

# 2004 MOTORCYCLE SPORTS RULES

# TRIAL

## トライアル



## CONTENTS

### ▼付則18 トライアル競技規則

1. トライアルの定義	220
2. 適用の範囲	220
3. コース	221
4. セクション	221
5. 障害	222
6. 持ち時間(タイムキーピング)	222
7. 練習	223
8. 出場に関する手続き	223
9. 技術規則関連	224
10. ペナルティ	224
11. 結果の記録	226
12. セクションの閉鎖	227
13. 完走者	227
14. 結果と順位	227
15. 大会の中断	227
16. 同点	227
17. 賞	227
18. 抗議	227
19. 本規則の解釈	227
20. 本規則の施行	228
付則	228

### ▼付則19 2004年全日本トライアル選手権大会特別規則

1. 適用の範囲	230
2. セクションの公認	230
3. オプザベーションエンクロージャ	230
4. 開催クラス	230
5. 参加資格	230
6. 出場料および共済会掛金	230
7. ゼッケンナンバー	231
8. メカニック	231
9. 車両検査	232
10. スタート	232
11. 結果の記録(スコアカード)	232
12. 持ち時間(タイムキーピング)	232

13. セクション	233
14. イエローカード	233
15. 賞および得点	234
16. 同点	234
17. 本規則の施行	234
付則 トライアル・デ・ナシオン選考基準	234
2004年全日本トライアル選手権開催日程	235

### ▼付則20 トライアル基本仕様

1. カテゴリー	236
2. 排気量の算出方法	236
3. 一般的なアイテム	236
4. 燃料、燃料/オイルの混合液	240
5. 音量規制	241
6. テレメトリー	241

### ▼付則21 国内トライアルの仕様

1. クラス区分	242
2. 出場車両	242
3. 公認部品	242
4. マシン仕様	242
5. 各部の仕上げ調整	242

※2004年度の変更点は太字で示されています。



はならない。

- 3-5-3 コース内での補助  
コース上ではいかなる者からも部品等を受け取ることができる。(セクション内を除く)  
ただし車両の補修、部品の交換などの作業はライダー本人が行なわなくてはならない。  
(全日本選手権ではルールが異なる)
- 3-5-4 ライダーパドック  
主催者の定めるライダーパドック(選手用駐車場)内であれば、車両の補修、部品の交換などであっても、補助を受けることができる。
- 3-5-5 コース移動に関する義務  
コースの移動は原則として時速20km以下とし、観客の安全を最優先しなくてはならない。

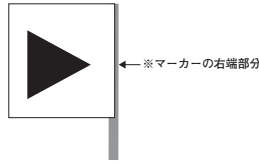
## 4 セクション

- 4-1 大会のセクション数は、特別規則書(公式通知)に記載される。
- 4-2 すべてのセクションには、セクション番号が明確に表示されている。ライダーはその番号の順序に従って、第1セクションから順にトライしなくてはならない。
- 4-3 すべてのセクションには、“セクション入り口”を「IN」と、“セクション出口”を「OUT」と明確に表示される。
- 4-4 “セクション入り口”と“セクション出口”の間のセクション区間内は、右側がセクションテープ(色の区別はない)または赤色セクションマーカーで左側はセクションテープ(色の区別はない)または青色セクションマーカーによって示される。これらのセクションを示すために使われるテープ、杭、マーカー等のすべてを「セクション表示物」と呼ぶ。
- 4-5 セクションを示すためにテープを使用する場合、テープは地上から最低10cm、最高30cmの間の高さに張らなくてはならない。
- 4-6 セクションの幅は、セクションマーカー・ゲートマーカーによって制限される場合1.2m以上、セクションテープによって制限される場合2.0m以上の幅があることを原則とする。
- 4-7 セクション内にいる時間とは、車両のフロントホイールの中心(ホイールスピンドル)が“セクション入り口”の表示を通過してから、“セクション出口”の表示を通過するまでの時間をいう。
- 4-8 “セクション入り口”“セクション出口”“ゲートマーカー”“進行方向ゲート”の表示をリヤホイールがフロントホイールより先に通過した場合“失敗”(セクションの走行技術に関して、もっとも重い減点(5点))となる。
- 4-9 “ゲートマーカー”“進行方向表示ゲート”への進入の定義は「左右のマーカーを結ぶ線を車両の一部が越えること」で進入があったとみなされる。
- 4-10 ゲートに進入した後、手前に戻ってしまったり、いったん通過して、逆側から進入しても失敗とされる。
- 4-11 各クラス用ゲート  
ひとつのセクションを複数クラスが混走する場合、クラス別専用ゲート(セクションを部分的に制限する関門のこと。左右一対のゲートマーカーで表示され、原則的に左右1.2m以上の間隔で制限される)を設ける。この場合、各クラスとも当該クラスのゲートを通過しなければならない。
- 4-11-1 ゲートはクラスを表示した側がイン側、裏側がアウト側である。ゲートにアウト側から進入した場合“失敗”とされる。

