

付則21

トライアル基本仕様



以下に規定する基本仕様は、トライアル競技を行う上で必要とされる基本規則であり、トライアルの全ての車両及び競技会に適用される。

カテゴリ別に必要とされる詳細な仕様に関しては、各カテゴリ別仕様が適用される。

1 カテゴリ

- 1-1 競技専用車両クラス
競技専用生産された車両
- 1-2 スポーツプロダクション
競技専用車両を除く一般市販車をベースとしてレース用に改造された車両。

2 排気量の算出方法

- 2-1 総排気量は、シリンダーの容積を測定するのに用いられる幾何学公式に従って計算される。
すなわち直径はボアによって表され、高さはピストンがその最上部から最下部まで移動するのに占めるスペースで表される。
- 2-2 公式
総排気量 = $(D^2 \times 3.1416 \times C \div 4) \times$ 気筒数
D=ボア C=ストローク 単位=cm 小数点以下4桁で切り捨て
- 2-3 測定の際には、ボアに50 μ mまでの許容誤差が認められる。この許容誤差を考慮しても排気量が当該クラスのリミットを越える場合、エンジンが冷めた状態で再測定が1/100mmのリミットまで行われる。
- 2-4 シリンダーのボアが真円でない場合、断面積を測定し、計算することとする。
- 2-5 全てのカテゴリにおいて、スーパーチャージは禁止される。

3 一般的なアイテム

3-1 材質

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・スピンドル、及びホイール・スピンドルにチタニウムを使用することは禁止される。ホイール・スピンドルに関しては、軽合金の使用も禁止される。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。

(市販時にこの条件から外れる場合は、市販時の状態を維持することを条件にその使用が許可される)

3-2 フレームの定義

- 3-2-1 フレームとは、エンジンが取り付けられている部分を中心にステアリング取り付け部分とリヤサスペンションの取り付け部分を含む構造全体をいう。
- 3-2-2 シートを取り付けるためのサブフレームは、フレーム本体に溶接されている場合はフレームとみなし、ボルトオン（脱着可能）のものはフレームとみなさない。

3-3 スタート装置

スタート装置が義務付けられる。

3-4 リヤスプロケットガードおよびカバー

- 3-4-1 チェーンとリヤスプロケットの間に身体の一部が誤って挟まれることのないように、リヤスプロケットガードを取り付けなくてはならない。
- 3-4-2 そのガードは、スプロケットとドライブチェーンの噛合部を完全に覆わなければならない。
- 3-4-3 スプロケットガードの取り付け方法は、ボルトオンまたは溶接とし、安易に脱落しないよう確実に固定しなければならない。
- 3-4-4 リヤスプロケットの穴を全てふさぎ、身体の一部が入り込まないようにリヤスプロケットカバーを装着しなければならない。
- 3-4-5 材質は、アルミニウム、頑強な樹脂とする。

3-5 エキゾーストパイプ

- 3-5-1 エキゾーストパイプとサイレンサーは、音量規制に関する必要条件をすべて満たしていなくてはならない。
- 3-5-2 エキゾーストパイプの先端は、最低30mmにわたってモーターサイクルの中心軸と水平かつ平行でなくてはならない。（許容誤差 $\pm 10^\circ$ ）
- 3-5-3 エキゾーストパイプの後端は、リヤタイヤの垂直接線より後ろにあってはならない。

3-6 ハンドルバー

- 3-6-1 ハンドルバーの幅は、600mm以上、850mm以下でなければならない。
- 3-6-2 ハンドルバーの先端が露出される場合は、固形物質を詰めるか、ゴムでカバーされていなければならない。
- 3-6-3 ハンドルをいっぱいにきった時にハンドルバー（レバー類含む）とタンクの間に最低30mmのすき間を設けるためにハンドルストッパー（ステアリングダンパー以外のもの）を、取り付けなくてはならない。
- 3-6-4 ハンドルバークランプは、ハンドルバーが折れやすい部分を作らないために、慎重に丸みをつけて製作しなくてはならない。
- 3-6-5 軽合金ハンドルバーの溶接による補修は禁止される。
- 3-6-6 ハンドルバーにはプロテクションパッドを装着していなければならない。クロスバーが無い仕様のハンドルの場合は、ハンドルバー中間部にプロテクションパッドを装着しなければならない。

