

# DID Vietnam Racing Championship

## REGULATIONS 2021-2022

Tất cả các xe thi đấu phải tuân thủ đặc điểm kỹ thuật này trong giải đua.

· Không được phép sửa đổi hoặc thay đổi bất cứ điều gì không được chỉ định hoặc cho phép.

(Tuy nhiên, nếu phương tiện được phê duyệt không đáp ứng các thông số kỹ thuật của quy tắc này, thì thông số kỹ thuật của phương tiện đã được phê duyệt sẽ được ưu tiên.

**Định nghĩa thuật ngữ:** Sửa đổi = Hành động cắt, thêm hoặc đánh bóng các bộ phận ban đầu (được lắp đặt khi xe đã được phê duyệt)

**Thay đổi:** Hành động thay thế các bộ phận ban đầu (thông số kỹ thuật đã được lắp đặt khi xe đã được chứng nhận) bằng các bộ phận / thông số kỹ thuật khác

**Sửa:** Hành động khôi phục các bộ phận bị hư hỏng do ngã hoặc tương tự về chức năng của xe được ủy quyền. Chỉ cho phép thêm các thành viên có cùng chất liệu với phương tiện đã được chứng nhận bằng cách hàn hoặc chất kết dính. Không được phép cắt hoặc đánh bóng (không bao gồm xử lý bề mặt).

**Vật liệu** = được sử dụng “sắt, nhôm, magiê, cacbon, v.v.” và không quy định phương pháp sản xuất. Mỗi vật liệu được cấu tạo. Trong trường hợp cần thiết, phương pháp sản xuất cũng được mô tả và quy định vận hành.

Thông tin về **Vật liệu** = vật liệu và phương pháp sản xuất.

Cập nhật quy tắc: Tùy thuộc vào thành tích của cuộc thi, các quy tắc có thể được thay đổi trong suốt mùa giải trên quan điểm công bằng, an toàn và tiết kiệm.

### 1. Phương tiện tham gia

Đó phải là xe sản xuất thương mại, hoặc xe được VRC phê duyệt.

### 2. Các loại xe quy định

Các loại xe trên thị trường.

VP250	SINGLE TWIN 4cyl	200 ~ 300cc 200 ~ 300cc 250cc	4st	CB300R, CBR250RR, YZF-R3, YZF-R25, ZX-25R, NINJA300
ST	SINGLE TWIN	250 ~ 400cc 250 ~ 400cc	4st	CBR250RR, CBR300R, YZFR3, NINJA400 NINJA300, ZX-25R, RC390, DUKE390, v.v.
SP150	SINGLE	~ 155cc	4st	CBR150R, CB150R, YZF-R15, XSR150, GSX-R150 ( trừ xe underbone )

-Cho phép sử dụng cùng hình dạng của các te, thay đổi các bộ phận như đầu xi lanh, và thích ứng với dịch chuyển quy định. EX: 300cc đến 250cc

### 3. Cân nặng

3-1 Trọng lượng tối thiểu là tổng trọng lượng của trọng lượng người lái được trang bị đầy đủ và trọng lượng của xe.

3-2 Tổng trọng lượng phải luôn đáp ứng trọng lượng tối thiểu quy định thông qua các cuộc kiểm tra xe, bằng cấp chính thức và vòng chung kết.

3-3 Để đáp ứng trọng lượng của máy, người ta cho phép thêm xăng và dầu (trọng lượng giả) vào bình nhiên liệu trước khi kiểm tra xe và kiểm tra chất lượng / trận chung kết chính thức.

Không được phép thêm dầu (trọng lượng giả) vào người lái vì lý do an toàn.

3-4 Khi kiểm tra tổng trọng lượng được thực hiện trên các tay đua và máy được chọn ngẫu nhiên trong vòng loại

và sau mỗi cuộc đua, các tay đua và đội được chỉ định phải tuân theo hướng dẫn.  
3--5 Tổng trọng lượng tối thiểu

[VP250]

Trọng lượng tối thiểu của xe (MÁY + Tay Đua)

Xylanh đơn 200cc ~ 250cc 185kg

Xi lanh đơn 250cc ~ 300cc 195kg

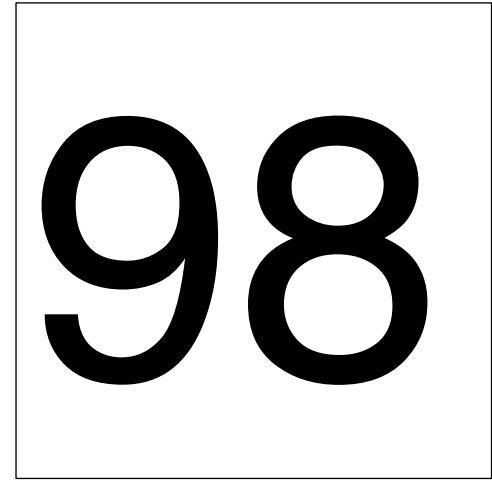
2 xi lanh 200kg

4 xi lanh 220 kg

3-6 Sau cuộc đua, tổng trọng lượng được phép sai số 1kg.