## トリアル競技規則

- 4-11-2 ゲートの示す範囲は、ゲートに示されている矢印の先端と先端の間（矢印の先端がマーカー端部に無い場合、マーカーの内側端部がゲートの示す範囲とする）と解釈する。前輪および後輪は厳密にこの間を通過しなくてはならない。

例：

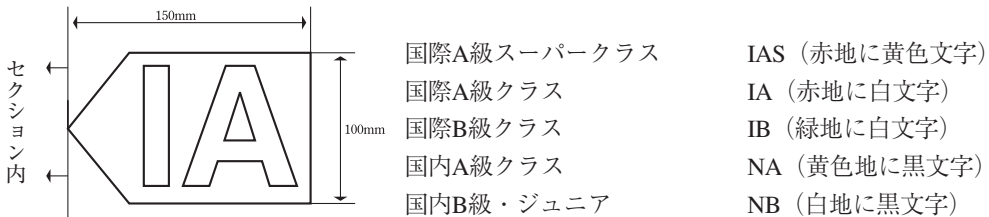


左記のような表示だった場合、矢印の先端でなく、マーカーの右端部分がゲートの示す範囲となる。

- 4-11-3 他クラス用ゲートは通過しても、通過しなくても良い。しかし、他クラス用のものであってもセクション表示物の現状を変化（テープ、マーカー、杭などに車両、ライダーが干渉して壊す、たるませる、移動させる、押し倒す、引きちぎる等の行為）させると“失敗”となる。

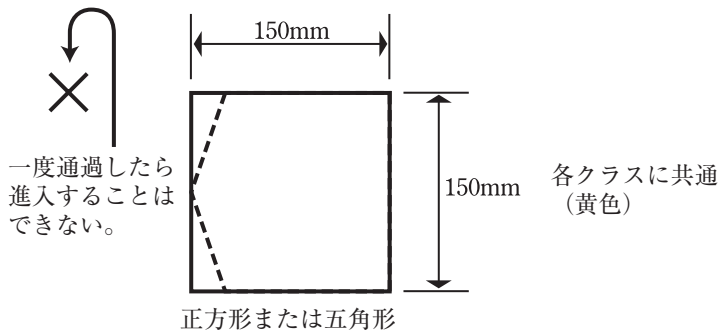
- 4-12 クラスは以下のように示す。

### 4-12-1 ゲートマーカー



### 4-12-2 進行方向表示ゲート

セクションの進行方向を特に定める場合、進行方向表示ゲートを左右一対で設ける。このゲートはすべてのクラスに適用され、いったん通過したあと再び進入した場合“失敗”とみなされる。



## 5 障害

- 5-1 トライ中のライダーが予期しない障害にトライを妨害された場合、セクション審判の判断によって再トライが認められる。
- 5-2 再トライが実施される場合、そのセクションは妨害のあった地点から採点され、その地点までの減点はそのままとする。

## 6 持ち時間（タイムキーピング）

- 6-1 持ち時間

ライダーの持ち時間は特別規則に記載される。すべてのライダーに、完走するための持ち時間が同様に与えられる。

#### 6-2 スタート時間管理

スタート時間コントロールは、スタート地点で行われる。

**スタート時間に遅れたペナルティは1分まで毎に1点。20分以上の遅れは失格となる。**

#### 6-3 ゴール時間管理

特別規則（公式通知）に特別に記載されなかった場合、タイムコントロールは最終セクションを出てすぐに、明確に、そして良く見えるように設置される。しかし最終ゴール地点でゴールチェック（車両チェック）を受けるまで、ライダーは競技の管理下にある。**ゴール時間に遅れた場合、失格となる。（全日本選手権に関しては付則19-12-1-3（232頁）参照）**