3-7 コントロールレバー

- 3-7-1 すべてのハンドルバー、レバー類（クラッチ、ブレーキ等）は、原則として端部がボール状（このボールの直径は最低19mm）でなくてはならない。このボールを平たくすることも認められるが、どのような場合も端部は丸みをおびさせていなくてはならない（この平たくした部分の厚みは最低14mmとする）。レバー端部は、レバーと一体構造に固定されていなくてはならない。
- 3-7-2 各コントロールレバー（ブレーキペダル及びハンドレバー）はそれぞれ独立したピボットを持っており、そのレバー自体のピボットにマウントされていなくてはならない。
- 3-7-3 ブレーキペダルが、フットレストの軸にピボットされている場合、フットレストが曲がり、又は変形した場合など、どのような場合でも作動できなくてはならない。

3-8 スロットルコントロール

- 3-8-1 スロットルコントロールは、手を離れた時に自動的に閉じるものでなくてはならない。
- 3-8-2 車両には最長で1mのストラップ（紐）でライダーと直結し、ライダーが車両から離れた際にエンジンを停止させるイグニッションキルスイッチを装備しなければならない（2013年全日本大会のみ義務・その他公認大会は推奨／2014年全ての公認大会義務）。
- 3-8-3 モーターサイクルには有効なイグニッションキルスイッチまたはボタンがハンドルバーの容易に手の届く位置に設けられなくてはならない。このスイッチは作動しているエンジンを停止できなくてはならない。

3-9 フットレスト

- 3-9-1 フットレストの先端には最低半径8mmの一体構造のプロテクションが設けられていなくてはならない（252頁図参照）。
- 3-9-2 フットレストは折りたたみ式でもよいが、この場合は自動的に元の位置に戻る仕組みになっていなくてはならない。
- 3-9-3 フットレストが折りたたみ式でない場合、またはゴムのカバーを装着していない場合は、その先端は最低半径8mm以上の球状に丸められていなくてはならない。

3-10 ブレーキ

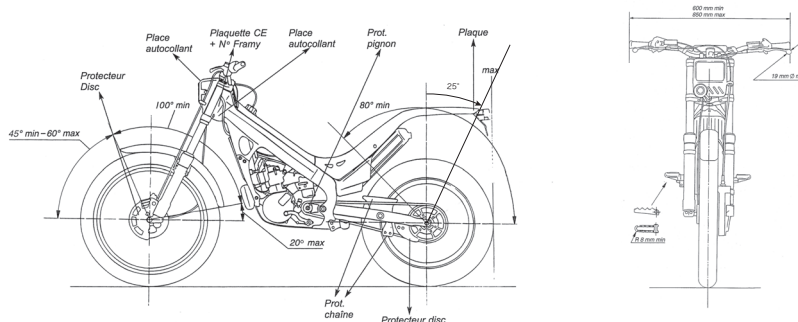
- 3-10-1 すべての車両は、最低2つの効果的なブレーキ（各ホイールにひとつ）がなくてはならず、これは独立してホイールと同心的に作動しなくてはならない。
- 3-10-2 先端のとがったブレーキディスク（のこぎりの歯状デザイン）の使用は禁止される。
- 3-10-3 ディスクへの開口部（抜き穴）の幅は、最大3mmであることが推奨される。開口部は最低半径3mm、最大半径5mmで丸みがつけられていること。
- 3-10-4 前後ブレーキディスクには、プロテクション（ディスクカバー）が装着されていなければならない。

3-11 フェンダーおよびホイールプロテクション

- 3-11-1 フェンダーはタイヤの両側方に張り出していなくてはならない。

トライアル基本仕様

- 3-11-2 フロントフェンダーは、ホイールの周囲を最低100°にわたってカバーしていなくてはならない。フェンダーの前端とホイールの中心を結ぶ線と、ホイールの中心を通る水平線の作り出す角度は45°と60°の間でなくてはならない。フェンダーの後端とホイールの中心を結ぶ線と、ホイールの中心を通る水平線が作り出す角度は20°を超えてはならない（251頁図参照）。



- 3-11-3 リヤフェンダーは、リヤホイールの中心を通して垂直に引かれた線とこの垂直線から25°の角度で後方に引かれた線が形成する円の一部を超えて後方に伸びていなくてはならない。
- 3-11-4 リヤフェンダー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。
- 3-11-5 キャストホイール、または溶接されたホイールが使用される場合には、頑丈なディスクでスポークを覆う形でプロテクションが施されなくてはならない。