[ST & SP150]

Bị giới hạn bởi phạm vi sửa đổi theo quy định.



#### 4. Số và biển số

Mỗi tay đua được chấp nhận tham dự giải đua có thể chọn

số xuất phát của riêng họ sẽ có giá trị cho toàn bộ cuộc đua. Các số từ “1” cho đến “10” sẽ được dành cho các đối thủ của năm trước theo điểm chung của họ. Màu nền là màu trắng và các con số là màu đen hoặc màu tối.

Kích thước cho tất cả các số phía trước là:

a) Chiều cao tối thiểu: 140 mm

b) Chiều rộng tối thiểu: 80 mm

c) Tối thiểu giữa hành trình: 25 mm

d) Khoảng trống tối thiểu giữa các số: 10 mm

Kích thước cho tất cả các số bên là:

a) Chiều cao tối thiểu: 120 mm

b) Chiều rộng tối thiểu: 60 mm

c) Tối thiểu giữa hành trình: 25 mm

d) Số khoảng trống tối thiểu: 10 mm

Số (& biển số) đã cấp cho người lái phải được dán trên xe mô tô như sau:

- Một khi ở mặt trước, ở chính giữa bộ phận che nắng hoặc hơi lệch sang một bên. Số phải được căn giữa trên nền không có quảng cáo trong phạm vi 25 mm theo mọi hướng.

- Một lần, ở mỗi bên của xe máy. Vị trí ưu tiên cho các số ở mỗi bên của xe máy là ở phần phía sau thấp hơn của bộ quay chính gần phía dưới. Số phải được căn giữa trên nền.

- Các loại phông chữ được chấp thuận cho các số như sau;

a) Futura Heavy and Futura Heavy Italic

b) Univers Bold and Univers Bold Italic

c) Olivers Med and Olivers Med Italic

d) Franklin Gothic and Franklin Gothic Italic

Số nào không sử dụng các phông chữ này phải có thiết kế của các con số và bố cục đã được Giám đốc Kỹ thuật VRC phê duyệt trước ít nhất 2 tuần trước cuộc đua đầu tiên. Tất cả các chữ số ở Trang | 3 phải ở dạng tiêu chuẩn.

- Mọi đường viền phải có màu tương phản và chiều rộng tối đa của đường viền là 3 mm. Màu nền phải được nhìn thấy rõ ràng xung quanh tất cả các cạnh của số (bao gồm cả đường viền). Không cho phép các số loại phản xạ hoặc phản chiếu.

- Các số không được trùng nhau.

Trong trường hợp có tranh chấp liên quan đến tính dễ đọc của các con số, quyết định của Giám đốc Kỹ thuật VRC sẽ là quyết định cuối cùng.

#### 5. NHIÊN LIỆU

Chỉ có thể sử dụng xăng bán trên thị trường. Nghiêm cấm sử dụng nhiên liệu máy bay và các chất phụ gia không phải loại được trộn tại thời điểm bán hàng.

#### 6. Các bộ phận cần loại bỏ

Đèn pha / Đèn nháy / Phản xạ

kiêng chiếu hậu

Biển số, chắn bùn sau, giá đỡ biển số loại riêng

Thanh an toàn / Chân đế giữa / Chân đế bên

Chỗ để chân / tay vịn của hành khách

Móc tải gắn vào ray ghề (có thể hàn cắt)

Các bộ phận khác được hướng dẫn tháo ra để đảm bảo an toàn trong quá trình kiểm tra xe

## 7. HỆ THỐNG NHIÊN LIỆU

Hệ thống phun nhiên liệu đề cập đến các cơ quan tiết lưu, kim phun nhiên liệu, chiều dài nạp thay đổi thiết bị đường ống, bơm nhiên liệu và bộ điều chỉnh áp suất nhiên liệu.

- Đầu phun có thể được thay thế nhưng phải là loại sản xuất hàng loạt.
- Số lượng kim phun phải giữ nguyên như Xe máy tương đồng hoặc được sản xuất ban đầu
- Đầu phun không thể di dời và phải được lắp ở cùng vị trí với Xe máy tương đồng hoặc được sản xuất ban đầu
- Phễu thoát khí miễn phí.
- Không thể bổ sung các thiết bị đường nạp thay đổi nếu chúng không có trên Xe máy tương đồng hoặc được sản xuất ban đầu
- Thiết bị đường nạp biến đổi chỉ có thể được sử dụng nếu nó được lắp ban đầu hoặc tương đồng với hệ thống đó và chúng phải giống hệt nhau và hoạt động giống như hệ thống được trang bị hoặc tương đồng ban đầu. Tất cả các bộ phận của thiết bị đường nạp thay đổi phải giữ nguyên như hệ thống được trang bị hoặc tương đồng ban đầu mà không được phép sửa đổi ..
- Các van tiết lưu thứ cấp nhưng không phải trục có thể được tháo ra hoặc cố định ở vị trí mở và các thiết bị điện từ có thể bị ngắt kết nối hoặc bị loại bỏ.
- Không khí và hỗn hợp không khí / nhiên liệu có thể đi đến buồng đốt độc quyền thông qua bướm ga trên thân bướm ga.
- Kích thước ống nạp tối đa của cơ thể bướm ga như sau;
  - a) Mô tô xi lanh đơn: 46mm
  - b) Mô tô xi lanh đôi: 32 mm trên mỗi (trong số 2 thân bướm ga)
- Điểm đo kích thước nạp vào thân bướm ga là tại van bướm hoặc tại lỗ thông hơi.
- Có thể sử dụng thân bướm ga từ các sản phẩm khác.