#### 6-4 セクション持ち時間

セクション個々に持ち時間が設定される場合、持ち時間はどのライダーにも同様に与えられ、時間管理の方法とともに特別規則に記載される。持ち時間以内にセクション完走が果たせなかったライダーは、そのセクションに関して“失敗”となる。

## 7 練習

7-1 大会日以前の設定されたコース中及びセクションでの練習は禁止される。これに違反した場合は失格とされる。

7-2 大会会場での練習が認められる期間と場所（ウォーミングアップエリア）は、特別規則（公式通知）に記載される。

## 8 出場に関する手続き

#### 8-1 大会へのエントリー

出場申し込み方法の詳細は特別規則に記載される。申し込み用紙に必要事項をすべて記入し、定められた出場料、および共済会掛金を添えて申し込むこと。

8-1-1 締切日以降のエントリーは認められない。電話による申し込み等、定められた以外の方法は認められない。

8-1-2 受理された車両は、同メーカー同型式の場合を除いて変更できない。しかし競技監督に書面で申し込み、許可が得られた場合は例外とされる。（手数料5,000円）

#### 8-2 エントリー費用

エントリー費用は特別規則に記載される。

#### 8-3 メカニックの登録

メカニックの登録は、全日本選手権のみ認められる。

8-4 ライダーに伴走するアシスタント、ヘルパーが認められる場合、認められる行為等の詳細は特別規則にて告知される。

#### 8-5 ライダー、メカニックのゼッケンナンバー

ライダーおよびメカニックは、主催者から指定されたナンバーを車両検査までに、規定の書体、規定の色分けで記入してはならない。

#### 8-6 出場者受付

大会当日にライダーとメカニックの出場資格の確認を行なう。

確認するもの：MFJライセンス、参加受理書

出場者受付の時間は、特別規則（公式通知）に記載される。

## 9 技術規則関連

- 9-1 モーターサイクルの装備
- 9-1-1 車 両：車両は国際A級、国際B級は付則20トリアル基本仕様（236頁）に合致した車両。国内A級以下はトリアル基本仕様と国内トリアルの仕様（242頁）に合致したMFJ公認車両でなくてはならない。改造されて型式が判別できない車両は、出場が認められない。
- 9-1-2 タイヤ：国内A級以下では、MFJ公認タイヤのみ使用することが出来る。
- 9-1-3 ガソリン：トリアル技術規則に適合するガソリンだけが認められる。
- 9-1-4 上記規則（9-1-1、9-1-2、9-1-3）に完全に適合しない場合、失格となる。
- 9-1-5 メカニックの使用する車両は、MFJ公認車両でなければならない。
- 9-2 ライダーとメカニックの装備
- 9-2-1 MFJ公認ヘルメットの着用が義務づけられる。MFJ公認ヘルメットには、公認マークが貼付されている。
- 9-2-2 服装は、下半身は長ズボン、上半身は長袖でなければならない。手袋、および足首以上を保護する突出部分のないブーツなど革靴が義務づけられる。
- 9-3 音量規制
- 9-3-1 競技前に、車両の音量が車両規則に沿って計測される。不合格の車両は、基準に達するまで調整したり、部品を交換することができる。
- 9-3-2 車検に合格したサイレンサーだけがマーキング（車検を受けた部品であることを証明するため、ペンキなど落ちにくい塗料で部分的に塗装すること）を受ける。
- 9-3-3 音量の規制値は、FIM方式（50cm離れて5000回転）で測定し、94dB/Aを超えないこと。
- 9-4 車両検査  
大会当日出場資格の確認後、ライダーとメカニックの車両検査を行なう。検査を受ける車両は、ライダー、メカニック各1名に対し1台までに制限されている。
- 9-5 部品のマーキング
- 9-5-1 部品がマーキングされる場合、その詳細が特別規則（公式通知）に掲載される。
- 9-5-2 マーキングされた部品は、競技期間中交換が禁止される。
- 9-5-3 サイレンサーがマーキングされた後ダメージを受け、大幅に音量が増した場合、サイレンサーを交換するか走行を停止しなくてはならない。
- 9-5-4 サイレンサーを交換する場合、オフィシャルに申し出なくてはならない。
- 9-5-5 サイレンサーを交換した車両は、最終ラップのマシンチェック後、主催者によって車両が保管され音量検査がされる（規制値を超えていた場合、失格となる）。
- 9-6 ライダーの責任  
マーキングが行われた場合、ライダーはパーツが適正にマーキングされたことを、自分の責任で確認してから競技を開始しなくてはならない。
- 9-7 部品のチェック  
主催者は、競技中にどの車両でも、いつでも部品をチェックすることができる。マーキングされた部品からマークが消えていた場合、その部品を交換したとみなされる。

