

FIM トライアル世界選手権
ウィメンズトライアル、マニユファクチャー

FIM トライアル・デ・ナシオン/
インターナショナルトロフィー
ウィメンズトライアル・デ・ナシオン

FIM トライアルワールドカップ及びプライズ附則

及び

FIM トライアル技術規則

2016

日本語版

FIM トライアル規則

一般規約および条件	1
用語、略称及び定義	2
略称	2
1. FIM トライアル世界選手権及びプライズイベント	3
1. 2 FIM世界選手権及びプライズイベント	4
1. 3 イベント	5
1. 4 イベントのフォーマット	6
1. 5 FIM 選手権及びプライズの基準	7
1. 6 サポートレース	9
2. エントリー、ライダーおよびチーム	10
2. 1 大会特別規則	10
2. 2 エントリーの受理	11
2. 3 ライダーライセンス	14
2. 4 ライダーの年齢	14
2. 5 エントリー料金	15
2. 6 登録アシスタント	16
2. 7 イベントへの不参加	17
2. 8 ライダーの服装	17
2. 9 ライダー/アシスタント/チームメンバー/ モーターサイクルピブ装着者のウェア	18
2. 10 ライダーの行動及び援助	19
2. 11 アシスタント及び援助	21
2. 12 マニュファクチャラー、FIM トライアルチーム、 TDN チームマネージャー及びアシスタント	24
3. 車両、クラス及びその他仕様	27
3. 1 車両とカテゴリー	27
3. 2 ピブ	28
4. オフィシャル及びその手順	30
4. 1 総論	30
4. 2 司法	31
4. 3 FIM ライセンスを所持するオフィシャル	31

[テキストを入力]

4. 4	オフィシャルミーティング	31
4. 5	FIM 及び主催国協会 (FMNR) パネル	32
4. 6	FIM スチュワード	33
4. 7	FIM スチュワードパネルミーティング	34
4. 8	レースディレクション	35
4. 9	レースディレクター	36
4. 10	主催国協会 (FMNR) 競技監督	39
4. 11	セクションのための FIM テクニカルセクションアドバイザー (CTRS)	41
4. 12	レースディレクションミーティング	42
4. 13	決定の発行	43
4. 14	ミーティング議事録	44
4. 15	FIM パーマネントテクニカルデレゲート	45
4. 16	主催国協会 (FMNR) 車検長	45
4. 17	タイムキーパー	46
4. 18	環境スチュワード	46
4. 19	チーフセクションオブザーバー	47
4. 20	FMN 代表	47
4. 21	CTR (FIM トライアル委員会) 代表	48
5. 大会の運営		
5. 1	コーディネーションミーティング	48
5. 2	FIM パス	49
5. 3	受付管理	49
5. 4	車検	50
5. 4. 1	音量コントロール	51
5. 4. 2	パーツのマーキング	52
5. 4. 3	パーツのチェック	53
5. 4. 4	代替燃料	53
5. 4. 5	燃料補給	53
5. 5	プラクティス	54
5. 6	セクション下見	54
5. 7	セクションオブザーバーとのブリーフィング	55
5. 8	ライダーとのブリーフィング	55
5. 9	サイン会	56
5. 10	プレゼンテーション (選手紹介)	56

[テキストを入力]

5. 11	ウォームアップ	56
5. 12	コース	57
5. 12. 1	距離	57
5. 12. 2	コースマーキング	57
5. 13	セクション	58
5. 13. 1	セクションのレベルと安全確保	59
5. 13. 2	セクションの数	59
5. 13. 3	セクションの修正またはキャンセル	60
5. 13. 4	セクションにおけるオブザーベーション	61
5. 13. 5	セクションコリドー	62
5. 13. 6	オブザーベーションエンクロージャー	63
5. 14	持ち時間（タイムアロワンス）およびコントロール	63
5. 14. 1	タイム測定	63
5. 14. 2	個人の持ち時間（タイムアロワンス）	63
5. 14. 3	個人の総持ち時間の増加	64
5. 14. 4	タイムコントロール	64
5. 15	大会からの離脱	66
5. 16	スタートの間隔	66
5. 17	スタートの順番	66
5. 18	ペナルティーポイント	68
5. 18. 1	タイムアロワンスに関連するペナルティーポイント	68
5. 18. 2	フォルトに関するペナルティーポイント	69
5. 18. 2. 1	セクションエリア内におけるフォルト に関するペナルティーポイント	69
5. 18. 2. 2	トライ中におけるセクション内でのフォルト に関するペナルティー	69
5. 18. 2. 3	競技中のその他フォルトに関するポイントペナルティー	71
5. 19	イエローカード	71
5. 20	失格	72
5. 21	ライダー及び/またはアシスタントに対する金銭的ペナルティー	73
5. 22	ビブ装着者に対するペナルティー	74
5. 23	イベント終了前の中止	75
5. 24	スコアの記録	75
5. 24. 1	パンチカード	76
5. 24. 2	バックアップスコアシート	76
5. 25	リザルトと順位	77

[テキストを入力]

5. 26	タイ	79
5. 26. 1	大会終了時点でのタイ	79
5. 27	賞	80
5. 28	表彰式、および一般向けインタビュー	80
5. 29	抗議及び控訴	81
基準タイムスケジュール		82

技術規則

01. 01	序論	83
01. 03	構造の自由	83
01. 05	モーターサイクルのカテゴリーとグループ	83
01. 07	クラス	84
01. 11	排気量の測定	85
11. 11	レシプロ・エンジン、“オットー”・サイクル	85
11. 13	ロータリーエンジン	85
11. 15	ヴァンケルシステム	86
01. 17	スーパーチャージング	86
01. 18	テレメトリー	86
01. 19	モーターサイクルの重量	86
01. 21	メーカー名の表示	87
01. 23	プロトタイプの変義	87
01. 25	一般仕様	87
01. 26	ソロ・モーターサイクルのフレームの変義	89
01. 27	スターティング・デバイス（スタート装置）	89
01. 28	燃料タンク	89
01. 29	オープン・トランスミッション・ガード	89
01. 31	エキゾーストパイプ	90
01. 33	ハンドルバー	90
01. 35	コントロール・レバー	92
01. 37	スロットル・コントロール	92
01. 39	フットレスト	93
01. 41	ブレーキ	93
01. 43	マッドガード及びホイール・プロテクション	93
01. 47	ホイール、リム及びタイヤ	94

[テキストを入力]

01. 49	トライアルタイヤ	94
01. 50	電動車両の追加仕様	95
01. 53	サイドカー用追加仕様	103
01. 56	車両の法律順守及び登録プレート	105
01. 63	燃料、オイル及びクーラント	105
63. 02	オイル	109
63. 03	大気	109
63. 04	一次テスト	109
63. 05	燃料サンプリング及びテスト	110
01. 65	装備と保護用ウエア ウエアとシューズ	113
65. 07	皮革と同等の素材について	113
65. 08	公認	114
01. 67	ヘルメットの着用	114
01. 69	ヘルメットの操作指示	115
01. 70	承認された国際ヘルメット認証マーク	116
01. 71	アイ・プロテクション	116
01. 73	ヘルメットのナショナル・カラー	116
01. 75	F I Mのバッジ	118
01. 76	ナンバー・サッシュ (ビブ)	118
01. 77	コントロール	119
01. 78	トラックレーステクニカルスチュワードのガイドライン (割愛)	
01. 79	サウンドレベルコントロール	120
01. 79	サウンドコントロール	120
79. 01	2mMAX 法一最大音量	121
79. 02	競技中及び終了後の音量コントロール	127
79. 11	現行の音量規制地	127
79. 11. 1	レース前チェック	127
79. 11. 2	レース中及び終了後のチェック	127
01. 80	サウンド・レベル・メーター使用上のガイドライン	128
01. 81	計時	128
	参考図 (FIM 規則にはないが参考となるため掲載)	129-137
	ヘルメットの装着テスト	138

一般規約および条件

FIM トライアル世界選手権に参加するすべてのライダー、チーム関係者、オフィシャル、主催者及び関係者全ては、自ら、および自らの雇用人、代理人に、下記の規則の条項を遵守させる義務がある：

1. FIM スポーツ規則
2. FIM トライアル規則
3. FIM トライアル技術規則
4. FIM 規律及び裁定規定
5. FIM 環境コード
6. FIM メディカルコード
7. FIM アンチドーピングコード
8. FIM 年鑑
9. FIM オーガナイザーマニュアル

上記は随時補足および改訂される。(上記を総称してFIM 規則と称する)

このような規則は、さまざまな言語に翻訳される可能性があるが、解釈に関して論議が生じた場合には、公式の英語版規則が優先される。

自らのエントリーに関係する人物全員に、規則の条件を保守させるのがチームの責任である。規則を遵守することは、ライダー、あるいはイベントにマシンを出場させる他の者とチームの合同かつ個別の責任である。

エントリーしているマシンと何らかの形で関係する者、あるいはパドック、ピット、ピットレーン、またはコースにいる者は、全員がイベントの間、常時適切なパスを身に着けていなくてはならない。

責任あるオフィシャルによって、FIM 規則に反する行為に関する判断、スポーツマンらしからぬ言動やスポーツ全般的または当該大会自体の利益を損なうと判断される場合、規律及び裁定規定に規定されている罰則の対象となる。

用語、略称及び定義

略称

TDN: トライアル・デ・ナシオン

WTDN: ウィメンズトライアル・デ・ナシオン

WTWC: ウィメンズトライアル世界選手権

イベント（大会）	1日または2日に亘る競技会全ての活動を表す。
コンペティション（競技会）	各日に行われる活動（第1日競技会、第2日競技会）
カテゴリー	FIM 世界選手権及びプライズにおける異なったレベルを表す。
クローズドサーキット	ライダーが完全なコース（パドックから全セクション間の往復）またはテストエリアに公道を使用せず（地元警察や行政によって一般公道を閉鎖されていない場合）に到達できる会場を表す。
セクション下見	特定条件下において、資格のある人物が競技会初日の前日にコース及びセクション内に入ることを許されること。
事実の陳述	スポーツ規則違反が当該大会のオフィシャルによって認められた場合、事実の陳述がなされたこととされる。事実の陳述は、規則に罰則が明記された違反の事実に基づく客観的に確認された事実からなるものである。
不可抗力	外的要因及び遂行しなければならない義務を果たすことが不可能となる予測かつ克服不可能な出来事
アシスタント	ライダー援助の為にコース内のライダーに追従し、規則に明記された事例時に安全を図るライセンスを所持する人物

ゲート	同じ仕様の 2 つ横に並んだのサイン（スタート及びエンド）、または同じ色の 2 つのアローの間でそれぞれ反対側に配置され、ライダーはその間をとらなければならない。
架空のライン	各カテゴリーのゲートの両側、セクションスタート及びセクションエンドを表す 2 つのサインの間にある想像上のライン
ホイールの軌跡	視認出来る出来ないに関わらず、また地面に設置しているいないに関わらずホイールのとおり軌跡
軌跡のリトレース	車両のホイールがその軌跡を横切るか、他方のホイールがした完全なループを横切ること。
プラクティス	事前にタイムテーブルに設定され、競技会前にライダーにマシンのテスト及びセットアップまたはプラクティスエリアの自然の地形に慣れるために与えられる時間
ウォームアップ	ライダーが競技スタートする前にウォームアップエリアにおいて自分自信及びマシンのウォームアップとして与えられる時間

1. FIM トライアル世界選手権及びプライズイベント

1. 1 トライアルの定義

1. トライアルとは、競技結果に基づきライダーの技量及び規則性を競うものである。
2. セクションはコース内に含まれ、一部または全部において時間を設定され、ライダーの技量といかに障害を乗り越えるかを観察され、評価される場所である。各ライダーの目標はいかに少ないペナルティーとするかとなる。
3. コースにはクロスカントリー（生活道路、小路、山道等）が含まれる場合がある。

1. 2 FIM世界選手権及びプライズイベント

1. 毎年、FIMはFIMトライアル世界選手権及びプライズイベントを開催する。
2. FIMトライアル世界選手権及びプライズイベントは、FIM規則、スポーツコード第30章「FIM世界選手権及びプライズイベント」に準拠して開催される。
3. FIMトライアル世界選手権またはFIMプライズとされるイベントは全ての広告、大会に関連する全ての書類、大会名に明記されていなければならない。

1. 2への追記

1. 2 TrialGP-FIMトライアルGP世界選手権

4. ライダーのためのFIMトライアル世界選手権とする。
5. FIMトライアルマニュファクチャラーとして成績を得るには、当該年のTrialGPカテゴリーでポイントを獲得しなければならない。事項5.25参照。

1. 2 WTWC -FIMウィメンズトライアル世界選手権

6. FIMウィメンズトライアル世界選手権として予定される大会数は最低2戦、最大5戦とする。
7. これらイベントはトライアル世界選手権に併催されるか、別で開催される。

1. 2 TDN-FIMトライアル・デ・ナシオン

8. トライアル・デ・ナシオンは、各国協会により選抜された男性チームによる世界選手権とする。

1. 2 WTDN-FIMウィメンズトライアル・デ・ナシオン

9. 各国協会により選抜された女性チームによる世界選手権とする。

1. 2 Trial2- FIMトライアル2ワールドカップ

10. これらイベントはトライアル世界選手権に併催される。異なるセクションのマーケティングが含まれる。

1. 2 Cup125-FIMトライアル125カップ

11. これらイベントはトライアル世界選手権に併催される。異なるセクションのマーケティングが含まれる。

12. 排気量 125 ccの車両のみ認められる。
13. 年齢規制が適用される。事項2. 4ライダーの年齢参照。

1. 2 TDN-IT -FIMトライアル・デ・ナシオン・インターナショナルトロフィー

14. 国別インターナショナルトロフィーとは、男性チームのためのFIMプライズとする。
15. トライアル・デ・ナシオン大会に併催される。
16. 異なるセクションのマーキングが含まれる。

1. 3 イベント

1. FIMトライアル世界選手権及びプライズはカレンダー申請されなければならない。
2. これらイベントはFIMによって承認されたFIM規則に準拠した（FIMトライアルオーガナイザー基準）サーキットで開催されなければならない。
3. 会場は、オーガナイザーイベントマニュアルに明記された要件に従って、主催国協会代表とともにCTRメンバーまたは専門家によって査察され、公認されなければならない。
4. 如何なるイベントも、オーガナイザーが必要とされる法的許可を得るまでは開催する事が出来ない。
5. オーガナイザーは、イベントの安全、スムーズかつ効率的な運営のための設備及び人員を提供する責任を有する。
6. 第三者保険の有効期限は大会開始2日前から大会終了2日後までとする。
7. 大会の開始は車検及び受付業務として予定されている時点で始まり、以下が完了した時点で終了とされる。
 - a) レースディレクションにより最終結果が承認された時点
 - b) 抗議・控訴等全ての提出時間が経過した時点； 及び
 - c) 車検、スポーツ及びアンチドーピングコントロールが完了した時点

8. 抗議が提出された場合、レースディレクションによる裁定が下るまで正式結果とはならない。
9. レースディレクションの裁定に対する控訴が提出された場合、FIMスチュワードパネルの裁定が下るまで正式結果とはならない。
10. 全てのオフィシャル、マーシャル、メディカルスタッフは、抗議・控訴時間の終了時点までレースディレクション及び/またはFIMスチュワードパネルに対して協力するために会場に残っていなければならない。

1. 4 イベントのフォーマット

1. FIMトライアル世界選手権及びFIMプライズの対象となるイベントには下記が含まれる。
 - 競技会前日の車検及び受付
 - 初日競技会前に設けられるプラクティス及びセクション下見
 - 1日または2日間独立して開催され、選手権ポイント及び賞典も別に与えられる。
 - 表彰式も各日開催される。
2. FIM/CTRは2016年度FIM世界選手権及びプライズイベントのパークフェルメ設定に関する権利を有する。
この場合、パークフェルメを含む全ての情報に関するフォーマットが大会特別規則に明記されていないなければならない。
3. ウィメンズカテゴリーの場合、イベントはクローズドサーキットで開催されなければならない。
4. 注意：Trial125カテゴリーにおいて、クローズドサーキットで開催されない場合は、事項3.1モーターサイクル及びカテゴリーを準拠していないライダーは受け付けることが認められない。

1. 4への追記

1. 4 TDN-FIMトライアル・デ・ナシオン

5. トライアル・デ・ナシオンの対象となるイベントには以下が含まれる。
 - 開会式（通常TDN開催週の金曜日の19時）
 - 競技会前日の受付及び車検で以下に続く

- プラクティス及びセクション下見
- TDN 開催週の日曜日のチーム競技
- FIM トライアル・デ・ナシオン及び FIM インターナショナルトロフィー・オブ・ネーションズの表彰式

1. 4 WTDN-FIMウィメンズトライアル・デ・ナシオン

6. ウィメンズトライアル・デ・ナシオンノ対象となるイベントには下記が含まれる。
- 開会式（通常 TDN 開催週の金曜日 19 時）
 - 大会特別規則に準拠した競技会前日（金曜日）または木曜日受付及び車検で以下に続く
 - プラクティス及びセクション下見
 - TDN 開催週の土曜日のチーム競技
 - FIM ウィメンズトライアル・デ・ナシオンの表彰式

1. 5 FIM 選手権及びプライズの基準

1. FIM 世界選手権として開催される全てのイベントが考慮される。
2. FIM 世界選手権または FIM プライズの順位は全ての抗議時間を経過し、提出された抗議に裁定が下り、また、法廷等の最終決定が下るまで最終順位とはされない。
3. 選手権として有効となるためには、最低予定された大会数の半分+1 戦が開催され、承認されなければならない。
4. 全ての FIM 世界チャンピオンは FIM 表彰式典に出席しなければならない。

1. 5への追記

1. 5 TrialGP-FIM トライアルGP 世界チャンピオン

5. FIM TrialGP において、FIM 世界選手権において、完走や出場した回数に関係なく、より多くのポイントを獲得したライダーが優勝者となる。
6. FIM マニファクチャラーの世界選手権ポイントは、FIM ライセンスを所持する各マニファクチャラーの 2 台のみ対象とされ、トライアル世界選手権の各大会において最も良い成績を残したマニファクチャラーに最終的な順位が与えられる。

- 7 FIM マニュファクチャラーの世界選手権ポイントに関してタイが生じた場合、ライダーチャンピオンを決定するためのものと同じ条件が適用される。
- 8 ライダーが異なるマニュファクチャラーのマシンで参加した場合、最も多くポイントを獲得したマシンメーカーが最終ランキングに掲載される。しかし、FIM マニュファクチャラーポイントの計算方法は変更されない。

1. 5 Trial2-FIMトライアル2ワールドカップ

- 9 FIM Trial2 ワールドカップにおいては、各FIM世界選手権のポイントが加算され、**2戦が減算され**、その上で最もポイントの多いライダーが勝者となる。完走や出場した回数は考慮されないこととする。

1. 5 Trial125-FIMトライアル125カップ

- 10 FIM Trial125 カップにおいては、各FIM世界選手権のポイントが加算され、**2戦及びクローズドサーキット以外で開催された大会が減算され**、その上で最もポイントの多いライダーが勝者となる。完走や出場した回数は考慮されないこととする。

例えば、ライダーが参加できる、または参加した、終了した選手権または競技会個々について

- すべての大会がクローズドサーキットで開催の場合、最も良い成績から**2戦減算**
- **2戦**がクローズドサーキットでなかった場合、全競技会数から**4戦減算**
- **3戦**がクローズドサーキットでなかった場合、全競技会から**5戦減算**

1. 5 WTWC-FIMウィメンズトライアル世界選手権

11. FIMウィメンズトライアル世界選手権においては、各FIM世界選手権のポイントが加算され、**1戦が減算され**、その上で最もポイントの多いライダーが勝者となる。完走や出場した回数は考慮されないこととする。

1. 5 TDN/WTDN/TDN-IT – FIM トライアル・デ・ナシオン/FIM ウィメンズトライアル・デ・ナシオン/TDN-インターナショナルトロフィー

12. これら選手権は1日開催のみとし、同日もしくは別の日に開催される。
13. 各国協会（FMN）のみがチームライダーを選抜する。
チームは3名のライダーで構成される。

14. 3名のライダーがレースを終了した時点で、各セクションにおける成績上位2つだけが考慮される。
15. もしチームが2名のライダーで構成されている場合、各セクションのリザルトが考慮される。
16. チームのメンバーは、その国のパスポートを所持するとともに、その国の発行するライセンスを所持していなければならない。

1. 6 サポートレース

1. FIM トライアル世界選手権および/またはプライズの期間中、インターナショナルクラスが特定条件の元、開催される。このカテゴリーはインターナショナルにもナショナル選手権にも該当しない。
2. 大会の優先権は常に FIM トライアル世界選手権および・またはプライズイベントプログラムにある。
3. 必要に応じて、レースディレクションは、インターナショナルクラスのタイムスケジュールを変更またはキャンセルすることができる。
4. FIM ウィメンズトライアル世界選手権 (WTCT) の開催されない大会のオーガナイザーは、CTR (FIM トライアル委員会) に対し、特定レベルのウィメンズインターナショナルクラスの開催を要請することができる。CTR は本件の可否に関する権限を有する。
5. このクラスは、インターナショナルにもナショナル選手権にも該当しない。

1. 6への追記

1. 6 e-クラスカテゴリー

6. トライアル世界選手権および・またはプライズイベントにおいて、特定条件の元、電動トライアルモーターサイクルによるe-クラスカテゴリーを開催することができる。このカテゴリーはインターナショナルにもナショナル選手権にも該当しない。
7. 条件は、インターナショナルクラスと同等とする。

8. 大会の優先権は常に FIM トライアル世界選手権および/またはプライズイベントプログラムにある。しかし、e-クラスはインターナショナルクラスより優先権がある。

2. エントリー、ライダーおよびチーム

2. 1 大会特別規則

1. 大会特別規則（SR）にはスポーツコード、附則に付随する全ての追加規則並びに環境、メディカルおよびアンチドーピングおよび特にイベントに関連する条項が含まれていなければならない。いかなる場合も FIM 規則を変更するものであってはならない。
2. 大会特別規則は、FIM/CTR の設定した基準に準拠して書かれていなければならない。
3. 大会特別規則は、FIM の2つの公式言語で書かれ、主催国協会（FMNR）および FIM の承認を受けていなければならない。
4. 大会の最低 2 ヶ月前までにエレクトロニック暫定版コピーが FIM の承認を受けるために FIM 執行事務局に送付されなければならない。FIM チーフスチュワードおよび FIM レースディレクターによって承認されなければならない。
5. FIM の承認後、主催国協会およびオーガナイザーは、大会特別規則を関連ウェブサイトに掲載しなければならない。FIM ウェブサイトは www.fin-live.com
6. 大会時、大会特別規則はレースディレクション並びに FIM スチュワードパネルの承認を受けなければならない。
7. FIM または主催国協会によって承認された以降、またエントリー開始以降は、大会特別規則の変更はなされてはならない。
8. しかし、特例的な状況の場合、大会特別規則の改定が認められる場合がある。
9. 大会特別規則の改定は FIM またはレースディレクションおよび FIM スチュワードパネルによって承認されなければならない。その後、該当する者に配布される。

2. 2 エントリーの受理

1. エントリーは大会の 2 か月前に開始され、大会の 15 日前に締め切られる。
2. ライダーは、FIM 世界選手権の対象となる各イベント、またはすべてのイベント（年間契約ライダー）の一つのクラスにのみ出場することができる。
3. 世界選手権またはプライズにエントリーするためにライダーは下記を必要とされる。
 - a) 適切な FIM トライアル世界選手権またはプライズイベントライセンス所持者（事項 2.4 ライダーの年齢参照）
 - b) 各国協会の承認を得ていること
 - c) 大会のエントリー締め切りまでにエントリーしていること
4. すべてのエントリーは、当該ライダーの所属する協会から、公式参加申込書を用いて FIM 執行事務局に提出される。この公式参加申込書には、当該協会の承認スタンプが押される。
5. ライダーは、参加受付の際に個々のエントリー用紙に署名を求められることもある。
6. 各大会ともに、エントリー締め切り後 72 時間後にエントリーライダーのリストが公表される。
7. FIM 事務局はエントリーしたライダーのリストを発表する。
8. ライダーは、シーズン中、幾つかのクラスに参加することができるが、大会毎には 1 クラスのみとする。
9. 締切日までにエントリーを受け付けることが出来なかった場合、FIM レースディレクターは、如何なる状況下でもライセンスが完全で、かつ、彼の所属する FMN からの出走許可があることを確認しなければならない。このような場合、FIM レースディレクターの決定が最終のものとされる。

- 10 エントリー締め切り後にエントリーしたライダー及びアシスタントのエントリー料は 100%加算される。
- 11 一度エントリーした内容は、主催国協会競技監督及びレースディレクターにその理由を付して書面で提出され許可がなければ変更することはできない。
- 12 2日間開催の競技会の場合で、1日目に病気またはその他不可抗力により理由から競技に参加することのできないライダーは、レースディレクションの許可により2日目にスタートすることが認められる。

2.2 の追記

2.2 TDN-トライアル・デ・ナシオン

- 13 エントリーは大会の2か月前に始まり、30日前に締め切られる。
- 14 エントリーは、当該ライダーの所属する協会から、公式参加申込書を用いて FIM 執行事務局に提出される。この公式参加申込書には、当該協会の承認スタンプが押される。
- 15 各国協会は、世界選手権またはインターナショナルトロフィーに男性による1つのナショナルチームと女性による1つのチームをエントリーすることが得きる。
- 16 各チームライダーは3名で構成される。
- 17 ライダー2名によるチームも参加することはできるが、ライダーの少ない理由とともに CTR および/またはレースディレクションおよび/または FIM スチュワードパネルの承認を必要とされる。そのようなチームの順位は事項 5.25 に準拠する。
- 18 いかなる場合も1名のライダーによるチームは認められない。
- 19 各国協会のみがライダーを選考することができる。
- 20 FIM 執行事務局がエントリーチーム・ライダーのリストを発行する。
- 21 ライダーの変更は、レースディレクションによってのみ認められる。

2. 2 WTDN-FIM ウィメンズトライアル・デ・ナシオン

- 2.2 CTR はインターナショナルチーム No.1、No2、No3 を受取することができる。それは2～3名の異なる国籍のライダーで構成される。CTRはまたFIM1、FIM2、FIM3 等とされる FIM チームを受取することができる。そのチームは2～3名の同一国籍のライダーで構成され、すでにエントリーしている国のカラーを使用することはできない。インターナショナルチームおよび FIM チームは、各国代表チームとは別に順位付けされ、いかなる選手権または公式結果にもカウントされない。

2. 2 インターナショナルクラス

- 2.3 インターナショナルクラスおよびウィメンズインターナショナルクラスは、CTR、FIM レースディレクターまたは FIM チーフスチュワードは、その権限の元、エントリー締め切り日以降 72 時間は、そのエントリーを受け付けるか、拒否するかという権限を有する。ライダーの氏名が、インターネットサイト www.trialonline.org 上のカレンダーにあるプレエントリーリストに掲載された時点でエントリーが確定したものとみなされる。
- 2.4 それ以降にエントリーしたライダーは継続する拒否権について理解していなければならない。
- 2.5 インターナショナルクラスまたはウィメンズインターナショナルクラスカテゴリーに参加するライダーは、
- エントリーは、当該ライダーの所属する協会から、公式参加申込書を用いて FIM 執行事務局に提出される。
 - CTR、FIM レースディレクターまたは FIM チーフスチュワードが、事項 2.2 に明記されているとおり、エントリーを受け付けるか、一部またはすべて拒否するかというライダーからの要望を拒否する権限を有していることを理解していなければならない。
 - FIM 世界選手権および FIM プライズイベントの円滑な運営が最優先されることを理解していなければならない。
 - セクションではグリーンアロー（インターナショナルクラス）、ピンク（ウィメンズインターナショナルクラス）で示されたカテゴリーへの参加となる。
 - ウィメンズインターナショナルクラスには女性のみ参加が認められる。

- 26 最低 3 名のライダーで構成されたチームのみが大会の順位を得られ、オーガナイザーの同意があれば、FIM 世界選手権、カップおよびプライズとは別に設けられる表彰式に参加することができる。

2. 2 e-クラスカテゴリー

- 27 インターナショナルクラスと同様の条件とされるが、エントリーに関して CTR、レースディレクターまたは FIM スチュワードの拒否権に対する優先権は e-クラスにあるものとする。

2. 3 ライダーライセンス

1. ライダーは、世界選手権に出場する場合には有効な FIM 世界選手権ライセンス、また FIM トライアルワールドカップまたは FIM 125cc トライアルカップまたは WTCT に出場する場合は、世界選手権ライセンスまたは世界及び 125cc ライセンスを所持するものとする。
2. インターナショナルクラスおよび e-クラスにおいては、ライダーの所属する FMN が発行するこの大会に有効な FIM インターナショナルライセンスとする。

2. 4 ライダーの年齢

1. FIM トライアル世界選手権および FIM プライズイベントに参加する全てのライダーは、当該大会受付時に、最低 ~~14~~ 16 歳以上でなければならない。
2. FIM ライセンスは下記に記す最低年齢に達した時点でライセンスが発行される。

a) FIM トライアル世界選手権、トライアル GP カテゴリー：	16 歳
b) FIM ウィメンズトライアル世界選手権：	14 歳
c) FIM トライアル 2 ワールドカップ：	16 歳
d) FIM トライアル 125 カップ	14 歳から 18 歳
3. 最低年齢の基準はライダーの誕生日とし、最高年齢は、当該ライダーが最高年齢に達する年の年末までとする。
4. ライダーの参加は、事項 3.1- モーターサイクルとカテゴリーに準拠することが条件とされる。

