 경우가 있다.

21.4.7 날씨에 따라 노면 상황에 큰 차이가 인정된다고 레이스 디렉터가 판단할 경우, 예선 조별 순위에 의해 결정한다. 이 결정에 대한 항의는 일체 받지 않는다.

21.4.8 각 예선 조별 타임 순으로 결정하는 경우의 그리드는 각 예선 조의 톱 타임을 비교하여 그 순서로 배정하는 것으로 한다.

21.4.9 최종적인 스타팅 그리드는 대회심사위원회의 결정에 따른다.

이 결정에 대한 항의는 인정되지 않는다.

21.4.10 예선 통과자로 출전이 불가능한 자는 신속히 그 취지를 신고해야 한다.

21.5 레이스 방식

21.5.1 히트 레이스 / 세미 파이널 레이스 등으로 나뉜다.
레이스 포맷, 예선 조 숫자, 결승 진출자 수 및 랩 수는 공식 통지에 명시된다.

21.5.2 히트 레이스의 조 편성 및 그리드는 공식 통지에 명시된다.
세미 파이널이나 결승 진출 조합을 결정할 경우 각 예선 조의 순위를 교대로 선출한다.

21.6 웨이팅 (대기자 출전)
결승 레이스에 출전할 수 없게 된 선수가 있을 경우, 그 사람을 대신하여 예선 결과 차점의 선수로서 탄원서를 제출한 라이더의 결승 레이스 참가를 특별히 인정하는 것.

21.6.1 웨이팅 자격에 대해서는 공식 통지에서 웨이팅 라이더의 선출 방법, 인원 수 및 신청 방법이 발표된다.

21.6.2 예선 결과 발표 후 주최자가 규정하는 시간 내에 웨이팅 탄원서를 제출한다.

21.6.3 주최자가 규정한 시간 내에 리타이어 하는 라이더가 없는 경우, 출주는 인정되지 않는다.

제22조 결승 레이스의 출전 대수

결승 레이스 출전 대수는 각 대회의 특별 규칙에 명시된다.

제23조 스타트 방법

23.1 스타트 위치는 모든 라이더가 정규 스타트 라인에서 스타트하는 것으로 하며 각 라이더에게 부여된 스타트 위치에 따른 거리적, 시간적인 핸디캡은 일체 고려되지 않는다.
스타트 위치가 비포장도로일 경우는 모토크로스 방식의 가로 일자형 스타트 방식을 채용하는 경우도 있다.

23.2 스타트 절차는 원칙적으로 다음과 같지만 자세한 내용은 각 대회의 특별 규칙 또는 공식 통지에 의해 제시되는 경우 그에 따라야 한다.

23.2.1 주최자가 정하는 시간에 스타트 전 체크를 받고 머신과 함께 웨이팅 에어리어에 대기.

23.2.2 주최자가 정하는 방법으로 그리드 포지션에 도착.
스타팅 그리드에는 해당 클래스 출전 라이더로 등록된 피트 크루와 그 라이더를 위해 파라솔을 들고 서있는 인원 1 명, 프레스 및 필요한 오피셜의 출입이 허가된다.

23.2.3 그리드 포지션에 도착해서 웜업 스타트 3 분 전까지 그리드 또는 피트에서 인정되는 행위
- 타이어 워머의 사용 (단, 예열만)
- 통상의 정비 (큰 수리는 피트로 이동해야 한다)
  그리드 상에서 금지되는 행위
- 급유

23.2.4 웜업 랩 개시 3 분전 보드
모든 조정은 3 분전 보드가 나올 때까지 완료해야 한다.
이 시잠에서 타이어 워머를 제거해야 한다.
또한 엔진 시동을 돕기 위해 라이더 1 명에 대해 2 명의 메카닉과 그 라이더를 위해 파라솔을 들고 서있는 인원 1 명, 그리고 필요한 오피셜 이외의 사람은 모두 그리드에서 퇴거해야 한다. 더 조정을 실시하는 것을 희망하는 라이더는 머신을 피트레인까지 말고 가서 거기서 조정을 실시할 수 있다. 이 경우 해당 라이더는 피트레인에서 웜업 랩을 개시한다.

23.2.5 웜업 랩 개시 1 분전 보드 (엔진 스타트)
이 시점에서 라이더 1 명에 대해 엔진 시동을 돕는 2 명의 메카닉 이외의 전원이 그리드에서 퇴거한다. 이 메카닉은 라이더의 밀어 걸기를 돕고 그 후 신속하게 그리드에서 퇴거한다. (차량 검사에서 허가된 외부 스타터의 사용이 인정된다)

23.2.6 웜업 랩 개시 30 초전 보드
모든 라이더는 엔진이 시동된 상태로 그리드의 소정 위치에 도착해야 한다. 이후 메카닉의 원조는 금지된다. 머신을 스타트 할 수 없는 라이더는 머신을 피트레인으로 옮기고 거기서 머신 시동을 시도하거나 머신을 교체할 수 있다. 이러한 라이더는 피트레인에서 웜업 랩을 시작할 수 있다.

23.2.7 웜업 랩 개시

23.2.7.1 임원의 지시에 따라 스타트해서 1 랩 주행 후 그리드로 돌아간다.

23.2.7.2 출발한 집단이 통과한 후 피트레인에서 대기하고 있던 라이더는 웜업 랩에 합류하는 것이 허가된다.

23.2.7.3 그리드로 돌아온 라이더는 엔진을 시동한 채 프론트 휠을 그리드 포지션을 표시한 라인에 맞추고 대기해야 한다. 이 때 스타트 어시스트(스타트 디바이스 보조)를 위해 메카닉이 그리드에 출입하는 것은 허용되지 않는다.

23.2.7.4 그리드 맨 앞줄의 앞에는 적기를 든 오피셜이 선다.
스타팅 그리드 후방의 오피셜이 그린 플래그를 제시하여 모든 라이더가 그리드에 도착했음을 표시한다.

23.2.7.5 그리드 후방의 오피셜이 그린 플래그를 제시하면 웜업 랩으로부터 돌아온 라이더는 모두 그리드에 도착했다고 판단한다.

23.2.7.6 그리드에 늦게 도착한 라이더는 스타팅 그리드의 위치를 잃고 피트인하여 피트 스타트를 하게 된다.
피트인하지 않을 경우에는 심사위원회의 동의를 얻은 후 레이스 디렉터의 판단에 따라 스톱 & 고 페널티가 부과된다. 이 페널티 판정에 대한 항의는 일체 인정되지 않는다.
피트 스타트의 경우, 그리드에서 스타트한 라이더 집단이 피트레인 출구를 통과하면 오피셜은 피트레인에서 대기하는 라이더를 스타트 시킨다.

23.2.7.7 웜업 랩 도중 트러블이 발생한 라이더는 피트레인으로 돌아가 수리할 수 있다.

23.2.7.8 그리드에서 엔진을 스톨시킨 라이더 또는 기타 트러블이 발생한 라이더는 모터사이클에 탄 채로 손을 든다. 그 방법에 의해 의도적으로 레이스의 스타트를 늦추는 것은 허용되지 않는다.

23.2.7.9 그리드의 각 줄이 정렬되면 그리드 후방에 대기하는 오피셜이 그린 플래그를 흔든다.

23.2.7.10 이후 스타터는 그리드 전방에서 적기를 제시하는 오피셜에게 코스사이드로 걸어가도록 지시한다.

23.3 스타트

23.3.1 레드 라이트가 2~5 초간 점등되고 그 레드 라이트가 소등된 시점에서 스타트된다.

23.3.2 레드 라이트가 소등된 후에 머신이 스톨된 경우, 오피셜은 엔진이 시동걸릴 때까지 그 머신을 코스를 따라 미는 것을 보조한다. 그래도 시동이 걸리지 않을 경우 오피셜의 지시에 따라 머신을 피트레인으로 밀고 가야한다.

23.3.3 피트레인에서는 해당 라이더의 메카닉이 엔진을 시동걸기 위해 돕는 것이 허가된다.

23.3.4 그리드에서 스타트한 라이더 집단이 피트레인 출구를 통과하면 오피셜은 피트레인에서 대기하는 라이더를 스타트 시킨다.

23.4 깃발에 의한 스타트 절차

23.2.7.9 의 절차까지는 같은 절차가 적용된다.

23.4.1 이후 스타터는 그리드 전방에서 적기를 제시하는 오피셜에게 코스사이드로 걸아가도록 지시한다.

23.4.2 오피셜은 적기를 내리고 스타트기(국기)를 제시하고 10 초 이내에 스타트기가 진동되는 시점에서 레이스의 스타트를 하게 된다.

23.5 스타트 딜레이드

스타트 시의 안전성을 위협하는 트러블이 그리드 상에서 발생한 경우, 스타트를 담당하는 오피셜이 엘로 플래그를 게시한다. 이 경우 라이더는 엔진을 정지시켜야 한다. 각 라이더에 대해 2 명의 메카닉이 엔진 시동을 보조하기 위해 그리드에 입장하는 것이 허가된다.

23.5.1 스타트 절차는 '1 분전' 보드의 단계부터 재개되며 라이더는 추가 웜업 랩을 1 랩 주행하고 레이스 랩 수는 1 랩 감산된다.

※ 사이팅 랩 스타트 시간, 그리드 열 보드의 배열(없는 경우도 있음), 또는 그 밖의 절차에 대해 생략하는 경우가 있다. 이 경우 각 특별 규칙 및 공식 통지에 명시한다.

23.5.2 스타트 때 스타트 딜레이드의 원인이 된 라이더는 재스타트 시 최후방 그리드에서 스타트해야 한다.

23.5.3 복수의 페널티 대상자가 있는 경우 원래의 그리드 순으로 한다.