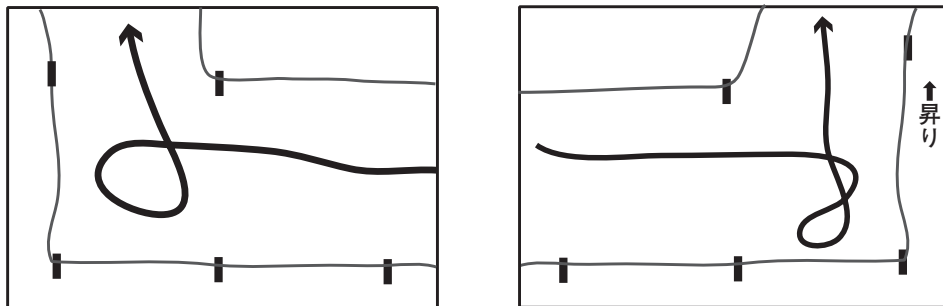
## 10 ペナルティ

- 10-1 タイムペナルティと持ち時間関連
- 10-1-1 スタート遅れ1分まで毎 1点
- 10-1-2 スタート遅れ20分を超えた場合 失格

- 10-1-3 最終タイムコントロール遅れ 失格（全日本選手権ではルールが異なる）
- 10-2 減点
  - 10-2-1 セクションにおいて
    - ーフォルト 1回 1点
    - ーフォルト 2回 2点
    - ーフォルト 3回以上 3点
  - 10-2-2 フォルトの定義
 

ライダーの一部または車両の一部（タイヤ、フットレスト（ステップ）、エンジンプロテクションプレートを除く）が地面に接したり、地形（地面、木、枝、壁、石、岩、杭などを総称して「地形」と呼ぶ）によりかかった場合。
  - 10-2-3 “失敗”の定義
    - 10-2-3-1 ライダーが足を着く、着かないにかかわらず、後退してしまった場合。
    - 10-2-3-2 車両のフロントホイールまたはリアホイールが、セクションの境界（テープなど）を超えて接地した場合。
    - 10-2-3-3 ライダーまたは車両が、マーカータップや杭などセクション表示物の現状を変化させた場合。
    - 10-2-3-4 車両のサイド、または後方に両足をついて車両から降りてしまった場合。
    - 10-2-3-5 足つき停止状態にある時、両手でハンドルバーを持っていなかった場合。
    - 10-2-3-6（セクション持ち時間がある場合）時間内にセクションを完走できなかった場合。
    - 10-2-3-7 ライダーが外部からの援助を受けた場合。
    - 10-2-3-8 ライダーまたはメカニックが、セクションの状況を変化させた場合。
    - 10-2-3-9 セクションオフィシャルに告げた後、セクションインしなかった場合。
    - 10-2-3-10 車両が前進しない状態で、ライダーがどこかに寄りかかっている（足を着くこと含む）、またはタイヤを除く車両の一部が接地しているときに、エンジンが停止してしまった。
    - 10-2-3-11 車両のハンドルバーが地面に接地してしまった場合。
    - 10-2-3-12 車両が完全なループをおこない、その軌跡を前後輪で横切った場合。

図 A（ループで“失敗”とされる例）



- 10-2-3-13 セクション見落とし（次のセクションにトライしてしまった場合、見落としたセクションに対して） 10点
- 10-2-3-14 ひとつのセクションで、いくつかの減点が累積する場合、もっとも重い減点だけが適用される。
- 10-2-3-15 しかし以下の減点は加算される。
  - 10-2-3-15-1 失敗後オフィシャルの指示に従わず、セクション持ち時間経過後も、セクションから出ない。






5点（加算）

10-2-3-15-2 セクションを1番から順にトライしなかった。

20点（加算）

10-2-3-16 どちらともとれる判定の場合、ライダーに有利な判定をする。

10-2-3-17 セクション審判が、手またはプラカードで示す減点は暫定的なものであり、パンチカードなど記録用紙に記したものが、そのセクションにおける最終的な結果である。暫定的な表示から結果が変更されたり、競技監督から追加減点が通告される場合がある。