## 8. CUNG CẤP NHIÊN LIỆU

Bơm nhiên liệu và bộ điều chỉnh áp suất nhiên liệu phải là hệ thống được lắp đặt ban đầu hoặc tương đồng và không được phép sửa đổi.

- Áp suất nhiên liệu phải giữ nguyên hoặc tương đồng ban đầu mà không được phép sửa đổi.
- Các đường dẫn nhiên liệu từ thùng nhiên liệu đến kim phun (ống dẫn nhiên liệu, cụm ống phân phối, khớp nối, kẹp, ống chứa nhiên liệu) có thể được thay thế và phải được đặt sao cho chúng được bảo vệ khỏi hư hỏng do va chạm.
- Đường thông hơi nhiên liệu có thể được thay thế.
- Bộ lọc nhiên liệu có thể được thêm vào
- Có thể sử dụng hoặc thêm các đầu nối nhanh. Ví dụ: đầu nối Dry Break

## 9.ĐẦU XI-LANH

Đầu xi lanh phải là bộ phận được lắp ban đầu hoặc tương đồng với các sửa đổi sau cho phép.

- Bề mặt đầu xi lanh gia công được phép thay đổi tỷ lệ nén
- Được phép Porting and polishing. Cho phép sửa đổi các cổng nạp và xả bằng cách loại bỏ vật liệu và thêm epoxy để thay đổi hình dạng cổng
- Không được phép hàn bổ sung.
- Sứ páp phải là bộ phận được lắp ban đầu hoặc tương đồng và không được phép sửa đổi.
- Lò xo sứ páp có thể được thay đổi thành các lò xo tương tự có tốc độ lò xo khác và số lượng lò xo phải được giữ nguyên như bộ phận được lắp ban đầu hoặc tương đồng mà không được phép thay đổi.
- Bề sứ páp phải là bộ phận được lắp ban đầu hoặc tương đồng và không được phép sửa đổi.
- Cho phép lắp sứ páp mới trong bảo trì bảo dưỡng thông thường.
- Các miếng đệm đầu bò được thoải mái thay đổi.

## 10.CAMSHAFT ( Trục Cam )

Trục cam phải là bộ phận nguyên bản hoặc tương đồng ban đầu và không được phép sửa đổi.

- Đối với tất cả các thay thế trục cam; chỉ có thể sử dụng trục cam chính hãng hoặc phiên bản được tăng cường của chính xác cùng cấu hình vành đai và phân kỳ do nhà sản xuất xe máy ban đầu sản xuất.
- Trục cam tăng cường cùng với số bộ phận của chúng phải được Ủy ban kỹ thuật VRC phê duyệt trước để sử dụng.
- Điều này được chấp thuận nghiêm ngặt để ngăn ngừa gãy trục cam và KHÔNG để nâng cấp hiệu suất động cơ bằng bất kỳ phương tiện nào. Trục cam thay thế phải có trọng lượng bằng hoặc nặng hơn bộ phận tương đồng.

## 11.CAMSHAFT SPROCKET HOẶC BÁNH RĂNG

Nhông xích hoặc bánh răng trục cam có thể được sửa đổi nhằm mục đích điều chỉnh thời gian cam.

- Xích cam phải là bộ phận được lắp ban đầu hoặc tương đồng và không được phép sửa đổi.
- Bộ căng xích cam phải là bộ phận được lắp ban đầu hoặc tương đồng và không được phép sửa đổi.

## 12. Trục đòn cân bằng và cò mô

Được thay đổi thoải mái

## 13. Sên Cam

Được thay đổi thoải mái

## 14. Van PAIR (Hộp làm sạch không khí) - (Hệ thống xả khí kín)

“Van PAIR” có thể được tháo dỡ hoặc niêm phong

## 15. CYLINDERS ( Trái )

Xi lanh phải là bộ phận được lắp ban đầu hoặc tương đồng với các sửa đổi sau được phép.

- Gia công mặt cầu hoặc mặt đê khối xi lanh được phép sửa đổi tỷ số nén.
- Chất liệu và độ dày của miếng đệm xi lanh được thoải mái canh chỉnh

## 16. PISTONS, RING, PIN VÀ CLIPS

Phải là bộ phận được trang bị hoặc tương đồng ban đầu và không được phép sửa đổi.

- Tất cả các vòng piston phải được lắp

## 17. CRANKSHAFT

Trục khuỷu phải nguyên bản

bộ phận được sản xuất mà không được phép sửa đổi.

- Không được phép gia công hoặc đánh bóng trên bánh đà trục khuỷu.
- Có thể tháo hoặc sửa đổi bánh răng cân bằng trục khuỷu

## 18. TAY DÈN

Phải là bộ phận được trang bị và tương đồng ban đầu hoặc được sản xuất ban đầu mà không được phép sửa đổi.