23.5.4 스타트 딜레이드 2 회차가 되는 경우 새로운 페널티 대상자는 1 회차 대상자의 다음 그리드에서 스타트해야 한다. 1 회차의 원인이 된 라이더가 2 회차의 딜레이드 때 원래의 그리드로 돌아갈 수 없다.

23.5.5 심사위원회가 명백하게 그 원인이 불가항력에 의한 것이라고 판단할 경우 페널티를 부과하지 않는 경우가 있다.

제24조 스타트에서의 반칙

24.1 스타트 라인에 있는 차량 및 라이더는 스타트 절차 개시부터 스타트 신호가 나와서 스타트가 끝날 때까지 스타트 신호의 통제하에 있다.

24.2 점프 스타트의 정의는 스타트 신호가 나오기 전에(시그널의 경우는 레드 라이트가 점등 되어있는 동안에) 정지 위치로부터 차량이 전진했을 경우로 하며 심사위원회의 동의를 얻은 후 레이스 디렉터의 결정에 의해 다음 중 하나의 페널티가 부과된다.

24.2.1 경기 결과에 30 초 가산 또는 1 랩 감산.

24.2.2 스톱&고 페널티

24.2.2.1 소정의 장소에서 일단 정지

24.2.2.2 해당 라이더에게 '차량 넘버를 붙인 일체형 보드'를 컨트롤 라인에서 제시한다. 날씨나 코스 레이아웃에 따라 서비스로서 추가 표시를 할 수 있다.

24.2.2.3 컨트롤 라인 상에서 3 회(3 랩)을 제시 받았음에도 불구하고 피트인하지 않고 페널티를 실행하지 않을 경우 해당 라이더는 실격된다.

24.2.2.4 동시에 여러 위반이 발생할 경우 원칙적으로 1 랩 마다 정지시킨다. 정지의 순서는 예선 타임에 근거하여 타임 순서로 정지의 지시를 낸다. 보드는 여러 개 동시에 제시할 수도 있다.

24.2.2.5 스톱&고 페널티가 실행되기 전에 적기 중단으로 재 레이스가 되었을 경우, 재 레이스 개시 후에 정지해야 한다. (레이스 종료까지 페널티가 소화되지 않았을 때는 레이스 결과에 30 초 가산) 단, 레이스 거리 50% 미만으로 적기 중단되어 레이스 무효가 되었을 경우 페널티는 소멸한다. 페널티를 끝내지 않은 채 재 레이스 스타트에서도 점프 스타트를 했을 경우 해당 라이더는 실격된다.

※ 점프 스타트 이외의 반칙에 대해 스톱&고 페널티가 적용되는 경우는 상기 절차가 이용된다.

24.2.2.6 스톱&고 페널티 때는 도중 피트 박스 등에 정차하지 않고 페널티를 실행해야 한다. 이 규칙을 위반할 경우 스톱&고 페널티의 절차가 반복된다.

24.3 피트크루가 스타트 규칙을 따르지 않은 경우에도 반칙으로 간주되어 해당 라이더에게 1 분 가산 혹은 실격의 페널티가 부과된다.

24.4 페널티는 해당 라이더의 피트크루에게 보드에 의해 통지된다.

24.5 재 레이스 때 동일 라이더가 다시 점프 스타트를 할 경우 실격 처리된다.

24.6 점프 스타트의 페널티 판정에 대한 항의는 일체 접수되지 않는다.

24.7 심사위원회가 명백히 그 원인이 불가항력에 의한 것이라고 판단할 경우 페널티를 부과하지 않는 경우가 있다.

제25조 레이스 중의 행위

25.1 주행중의 준수사항은 국내 경기규칙 제 3 장 대회 '경기 참가자의 준수사항'이외에 다음도 적용된다. 이를 위반했을 경우 벌칙이 부과된다.

25.1.1 라이더는 지시를 전달하는 시그널 플래그를 따라야 한다.

25.1.2 라이더가 코스 아웃한 경우, 라이더는 오피셜이 지시한 장소 또는 해당 라이더가 유리해지지 않는 곳에서 레이스에 복귀할 수 있다.

※ 이 때 오피셜은 다음과 같은 보조를 할 수 있다.
- 머신을 일으키는 보조
- 수리, 조정이 이뤄지는 동안 머신을 지탱한다.
- 라이더의 재 스타트를 보조한다.

25.1.2.1 해당 라이더가 유리해지는 숏컷(코너, 시케인 등의 코스 이외의 장소를 주행하여 자신이 유리해짐)이 발생한 경우:
예선중: 해당 랩타임 말소
결승중: 레이스 결과에 30 초의 타임 가산 또는 1 랩 감산

25.1.3 만약 라이더에게 레이스에서 리타이어를 피할 수 없는 머신 트러블이 발생할 경우 그 라이더는 피트까지 돌아오지 말고 코스 아웃하여 오피셜의 지시에 따라 안전한 장소에 머신을 정지시켜야 한다.

25.1.4 코스 상에 오일 등의 액체를 흘릴 우려가 있는 트러블이 발생할 경우 그 라이더는 피트까지 돌아가지 말고 코스 아웃하여 안전한 장소에 머신을 정지시켜야 한다.
또한 정지 후 재 스타트를 희망할 경우는 오피셜의 확인을 필요로 한다.
상기 사항을 위반할 경우 100,000 원 이상의 벌금이 부과된다.

25.1.5 수복 작업을 위해 슬로우 주행하는 라이더는 가능한 한 피트 설치 측을 주행해야 한다.

25.1.6 코스 외측에서 작업 또는 공구, 부품 등의 원조를 받아서는 안된다. 이 경우는 실격으로 간주된다.
어떤 경우에도 역방향으로 주행하거나 규정 이외의 코스를 주행하면 안 된다. 이를 위반할 경우 벌칙이 부과된다.

25.1.7 레이스 중(예선 중을 포함) 직선 부분에서는 앞 차량을 추월하기 위해 혹은 후속 차량의 슬립 스트리밍을 피하는 목적 외 진로를 현저하게 변경하는 것은 금지된다.

25.2 피트인

라이더는 레이스 및 프랙티스 중 머신의 조정이나 타이어 교환을 위해 피트로 돌아갈 수 있다. 레이스에서 모든 작업은 주최자가 정한 피트 작업 영역에서 이루어져야 한다.

25.2.1 피트인 하는 차량의 라이더는 피트레인 입구 바로 앞에서 피트 측으로 차량을 붙이고 손 또는 발로 피트인을 신호한 뒤 안전을 확인하면서 정규 피트레인 입구로 진입하여 서행해야 한다.
피트 에어리어(피트 박스 앞의 작업 에어리어)를 주행하는 것은 금지된다.

25.2.2 피트인하는 차량의 라이더는 자신의 피트에 가능한 한 가까운 피트레인에서 피트 에어리어로 들어가서 가능한 한 자신의 피트에 가깝게 차량을 정차시켜야 한다.

25.2.3 피트인하여 피트 에어리어에 들어간 차량 및 해당 차량의 라이더와 피트크루는 피트레인 및 피트 에어리어에서 다른 차량의 통과를 방해해서는 안 된다.

25.2.4 피트인 시 자신의 피트 앞을 지나쳐서 정차한 차량의 라이더는 오피셜의 허가를 받아 해당 차량의 라이더 및 피트크루에 의해 밀어서 자신의 피트에 돌아올 수 있다.

25.3 피트아웃

25.3.1 피트레인에서는 피트인 하는 차량에 우선권이 있다.

25.3.2 피트레인에서 코스로 복귀하는 라이더는 정규 피트레인에서 코스인하여 첫 코너 출구에 이를 때까지 피트 설치 측을 따라 주행해야 하며 그동안 후방에서 접근하는 차량의 주행을 방해해서는 안 된다.

25.3.3 피트에서 엔진을 멈춘 라이더는 메카닉의 보조를 받아 머신을 재 스타트 할 수 있다.

25.4 피트 작업

25.4.1 레이스 중 차량의 수리 조정, 부품 교환은 피트에 준비된 부품과 공구에 의해 이루어져야 한다. 급유 중에는 반드시 엔진을 정지해야 한다.

25.4.2 피트 구역 내에 오일을 쏟거나 오염시킬 경우 안전상 즉시 청소해야 한다.

25.5 피트 작업 인원

25.5.1 라이더에 대한 피트크루(메카닉, 피트 사인맨 및 헬퍼)의 신호는 주최자에 의해 정해진 피트 구역 또는 피트 사인 에어리어에서만 실시할 수 있다.
또한 신호는 오피셜이 사용하는 신호기와 혼동되지 않는 것이어야 한다.

25.5.2 피트크루가 규칙을 위반했을 경우 책임은 그 피트크루가 담당하는 라이더에게 귀속되는 것으로 하여 해당 라이더에게 벌칙이 부과된다.

제26조 정차 지시

26.1 레이스 속행이 위험하거나 그러한 의심이 되는 라이더 또는 차량에 대해 레이스 디렉터는 피트인을 명령하거나 레이스에서 제외시킬 수 있다.

26.2 천재지변, 대형사고 등의 불의의 사태가 발생했을 경우 레이스 디렉터는 적기에 의해 전 라이더에 대해 정지를 지시할 수 있다.

제27조 레이스의 일시정지

27.1 레이스 디렉터가 날씨 상의 이유 또는 기타 이유로 레이스 중단을 결정할 경우, 적기가 스타트 라인에서 제시된다. 라이더는 즉시 감속하여 피트레인으로 돌아가지 않으면 안 된다. 해당 레이스의 결과는 이전 랩을 마친 시점으로 적용된다.
따라서 결과는 레이스를 속행하던 라이더가 적기 제시 전 풀 랩을 완료한 시점으로 한다.