2. 4の追記

2. 4 TDN-FIMトライアル・デ・ナシオン

5. 世界選手権およびインターナショナルクラス：14歳、事項3.1- モーターサイクルとカテゴリーを準拠

2. 4 WTDN-FIMウィメンズトライアル・デ・ナシオン

6. 世界選手権：14歳

2. 4 インターナショナルクラス

7. インターナショナルクラスのライダーの最低年齢は16歳とし、事項3.1- モーターサイクルとカテゴリーを準拠する。

2. 4 e-クラスカテゴリー

8. インターナショナルクラスのライダーの最低年齢は14歳とし、モーターサイクルとカテゴリーを準拠する。

2. 5 エントリー料金

エントリー締め切り後にエントリーしたライダー及びアシスタントのエントリー料は100%加算される。

ライダー

- 1日開催 5045ユーロ
- 2日開催 8075ユーロ

アシスタント

- 1日開催 4535ユーロ
- 2日開催 7055ユーロ

FIMトライアルチームマネージャー

- 1日開催 45ユーロ
- 2日開催 70ユーロ

マニユファクチャー、チームマネージャー

- 無料

各国協会代表

—無料

2. 5の追記

2. 5 TDN及びWTDN

男性チーム： 150ユーロ

女性チーム： 150ユーロ

アシスタント

毎日 45ユーロ

チームマネージャー：

毎日 45ユーロ

各国協会代表

—無料

2. 6 登録アシスタント

1. 各ライダーは、安全上の理由から1名のアシスタントを同行することができる。
2. トライアルアシスタントは最低18歳以上とし、適切なFIMトライアルアシスタント、FIMトライアル世界選手権、FIMトライアルプライズまたはFIMインターナショナルライセンス所持者でなければならない。自国開催の場合、自国のトライアルライセンスが有効とされる。

2. 6の追記

2. 6 TDN&WTDN FIMトライアル・デ・ナシオン及びFIMウィメンズトライアル・デ・ナシオン

3. 各国協会は、最大2名までのアシスタントを男性及び女性チームとして帯同することができる。負傷またはその他不可抗力の場合、レースディレクションはTDN女性（土曜開催）とFIMTDN男性（日曜開催）でのアシスタントの変更を認めることができる。

2.7 イベントへの不参加

1. FIM トライアル世界選手権イベントにエントリーしたライダーまたは参加できないライダーはFIM 規則に条件づけられている。
2. 当該ライダーの協会は、FIM 及び欠場する大会のオーガナイザーにイベントのスタート24時間前までに連絡しなくてはならない。また、受理しがたい理由の場合、FIM によって罰金100ユーロが科される。
3. イベント会場にいるもののプラクティス及び/またはレース及び/または大会会場から立ち去る場合、レースディレクションに不参加の理由を報告しなければならない。
4. レースディレクションの報告書を受けて、FIM事務局長は当該ライダーの所属協会に不出場の理由を尋ねる書面を送付する。返答は遅くとも15日以内に送られ、ペナルティーに関する決定が出される。

2.8 ライダーの服装

1. 適切な保護を得るためのウェアの選択は各ライダーの責任による。
2. ウェアは義務とし、FIM 技術規則及び FIM トライアル規則に準拠していなければならない。
3. 以下は含まれるが制限はされない。
ヘルメット、ブーツ、グローブ、ロングスリーブやロングパンツ等のプロテクティブウェア
4. コース上、プラクティス、ウォームアップ、セクション内及びマシンに乗車している時は常に着用していなければならない
5. ヘルメットは、FIM 規則に規定されている国際規格のどれか一つのマークがなければならない。
6. 2016年 - 公認されたチェスト（胸部）及びバックプロテクターの着用が強く推奨される。

7. 2017年 ー 1月1日より、FIM 規則に準拠したチェスト（胸部）及びバックプロテクションは義務とされる。
8. 肘、膝のプロテクションも推奨される。
9. コース上で乗車する際は、アイプロテクションが推奨される。
10. FIM 公認製品であっても、その製品自体およびマニュファクチャラーを保障するものではない。
11. ライダーは、デザイングラフィックガイドラインに従って FIM 選手権ロゴをウェアにプリントすることができる。

2. 8の追記

2. 8 TDN-トライアル・デ・ナシオン

a) ヘルメット

12. 同じチームに所属するライダーは全員同じカラーのヘルメットでなければならず、総合的なカラースキーム、国旗の色、線またはその他デザインもまた同じものとする。

2. 9 ライダー/アシスタント/チームメンバー/モーターサイクルピブ装着者のウェア

1. ライダー、アシスタント、チームメンバー及びモーターサイクルピブ装着者は、清潔かつ小綺麗な服装でなければならない。
2. 適切な服装で適切なクレデンシャルを提示するもののみ規制エリアに入ることが認められる。
3. 不適切な服装は、パドック及び規制エリア内で禁止される。
4. ライダー、アシスタント及びチームメンバー及びその他モーターサイクルピブ装着者は、シャツ、ユニフォーム、ウェア等に FIM 選手権ロゴを極力掲出するようにしなければならない。

2. 9の追記

2. 9 TDN- トライアル・デ・ナシオン

5. ナショナルチームは、ライダー、アシスタント及びその他チームメンバー用のチームシャツ、ユニフォーム、ウェアを準備することを奨励する。
6. それらシャツ、ユニフォーム、ウェアは同じ総合的なカラースキーム、国旗の色、線またはその他デザインもまた同じものとする。

2. 10 ライダーの行動及び援助

1. ライダーは常に FIM 規則に準拠していなければならない。
2. FIM 倫理規定を知り、尊重しなければならない。
3. ライダーは、言葉やジェスチャーによってオフィシャルやセクションオブザーバーの決定に挑んではならない。その行為はペナルティーという苦痛を伴う。
4. 大会期間中、ライダーは常に成功を試みなければならない。もし、試みのない場合、協議の継続は認められず、及び/またはレースディレクション及び/または FIM スチュワードパネルにより規律及び裁定規定事項 3.1.2 に則った追加のペナルティーが加算される場合がある。
5. ライダーのみがコースに沿ってマシンに乗車するか押すことが認められる。
6. ライダーは身体的、精神的に、他のライダー、チームメンバー、オフィシャル、観客及びその他大会に関係する人員のために、モーターサイクルをコントロールできる状態でなければならない。
7. ライダーはいかなる医学的不調または負傷のある場合、レースディレクションに報告しなければならない。
8. 大会期間中のいかなる時も、車検長の要請に従い、ライダーは、自信を含め車両及び/または装備を検査のために提示しなければならない。
9. 大会期間中、ライダーは規則に準拠した車両を維持する責任を有する。

- 10 ライダーは、セクションまたはコリドー境界を除き、コース上においていかなる人員による車両の補修、マーキングされていないパーツの交換の援助を受けることができる。
- 11 **ライダーは、自身の競技中及び設定されたセクション下見時間内はセクションに入ることが認められる。**
- 12 ライダーは、大会期間中、セクション及びいかなるサインも変更してはならない。
- 13 ライダーは、競技に参加しているいないに関わらず、特定の時間はトライアル車両に乗車してはならない。
- 14 ライダーは、指示を与えるためのサインやボードに従わなければならない。
- 15 ライダーは、アシスタント及びチームメンバーの行動に関する責任を持たなければならない場合がある。
- 16 ライダーまたはアシスタントは反対方向に進んだり、出口からコースに入ったりすることは認めらず、その場合、事項 5.21 金銭的ペナルティー、事項 5.20 失格に規定されているというペナルティーの対象となる。
- 17 セクションが明確に設定された以降、セクション内でモーターサイクルに乗車することは禁止される。
- 18 ライダーは、すべてのライダーズブリーフィングに出席することが義務とされ、すべての情報及び指示を把握していなければならない。チームメンバーもまたライダーズブリーフィングに出席することを奨励される。
- 19 ライダーは、特にパドック及びコースで乗車する際、責任あるかつ熟練者としてその他ライダー、アシスタント、チームメンバー、観客及び大会に関係する人員に危険を及ぼすような走行をしてはならない。パドック内では高速走行は慎重速度 20 キロを超えるスピードで乗車してはならない。
- 20 ライダーは、指定されたコースを定められた時間のプラクティス及びウォームアップを行わなければならない。

- 2.1 競技会に来ているライダーでプラクティス及び/またはレース、及び/または会場から立ち去る場合、レースディレクションにその不参加の理由を報告しなければならない。
- 2.2 ライダーは各大会で誓約することによりビブを使用することができる。
- 2.3 ライダーは、FIM トライアル世界選手権以外でビブを使用してはならない。
- 2.4 ライダーは、常にビブのナンバーが完全に見える状態にしていなければならない。
- 2.5 ライダーは、ビブを他の者が使用する前提で貸したりしてはならない。
- 2.6 ライダーが、コリドーの中または外にいる場合で、ほかのライダーがセクションを通過するのを待つ間や、列の 2 番目にいる場合、エンジンを停止することを推奨する。
- 2.7 FIM 選手権の各競技における最終順位（またはオーガナイザーによって招待されたその他参加者）で上位 3 位となったライダーは、表彰式及び記者会見に出席しなければならない。本規則に違反した場合、罰則が科される。
- 2.8 表彰式または記者会見中のライダーまたはその他参加者はプロトコール及び出席者に敬意を表するような行動をしなければならない。
- 2.9 セクションオブザーバーブリーフィングには、ライダー 1 名がデモンストレーションを行うために出席しなければならない。

2. 11 アシスタント及び援助

1. アシスタントは最低 18 歳で有効な FIM トライアルアシスタント、FIM トライアル世界選手権または FIM インターナショナルライセンスを所持していなければならない。自国での競技会の場合は、自国のトライアルライセンスが有効となる。
2. アシスタントは常に FIM 規則及びコード、すべてのコード及び大会規則、FIM またはオーガナイザーからのすべての義務に関するリリースに準拠しなければならない。
3. FIM 倫理規定を知り、尊重しなければならない。

4. アシスタントは FIM トライアル世界選手権**競技会**で誓約することによりビブを使用することができる。
5. ビブの色に相当する権能を行使することができる。
6. FIM トライアル世界選手権以外でビブを使用することはできない。
7. オフィシャル、セクションオブザーバーの指示に従い、指示を表示するすべての指示矢、標識に従わなければならない。
8. セクションに入る時や大会期間中及び大会に関連する行事等の際にモーターサイクルに乗車する時等、トライアル技術規則に準拠したブーツ、長ズボン、長そでのシャツ、グローブ及びヘルメットを装着していなければならない。
9. アシスタントは特にコースやパドックで乗車する場合、他のライダー、アシスタント、チームメンバー、観客及び大会に参加しているその他人員に危険を及ぼさないように責任ある熟練者としてのマナーを守り走行しなければならない。
10. アシスタント及びチームメンバーは、責任あるかつ熟練者としてその他ライダー、アシスタント、チームメンバー、観客及び大会に関係する人員に危険を及ぼすような走行をしてはならない。パドック内では高速走行は慎重速度 20 キロを超えるスピードで乗車してはならない。
11. アシスタントは、自身の行動に責任を持ち、時に連带的に、個別にライダー及びチーム員の行動についても責任を持つ。直接的に罰則の対象となるか及び/またはライダー及び/またはチームに罰則が与えられる。
12. 受付時に、ライダーとアシスタントは、すべての FIM 規則を理解し敬意を払うこと、アシスタントのすべての行動に関してライダーが責任を持つこと、アシスタントは規則に準拠し彼ら自身の行動に責任を有するという宣誓書に署名する。この書類は、受付終了前に直接リザルトマネージャーに渡されなければならない。
13. アシスタントは身体的、精神的に、他のライダー、チームメンバー、オフィシャル、観客及びその他大会に関係する人員のために、モーターサイクルをコントロールできる状態でなければならない。

- 14 アシスタントはいかなる医学的不調または負傷のある場合、レースディレクションに報告しなければならない。
- 15 大会期間中、アシスタントはマニファクチャラーのデータどおりに、車両を良い状態に保たなければならない。大会がクローズトサーキットで開催されない限り、車両は、その車両が登録された国の道交法に準拠したものでなければならない。
- 16 ビブ及び/またはヘルメットのナンバーは常に完全に視認できるものでなければならない。
- 17 レースディレクションの許可なしにビブを他の者に貸与してはならない。
- 18 競技中、ライダーの車両を乗車してはならない。
- 19 セクションコリドー前またはセクションコリドーにおいて、ライダーの車両を押したり、支えたりしてはならない。
- 20 同じナンバーを持つライダーのみを援助する権利を有する。(FIM トライアル・デ・ナシオンを除く)
- 21 アシスタントは、セクション下見においてオブザーベーションエンクロージャーに入ることが認められる。セクション下見時にセクション内でアシスタントまたはライダーの下見を干渉する者は、当該ライダーへのペナルティーの対象となる。
- 22 アシスタントは、ライダーが車両とともにセクションに入る準備が完了(コリドーで1番目)し、セクションオブザーバーが許可した場合、セクション内に入ることが認められる。
- 23 どのような状況下においても、オフィシャルに対してペナルティーの適用性に関する議論を持ちかけることは認められない。
- 24 大会期間中、いかなるセクションの性質やサインを変更することは認められない。
- 25 アシスタントは、ライダーズブリーフィングに参加することが奨励される。

- 26 アシスタントは、オーガナイザーが認めた迂回路以外、ライダーと同じコースを走行しなければならない。
- 27 アシスタントは、設定されたコースに従い設定された時間に設けられたプラクティス及びウォームアップに常に参加しなければならない。
- 28 ライダーパドック内で給油を行う場合は環境マットを使用しているか確実にしなければならない。
- 29 表彰式において、ライダーの代わりとなることはできない。
- 30 指示に従わない場合または悪態をついたりする場合は事項 5.21 に規定されているペナルティーの対象となる。

2. 12 マニユファクチャラー、FIM トライアルチーム、TDN チームマネージャー及びアシスタント

- 1 チームマネージャーは最低 18 歳で有効な FIM トライアルアシスタント、FIM トライアル世界選手権または FIM インターナショナルライセンスを所持していなければならない。自国での競技会の場合は、自国のトライアルライセンスが有効となる。
- 2 各チーム 1 名のチームマネージャーに限定される。
- 3 マニユファクチャラーのチームマネージャーとなるためには、当該マニユファクチャラーは FIM マニユファクチャラーライセンスを有し、そのマニユファクチャラーに所属するライダーが大会に参加していなければならない。マニユファクチャラーのチームマネージャーは、マニユファクチャラー・イエロー・ピブを使用する。
- 4 トライアルチームマネージャーとなるためには、チームは FIM チームライセンスを有し、2 名のライダーが登録され、最低 1 名がその大会に参加していなければならない。チームマネージャーは FIM トライアルチーム・イエロー・ピブを使用することができる。
- 5 大会期間中、チームマネージャーは、チームに関する全責任を負う。
- 6 チームマネージャーは同時にライダーとなってはならない。

- 7 受付日までに、書面でチームマネージャーに関するすべての誓約について FIM に報告をしなければならない。
- 8 受付時に、チームマネージャーは、書面に署名し、受付終了前に直接リザルトマネージャーに渡されなければならない。この書類に署名することにより、チームマネージャーは、すべての FIM 規則及び当該大会規則を理解し敬意を払うこと、自身の行動に関して責任を持つことを誓約することとなる。
- 9 チームマネージャーは常に FIM 規則及びコードに準拠しなければならない。
- 10 オフィシャル、セクションオブザーバーの指示に従い、指示を表示するすべての指示矢、標識に従わなければならない。
- 11 大会期間中に車両に乗車する場合は常に、トライアル技術規則に準拠したブーツ、長ズボン、長そでのシャツ、グローブ及びヘルメットを装着していなければならない。
- 12 チームマネージャーは、特にコース及びパドックで乗車する際、責任あるかつ熟練者としてその他ライダー、アシスタント、チームメンバー、観客及び大会に関係する人員に危険を及ぼすような走行をしてはならない。パドック内では高速走行は慎重み速度 20 キロを超えるスピードで乗車してはならない。
- 13 チームマネージャー及びその他チームメンバーは、大会に参加しているいないに関わらず、特定の時間にトライアル車両に乗車することが禁止される場合がある。
- 14 チームマネージャーは、倫理及びスポーツマンシップに敬意を払い、大会期間中及びその大会に関連する時は常に模範となる行動をとらなければならない。
- 15 チームマネージャーは身体的、精神的に、他のライダー、チームメンバー、オフィシャル、観客及びその他大会に関係する人員のために、モーターサイクルをコントロールできる状態でなければならない。
- 16 チームマネージャーはいかなる医学的不調または負傷のある場合、レースディレクションに報告しなければならない。

- 17 大会期間中、チームマネージャーはマニファクチャラーのデータどおりに、車両を良い状態に保たなければならない。大会がクローズトサーキットで開催されない限り、車両は、その車両が登録された国の道交法に準拠したものでなければならない。
- 18 チームマネージャーは、セクション下見においてオブザベーションエンクロージャーに入ることが認められる。セクション下見時にセクション内でチームマネージャーまたはライダーの下見を干渉する者は、当該ライダーへのペナルティーの対象となる。
- 19 チームマネージャーは、イエロービブ装着者としてオブザベーションエンクロージャーに入ることが認められる。
- 20 セクションをトライ中のライダーとの通信することは認められない。
- 21 チームマネージャーは、オーガナイザーが認めた迂回路以外、ライダーと同じコースを走行しなければならない。
- 22 チームマネージャーは、設定されたコースに従い設定された時間に設けられたプラクティス及びウォームアップに常に参加しなければならない。
- 23 ライダーパドック内で給油を行う場合は環境マットを使用しているか確実にしなければならない。
- 24 アシスタントは、大会期間中、ビブ及び/またはナンバー及び/またはその他表示(フロント及びバック)を常に完全に視認できるものとしていなければならない。
- 25 チームマネージャーは、ライダーズブリーフィングに参加することが奨励される。
- 26 指示に従わない場合や悪態をついたりする場合は事項 5.22 に規定されたペナルティーの対象となる。

2. 1 2の追記

2. 1 2 TDN-FIMトライアル・デ・ナシオン

- 27 各国 1 名のチームマネージャーに制限される。
- 28 チームマネージャーは同時にライダーを兼ねることはできない。
- 29 チームマネージャーは、チームを選出する国の協会によって選出される。
- 30 大会期間中、チームマネージャーは、チームのすべてに関して責任を有する。
- 31 FIM にはチームマネージャーの任命について書面で報告されなければならない。
- 32 チームマネージャーの氏名はエントリー用紙に記載されていなければならない。
- 33 チームマネージャーは、チームを代表して受付を行う。
- 34 チーム全員のパスを受け取る。

3. 車両、クラス及びその他仕様

3. 1 車両とカテゴリー

- 1 FIM トライアル世界選手権及びブライズイベントは、FIM 規則、FIM トライアル技術規則に適合する車両が出場できる。
- 2 クローズトサーキットで大会が開催されない限り、ライダーは車両に則った運転免許証を所持していなければならない。
- 3 女性カテゴリーは、クローズトサーキットで開催されなければならない。
 - a) トライアル GP 世界選手権カテゴリー：
300 cc までの 2 ストロークエンジン及び 350 cc までの 4 ストロークエンジンを搭載する車両で最低重量は 70Kg とする。
 - b) FIM トライアル 2 ワールドカップカテゴリー：
300 cc までの 2 ストロークエンジン及び 350 cc までの 4 ストロークエンジンを搭載する車両で最低重量は 70Kg とする。

- c) FIM トライアル 125 プライズ：
125 ccまでの車両で、最低重量67Kgとする。
- d) e-クラスカテゴリーの車両は、技術委員会及び/または FIM テクニカル代表によって承認されなければならない。
- e) 大会期間中はいつでも、ライダーは常に車両を規則に準拠している状態に保つことが責務である。
- f) 大会がクローズドサーキットで開催されない限り、車両及びその装備は、その車両が登録されている国の道交法並びに特別規則に明記されている規則に準拠していなければならない。
- g) 車両の登録ナンバーは、硬いプレートに表示され、リヤマッドガードの上に固定されていなければならない。登録ナンバープレートは非切削で柔軟なプレートに製作しなおされてもよい。クローズドサーキットで大会が開催される場合、車両の登録や登録プレートは必要とされない。
- h) ランヤードで作動するカットオフスイッチがライダーに取り付けられなければならない。セクション内で乗車する際にはライダーはこのランヤードと繋がっていることが義務とする。
- i) タイヤの交換は、オリジナルのタイヤと同じ構造、プロフィール及びコンパウンド、同じマニュファクチャーマークのあるものでなければならない。

3. 2 ビブ

- 1 ビブには選手権のタイトルスポンサー名及び一つまたはそれ以上の大会スポンサー名が明記される場合がある。ビブに明記されるスポンサー名は大会特別規則に明記される。
- 2 競技会中、ライダーは CTR によって配布されたビブを装着していなければならない。
- 3 大会スポンサー及び/または選手権スポンサーと競合するスポンサーを持つライダーは、与えられたビブ以外であれば彼のスポンサー名称、ロゴを掲出することが認められる。

- 4 しかし、以下の状況の場合、ライダーはCTRによって配布されたビブを装着しなくともよい。
- ライダー紹介
 - 表彰式
 - 記者会見、インタビュー等等すべてのプロモーション活動
- 5 ライダーは、競技期間中ナンバー（フロント及びバック）が完全に視認できるようにしていなければならない。

3. 2の追記

3. 2 TrialGP-FIMトライアルGP世界選手権

- 6 ナンバーは白地に赤文字とする。
- 7 前年のワールドプロまたはトライアル GP カテゴリーでポイントを獲得したライダーは、同じスターティングナンバーをシーズンを通して使用する。前年の最終順位と同じナンバーとなる。
- 8 前年のワールドプロカテゴリーで上位 10 位以内のライダーは、ビブに氏名が記載され、より多くの観客にわかりやすくする。

3. 2 Trial2- FIMトライアル2ワールドカップ

- 9 ナンバーは白地に青文字とする。

3. 2 Trial125-FIMトライアル 125 カップ

- 10 ナンバーは白地に緑文字とする。

3. 2 WTC-FIMウィメンズトライアル世界選手権

- 11 ナンバーはピンク地に黒文字とする。
- 12 前年の FIM ウィメンズトライアル世界選手権でポイントを獲得したライダーは、前年の最終順位と同じナンバーとなる。
- 13 前年の FIM ウィメンズトライアル世界選手権で上位 10 位以内のライダーは、ビブに氏名が記載され、より多くの観客にわかりやすくする。

3. 2 TDN/WTDN-FIM トライアル・デ・ナシオン及びFIM ウィメンズ トライアル・デ・ナシオン

- 1 4 ビブナンバーの指定は前年のFIM トライアル・デ・ナシオン及びFIM ウィメンズ
トライアル・デ・ナシオンのチーム成績を基準に決定される。
- 1 5 各チームの国旗はライダービブに表示される。
- 1 6 世界チャンピオンチームは、ビブにライダー名が表示される。

4 オフィシャル及びその手順

4. 1 総論

- 1 大会の運営及び司法手順を含む総合的な管理は FIM または各国協会により任命さ
れたオフィシャルの責務とされる。
- 2 FIM 及び各国協会は、素質及びその職務への忠実性を考慮しオフィシャルを任命
しなければならない。それらオフィシャルは専門分野及び役割に適切な FIM ライ
センスを所持していなければならない。
- 3 FIM のオフィシャルライセンスは、各種目における特別な要件に従って十分な能
力があることを証明された後に発行される。FIM の当該委員会は得的のオフィシ
ャルに参加が義務とされるセミナーを開催する。
- 4 FIM または各国協会は、必要に応じて更新やキャンセルすることができる。
- 5 オフィシャルは、当該大会に参加するライダー、スポンサー、チームマネージャー、
メカニックまたはプロモーターであってはならない。
- 6 競技監督は、FIM デレゲートに FIM ライセンスを有する全オフィシャルのリスト
を提出しなければならない。
- 7 すべてのオフィシャル及びセクションオブザーバーは、大会終了後の抗議・控訴提
出の締め切り時間まで大会会場に装備一式とともに残っていなければならない。
- 8 スポーツコード第 40 章参照。

4. 2 司法

すべてのFIMライセンス及びFIMラセパセ所持者、オフィシャル及びスタッフ、その他大会に関係するすべての人員は主催国協会の任命する競技監督の権限下に位置することとなる。ただし、レースディレクションメンバー（FIMレースディレクター及びCTRS-テクニカルセクションアドバイザー）、FIMスチュワードパネルの全メンバー、及びFIMによって任命された者を除く。

4. 3 FIMライセンスを所持するオフィシャル

- 1 FIMライセンスを所持するオフィシャルは英語またはフランス語に堪能であることが望ましい。
- 2 FIMトライアル世界選手権に従事するオフィシャルは適切なFIMオフィシャルライセンス所持者でなければならない。

4. 4 オフィシャルミーティング

- 1 オフィシャルミーティングはFIMチーフスチュワードが議長となる。
- 2 大会初日終了後に開催される。（受付及び車検が行われる日）
 - a) 各日の競技終了時
 - b) 大会終了時
- 3 以下の者はオフィシャルミーティングに参加する権利を有する。
 1. FIMチーフスチュワード
 2. 主催国協会スチュワード
 3. FIMレースディレクター
 4. 主催国協会（FMNR）競技監督
 5. FIMテクニカルセクションアドバイザー（CTRS）
 6. FIMウィメンズテクニカルセクションアドバイザー
 7. 主催国協会（FMNR）環境スチュワード
 8. FIM環境デレゲート
 9. 主催国協会（FMNR）車検長
 10. FIMテクニカルデレゲート
 11. FIMメディカルデレゲート
 12. FIM女性委員会（CFM）デレゲート
 13. 各国協会（FMN）デレゲート事項 4.20

14. FIM 最高委員会、FIM 各委員会ディレクター、当該種目の FIM 担当部長及びスタッフ
15. モーターサイクルインダストリー代表 1 名
FIM マニファクチャラーライセンスを所持し、大会に 1 台以上の参加がある場合、公開のオフィシャルミーティングにオブザーバーとして参加することができる。
16. 大会に参加している男性及び女性ライダー代表は、公開のオフィシャルミーティングに参加することができる。男性の代表は、すべての男性クラスの代表となる。

4. 5 FIM 及び主催国協会 (FMNR) パネル

- 1 2 名のスチュワードによるパネルが設けられる。
 - FIM チーフスチュワード
 - 主催国協会 (FMNR) スチュワード
- 2 FIM チーフスチュワードは FIM トライアル委員会が任命する。
- 3 主催国協会 (FMNR) スチュワードは主催国協会 (FMNR) が任命する。
- 4 スチュワードは、大会の運営には関与しない。彼らの任務は、レースディレクションの決定に対する抗議に関して裁定を行うこととする。
- 5 スチュワードの権限及び任務には下記が含まれるが限定されるものではない
 - a) 大会が円滑に運営され、規則に則っているか、違反のある場合レースディレクションに報告する。
 - b) レースディレクションに大会のより円滑かつ能率的な運営について提案する。
 - c) 規則に反する事例のある場合、レースディレクションに注意を促す。
- 6 FIM スチュワードパネルは、レースディレクションの決定に対する抗議を受け付ける。

- 7 FIM スチュワードパネルは、FIM 規律及び裁定規定に明記されているペナルティを科すことができるが、同規定の事項 2.2 及び 2.3 を侵害してはならない。
- 警告
 - 罰金、最大 3000 ユーロまで
 - ポイントペナルティ
 - 順位の降格
 - 失格
 - 事例発生から最大 30 日を超えない範囲の資格停止
 - 選手権参加資格の停止、1 戦または複数大会
- 8 FIM 規律及び裁定規定における事項 3.1.3 に則り、FIM スチュワードパネルは、国際規律法廷(CDI)に更なる重いペナルティを科すべく提訴することができる。

4. 6 FIM スチュワード

- 1 FIM チーフスチュワードは、オフィシャルミーティング及び FIM スチュワードパネルを開催し、その議長となる。
- 2 FIM チーフスチュワードは、スポーツコード、FIM によって発行された規則、大会特別規則に則り会議を進行する。
- 3 FIM チーフスチュワードは、さまざまなオフィシャル間との情報交換に関する責任を有する。
- 4 必要に応じて、会議にオブザーバーを参加させる。
- 5 FIM チーフスチュワードは、レースディレクション及び/または IFM スチュワードパネルによる決定を速やかに書面で関係部署に伝達する。
- 6 FIM チーフスチュワードは、下記書類を収集し、FIM 執行事務局に大会終了後 72 時間以内に送付しなければならない。
 - 大会開催に関する地元行政の許可書
 - 第三者保険証書コピー
 - 大会公式プログラム
 - 環境オフィシャルレポート
 - 提出された抗議すべての詳細
 - 彼のレポート

4. 7 FIM スチュワードパネルミーティング

- 1 FIM スチュワードパネルミーティングはオフィシャルミーティング時に開催されるが、公開または非公開で大会期間中に開催される場合がある。
- 2 FIM スチュワードパネルは、FIM チーフスチュワードが議長となる。
- 3 FIM スチュワードミーティングの定足数は 2 名とする。
- 4 主催国協会より任命されるスチュワードは、不可抗力によりレースディレクションのメンバーとして役務を遂行する場合以外、大会期間中の如何なる他の役職も兼ねてはならない。
- 5 任命された FIM チーフスチュワードが大会に間に合わない場合、CTR ビューローが代替えを任命する。その際、その第一番目には主催国協会以外の人間で CTR メンバーとする。
- 6 FIM チーフスチュワードが欠席となる場合、FIM に任命されたレースディレクターが代役を務める。
- 7 主催国協会（FMNR）のスチュワードが大会に間に合わない場合、主催国協会（FMNR）は代替えを立てることはできない。FIM チーフスチュワードが FIM レースディレクターを任命する場合がある。投票が必要となる場合、FIM チーフスチュワード（または代理として FIM レースディレクター）が決選投票権を有する。
- 8 不可抗力の場合で代替えが不可能となった場合、主催国協会（FMNR）以外のオフィシャルに優先権が与えられる。
- 9 各メンバーは 1 票を有する。決定は単純過半数で行われる。レースディレクションの決定に対する抗議に関してタイが生じた場合、決定は有効とされる。
- 10 レースディレクションからの提案または決定に関して 2 名のメンバーでタイが生じた場合、FIM チーフスチュワードが決選投票を行う。