## 19. CRANKCASES, ENGINE COVERS ( các te và nắp che động cơ )

Phải là các bộ phận được lắp đặt và tương đồng ban đầu hoặc được sản xuất ban đầu với các sửa đổi được phép sau đây.

- Các nắp bảo vệ bổ sung cho nắp cacte rất được khuyến khích
- Có thể gia công bề mặt tiếp giáp của các cacte với khối xi lanh để cho phép thay đổi tỷ số nén.
- Nắp động cơ chứa dầu phải được giữ chặt bằng bu lông thép.
- Tất cả các nắp động cơ (nắp bên) có chứa dầu và có thể tiếp xúc với mặt đất khi va chạm, phải được bảo vệ bằng một nắp bổ sung làm từ kim loại, chẳng hạn như hợp kim nhôm, thép không gỉ, thép hoặc titan
- Các nắp bảo vệ phải che tối thiểu 1/3 diện tích ban đầu. Nó phải không có cạnh sắc để làm hỏng bề mặt đường đua.
- Các nắp này phải được cố định đúng cách và chắc chắn bằng tối thiểu 3 bu lông nắp hộp cũng có thể gắn các nắp / hộp động cơ ban đầu vào các hộp.
- KHÔNG cho phép các nắp bổ sung 'loại dính'.
- Các tấm bảo vệ được FIM phê duyệt sẽ được phép mà không cần quan tâm đến chất liệu hoặc kích thước của nó và
- Giám đốc kỹ thuật có quyền từ chối bất kỳ vỏ bảo vệ nào không đáp ứng mục đích an toàn này
- Nếu bộ vây che tối thiểu 1/3 nắp động cơ ban đầu thì không cần thêm nắp
- Ngoài các nắp này cũng cho phép dùng các tấm hoặc thanh chống va chạm làm từ nhôm hoặc thép. Tất cả các thiết bị này phải được thiết kế để chống lại những cú sốc đột ngột, mài mòn và hư hỏng do va chạm.

## 20. TRANSMISSION & GEARBOX

• Hộp số và hộp giảm tốc phải là bộ phận được lắp ban đầu hoặc tương đồng với các sửa đổi sau đây được phép sử dụng cho mục đích an toàn.

- Thiết kế lại các bánh răng.
- Vật liệu hộp số có thể được thay đổi chỉ nhằm mục đích cải thiện độ bền của cấu trúc.
- Tỷ số truyền và số tốc độ phải được lắp ban đầu hoặc tương đồng với nhau và không được phép thay đổi.
- Có thể thêm bộ sang số nhanh Quickshifter.
- Không được phép sang số được kích hoạt bằng điện hoặc thủy lực và việc sang số phải được vận hành bằng tay bằng chân.
- Không xích trước và sau, bước xích và kích thước xích có thể thay đổi.
- Bộ phận bảo vệ xích phía trên có thể được tháo ra. Miễn là nó không được gắn vào chắn bùn sau

## 21. HỆ THỐNG CÔN

Hệ thống hoặc kiểu ly hợp phải là bộ phận được lắp ban đầu và tương đồng với các sửa đổi sau cho phép

- Được phép sử dụng bộ hạn chế mô-men xoắn ngược hoặc ly hợp trượt
- Lò xo ly hợp là tự do và tải trước có thể được thay đổi bằng cách thêm các miếng chêm.
- Các đĩa ly hợp là tự do. Cáp ly hợp là miễn phí.

## 22. BƠM DẦU & DÒNG DẦU

Bơm Dầu và Đường dẫn Dầu phải là bộ phận được lắp ban đầu hoặc tương đồng với nhau và không được phép sửa đổi.

- Bộ lọc dầu được thoải mái thay đổi.

## 23. HỆ THỐNG LÀM MÁT

Chỉ nước được phép sử dụng bên trong bộ tản nhiệt và toàn bộ hệ thống làm mát.

- Không được phép sử dụng Phụ gia, Chất chống đông, “Chất làm mát Tản nhiệt” hoặc bất kỳ chất lỏng nào khác.
- Có thể thêm lưới bảo vệ phía trước (các) bộ tản nhiệt dầu và / hoặc nước.
- Bộ tản nhiệt có thể được thay đổi bằng bộ tản nhiệt hậu mãi hoặc bộ tản nhiệt bổ sung được bổ sung phù hợp với vị trí tiêu chuẩn và không yêu cầu bất kỳ sửa đổi nào đối với khung chính.
- Cho phép thêm giá đỡ để chứa bộ tản nhiệt bổ sung.
- Nắp bộ tản nhiệt được thoải mái thay đổi.
- Có thể bổ sung thêm bộ làm mát dầu.
- Đối với bất kỳ bộ làm mát dầu bổ sung nào được lắp cho Xe máy có kết nối đường dầu linh hoạt, tất cả các đường dầu phải là loại gia cố và vật liệu được che chắn bên ngoài và có tiêu chuẩn chất lượng cao phù hợp với tiêu chuẩn trang bị ban đầu của nhà máy.
- Tất cả các kết nối đường dầu phải là loại thay thế. Loại kẹp vít bị cấm.
- Khi đường dầu chạy gần bộ phận khung, bu lông hoặc phần nhô ra khác, nó phải được giữ lại bằng dây đeo, kẹp hoặc thiết bị cơ khí khác.
- Tất cả các ống của hệ thống làm mát và bể chứa có thể được thay đổi.