27.2 선두 라이더 및 선두 라이더와 같은 랩을 달리고 있던 나머지 라이더 전원이 레이스 거리 50% 미만을 주행했을 경우, 해당 레이스는 무효로 간주되어 재 레이스가 실시된다. 만약 레이스의 재 스타트가 불가능한 경우 이 레이스는 중지로 선언된다. 단, 예선이 있을 경우 포인트는 예선 결과(결승 그리드 표)을 기초로 하여 정규 포인트의 1/2 가 주어진다. (소수점 이하 2 자리 반올림)

27.3 선두 라이더 및 선두 라이더와 같은 랩 수를 달리던 나머지 라이더 전원이 본래 레이스 거리의 50% 이상(소수점 이하 버림)을 주행했을 경우 해당 레이스는 완료된 것으로 간주되며 포인트는 모두 주어진다.

제28조 적기 중단된 레이스의 재 스타트

레이스가 재 스타트 될 경우, 재 스타트는 코스 컨디션이 허락하는 한 신속히 행해져야 한다. 라이더가 피트로 돌아오는 대로 레이스 디렉터는 새로운 스타트 시각을 발표한다. 이 스타트 시각은 상황이 허락하는 한 처음 적기가 제시되었을 때로부터 30 분 이내로 설정된다.

28.1 경기 결과가 레이스 거리 50% 미만의 경우의 재 스타트에는 다음이 적용된다.

28.1.1 전 라이더가 스타트할 수 있다.

28.1.2 머신의 수리, 급유가 가능하다.

28.1.3 전도 차량을 사용할 때는 테크니컬 디렉터의 허가가 필요하다.

28.1.4 랩 수는 원칙적으로 원래의 레이스와 같다.
(스타트 딜레이드로 인해 랩 수가 감산된 경우, 랩 수의 감산을 취소하고 원래의 레이스와 같게 한다)

28.1.5 그리드 포지션은 원래의 레이스와 동일하게 한다.
(스타트 딜레이드의 원인이 되어 최후방 그리드로 이동한 라이더는 원래의 그리드로 돌아간다)

28.1.6 재 스타트 할 수 없는 라이더의 그리드는 그대로 공석으로 한다.

28.1.7 스타트 절차는 주최자가 정한 방법으로 그리드 포지션에 도착한다.
통지된 개시 시각에 신속히 그리드 포지션에 도착한다.
스타팅 그리드에 피트크루 입장은 금지된다.
재 스타트 가능한 선수가 스타팅 그리드에 도착한 것이 확인된 단계에서 '웜업 랩 스타트 30 초전 보드'가 제시된다.

그리드에 도착하지 않은 라이더는 피트레인에서 웜업 랩을 시작하여 정규 그리드에 도착할 수 있다. 단 차량을 밀어서 그리드로 이동하는 것은 인정되지 않는다. 그리드에서 차량의 엔진은 정지하지 않는다.

제29조 리타이어 (기권)

29.1 리타이어와 정지(경기중 코스에서의 정지)는 국내 경기 규칙 제 3 장 대회 조항을 따른다.

29.2 라이더 본인이 부상이나 기타 이유로 리타이어 신고를 할 수 없을 때는 오피셜의 판정을 통해 리타이어로 판단할 수 있다.

29.3 피트 이외의 지역에서 리타이어 할 경우 라이더는 차량을 레이스(또는 예선) 종료까지 오피셜의 관리하에 두어야 한다. 단, 오피셜로부터 차량의 이동을 지시받을 경우 이에 따라야 한다.

제30조 레이스 종료

30.1 선두 라이더에게 체커 플래그가 제시된 후 계속되는 후속 라이더에게도 특별 규칙에 명시된 시간 동안 제시된다. 이 시간이 경과함으로써 레이스 종료가 된다.

30.1.1 체커 플래그는 라이더가 알기 쉽도록 눈높이에서 제시된다.

30.1.2 체커 플래그 제시 위치는 공식 통지에 명시된다.

체커 플래그를 제시할 경우 모든 신호기를 제시하지 않고 체커 플래그와 그와 관련된 블루 플래그 만을 제시한다.

30.2 파이널 랩에 피니시 라인 바로 앞에 1 위 라이더가 있을 경우 스타트, 피니시 마셜은 체커기와 청기를 동시에 제시한다. 이것은 선두를 주행하는 라이더는 레이스가 종료되었지만 그 바로 앞을 달리는 라이더는 파이널 랩을 완주하여 체커 플래그를 받아야 한다는 것을 의미한다.

30.3 선두를 주행한느 라이더가 소정의 랩 수를 완료하기 전에 레이스 종료 신호가 나왔을 경우 해당 레이스는 그 시점에서 종료된 것으로 간주된다.

어떠한 이유로 레이스 종료의 신호가 늦어진 경우에도 레이스는 본래 종료하는 시점에서 종료된 것으로 간주된다.

30.4 선두 라이더에게 체커 플래그가 게시되는 동시에 피트레인 출구는 폐쇄된다.

제31조 우승자, 순위, 완주자

31.1 우승자

31.1.1 우승자는 규정의 거리(랩 수) 또는 시간을 완주하여 최초로 피니시 라인(컨트롤 라인)을 통과한 라이더이다.

31.1.2 사진 판정이 이용되는 경우 승자의 결정은 프론트 타이어 끝이 피니시 라인을 통과한 순서로 한다.

31.1.3 우승자가 피니시 라인을 통과하면 다른 라이더는 그 시점에서 주행하고 있는 랩을 마치고 피니시 라인을 통과한 시점에서 종료가 된다.

31.2 순위의 우선순위

31.2.1 체커를 받은 완주자 중 랩 수가 많은 순서대로 결정된다. 같은 랩 수의 경우는 피니시 라인을 통과한 순위를 따른다.

31.2.2 체커는 우승자가 피니시 라인을 통과한 후 특별 규칙에 명시된 시간 동안 피니시 라인에서 제시된다.

31.3 완주자

우승자의 랩 수의 75%(소수점 이하 버림) 이상을 주행한 라이더.

제32조 시상 및 득점

32.1 시상의 상세한 내용은 공식 통지에 명시한다.

32.2 득점은 다음과 같은 포인트가 부여된다.

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

- 예선 출주 대수 1 대 이하는 불성립으로 한다.
- 득점은 완주자에게만 부여된다.

32.3 결승 2 레이스의 경우 포인트는 레이스 별로 1.32.2 항의 포인트가 부여된다.

32.4 지방 선수권의 득점은 해당 클래스의 종합 순위에 따라 라이선스 구분(A 급, B 급)에 관계없이 32.2 항이 적용된다.

32.5 지방 선수권은 라이선스 구분(A 급, B 급)에 관계없이 해당 클래스의 종합 레이스 결과에 따라 지방 선수권 챔피언과 B 급 라이선스 소지자 만을 추출한 B 급 챔피언을 정한다.

32.6 한국 선수권 지정 넘버

전년도 한국 선수권 슈퍼모토 선수권의 해당 클래스의 시리즈 랭킹 순서에 의해 지정 넘버가 부여된다. 지정 넘버 유자격자가 다른 넘버를 원할 경우에는 지정 넘버 변경 신청을 해야한다. 단, 다른 선수의 지정 넘버로 변경은 할 수 없다.

32.7 결승 2 레이스에서의 결승 중지 및 중단 시 득점에 대해

32.7.1 결승 2 레이스 중 결승 1 레이스가 중지되었을 때 중지된 결승이 2 랩 이하의 경우는 노 포인트로 한다.
(예선을 실시했을 경우 예선 결과로 1/2 (소수점 이하 2 자리 반올림)의 포인트를 부여)
3 랩 이상 레이스 랩 수 50% 미만을 완료하지 않고 레이스를 중단했을 경우는 1/2(소수점 이하 2 자리 반올림)의 포인트를 부여한다.

32.7.2 결승 2 레이스 중 결승 2 레이스 모두 중지되었을 경우는 노 포인트로 한다.
예선을 실시했을 경우는 예선 결과로 1/2(소수점 이하 2 자리 반올림)의 포인트를 부여한다. 단, 이 경우 포인트는 대회로서 1 회만 부여된다.
이 예선 결과(결승 1 레이스와 2 레이스의 결승 그리드)가 다른 경우는 모든 선수가 주행한 예선을 적용하며 대회 특별 규칙 또는 공식 통지에서 적용되는 예선이 공시된다.

제33조 레이스 종료 후 차량 보관과 재검사

33.1 원칙적으로 1 위~6 위 차량은 소정의 위치에서 경기 임원의 지시에 따라 차량 보관 구역에 들어가야 한다.

33.2 원칙적으로 1 위~6 위 차량은 음량 측정 및 엔진을 분해하여 배기량을 측정하는 것 외에 규정을 초과하는 개조 등에 대해 재검사를 실시하는 경우가 있다.

33.3 원칙적으로 1 위~6 위 차량은 잠정 결과 발표 후 20 분간 보관된다. 단, 공식 통지에서 보관 시간을 특별 규칙으로 정하는 경우가 있다.

33.4 차량 규정 및 음량 규정을 충족하지 못한 차량의 라이더는 대회심사위원회에 의해 벌칙이 부과된다.

제34조 레이스 및 대회의 연기, 중지 등

34.1 대회는 원칙적으로 본 규칙에 의해 발표한 일정에서 변경 또는 연기되는 일은 없다.

34.2 레이스 또는 대회가 참가 신청 후 중지될 경우 참가자가 지불한 참가비는 반환되지만 다른 일체의 손해배상을 주최자에게 청구할 수는 없다.

제35조 항의

35.1 항의는 국내 경기 규칙 제 4 장 KMF 재정 규칙 '대회에서의 대회심사위원회에 항의'에 의한다.

35.2 항의는 잠정 결과 발표 후 20 분 이내에 해당 라이더 및 엔트런트 대표자가 할 수 있다.