4. 8 レースディレクション

- 1 レースディレクションは FIM レースディレクター、主催国協会競技監督及び CTRS（テクニカルセクションアドバイザー）によって構成される。
- 2 FIM コード、FIM 規則及び承認された大会特別規則に準拠し、レースディレクションは、大会の最高権能を有する。
- 3 **FIM レースディレクター及びテクニカルセクションアドバイザー（CTRS）は FIM に関する責任のみ負う。**
- 4 全ての民事及び法的責任はオーガナイザーにある。レースディレクションは、事項 2.1 に規定されている通り大会特別規則（SR）または規定されたプログラムの変更に関して権限を有する。レースディレクションは、FIM 規則への改定または追加を行う権限はないが、以下の場合、決断を下す資格を有する。
- 5 レースディレクションは、独自判断またはオーガナイザーまたは競技監督からの要請により、コースまたはセクションの状況を改善するために大会の開始を遅らせたり、緊急的安全上の理由またはその他不可抗力の理由から競技停止またはキャンセルとすることができる。
- 6 レースディレクションは、ライダー、チーム、オフィシャル、プロモーター及びオーガナイザーと大会または選手権に関わるすべての人員にペナルティーを科すことができる。
- 7 レースディレクションの権限及び役務は
 - a) すべての競技結果を承認する。
 - b) 規則違反に対するペナルティーを科す
 - c) 故意または無意識な行為、または個人または集団によるデモンストレーションによる行為によって規則や大会のオフィシャルの指示に反したことに對してペナルティーを科す。
 - d) デモンストレーション中の個人または集団による不正、詐欺行為またスポーツイベントいかなる利権またはスポーツイベントに不利益をもたらす行為に對しおペナルティーを科す。

e)円滑かつ能率的な大会の運営を怠っていないか、重要な規則違反がないか

f) 規則違反に関連する抗議に対する判定を行う。

- 8 大会期間中に発生する抗議に対して裁定を下す唯一の裁定組織であり、事項 4.5 に従い、FIM スチュワードパネルに関する更なる控訴については事項 4.5 に準拠する。
- 9 レースディレクションは、事項 4.5 に明記されていることを除きトライアル規則に明記されているすべての罰則を科することができる。
- 10 しかし、FIM スチュワードパネルに対して規定以上の罰則を提案することができる。
- 11 レースディレクションの裁定を不服とする個人または団体はその決定に対して控訴することが認められる。この控訴は、裁定通知発行後 30 分以内に FIM スチュワードパネルに提出されなければならない。
- 12 レースディレクションの裁定に対する控訴は FIM スチュワードパネルによって審議される。

4.9 レースディレクター

- 1 FIM レースディレクターは FIM によって任命される。
- 2 FIM レースディレクターは大会開始（受付及び車検）前日のコーディネーションミーティングに出席しなければならない。
- 3 FIM レースディレクターが、レースディレクションミーティングの議長を務める。
- 4 FIM レースディレクターは必要に応じてレースディレクションミーティングにその他人物を招聘する事が出来る。
- 5 レースディレクターは大会の運営に関する責任はない。

6 レースディレクターの権限及び責務は下記のとおりとするがそれに限られたものではない。

- FIM レースディレクターは、FIM の利権を保護し、FIM スポーツコード、その附則、トライアル大会オーガナイザーワークブック及びその他オーガナイザーの誓約を尊重しなければならない。CTR ディレクター及びコーディネーターと密接に作業に従事する。
- レースディレクションの決定はスポーツコード、FIM 発行の諸規則や大会特別規則に準拠しているか確認する。
- レースディレクターは、FIM チーフスチュワードとともにオフィシャルとの公開ミーティングの時間を定め、追加のミーティングのある場合や非公開のレースディレクションミーティングを行う場合にそれを報告する。
- FIM レースディレクターは、オーガナイザーとレースディレクション間のコミュニケーションに関する責任を有する。
- 大会特別規則（SR）に変更がないかどうか確認し、もし、変更のある場合、その変更についてすべてのライダーや参加者に伝わっているか確認する。
- 大会の運営に関する条項に関する主催国協会（FMNR）競技監督のレポートを確認する。
- 主催国協会（FMNR）競技監督のレポートを確認し、参加しているすべてのライダー及びエントラントがライセンスおよび許可証を持っているか確認する。
- ライダーからの特に安全に関わる要求による改修があるか確認する。

7 さらに

- オーガナイザー、主催国協会（FMNR）競技監督、テクニカルセクションアドバイザー（CTRS）及び全オフィシャルと密接に任務を遂行する。
- レースディレクション全員との円滑なコミュニケーションを図る。
- 大会の円滑な運営の為にミーティングを開催したり、行動を起こす。

- チーム、ライダー、オーガナイザー及びその他オフィシャルや役務を持つ人員とのコミュニケーションが円滑に行われ、大会を通じてそれぞれが最善を尽くすことが出来ているか確認する。
 - ライダーズブリーフィングの開催を提案、実施する。
- 8 レースディレクターは、プラクティススタートまたはセクション下見前にセクションを視察し、安全上必要とされる対策を取らなければならない。
 - 9 さらに、FIM レースディレクターはレースディレクションに、発展的見解を持って現状の規則条項に準拠したセクションまたはイベントに対する決定を提案することができる。
 - 10 FIM レースディレクターは、レースディレクションに対し、競技会の開始または再開、大会の開催期間または中止またはキャンセル等プログラムの変更に関して推奨することができる。
 - 11 全関係者並びにセクションオブザーバーに関して責任を有する者が、レースディレクションによる決定を速やかに書面で受け取れる状態にあるか確認しなければならない。
 - 12 FIM レースディレクターは、レースディレクションに対し、FIM 規則及び/または大会の円滑な運営に反する乱暴または非道徳的人物に対する決定または罰則を推奨することができる。
 - 13 主催国協会（FMNR）競技監督及びその他オフィシャルのレポートを聞く場合がある。
 - 14 大会の終了時点で、FIM レースディレクターは主催国協会（FMNR）競技監督とともに公式結果に署名しなければならない。また、すべての議事録に署名しなければならない。
 - 15 オフィシャルとのミーティングの報告をしなければならない。
 - 16 FIM レースディレクターは、FIM 公式ファイルを使用して大会に関するレースディレクターレポートを72時間以内にFIM 執行事務局に送付しなければならない。

- 17 如何なる利害的紛争をも避けるため、全利害関係者（ライダー、オーガナイザー、チーム、マニファクチャラー等）と相対して確認しなければならない。FIM レースディレクターは如何なるマークのついたウェアも着用してはならず、特別なグループまたは利害関係者への忠誠を示したり、上記関係者との利害的紛争となる状況にならないようにする。FIM 及び CTR の利権を常に守らなければならない。全ての決定事項は当該者に対し速やかかつ明確に伝達しなければならない。

4. 10 主催国協会 (FMNR) 競技監督

- 1 競技監督は、主催国協会（FMNR）により任命される。
- 2 競技監督は、同時に主催国協会（FMNR）スチュワードと兼務してはならない。
- 3 FIM レースディレクター及びテクニカルセクションアドバイザー（CTRS）とともにレースディレクションの一員となる。
- 4 任務中、競技監督はレースディレクションのメンバー、特に FIM レースディレクターと常に相談しながら役務に従事することとする。
- 5 レースディレクションは最高権限を有し、主催国協会（FMNR）競技監督はレースディレクターが明確に同意した場合のみ発令することができる。
- 6 主催国協会（FMNR）競技監督は大会の能率的な運営を指揮する責任を有する。
- 7 主な役務は以下のとおりとするが、以下に限られてはいない
 - a) 地元行政からの大会の開催に関する許可証がオーガナイザーの手元にあるか確認する。
 - b) FIM ディレクターにオーガナイザーの第三者保険証券コピーを提出する。
 - c) 大会の安全を確認する。
 - d) 会場、コース及びセクションが良好な状態にあり、全オフィシャルが出席し、役務に従事できる状態にあるか、セキュリティー及び管理サービスの活動準備ができていかどうか確認する。

- e) ライダーの資格、車両の番号、当該ライダーが大会に参加することを妨げる原因、例えば、負傷、資格停止、失格またはその他乗車禁止事情（FIM 執行事務局による情報をもとに）があるか確認する。
- f) 安全上必要と判断する場合、ライダーまたは車両のスタートを拒否するか、ライダーまたは車両をレースから除外する。
- g) 失格となったライダー及び当該ライダーのアシスタント、悪用したマニファクチャラーアシスタントからピブを回収する。
- h) 役務に従事しているオフィシャルの指示に従わないいかなる者もセクションとその周囲、コースから退去を命じることができる。
- i) 可能な限り速やかに結果のコピーに署名（日付及び時間も明記）し、ライダー及びチームに提示されることを確認しなければならない。
- j) 計時及び運営オフィシャルのレポート及びその他レースディレクションへのレポートに必要とされる情報を収集し、暫定結果の承認を得る。
- k) 競技監督は、レースディレクションに対し、競技会の開始または再開、大会の開催期間または中止またはキャンセル等プログラムの変更に関して推奨することができる。
- l) 安全上の緊急時または不可抗力の事例が発生した場合、競技監督はコースまたはセクションの状況を改善するために大会の開始を遅らせたり、緊急的安全上の理由またはその他不可抗力の理由から競技停止またはキャンセルとすることができる。（事項 5.23）
- m) レースディレクションに罰則を提案することができる。
- n) レースディレクションに対する抗議をレースディレクションに対して報告する。

4. 1 1 セクションのためのFIMテクニカルセクションアドバイザー（CTRS）

- 1 セクションテクニカルアドバイザー（CTRS）は、レースディレクションのメンバーとする。
- 2 セクショントライアルアドバイザー（CTRS）は、FIMによって任命される。
- 3 セクショントライアルアドバイザー（CTRS）は、FIM レースディレクター及び競技監督とともにレースディレクションを構成する。
- 4 任務中、競技監督はレースディレクションのメンバー、特に FIM レースディレクターと常に相談しながら作業にあたることとする。
- 5 セクショントライアルアドバイザー（CTRS）の主な役務は以下のとおりとする。
 - レースディレクション決定事項を実施しなければならない。
 - オーガナイザー及び競技監督の許可の元、任務に関わる全ての決定を行う。
 - 併催される場合、女性用コースのCTRSと協力する。
 - コース及びセクションが良い状態であり、大会特別規則ならびに附則に準拠しているか確認する。
 - コース及びセクションがレースディレクションの決定に従っているかどうか確認する。
 - 必要に応じてオーガナイザーが準備したセクションを監視し、アドバイスを与えたり、修正を行う。
 - コース、タイム及びタイムコントロール位置を確認する。
 - セクション周囲またはコースがライダー、アシスタントや観客にとって危険かどうか監視し、必要な修正を行う。
 - コース上またはセクションにおける安全に関わる事並びに運営上の問題についての情報をレースディレクションに行う。

- 全セクションオブザーバーが競技当日に出席し、彼らの役務を全うできる状態かどうか確認する。

6 FIM ウィメンズセクショントライアルアドバイザー（CTRS）の主な役務は以下のとおりとするが、制限されない。

- レースディレクション決定事項を実施し、特にウィメンズのコース及びセクションに関する全ての質疑事項に関してセクションテクニカルアドバイザー（CTRS）に代わる。
- 併催イベントとして開催される場合、セクションテクニカルアドバイザー（CTRS）とともに従事する。
- コース及びセクションが良い状態であり、大会特別規則ならびに附則に準拠しているか確認する。
- コース及びセクションがレースディレクションの決定に従っているかどうか確認する。
- オーガナイザーによって準備されたセクションを視察し、アドバイスを与えたり、必要に応じて改修を行う。
- コース、タイム及びタイムコントロール位置を確認する。
- コース上またはセクションにおける安全に関わる事並びに運営上の問題についての情報をレースディレクションに行う。

4. 12 レースディレクションミーティング

- 1 レースディレクションミーティングはオフィシャルミーティング時に開催されるが、公開または非公開で大会期間中に開催される場合がある。
- 2 レースディレクションミーティングは、時間を決めたり必要に応じて臨時のミーティングの開催を決定するFIM レースディレクターが議長となる。
- 3 常に、FIM スチュワードパネルのメンバーは、非公開であってもミーティングにオブザーバーとして参加することができる。

- 4 FIM に任命されたレースディレクターが欠席となった場合、FIM チーフスチュワードが代わって任務にあたる。
- 5 主催国協会より任命された競技監督が欠席する場合、主催国協会（FMNR）が適切なオフィシャルライセンスを所持する代替りの者を任命する。もし、それが不可能な場合、スチュワードパネルの主催国協会（FMNR）スチュワードが決定する。
- 6 大会期間中、不可抗力による FIM スチュワードパネルメンバーが代理となる場合を除き、レースディレクションのメンバーは、他のオフィシャルの役務を兼ねることはできない。
- 7 レースディレクションの定足数は 2 名とする。各メンバーは 1 票を有する。決定は単純過半数で行われる。タイが生じた場合（メンバー不在の場合）、FIM レースディレクターが決定権を有する。

4. 13 決定の発行

- 1 大会を運営するために必要とされるレースディレクションのすべての決定及び大会の結果は、可能な限り素早く発行されなければならない。決定事項は、FIM 公式言語で発表されなければならない。
- 2 レースディレクションまたは FIM スチュワードパネルによる如何なる司法的裁定も大会会場で通告されなければならない。それができない場合、受領が確認できる書留等にて送付されなければならない。
- 3 大会期間中いつでも関与する者には、最低限口頭で伝達されなければならない。それができない場合、レースディレクションまたは FIM スチュワードパネルの決定は書面で通達されなければならない。
- 4 決定の通告書にはいかが含まれる
 - a) レースディレクション・FIM スチュワードパネルの氏名及びライセンス番号
 - b) 関与する者の氏名
 - c) 抗議の場合、抗議提出者が抗議補償金を支払ったかどうか
 - d) とられた行動または抗議の理由

- e) とられた行動または抗議が関連する事項番号
 - f) 聴聞時に得られた追加の情報
 - g) レースディレクション・FIM スチュワードパネルの決定事項、証拠及び簡潔な理由
 - h) レースディレクションの決定：FIM デレゲート、FIM レースディレクター及び競技監督の署名
- 5 関係する者すべての者は、大会会場で書面により通告される。下記手順が適用される。
- a) レースディレクション及び/または FIM スチュワードパネルの裁定に関係する者は、通告書に署名しなければならない。
 - b) FIM スチュワードパネルの決定に関して：FIM チーフスチュワード及び主催国協会（FMNR）スチュワードが署名する。
 - c) 裁定を受ける者の氏名。その者の役割、会場名、日付、受領時間等も通告書に記載されなければならない。
 - d) 当該裁定者が署名した通告書は FIM デレゲートレポートに加えられなければならない。

4. 14 ミーティング議事録

- 1 議事録は、レースディレクション及び/または FIM スチュワードパネルが一つの言語でも良いとする場合を除いて、FIM 公式言語の両方を使って作成されなければならない。
- 2 議事録には、科せられた全てのペナルティーの詳細、抗議に対する裁定（コピーを添付すること）、発生した事故の詳細、不正行為が発覚した場合や、大会運営の成功に関する FIM レースディレクター意見、特筆事項等が明記されなければならない。
- 3 FIM チーフスチュワード及び FIM レースディレクションは、大会終了後 72 時間以内に議事録を FIM 執行事務局に送付しなければならない。

4. 15 FIMパーマネントテクニカルデレゲート

- 1 FIM パーマネントテクニカルデレゲートはFIM 国際技術委員長がFIM トライアル委員長に相談の上、FIM 国際技術委員長により任命される。
- 2 FIM パーマネントテクニカルデレゲートは、車検に関する責務はないが、FIM 技術規則通りに行われているか確認しなければならない。
- 3 FIM パーマネントテクニカルデレゲートは、FIM レースディレクターと協力して役務にあたる。
- 4 FIM パーマネントテクニカルデレゲートの権限及び役務は下記を含むものとするがそれに制限されてはいない。
 - a) 技術規則に関して懸念事項または異なる事例についてFIM レースディレクターに報告するとともに、解決策を提示する。
 - b) 大会において、技術規則に関する最終決定者となる。
 - c) 車検員とともに重大事故または致命的な損傷をした車両を検査し、FIM デレゲートに書面で報告する。
 - d) レースディレクションのすべてのミーティングに出席する。投票権は持たない。

4. 16 主催国協会 (FMNR) 車検長

- 1 主催国協会 (FMNR) に任命される車検長は特に、
 - a) FIM 規則並びに大会特別規則に車両が準拠しているか確認する。
 - b) オフィシャルミーティングに出席する。
 - c) 車検レポートを作成し、FIM テクニカルデレゲートにコピーを提出する。
 - d) レースディレクションに要請された場合、ミーティングに出席する。投票権は持たない。
- 2 役務を遂行する上で、車検長は常に FIM パーマネントテクニカルデレゲートと相談する。

4. 17 タイムキーパー

- 1 任命されるタイムキーパーは有効なナショナルライセンス所持者でなければならない。
- 2 タイムキーパーは特に下記について遂行する。
 - a) 大会で使用する計時機材の確認
 - b) リザルトマネージャーと密接に協力して作業する。
 - c) ライダーに要求された場合、彼らのラップタイムを調査する。
 - d) オフィシャルミーティングに出席する。
 - e) レースディレクションに要請された場合、ミーティングに出席する。投票権は持たない。

4. 18 環境スチュワード

- 1 環境スチュワードは、主催国協会（FMNR）によって任命され、全ての環境に関する事項に責任を持つ。特に：
 - a) FIM 環境コードに準拠しているかどうか
 - b) FIM 環境コードに対する違反を競技監督に報告する。
 - c) 大会に関する全ての情報を入手し、また大会前、大会期間中、大会終了後に関わらず、環境に有害と思われる全ての局面に関する事項をレースディレクション審査委員長またはチーフ・スチュワードに提案する。
 - d) 当該委員会によって準備されたチェックリストを元にレポートを作成し、FIM 執行事務局に送付するとともに、そのコピーを FIM レースディレクター審査委員長に渡す。
 - e) オフィシャルミーティングに出席する。
 - f) レースディレクションに要請された場合、ミーティングに出席する。投票権は持たない。

4. 19 チーフセクションオブザーバー

- 1 主催国協会（FMNR）またはオーガナイザーによって任命されるチーフセクションオブザーバーは、競技監督及び/またはレースディレクターとともにブリーフィングに参加しなければならない。
- 2 各チーフセクションオブザーバーポストには、オーガナイザーは、ポストを担当するチーフオブザーバーリストを作成しなければならない。このリストは、競技監督に渡され、大会の開始前にレースディレクターに提出されなければならない。
- 3 オブザーバーはビブで名確に識別できなければならない。
- 4 各セクションにはチーフセクションオブザーバーが配置されていなければならない。
- 5 チーフセクションオブザーバーは、おぶざーべーションエンクロージャー及びコリドーを含み彼の担当するセクションでのスムーズな順番に関して責任を有する。
- 6 当該セクション内のライダーに対するペナルティーを決断する。
- 7 大会終了後、チーフセクションオブザーバーは、抗議・控訴受付終了まで待機していなければならない。
- 8 セクションオブザーバーの最低年齢は 16 歳とする。

4. 20 FMN代表

- 1 出場しているライダーの所属する国は、その国の代表を選出することができる。但し、スポーツ・スチュワードライセンスを所持していなければならない。FMN 代表ビブ（黄色）が支給され、ビブチャック用者の順守事項を遵守しなければならない。
- 2 当該国協会は、主催国協会に対し、大会の最低 15 日前までに書面で告知しなければならない。

- 3 国の代表は、その国及び当該国協会からエントリーしているライダー代表となる。
彼の役務は：
- － オブザーバーとして公開審査委員会に出席する。
 - － 審査委員会議事録を含む大会期間中に発行される書面を受け取る。
 - － 質問事項について審査委員長に説明することによって国際審査団が、全ての状況について把握することができる。
 - － 大会期間中のセクションエンクロージャー、審査委員室、ライダーパドック、スタート/フィニッシュエリア等重要個所に有効なパスを受け取る。
- 4 デレゲートは、セクションオブザーバーによるペナルティーの権限に関して干渉することは認められない。

4. 21 CTR (FIMトライアル委員会) 代表

CTRは、各大会の監督を役務とするCTR代表を任命することができる。

5. 大会の運営

5. 1 コーディネーションミーティング

- 1 ミーティングは、通常オフィシャルミーティングが行われる場所で受付及び車検の行われる前日、競技会前日の18時より行われる。(2日間開催の場合木曜日、1日開催の場合は金曜日)
- 2 FIM チーフスチュワードによりミーティングが開催される。不在の場合、FIM レースディレクターが開催する。
- 3 レースディレクション、FIM スチュワードパネルのメンバー、及び大会運営上責任を有する主催者及び/または主催クラブからの人物がこのミーティングに出席する。
- 4 ミーティングには次の人物も含まれる：大会事務局長、計時長、主催国協会 (FMNR) 車検長及びFIM 環境デレゲート、パドック責任者、セクション責任者、地元プレスマネージャー及びFIM リザルトマネージャー。

- 5 次の人物もまた出席することができる：FIM プレスオフィサー、FIMTV 代表、FIM チーフスチュワード及び/またはFIM レースディレクターが要請した人物。

5. 2 FIMパス

- 1 安全上及び実務上の理由から、FIM イベントマニュアルの契約条項を順守したFIM 及びオーガナイザーによって発行されたパスのみが有効とされる。
- 2 FIM パスは、特定のエリアへの入場を認めるものであり当該パス所持者のみ有効なものとする。パスの他人への譲渡は禁止され、不正使用の場合パスは無効とされる。

5. 3 受付管理

- 1 大会にエントリーしたライダーは、FIM トライアル世界選手権またはFIM トライアルプライズライセンス、所属国協会の出走許可書を提示し、FIM/主催国協会（FMNR）/FIM 選手権オーガナイザーによって行われる受付時にエントリー用紙への署名をしなければならない。
- 2 ライダーについて下記が確認される。
- a) 有効なFIM トライアル世界選手権ライセンスを所持しているか
 - b) 大会に参加するための所属国協会の出走許可書があるか
 - c) FIM トライアル世界選手権エントリー用紙を完全に記入しているか
- 3 ライダーは、受付時にエントリー用紙に署名しなければならない。
- 4 何らかの事情により、ライダーのエントリーが受付期間に遅れた場合、FIM レースディレクターは、当該ライダーが有効なライセンスを所持しているか、状況に関わらず所属国協会からの許可を得ているか確認する。このような状況の場合、レースディレクションの決定が最終のものとされる。

5. 3の追記

5. 3 TDN-FIM トライアル・デ・ナシオン

- 5 世界選手権枠のライダーは、有効なFIM トライアル世界選手権ライセンス所持者でなければならない。

- 6 インターナショナルトロフィー枠のライダーは、有効な FIM トライアル世界選手権、ワールドカップ、FIM125 ccカップまたはインターナショナルトロフィー・オブ・ネーションズライセンス所持者でなければならない。

5. 3 WTDN-FIM ウィメンズトライアル・デ・ナシオン

- 7 ウィメンズ世界選手権ライダーは FIM ウィメンズトライアル世界選手権ライセンス所持者でなければならない。

5. 4 車検

- 1 大会に参加する各ライダーは、車検に車両を提示しなければならない。
- 2 プラクティス前には、FIM 規則及び/または大会特別規則に明記された方法及び手順に則って車検が行われなければならない。
- 3 車両は、FIM トライアル技術仕様に合致していなければならない、車両検査は大会会場で行われなければならない。
- 4 オーガナイザーは、チーフテクニカルスチュワード（車検長）が、適切な場所で車検を行えるよう、また適切な数のアシスタントを準備しなければならない。
 - a) 音量
 - b) 灯火類検査（フロント及びリヤ）必要に応じて
 - c) エンジンカットオフの作動状況
 - d) 車両重量
 - e) 車両の安全確認
 - f) ヘルメット
 - g) マーキングパーツ
- 5 大会期間中の如何なるときでも、ライダーは自分のマシンが規則に合致していることに関して責任を有する。
- 6 ライダーは、パーツが適切にマーキングされたことを証明する車検記録に署名しなければならない。

- 7 競技会においては、ライダーは車検委提示した車両のみ使用が認められる。2日間開催の場合で、ライダーが2日目に車両変更しなければならない場合、その技術的理由を添えてレースディレクションに変更の申請をしなければならない。当該ライダーは、再度車検を受けなければならない。
- 8 大会期間中は常に、
 - a) 車検長または FIM テクニカルデレゲートの要請により、ライダーは車検場に立ち会うか、車両及び/または装備を提示しなければならない。
 - b) ライダーは、常に車両及び/または装備が規則に準拠させていなければならない。
 - c) レースディレクションは、その構造が危険な状態にあると判断した場合、当該車両を失格とすることができる。

5. 4. 1 音量コントロール

- 1 事前車検の際に、すべてのモーターサイクルのサウンドレベルが、技術規則の付則“トライアル”に明記された規則（事項 01.79）に基づいて実施される。
- 2 このテストに不合格だったマシンは、サウンドレベルがコードに適合するまで調整を行う、またはパーツを交換することができる。テストに合格した場合に限り、サイレンサーにはマークがつけられる。

5. 4. 2 パーツのマーキング

- 1 事前車検の際に、証明するための手段として下記のパーツにマークがつけられる。マークのつけられたパーツは、イベントを通じて使用され、最終車検の際に正しい位置になくってはならない。オリジナルのコンポーネントを置き換え、これらの規則に違反することは厳禁される。本規則に違反した場合のペナルティーは失格である。

パーツ	マーキング	数	どのように、どこに
フレーム、メインセクション	ペイントまたはステッカー	1	ステアリングヘッド 右側
クランクケース	ペイントまたはステッカー	1	右側
サイレンサー	ペイントまたはステッカー	1	
燃料タンク	ペイントまたはステッカー	1	右側

- 2 マーキングはこれらの4つのパーツに限定される。ライダーのナンバーが、マークのつけられたパーツのペイント、または剥がせないステッカーに記載される。
- 3 事前の車検の際に、タイヤのメーカー名と認識番号がオーガナイザーによって控えられる。
- 4 事前の車検に合格したあと、オーガナイザーは各マシンのヘッドライトフェアリング上部及び当該ライダーのアシスタントのヘルメット後部に、ライダーのライディング・ナンバーと同じ認識番号のステッカーを貼る。このナンバーを剥がしたり変更することは認められない。
- 5 エキゾーストサイレンサーが、偶発的に破損し、マシンの音量が高くなってしまった場合、当該ライダーはサイレンサーを交換することができる。また、燃料タンクが偶発的に損傷を受け、車両が正常に作動しない場合、ライダーは燃料タンクを交換することができる。しかしながら、当該ライダーは、この行動についてそのラップが終わった段階でオフィシャルに申告しなくてはならない。エキゾーストサイレンサーの交換を行ったマシンは、最終車検の際にサウンド・テストを受けなくてはならない。

- 6 2日間競技の場合で、1日目の競技に病気または避けられない理由によって参加できないライダーは、レースディレクションの決定により、2日目の競技にスタートすることができる。当該ライダーは車検長及びレースディレクションが指示する時間の車検に車両を提示しなければならない。
- 7 しかし、オーガナイザーが車両の仕様書を確認したい場合、大会の開始前に行われなければならない、事前車検を行いたい場合、それは大会特別規則に明記してなければならない。

5. 4. 3 パーツのチェック

- 1 車検長は、イベントの最中、いつでも、どのマシンでもチェックすることができる。マーキングがない場合、当該ライダーは失格とされる。車検長によるパーツの管理は最終的なものとする。
- 2 2日間に亘って行われる大会の場合、2日目の各ライダーのスタートタイム 10分前に、テクニカルコントロールが実施され、マークのつけられたパーツがチェックされる。
- 3 1日目の競技においてマークされたパーツの幾つかが重大な損傷を受けた場合、2日目の最初のライダーのスタート時間 30分前までに、マークされたオリジナルパーツまたは車両ごと、または交換するパーツまたは車両ごと持ちこみ、車検に報告しなければならない。車検は新しいパーツにマーキングを施し、彼の判断により元のマーキングされたパーツを手元に保管する。
- 4 マークのつけられたパーツを装備していないマシン（交換されたサイレンサーは例外とする。事項 5.4.2 を参照）のライダーはスタートを許可されない。

5. 4. 4 代替燃料

バイオ燃料、ハイドロゲンや電気等の代替燃料の使用は、環境への有害度が低いことを前提として、トライアル技術規則に従い推奨される。

5. 4. 5 燃料補給

- 1 全ての車両の燃料補給はパドックで行われなければならない、その際には地面保護のために環境マットが使用されなければならない。

- 2 環境マットを使用せずに燃料補給を行った場合、環境コードに規定されたペナルティの対象となる。パドック以外での燃料補給は、当該ライダーは失格とされ、ライダー及びアシスタントからビブが回収される。

5. 5 プラクティス

- 1 適切な大きさのプラクティスエリアが設けられる。プラクティスエリアの特性は、イベントで使用されるセクションに相応するものとする。プラクティスエリアは明確にマークで記され、出入口も示される。このプラクティスエリアは、ライダーが規則に基づいてプラクティスできるものでなければならない。
- 2 このプラクティスエリアはすべてのライダーに対して、規則または特別規則に発表するスケジュールに従って開放されなければならない。
- 3 このエリアにイベント用のセクションを設けることは禁止されるが、すでにセクションにマークがつけられ、ライダーが進入できないように囲まれている場合は例外とする。
- 4 大会の初日前日、各ライダーは、プラクティスエリアへのアクセス、その場所、当該クラスの開始時間及び終了時間に従わなければならない。
- 5 このプラクティスは、ライダーが義務ではなく自発的に行うものであり、ライダーの順位づけには考慮されない。
- 6 ライダーはプラクティスエリア内にいる間は、トライアル技術規則に明記されているヘルメット及びウェアを着用しなければならない。
- 7 大会において、ライダー、アシスタント及びチームメンバーがプラクティスセッションの設定時間外に車両に乗車することは禁止される。