## 24. HỘP GIÓ

Hộp khí có thể được sửa đổi để kết hợp với hệ thống Ram Air

- Phần tử lọc không khí không có sẵn và được phép tháo rời
- Tất cả Xe máy phải có hệ thống xả khí khép kín. Tất cả các đường ống xả dầu phải được kết nối, có thể đi qua bể hứng dầu và xả độc quyền trong hộp khí.
- Các rãnh thoát nước của hộp khí phải được bịt kín.

## 25. HỆ THỐNG XẢ

Ống xả và bộ giảm thanh được thoải mái thay đổi

- Vì lý do an toàn, các cạnh lộ ra của các cửa thoát khí thải phải được làm tròn để tránh bất kỳ cạnh sắc nào.
- Không được phép bọc hệ thống ống xả ngoại trừ khu vực chân người lái hoặc khu vực tiếp xúc với hệ thống ống xả để bảo vệ khỏi nhiệt.
- Tiếng ồn của hệ thống xả không được vượt quá 115db / A. Dung sai + 3db / A được phép sau cuộc đua.

## 26. ĐƠN VỊ ĐIỀU KHIỂN KỸ THUẬT & ĐỘNG CƠ

ECU (đơn vị điều khiển động cơ) được phép thay đổi, bao gồm các chương trình và dữ liệu nội bộ. Máy tính phụ có thể được cài đặt và thêm vào.

- Công tắc bản đồ ECU có thể được thêm vào
- Cuộn dây đánh lửa thoải mái tinh chỉnh
- Park phích cắm thoải mái tinh chỉnh
- Chia khóa / khóa điện có thể được di chuyển, thay đổi hoặc tháo bỏ.

## 27. ĐIỆN TỬ

Đường dây điện được thoải mái thay đổi

- Vì lý do an toàn, dây điện phải được định tuyến an toàn và kiểm tra xem có rò rỉ dòng điện hay không.
- Bình ắc quy tự do thay đổi
- Bình ắc quy phải được lắp chắc chắn và không được để hở.
- Bộ điều chỉnh / chỉnh lưu được phép thay đổi.

## **28. CHASIS ( Khung Sườn )**

Khung phải là bộ phận được lắp ban đầu hoặc tương đồng với các sửa đổi sau được phép.

- Bộ bảo vệ chống va chạm có thể được lắp vào khung, sử dụng các điểm lắp sẵn có hoặc ép vào các đầu trục.
- Cho phép gia cố khung chính bằng cách thêm gusset hoặc ống.
- Được phép hàn cho mục đích này.
- Chỉ có thể khoan các lỗ trên khung để cố định các bộ phận đã được phê duyệt (ví dụ như giá đỡ, giá đỡ van điều khiển lái, cảm biến).
- Các mặt của khung-thân có thể được bao phủ bởi một bộ phận bảo vệ làm bằng vật liệu composite.
- Những bộ bảo vệ này phải phù hợp với hình thức của khung.
- Giá đỡ hoặc tấm gắn động cơ phải là bộ phận được lắp ban đầu hoặc tương đồng và không được phép sửa đổi
- Không thể hàn giá đỡ hoặc điểm lắp vào khung.
- Có thể thay thế, sửa đổi hoặc loại bỏ bu lông trên giá đỡ.
- Có thể tháo các phụ kiện bắt bu lông.
- Có thể bổ sung thêm giá đỡ ghé, có thể tháo bỏ chân đế nhô ra không ứng suất nếu chúng không ảnh hưởng đến sự an toàn của kết cấu hoặc lắp ráp.
- Khung phụ được thoải mái tinh chỉnh
- Khung phụ được định nghĩa là - Các ống thép hình tam giác và kép song song bên dưới yên xe, yên xe phía sau và phần sau của bình xăng, được gắn hoặc hàn vào khung chính tại các điểm gắn với giá đỡ trên của bộ giảm xóc và gắn với trục xoay cánh tay đòn.
- Được phép sử dụng vật liệu composite carbon để xây dựng hoặc chế tạo khung phụ.
- Tất cả Xe mô tô phải hiển thị số nhận dạng xe (VIN) được đục lỗ trên khung hoặc tấm kim loại trên thân hoặc khung phụ.
- Trong trường hợp thay đổi hoặc chỉnh sửa khung phụ theo các quy tắc đã được phê duyệt, xe máy có số VIN nguyên bản nằm ở khung phụ ban đầu có thể được tháo ra và đặt lại khung phụ mới ở vị trí cách vị trí ban đầu 30 cm và phải được nhìn thấy từ cùng một góc và bên trong quá trình kiểm tra.

## **29. XE MÁY PHỤ TÙNG**

KHÔNG được phép đổi sang xe máy dự phòng hoàn chỉnh.

- Mô tô hoàn chỉnh chỉ có thể hoạt động hoặc đóng vai trò là phụ tùng thay thế riêng lẻ để thay thế cho Mô tô Đua đã đăng ký.