35.3 차량의 분해 검사에 소요된 비용은 그 항의가 불성립된 경우에는 항의 제출자, 성립된 경우에는 항의 대상자가 지불해야 한다. 이 차량의 분해 등에 필요한 비용은 테크니컬 디렉터가 산정한다.

35.4 차량의 분해 검사에 입회하는 자는 테크니컬 디렉터 및 항의를 받은 당사자만으로 한다.

제36조 레이스 중의 위반행위에 대한 벌칙

레이스 중의 위반 행위에 대해서는 레이스 디렉터 및 대회심사위원회가 그 권한으로 다음과 같은 벌칙을 부과할 수 있다.

36.1 실격

36.1.1 고의로 주행을 방해한 경우.

36.1.2 코스를 역주행 한 경우.

36.1.3 제시된 신호기를 따르지 않은 경우.

36.1.4 점프 스타트를 2 회 반복한 경우.

36.2 1 랩 감산, 레이스 결과에 30 초 가산 또는 실격

36.2.1 레이스 중 다른 어떠한 지원을 받은 경우.
공식 연습, 공식 예선 및 레이스 중 외부로부터 다른 어떠한 지원을 받았을 경우. (단, 오거나이저에게 임명된 오피셜이 임무의 일환으로서 안전상의 이유로 지원하는 경우는 예외로 한다)

36.2.2 코스 아웃 복귀 시 명백하게 자신에게 유리해지는 장소에서 코스로 복귀했다고 판단되면 대회심사위원회의 재정에 따라 레이스 결과에 30 초 가산 또는 1 랩 감산.

36.3 상기 이외에 그 경중에 따라 대회심사위원회가 국내 경기 규칙 제 4 장 KMF 재정 규칙에 근거하여 벌칙을 부과한다.

제37조 주최자의 권한

37.1 참가 신청 접수 시 그 이유를 밝히지 않고 참가자, 라이더, 피트크루를 선택하거나 참가를 거부할 수 있다.

37.2 팀명이 미풍양속에 위배되는 등 팀명으로 적합하지 않을 경우 공식 프로그램 결과표에 기재 거부 또는 변경을 명령할 수 있다.

37.3 레이스 디렉터가 필요하다고 인정될 경우, 라이더에게 지정 의사의 건강진단서 제출을 요구하여 건강상의 이유로 인한 경기 출전 여부를 최종 결정할 수 있다.

37.4 경기 번호 지정 혹은 피트의 배정 등 각 참가자의 우선순위를 결정할 수 있다.

37.5 대회 스폰서 광고를 참가 차량 등에 부착시킬 수 있다.

37.6 부득이한 이유로 공식 프로그램의 인쇄 시간에 맞추지 못한 라이더의 이름 등록 또는 변경에 대해 허가할 수 있다.

37.7 모든 참가자(라이더, 피트 요원, 캠페인 걸 등 포함)의 초상권 및 그 참가 차량의 음성, 사진, 영상 등 보도, 방송, 방영, 출판(비디오/CD-ROM/DVD 등) 및 전자 미디어(인터넷 등에서의 보도, 방송, 방영 등을 모두 포함)에 관한 권한을 가지며 이 권한을 제 3 자가 사용하는 것을 허가할 수 있다.

37.8 미풍양속에 위배되는 언동이 있는 참가자에 대해 접수 이후라도 참가를 거부할 수 있다.

제38조 본 규칙의 해석

규칙 및 경기에 관한 의의는 대회 사무국에 질의를 할 수 있다. 또한 이 답변은 대회심사위원회의 해석, 결정이 최종적인 것이 된다.

제39조 본 규칙의 시행

본 규칙은 2022 년 1 월 1 일부터 시행한다.

2022 MOTORCYCLE SPORTS RULES
부칙 17
슈퍼모토 기술 규칙

제1조 넘버 플레이트 및 넘버

1.1 넘버 플레이트의 소재는 유연한 것(예: 플라스틱)이어야 한다.
최소 치수는 세로 245mm 가로 285mm 로 한다.

1.2 플레이트는 평면에서 50mm 이상 커브(돌출)되면 안 된다. 또한 커버하거나 구부려서는 안된다.

1.3 프론트 넘버 플레이트
한 장의 플레이트가 프론트에, 수직에서 후방을 향해 30 도 이내의 각도로 경사져서 고정되어야 한다. 넘버 플레이트의 숫자 사이에는 구멍을 뚫어도 되지만, 어떠한 경우에도 숫자 자체에 구멍을 뚫어서는 안 된다.

1.3.1 메쉬 바탕의 플레이트가 인정된다.

1.4 사이드 넘버 플레이트
사이드 넘버 플레이트는 리어 휠 스핀들을 지나는 수평선 보다 위에 설치되며 넘버 플레이트 앞부분은 라이더의 풋레스트 후방 200mm 부분을 지나는 수직선보다 후방에 위치해야 한다. 넘버 플레이트는 명확히 보이도록 장착되어야 하며 모터사이클의 일부분이나 시트에 앉은 라이더에 의해 가려지지 않도록 해야 한다.

1.5 넘버 플레이트의 색상
넘버 플레이트의 바탕색 및 숫자색은 다음과 같다. (형광색은 금지)
넘버 플레이트의 바탕색은 단색이어야 한다.

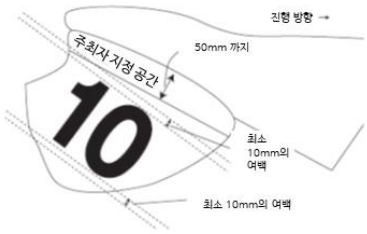
S1 흑색 바탕에 백색 숫자
S2 황색 바탕에 흑색 숫자
S3 백색 바탕에 흑색 숫자

1.6 한국 선수권 대상 클래스(S1, S2)의 프론트 및 사이드 넘버 플레이트의 지정된 위치에 '주최자가 지정하는 스티커' 등을 부착할 공간을 마련해야 한다.

1.7 라이더 넘버

1.7.1 숫자는 분명하게 읽을 수 있도록 해야하며 태양광선의 반사를 방지하기 위해 바탕색과 마찬가지로 무광으로 쓰여져 있어야 한다. 숫자의 최소 크기는 다음과 같다.
(형상은 그림을 참조)
프론트 넘버의 크기
최소 높이: 140mm
최소 폭: 70mm (1 의 경우 25mm)
최소 굵기: 25mm
최소 자간: 15mm

사이드 넘버의 크기
최소 높이: 120mm
최소 폭: 70mm
(1 의 경우 25mm)
최소 굵기: 25mm
최소 자간: 15mm



1.7.2 넘버의 서체는 다음을 참고하여 멀리서도 읽기 쉬운 서체이어야 한다.
〈참고 예〉

Futura Heavy
0123456789

Franklin Gothic
0123456789

Franklin Gothic Italic
0123456789

1.7.3 숫자는 영국식을 사용한다. '1'은 수직의 1 개선, '7'은 수직선 없이 단순한 경사선이다.

1.7.4 정규의 넘버와 혼동할 우려가 있는 기타 넘버 플레이트나 마킹은 경기 시작 전에 모두 제거되어야 한다.

1.7.5 모든 넘버 플레이트 주위에는 최소 50mm 의 여백이 있어야 하며 여기에는 어떠한 광고도 표시되면 안 된다.

1.7.6 이 규칙에 적합하지 않은 넘버 플레이트를 장착한 모터사이클은 테크니컬 디렉터에 의해 레이스 참가를 인정받지 못한다.

1.8 프론트 넘버 플레이트 및 사이드 넘버 플레이트는 다음 항목을 항상 눈으로 볼 수 있는 상태여야 한다.

① 백그라운드의 색 (반사되지 않는 무광일 것)
② 라이더의 넘버
③ KMF 또는 대회 주최자로부터 부착 지시된 로고 마크 (지정된 경우는 의무 부착)

제2조 연료, 오일, 냉각수

2.1 모든 차량에는 KMF 가 정하는 무연 휘발유를 사용해야 한다. (AV 가스, 항공기용 연료의 사용은 금지된다)

2.2 경기에 사용할 수 있는 가솔린
경기에 사용할 수 있는 가솔린은 다음의 모든 항목을 충족해야 한다.

2.2.1 경기에 사용할 수 있는 가솔린이란 일반 공도용 모터사이클에 제공하기 위해 보통의 주유소에서 판매하고 있는 것 혹은 KMF 공인 서킷 주유소에서 구입할 수 있는 가솔린으로 한다.

2.2.2 가솔린 종목 및 자세한 사항을 주최자가 지정한 경우 해당 지정 가솔린을 사용해야 한다.

2.2.3 경기에 사용할 수 있는 가솔린은 다음의 KMF 가 정하는 사양(무연 휘발유)으로 제한된다.

2.2.3.1 납은 함유되어 있지 않을 것.

2.2.3.2 리서치 옥탄값이 101.0(RON) 이하이고, 모터 옥탄값이 88.0(MON) 이하일 것.

2.2.3.3 밀도는 15°C 에서 0.720g/ml~0.783g/ml 일 것. 3.0% 이하의 알코올(연료 제조 중 혼입되어 있는 것에 한함)은 인정된다.

2.2.4 경기에 사용할 수 있는 가솔린에는 판매 시 혼입되어 있는 것 이외의 어떤 것도 첨가되면 안 된다. 다만 일반적으로 판매되고 있는 표준 윤활유에 대해서는 인정된다.
메탄올은 검출되지 않을 것.

2.3 수냉 엔진의 냉각수는 물(레이스용으로 일반 시판되는 냉각수를 포함)로 한정된다. 부동액 성분이 함유된 냉각수는 사용할 수 없다.