5. 6 セクション下見

- 1 オーガナイザーは、ライダー及びビブ装着者の為のセクション下見時間を、あらかじめ設定されたタイムスケジュールに従い、またはレースディレクションに従い、設けなければならない。
- 2 詳細は下記のとおりとし管理されなければならない：

- 3 ライダーはセクション内に立ち入ることが認められる。
- 4 グリーンビブ及びイエロービブ装着者は、エンクロージャーに立ち入ることが出来る。
- 5 当該ライダーのパフォーマンスに興味を持つ人物が、許可された時間以外にセクション内に進入した場合、当該ライダーには罰則が科される。

5. 7 セクションオブザーバーとのブリーフィング

- 1 各セクションのチーフオブザーバーとのブリーフィングは、競技会前日に行われる。
- 2 ブリーフィングは、セクションテクニカルアドバイザー（CTRS）及び競技監督との協力によりレースディレクターが議長となり開始される。
- 3 トライアル規則に関する議論は行われない。
- 4 FIM トライアル規則並びに発行された指示書等の詳細を知ることは各オブザーバーの責務でもある。
- 5 特例状況や実際に起こった事例等が説明される。

5. 8 ライダーとのブリーフィング

- 1 必要と判断された場合、ライダーとのブリーフィングが設定される。通常、競技前日のセクション下見以降、18時30分頃に行われる。
- 2 ブリーフィングは、レースディレクターが議長となり開始される。レースディレクションのその他メンバー及びFIM スチュワードパネルのメンバーは、このライダーとのブリーフィングへの出席を要請される。
- 3 大会に参加しているライダー、アシスタント、マニファクチャラーチームのマネージャー及びFIM チームマネージャーは、このブリーフィングに出席しなければならない。
- 4 このブリーフィング中、コース、セクション、安全及びその他手順に関する重点点が提示される。

- 5 トライアル規則に関する議論は一切行われぬ。
- 6 ブリーフィングへの出席は、各ライダー及び各チームの義務であり、提示された注意事項及び指示を明記したすべての発行物に注意を払わなければならない。

5. 9 サイン会

- 1 ライダーは、オーガナイザーの設定するサイン会に参加を要請される場合がある。この情報は特別規則に明記される。
- 2 このサイン会は、大会初日の表彰式終了後の 18 時から 19 時の間とし、表彰式終了から後 1 時間を超えてはならない。

5. 10 プレゼンテーション（選手紹介）

- 1 ライダーのプレゼンテーション（選手紹介）は、19 時 30 分までに終了する場合は大会前日に行うことが出来、それは特別規則に明記されていなければならない。

5. 10 の追記

5. 10 TDN/WTDN-FIM トライアル・デ・ナシオン/FIM ウィメンズトライアル・デ・ナシオン

- 2 FIM トライアル・デ・ナシオン及び FIM ウィメンズトライアル・デ・ナシオンに参加する全チームの金曜日の開会式への参加義務とする。
- 3 ライダー及び各チームマネージャーの参加は義務とされる。
- 4 開会式のスケジュール及び詳細は大会特別規則に明記される。

5. 11 ウォームアップ

- 1 競技当日、最初のライダーがスタートする 1 時間前から当該ライダーのスタートまでのプラクティスエリアでのウォームアップは認められる。
- 2 これは任意とされる。
- 3 ウォームアップのコンディションは、プラクティスと同様とする。

5. 12 コース

- 1 コースは一方通行のみとする。例外的事情において、両側通行が不可欠である場合や観客通路との併用を避けられない場合には、トラックを別に分ける、またはオフィシャルを配置するといった特別な安全対策が取られなくてはならない。
- 2 大会がクローズドサーキットで開催される場合、参加者が一般公道（一般車両を遮断することに対する地元行政の許可を得るとともに警官またはオフィシャルによってそれを管理することができない場合）を使用することなくコース（パドックから全てのセクションに行きパドックに戻る）を完了できるものでなければならない。

5. 12. 1 距離

- 1 コースは2周または3周とし、各ラップのコース距離は20 km以内とする。
- 2 3周の設定の場合、レースディレクションはウィメンカテゴリーについて2周で行うかセクションを制限するか判断する。（もし、その他カテゴリーと併催する場合）
- 3 2日間に亘って行われる場合、同じコースが両日ともに使用されなければならない。

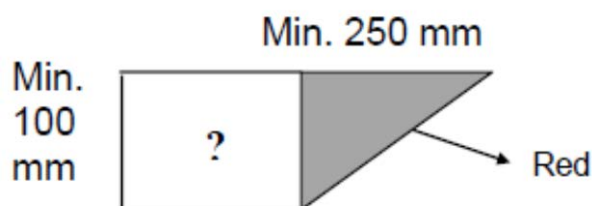
5. 12. 1の追記

5. 12. 1 TDN-FIM トライアル・デ・ナシオン

- 4 コースは2周とし、1周の長さは25キロ以内とする。1周20キロを超える場合、オーガナイザーは、安全性及び環境保護の要件を含み燃料補給エリア設備に関する詳細情報準備しなければならない。また、燃料運搬に関しても通知しなければならない。

5. 12. 2 コースマーキング

- 1 コースは下記に示されるアロー（方向指示矢）によってマークされる：



縦：最低100mm

横：最低250mm

- 2 ?印がついた四角の中には、このアロー（矢印）がライダーに示すセクションの番号が記載される。
- 3 すべてのアロー（指示矢）は防水材質製でなければならない。
- 4 コースはライダーがセクション下見する際に完全にマーキングされていなければならない。

5. 13 セクション

- 1 デザインとセクション境界線
- 2 各セクションは他のセクションとは全く別個のものとし、天候状況により修正可能なものでなければならない。
- 3 異なったカテゴリーのためにセクション内には異なったルートが設けられなければならない。
- 4 セクション全般的に人工的な要素または素材で制作されたものは避けなければならない。また場合によっては審査委員によって禁止される。
- 5 各セクションには、通し番号が明確に記され、ライダーは番号の順番にセクションにトライする。セクションの番号はライダーのセクション下見時点で表示されていなければならない。
- 6 各セクションには、“セクション開始(Section Begins)”と“セクション終了(Section Ends)”の位置がサインによって明確に示されなくてはならない。
- 7 ゲートは、セクションの幅が狭くなる全ての通路に設けられる。各ゲートには、適切な色が使用されたサイン（矢印）が左右に設置される。このゲート間の最低幅は 120cm とする。同じ色で規制されたすべてのゲートは、当該クラスのライダーによって使用される。

- 8 トライアル GP の例

Example TrialGP:



- 9 各クラスのゲートの色は
- FIM トライアル世界選手権トライアル GP：赤
 - FIM トライアルワールドカップトライアル2：青
 - FIM125 cc トライアルカップトライアル 125、インターナショナルクラス及びe-クラス：緑
 - ウィメンズ世界選手権及びウィメンズインターナショナルクラス：ピンク

5. 13の追記

5. 13 TDN-トライアル・デ・ナシオン

- トライアル・デ・ナシオン：赤
- トライアル・デ・ナシオンーインターナショナルトロフィー：青
- FIM ウィメンズトライアル・デ・ナシオン：ピンク

- 10 ライダーは、当該クラスのゲート間を通過しなければならない。
- 11 テープ、マーカー、または支柱が破損した場合、次のライダーが通過する前に修復されなければならない。競技監督は、各セクションに予備のテープとマーカーが十分用意されているようにする。

5. 13. 1 セクションのレベルと安全確保

- 1 大会開催前、セクションテクニカルアドバイザー及びレースディレクターは、セクションの検証を行う全権を所持している。
- 2 彼らは、セクションの長さ、安全性及び難易度について決定を下す。彼らの決定は最終のものとし、即座に改修されなければならない。
- 3 不可抗力の場合やセクションが難し過ぎたり、危険過ぎる場合で改修が不可能と判断された場合、当該セクションはキャンセルとされる。
- 4 最低、総セクション数の2分の一プラス1以上が確認されなければならない。

5. 13. 2 セクションの数

- 1 セクションの数はカテゴリーによる
 - ー トライアル GP、トライアル2及びトライアル 125
セクションの数は、各日ともに各ラップ ~~18から20個~~ (2ラップの場合)、
または ~~12から15個~~ (3ラップの場合) とする。

ー ウィメン（もし、他のカテゴリーと併催される場合）

- 2 3 ラップで行われる場合、レースディレクションは、ウィメンズカテゴリーが使用する限られた数のセクションを決定する。

5. 13. 2の追記

5. 13. 2 WTWC-FIM ウィメンズトライアル世界選手権

- 3 ウィメンズ世界選手権のみの開催の場合

- 4 セクションの数は、各日ともに各ラップ15から18（2ラップの場合）、または10から12（3ラップの場合）とする。

5. 13. 2 TDN-FIM トライアル・デ・ナシオン

- 5 セクションの数は18とし2周で行われる。

5. 13. 2 WTDN-FIM ウィメンズトライアル・デ・ナシオン

- 6 セクションの数は14から15とし2周で行われる。

5. 13. 3 セクションの修正またはキャンセル

- 1 すべてのライダーが通過する以前に、“不可抗力”の理由によってあるセクションを使用中止にしない場合は、当該セクションではどのライダーにもペナルティーは与えられない。このセクションの手前でライダーが列を作って待っていた場合、そのライダーたちは次のセクションでこの列の順番通りに並ぶ。イベントのトータルタイムは、トライアルのセクションが廃止された場合でも変更されない。
- 2 1ラップ目に、あるセクションがあるカテゴリーのどのライダーにとっても不可能だと判明した場合（全員5ポイント）、レースディレクション及びCTRSは当該セクションを禁止とするかその日の次のラップまでに修正する。
- 3 同一競技会中に最大3つのセクションを修正する事が出来る。
- 4 これらの情報は、明確にセクション入口に掲示されなければならない。修正の場合、それぞれのカテゴリーの各ライダーには、修正セクションの数に応じて、総持ち時間に自動的に5分ずつ加算される。（事項5.14.3）

5. 13. 4 セクションにおけるオブザーション

- 1 セクションは、当該セクションを担当するセクションオブザーバーによってコントロールされる。
- 2 ライダーの競技開始前
 - セクションへのアクセスは事項 5.6 セクション下見に準拠していなければならない。
- 3 ライダーの競技開始後
 - セクションオブザーバーが退去を命じるまで、ライダーはセクションに到達することが出来、常にセクション内に滞在することが出来る。
 - アシスタント（グリーンピブ）は、自分の担当するライダーがセクションまたはコリドー内にいる場合でセクションオブザーバーの許可を得た上で、セクション内に入ることが出来る。
- 4 セクションイン
 - 車両のフロントホイールスピンドルが“セクション開始”のサインを通過した時点とし、フロントホイールはリヤホイールより前にある状態でなければならない。
- 5 セクションアウト
 - マシンのフロントホイールスピンドルが2つのセクション終了サインの間の仮定線を通じた時点とし、フロントホイールがリヤホイールより前にある状態でなければならない
- 6 エンドサイン前のセクション退出
 - セクションで失敗したライダーは、オフィシャルが指示したときにセクションを退出しなければならない。
 - もし、状況が許す場合、セクションオブザーバーは、失敗後も当該セクションを継続して通過することを認めることが出来る。

7 妨害

- ライダーがオブザーブドセクションをトライしている間に、なんらかの許可されない妨害によってそのトライが阻止された場合、妨害が生じたとみなされる。ライダーが妨害を主張した場合、オブザーバーは彼の判断によって当該セクションの再トライを許可することができ、その決定は最終的なものとする。
- 再トライが許可される場合、ライダーは当該セクションを完全に行うことができる。
- 当該セクションで妨害が生じた時点で何らかのマークが失われた場合、失われた当該マークを復帰した上で再トライとなる。

5. 13. 5 セクションコリドー

- 1 各セクションの入り口のセクションビギンサインの直前には、コリドーが設けられる。当該セクションオブザーバーによって監督される。
- 2 このコリドー入口は、~~最低2名~~最低2名のライダーがマシンにまたがったまま列を作って待機し、セクショントライに向けて準備できるものとする。
- 3 セクションコリドーに進入する際、ライダーの優先権は下記のとおりとなる
 - 1 ラップ目のライダーが2 ラップ目のライダーより優先される
 - 2 ラップ目のライダーが3 ラップ目のライダーより優先される

事項 2.10 に準拠する。

アシスタントは上記優先順を邪魔してはならない。

- 4 各セクションエンドパネルの直後に、セクションオブザーバーが管理するセキュリティエリアが設けられる。
- 5 このセキュリティエリアはライダーがセクションから退出後にオブザーブされることなくパンチカードにパンチを受けるフリースペースとする。

5. 13. 6 オブザーベーションエンクロージャー

- 1 オブザーベーションエリアが、コリドー入口からセクションエンドまでのセクション境界線の外に設けられ、オフィシャルまたはセクションオブザーバーによって管理される。このエンクロージャーの外側のリミットが観客用のバリアーを形成する。
- 2 ライダー、レースディレクションメンバー、~~競技監督~~及びプレスのみがこのエンクロージャー境界内に認められる。アシスタント（グリーンピブ）は、セクションオブザーバーの同意の元、エンクロージャーに立ち入ることが認められる。
- 3 その他オフィシャル、~~ライダー~~及びイエローピブ装着者は、イエローテープで指定されたエリア内に留まっていなければならない。

~~レッドピブ装着者はコースへの立ち入りは認められるがエンクロージャーには認められない。このエンクロージャーは認められた者が通行し、作業を行うのに十分な大きさとする。~~

5. 14 持ち時間（タイムアロワンス）およびコントロール

5. 14. 1 タイム測定

- 1 タイムキーパーは、認められた許容時間（アロワンス）を記録できる装置及び予備のクロノメーターを所持するものとする。
- 2 ライダーは、FIM審査委員会が承認した計時システムならばどのタイプのものであっても受け入れなくてはならない。

5. 14. 2 個人の持ち時間（タイムアロワンス）

- 3 2ラップ大会の場合
 - 各ライダーのスタートから第1ラップの最終タイムコントロールまでの持ち時間は3時間とする。
 - 各ライダーのスタートから第2ラップの最終タイムコントロールまでの総合持ち時間は5時間とする。

- 4 3ラップ大会の場合
 - ・ 各ライダーのスタートから第1ラップの最終タイムコントロールまでの持ち時間は2時間30分とする。
 - ・ 各ライダーのスタートから第3ラップの最終タイムコントロールまでの総合持ち時間は、5時間とする。
- 5 レースディレクションは、スタートから最終ラップのタイムチェックまでの各ライダーの総持ち時間を5時間30分と決定する事が出来る。
- 6 ライダーが自分に割り当てられた時間より遅れてスタートした場合でも到着時間の変更はされない。タイムペナルティーは、事項5.18.1に明記される。

5.14.2の追記

5.14.2 TDN/WTDN-FIM トライアル・デ・ナシオン/FIM ウィメンズ トライアル・デ・ナシオン

- 7 各チームのスタートから第2ラップのタイムチェックまでの総持ち時間は、レースディレクションによって決定される。

5.14.3 個人の総持ち時間の増加

- 1 イベント当日特に状況が特に悪いと判断された場合、レースディレクション審査委員会はライダーの持ち時間を30分まで増加することができる。この場合、スタート前にこの変更は全てのライダーに通告が行われる。これは日別に適用される。
- 2 レースディレクション承認の後、セクションテクニカルアドバイザー(CTRS)は、持ち時間が変更しない程度の事項5.13.3を侵害しないセクション変更を行うことがとができる。

5.14.4 タイムコントロール

- 1 **スタートタイム**
スタートタイムコントロールはスタート地点で行われ、ライダーはプラットフォームからスタートする。各ライダーのスタートタイムを表す。略称を「Tst」とする。

- 2 **ラップタイムコントロール**
ラップタイムコントロールの場所は、最後のセクションの直後に設けられ、明確に識別できるようマークされるものとする。
第 1 ラップ中にラップタイムコントロールが設けられる。各ライダーの競技開始のスタートから第 1 ラップ終了までが計測される。それは 1 ラップタイムとされ、「T1L」と略される。
- 3 **最終ラップコントロール**
最終ラップが計測される。各ライダーの競技開始のスタートから最終ラップ終了までが計測される。最終タイムとされ、「T Fin」と略される。
- 4 レースディレクションの判断により、タイムコントロールは他の場所またはフィニッシュプラットフォームに設定される。
- 5 **アディショナルタイム（タイムの追加）**
しかしながら、不可抗力または安全上の理由からレースディレクションの判断により、最終セクション（または必要に応じて他の場所）またはフィニッシュプラットフォームに設けることができる。この場合、ライダーには競技開始前にレースディレクションにより追加のタイムが与えられる場合がある。
この過失の時間はアディショナルタイムとされ、「T Add」と略される。
- 6 **アライバルタイム（到着時間）は、過失の時間であり、ファイナルタイムに加算され、アライバルタイムとなる。「T Arr」**
- 7 このアライバルタイム「T Arr」は、ライダーのスタート時点からフィニッシュプラットフォームまでを指す。
- 8 **特別なケース**
もし、ライダーがファイナルタイム「T Fin」に遅れた場合であっても、彼のアディショナルタイム「T Add」は変更されない。
- 9 この場合、アライバルタイム「T Arr」はファイナルタイム「T Fin」+ファイナルタイム「T Fin」に遅れた分数+アディショナルタイム「T Add」となる。
- 10 タイムペナルティーは、事項 5.18.1 に明記される。

5. 15 大会からの離脱

大会にエントリーし、競技監督の許可を得ずに立ち去ったり、または競技監督及びリザルトマネージャーに報告せずに立ち去った利したライダーは、次戦のスタートは最後とされ、罰金（事項 5.21 参照）の対象とされる。

5. 16 スタートの間隔

- 1 スタートの間隔は、1 分または 1 分 30 秒間隔とする。
- 2 この件に関する決定は、競技開始前日にレースディレクションによってなされる。

5. 16の追記

5. 16 TDN/WTDN-FIM トライアル・デ・ナシオン/FIM ウィメンズ トライアルデ・ナシオン

- 3 各チームとも全てのチームメンバーが同じスタートタイムとなる。
各チーム間のスタートの間隔は、5 分または 6 分とする
- 4 この件に関する決定は、競技開始前日にレースディレクションによってなされる。

5. 17 スタートの順番

- 1 スタートはトライアル 125cc、次いでトライアル 2、最後にトライアル GP とする。
- 2 各カテゴリーにおけるライダー毎のスタート順は以下のとおりとする。

1 日目の場合

- a) 第 1 戦
- 3 前年の最終ランキング下位からスタートとされる。前年に順位を得ていないライダーは、CTR リザルトサービスによる抽選によって決められスタートする。
- 4 インターナショナルクラスライダーは CTR リザルトサービスによる抽選の順番によって最初にスタートする。

b) 以降の大会に関して

- 5 前大会までのランキング下位からスタートする。
- 6 前大会までに順位を得られなかったライダーは、CTR リザルトサービスによる抽選の順番によって順位を得ているライダーの前にスタートする。
- 7 インターナショナルクラスライダーはCTRリザルトサービスによる抽選の順番によって最初にスタートする。

5. 17の追記

5. 17 WTWC-FIM ウィメンズトライアル世界選手権

- 8 FIM 世界選手権に併催される場合、トライアル 125 の前に、最初にスタートする。

2日目のスタート（適合される大会のみ）

- 9 スタートの順番は、1 日目の順位の逆順とする。
- 10 1 日目に順位を得られなかったライダーは、CTR リザルトサービスによる抽選の順番によって順位を得ているライダーの前にスタートする。
- 11 インターナショナルクラスライダーはCTRリザルトサービスによる抽選の順番によって最初にスタートする。

5. 17の追記

5. 17 TDN/WTDN-FIM トライアル・デ・ナシオン/ウィメンズトライアル デ・ナシオン

- 12 チームは全員でスタートし、チームは 2 つのグループに分かれる y。初めの 5 チームは前年の世界選手権順、**選抜チーム**及び世界選手権グループと同じグループを要望したチームとする。その他チームはインターナショナルトロフィーグループに分類される。CTR ビューローはグループ分けに関して最終判断を下す。
- 13 スタート順は以下のとおりとする。
- 14 各カテゴリー、前年のランキング下位のチームよりスタートする。

- 15 前年のランキングに順位のないチームは、CTR リザルトサービスによる抽選の順番によってスタートする。

5. 18 ペナルティーポイント

5. 18. 1 タイムアロウンスに関連するペナルティーポイント

- | | | |
|---|--|--------------|
| 1 | スタートエリアへの到着が原因とするスタート「Tst」が遅れた定時間経過以降 1 分毎に：
スタートに 20 分以上遅れた場合： | 1 ポイント
失格 |
| 2 | 第 1 ラップタイムコントロール「T1L」への遅れ、設定時間経過以降 1 分毎に
第 1 ラップタイムコントロールに 20 分以上遅れた場合 | 1 ポイント
失格 |
| 3 | 第 2 ラップタイムコントロール「T Fin」への遅れ、設定時間経過以降 1 分毎に
(2 ラップイベントの場合)
第 2 ラップタイムコントロールに 20 分以上遅れた場合：
(2 ラップイベントの場合) | 1 ポイント
失格 |
| 4 | 第 3 ラップタイムコントロール「T Fin」への遅れ、設定時間経過以降 1 分毎に
(3 ラップイベントの場合)
第 3 ラップタイムコントロールに 20 分以上遅れた場合：
(3 ラップイベントの場合) | 1 ポイント
失格 |
| 5 | アライバルタイム を超えたライダーへのペナルティーは下記のとおりとする。 | |
| 6 | アライバルポイントタイムコントロール「T Arr」への遅れ、設定時間経過以降 1 分毎に
もしライダーがファイナルタイムに遅れるという特別な場合
事項 5.14.5 参照
アライバルポイントに 20 分以上遅れた場合： | 1 ポイント
失格 |
| 7 | ライダーが、最終的に 20 分以上遅れた場合 | 失格 |

- 8 失格となった大会において、ライダー及びアシスタントビブは、当該ライダーから回収される。

5. 18. 2 フォルトに関するペナルティーポイント

5. 18. 2. 1 セクションエリア内におけるフォルトに関するペナルティーポイント

- 1 セクション内とはコリドー及びエンクロージャーを含む。
- 2 セクションでライダーがスタート前に失敗のペナルティーとなった場合、このペナルティーは当該セクションでのペナルティーとされパンチカードに記録される。オブザーバーはセクションを通過することを許可することができる。

失敗： 5ポイント

- ライダーがオブザーバーに申告した上でセクションインしない場合
- コリドーにマシンを置きっぱなしにした場合
- アシスタントがコリドーに進入した場合
- コリドー内で如何なる外部援助をも受けた場合

5. 18. 2. 2 トライ中におけるセクション内でのフォルトに関するペナルティー

- 1 ペナルティーに関する疑義が生じた場合、オブザーバーは常にライダーに有利は判定をする。
- 2 下記に記す全てのペナルティーポイントはライダーに対するものであり、パンチカードに記録される。
- 3 セクションでライダーがスタート前に失敗のペナルティーとなった場合、このペナルティーは当該セクションでのペナルティーとされパンチカードに記録される。オブザーバーはセクションを通過することを許可することができる。

- | | | |
|----|------------|-------|
| a) | — フォルト0回： | 0ポイント |
| b) | — フォルト1回 | 1ポイント |
| c) | — フォルト2回： | 2ポイント |
| d) | — フォルト3回以上 | 3ポイント |
| e) | — 失敗 | 5ポイント |

- 4 フォルトの定義
- ライダーの一部または彼のマシン（タイヤ、フットレスト、およびエンジンプロテクションプレートは除く）の一部が地面、または障害物（木、岩、等）に接触すること 1 回につき 1 フォルト
- 5 失敗の定義
- ライダー
- ライダーがセクション状況を変化させた
- ライダー及び/またはマシン
- ライダーがセクション内でトライ中にカットオフスイッチのランヤードに接続していなかった
 - マシンがコース進行方向に前進する動作を停止した
 - ライダーまたはマシンが、**直接的に**マーカーを破損したり、移動または倒したりオブザーバーが修正しなければならない状況にした
 - どちらかのホイールが乗り越えたり、上を通過したりまたはマーカーまたはマーカーサポートの反対側を通過した
 - 方向にかかわらず、マシンが他のカテゴリーのゲートを通過した
 - ライダーまたはマシンがセクション境界テープまたは内部区分テープを破損した
 - ホイールがテープの上を通過し反対側に着地した
 - 完全なループ後、モーターサイクルのホイールが自分の別のホイールの軌跡を交差した
 - ライダーがマシンから落ちて、両足をマシンの片側、あるいはマシンのリヤホイールアクスルより後方の地面に着いた場合。
 - ライダーまたはマシンが外部からの物理的援助を受けた場合
- アシスタント：
- オブザーバーの許可なくセクション内に進入した
 - アシスタントがセクション状況を変化させた
 - アシスタントがライダーまたはマシンに物理的援助を行った
- 6 全ての失敗は、オブザーバーのホイッスル（笛）が即座に鳴り響くことで示される。

- 7 上記の中で一番重いペナルティーのみが当該セクションに関して対象とされる。
- 8 セクションオブザーバーにより与えられたペナルティー自体がペナルティー対象の行為を証明する。
- 9 パンチカードに過ちがあったが、ライダーが訂正を受けないまま通過してしまった場合や、追加のペナルティーが発生した場合、所定の書式に記入し、オブザーバーは速やかにこの情報を競技監督に報告し、無効としないためにも、発生後、可能な限り早くリザルトマネージャーに連絡しなければならず、最低でも競技監督が暫定結果に署名する前の事象発生後1時間以内になされなければならない。

5. 18. 2. 3 競技中のその他フォルトに関するポイントペナルティー

- 1 パンチカードに記録されないもの：
 - セクション・ミス 10~~20~~ポイント
 - 数字で示されている順番にセクションを回らなかった 10~~20~~ポイント
 - ライダー、アシスタントまたはライダーのパフォーマンスに関与するその他人物がセクション下見中にセクション内に立ち入った 10~~20~~ポイント

5. 19 イエローカード

- 1 各チーフセクションオブザーバーには“イエローカード”が発行される。この“カード”はA6サイズ（ポケットに入る大きさ）で丈夫な材質（厚紙、またはプラスチック）でできたものとする。
- 2 セクションオブザーバーは下記の場合イエローカードを通告する。
- 3 セクションオブザーバーはライダー及び/または彼のアシスタントに対し状況または取られた行動について指導をする。もし、事前警告後も彼らの内ひとりでもオブザーバーの指導に従わずに決定に反論したり、乱暴な振る舞いをした場合、当該ライダーはイエローカードを受け取ることとなる。
- 4 チーフセクションオブザーバーがペナルティーを通告した後に、ライダーまたはアシスタントがセクションオブザーバーと議論したり、ライダーが車両から降りてセクション内を歩いたりした場合。

- 5 イエローカードの発行は絶対的なものであり、FIM規律及び裁定規定事項 4.1 に準拠し、如何なる抗議も受け付けられない。その後、オブザーバーはカードの裏側にライダーのナンバーと違反の内容を記す。オブザーバーは通告書を作成し、遅れることなく、この情報を競技監督に伝え、さらにリザルトマネージャーにそのことが伝えられる。この特別ポイントを有効とするために 1 時間以内かつ全ての大会において競技監督の署名入り結果表の公示前に、リザルトマネージャーが通告書を受け取らなければならない。
- 6 競技中の各違反行為に対し 5 ポイント+金銭的ペナルティーを決定する
レースディレクションに報告する

5. 20 失格

- 1 下記規則違反は当該大会において自動的にライダーが失格とされる。
- 2 ビブが回収される。
- 3 レースディレクションによる更なるペナルティーが科される場合がある。
- 4 失格となった場合、当該大会でライダーが得た結果が無効とされ、ポイント、賞典またはメダルすべてが没収となる。
 - a) ヘルメットをかぶらずにモーターサイクルに乗車した（事項 2.8）
 - b) マーキングを失った（事項 5.4.2）
 - c) イベント中にモーターサイクル、またはライダーを交代した
 - d) 承認されていないタイヤを使用する、またはオリジナルのタイヤと異なる構造、プロフィール、またはコンパウンドのタイヤと交換した
 - e) 許可されていない燃料を使用した
 - f) FIM アンチドーピング規定に明記されているアンチドーピング違反
 - g) ライディングビブを交換した（事項 2.10）
 - h) ライダーが、逆相した場合や自分が離れた地点からコースに戻らなかった場合（事項 2.10）
 - i) トライアルでセクションとして規定された後に乗車した場合（事項 2.10）
 - j) ライダー、または彼のアシスタントが、オフィシャルに対して重大な治安素乱行為を行った場合（事項）
 - k) 同一大会においてイエローカード 3 枚を発行された場合（事項 5.19）
 - l) パドック以外で燃料補給をした（事項 5.4.5）

- m) モーターサイクルの構造または状態が危険を及ぼす恐れがある（事項 2.10）
- n) FIM 技術規則事項 01.19 に規定された最低重量に準拠していない
- o) FIM 技術規則事項 01.79 に規定された音量規定に準拠していない
- p) ライダーを援助する者が、当該ライダーの車両を全コースに沿って押し歩いた（事項 2.10）
- q) ライダーが最善を尽くさない場合及び/または競技中に他のライダーの援助をしている場合。
- r) ライダーのオフィシャル、セクションオブザーバーまたは大会に関係するその他人員に対する無礼な態度