## **30. PHUỘC TRƯỚC & TRỢ LỰC**

Hệ thống giảm xóc trước (bao gồm nhưng không giới hạn ở Ống trong, trục bánh xe, v.v.) phải là bộ phận được lắp đặt và tương đồng hoặc được sản xuất ban đầu với các sửa đổi sau được phép;

- Các phuộc có thể được sửa đổi bên trong để điều chỉnh giảm xóc.
  - Bộ giảm chấn bên trong có thể được sửa đổi, thay thế hoặc bổ sung.
  - (Các) lò xo phuộc trong có thể được thay đổi thành các lò xo tương tự khác với tỷ lệ khác.
  - (Các) lò xo phuộc bên trong có thể được thêm vào hoặc loại bỏ.
  - Có thể thay thế hoặc sửa đổi các kẹp phuộc trên và dưới (cần ba kẹp phuộc).
  - Nắp phuộc (trên đầu phuộc) có thể được sửa đổi hoặc thay thế để cho phép điều chỉnh bên ngoài của tải trước lò xo và / hoặc giảm chấn.
  - Không thể sử dụng bộ trợ lực điều khiển điện tử nếu không được nhà sản xuất trang bị ban đầu (hoặc tương đồng) để sử dụng trên đường đua.
  - Nó phải giữ nguyên như hệ thống được trang bị hoặc tương đồng ban đầu mà không được phép sửa đổi.
- Được phép sử dụng bộ giảm chấn lái không điện tử. Bộ giảm chấn lái không thể hoạt động như một thiết bị hạn chế khóa lái.
- Che bụi có thể được thay đổi hoặc loại bỏ.
  - Phốt dầu phải còn nguyên vẹn và phuộc trước phải được bịt kín dầu.

## **31. BỘ PHẬN GIẢM SOCK PHÍA SAU**

-Bộ phận giảm sóc và lò xo được thoải mái thay đổi

-Các điểm gắn kết và liên kết / liên kết phải giữ nguyên như vị trí ban đầu hoặc vị trí tương đồng mà không được phép sửa đổi.

-Không được phép sử dụng Giảm xóc điều khiển bằng điện và phải thay thế bằng giảm xóc thông thường.

### 32. GẤP SAU

Gấp phía sau phải là bộ phận được lắp ban đầu hoặc tương đồng với các sửa đổi sau cho phép.

Cho phép tăng cường cánh tay đòn bằng cách thêm gusset hoặc ống.

- Hàn được phép cho mục đích này
- Vị trí trục xoay của gấp sau phải giữ nguyên vị trí ban đầu hoặc tương đồng
- Nếu Xe máy tiêu chuẩn có các miếng chèn thì hướng / vị trí của miếng chèn ban đầu có thể được thay đổi nhưng không thể thay thế hoặc sửa đổi các miếng chèn.
- Giá đỡ bánh sau có thể được thêm vào cánh tay đòn sau bằng cách hàn hoặc bằng bu lông. Chân đế phải có các cạnh tròn (với bán kính lớn). Bu lông xiết phải được lắp chìm. Có thể thêm (các) hệ thống neo hoặc (các) điểm để giữ cho kẹp phanh sau nguyên bản tại chỗ cho tay đòn phía sau.
  - Một tấm che bảo vệ chắc chắn (vây cá) phải được cố định vào tay đòn, và phải luôn che lỗ hở giữa xích dưới, tay đòn và đĩa xích bánh sau, bất kể vị trí của bánh sau.

### 33. BÁNH XE

Có thể thay bánh xe. Bánh xe của bên thứ 3 phải được làm bằng hợp kim nhôm

• Đường kính bánh xe phải là kích thước vừa vặn ban đầu hoặc kích thước tương đồng với các biến thể sau được phép

• Chiều rộng tối đa cho phép của vành bánh xe như sau;

a) Chiều rộng tối đa của bánh trước: 3,0 inch

b) Chiều rộng tối đa của bánh sau: 4,5 inch

- Bộ đệm bánh xe có thể được sửa đổi hoặc thay thế.
- Các trọng lượng cân bằng bánh xe có thể bị loại bỏ để thay đổi hoặc thêm vào.
- Có thể thay thế hộp chứa đĩa xích ban đầu.
- Một lớp phủ / xử lý chống trượt có thể được áp dụng cho khu vực hạt của vành.
- Có thể sử dụng bất kỳ van lạm phát nào.

### 34. HỆ THỐNG THẮNG

Nếu xe máy được trang bị hoặc tương đồng ban đầu có ABS, nó có thể bị ngừng hoạt động.