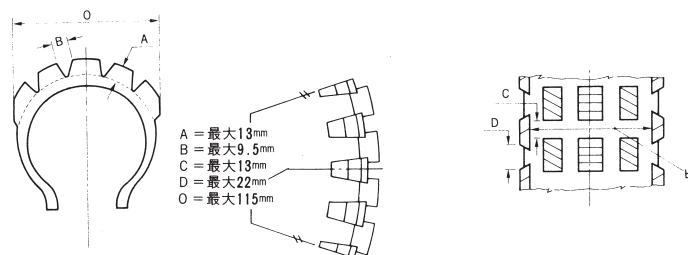
3-12 ホイール

国際A級（スーパークラス含む）、国際B級を除き公認車両状態のホイール構造（スポーク・キャスト・モールド・リベット）の変更は禁止される。ただしタイヤがリムから外れることを防ぐために使用されるビードストッパーは例外とする。

3-13 トライアルタイヤ

- 3-13-1 ホイールに正常に装着された状態でタイヤの全幅は、115mmを超えてはならない。
- 3-13-2 トレッドの深さ (A) はトレッド面から直角に測った場合、13mmを超えてはならない。同一円周のブロックはすべて同じ深さでなくてはならない。…253頁の図参照
- 3-13-3 ブロック間のトレッドの幅は、タイヤ幅方向 (B) で9.5mm、円周方向 (C) で13mmを超えてはならない。
- 3-13-4 ショルダーブロック (D) 間のトレッド幅は、22mmを超えてはならない。
- 3-13-5 トレッド横幅 (E) は、タイヤウォールに直角に測った場合、ブロックで中断されていない限り、タイヤ全幅に及んでいなければならない。
- 3-13-6 すべてのトレッドブロック（ショルダーブロックを除く）は、両側辺が平行で、タイヤの軸に対し直角そして平行な長方形でなければならない（タイヤは、262頁の図に適合し、逆回転させても同じ外観でなければならない）。
- 3-13-7 通常の販売ルート、または小売店を通じて入手できる一般公道用に認可されたタイヤのみが使用を許可される。
- 3-13-8 タイヤは一般の購入者が入手できるマニファクチャラーの商品カタログ、またはタイヤ仕様リストに掲載されているものでなくてはならない。
- 3-13-9 これらのタイヤは、荷重、スピードコードに関してヨーロッパ・タイヤ・リム技

術機構（ETRTO）の定める条件に適合し、最低45Mの使用等級のもでなければならぬ。



3-14 ナンバープレート

- 3-14-1 ナンバープレートは長方形で頑丈な材質でできていなくてはならない。最低寸法は175mm×150mmとする。
- 3-14-2 ナンバープレートは1枚を車両の前面に見やすいよう前向きに取りつけなくてはならない。
- 3-14-3 数字は英国式を使用する。「1」は垂直の1本線。「7」は垂直線なしの単純な傾斜線。
- 3-14-4 数字および地色への蛍光色の使用は一切認められない。
- 3-14-5 判読しづらい文字等は車検長の判断によりレース参加の許可を得ることができない。
- 3-14-6 国際A級及び国際B級部門についてはプレート下部にライダーの名前を記入するものとする。
- 3-14-7 ゼッケンに記載する氏名は必ずライダーの氏名とし愛称は認められない。
- 3-14-8 氏名の表記方法は特に規制は設けない（アルファベット、漢字、ひらがな等）。
- 3-14-9 全日本選手権の国際A級・国際B級に関する特別規則
数字は英国式とし、観客とオフィシャルが明確に識別できるようにしなくてはならない（デザインされた書体の使用を認める）。
- 3-14-10 ナンバープレートの地色及び数字の色は下記のとおりとする。

ジュニア……黒地に白文字	国内B級……白地に黒文字
国内A級……黄地に黒文字	国際B級……緑地に白文字
国際A級……赤地に白文字	国際A級スーパークラス……赤地に黄文字

3-15 ライト類、警告装置およびスピードメーター

灯火器のレンズの処理または取り外し、保安部品（バックミラー、補助ステップ、ウィンカー類）の取り外しが義務付けられる。

4 燃料、燃料／オイルの混合液

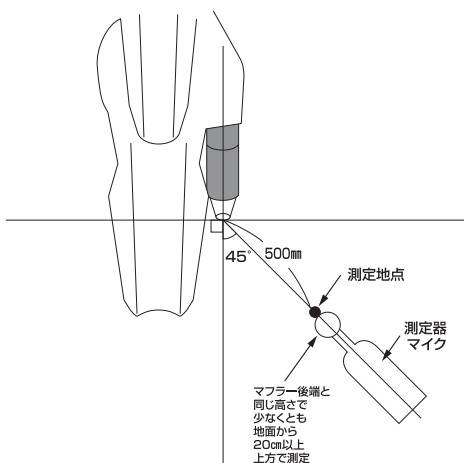
- 4-1 すべての車両にはMFJの定める無鉛ガソリンを使用しなくてはならない（AVガス・航空機用燃料の使用は禁止される）。
- 4-2 競技に使用できるガソリン
競技に使用できるガソリンは下記の項目のすべてに合致してはならない。
- 4-2-1 競技用ガソリンとは一般公道用の市販車に供するために通常のガソリンスタンド