제3조 음량 규제

배기 파이프와 사일렌서는 음량 규제에 관한 필요 조건을 모두 충족해야 한다.

한국 슈퍼모토 선수권 및 지방 선수권의 차량 음량 측정은 모든 차량에 대해 '2mMAX 방식'으로 측정한다.

3.1 2mMAX 방식

3.1.1 2mMAX 방식에 대해

2mMAX 법은 풀 가속 상태에서 발생되는 음향 파워 레벨(LwA)과 높은 상관이 있으며 정지상태에서 급속히 최대 회전수까지 운전했을 때의 최대 음압 레벨을 측정하는 방식이다.

3.1.2 음량계의 준비

3.1.2.1 마이크로폰에 윈드스크린을 장착한다.

3.1.2.2 A 특성(주파수 보정회로 A)으로 설정한다.

3.1.2.3 시간 중량 특성(시정수)를 FAST 로 설정한다.

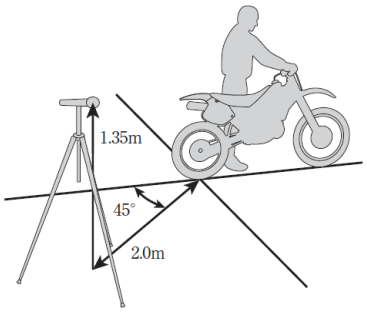
3.1.2.4 소음계 측정 레인지의 최대치를 130dB/A 로 한다.

3.1.2.5 소음 레벨의 최대치 L-MAX 를 표시할 수 있는 모드로 설정.

3.1.3 소음계 및 차량 셋업

3.1.3.1 마이크로폰은 삼각대를 이용하여 수평으로 고정한다.

3.1.3.2 마이크로폰은 차량 후륜 중심에서 배기 쪽 경사 45 도 후방 2m, 높이는 지상에서 1.35m 거리에 설치한다.



3.1.3.3 사일렌서가 1 개를 넘는 엔진의 음량 계측은 어느 한쪽의 배기 파이프의 선단에서 측정된다. (필요에 따라 양쪽 모두의 선단에서 측정된다)

3.1.3.4 부드러운 땅 위에서 계측하는 것이 권장된다.
(예를 들면 풀 위, 고운 자갈 등)
어쩔 수 없이 아스팔트 등 단단한 노면 위에서 측정할 경우 해당 장소의 허용 오차가 고려된다.

3.1.3.5 계측 중 차량의 주위 5m 의 음량은 90dB/A 이하일 것.

3.1.3.6 차량에서 10m 이내에 소리를 반사하는 장애물이 없어야 한다.

3.1.4 측정방법

3.1.4.1 계측은 스탠드를 사용하지 않고 원칙적으로 중립으로 엔진이 따뜻한 상태에서 실시한다.

3.1.4.2 중립에서의 계측이 실주행에서의 최대 회전수와 다른 경우는 실주행과 같은 기어 포지션으로 측정하는 경우도 있다.

3.1.4.3 검사원은 차량 옆에서 마이크로폰과는 반대편에 서있거나 프론트 휠 부근에서 핸들바 앞쪽에 선다. 그러나 차량과 마이크로폰 사이에 서있으면 안 된다.

3.1.4.4 측정원은 귀마개를 착용할 것. (헤드셋 또는 귀마개)

3.1.4.5 측정은 해당 대회의 검사 담당 경기 임원이 실시한다. 측정 중 경기 임원의 행위로 발생한 고장이나 손해에 대해 경기 임원은 어떠한 책임도 지지 않는다.

3.1.4.6 엔진의 최대 회전수를 의도적으로 낮추는 부정행위를 하면 안 된다.
예: CDI / ECU 프로그램 변환 스위치의 사용 등
※ 측정 시 엔진 회전수가 확실히 낮은 경우, 회전계로 엔진 최대 회전수를 측정하는 경우가 있다.
※ 음량 측정은 주행 시와 동일한 모드로 계측 되어야 한다.
※ 스위치 등으로 모드 전환이 가능한 차량은 테크니컬 디렉터로부터 지시가 있는 경우 모든 모드로 측정을 받아야 한다.

3.1.4.7 공회전 상태에서부터 스로틀을 신속하게 전개하여 Rev 리미트 상태를 1~2 초 유지하고 스로틀을 닫는다.

3.1.4.8 스로틀이 급하게 열려서 매끄럽게 회전이 상승하지 않는 경우에는 회전을 공회전 상태에서 조금 올리고 나서 급하게 연다.

3.1.5 판정 방법

3.1.5.1 측정은 1 라이더에 대해 3 회까지로 하고 측정치가 1 회라도 규제치를 통과하면 합격으로 한다. (1 회차에 통과된 경우는 1 회만 측정)
애프터 번이 발생해도 측정 회수 3 회까지 중에서 카운트한다.

3.1.5.2 3 회 모두 규제치를 통과하지 못한 경우에는 대회심사위원회를 통해 벌칙이 부과된다.

3.1.6 음량 규제치

3.1.6.1 모든 공인 대회에서 음량 규제치는 모든 클래스 최대 114dB/A 로 한다.

3.1.6.2 측정치의 소수점 이하 버림은 적용하지 않는다.

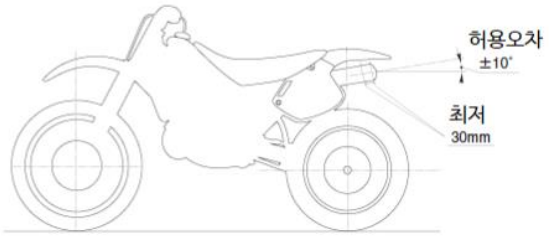
3.1.6.3 레이스 후의 최종 검사에서는 +1dB/A 의 허용 오차가 인정된다.

3.1.6.4 음량 측정 시 외부 기온에 의한 허용 오차는 고려되지 않는다.

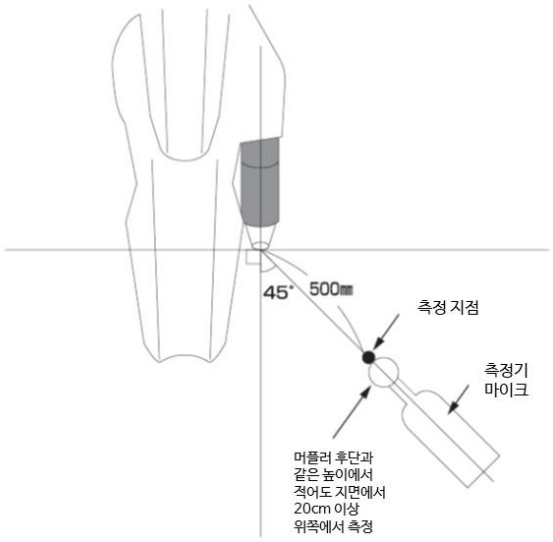
3.2 고정 회전 방식

3.2.1 배기 파이프와 사일렌서는 음량 규제에 관한 필요조건을 모두 충족해야 한다.

3.2.2 배기 파이프의 끝은 최소 30mm 에 걸쳐 모터사이클의 중심축과 수평으로 평행해야 한다. (허용오차 ±10˚) 또한 그 끝은 사일렌서 본체로부터 5mm 이상 돌출되면 안 된다. 모든 예리한 부분은 최소 반경 2mm 이상으로 둥글게 처리되어 있어야 한다.



3.2.3 계측을 위한 마이크로폰의 위치는 배기관 후단에서 500mm, 중심선으로부터 후방 45˚에서 배기관과 같은 높이로 하며 적어도 지면에서 20cm 이상이어야 한다. 이것이 불가능할 경우 45˚ 위에서 계측해도 된다.



3.2.4 노이즈 테스트 시 기어 박스에 중립이 없는 머신은 스탠드에 올린 상태로 측정을 받아야 한다.

3.2.5 기어는 뉴트럴로 엔진을 회전시켜 소정의 회전수 영역에 도달할 때까지 엔진의 회전을 올려가야 한다. 측정은 소정의 회전수에 달했을 때 실시한다.

3.2.6 회전수는 엔진 스트로크에 상응하는 피스톤의 평균 속도에 근거하여 다음의 계산식으로 구한다.

3.2.7 소정의 엔진 회전수(rpm) = 30,000 X 피스톤 스피드 (m/s) / 피스톤 스트로크 (mm)

3.2.8 음량 규제치

4 스트로크 차량: 피스톤 스피드 11m/sec 로 측정하고 94dB/A 까지로 한다.

2 스트로크 차량: 피스톤 스피드 13m/sec 로 측정하고 96dB/A 까지로 한다.

레이스 종료 후에는 1dB/A 의 허용 오차가 인정된다.

3.2.9 음량 측정은 엔진 형식 및 배기량 별로 실시되며, 엔진 스트로크는 거의 동등하게 간주되므로 측정은 다음의 고정 회전수로 실시할 수도 있다.

85cc 까지	8,000 rpm
85cc 초과 125cc 까지	7,000 rpm
85cc 초과 150cc 까지 (4 스트로크)	6,000 rpm
125cc 초과 250cc 까지	5,000 rpm
250cc 초과 500cc 까지	4,500 rpm
500cc 이상	4,000 rpm

3.2.10 엔진의 음량 계측은 각 배기 파이프의 끝에서 측정된다.

사일렌서가 1 개를 넘는 엔진의 음량 계측은 어느 한쪽의 배기 파이프의 선단에서 측정된다.

3.2.11 규제에 적합한 사일렌서에는 차량 검사에서 마크가 부착되며 검사 후 사일렌서를 변경하는 것은 금지된다. 단, 마찬가지로 검사에 합격하여 마크가 부착된 스페어 사일렌서는 예외로 한다.

3.2.12 규제치를 초과한 차량은 측정 시간 내에 다시 측정을 받을 수 있다.