5. 21 ライダー及び/またはアシスタントに対する金銭的ペナルティー

- 1 下記罰金が、ライダー及び/またはアシスタント個人または双方に複数科される場合がある。
- 2 これらペナルティーは、レースディレクションの承認を受け、主催国協会（FMNR）競技監督及び/またはレースディレクターによって科される。
- 3 FIM 執行事務局への連絡なしに不参加の場合
 - 1回目： 100ユーロ
 - 2回目： 200ユーロ
 - 3回目： 300ユーロ
 - 4回目： 400ユーロ
- 4 事項 5.15 にあるとおり競技会場を離れた場合
 - 1回目： 100ユーロ
 - 2回目： 200ユーロ
 - 3回以上：500ユーロ
- 5 大会にエントリーしているライダーの技量に興味のあるライダーまたはその他人物がセクション下見時間以外にセクション内に進入した場合 250ユーロ

- 6 以下の場合、最大 500 ユーロまでの罰金が科される。
- a) 事項 210「ライダーの行動及びアシスタント」及び事項 2.11「アシスタント及びアシスタンス」に準拠していない場合で、他のペナルティーを侵害しない場合。
 - b) ライダーまたはアシスタントによるオフィシャル、セクションオブザーバーまたは大会に関係するいかなる人物に対する不適切な言動の場合で、事項 5.20「失格」に規定されている事項に含まれない場合。
 - c) 表彰式、選手権フォトセッションまたは記者会見に FIM レースディレクターの承認なしに遅れるか参加しない場合。
- 7 レースディレクションは FIM スチュワードパネルに更なるペナルティーを提案することが出来る。

5. 21 の追記

5. 21 TDN&WTDN-FIM トライアル・デ・ナシオン/FIM ウィメンズトライアル・デ・ナシオン

- 8 大会からの離脱： 500 ユーロ
- 9 上位 3 チームの内の一のチームが、表彰式または記者会見に競技監督の承認無しに遅れるか欠席した場合、当該ナショナルチームは最大 500 ユーロのペナルティーを科される。

5. 22 ビブ装着者に対するペナルティー

- 1 事項「マニファクチャラーチームマネージャー、FIM トライアルチームマネージャー、トライアル・デ・ナシオン及びアシスタンスに違反した場合、事項 5.21 に抵触することなく下記罰金が科される。
- 1 回目： 100 ユーロ
 - 2 回目： 200 ユーロ
 - 3 回目： 500 ユーロ
- 2 重大な規則違反のあった場合、マニファクチャラー、チーム及び/またはビブ装着者は、スポーツシーズンの一部または全てでこのビブの使用する権利を失う危険が伴う。

5. 23 イベント終了前の中止

- 1 レースディレクションが一つのカテゴリーの全てのライダーが終了する前に競技を中断する場合、下記に規定する手順にて停止前と可能な限り同じ状況でからレースを再開し、コース上にいるライダーには追加の持ち時間が加算される。停止時間は90分を超えてはならない。
- 2 レースが再開できない場合や当該カテゴリーのライダーがセクション数の半分を消化していない場合、当該カテゴリーの競技は無効と宣言される。国際審査団がこの時点以降に競技を停止した場合、競技結果は有効とされる。
- 3 大会の一時停止または中止の手順：
競技を中断する決定が出される。全オブザーバーに連絡され、時間、ピブナンバー、セクション、エンクロージャー、コリドーまたはコースにいる全ライダーの状況を記録する。競技監督から伝達された状況を伝える。その後、競技監督に報告する。
- 4 競技が継続される場合、全ライダーが競技停止前と可能な限り同じ状況で再開する手順を取る。

5. 24 スコアの記録

- 1 ライダーには、オーガナイザーからラップごとに不溶材質でできたスコアカードが個々に供給される。ライダーは、各セクションで自分のスコアカードにマークをつけてもらうことと、~~リザルト~~オフィシャルが要請した場合にこれを提出することに関して責任を持つ。
- 2 パンチカードにミスがあった場合、すべての四角部分に孔が開けられ、正しいペナルティーを示す四角のみがそのままとされる。
- 3 全ライダーのスコアを示すバックアップ用のシートがセクションごとに記入される。このシートは、各ラップ終了後速やかにリザルトマネージャーに渡されなければならない。
- 4 パンチカードが優先され、バックアップ用のスコアシートは、カードの読み込みやカード紛失に関する疑問が生じた場合のみ、または議論が生じた場合に用いられる。

5. 24. 1 パンチカード

- 1 ライダーは、自身のパンチカードに責任を持ち、以下を必ず順守しなければならない。
 - a) ライダーは、オーガナイザーからラップ毎にパンチカードを受け取る。
 - b) 彼のみがパンチカードを持つことが出来る。
 - c) カードにはいかなる変更も加えてはならず、自分自身の番号のカードであるか、ラップ数は間違っていないか確認しなければならない。
 - d) 各セクションで確実にパンチされているか確認し、要求された場合、そのパンチカードを提示しなければならない。
 - e) 紛失には十分気を付け、カードの良い状態を保ち、担当者に提出する際にはその内容が認識可能でなければならない。
- 2 パンチカードにミスがあった場合、すべての四角部分に孔が開けられ、正しいペナルティーを示す四角のみがそのままとされる。
- 3 パンチカードを紛失した場合、レースディレクションは、セクションでのペナルティーが明確に記録されているバックアップスコアシートを利用するか決定する。ペナルティーのない場合、レースディレクションは、事項 5.18.2.3 に従いセクションミスを適用し、ペナルティーポイントを加算する。

5. 24. 2 バックアップスコアシート

- 1 バックアップスコアシートは、各セクションで全ライダーの成績を記録する。
- 2 当該セクションをトライした全ライダーの成績に関する情報を含む。
- 3 各セクションにおいて、最終ライダーが最終ラップを終了した時点で速やかにリザルトマネージャーに提出されなければならない。

5. 25 リザルトと順位

- 1 トライアル GP の各大会の結果は、最終的にライダー及びマニファクチャラーの順位付けの為にある。
- 2 各日のウィナーは、事項 052.9 に基づくポイントが一番少なかったライダーとする。
- 3 各FIMトライアル世界選手権で最終順位15位以内のライダーには、下記ポイントスケールに基づいたポイントが割り当てられる：

1位	20ポイント	6位	10ポイント	11位	5ポイント
2位	17ポイント	7位	9ポイント	12位	4ポイント
3位	15ポイント	8位	8ポイント	13位	3ポイント
4位	13ポイント	9位	7ポイント	14位	2ポイント
5位	11ポイント	10位	6ポイント	15位	1ポイント
- 4 結果表には以下の情報が含まれていなければならない。
 - FIM、主催国協会（FMNR）、オーガナイザー・モトクラブ、選手権ロゴ
 - タイトル、会場名、開催日、主催国協会名、IMN（国際競技会）ナンバー、オーガナイザー/モトクラブ、大会のクラスまたはカテゴリー
 - 順位、ゼッケン、氏名、国籍、所属国協会名、ライダーの使用したモーターサイクルマニファクチャラー名、チーム名称（ある場合）
 - 成績
 - レースディレクター名、競技監督名及びその署名、結果発表時刻

5. 25の追記

5. 25 TDN&WTDN-FIM トライアル・デ・ナシオン/FIM ウィメンズトライアル・デ・ナシオン

- 5 3つの異なる順位付け（世界選手権、ウィメンズ世界選手権及びインターナショナルトロフィー）が確立される。チームの結果のみが発行される。
- 6 その他追加情報及びタイムペナルティー（全ライダー及びチームのもの）は、順位表にチームペナルティーとして記載される。

- 7 FIM トライアル・デ・ナシオンまたは FIM インターナショナルトロフィーの優勝チームは、事項 5.18 に明記されているポイント総数の少ないライダーによるチームで、各セクションにおける各チームの上位 2 名の成績が適用される。
- 8 チームが 3 名以下で競技を終了した場合、各セクションにおける不足スコアとして 5 ポイントが加算される。
- 9 2 名のライダーによるチームは、各ラップ、各セクションの全ての結果が適用される。
- 10 1 名のライダーのみが競技を終了した場合、または事項 2.10 に規定する状況、トライしなかった、体調不良またはその他状況等の場合、チームは最終順位に含まれない。

5. 25 WTDN-FIM ウィメンズトライアル・デ・ナシオン

- 11 FIM ウィメンズトライアル・デ・ナシオンの優勝チームは、順位を得たライダーが事項 5.18 に明記されているポイントをもっとも少なくい者で、各ラップ各セクションにおける各チーム上位 2 名の成績を考慮して定められる。1 名のみがレースを終了した場合、二人目の結果として各セクションで 5 ポイントが加算される。
- 12 結果表には以下の情報が含まれていなければならない。
 - FIM、主催国協会 (FMNR)、オーガナイザー・モトクラブ、選手権ロゴ
 - タイトル、会場名、開催日、主催国協会名、IMN (国際競技会) ナンバー、オーガナイザー/モトクラブ、大会のクラスまたはカテゴリー
 - 順位、ゼッケン、氏名、国籍、所属国協会名、ライダーの使用したモーターサイクルマニュファクチャラー名、チーム名称 (ある場合)
 - 成績
 - レースディレクター名、競技監督名及びその署名、結果発表時刻

5. 26 タイ

5. 26. 1 大会終了時点でのタイ

- 1 タイの場合、“クリーン”（0ポイント）の数が一番多いライダーをウィナーとする。それでもまだタイが存在する場合、1ポイントの数、2ポイントの数、3ポイントの数の順が考慮される。
- 2 それでもまだタイが存在する場合、2ラップを秒まで計測し、短い時間で完了したライダーが勝者と見なされる。
- 3 それでもまだタイが存在する場合、二人のライダーは同順位となり、その順位に割り当てられる選手権ポイントが両名に与えられる。すなわち、上記のあとで2名のライダーが2位になった場合、ポイントは下記のように割り当てられる：20、17、13、11点等

5. 26の追記

5. 26. 1 TDN&WTDN-FIM トライアル・デ・ナシオン/FIM ウィメンズト ライアル・デ・ナシオン

- 4 タイの場合、チーム（全ライダー）の“クリーン”（0ポイント）の数が一番多いライダーをウィナーとする。それでもまだタイが存在する場合、1ポイントの数、2ポイントの数、3ポイントの数の順が考慮される。
- 5 それでもまだタイが存在する場合、チーム（全ライダー）の2ラップを秒まで計測し、短い時間で完了したチームが勝者と見なされる。チームのタイムは、最初に終了したライダーと最後に終了したライダーのタイムを加算した合計タイムとする。

5. 26. 2 選手権終了時点でのタイ

- 6 FIM トライアル世界選手権に含まれる各カテゴリーの最終順位は、最も良い成績の回数によって決定される。それでもタイが生じる場合、それは最終戦の一つの結果、あるいは最終戦の2つの結果等を考慮する。

5. 27 賞

- 1 FIM トライアル世界選手権の各カテゴリーに関して、最低でも各日の上位3名のライダーに賞が与えられる：賞は FIM スポーツコードに明記されている選手権及びカップに与えられる。

5. 27の追記

5. 27 TDN&WTDN-FIM トライアル・デ・ナシオン/FIM ウィメンズトライアル・デ・ナシオン

- 2 各メンバー及び協会に賞が与えられ、それは世界選手権及びインターナショナルトロフィーの最低上位3チームに与えられる。賞は FIM スポーツコードに明記されている選手権に与えられる。

5. 28 表彰式、および一般向けインタビュー

- 1 表彰式は、最後のライダーが到着してから15分以内に行われる。上位3位に入ったライダーと、競技監督が招待したその他のライダーが、表彰式の直後に行われる場合、短い一般向けインタビューに出席する。
- 2 ライダーが表彰式典、または記者会見を競技監督の事前了解なしに欠席あるいは遅れた場合、罰則が科される。
- 3 表彰式または記者会見参加者は、事項 2.10 を順守しなければならない。違反した場合、事項 5.21 に明記されたペナルティーの対象となる。

5. 28の追記

5. 28 TDN&WTDN-FIM トライアル・デ・ナシオン/FIM ウィメンズトライアル・デ・ナシオン

- 4 表彰式は、最終チームが到着してから15分以内に行われる。上位3位に入ったライダーと、競技監督が招待したその他のチームが、表彰式の直後に行われる場合、短い一般向けインタビューに出席しなければならない。
- 5 上位3チームの内の1チームが競技監督への事前承認無しに表彰式典、または記者会見欠席あるいは遅れた場合、罰則が科される。

5. 29 抗議及び控訴

- 1 抗議は、FIM規程および裁定規則、および大会特別規則に基づいて提出される。660 ユーロまたは地元の通貨（交換可能な）で同額が添えて提出されるが、抗議が正当だと証明された場合には返却される。
- 2 抗議は、競技監督及び FIM レースディレクターが署名したリザルトが公表されてから 30 分以内に提出されなくてはならない。
- 3 ライダー、チームまたはエントリーしたモーターサイクルの資格に関する抗議は大会の最初のライダーがスタートする前に提出されなければならない。
- 4 レースディレクションの裁定に対する上訴は FIM 国際審査団に提出される。この上訴には 660 ユーロ及び書面でレースディレクションの裁定が通告されてから 30 分以内に行われなければならない。
- 5 FIM 国際審査団の裁定に対する控訴は、CDI（国際規律法廷）に提出される。この控訴は FIM スチュワードの決定通告後 5 日以内に行われなければならない。（保証金は 1320 ユーロ）

基準タイムスケジュール

1日に予定されているスケジュールは最大1時間前後する場合があります。

日程	時間	FIM トライアル世界選手権 1日目、2日目
1日目 2日前	17~19	パドック大型車両駐車場オープン
	18~20	バン、モーターホーム駐車場オープン
	18	コーディネーションミーティング
1日目前日	9~	セクション査察：レースディレクション
	8~10	トラック、バン、モーターホーム設置
		受付及び車検
	10~11	トライアル GP
	10:30~11:30	トライアル 2
	11~12	ウィメン及びトライアル 125
		プラクティス
	13-15	トライアル GP
	13:30-15:30	トライアル 2
	14-16	ウィメン及びトライアル 125
	18 または 19	オフィシャルミーティング開始
競技初日	11	最終ライダースタート
	16	最終ライダーフィニッシュ
	16:15	表彰式
	16:45	オフィシャルミーティング

競技2日目も1日目と同じスケジュールとする。

01.01 序論

モーターサイクルという名称は、原則として四輪未満で、エンジンによって駆動され、基本的にはひとり、またはそれ以上の人間（そのうちのひとりがライダー）を運ぶために設計されたすべての車両を指すものである。ホイールは通常路面に接地しているが、瞬間的、または異例の状況の場合は例外とする。さらに、特殊路面を走行するために、ひとつ、またはすべてのホイールをスキー、ローラー、またはチェーンで置きかえることができる。

01.03 構造の自由

モーターサイクルは、FIM規則、および大会特別規則の条件、さらに、特定の競技に関してFIMが要請するいくつかの特殊条件に適合することを条件として、使用されるモーターサイクルの銘柄、構造、および種類には制限は設けられない。

すべてのソロ・モーターサイクル（グループA）は、ライダーによって完全にコントロールされるような構造とする。サイドカー付きのモーターサイクル（グループB）は、パッセンジャーを運べるような構造とする。

01.05 モーターサイクルのカテゴリーとグループ

モーターサイクルはカテゴリーとグループに分けられ、すべての大会においてこれが守られなくてはならない。

原則として、異なるカテゴリー、グループ、およびクラスが同時に競うことは禁止されるが、大会特別規則に特記されている場合は例外とする。

カテゴリー I 路面と接地している一本の駆動輪の動きによって一方方向のみに推進されるモーターサイクル。

グループA1 – ソロ・モーターサイクル

路面に1本の軌道のみを残す二輪車両

グループB1 路面に、モーターサイクルの残す1本の軌道とパッセンジャー用サイドカーが残すもう1本の軌道の合計2本の軌道を残す三輪車両。

グループB2 路面の前進方向に2本、または3本の軌道を残す三輪車両で、完全な一体ユニットを形成するサイドカーが常時固定されたもの。

軌道が3本の場合、モーターサイクル・ホイールが残す2本の軌道の中心線は、75mm以上離れていてはならない。軌道は、車両が前を向いた状態における各ホイールの縦方向の中心線によって決定される。

カテゴリーⅡ

- グループC — 特殊二輪モーターサイクル
- グループD — 特殊三輪モーターサイクル
- グループE — スノーモビル
- グループF — スプリンター、およびドラッグスター
- グループG — クアドレーサー
- グループH —
- グループI —

カテゴリーⅢ

- グループJ — 電動車両（ロードレース技術規則の事項 O1.50 を参照）

01.07 クラス

グループは、下記のシリンダー容量に基づいてさらにクラス分けされる。一般的に、これらのクラスがすべての大会に関して適用される。

カテゴリーⅠ

グループA1 車両

クラス	排気量 cc (以上)	排気量 cc (まで)
50	—	50
125	50	125
オープン	125	300cc (2ストローク) 350cc (4ストローク)

グループB1、B2 サイドカー

上記A1 及びA2 の125cc 以上と同様とする。

カテゴリーⅡ

- グループD — 特殊三輪モーターサイクル
- グループE — スノーモビル

グループ G — クアドレーサー

バルーンタイプのタイヤを各対角線上の四隅に持つ 4 輪オフロード車両で、ライダーはまたがって座りハンドルバーにより操舵できる収容設備を含む車両。

カテゴリー I、グループ A1 と同様

カテゴリー III

グループ J — 電動車両（ロードレース技術規則事項 O1.82 参照）

O1.11 排気量の測定

11.11 レシプロ・エンジン、“オットー”・サイクル

各エンジン・シリンダーの容量は、シリンダーの容積を算出する幾何公式を用いて算出される。直径はボアによって表され、高さはピストンが上死点から下死点まで移動するストロークを指す。

$$\text{容量} = \frac{D^2 \times 3.1416 \times C}{4}$$

D = ボア C = ストローク

シリンダー・ボアが真円ではない場合、断面積は適切な幾何方式、または数式によって算出され、その後それにストロークを掛けて容量が決定される。

測定時に、ボアに関して 1/10mm の許容誤差が認められる。この許容誤差を適用しても、当該クラスの排気量制限を超過する場合、エンジンが冷えた状態で 1/100mm の制限までさらに測定が行われる。

11.13 ロータリーエンジン

ロータリーエンジンを搭載するモーターサイクルが出場するクラスを決定するエンジン容量は下記によって算出される：

$$\text{容量} = \frac{2 \times V}{N}$$

V = エンジンを構成するすべての燃焼室の総容量

N = ひとつの燃焼室内で 1 回のサイクルを完了するのに必要なモーターの回転数

4ストロークに分類される。

11. 15 ヴァンケルシステム

三角形のピストンを持つヴァンケルシステムエンジンに関して、容量は下記の公式によって算出される：

$$\text{容量} = 2 \times V \times D$$

V = ひとつの燃焼室の容量

D = ローターの数

このエンジンは4ストロークに分類される。

01. 17 スーパーチャージング

すべての大会において、いかなる種類の方法によるスーパーチャージングも禁止される。

作動するシリンダーの容量によって決定される指定クラスに属するエンジンは、2ストローク、4ストロークを問わず、次の場合にはスーパーチャージングされているとはみなされない。1回のエンジン・サイクルに関して、燃料の吸気に用いられる燃料供給デバイスの総容量（作動するシリンダー容量を含んで幾何的に測定された総容量）が当該クラスの最大容量制限を超過していない場合。

01. 18 テレメトリー

いかなる形式においても、動いているモーターサイクルから情報を得る、または動いているモーターサイクルへ情報を送ることは禁止される。

公式シグナリング・デバイスをマシンに搭載することが要請されることもある。

自動ラップタイム計時デバイスは“テレメトリー”とはみなされない。

自動ラップタイム計時デバイスは、公式の計時方式、および装置を妨害するものであってはならない。

01. 19 モーターサイクルの重量

19. 01

Xトライアル及びトライアル車両（アウトドアイベントのみ）の最低重量は、

- 125cc 車両： 67Kg
- 125cc を超える車両： 70Kg

測定車両の最低重量は設定された最低重量を下回ってはならない。大会期間中、何時でも最低重量の確認をすることができる。ライダーは、大会期間中（ゾーンとゾーンの間でも）または最終ゾーンにおいて重量検査のために車両の提示を求められる。

レース中またはレース後のモーターサイクルの重量許容誤差は1%まで認められる。

19.03

シールはフロントメインフレームに固定されていなければならない。

19.04

重量計は国家機関で毎年証明されなければならないまたは前年の大会開催期間中に、それは大会開催日から2年以内に証明されたものとする。

19.05

グループB1、B2のすべての競技でパッセンジャーが義務付けられる。

01.21 メーカー名の表示

1台のモーターサイクルの構造に二つのメーカーが関与している場合、下記の方法で二社の呼称がマシンにつけられる：

- ・ シャシー・マニュファクチュラーの呼称
- ・ エンジン・マニュファクチュラーの呼称

01.23 プロトタイプの定義

プロトタイプ・モーターサイクルは、それが使用される競技の種類に適用されるFIMスポーツコード及び付則の安全条件に適合する車両でなくてはならない。

01.25 一般仕様

下記の仕様が、指定されたグループのすべての車両、およびすべての種類の競技に関して適用される。ただし、FIMスポーツコードの該当するセクションに特記されている場合は例外とする。

これは国内競技会にも適用されるべきであるが、主催国協会（FMNR）が別の仕様を指示している場合は例外とする。

いくつかの競技に関しては、追加仕様も必要とされ、これはスポーツコードの該当部分、または当該競技会の大会特別規則に詳細が明記される。

25. 01

フレーム、フロントフォーク、ハンドルバー、スイングアーム、スイングアームスピンドル、ホイールスピンドルにチタニウムを使用することは禁止される。

鉄を含まないファスナーまたはスピンドルに交換される場合、それは規定通りに寸法を増大することができる。

ホイールスピンドルへの軽合金の使用もまた禁止される。(トライアル車両は除く)

チタニウム合金製のナットとボルトの使用は許可される。

サーキットで実施されるチタニウム・テスト：

25. 01. 1 磁気テスト (チタニウムは磁気ではない)

25. 01. 2 3%の硝酸テスト (チタニウムは反応しない。金属がスチールである場合、硝酸液は黒い点を残す)

25. 01. 3 当該パーツの重量を計り、水の入ったメジャー付きグラスに入れて質量を測定することによって、チタニウム合金の特定質量4. 5-5、スチールの特定質量7. 5-8. 7を確かめる (インテーク・バルブ、ロッカー、コンロッドなど)。

25. 01. 4 論議が生じた場合、材質テスト研究所においてテストが実施される。

25. 02

アルミニウム合金は目で見て確認される

25. 03

トラックレースマシンへのカーボンファイバーの使用は認められる。(カーボン・カーボン、カーボン・ケブラーまたはその他複合素材製のハンドルバー及びホイールリムを除く)

25. 04 セラミック素材

セラミックパーツの使用は禁止される。セラミックコーティングパーツの使用は認められる。

25. 05

データ記録装置及び自動電子イグニッションは認められる。

走行している車両と当該車両のエントラントまたはライダー間の如何なる信号の通信も禁止される。但し、計時トランスポンダーまたは承認されたオンボードカメラ（**事前に選手権プロモーター及び主催者の書面による許可が必要**）

25. 06

エンジンのシリンダー数は、燃焼室の数によって決定される。

25. 07

別個になった燃焼スペースが用いられる場合、これは吸気ポート総面積の最低50%となる断面部分による制限のない通路によって連結されていなくてはならない。

01. 26 ソロ・モーターサイクルのフレームの定義

マシンのフロント部のステアリング機構をエンジン／ギヤボックス・ユニット、およびリヤ・サスペンションのすべてのコンポーネントと結合するのに用いられる構造部。

01. 27 スターティング・デバイス（スタート装置）

スタート装置は義務とされる。

01. 28 燃料タンク

燃料タンクは大会期間中マーキングされたものでなければならない。マーキングのされていない燃料タンクは審査委員長に報告される。

燃料タンクへの補充はパドックエリアに限定される。

01. 29 オープン・トランスミッション・ガード

カウンターシャフト・スプロケットにガードが装備されなければならない。

29. 04

チェーンガードは、リヤホイールのファイナルドリブンスプロケットとチェーン稼動下部の間に挟まれるのを防ぐために取り付けなければならない。

リヤスプロケット外側は、固く強固なプラスチックシートで完全に覆われていなければならない。スプロケットにある穴が視認できてはならない。

01. 31 エキゾーストパイプ

エキゾーストパイプとサイレンサーは、ノイズ・コントロールに関するすべての条件を満たすものでなくてはならない。(事項 01.79 参照)

31. 01

エキゾーストパイプの端は、30mmの長さに渡って水平で、ソロ・マシンの中心軸に対して平行でなくてはならない(±10°の許容誤差が認められる)。またエキゾーストパイプの先端は車両後端から5mm以上突出してはならない。すべての突端は最低半径2mmの球状処理がなされていなければならない(図E参照)。

31. 02

排気は、後方に向けて排出されなければならないが、他のライダーもしくはライダー達に埃を巻き上げたり、タイヤもしくはブレーキに悪影響を与えたり、もしいる場合は、パッセンジャーに不快な思いをさせたりするものであってはならない。

後続のライダーへの不利益とならないような廃油処理が施されていないなければならない。

31. 03

ソロ・モーターサイクルのエキゾーストパイプの先端は、リヤ・タイヤを接点として垂直に引かれた線より突出してはならない(図E参照)。

31. 04

エキゾーストパイプは水平に排気を行い、後方に向かうに従ってマシンの軸に対して最大30°の角度でなければならない。

01. 33 ハンドルバー

33. 01

サイドカーを含む、ハンドルバーの幅は、600mm以上、850mm未満とする。

33. 02

ハンドルバーのクロスバーにはプロテクションパッドが装着されていないなければならない。クロスバーのないハンドルバーの場合、ハンドルバーの中間部分にプロテクションパッドを装備することとし、それはハンドルバー・クランプをカバーする幅を持っていないなければならない。

33. 03

露出したハンドルバーの先端部分は、固形物質が埋め込まれるかゴムで覆われていなくてはならない。

33. 04

ハンドルバー・クランプは入念に形成され、ハンドルバーに破損部分が生じないようにされる。

33. 05

軽合金素材のハンドルバーが使用される場合、クランピングエリア先端（または2つのクランプ）間の距離は120mmを超えてはならない。

33. 06

ハンドプロテクターが使用される場合、非粉碎素材でなければならず、常に手の為に解放されていないなければならない。

33. 07

軽合金製ハンドルバーを溶接修理することは禁止される。

33. 08

カーボン・カーボン、カーボン・ケブラーまたはその他複合素材製のハンドルバーは認められない。

33. 09

レバーのついたハンドルバーとタンクの間に最低30mmのクリアランスを取るために強固なストップ（フルロック状態時のステアリング・ダンパー以外のもの）が設けられ、ライダーの指が挟まれないようにしなければならない。

33. 11

サイドカートライアルの場合、ハンドルバーの最低調整角は各サイドのセンターラインまたは真ん中から40度とする。ステアリングは車両の前輪及びステアリングフォークのみに作用するものとする。操作可能なサイドカーホイールは禁止される。

01. 35 コントロール・レバー

35. 01

すべてのハンドルバー・レバー（クラッチ、ブレーキ等）は原則として先端部がボール状（このボールの直径は最低16mmとする）になっていなくてはならない。このボールは平らであってもかまわないが、いかなる場合においても先端部分は丸くなっていなくてはならない（平らな部分の厚みは最低1.4mmなくてはならない）。この先端部は常時固定され、レバーと一体となっていなくてはならない。

35. 03

各コントロール・レバー（ハンド・レバー、およびフット・レバー）は、独立したピボットにマウントされなくてはならない。

35. 04

ブレーキ・レバーがフットレストの軸をピボットとしている場合、フットレストが曲がる、あるいは変形する等。いかなる場合においてもブレーキ・レバーは作動しなくてはならない。

01. 37 スロットル・コントロール

37. 01

スロットル・コントロールは、手で握っていないときには自動的に閉じるものとする。スロットルの操作（開けたり、閉じたり）は、スロットルバルブに直接連結されたツイストグリップからのメカニカルケーブルによって作動するものとする。シリンダーへの吸気はスロットルボディを経由して行われなくてはならない。その他如何なる方法によるシリンダーヘッドへの吸気経路への外気の取り入れは禁止される。

37. 02 イグニッション・カッターアウト・スイッチ

37. 03

全てのモーターサイクルには、ライダーとランヤード（最大長1m）で繋がれカッターアウトスイッチで作動カッターアウト装置が装備されていなければならない。ライダーがモーターサイクルから離れた場合にエンジンの作動を停止するものが装備されていなければならない。

01. 39 フットレスト

39. 01

フットレストは折りたたみ式であってもよいが、その場合には通常的位置に自動的に戻るデバイスが装備されていなくてはならない。フットレストの先端には、最低半径8mmの一体型のプロテクションが設けられなくてはならない（図Dを参照）。

01. 41 ブレーキ

41. 01

すべてのモーターサイクルには、最低2つの有効なブレーキが装備されていなくてはならず、ホイールと同心でなくてはならない。

41. 02

グループBの車両には、最低ふたつの有効なブレーキが最低2つのホイールに装備されていなくてはならず、ホイールと同心でなくてはならない。

41. 03

鋭利な形状（ノコギリの歯状）のブレーキディスクは禁止される。ブレーキディスクの細長い開口部の最大幅は3mmで最低半径3mm、最大半径5mmとする。

41. 04

プラスチック素材の外部プロテクションはフロントディスク（完全にカバー）及びリヤディスクに装備していなければならない。空力及び軽量化のための穴は最大幅6mm最大長10mmとする。（2016年より義務化された）