セクショントライへの減点は0・1・2・3・5				
減点ゼロ おみごと！ クリーンです	減点1 残念、 フォルト1回	減点2 無念なり フォルト2回	減点3 足バタバタ フォルト 3回以上	減点5 ミスりました 失敗です
				
セクション見落とし（次のセクションにトライしてしまった場合）は10点				

10-4 以下に記す罰金、失格は審査委員会の承認に基づき、競技監督からライダーへ通告される。

10-4-1 罰金

ライダー・メカニックによるオフィシャルへの暴力的な言動、行動  
10,000円以上50,000円以下の罰金

10-4-2 失格

ライダーは以下の行為により失格となる。

10-4-2-1 ライダーかメカニックによるオフィシャルへの暴力的な言動、行動（重大な場合）。

10-4-2-2 ヘルメット未着用での走行。

10-4-2-3 コース指示の見落とし（コース間違い）。

10-4-2-4 競技中の車両、またはライダーの変更。

10-4-2-5 認められないタイヤの使用。

10-4-2-6 認められないガソリンの使用。

10-4-2-7 禁止された薬物の使用。

10-4-2-8 ゼッケンを他者と交換した場合。

10-4-2-9 コースを見失った地点以外からのコース復帰。

10-4-2-10 競技期間中のセクションでの練習。

10-4-2-11 大会で成績を上げようとしないライダー、他のライダーのメカニックやアシスタントのように働くライダー

## 11 結果の記録

11-1 スコアカード（パンチカード、記録カード）が使用される場合、溶けにくい素材でできたカードが配布される。

11-2 ライダーは自分のスコアカードに各セクションでマークを受け、求められたときにはリザルトオフィシャルにスコアカードを手渡す責任がある。

## 12 セクションの閉鎖

- 12-1 競技時間が残されていても、最終ライダー通過後バックマーカー（セクション閉鎖を指示するオフィシャル）がセクションを閉鎖する場合がある。
- 12-2 同時スタート方式の場合、タイムスケジュールで定められた時刻にセクションが閉鎖される。

## 13 完走者

完走者は、ライダーが、その車両自身の推進力かライダー自身の努力によって、コース全体を走りきった者をいう。

## 14 結果と順位

大会の優勝者は、完走者の中で、減点数がもっとも少ないライダーである。

## 15 大会の中断

大会が終了前に中断されてしまった場合、審査委員会はその大会を無効・取り消しとするか、その結果と賞を正当とするか、状況によって判断する。

## 16 同 点

- 16-1 同点が生じた場合、0点が多最も多いライダーを上位とする。
- 16-2 依然として同点だった場合1点が多最も多いライダー、2点が多最も多いライダー、3点が多最も多いライダーという順序で判断する。
- 16-3 それでも同点だった場合、少ないタイムペナルティ（または、計っていたら少ない所要時間）で完走したライダーを上位とする。
- 16-4 所要時間を計測していない場合、最終ラップの成績上位者を上位とする。
- 16-5 最終ラップも同点だった場合最終ラップの前のラップ、依然として同点だった場合さらにその前のラップという順序で判断する。

## 17 賞

得点は国内競技規則第3章 [28公式得点（ポイント）]（40頁）による。

## 18 抗 議

- 18-1 抗議は国内競技規則第3章 [31抗議]（41頁）による。
- 18-2 セクション審判が下したジャッジには抗議できない。
- 18-3 車両の分解検査に要した費用は、抗議不成立の場合提出者、抗議成立の場合対象者が負担する。その費用の算定は車検長が行なう。

## 19 本規則の解釈

本競技細則および競技に関する疑義は、事務局あて質疑をすることができる。なお、この回答は、大会審査委員会の解釈、決定を最終的なものとして示される。

## 20 本規則の施行

本規則は、2004年1月1日より施行する。

# 付則 判例集

以下は現在までの適用例をまとめたものです。規則に準じて適用されます。

### マナーに関することから

- 1) 競技中の事故や、競技の参加を取りやめる（リタイヤする）場合は、すみやかに大会本部へ連絡しなくてはならない。
- 2) ライダーはセクションに入る準備ができしだい、手を挙げる等セクションオフィシャルにわかりやすく進入の合図をするよう心がける。