3.2.13 주변의 음량은 모터사이클로부터 반경 5m 이내 90dB/A 까지로 한다.

3.2.14 음량 측정은 기온 20℃를 기준으로 한다. 기온 10℃ 이하의 경우 허용오차 +1dB/A 가 인정된다.

3.2.15 기온 0℃ 이하의 경우 허용오차 +2dB/A 가 인정된다.

3.2.16 레이스 후의 최종 검사에서는 +2dB/A 의 허용오차가 인정된다.

3.2.17 미터를 읽는 방법은 항상 소수점 이하를 버리는 것으로 한다. (100.9dB/A = 100dB/A)

3.2.18 기타 규칙에 대해서는 FIM 규칙에 준한다.

제4조 기타 기술 사양

모토크로스 기본 사양에 더하여 KMF 슈퍼모토 공인 대회에 참가하는 모터사이클은 다음의 사양이 적용된다.

4.1 4 스트로크 엔진을 사용하는 차량은 클로즈드 블리저 시스템으로 되어있어서 오일 블리저 라인이 확실히 에어클리너 박스(커넥팅 튜브 포함)에 연결되거나 최소 0.3 리터 이상의 금속제 오일 캐치탱크가 확실한 고정방법으로 장착되어 있어야 한다.

4.2 하나 또는 몇개의 누출 방지가 적용된 최소 용량 150cc 이상의 캐치탱크가 라디에이터 오버플로우 파이프 및 연료탱크 블리저 시스템용으로 설치되어 있어야 한다. (카뷰레터를 사용한 차량은 카뷰레터 오버플로우 시스템 포함) 이 캐치탱크들은 각 주행 시작 전에 비워져 있어야 한다.

4.3 모든 오일 드레인 볼트(오일 캐치탱크의 드레인 볼트 포함), 오일 필러캡, 레벨 게이지는 와이어락을 해야 한다.

4.4 연료탱크 블리저 파이프
논 리턴 밸브를 연료탱크 파이프에 장착해야 한다.

4.5 제거해야 하는 것
라이트류 백미러, 스탠드류, 공도용 넘버 플레이트

4.6 핸드 프로텍터

4.6.1 핸드 프로텍터가 사용되는 경우, 슈퍼모토 사양은 다음과 같다.

4.6.1.1 사용하는 소재는 비분쇄재질의 수지제 혹은 알루미늄제여야 한다. 그 외 금속제(수지 가드 안쪽에 금속제 재질로 전면이 둘러싸여 있는 형상을 포함)의 것은 사용할 수 없다.

4.6.1.2 장착 방법은 한쪽 타입 및 핸들바 끝(바엔드)와 핸들바 두 곳에서 고정되는 양쪽 타입 모두 사용이 인정된다.

2022 MOTORCYCLE SPORTS RULES
부칙 18
KMF 공인 제도

제1조 공인 제도의 목적

대한모터사이클연맹(이하 KMF)은 국내 경기 규칙에 근거하여 차량, 부품, 타이어, 헬멧, 레이싱 슈트를 공인한다. 차량, 부품에 있어서는 종목별 규칙의 범위 내에서 평등성, 저비용, 안전성을 최소한 확보할 것. 헬멧, 레이싱 슈트에 있어서는 일정한 기준을 설정하여 품질을 향상시켜 경기자의 안전에 기여하는 것을 목적으로 한다.

제2조 공인 제도

차량, 부품, 타이어, 헬멧, 레이싱 슈트의 공인 제도의 자세한 내용은 별도로 정하는 각각의 공인에 관한 규칙에서 제시한다.

제3조 공인을 필요로 하는 것

공인 차량, 부품, 타이어, 헬멧, 레이싱 슈트가 필요한 종목과 개최 클래스의 기술 규칙에 명시된다.

제4조 KMF 공인 차량 및 공인 부품, 용품

4.1 KMF 공인 차량 및 공인 부품, 용품은 'KMF 차량, 부품 공인 및 승인에 관한 규정'에서 정하는 바에 따른다.

4.2 차량 및 부품, 용품의 공인은 KMF 기술위원회에서 심사하며 승인된 날을 기준으로 일정한 고지 기간 후 정식 발효된다.

4.3 차량은 해당 대회 공식 검차일 시점에서 공인이 발효된 차량이 아니면 출전 신청을 할 수 없다.

4.4 공인이란 국내 경기 규칙에 부합하는 것을 인정하는 것으로 그 안전성 및 내구성을 보증하는 것은 아니다.

제5조 공시 방법

5.1 공인 차량, 부품, 타이어, 헬멧, 레이싱 슈트는 'KMF 공인 목록'에 명시된다.

5.2 공인 차량 및 모델이 추가될 경우, 'KMF 공인 추가 목록'에 공인 발효일과 함께 공시된다.

2022 MOTORCYCLE SPORTS RULES
부칙 19
KMF 차량 공인에 관한 규칙

제1조 신청자의 자격

차량 공인 신청을 할 수 있는 자격을 갖는 자는 KMF 특별회원인 모터사이클 제조회사 또는 공식 수입 대리점으로 한다.

제2조 신청 방법

2.1 차량의 공인 신청은 각 신청 분류를 따른다.
신청은 '차량 공인 신청서' 양식을 사용하고 필요 서류를 함께 첨부하여 제출할 것.

2.2 신청 마감은 필요 서류의 누락없이 매달 20 일까지 KMF 사무국으로 접수된 신청이 같은 달 KMF 기술위원회에서 심사된다.

제3조 공인 신청

3.1 신청 분류
공인 신청 분류는 다음과 같다.

3.1.1 신규 신청
새로 개발된 차량 또는 KMF 공인 차량으로 처음 등록하는 차량을 신청하는 경우.
또한, 프레임 형식이나 엔진 형식의 변경이 있는 경우는 신규 신청에 해당된다.

3.1.2 진화 신청
동일 형식(프레임 + 엔진)의 연도 모델.
사이즈 또는 성능에 영향을 미치는 제원의 변경이 있는 경우.

3.1.3 갱신 신청
이미 공인된 차량의 유효기간이 만료되어 계속 공인을 하는 경우.

3.1.4 특별 신청
규정된 기술 사양 외 다양한 바이크를 사용하는 이벤트 레이스 등에서 필요한 경우.

3.2 공인 조건

3.2.1 FIM 공인 차량 (슈퍼바이크, 슈퍼스포츠, 슈퍼스톡, Formula EWC)
FIM 공인 차량은 KMF 특별회원인 수입 대리점이 공인 신청을 실시할 수 있다.
공인 신청은 차량 공인 신청 서류에 수입 증명서(통관 증명서 가능)와 프레임 넘버를 첨부하여 신청한다.

3.2.2 FIM 비공인 차량
FIM 공인 차량이 아니거나, FIM 공인 유효기간이 만료된 차량은 다음에 해당되는 경우, KMF 특별회원인 메이커 혹은 수입 대리점이 공인 신청을 실시할 수 있다.

3.2.2.1 FIM 비공인 국산 차량의 경우
국내 최소 출하 예정 대수 20 대 이상일 것

공인 신청은 차량 공인 신청 서류에 20 대 이상 국내 출하를 증명하는 서류와 프레임 넘버를 첨부하여 신청한다.

3.2.2.2 FIM 비공인 수입 차량의 경우
국내 최소 수입 대수 10 대 이상일 것
공인 신청은 차량 공인 신청 서류에 수입 증명서(통관 증명서 가능)와 프레임 넘버를 첨부하여 신청한다.

제4조 공인 심사

공인 심사는 KMF 기술위원회가 실시하며, 그 위원회는 원칙적으로 매월 4 째주 화요일에 개최된다.
공인 제도의 목적인 경제성, 안전성, 평등성에 현저히 벗어난다고 인정될 경우 또는 예외적인 처리에 대해 KMF 기술위원회는 공인 여부에 대한 결정권을 갖는다.

제5조 공인 발효와 유효기간

5.1 FIM 공인 차량의 경우 공인 발효일은 FIM 공인 발효일과 같다.
5.2 FIM 공인 차량이 아닌 경우 공인 발효일은 회의일로부터 10 일 후 공인 발효된다.
5.3 공인의 유효기간은 발효된 연도를 포함하여 5 년으로 하며, 5 년째인 12 월 말일까지로 한다.
5.4 공인이 실효된 차량은 갱신 신청이 가능하다.

제6조 공인 신청 비용의 납부

공인 신청은 공인 신청 서류와 함께 공인 신청 비용을 KMF 에 납부해야 한다.
※ 공인 신청 비용은 별도로 정한다.

2022 MOTORCYCLE SPORTS RULES
부칙 20
KMF 부품 공인에 관한 규칙

제1조 신청자의 자격

부품 공인 신청을 할 수 있는 자격을 갖는 자는 KMF 특별회원인 모터사이클 제조회사 또는 해당 제품의 제조회사 또는 공식 수입 대리점으로 한다.

제2조 신청 방법

2.1 부품의 공인 신청은 각 신청 분류에 따라야 한다. 신청 시에는 '부품 공인 신청서 양식'을 사용하여 제출한다.

2.2 신청 마감은 매달 20 일로 한다. 필요 서류의 누락 없이 마감일까지 KMF 사무국에 접수된 신청이 같은 달 KMF 기술위원회에서 심사된다.

제3조 공인 신청

3.1 공인 신청 분류는 다음과 같다.

3.1.1 신규 신청
새로 부품을 신청하는 경우.

3.1.2 갱신 신청
공인 신청 유효기간이 만료된 경우 계속하여 공인 신청.

3.2 공인 신청서 양식에는 다음의 서류를 첨부해야 한다.