01. 43 マッドガード及びホイール・プロテクション

モーターサイクルにはマッドガードが装着されなくてはならない。

43. 01

フロント・マッドガードはホイールの周囲の最低100°を覆っていなくてはならない。マッドガード前端からホイールの中心に引かれた1本の線とホイールの中心を通過して水平に引かれもう1本の線が形成する角度は45°から60°までの間とする。

43. 02

リヤマッドガード（トライアルサイドカー及びインドアまたはアリーナトライアルに使用される完全なオフロード車両を除く）はホイールの周囲の最低 80° を覆っていないてはならない。マッドガード後端からホイールの中心に引かれた 1 本の線とホイールの中心を通過して水平に引かれたもう 1 本の線が形成する角度は 60° を超えてはならない。

43. 03

完全なオフロード（インドアまたはアリーナトライアル）競技会では、リヤマッドガードはリヤホイールスピンドルを基準として描かれた円と垂線を基準とし、後方に 25° 以上の位置でなければならない。

01. 47 ホイール、リム及びタイヤ

47. 01

すべてのタイヤはリムに装着され、1 kg/cm (14 lb/平方インチ) の空気圧で測定される。測定は路面から 90° のところにあるタイヤの部分で行われる。

47. 02

マニファクチャラーが供給した状態のリム、または一体型ホイール（キャスト、モールド、リベット）のスポークを改造すること、あるいは従来の取り外し可能なリムにおけるスポーク、バルブ、または安全ボルト以外のものを改造することは禁止される。ただし、リムに関連してタイヤが動くことを防ぐために用いられることもあるタイヤ・リテンション・スクリューは例外とする。リムがこれらの目的で改造される場合、ボルト、スクリュー等が装着されなくてはならない。

01. 49 トライアルタイヤ

49. 01

装着された状態でのタイヤの全幅は 115mm を超えてはならない。

49. 02

トレッドの深さ (A) は、トレッド面に対して直角に測定した状態で 13mm を超えてはならない。同一の円周上にあるブロックは同じ深さでなくてはならない (図 D b i s を参照)。

49. 03

ブロック間のスペースは、タイヤを横断する方向 (B) において 9, 5mm を超えてはならない、あるいは円周方向 (C) において 13mm を超えてはならない。

49. 04

ショルダー・ブロック間のスペース (D b i s) は22mmを超えてはならない。

49. 05

トレッドを横断するスペース (E) は、タイヤ・ウォールに対して直角に測定した場合、タイヤを完全に横断するように延びていてはならない。ただし、途中にブロックがある場合は例外とする。

49. 06

すべてのトレッド・ブロック (ショルダー・ブロックは除く) は、長方形の形とし、両側がタイヤ軸に対して平行、または直角でなくてはならない (タイヤは逆にした場合も同じ外観で、原則として図D b i sに適合していなくてはならない)。

49. 07

タイヤの表面はアンチスキッドスパイク、スペシャルチェーン等の外的な追加物を用いてはならない。

49. 8

タイヤは、一般ハイウェイ用向けとして通常の販売店、または小売店から入手できるものでなくてはならない。

49. 8. 1

タイヤは、一般の人たちが入手できるタイヤ・マニュファクチャラーのカタログ、またはタイヤ仕様リストに掲載されていなくてはならない。

49. 8. 2

タイヤは、荷重とスピードに関して“ヨーロッパ・タイヤおよびリム技術組織 (ETRTO)”の条件に適合し、最低のサービス特徴45Mのものとする。

01. 50 電動車両の追加仕様

50. 01 序論

技術理念は、全く熱雨量を発生せず無害・有害な排気を出さずに作動し、一つのホイールが地面に接地する動作を伴うモーターサイクルのものである。

技術規則の改定は、競技の公平性を維持するために如何なる時でも行うことが出来る。

50.02 通常のEPVクラスの条件

供えられた電源（バッテリー、蓄電池）のみを動力源とする2輪または3輪の電動推進型のモーターサイクルとする。

電気モーターの数は一つとする。

50.02.1 レース手順

（レース手順は当該専門委員会により規定される）

50.02.2 レースフォーマット（ガイドライン：実際のレースフォーマットは当該種目による）

最低レース長：20分

最大レース長：30分

50.02.3 蓄電池の充電

車両の蓄電池は、大会主催者の指定する場所及び時間に充電されなければならない。

レース主催者によって手配される電源供給によってのみ充電することができる。

充電システムはマシンとは別個のものとし、ヒューズ、アース漏れ防止ブレーカーを備え、熱過負荷装置を含む全ての電気安全要綱に準拠していなければならない。

50.02.4 ピットストップ

レース主催者の承認を前提とし、安全かつ実践的配慮を前提としたエネルギー再生法に関して定義することが認められる。

ピットストップを希望するライダーは、その過程と技術内容について、安全性の評価のためにテクニカルディレクター/車検長に報告しなければならない。

50.02.5 トランスポンダータイミング

全ての車両には公式トランスポンダーが装備されなければならない。（トラックレース車両を除く）

50. 02. 6 車検

エントリーの条件として、配布される手プレート（FIM テクニカルコンストラクションファイル）を使用し、エントリー車両のテクニカルコンストラクション（製造技術）ファイルがレースエントリー時に要求される場合がある。この書類にはライダー、チーム、観客、オフィシャル及びマーシャルの安全を確保するためのデザインステップ並びにリストされた基本情報が含まれていなければならない。

車検員は、技術仕様、優れたコンストラクション技術者の雇用、適切な電気絶縁及び耐候性について順守されているか車両及びライダーの双方を確認する。

損傷を受けた車両は、レース後またはプラクティス後に車検エリアにおいて検査を受けなければならない。このような状況の場合、大会において再度使用する前に車両及び衣類の再確認を受けることは競技者の義務である。

競技に使用した車両が電氣的、機械的、構造的に安全な状態にすることはライダーの義務である。

50. 02. 7 服従

大会期間中、車両が本規則及び大会規則に完全に合致していることを大会車検員に示すことは競技者の役務である。

50. 03 仕様

50. 03. 1 条件

車両は、特に明記されていない限り、FIM 総合技術仕様に規定されているレースの為の諸条件を順守していなければならない。

50. 03. 3 ハンドルバー

事項01. 33参照

50. 03. 4 コントロール・レバー

事項01. 35参照

50. 03. 5 フットレスト/フットコントロール

事項01. 39参照

50. 03. 6 ホイール及びリム

事項01. 47参照

50. 03. 7 タイヤ

事項01. 49参照

50. 03. 9 車両重量

最低重量：75 kg 最大重量は120 kgを超えてはならない。

車両は、レースが出来る状態で重量チェックを受ける。

計測された重量値はいかなる状況においても最低重量を下回ってはならない。

50. 03. 10 総合寸法

詳細は各競技の同条項を参照。

50. 04 エレクトリック装備

50. 04. 1 IEC 公表

本技術規則に詳細な者が存在しない場合、関連する IEC 基準（国際電気技術委員会基準：International Electro-technical Commission Standard）またはレポートを参考とする。

注：IEC 公表は、将来的に ISO 公表に変更される。

— IEC60529 エンクロージャーからもたらされる防護範囲（IP コード）

— IEC60783 公道車両のワイヤリング及びコネクター。

このレポートは、バッテリー電動公道車両のケーブルリング及びコネクターに適用される。

— IEC60784 電動公道車両の計器

このレポートは、内燃機関エンジンを有する車両の計器を除く電動公道車両の計器に適用される。

— IEC60785 電動公道車両のマシンの循環

このレポートは、メイントラクションバッテリーから供給されるハイブリッドを含む電動公道マシンの循環（トラクションモーター、予備モーター）に適用される。

ー IEC60786 電動公道車両のコントローラー

このレポートは電動車両のトラクションバッテリーまたはバッテリーとモーターとの間のエネルギー伝達比の調整を行う電動車両の装備に適用される。

50.04.2 蓄電池（バッテリーの貯蔵）

充電機器から供給される電気エネルギー中間貯蔵のために使用される全ての装備と定義される。如何なるオンボード蓄電池も車両の蓄電池のための必須パーツとして考えられる。蓄電池のタイプ、寸法、重量は、公式プラクティスとレースの間に変更されることは認められない。

ドライバッテリー、小型蓄電池または太陽光発電等により作動されるオリジナルの品目がない場合、オンボード電気装備へのエネルギーは車両の公式蓄電池から供給されなければならない。

重要：エントリーの条件として、蓄電池化学作用、人間及び環境への危険性、取り扱い及び引火性の詳細と予防措置を含む、マテリアルデータ・セーフティーシートは車両のレースエントリーと共に提出されなければならない。

50.04.3 エネルギー回復

車両の運動エネルギーから発生するエネルギーの回復は認められる。

50.04.4 外部エネルギー源の使用

車両の性能向上を目的とするようなカーボンを基本源とするエネルギーの使用は、厳禁とされる。これには車両の冷却システムを作動させるために使用されるエネルギーも含まれる。

50.04.5 推進システムエラー

大会中に推進システムを停止した場合、惰性走行が出来なければならない。（例：燃料/充電過多またはシステムエラー）

50.04.6 電氣的安全

シャーシー及びシステム基盤のそれぞれに関連する車両の電気装備の如何なる部分も 500 ボルト以上となってはならない。（システム基盤とは電気装備の基盤を指す）システムの基盤とシャーシーまたは車両ボディーの間は 50 ボルト以上あってはならない。

どの部分でも 2 点間の電圧は 500 ボルトに限定される。パワー回路の電圧が 42 ボルトを超えた場合、このパワー回路は、適切なインシュレーターによってオンボード回路から離されなければならない。

高電圧の警告を示す符号は電気装備保護カバーの上かまたはその近くに表示されなければならない。全ての符号は黄色い三角の中に黒い稲妻と黒い境界線がある。三角形のサイズは最低 12cm とするが、実際はそれより大きくても構わない。

パワー回路は車両を推進させるために使用される電気装備のパーツ全てで構成される。オンボード回路は、信号を送ったり、ライト、またはコミュニケーション用に使用される電気装備で構成される。

電気装備の全てのパーツは、最低 IP44 タイプ（埃防止及び水滴防止）と同等以上のプロテクションで保護されなければならない。

50. 04. 7 通常回路ブレーカー：緊急停止

停止させるための 2 つの緊急停止装置（回路遮断）がライダー、マーシャルの手の届きやすい所に設置されなければならない。

通常のライディングポジションに座った場合、ライダーは、彼の前に設置してあるスパーク防止機能のある通常回路ブレーカーによってエネルギー消費部分と蓄電池間にある全ての電気経路を中断することができなければならない。このブレーカーは車両外部からも操作できる位置に取り付けられなければならない。このブレーカーは明確に表示されていないなければならない。

ボタン（スイッチ）の代わりに、このブレーカー操作するためにライダーに取り付けるランヤード（つりひも）の使用が認められる。

通常回路には、ライダーの背後で、事故後に車両が横倒しになった場合でも簡単に見分けられるような位置にある 2 次通常回路ブレーカーも含まれる。回路ブレーカーは、赤いボタンに黄色い丸印（最低直径 8cm）で赤文字か黒文字で緊急と記されたボタンで操作される。

下記のオプションは、列記された条件に合致し、その他解決法でもあることから容認することができる。チームは、車検において緊急停止操作のデモンストレーションを要求される。

1. モーター近くの下方に設置されるコンタクターとライダー及び車両の上部からパワーボルトと電流を分離するコンタクターリレーをコントロールする低電圧スイッチ（例：プッシュボタン）
2. このブレーカーが設置され、フルバッテリー電圧が流れている統合されたブレーカースイッチとリレー

もし取り付けられている場合、通常回路ブレーカーは、事前充電式抵抗器とは別になければならない。

スイッチを使用中にブレーカーの上に熱エネルギーを消費するアンペア・スクエア・2次特性である通常回路ブレーカーが溶けたり、電流の急激な増加を防止するために回路ブレーカーの適切な操作が補償されなければならない。特に蓄電池からパワープラグに接続するときに発生する。

低電圧回路のための低パワー蓄電池（例：補助回路）は、メインのパワー蓄電池と完全に孤立していることから、通常回路ブレーカー（緊急停止）から孤立させなくともよい。

50. 04. 8 パワーインジケーター

車両が充電中である場合、2つの明確な視認性に優れたインジケーターなければならない。1つはインストルメントパネル上で、もう一つは車両の後部とする。

リヤライトは赤でなければならず、最低 10m 後方の側面または後方からでも視認出来るものとし、毎秒 50%の周期で 1 回か 2 回点滅するものでなければならない。

50. 04. 9 ヒューズ（オーバーカレントトリップスイッチ）

オーバーカレントトリップは、規定された最高値を超えて一定時間超えた場合に、自動的に電流を中断する装置である。

ヒューズ及び回路ブレーカー（モーター回路ブレーカーではない）は、オーバーカレントトリップとして考えられる。追加の高速電気回路ヒューズオ及び高速ヒューズが適当とされる。ヒューズは簡単に手の届くところに位置し、両極の蓄電池に可能な限り近くになければならない。

車両に装備されている全ての電気ケーブルは個々のコンダクターの直径に適したオーバーカレントトリップで保護されていなければならない。

50.04.10 ジェネラルエレクトリックセーフティ

使用されている構成部品が、通常の使用時や予期せぬ事態となり使用不可能となる等のいかなる状況においても負傷の原因となってはならない。人物または器材を保護するために使用されている構成部品は適切な時間その役割を維持できるものでなければならない。

50.04.11 絶縁抵抗器

どの電気装置も、作動している構成部品とアースの間に最低減の絶縁抵抗器を持っていないなければならない。

300 ボルト以上からアースする場合、絶縁抵抗器の値は 500 k オームに達しなければならない。

絶縁抵抗器の計測は最低 100 ボルトの dc 電圧が使用されなければならない。

50.04.12 誘電強度

電気を発生する車両の全ての電気装置は下記条件を備えていなければならない。

誘電力を図るため、素材間の軽度、通常、または強制絶縁の判別がなされなければならない。

通常絶縁体は、1 分間の間最低 2000 ボルト、50 ヘルツのテスト電圧に耐性を有しているものとする。

軽度絶縁は使用されてはならない。(オンボード回路を除く)

全ての作動している電気系パーツは、突発的な衝撃から守られなければならない。十分な機械的抵抗を持たない絶縁素材、例えばコーティング、エナメル、ファイバーコーティング（浸したのもそうでないものも）または絶縁テープ、も認められない。

全ての作動していない部品も車両アースに接続されていなければならない。

50.04.13 蓄電気

パワー回路からなる蓄電気を經由する電圧は、通常回路ブレーカーが開かれてから、または蓄圧機のオーバーカレントトリップが切れてから 5 秒以内に 65 ボルトより下でなければならない。

50. 04. 14 畜圧機の固定

畜圧機は、車両の内部に確実に固定され、ショート、漏電から保護されなければならない。畜圧機フレームまたはシャーシーにメタルクランプで絶縁カバーと共に取り付けられなければならない。

固定方法は、畜圧機または固定器具、固定部位が、事故にあった際においても緩まないような方法を用いなければならない。ライダーと畜圧機を離すための頑丈な隔壁で仕切らなければならない。各畜圧機ボックスにはエアの出入り口が無ければならない。

畜圧機絶縁は、畜圧機の電池漏れまたは暴発した場合に、ライダーその内容物が接触せず、如何なる状況においてもライダーの視界またはマシンの操縦性を損なうものであってはならない。

50. 04. 15 パワーコントロール

自動的に閉じる（パワーコントロール）スロットルが適用される。

01. 53 サイドカー用追加仕様

53. 01

複数の箇所をつなぎ合わせたサイドカーは禁止される。

53. 02

駆動は、モーターサイクルのリアホイールを介して路面に伝えられるものとする。

53. 02

シートの最低寸法は300mm x 150mmとし、サイドカーの床部から最低300mm上に設けられなくてはならない（図Nを参照）。

53. 6

ハンドルバーは確実にフォークに取り付けられていなければならない。それらの高さは、シートの中央部分より高い位置になければならない。

モーターサイクルにはハンドルバー同様の取り付け方で取り付けられたステアリングヘッドが取り付けられなければならない。フロントホイールサスペンションのアンサスペンデッド部分に取り付けられてはならない。

53. 07

ステアリングのトルクを減少させるため、フロントホイール及びリアホイール間の最大幅を75mmずらすことが認められる。

53. 08

燃料タンク及びオイルタンクは、確実にステアリングヘッド後方に取り付けられなければならない。

53. 09

サイドカーは、最低3か所で車両に固定されなければならない。それはフレームと一体ではない。

取り付けポイントは取付け部の遊びがあってはならない。傾斜角が変更できる場合、それは固確実な固定方法で単純にクランプ(金具)で留められているものであってはならない。

53. 10

エンジンの位置は任意とするが、リアホイールより前方になければならない。

エンジンのセンターは車両の全幅を基準に設定され、それは車両のリアホイールのセンターラインを160mm以上超えてはならない。

エンジン及びギヤボックスがプレートに固定される場合、スチールプレートの厚さは最低4mmとし、軽合金プレートの場合5mmとする。

53. 11

サイドカーの乗客に必要とされる最低寸法は
長さ：1350mm 幅：300mm (図N参照)

53. 12

マシンの最低地上高は乗車状態で計測される。175mm以上なければならない。

53. 13

フロントホールのステアリングは、両サイドを同等に支えるホイールサポート(ロングまたはショートリーディングリンクタイプ)とフレームテレスコピックフォークまたはスイングアームフォークに直接取り付けられるステアリングの中間に接続部分を持たないものとする。

53. 14

シートの最低寸法は300mm×150mmとし、サイドカーの床部分より最低300mmの高さになければならない。(図N参照)

53. 15

サイドカーについて、リアホイールとサイドカー・ホイールは共に硬質の素材で覆われていなければならない。

53. 16

モーターサイクルのリアホイールの軌跡とサイドカー・ホイールの軌跡の間隔は最低800mmとし1150mmを超えてはならない。

53. 17

サイドカーが設けられていない方の側では、エキゾーストパイプはマシンの中心から330mm以上突出してはならない。その反対側では、エキゾーストパイプはサイドカーの幅より飛び出していない(図Nを参照)。エキゾーストパイプの先端は、モーターサイクルのリア・タイヤの後端、またはサイドカープラットフォームの後端のうちいずれか短い方を接点として垂直に引かれた線から飛び出していない。

01. 56 車両の法律順守及び登録プレート

モーターサイクルとその装備は、当該車両が登録された国の道路交通法的条件、および大会特別規則に明記されている他の規則に適合してはならない。

エレクトリックジェネレーターは、電流と電圧に関して、競技の最中、および競技後の車検時に連続して正常に作動しなくてはならない。電気配線は維持されなくてはならない。

01. 63 燃料、オイル及びクーラント

すべてのモーターサイクルは、通常無鉛ガソリンとして知られているガソリンを使用しなくてはならない。

全てのライダー・チームは、FIM テクニカル・スチュワードに対し事前車検時において車両を提示する時に、プラクティス及びレース中に使用する燃料のタイプ、ブランドについて申告しなければならない。

事項 63.4.2 レース用燃料も参照

63.01 無鉛ガソリンの物質的性質

63.01.1 無鉛ガソリンはFIM仕様に適合しなくてはならない。

63.01.2 無鉛ガソリン (E10 を含む) は下記の場合にFIM仕様に適合したとみなされる：

(a) 下記の特性を持っている場合：

特性	ユニット	最低	最大	テスト方式
RON		95.0	102.0	EN ISO 5164
MON		85.0	90.0	EN ISO 5163
酸素	% (m/m)		2.7	ISO 22854 または EN13132
酸素(E10燃料)	% (m/m)		3.7	ISO 22854 または EN13132
ニトロジェン	% (m/m)		0.2	ASTM D 4629
ベンジン	% (v/v)		1.0	ISO 22854 または EN238
気化圧(DVPE)	kPa		95.0	EN1316-1
鉛	mg/L		5.0	ICP-OES または AAS
マンガン	mg/L		2.0	ICP-OES または AAS
15°での密度	Kg/m ³	720.0	775.0	EN ISO 12185
酸素安定度	分	360		EN ISO 7536
ゴム存在量	mg/100ml		5.0	EN ISO 6246
硫黄	Mg/kg		10.0	EN ISO 20846 または 20884
銅腐食	比率		Class 1	EN ISO 2160
蒸留度：				EN ISO 3405
70℃でのE	% (v/v)	20.0	50.0	
100℃でのE	% (v/v)	46.0	71.0	
150℃でのE	% (v/v)	75.0		
最終沸騰点	℃		210	
残留物	% (v/v)		2.0	
外観	透明で明るい			視覚による検査

特性	ユニット	最低	最高	テスト方式
オレフィン	% (v/v)		18.0	EN ISO 22854
芳香物	% (v/v)		35.0	En ISO 22854
ダイオレフィン 総量	% (m/m)		1.0	GC-MS または HPLC
	%(m/m)		1.0	GCMS/HPLC
酸素添加物				EN ISO 22854*または EN 13132
メタノール	% (v/v)		3.0	
エタノール (1)	% (v/v)		5.0	
エタノール (E10) (1)	% (v/v)	5.0	10.0	
イソパラノール	% (v/v)		12.0	
イソブタノール	% (v/v)		15.0	
テルト・ブタノール	% (v/v)		15.0	
エーテル (C5 又はそれ以上)	% (v/v)		22.0	
その他 (2)	% (v/v)		15.0	

注意： ※望ましい方法

(1) エタノールは EN 15376 に従った混合のものとする。

(2) GCMS 法は、GC トレースの絡まりを解くために用いられる。

(b) 5 % m/m 未満 の濃縮において存在する個々の炭化水素成分の合計は、燃料の最低 30% (m/m) を構成していなくてはならない。テスト方式はガス・クロマトグラフィ、および/あるいは GC/MS とする。

(c) 各炭素数字グループにおけるナフテン、オレフィン、および芳香物質の総濃度は、下記の表に示される限度を超過してはならない：

%m/m	C4	C5	C6	C7	C8	C9+
ナフテン	0	5	10	10	10	10
オレフィン	5	20	20	15	10	10
芳香物質			1.2	35	35	30

二環ナフテン、および二環オレフィンの総濃度は 1% (m/m) 以上あってはならない。採用されるテスト方式はガス・クロマトグラフィとする。

(d) 下記に記す酸化添加物のみが許可される。

メタノール、エタノール、n-プロピル・アルコール、アイソプロピル・アルコール、n-ブチル・アルコール、sec-ブチル・アルコール、イソブチル・アルコール、テルトブチル・アルコール、メチル・テルチアリ・ブチル・エーテル、エチル・テルチアリ・ブチル・エーテル、テルチアリ・アミル・メチル・エーテル、ジイソプロピル・エーテル

(e) マンガンは 2.0 g/l の濃度以上は許可されない。現時点では、これは他の燃料による弱汚染の可能性をカバーするためのものである。燃料には、外気のないところで発熱反応を起こす可能性のある物質が含まれていてはならない。

基本的に鉛をまったく含んでいない鉛代替燃料を無鉛ガソリンの代わりに使用することはできない。鉛代替燃料は、FIM燃料規則に適合しない添加物を許容限度以上含んでいるからである。

63.01.3 エタノール E85 は、下記の場合に FIM 規則に適合したとみなされる。

a) 下記の特性を持っている場合

特性	ユニット	最低	最大	テスト方式
RON		95.0	110	EN ISO 5164
MON		85.0	100	EN ISO 5163
気化圧(DVPE)	kPa	35.0	95.0	EN 13016-1
鉛	g/L		0.001	ICP-OES
マンガン	g/L		0.001	ICP-OES
酸素安定度	分	360		EN ISO 7536
ゴム存在量	mg/100ml		5.0	EN ISO 6246
硫黄	mg/kg		10.0	EN ISO 20846 または 20884
銅腐食	比率		Class 1	EN ISO 2160
蒸留度：				
最終沸騰点	°C		210	EN ISO 3405
残留物	% (v/v)		2	EN ISO 3405
外観	透明で明るい			視覚による検査
特性	ユニット	最低	最高	テスト方式
エタノール+高	% (v/v)	75		EN 13132 または 14157

濃度アルコール				
高濃度アルコール (C3-C8)	% (v/v)		2.0	EN 13132 または 14157
メタノール	% (v/v)		1.0	EN 13132 または 14157
エーテル (5またはCアトム増加)	% (v/v)		5.2	EN 13132 または 14157
事項 2.10.1.2に記載されている無鉛	% (v/v)	14	25	
水	% (v/v)		0.3	EN 12937
無機塩化物	mg/L		1	EN 15484
酸性度 (酢酸)	% (m/m) (mg/L)		0.005 (40)	EN 15491

63. 2 オイル

(f) 2ストローク混合の場合、燃料仕様において下記許容誤差が認められる。

・15°Cにおける密度	$\pm 30 \text{ kg/m}^3$
・蒸留残留物	管理されない

燃料仕様に違反した場合、当該競技参加者は自動的にイベント全体に関して失格となる(スポーツ・コードの事項140. 1も参照)。競技参加者の燃料サンプル分析(AまたはBサンプル)のうち、競技参加者にとって有利な方の結果が考慮される(事項63.05.3も参照)。

イベント用に地元で入手できる燃料が競技参加者用として十分ではない場合、主催国のFIMNは、FIMに、上記の特性に適合しない燃料の使用を許可するよう特例を要請しなくてはならない。

63. 03 大気

酸化剤として燃料に混合できるのは外気のみである。

63. 04 一次テスト

63. 04. 1 FIM選手権およびプライズ・イベントにおいて、FIMは、その燃料を使用するイベントに燃料が供給される前、あるいは供給される時に燃料テストの実施を要請することができる。

63. 04. 2 レース用燃料を参加チームに供給する燃料供給会社（一般ガソリンスタンドで入手する以外の燃料）は、FIM/DWOの指定する検査機関に10ℓ（2×5ℓ）を提供し、その仕様について検査を受けなければならない。提出燃料が、燃料規制に合致している仕様の場合、当該燃料会社に対し、テストレポート番号を付した証明書が発行される。燃料供給会社は、お客でもあるライダー・チームがレースで使用する前にそのテストレポート番号のコピーを渡さなければならない。燃料検査についての情報は、fimfuels@interek.comを参照。

63. 05 燃料サンプリング及びテスト

1) FIM任命オフィシャルは燃料サンプル抽出過程の監督及び作業工程に関する全責任を有する。

2) 推奨される燃料テスト方法はガス・クロマトグラフィーまたはGCフィンガープリント法とする。

ガス・クロマトグラフィー（GC）とは、その特性である変動性及び極性を基準とする複合物を分離するための分析技術である。ガス・クロマトグラフィーは、サンプル内の混合物個々の質量及び定量の双方の情報を供給する。ガス・クロマトグラフィーは、燃料分析法として広く用いられている。

GCフィンガープリントは、与えられた規程値と競技者の車両から抜き取られた燃料の比較である。フィンガープリント法によって規定値に対する成分及び濃度の如何なる変化も発見できます。分離は、燃料分析に適した非極柱によって行われる。構成物の検知は熱電離検知器で行う。

3) 他のテスト法が要求される場合、燃料サンプルは、適切な容器を使用し、公式配達業社により指定された研究所に配送される。

4) 燃料コントロールに指名されたライダーは、車両と共にインスペクションエリアに誘導される。

5) 燃料サンプルの運搬には新品の容器のみが使用される。

6) テスト用の燃料は指定された燃料タンクから直接3つの小瓶（3つのサンプル容器）に入れられ、A,B,C及びサンプルが採取された車両を識別できるマークが施される。

7) 燃料サンプル申告書が直ちに記入される。記入見本に従い、ライダーの氏名、ゼッケン番号、最終月日を含む全ての情報が記入される。チームを代表する者がこの申告書の全ての記載条項を確認した後に署名する。

8) サンプルA及びBが分析の為に会場に滞在している指定研究所担当者に渡される（または公式配送業者により指定研究所に運搬される）。サンプルBは、必要に応じて行われる2次分析の為に、研究所担当者により予備として保管される。全てのサンプルにはサンプル申告書コピーが添付される。サンプルA及びBに関わる分析費用はFIMが負担する。

9) サンプル申告書写しと共にサンプルCは、抗議に対応するため及び/またはFIM指定研究所による再分析要請に対応するためFIMに渡される。サンプルCの分析費用は当該チームによって負担される。

10) テスト完了後、速やかに研究所の技術者は燃料サンプル分析結果をFIM任命オフィシャルにその結果を報告するとともに、コピーをライダー、当該委員会ディレクター及びCTI事務局に送付する。

(cms@fim.ch, ctr@fim.ch, cen@fim.ch, ctr@fim.ch, ccp@fim.ch, cti@fim.ch)

11) 規程を満たしていない燃料であった場合、FIM任命オフィシャルはその結果を直ちにFIM、レースディレクション（または国際審査団）、当該ライダー、チームに連絡する。FIM燃料仕様を満たしていない場合、競技者は失格となる。競技者の燃料サンプル分析（サンプルAまたはB）結果が競技者にとってより有利に考慮される。

12) サンプルA及び/あるいはBの分析結果を受領してから48時間以内にチームはFIM及びFIM任命オフィシャルにサンプルCの再分析を要望する事が出来る。

13) レースディレクション（または国際審査団）は、最終分析結果に関する報告後、即裁定をしなければならない。レースディレクション（または国際審査団）の決定に対する控訴は、その決定がなされた当該大会のFIMスチュワードが公聴する。これはサンプルCの分析が終了した後に行われる。パネルまたはスチュワードの無いイベントの場合、控訴はCDIに対して行われる。



**FIM WORLD CHAMPIONSHIPS AND PRIZE EVENTS
Fuel Sample Declaration Form**

FUEL SAMPLES TAKEN ON / /
FOR LABORATORY ANALYSIS

Tech inspection, practice or Race N°:	Sample "A"	
	Can Label N°	Can Seal N°
Rider:	Sample "B"	
	Can Label N°	Can Seal N°
	Sample "C"	
	Can Label N°	Can Seal N°

MOTORCYCLE
MAKE _____

TEAM: _____

The above listed details refer to fuel samples taken from the fuel tank of the motorcycle specified after the race whilst in the Check Area for a period of 30 minutes.