にて購入できるもの、あるいはMFJ公認サーキットのガソリンスタンドにて購入できるガソリンとする。

- 4-2-2 競技用ガソリンは下記のMFJの定める仕様（無鉛ガソリン）に制限される（AVガス、航空機用ガソリン等は使用できない）。
鉛の含有量は $0.013\text{g}/\ell$ 以下であること。
リサーチオクタン価が100.0（RON）、モーターオクタン価が89.0（MON）以下であること。
密度は 15°C において $0.725\text{g}/\text{ml}\sim 0.780\text{g}/\text{ml}$ であること。
- 4-2-3 競技用ガソリンには販売時に混入されている以外のいかなるものも添加されてはならない。ただし一般に販売されているスタンダードの潤滑油および1.5%以下のアルコール（燃料精製中に混入されているものに限る）については認められる。
- 4-2-4 水冷エンジンの冷却水は、水あるいは水とアルコールの混合物に限られる。
- 4-3 給油場所はパドックとする。ただし大会特別規則（公式通知等）により、給油場所及びガソリンの銘柄・供給方法が指定される場合、それに従わなくてはならない。従わない場合は失格となる。

5 音量規制

- 5-1 計測のためのマイクロホンの位置は排気管後端から50cmで、かつ中心線から後方 45° で排気管と同じ高さとするが、少なくとも地面から20cm上方でなくてはならない。もしこれが不可能な場合、計測は 45° 上方で行ってもよい。



- 5-2 ノイズテストの際、ギヤボックスにニュートラルのないマシンについては、スタンドに載せた状態で測定を受けなくてはならない。
- 5-3 規制に適合しているサイレンサーには車検にてマークが付けられ、車検後にサイレンサーを変更する事は禁止される。ただし同様に車検に合格し、マークを受けたスペアサイレンサーに関しては例外とする。
- 5-4 ギヤはニュートラルとしてエンジンを回転させ、所定の回転数域に達するまでエンジンの回転を増していかなくてはならない。測定は、所定の回転数に達したときに行うものとする。
- 5-5 回転数は、エンジンのストロークに相応するピストンの平均速度に基づく次の計算式にて求められる。

- 5-6 所定のエンジン回転数 (rpm) = $\frac{30,000 \times \text{ピストンスピード (m/s)}}{\text{ピストンストローク (mm)}}$
- 5-7 現行の音量規制値
 4ストローク車両：ピストンスピード11m/secで測って、94dB/Aまでとする。
 2ストローク車両：ピストンスピード13m/secで測って、94dB/Aまでとする。
 レース終了後は1dB/Aの許容誤差が認められる。音量測定は上記固定数を使用することもできる。
- 5-8 音量測定は、下記固定回転数方式が適用される。
- | | |
|------|---------|
| OPEN | 5000rpm |
|------|---------|
- 5-9 エンジンの音量計測には、各エキゾーストパイプの先端で測定される。
- 5-10 規制値をオーバーしている車両は、測定時間内に再度測定を受けることができる。
- 5-11 周辺の音量は、車両から半径5m以内において80dB/Aまでとする。
- 5-12 音量測定は気温20℃を基準とする。気温10℃以下の場合、許容誤差+1 dB/Aが認められる。
 気温0℃以下の場合、許容誤差+2 dB/Aが認められる。
- 5-13 レース後の最終検査においては、+1 dB/Aの許容誤差が認められる。
- 5-14 メーターの読み方は常に小数点以下切捨てとする。(100.9dB/A=100dB/A)
- 5-15 サイレンサーが1本を超えるエンジンの音量計測は、各エキゾーストパイプの先端で測定される。
- 5-16 その他の規制についてはFIM規則に準ずる。

6 テレメトリー

- 6-1 動いている車両へ情報を伝える、または動いている車両から情報を得ることは禁止される。
- 6-2 車両には、公式シグナリング・デバイスの搭載が必要とされる可能性もある。
- 6-3 自動ラップ計時デバイスは“テレメトリー”とはみなされない。
- 6-4 自動ラップ計時デバイスは、公式計時方式、及び装備を妨げてはならない。

7 本規則の施行

本規則は2013年1月1日より施行する。