### コース、ウォーミングアップ

- 1) 競技開始前や終了後に競技車両でコース内に立ち入ったり、競技終了後にウォーミングアップエリアや競技エリアで練習することは禁止される。

### ライダーの装備に関して

- 1) MFJ公認ヘルメットであってもMFJの公認マークが貼付されていない場合、特別検査によって公認ヘルメットであるかどうかを確認され、かつ安全性が確認されればその競技で使用することができる。（検査料1,000円が必要）

### 競技の進行に関して

- 1) ライダーは、スタートの合図を受けて始めてエンジンを始動することができる。
- 2) ライダーはセクション内で一切の援助を受けてはならないが、“失敗”後は例外である。

### ライダーへの援助

- 1) 許可された場所（パドック）以外で、外部から整備の援助（部品の交換を含む）を受けた場合、失格となる。（全日本選手権の、登録されたメカニックを除く）
- 2) セクショントライの順番待ちはコースに含まれる。よってライダー自身以外のメカニック、その他のサポートスタッフによる順番待ちは失格となる。

### セクション関連

- 1) 複数クラスが混走するためクラス別ゲートが使用される場合で最下位クラス用ゲートが設けられていない場合、同クラスはセクション内のどこを通っても良い。

### ペナルティ関連

- 1) 以下の場合、フォルトとみなす。
  - 体の部分で手、足についてはその付け根から先を同一とみなす。したがって足つきと同時にひざを接地しても、1回のフォルトである。
  - 一足をついた状態でつま先とかかとを交互についた。
  - 一足をついた状態のまま、引きずられてしまった。
  - 片足を軸にして、車両を回転させた。
  - 手を立ち木、壁についた。
  - 身体または車両が地形にもたれかかり、バランスを修正した。

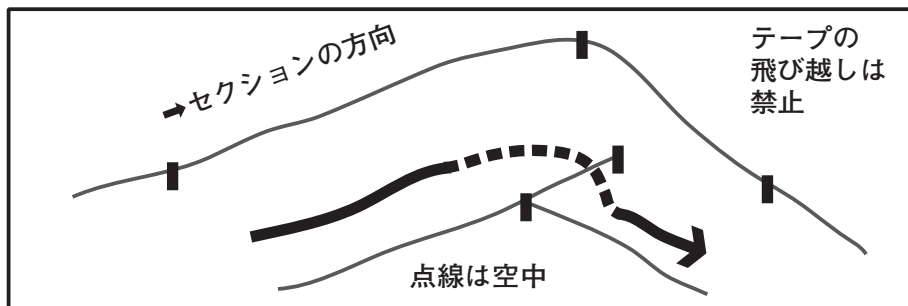
2) 以下の場合、“失敗”とみなす。

—上り坂等で足をついた状態で、フロントタイヤが浮いてタイヤがバックした。

—テープを飛び越えた (図B参照)

図B (テープを飛び越える例)

図B



“失敗”のペナルティの対象となる「ライダーが外部から援助を受けた場合」には、登録外のメカニックや他のライダーによるセクションの状況変化、ライン指示等、あらゆるサポート行為が援助とみなされる可能性がある。

3) タイムペナルティーは以下の基準による。

14:00分ゴールの場合、00分を1秒でも越えた時点でペナルティーの対象となる。

4) “失敗”となるエンジンストップの解釈は、原則として以下のような状況が同時に起きた場合を指す。

- ・車両が前進していない
- ・エンジンが停止している
- ・ライダーの足やタイヤを除く車両の一部が地面に接している

このとき“失敗”(5点)となる。

## 結果の記録

1) パンチを間違えてしまった場合、正解を示す点数だけを除いて、残る点数を全部パンチする方法が推奨される。

2) 以下の場合、“減点”または“失敗”とみなされない。

—ライダーの身体や車両の部分が地形に接触したが、明らかなバランス修正はしなかった。

—前後輪による自クラスのゲートマーカーへの接触を除く、セクション表示物への単純な接触で、現状は変化しなかった。

—テープの上からフローティングターンなどによりフロントタイヤ、リヤタイヤのどちらか片方がテープ外に出て、地形に接触しないでテープ内に着地した。

—セクションの幅を制限しているマーカー付近でのフローティングターン等によるマーカー迂回で、テープ内にあるタイヤの接地面はマーカーの内側を通った。

—V字型の地形でフットレスト(ステップ)がかみ込んで停止した場合、フットレスト(ステップ)に足が乗っていれば“足つき減点”にならない。そのフットレスト(ステップ)上のつま先、足の裏部分が接地していても、意識的なバランス修正が無い場合、足つき減点の対象とならない。