Sample "A" and "B" will go to the laboratory appointed by the FIM for analysis. Sample "C" will be safeguarded by the FIM in case a counter-expertise is required.

As a responsible member of the team named on this sheet, I,

(print name): _____

have controlled the serial numbers of can seals and serial numbers of can labels and hereby certify the accuracy of the listed information.

Time: _____
_____ (Signature)

Position in team: _____ (OWNER/MANAGER/MECHANIC)

01. 65 装備と保護用ウエア ウエアとシューズ

65. 01

ブラクティスと競技の最中、ライダーとパッセンジャーは布、またはレザー製の保護用ウエアと膝まであるブーツを着用しなくてはならない。グローブの着用は任意である。

2016年1月1日より適用

常に適切な合成素材の胸部及びバックプロテクターの着用が強く推奨される。胸部、肩及びバックプロテクターの基準はEN1621とする。

ウエアに追加されているものやインナーの上に装備する物等、追加のボディープロテクションも装着しなければならない。

65. 01. 1

ウエアに装備されているものの場合、皮革製のパッドが装備されているか、または最低下記の部位を保護する厚さ最低8mmの発泡プラスチックで覆われていなければならない。

保護部位：肩、ひじ、胴体（胸部及び背部）、股関節及びヒザ

65. 01. 2

ウエアに装備されていない場合、トライアル競技に適切な装具が使用されなければならない。この装具は最低プラスチック成型でリップつきパネルのものとし、最低2mmの厚みが必要ではないが、事項65.07に準拠する必要はない。それは下記部位を保護しなければならない。肩、ひじ、胴体（胸部及び背部）、股関節及びヒザ

2017年1月1日より全てのライダーはボディープロテクションを装備しなければならない。

65. 07 皮革と同等の素材について

以下の特性を持ち、最低限1.5mm厚の牛革（床皮は除く）と同等の素材を使用しなければならない。

- 65. 07. 1 難燃性
- 65. 07. 2 耐切性
- 65. 07. 3 あらゆるタイプのアスファルトに対する耐摩係数
- 65. 07. 4 吸汗品質
- 65. 07. 5 メディカルテスト — 非毒性、非アレルギー性
- 65. 07. 6 溶けない品質の生地

65.07.7 皮革以外の素材は、FIM基準に合致していることを証明するステッカーまたはラベルが貼付されていなければならない。このラベルは恒久的となるように、縫い付けられるか貼り付けられていなければならない。

65.08 公認

ウェアマニュファクチャラーは、社名が記載される製品及び素材が規則に準拠していることに関する保障責任を有する。FIMは、これらを使用することによって発生するライダーもしくはパッセンジャーのいかなる負傷にも法的責任を負わない。

01.67 ヘルメットの着用

プラクティスと競技に参加するすべての参加者には、保護用ヘルメットの着用が義務づけられる。ヘルメットはしっかりと固定されなくてはならない。ヘルメットは正常にフィットし、状態の良いものとする。ヘルメットには、チン・ストラップ・タイプの“リテンション・システム”が取り付けられていなくてはならない。

ジュニアライダー（特に16歳以下）には、チンプロテクション（顎ガード）のついたヘルメットが推奨される。ジュニアライダーに対するチンプロテクション付きヘルメットは2018年より義務とされる。（事項69.03参照）

外部のシェルがワンピース以上の構造のヘルメットも許可されるが、緊急の場合に、チン・ストラップを外す、または切断することによってのみライダーの頭から素早く、かつ簡単に取り外せるものでなくてはならない。

すべてのヘルメットは、事項01.70に明記された公式国際規格マーク、または当該ライダーの所属するFMNの認証マーク（スタンプ）を持つものとする。

FMNのマークを持つヘルメットは、FMNの承認を得る前に、事項01.70に明記された国際規格のひとつに適合していなくてはならない。

ヘルメットは防護するために作られたものである。外部に何かを取り付けるためのものではない。カメラまたはその他アクセサリは一切禁止され、ライダーヘルメットに如何なるものも追加してはならない。

上記の規則に違反した場合は失格となる。

01. 69 ヘルメットの操作指示

69. 01

チーフ・テクニカル・スチュワードの監督のもと、スクールテニア（車検員）は、プラクティスと競技の前にすべてのヘルメットが技術条件に適合しているかどうかをチェックする。

69. 02

ヘルメットが技術条件に適合しておらず、欠陥であることが判明した場合、テクニカル・スチュワードはすべての認証マークを剥がし、そのヘルメットをイベント終了時まで保管する。ライダーはテクニカル・スチュワードの承認を得るために、もうひとつのヘルメットを提出しなくてはならない。衝撃を伴う事故のあと、ヘルメットは検査のためにテクニカル・スチュワードに提出されなくてはならない。（事項 77.02.1 も参照）

69. 03

全てのヘルメットは手を加えていない状態とし、構造が変更されてはならない。衝撃を伴う事故の後、ヘルメットは検査のためにテクニカル・スチュワードに提出されなくてはならない。

ジュニアライダーには、チンガードの使用を強く推奨する。もし、チンガードが使用される場合、当該ヘルメットマニュファクチャラーによるデザインのもののみが認められる。

69. 04

テクニカル・スチュワード及び／あるいはテクニカル・スクールテニアは、ライダーがプラクティス、または競技に出場を許可される前に下記のチェックを実施しなくてはならない：

- 69・04・1** ヘルメットがライダーの頭にしっかりフィットするかどうか。
- 69・04・2** リテンション・システムを完全に締めた状態で、それが顎から外れないかどうか。
- 69・04・3** ヘルメットを後方から引いてそれがライダーの頭から外れてしまわないかどうか。

01. 70 承認された国際ヘルメット認証マーク

ヨーロッパ	ECE 22-05 P及びJ
日本	JIS T 8133 : 2007 (2019年12月31日まで有効) JIS T 8133 : 2015
アメリカ	SNELL M 2010 (2019年12月31日まで有効) SNELL M2015

図の部分に明記した国際ヘルメット規格を参照。

01. 71 アイ・プロテクション

眼鏡、保護用ゴーグル、およびヘルメットのバイザーと“ティアオフ”が許可される。アイ・プロテクターと眼鏡に使用される材質は、粉碎防止材質でなくてはならない。ヘルメットのバイザーは、ヘルメットと一体のものでなくてはならない。

視界を妨害するアイ・プロテクター（傷が入っている、等）を使用してはならない。

01. 73 ヘルメットのナショナル・カラー

国を代表するチームによる競技の場合、ヘルメットは各チームメンバーともに、国旗に表示されている線やその他デザイン等、ヘルメットの総合的な色合いは同じものとするのが強く推奨される。

更に、世界または国内タイトル所持者にはフロント中央から後ろ側に至る50mm幅の国旗または虹のデザインが認められる。

下記のナショナル・カラーが承認された：

アンドラ	FMA	白色に垂直の青色、黄色、赤色のバンド
アルゼンチン	CAMOD	白色に水平の青色のバンド
オーストラリア	MA	濃い緑色に金色のバンドと金色のカンガルーがヘルメットの両面に設けられる
オーストリア	O e AMTC	明るい赤色に幅60mmの黒色バンドと前面の白い部分にO e AMTCのラベル
ベルギー	FMB	黄色
ブラジル	CBM	黄色と緑色
ブルガリア	BMF	緑色と赤色
カナダ	CMA	白色に3枚の赤いカエデの葉。前面に1枚、側面にそれぞれ1枚ずつ。

チリ	FMC	赤色に青色のバンドと黄色の星
中国	CMSA	赤色と黄色
チェコ共和国	ACCR	青色に赤色、白色、青色の縁取り
デンマーク	DMU	赤色と白色
フィンランド	SML	白色に青色の十字
フランス	FFM	青色
ドイツ	DMSB	白地に黒色の縁取り
英国	ACU	緑色
ギリシャ	ELPA	白色に青色の縁取り
ハンガリー	MAMS	赤色と緑色
アイルランド	MCUI	緑色とオレンジ
イタリア	FMI	赤色に緑色と白色の水平ラインが1本ずつ
日本	MFJ	白色に赤色の円が上部に設けられる
ケニヤ	KMSF	黒、赤、緑に白い帯。両サイドにケニヤと記載。
ルクセンブルグ	MUL	紫色
メキシコ	FMM	白色に緑色と赤色の縁取り
モナコ	MCM	青色と白色
オランダ	KNMV	オレンジ
ニュージーランド	MNZ	白色に黒のキウイが前面に設けられる
ノルウェイ	NMF	赤色と青色
ペルー	FPEM	赤色に幅75mmの白色ストライプ、青色と黄色のチェックの縁取り
ポーランド	PZM	白色に赤色のバンド
ポルトガル	FNM	白色
ルーマニア	FRM	黒色にナショナル・エンブレムの入った垂直の青色、黄色、赤色のバンド
ロシア	MFR	白色に赤色の縁取りと星の入った垂直の赤色バンド
サンマリノ	FSM	白色にサンマリノのナショナル・エンブレム
スロバキア	SMF	青色、赤色及び白色
南アフリカ	MSA	黒色、緑色、青色、および赤色に黄色と白色のバンド
スペイン	RFME	黄色と赤色
スウェーデン	SVEMO	青色と黄色
スイス	FMS	赤色に白色の十字
ウルグアイ	FUM	明るい青色
アメリカ	AMA	青色に2本の白色のバンド

01. 75 FIMのバッジ

特定の状況において、FIMは特定の装備にFIMバッジを使用し、それがFIMの規格に適合していることを示すのを許可することができる。この許可が与えられ、FIMバッジが表示される装備が良い状態にある場合、このバッジはFIMの設ける規格に適合していることの保証を意味する。

01. 76 ナンバー・サッシュ (ピブ)

スターティングナンバーはいかに準拠していなければならない。

76. 01

トライアル世界選手権	白地に赤文字
FIM ジュニアトライアルワールドカップ	白地に青文字
FIM ユーストライアルカップ 125cc	白地に緑文字

76. 02 ナンバーは 25cm×25cm の白い部分にプリントされなければならない。

76. 03 数字の高さは 15cm とする。

76. 04 数字の幅は 6cm とする。

76. 05 文字の幅は 2cm とする。

76. 06 25cm×25cm以外の部分にのみ広告が認められる。

76. 07 プラスチック製のピブの使用は認められない。

01. 77 コントロール

77. 01 立証（車検）

総論

ライダーは常時自分のマシンに関してマシンがトライアル規則に合致しているかどうかの責任を持つ。

77. 01. 1 チーフ・テクニカル・スチュワードは、車検が開始する最低1時間前までにイベント会場に到着していなくてはならない。チーフ・テクニカル・スチュワードは、競技監督、審査委員長、またはCTIデレゲート（出席している場合）に自分が到着したことを報告する。

77. 01. 2 チーフ・テクニカル・スチュワードは、イベントに任命されたすべてのテクニカル・スチュワードが正しい方法で任務を遂行できるように責任を持つ。

77. 01. 3 チーフ・テクニカル・スチュワードは、競技、プラクティス、および最終コントロールに関して、各テクニカル・スチュワードを個々のポストに割り当てる。

77. 01. 4 車検は、オーガナイザーによってモーターサイクルの技術仕様書が提出された時点で行われる。

77. 01. 5 ライダー、または彼のメカニックが、大会特別規則に明記されたタイム・リミットまでにマシンを車検に提出しなくてはならない。テクニカル・スチュワードの要請があった場合には、ライダー自身が車検に立ち会わなくてはならない。

77. 01. 6 チーフ・テクニカル・スチュワードは、競技監督／審査委員長に車検の結果を報告する。その後、チーフ・テクニカル・スチュワードは、車検に合格したマシンのリストを作成し、このリストを競技監督に提出する。

77. 01. 7 チーフ・テクニカル・スチュワードは、イベントのいかなるときにおいても、モーターサイクルのどの部分を観察する／検査する権限を有する。

77. 02

下記を行わなかったライダーは、当該大会から失格となる。競技監督は、下記の規則に従わない者、または他の競技参加者あるいは観客に危険を及ぼす可能性のあるライダーがプラクティス、または競技に参加するのを禁止することができる。

77.02.1 車検は、CTR規則と当該イベントの大会特別規則に明記された手順と時間に従って実施される。車検に立ち会える最大人数は、ライダーとその他に2名とする。さらに、チーム・イベントの場合には、チームマネージャーも立ち会うことができる。

77.02.2 ライダーまたはメカニックは、FIM 規則に準拠した小奇麗な車両を提示しなければならない。また、完全に記入され確認されたテクニカルカードも提出しなければならない。

77.02.3 ライダーは、自分のスタートナンバーが記載された装備、ヘルメット等、及びビブを提示しなければならない。

77.02.4 ライダーは、個人世界選手権トライアルには車両を1台、インドアトライアル世界選手権には2台提示する事が出来る。

77.02.5 音量検査が最初に行われる。エキゾーストサイレンサーにはペイントでマーキングされる。音量計測値がテクニカルカードに記載される。

77.02.7 FIM 規則に準拠しているかどうか確認するための総合的な車検が行われる。車両にはペイントまたはステッカーでマークされる。

77.05 危険なモーターサイクル

ブラクティス、または競技中に、テクニカル・スチュワードがマシンに欠陥を発見し、それが他のライダーに危険をもたらす可能性がある場合、当該テクニカル・スチュワードはただちにそのことを競技監督、または競技監督代理に報告する。ブラクティス、または競技自体からこのようなマシンを除外することは、彼らの責任である。

01.78 トラックレーステクニカルスチュワードのガイドライン (割愛)

01.79 サウンドレベルコントロール

音量検査は事項 79.11 に記載された数値に管理される。

01.79 サウンドコントロール

重要

- ・計測中の音源となるもの（車輛）の周囲5mの音量は90dB/A を超えないこと。
- ・レース前の車検時の音量検査には、ライダー（または彼のメカニック）は、1台につき1つのスペアサイレンサーのみ提示することができる。

- その他のスペアサイレンサーは、全ての車両の車検終了後または翌日に提示することができる。
- 音量計測中、ニュートラルギヤボックスを持たない車両の場合は、スタンドに立てられなければならない。
- 1気筒を超えるエンジンのサウンドレベルは各エキゾーストエンドで計測される。
- サウンドテスト中、ライダーのみ通常の乗車姿勢で乗ることができる。その他如何なる者もサウンドテストに関係してはならない。
- 音量規制地に合致していない車両の場合、事前車検に何度でも持ち込むことができる。
- チェックされ、音量規制に完全に合致したサイレンサーにはマーキングが施され、検査後の交換は、事前にチェックされマーキングされたサイレンサーへの交換のみ認められる。
- サウンドチェックに合格した全てのサイレンサーはチェックされマーキングされる。サイレンサーエンドの開口部は、チェックされマーキングされた後は一切改造は認められない。
- 音量を軽減するためのアダプターが装備されているサイレンサーは、常に取り付けられた状態でなければならない。

79.01 2mMAX 法—最大音量

環境問題及び RIDE QUIET キャンペーンという観点から音量を軽減するための方法として実施される新たな方法を 2mMAX と称し、2013 年より全てのアウトドア競技に適用される。

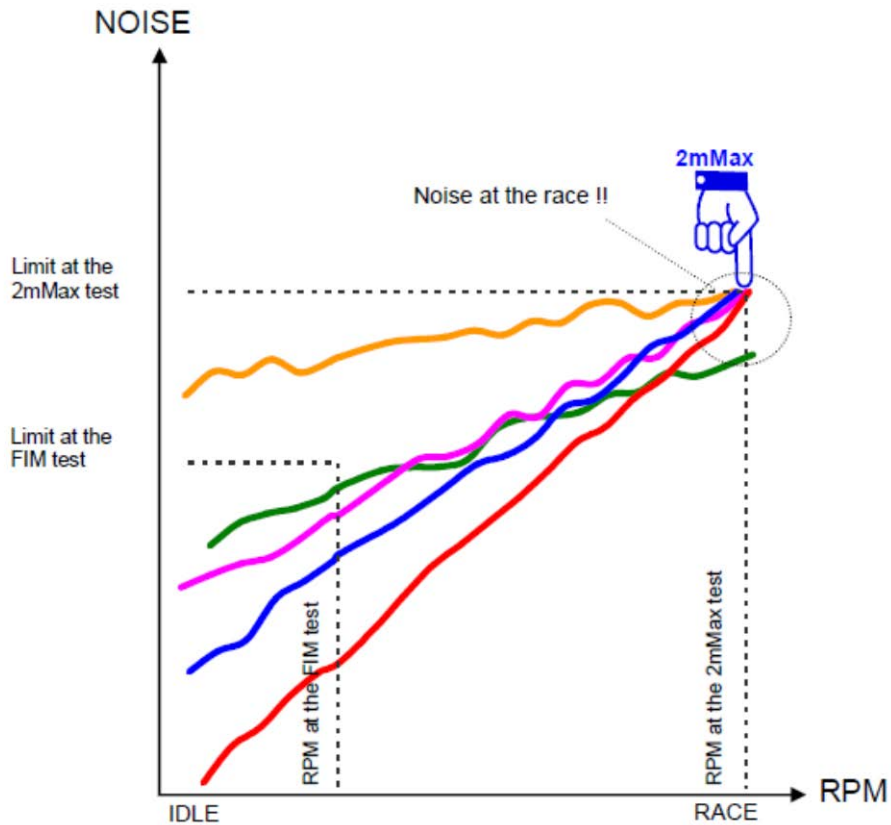
何が含まれているか？

2mMAX 法においては、フルアクセル状態のモーターサイクルから発せられる音量レベル (LWA) 及びエンジン停止状態の同じモーターサイクルの近接最大音圧レベルに同期させ、即座に最大回転スピードで計測するものである。

この技術仕様及び新たな方法を実施するための方策は、オフィシャルやテクニカル・スケジュールが使用するために、本技術規則事項 79.01 に記載されている。本条項では 2mMAX 法、音量、必要不可欠な道具について明記する。

2mMAX 法で計測された音量のみが車検員及びレースディレクションまたは当該大会審査委員が車両の最大音量が認められる範囲内であったかどうかの判断に適用される。

THE 2 METER MAX METHOD - IN FOCUS



操作手順

2mMAX 法は、エキゾーストのサイレンサーから発せられる音のみでなく、エンジン回転数が最大エンジンスピードとなったときの車両から得られる全体的な音量を計測することで成り立っている。制限は、

- ⇒ 2T の場合通常規則、または
- ⇒ 4T の場合 REV リミッター

スピードウェイ、ロングトラック、アイススピードウェイの REV リミッターのない 4T エンジンにおいては、1 または 2S を最大とするスロットル最大開度までを範囲とすることを推奨する。

音量計の準備

全ての FIM 選手権及びプライズイベントにおいて、音量計測にはサウンドメータークラス 1 (タイプ 1) 必要とされる。その他選手権についてはクラス 1 またはクラス 2 (タイプ 1 またはタイプ 2) が必要とされる。

- A 計測を作動する。
- FAST タイム計測を有効にする。
- レンジを Hi 80 – 130dB にする。
- MAX、MIN 機能を MAX にセットし有効にする。
- マイクにウィンドフォームボールを取り付ける。
- 音量計の 93.5dB/A またはウィンドフォームボールのある場合 113.5dB に印をつける。

音量計及び車両のセットアップ

- 音量は、トライポッドに固定され、車両の近くで水平位置に固定された音量計・マイクロフォンによって計測される。
- 音量計は、車両の後方 2m で中心からエキゾースト側の斜め 45 度に位置し、高さは地上から 1.35m のところに設置する。スノーモビルの場合、サウンドメーターはサイレンサー出口に向かって 90° に位置させる。
- 2m という距離は、リアタイヤセンターの地面との設置地点から図るものとする。(スノーモビルを除く)
- やわらかな土の上で計測することが推奨される。例えば、草の上、細かな砂利の上とする。
- 穏やかな風でない場合、マシンは風向きにと逆方向にフロントを設置する。
- 周辺の音量は 100dB/A 以下でなければならない。

車両の位置

参考事項として

- 車両について：リアホイールの地面への設置ポイント
- 2 本の排気口のある車両の場合、エアインテークのある側のものを計測する。エアインテークが中央にある場合、両方とも計測する。
- サイドカーの場合：サイドホイールの地面との接地面
- クアド車両の場合：リヤアクスルの中心から地面に対し垂直
- クアド車両で、排気口がメディアン・アクシスによって移動可能な場合：オフセット側で計測される。

信頼できる計測を行うために、全ての車両は地面に設置された小さなフレーム上に置かれる。

新 2mMAX 法

操作 — 耳の保護 — 耳栓の使用

- 計測は、スタンドを使用せず、ニュートラルでエンジンが温まった状態で行う。
- 車検員はモーターサイクルの横でマイクとは反対側に立つか、またはフロントホイール

付近でハンドルバーの前方に立つ。メカニックは車両の左側に立ち、クラッチを操作する。

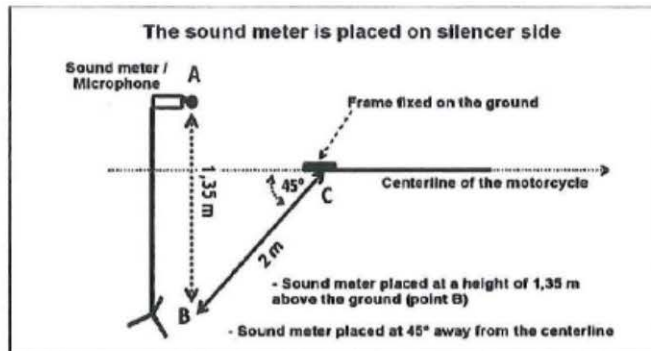
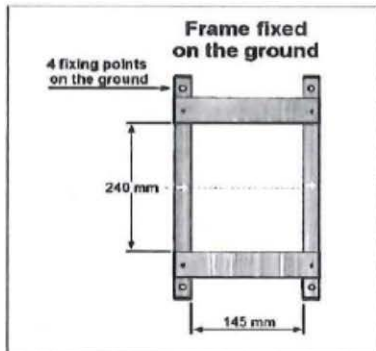
- 音量計測に常に従事する車検員の場合、耳栓を使用することを強く推奨する。(ヘッドセットまたは、耳栓)
- インспекターによって、スロットルは、エンジンスピード規則が示す表示まで (rpmリミッター) 可能な限り素早く (0.3 秒以内) 開けられる。最低 1 秒間は最高回転数を維持しなければならない。最後にインспекターは素早くスロットルを閉じなければならない。

最大回転数とは？エンジンが到達かつ最高の性能を発揮でき、最大馬力に到達する回転数である。この最低到達点である最大回転数に到達できない車両は拒否される。

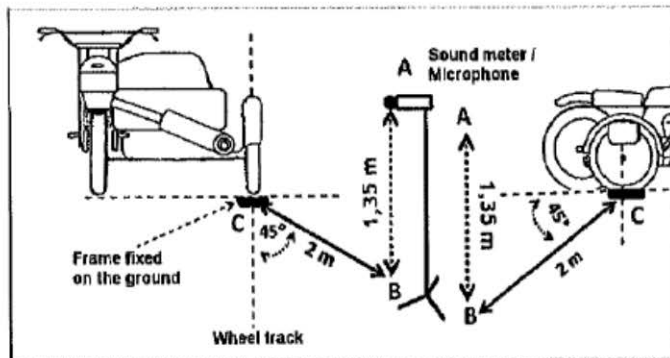
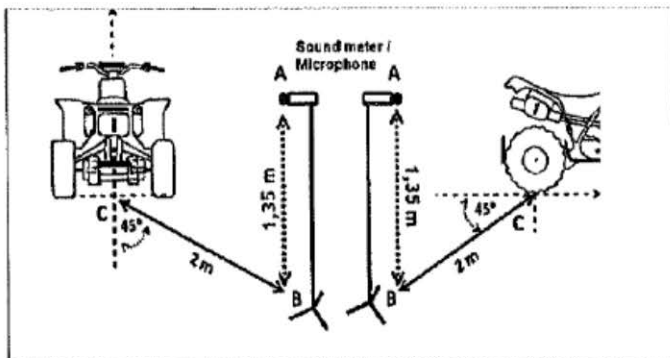
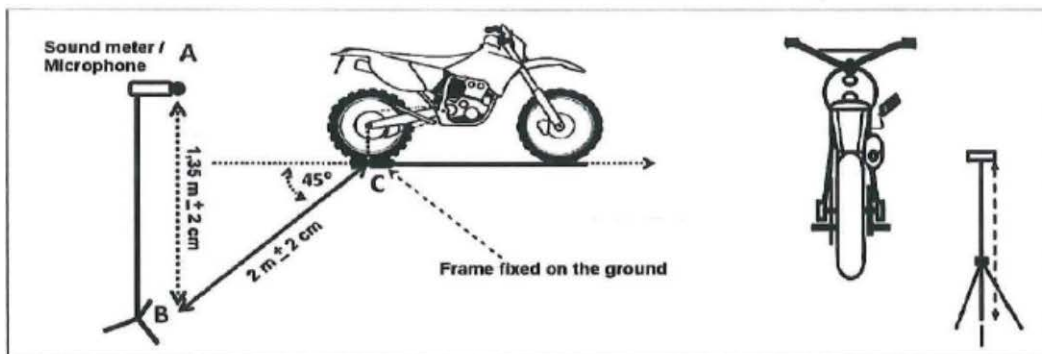
- バックファイヤ等により結果が数値を超えた場合、インспекターは最大 2 回まで計測を行う。
- エンジン回転数リミッターが装備されている車両の場合、スロットルは続座、0.3 秒以内、に開けられ、最低 1 秒間またはオーバーレブの音が出るまで開けられる。
- エンジン開店リミッターの装備されていない車両の場合、スロットルは 2 秒間以内またはエンジンのオーバーレブの音がするまでとする。
- ミスファイヤの場合、スロットルは緩やかに閉じられ、その後再び開けられる。
- デトネーションが発生した場合、計測が再度行われる。

計測で得られた数値の切り捨ては行わない。

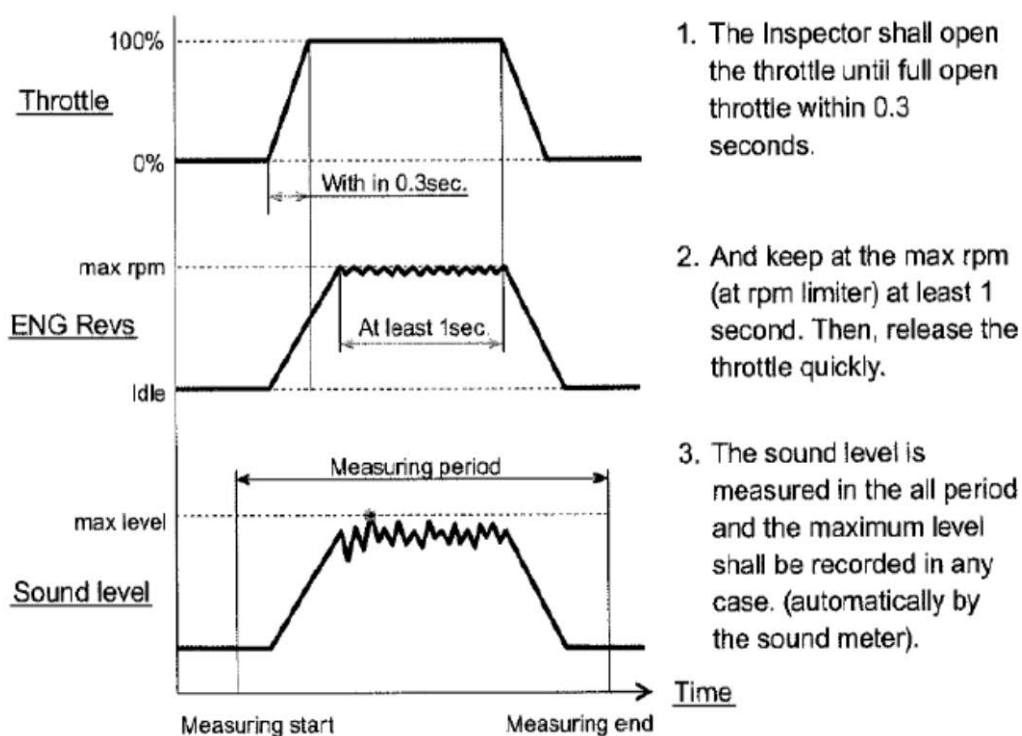
音量計測は、インспекターのみがスロットルを扱う。他の人員による影響を最低限とするため、彼自身でスロットルを開放しなければならない。(サウンドメーターと延長コードにより接続されているマイクロフォンが有効である。)



POSITION OF THE SOUND METER IN RELATION TO THE MOTORCYCLE



THE IMAGE OF THE SOUND MEASURING PROCEDURE



1. The Inspector shall open the throttle until full open throttle within 0.3 seconds.
2. And keep at the max rpm (at rpm limiter) at least 1 second. Then, release the throttle quickly.
3. The sound level is measured in the all period and the maximum level shall be recorded in any case. (automatically by the sound meter).