3.2.1 사진 (데이터 가능)

3.2.2 카탈로그, 파츠리스트 (데이터 가능)

3.2.3 부품 도면 / 설명서

3.2.4 서약서

제4조 공인 기준

4.1 공인 대상

국내 경기 규칙의 각 종목별 클래스별 차량 규칙에 따라 공인 부품으로서 지정된 부품이 공인의 대상이 된다.

4.2 수량

다음의 최소 수량을 만족해야 한다.

- 국내 출하 대수: 10 개 이상

4.3 기타

4.3.1 신청자는 신청 부품이 해당 클래스의 개조 범위를 준수하는 것과, 공인을 받은 부품과 다른 사양의 부품을 공인 부품이라 칭하여 판매하지 않을 것임을 서약해야 한다.

4.3.2 전자적인 컨트롤 부품 등은 해당 클래스의 개조 범위에 최대/최소값이 제시되어 있는 경우, 그 기능을 사용자가 수정할 수 없는 구조여야 한다.

4.3.3 외관으로 판별이 용이하지 않은 부품의 경우, 식별을 위해 출하 시 해당 부품의 지정된 장소에 공인 마크를 의무적으로 부착해야 할 경우가 있다.

제5조 공인 발효와 유효기간

5.1 공인 심사는 기술위원회가 실시한다.

5.2 기술 위원회는 원칙적으로 매달 4 째주 화요일에 열린다.

5.3 심사에 합격한 부품이 이미 발매된 경우, 회의일로부터 1 개월 후 같은 날에 공인이 발효된다.
발매일이 회의일 이후일 경우, 발매일의 1 개월 후 같은 날에 공인이 발효된다.

5.4 유효기간은 발효된 연도를 포함하여 5 년간으로 하며, 5 년째인 12 월 말일에 실효된다.

5.5 공인이 실효된 부품은 다시 신청 할 수 있다.

5.6 상기에 관하여 기술위원회가 특별히 인정할 경우, 예외 조치를 취할 수 있다.

제6조 공인 취소, 벌칙 등

6.1 약속 사항 위반
공인 신청 시 제출한 서약 사항을 위반할 경우는 공인이 취소된다.

6.2 제조자(공급자)에 대한 벌칙
신청자가 공인 신청과 다른 제품을 공급하여 그 위반이 입증될 경우, KMF 징계위원회에서 심의되어 해당 신청자의 자격 정지 및 공인의 말소 또는 1,000 만원 이하의 벌금이 부과된다.

제7조 공인 신청 비용의 납부

7.1 공인 신청은 공인 신청 서류와 함께 공인 신청 비용을 KMF 에 납부해야 한다.
※ 공인 신청 비용은 별도로 정한다.

2022 MOTORCYCLE SPORTS RULES
부칙 21
KMF 경기용 헬멧 공인에 관한 규칙

제1조 공인 신청 자격

1.1 신청자는 헬멧 제조 회사 및 공식 수입 대리점으로 한다.

1.2 신청자는 해당 연도의 KMF 특별 회원이어야 한다.

제2조 헬멧의 공인 신청

2.1 헬멧의 공인 신청의 신청 분류는 다음과 같다.

2.1.1 신규 신청

- 새로 공인을 신청하는 경우.
- 신규 개발 헬멧.
- 이미 공인된 헬멧의 사양에 다음과 같은 변경이 있는 경우.

변경 부분	변경 내용
모체 (쉘)	형태, 소재, 벤틸레이션 홀 구멍 / 슬릿의 크기와 위치
충격 흡수 라이너	구조, 소재
턱끈 / 턱끈 고정부위	구조, 소재

- 이미 공인된 헬멧의 생산 공장이 변경된 경우.
  ※ 생산 업체명이 동일한 경우는 제외한다.

2.1.2 갱신 신청

이미 공인된 모델의 유효기간이 만료되어 계속 공인을 하는 경우.

2.2 공인 신청은 다음 서류를 첨부하여 매달 마감일인 20 일까지 신청해야 한다.

2.2.1 헬멧 공인 신청서 양식 1 부

2.2.2 서약서 1 부

2.2.3 사진 (전면, 양측면) 1 부

2.2.4 카탈로그 3 부 (제품 정보 등으로 대체 가능)

2.2.5 수입 헬멧의 경우는 통관 증명서 또는 그것을 대신할 서류 (사본 가능)
수입 개시 전 신청을 실시할 경우 수입 계획서를 대용으로 하고 통관 증명서는 공인 발효 후 1 개월 이내에 반드시 제출해야 한다. 제출하지 않는 경우 공인이 취소될 수 있다.

제3조 공인 규격

경기용 헬멧의 신규 공인 신청 규격은 다음과 같다.
헬멧은 풀페이스 타입이어야 하며, 턱끈 체결 방식은 D 링 방식이어야 하며, 다음의 인증된 국내 및 국제 표준 중 하나를 준수해야 한다.

한국	KC
유럽	ECE 22-05 (only “P” type)
일본	JIS T 8133:2007 (valid until 31.12.2019) JIS T 8133:2015 (only “Type 2 Full face”)
미국	SNELL M 2010 (valid until 31.12.2019) SNELL M 2015

제4조 공인 심사

4.1 공인 심사는 KMF 기술위원회가 실시하며 결정의 권한을 갖는다. 심사는 매월 4 주차 화요일을 기준으로 한다.

4.2 공인 제도의 목적인 경제성, 안전성 면에서 크게 어긋난다고 판단될 경우 승인되지 않을 수 있다.

4.3 KMF 기술위원회는 공인에 관한 예외 조치의 결정권을 갖는다.

제5조 공인 발효와 유효기간

5.1 공인된 경우 발효는 심사일 다음날로 한다.

5.2 신규 신청의 공인 유효기간은 발효 연도를 포함하여 10 년간으로 하고, 10 년째의 12 월 말일에 실효된다.

5.3 공인이 실효된 모델은 갱신 신청할 수 있다. 갱신 신청의 유효 기간은 발효 연도를 포함하여 5 년간으로 한다.

제6조 공인 신청 비용

공인 신청은 공인 신청 서류와 함께 공인 신청 비용을 KMF 에 납부해야 한다.

※ 공인 신청 비용은 별도로 정한다.

제7조 KMF 공인 마크

7.1 모든 공인된 헬멧에는 쉽게 제거하기 어렵고 확인하기 쉬운 위치에 공인 마크를 부착해야 한다.

7.2 KMF 공인 마크 비용

- 1 매 10,000 원 (부가세 별도)

7.3 KMF 공인 마크는 비공인 헬멧에 부착해서는 안된다. 또한 다른 자에 의한 사용을 허가해서는 안된다.

7.4 공인이 취소되었을 경우 신청자는 신속하게 KMF 공인 마크 사용을 중지하고, 소유한 해당 헬멧에서 KMF 공인 마크를 제거해야 한다.

제8조 공인 취소

공인 신청 시 제출한 서약서의 사항을 위반했을 경우, 공인이 취소된다.

2022 MOTORCYCLE SPORTS RULES
부칙 22
KMF 레이싱 슈트 공인에 관한 규칙

제1조 공인 신청 자격

1.1 신청자는 레이싱 슈트의 제조회사 및 공식 수입 대리점으로 한다.

1.2 신청자는 해당 연도의 KMF 특별 회원이어야 한다.

제2조 레이싱 슈트의 공인 신청

2.1 공인 신청에 대한 분류는 다음과 같다.

2.1.1 신규 신청

'상표', '형식', '품번', '제원'이 새로운 제품. 제원은 다음을 말한다.

제원: 형상, 주요 소재(가죽 및 가죽과 동등한 소재), 부분 소재(주요 소재 이외의 소재), 보호 부분의 처리, 봉제 패턴, 봉제 방법

※ 제원은 동일하고 사이즈, 프린트, 컬러, 라인 추가 등의 베리에이션은 동일 제품으로 취급한다.

2.1.2 갱신 신청

이미 공인된 모델의 유효기간이 만료되어 계속 공인을 하는 경우.

2.2 공인 신청은 다음의 서류를 첨부하여 매월 20 일 마감일까지 신청해야 한다.

2.2.1 레이싱 슈트 공인 신청서 1 부

2.2.2 서약서 1 부

2.2.3 사진(앞/뒷면) 1 세트

제3조 공인 규격

3.1 로드레이스용 레이싱 슈트의 공인 규격은 다음과 같다.

3.1.1 소재

3.1.1.1 레이싱 슈트의 소재는 원칙적으로 1.2mm 이상 두께의 가죽으로 되어있어야 한다. 가죽 소재가 1.2mm 에 못 미치는 경우 두께 이외의 기준을 충족시킴으로써 인정되는 경우가 있다.

3.1.1.2 운동 성능 및 통기성을 고려하여 다음의 부위는 가죽 이외의 소재가 인정된다.

- A 부위 (가죽과 동등한 소재)
  흉부부터 복부를 제외한 하복부까지. 단, 겨드랑이 부분에서 양쪽 허리 부분까지는 제외한다.
- B 부위 (신축성이 있는 섬유소재)
  소매 안쪽 겨드랑이 부분에서 손목까지 (단 최대 50%를 넘지 않을 것)
  뒷무릎 부분부터 종아리 부분까지 (단 최대 50%를 넘지 않을 것)
  허벅지 부분부터 두 다리 안쪽 무릎 부분까지 (단 최대 50%를 넘지 않을 것)
  앞 무릎 뱅크센서 부착 부분부터 아래 부분

3.1.1.3 A 부위의 소재와 성능

가죽 이외의 소재를 사용할 경우, 가죽과 동등한 강도를 갖는 소재일 것.