• Đĩa phanh trước và sau có thể được thay thế bằng đĩa phanh bên thứ 3 phải phù hợp với kẹp và lắp ban đầu.

i) Tuy nhiên, đường kính ngoài, bộ phận lệch, chỗ lắp bánh xe và hệ thống thông gió phải là kích thước và hệ thống được lắp đặt ban đầu hoặc tương đồng và không được phép sửa đổi.

ii) Không được phép sử dụng các đĩa thông gió bên trong nếu không được lắp ban đầu hoặc tương đồng.

iii) Chỉ cho phép thay thế đĩa phanh bằng thép (hàm lượng cacbon tối đa 2,1% trọng lượng).

iv) Chiều dày của rôto đĩa phanh có thể tăng lên nhưng đĩa phải phù hợp với kẹp phanh tương đồng hoặc được sản xuất ban đầu mà không có bất kỳ sửa đổi nào.

v) Số lượng hoặc số lượng (đơn hoặc kép) của rôto đĩa phanh phải giống với xe mô tô nguyên bản hoặc tương đồng.

• Kẹp phanh trước và sau phải là bộ phận được lắp ban đầu hoặc tương đồng và không được phép sửa đổi

• Xi lanh chính phía trước và phía sau phải là bộ phận được lắp ban đầu hoặc tương đồng và không được phép sửa đổi.

• Không cần phanh tay và bàn đạp phanh chân.

• Đường phanh thủy lực phía trước và phía sau có thể được thay đổi. Việc phân chia các đường phanh trước cho cả hai kẹp phanh trước phải được thực hiện phía trên Cầu phuộc dưới (kẹp ba phía dưới).

• Má phanh miễn phí

• Chốt khóa má phanh có thể được sửa đổi theo kiểu thay đổi nhanh.

• Để giảm sự truyền nhiệt cho chất lỏng thủy lực, người ta cho phép thêm miếng chêm vào calip

• KHÔNG được phép bổ sung muống hoặc ống dẫn khí.

Xe máy phải được trang bị thiết bị bảo vệ cần phanh, nhằm bảo vệ cần phanh tay lái không bị vô tình kích hoạt trong trường hợp va chạm với xe máy khác.

• Giám đốc kỹ thuật có quyền từ chối bất kỳ bảo vệ nào không đáp ứng mục đích an toàn này.

### 35. GHI ĐỒNG & TAY LÁI

Ghi đồng có thể được thay thế

- Các tay lái và điều khiển tay có thể được thay đổi vị trí.
  - Cần ly hợp, cần ly hợp và cần phanh có thể được thay thế bằng các bộ phận sau khi bán.
- Để điều chỉnh cần di chuyển, cho phép người điều chỉnh đến cần phanh
- Có thể thay đổi công tắc nhưng công tắc khởi động điện và công tắc dừng động cơ phải nằm trên ghi đồng.
  - Cụm bướm ga và các dây cáp liên kết có thể được sửa đổi hoặc thay thế nhưng kết nối với bộ điều khiển bướm ga phải là hệ thống được lắp ban đầu hoặc tương đồng và không được phép sửa đổi
  - Bộ điều tiết hoạt động bằng cáp (cụm tay cầm) phải được trang bị cả cáp đóng và mở, kể cả khi kích hoạt cảm biến đi xe từ xa bằng dây.
  - Bộ điều khiển bướm ga phải tự đóng khi không được cầm bằng tay.
  - Xe mô tô phải được trang bị công tắc hoặc nút tắt đánh lửa chức năng gắn trên tay lái bên phải (trong tầm với của tay lái khi tay đang cầm nắm) có khả năng dừng động cơ đang chạy. Nút hoặc công tắc phải có màu ĐỎ

### 36. GIÁ ĐỀ CHÂN

Chỗ để chân và bộ điều khiển chân có thể được định vị lại nhưng các giá đỡ phải được cố định vào vị trí lắp đặt ban đầu.

- Chỗ để chân có thể là loại cứng hoặc loại gấp. Tất cả các giá để chân loại gấp phải được trang bị cơ cấu quay trở lại.
  - Phần cuối của phần để chân phải có bán kính hình cầu đặc ít nhất là 8 mm.
- Giá để chân bằng kim loại cứng phải có đầu cắm được cố định vĩnh viễn bằng nylon nhựa hoặc vật liệu loại tương đương.
- Giám đốc Kỹ thuật VRC có quyền từ chối bất kỳ phích cắm nào không đáp ứng mục đích an toàn này.
  - Bàn đạp phanh sau được thoải mái thay đổi .
  - Cần số tự do.
  - Cho phép sang số nhanh bằng cơ khí.

### 37. BÌNH NHIÊN LIỆU

Bình nhiên liệu phải là bộ phận được lắp ban đầu hoặc tương đồng và không được phép sửa đổi.

- Miếng đệm bệ có thể được gắn vào phía sau của bệ bằng chất kết dính không cố định. Nó có thể được làm bằng đệm xốp hoặc vật liệu composite.
- Các két nhiên liệu có ống xả két phải được lắp van một chiều xả vào két chứa có thể tích tối thiểu là 250cc được làm bằng vật liệu thích hợp.
- Có thể thay đổi nắp nhiên liệu. Nắp nhiên liệu khi đóng lại phải đảm bảo chống rò rỉ.
- Ngoài ra, chúng phải được khóa an toàn để tránh việc vô tình mở bất cứ lúc nào.