計測 — 音量計測値の記録

- 計測が納得できるものである場合、結果を記載する。その後 MAXMIN セットアップを前計測値が消えるまでリセット（サイドラインを押す）する。
- 再度 MAXMIN サイドラインを押し、音量計を起動させる。
- 音量計は、この時点より次の計測準備が整うこととなる。

参加者による公表された最大回転数に到達させようとしない如何なる手段も規則違反と判断される。

音量計測に合格した車両であっても、疑いが発生した場合、再度計測される。

聞くことによってエンジンスピードを極端に落とすことは判別できる。疑義のある場合、Rpm リミッターに到達する直前のタコメーターの最大 rpm 数値を確認する。

音量は、事項 79.11 に明記されているリミットに制限される。

初回の音量コントロールと車検時にライダー（またはメカニック）は 1 台につき1つのス
ペアサイレンサーを提示することができる。

その他の予備サイレンサーはすべての参加者がモーターサイクルを提示後、もしくは翌日
に提示することができる。

注意：近隣居住及び環境に容認される音量は：

- 全ての大会において最も近いところから100mのところでは78dB/Aとする
- 目盛りのある公認音量計でレース場から直線距離で100mのところでは計測する。
- この数値の許容誤差として+5dB/Aとし、

79. 02 競技中及び終了後の音量コントロール

競技結果発表前に最終車検を必要とする競技会の場合、車検長の協力の元に競技監督が無
作為抽出した最低3台の車両が含まれていなければならない。

79. 11 現行の音量規制地

方法の正確性及び加算値（許容誤差）に関連し、全ての音量計測で得られるサウンドメー
ター値を最終のものとする。（如何なる訂正も認められない）

79. 11. 1 レース前チェック

- 2ストロークエンジンの場合：104dB/A（方法の精度のための許容誤差+2dB/A）
- 4ストロークエンジンの場合：106dB/A（方法の精度のための許容誤差値+2dB/A）

注：2017年より規制値は3dB/A引き下げられる。

- 2ストロークエンジンの場合：101dB/A（方法の精度のための加算値+2dB/A）
- 4ストロークエンジンの場合：103dB/A（方法の精度のための加算値+2dB/A）

79. 11. 2 レース中及び終了後のチェック

- 全てのエンジンタイプ：+1dB/A（サイレンサーの劣化を考慮した値）

79. 12

音量規制規則に合致しない車両は複数回音量検査に提示出来る。

01. 80 サウンド・レベル・メーター使用上のガイドライン

80. 01

ノイズ・コントロール・オフィサー（NCO）は、テクニカルディレクター、および他のテクニカル・スチュワードと共に話し合い、適切なテスト場所、およびテスト方針について合意するために十分な時間を取れるように到着する。

80. 02

サウンド・レベル測定機器には、それにふさわしいキャリブレーターが含まれ、これはテスト開始直前、および規律的罰則が科される可能性のある際の再テストの前に使用されなくてはならない。

車検中に、タコメーター、サウンド・レベル・メーター、またはキャリブレーターが正常に作動しなくなった場合に備え、2セットの機器が用意される。

80. 03 修正

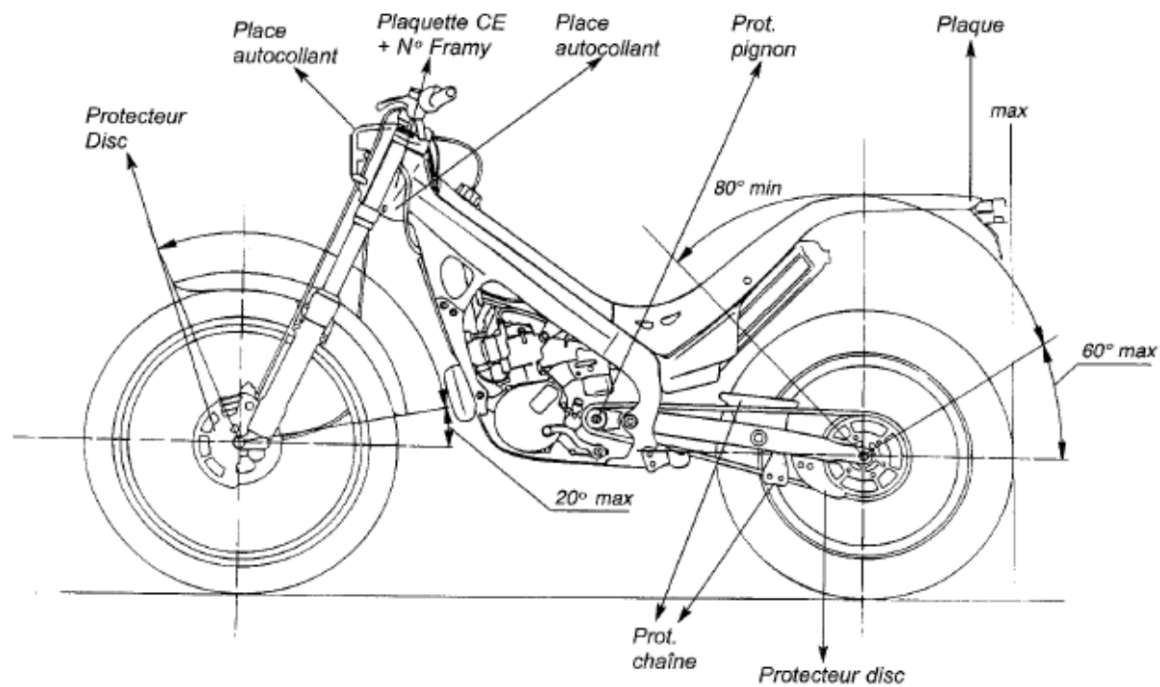
修正に関しては方法の精度に明記される。（事項 79.11 参照）

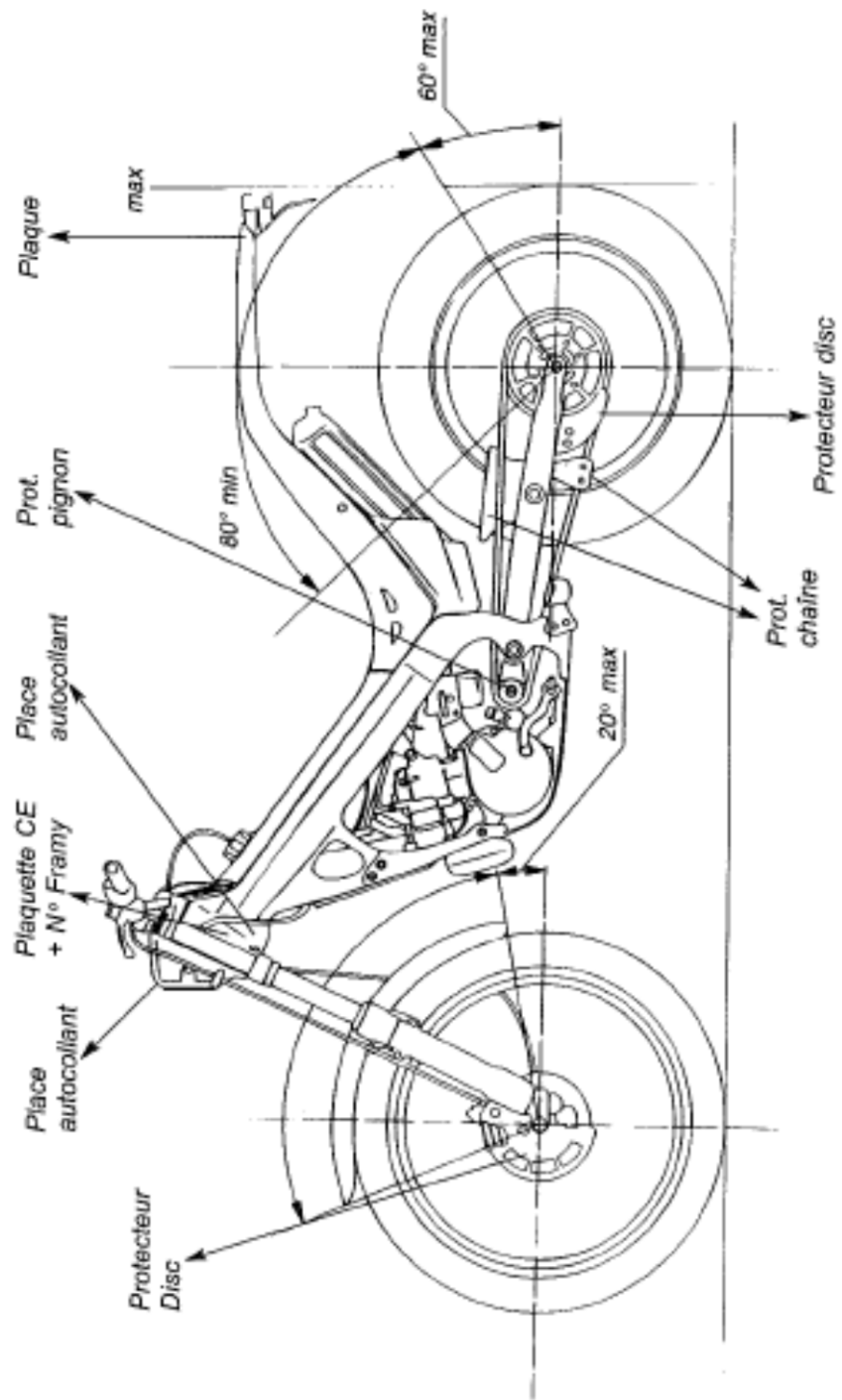
80. 04 外気温

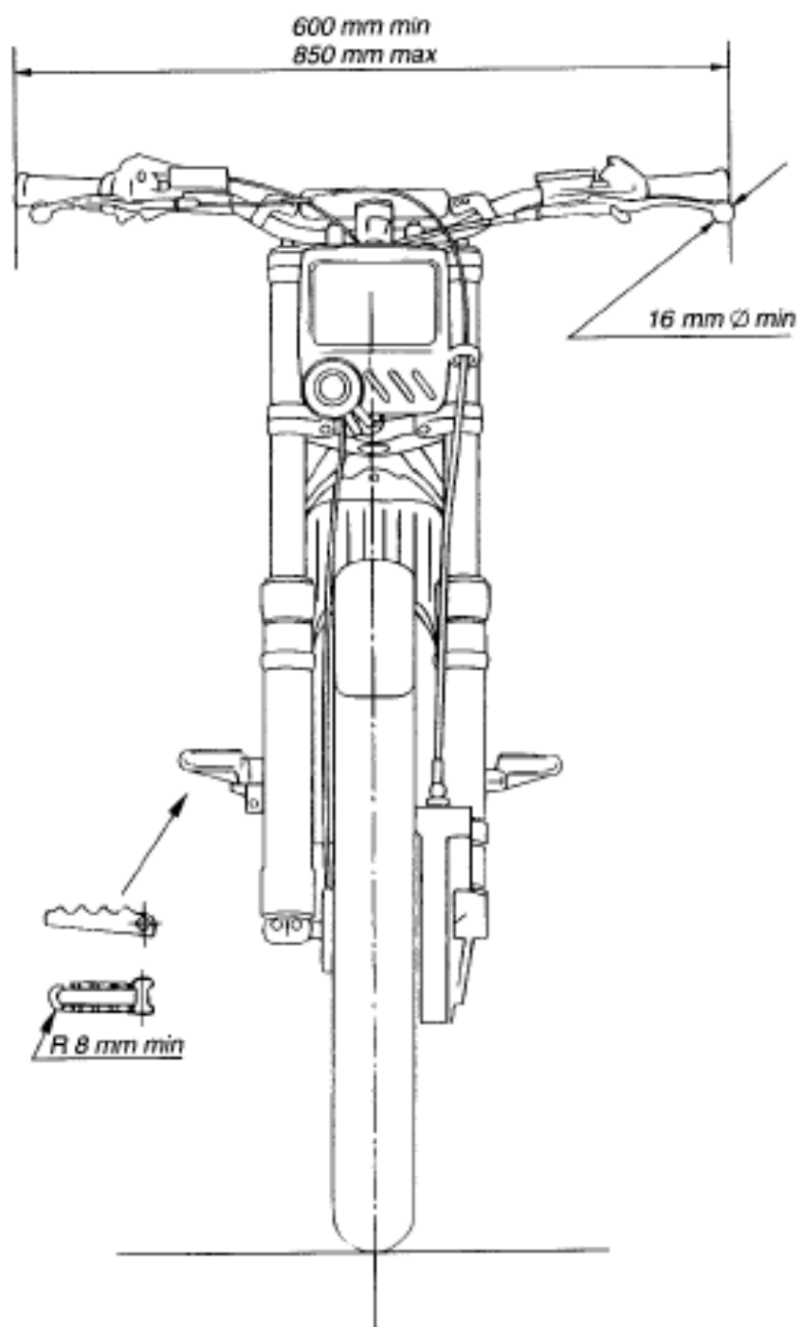
考慮されない。

01. 81 計時

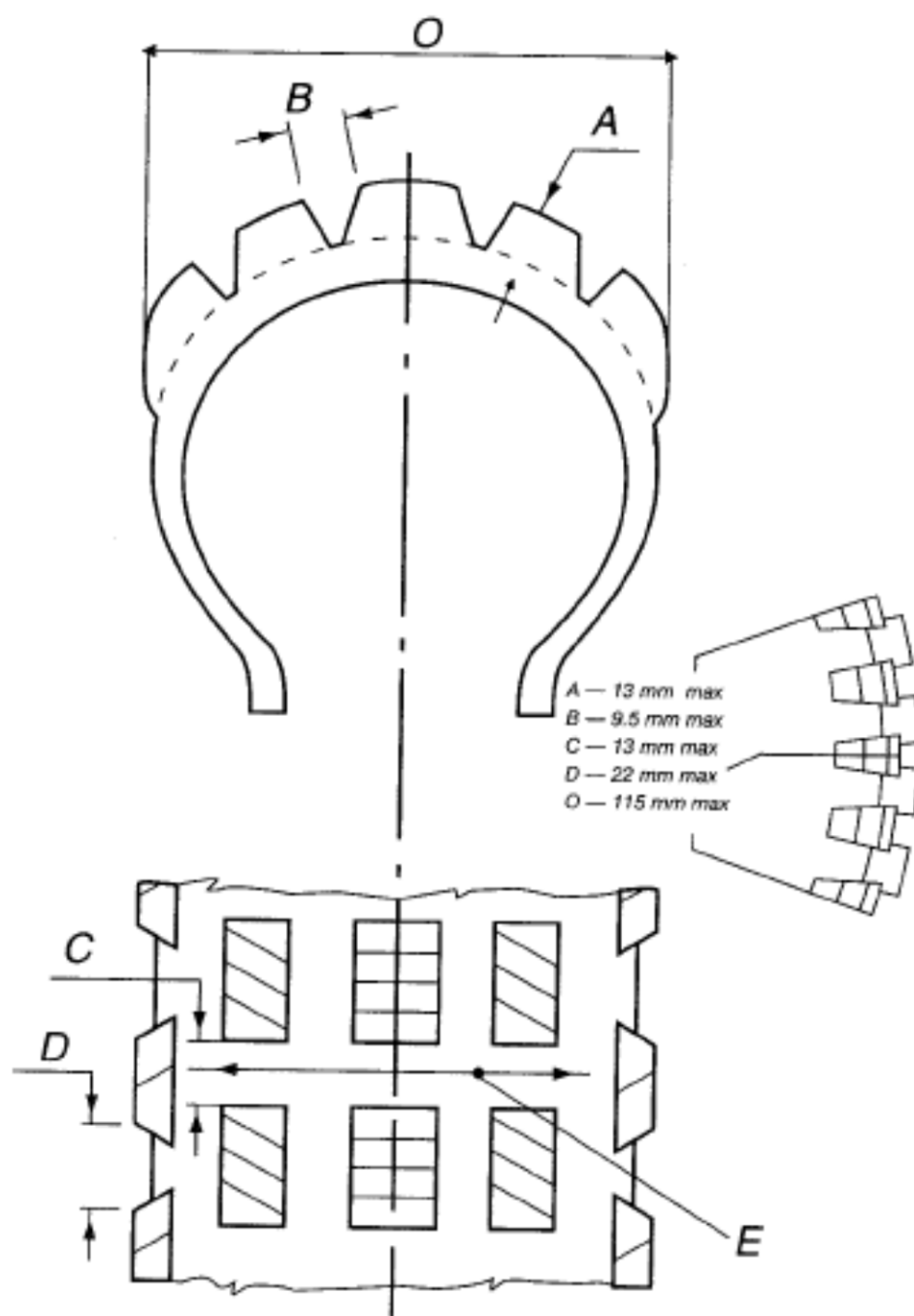
1993年1月1日以降、計時の責任は当該スポーツ委員会に委ねられる。





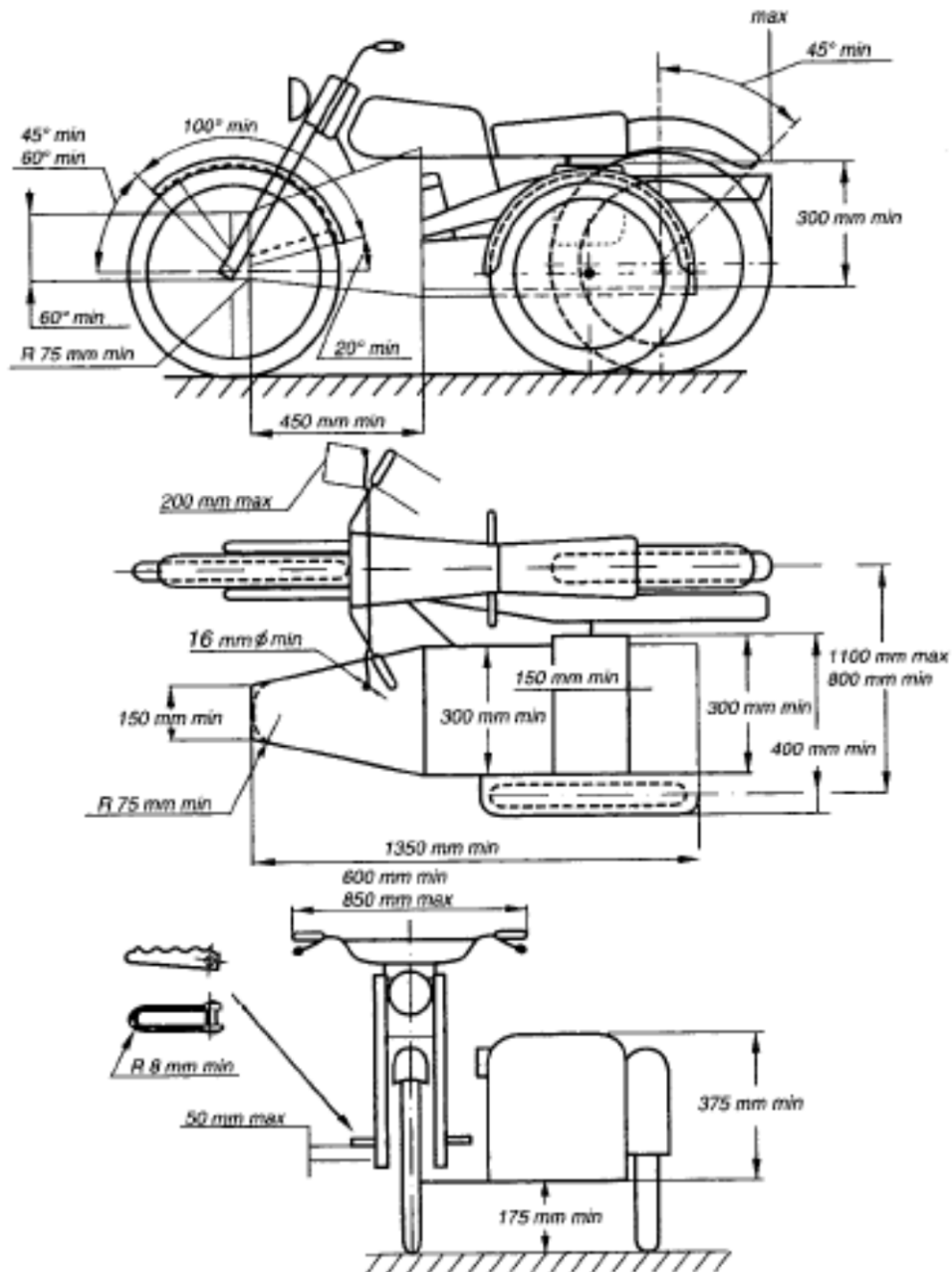


D bis

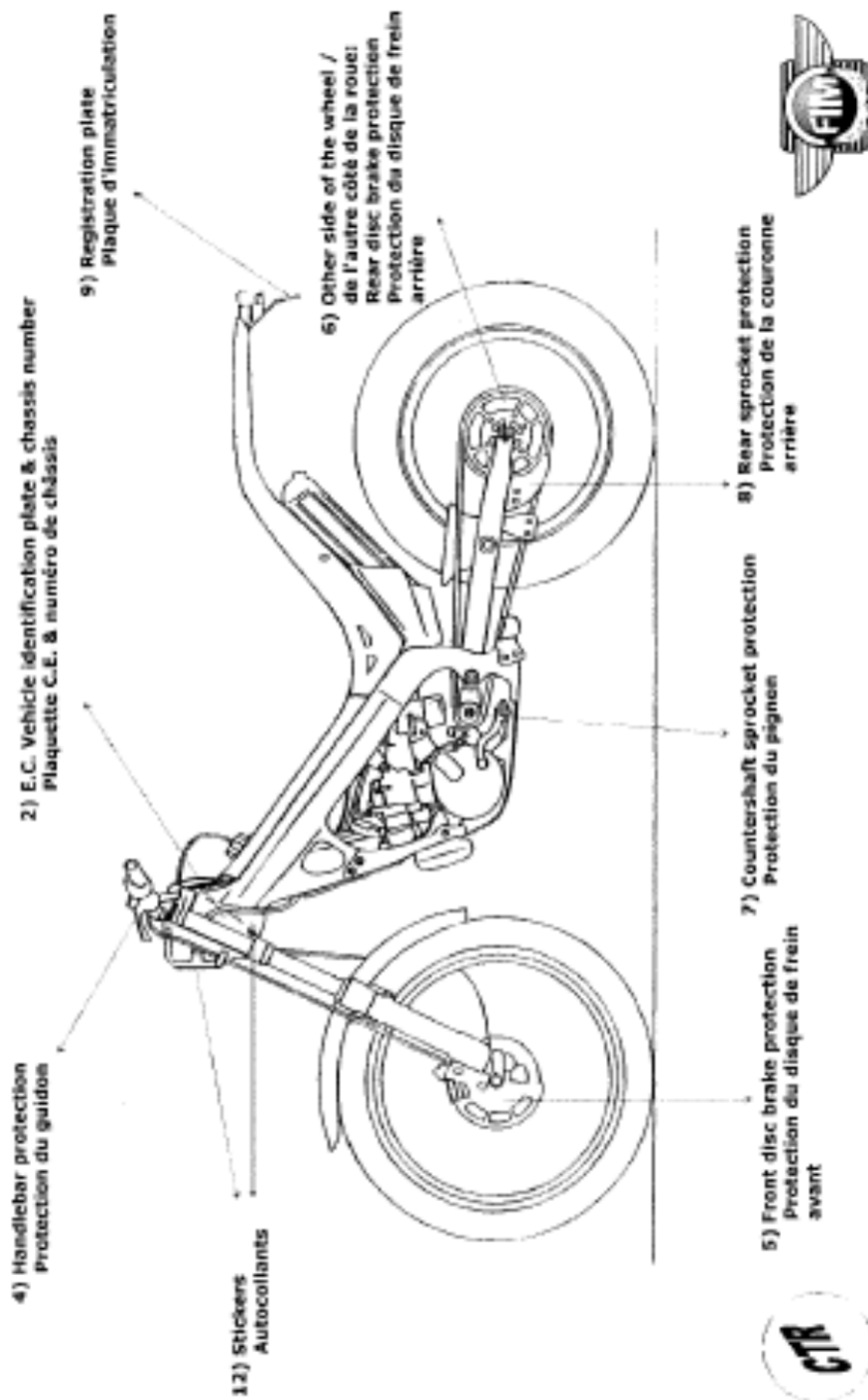


TRIAL / SIDECAR

N

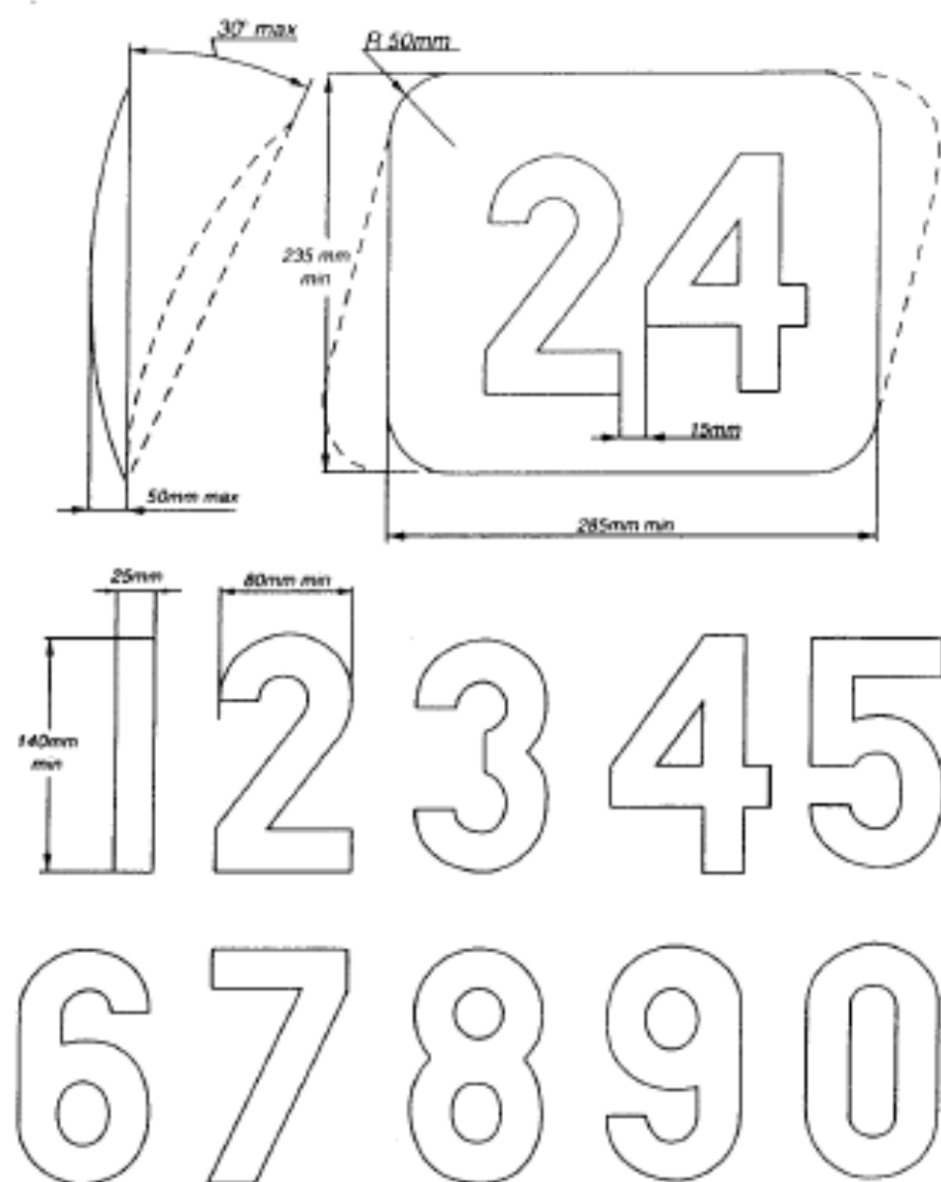


CHECKLIST



NUMBERS / NUMEROS

0



Futura Heavy

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Futura Heavy Italic

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Univers Bold

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Univers Bold Italic

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Oliver Med.

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Oliver Med. Italic

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Franklin Gothic

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Franklin Gothic Italic

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

TEN FITTING TESTS FOR HELMETS
DIX TESTS D'ADAPTATION POUR LES CASQUES

1. *Obtain correct size by measuring the crown of the head*
Avoir la bonne grandeur en mesurant le sommet de la tête
2. *Check there is no side to side movement*
Vérifier qu'il n'y ait pas de déplacement d'un côté à l'autre
3. *Tighten strap securely*
Serrer solidement la jugulaire
4. *With head forward, attempt to pull up back of helmet to ensure helmet cannot be removed this way*
Tête en avant, essayer de soulever le casque pour s'assurer qu'il ne peut pas être enlevé de cette façon



5. *Check ability to see clearly over shoulder*
Vérifier si vous pouvez voir clairement par-dessus l'épaule
6. *Make sure nothing impedes your breathing in the helmet and never cover your nose or mouth*
S'assurer que rien ne gêne votre respiration dans le casque et ne jamais couvrir le nez ou la bouche
7. *Never wind scarf around neck so that air is stopped from entering the helmet. Never wear scarf under the retention strap*
Ne jamais enrouler une écharpe autour du cou, car cela empêche l'air d'entrer dans le casque. Ne jamais porter d'écharpe sous la jugulaire
8. *Ensure that visor can be opened with one gloved hand*
S'assurer que la visière peut être ouverte avec une main gantée
9. *Satisfy yourself that the back of your helmet is designed to protect your neck*
S'assurer que l'arrière de votre casque a une forme telle qu'il vous protège la nuque
10. *Always buy the best you can afford*
Toujours acheter le meilleur que vous pouvez vous offrir

ヘルメットの装着テスト：10項目

1. 頭の頂点を測定することによって正しいサイズのもの入手する。
2. 横の動きがないかどうかチェックする。
3. ストラップをしっかりと締める
4. 頭を前に傾け、ヘルメットを後ろから引くようにしてこの方向から脱げないかどうか確認する。
5. 後ろを振り返って、視界が正常に確保できるかどうか確認する。
6. ヘルメットの中で正常に呼吸できるかどうか確認する。鼻や口が覆われていないようにする。
7. 首にスカーフを巻き、ヘルメットに空気が入らない状態にしてはならない。リテンション・ストラップの下にスカーフを着用してはならない。
8. グローブを着用した片手でバイザーが開けられるようにする。
9. ヘルメットの後部が首を保護するものであるということを確認する。
10. 常に購入できるかぎり高いヘルメットを購入する。