3.1.1.4 펀칭 가공

- B 부위 이외의 부분에 펀칭 가공한 소재를 사용할 경우 구멍과 구멍의 간격 10mm 이상이거나 구멍의 지름 5mm 이하여야 한다. 펀칭 가공이 불가한 곳에는 펀치 구멍 가공이 허용된다.
- 펀칭 가공이 금지되는 부위
  등쪽: 목덜미부터 엉덩이의 중심선에서 좌우 70mm (합계 140mm)
  ※ 이 부분에 펀칭 가죽이 들어간 경우 해당 부분에 보강조치를 함으로써 인정될 수 있다.

3.1.1.5 B 부위의 소재와 성능

가죽과 동등하지 않은 소재를 사용할 경우, 운동기능을 중시하고 안전을 고려하여 개발된 난연성 소재로 기준치를 충족시켜 기술위원회가 인정할 경우 인정 소재로서 인정된다.

3.1.2 사양

3.1.2.1 다음 부분은 가죽을 최소 2 장으로 겹치거나 두께가 최소 8mm 또는 그와 동등하거나 그 이상의 성능을 갖는 완충재로 보호되어야 한다. 두께 8mm 의 완충재 성능 기준은 200G 이상의 충격 가속도를 흡수할 수 있어야 한다.

- 어깨, 팔꿈치, 허리, 무릎의 4 부위

완충재는 원칙적으로 레이싱 슈트 내부에 설치되어야 한다. 레이싱 슈트 외부에 부착된 것은 별도의 심사를 필요로 한다. (무릎 부분 뱅크센서 제외)

3.1.2.2 레이싱 슈트에 가공이나 돌기(슬라이더 등)를 설치하는 경우에는 본래 가죽의 강도와 성능을 훼손하지 않는 범위, 라이더의 안전성을 고려한 사양으로 한다. 또한 그 사양에 따라서 별도 심사를 실시하여 안전의 관점에서 의의가 생길 경우 변경이 지시되며, 개선되지 않을 경우 공인은 인정되지 않는다.

3.1.2.3 등에 험프가 장착된 경우, 표면은 단단한 소재(수지 등)이 아닌, 절개하여 내용물을 꺼낼 수 있는 구조가 바람직하다. (구조 시 들것에 실을 때 목의 부하를 줄이기 위해)

3.1.2.4 안감을 넣는 것은 필수 조건은 아니지만, 넣을 경우 안감은 내화성 재질이 바람직하다.

3.1.2.5 봉제 방법

전도 시 접지 가능성이 높은 부위의 봉제는 솔기가 마모에 의해 찢어지는 것을 방지하기 위해 바느질 보강 + 스티치(접착의 경우)로 해야한다.

제4조 공인 심사

4.1 공인 심사는 KMF 기술위원회가 실시하며 결정의 권한을 갖는다. 심사는 매월 넷째 화요일을 기준으로 한다. 공인 제도의 목적인 경제성, 안전성에서 크게 어긋난다고 판단될 경우 승인되지 않을 경우가 있다.

4.2 KMF 기술위원회는 공인에 관한 예외 조치의 결정권을 갖는다.

제5조 공인 발효와 유효기간

5.1 공인된 경우 발효는 심사일 다음날로 한다.

5.2 신규 신청의 공인 유효기간은 발효 연도를 포함하여 10 년간으로 하고, 10 년째의 12 월 말일에 실효된다.

5.3 12.3 공인이 실효된 모델은 갱신 신청할 수 있다. 갱신 신청의 유효 기간은 발효 연도를 포함하여 5 년간으로 한다.

제6조 공인 신청 비용

공인 신청은 공인 신청 서류와 함께 공인 신청 비용을 KMF 에 납부해야 한다.

※ 공인 신청 비용은 별도로 정한다.

제7조 KMF 공인 마크

7.1 공인된 레이싱 슈트는 다음 위치에 공인 마크를 부착해야 한다.

- 흉부 지퍼 안쪽 부분

7.2 KMF 공인 마크 비용 (레이싱 슈트 용)

- 1 매 10,000 원 (부가세 별도)

7.3 KMF 공인 마크를 비공인 레이싱 슈트에 부착해서는 안된다.

7.4 공인이 취소되었을 경우 신청자는 신속하게 KMF 공인 마크 사용을 중지하고, 소유한 해당 레이싱 슈트에서 KMF 공인 마크를 제거해야 한다.

제8조 공인 취소

공인 신청 시 제출한 서약서의 사항을 위반했을 경우, 공인이 취소된다.

2022 MOTORCYCLE SPORTS RULES
부칙 23
KMF 공인 팀 등록에 관한 규칙

제1조 총칙

1.1 본 규칙은 국제모터사이클연맹(FIM)과 대한모터사이클연맹(KMF)의 공인 하에 개최되는 대회에 참가하는 팀의 등록에 대하여 적용한다.

1.2 KMF 공인 대회에 참가하는 팀은 FIM 국제 경기 규칙과 이에 기초한 KMF 국내 경기 규칙을 준수하는 조건하에 반드시 KMF 에 등록하여야 한다.

1.3 등록은 소정의 절차에 따라 KMF 에 신청하는 것으로 한다. 단 KMF 가 등록에 부적당하다고 판단한 때에는 그 이유를 밝히고 등록을 거부 및 취소할 수 있다.

제2조 신청 자격

2.1 팀원 중 모터사이클 경기의 제반 규칙을 숙지한 자가 3 명 이상 가입되어 있을 것.

2.2 팀원 중 KMF 경기 라이선스 소지자가 1 명 이상 있을 것.

2.3 신청 팀의 명칭이 KMF 공인 팀 명칭 규정에 어긋나지 않을 것.

제3조 공인 팀 명칭에 관한 규정

본 규정은 KMF 에 등록하는 팀의 명칭에 관하여 규정한다.

3.1 팀 명칭의 사용

팀의 명칭은 팀 등록 시 KMF 의 승인을 받아야 한다.

3.2 사용해서는 안되는 명칭

다음 각 항의 명칭 사용은 인정되지 않는다.

① 국제모터사이클연맹(FIM) 및 FIM 가맹 각국 모터사이클연맹의 명칭과 그 약칭.

② KMF 에 이미 등록되어 있는 팀의 명칭과 그 약칭. 단 해당 팀과 같은 계열이며 지명 등을 붙이고 명칭에 관한 권리보유자의 명칭 사용에 대한 동의서를 얻은 경우는 예외로 한다.

③ 유명한 상품명, 회사명 및 이와 유사한 명칭. 단 해당 회사(모터사이클 메이커 제외)와 같은 계열이거나 직/간접적으로 관계가 있고 해당 회사의 명칭 사용 동의서가 있는 경우는 예외로 한다.

④ 연맹(Federation), 협회(Association), 조합(Union) 등의 명칭 및 동의어.

⑤ 대한민국, 대한, 한국, 국제, 아시아, 극동, 내셔널, 로열, 임페리얼, 태평양 등의 과대한 명칭 및 동의어.

3.3 기타 승인되지 않는 명칭

신규 등록의 경우, 위의 각 항에 해당하는 이외의 명칭이라도 미풍양속에 반하거나 사회통념상 기이하게 느껴지는 명칭 및 실제와 내용이 수반되지 않는 명칭은 KMF 중앙심사위원회에서 심사하여 각하 또는 변경을 요구할 수 있다. 갱신 등록의 경우, 그 명실이 상반될 때는 명칭 변경을 요구할 수 있다.

3.4 사용 문자
팀의 명칭은 한글, 영문자, 한자, 숫자 중 하나 이상을 사용한 조합으로 표시되어야 한다. 약칭은 영문자로 표시되어야 한다. 단 지명을 덧붙이는 경우는 예외로 한다.

3.5 명칭의 유래
팀이 신규로 등록할 때 필요에 따라 해당 팀에게 그 명칭의 유래에 대한 설명 첨부를 요구할 수 있다.

3.6 명칭의 변경
KMF 에 이미 등록된 팀의 명칭 변경을 신청할 경우 이를 심사하여 본 규정에 반하지 않는다고 인정되면 이를 승인한다.

제4조 관련 비용

공인 팀의 신규 등록, 갱신, 변경에 관한 비용은 다음과 같다.

신규 등록 비용	500,000 원
연간 갱신 비용	200,000 원
팀 명의(소유자) 변경 수수료	200,000 원
팀 명칭 변경 수수료	100,000 원

제5조 신청 방법

5.1 등록 신청서는 해당년도 공인 대회 참가 전 우편 및 전자 수단을 통해 신청 비용과 함께 KMF 에 제출해야 한다.

5.2 KMF 는 등록 신청 서류를 심사하여 신청일로부터 7 일 이내에 통보한다.

5.3 팀 등록이 거부될 경우 비용은 반환된다.

제6조 권한

공인 팀으로 등록한 팀은 다음의 권한을 갖는다.

6.1 공인 대회에 팀으로서 참가할 자격을 가지며 팀으로서의 기록이 인정된다.

6.2 한국 선수권 대회에 참가할 자격을 갖는다.

6.3 공인 대회에 연간 엔트런트로 참가할 자격을 갖는다.

6.4 공인 대회의 피트 할당 시 팀의 우선권을 갖는다.

6.5 리절트를 포함한 모든 공식 문서에 팀 명 노출이 가능하다.

제7조 자격의 상실

공인 팀에게 다음과 같은 결격사유가 있을 경우 KMF 는 팀 자격을 취소할 수 있다.

7.1 제출서류에 허위가 있을 경우.

7.2 정당한 이유 없이 참가 신청한 대회에 불참할 경우.

7.3 민·형사상 법적 문제가 발생할 경우.

7.4 해당연도 갱신 비용을 납부하지 않은 경우 자동으로 팀 자격이 상실된다.

7.5 KMF 가 금지한 대회 및 비공인 대회에 참가했을 경우 팀 자격 상실에 대한 심의가 이루어질 수 있다.

제8조 본 규칙의 시행

본 규칙은 2022 년 1 월 1 일부터 시행한다.