### 38. FAIRLING / BODYWORK

- Thiết kế và hình dạng của bộ khung / thân xe là tự do
- Thiết kế và hình dạng của kính chắn gió là tự do
- Không được phép sử dụng sợi carbon hoặc vật liệu composite carbon.
- Có thể tháo hoặc thay thế các ống dẫn khí ban đầu
- Các chất gia cố cụ thể bằng Kevlar® hoặc sợi carbon được cho phép cục bộ xung quanh các lỗ và khu vực chịu nhiều áp lực.
- Có thể thay thế dụng cụ kết hợp ban đầu / giá đỡ khung xe nhưng việc sử dụng titan và carbon (hoặc các vật liệu composite tương tự) bị cấm.
- Tất cả các giá đỡ khác có thể được thay đổi hoặc thay thế.
- Chấn bùn / tấm chắn bùn phía trước có thể được thay thế bằng một bản sao thẩm mỹ của phần nguyên bản và có thể được đặt cách nhạu lên trên để tăng độ thoáng cho lốp.
- Có thể thay tấm chắn bùn sau.
- Bộ phận bảo vệ xích có thể tách rời khỏi tấm chắn bùn phía sau.



### **39. GHẾ LÁI**

Có thể thay thế chân ghế và thân ghế liên quan

- Vị trí trên cùng của thân sau xung quanh ghế có thể được sửa đổi thành ghế một mình.
- Hệ thống khóa ghế (với các tấm, miếng đệm cao su ghim, v.v.) có thể bị tháo rời.

### **40. CÁC MỤC CŨ CÓ THỂ ĐƯỢC THAY THẾ**

Được thay thế từ những trang bị ban đầu hoặc tương đồng của nhà sản xuất Xe máy

- Có thể sử dụng bất kỳ loại chất bôi trơn nào, chất lỏng phanh hoặc hệ thống treo.
- Bất kỳ loại bugi nào cũng được phép sử dụng.
- Tất cả các miếng đệm và vật liệu của nó đều tự do.
- Đề can sơn bên ngoài và phối màu tự do.
- Dụng cụ, (các) giá đỡ thiết bị và các loại cáp đi kèm.
- Vật liệu làm giá đỡ kết nối các bộ phận không phải nguyên bản (ống pô, ống xả, v.v.) với khung (hoặc động cơ) có thể được làm từ titan hoặc vật liệu tổng hợp gia cố bằng sợi.
- Vỏ bảo vệ khung, xích và gác chân có thể được làm bằng vật liệu khác như vật liệu composite sợi nếu các bộ phận này không thay thế các bộ phận ban đầu được gắn trên xe máy.
- Các thùng nhiên liệu có thể được lắp đầy hoàn toàn bằng vật liệu chống cháy (lưới ô nhiễm mở tức là Explosafe).

### **41. CÁC MỤC SAU CÓ THỂ BỊ LOẠI BỎ**

Dụng cụ và giá đỡ dụng cụ và các dây cáp đi kèm.

- Máy đo tốc độ và đồng hồ tốc độ.
- Quạt tản nhiệt và hệ thống dây điện.
- Bộ điều nhiệt, công tắc nhiệt hoặc cảm biến nhiệt độ nước.
- Bu lông trên các phụ kiện trên khung phụ phía sau.
- Công tắc tay lái dự phòng.
- Các hạng mục kiểm soát khí thải (chống ô nhiễm) trong hoặc xung quanh hộp không khí và động cơ (thiết bị phun khí cảm biến O2).
- Bộ phận bảo vệ xích trên cùng miễn là nó không được gắn vào chắn bùn sau.

### **42. CÁC MỤC SAU ĐÂY PHẢI LOẠI BỎ**

Đèn đầu, đèn đuôi và đèn báo rẽ phải được loại bỏ nhưng vẫn giữ lại hình dáng và hình dáng phía trước. Các lỗ hở phải được che bằng vật liệu thích hợp.

- Gương chiếu hậu.
- Sừng.
- Khung biển số.
- Bộ công cụ.
- Móc mũ bảo hiểm và móc vận chuyển hành lý
- Chỗ để chân của hành khách và giá đỡ có thể tháo rời (nếu có)
- Tay vịn hành khách.
- Phải tháo các thanh an toàn, giá đỡ trung tâm và bên hông (phải giữ nguyên các giá đỡ cố định).
- Bộ chuyển đổi xúc tác.

### **43. CÁC MỤC SAU ĐÂY PHẢI ĐƯỢC THAY THẾ**

- Để tránh dầu tràn ra đường đua, tất cả các Xe mô tô phải có bình hứng dầu.
  - Khi lắp ống xả hơi hoặc ống xả tràn, chúng phải xả qua các cửa xả hiện có.
- Tất cả các động cơ phải có hệ thống xả khí khép kín. Tất cả các đường ống / đường ống xả dầu phải được kết nối và đi qua bề hứng dầu và PHẢI xả riêng vào hộp khí. Không được phép phát ra khí quyền trực tiếp.
- Các rãnh thoát nước của hộp khí phải được bịt kín.
  - Các mục sau đây phải được nối dây an toàn chắc chắn
- a) Nút xả dầu
  - b) Nắp nạp dầu
  - c) Bộ lọc dầu bên ngoài
  - d) Tất cả các đai ốc trục bánh xe (hoặc thay thế được gắn một cách thích hợp với các chốt an toàn)