

MFJ トライアル ハンドブック

MFJ TRIAL HAND BOOK
Vol.1



一般財団法人日本モーターサイクルスポーツ協会
トライアル委員会

はじめに

MFJトライアルスクールによろこそ。そして、トライアルに、よろこそ。

このハンドブックでは、トライアルを志す人を底辺とし、MFJ競技会に参加したいと考える方までを対象とし、フォームや各部の操作をはじめとして“曲がる・越える”のトライアルの基本を中心に講習していきます。

すでにある程度の経験を持っている人や、将来チャンピオンを目指そうという向上心旺盛な方には、少々退屈な内容に見えるかとも思いますが、正しい基本のマスターは、上達の一番の早道です。上達の暁にも、基本の操作は必ず生きています。自身のライディングを観察し、忘れていないかチェックすることも必要です。

このハンドブックは、トライアルの基本についての手引きです。インストラクターのアドバイスに従い、目標を持って、今後のトレーニングに役立ててください。

MFJトライアル委員会

CONTENTS

目次

技の勝負、トライアル	4
競技会のルール	5
マナーと心得	6
上達の道のり	7
トライアルマシンの特徴	8
マシンの扱い方	9
ライディングギア	10
ストレッチ(準備体操)	11
基本姿勢(フォーム)	12
アクション	13
走る(発進)	14
止まる(制動)	15
曲がる	16
上る	18
下る	19
抜重	20
フロントアップ	21
ウイリー	22
ステアケース	23
二度ぶかし	24
リカバリー	25
セクショントライ	26
練習方法	27
トライアル用語集	28
MFJ大会への参加	30
MFJの活動	31

技の勝負、トライアル

トライアルって、こんなスポーツ

■トライアルは、 モーターサイクルの操縦技術を競うモータースポーツ

ふつうモータースポーツはスピードを競いますが、トライアルはちょっとちがいます。トライアルのルールは多岐にわたりますが、すべてが、ライディング技術の正確性を評価するためのものです。

トライアルライディングは、むずかしそうな地形を、上手に走りきれるかどうかという、ごく個人的な挑戦に始まります。そして、ライバルを見つけて成績を競うという形態に発展していきます。

■自分のレベル（クラス）にあった競技会えらび

競技会には、さまざまなレベル（クラス）のものがあります。自分の技術にあった大会で成績を競い技術を磨き、レベルを向上させていきましょう。

◆必ずうまくなるのが、 トライアル

そしてまたトライアルは、どんな人でも、正しく練習を積みさえすれば、必ずうまくなります。うまくなれば、トライアルはさらに楽しくなります。ぜひじっくりと、腰を落ち着けて、末永くトライアルに取り組んでください。

◆老いも若きも、すべての人が 楽しめるのが、トライアル

トライアルは、若い人から年輩の人、ベテランから初心者まで、それぞれが末永く楽しめます。元気のある人、こわがりの人、女の人、どんな人でもその人なりの楽しみが味わえるのが、トライアルです。

マナーと心得

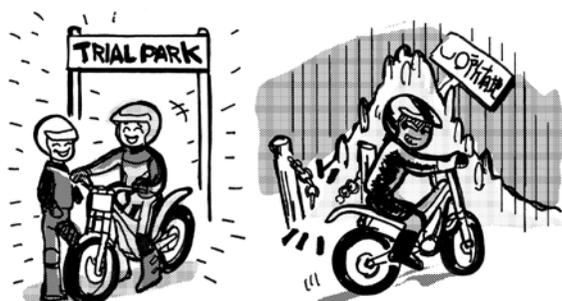
大地へ挑戦、大地へのいたわり

■快適なトライアル環境を守ろう

トライアルは、ライダー（人間）とモーターサイクル（機械）、フィールド（自然）とのバランスのスポーツです。しかしモーターサイクルは使い方まちがえすると、自分や周囲の人々、大切な遊び場を傷つけてしまいますので、基本的マナーを充分認識してください。マナーよく楽しむことで、トライアルを長く続けることができ、トライアル技術も、効率よく上達していくことでしょう。

◆許可された場所で楽しむ

人の土地に無断で入って走り回るのは御法度。許可された場所、トライアル場などで、安心して走りましょう。



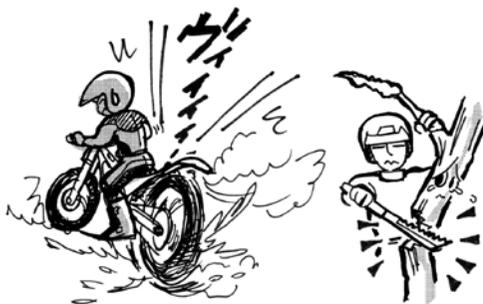
◆トライアル場の地形を大切に

トライアル場であっても、地形は極力変化させないように。生育している木の伐採は管理者の許可を得ること。

スタックした際にあわててアクセルを開けて路面をほじくると、大切なトライアルフィールドをこわしていくことになります。

◆ごみは持ち帰りましょう

練習中に出たゴミは、すべて持ち帰りましょう。もちろん、廃油や廃タイヤ、消耗パーツを捨てていくのは、これも犯罪行為ですぞ。



◆アクシデントは未然に防ぐ

練習に事故はつきものなどといわず、極力安全に練習します。失敗によるマシンの暴走などで他人に危害が及ばないかも含めて、細心の注意を払いましょう。また、トライアル場ではいろんな方向にマシンが走っています。他人との接触がないよう、常にスピードを控えめに、周囲に注意を払いながら走ることが大切です。



上達の道のり

誰でも必ず上達する

◆マシンに触れる

トライアルマシンは、他のオートバイに比べると、少し不思議なカタチをしています。最初は、マシンや装具のレンタルなどが可能なスクールや体験走行会で、この不思議な乗り物に、まず触れてみます。トライアルライディングはどんなオートバイでも活かしますが、練習は専用マシンを用いた方が、効果的で上達の早道です。実際にやってみておもしろいと思えばこそ、始める勢い、続ける意欲もわいてきます。

◆自分のマシンを用意しよう！

現在手に入るトライアルマシンは、多少の個性はありますが、どのマシンでも、素晴らしい教材です。入手にあたっては、機種を選定より、整備状況の正しいものを選んでください。

◆正しいフォームを学ぶ

トライアル習得の第一歩は、ライディングフォームの基本をマスターすることです。腕、膝、腰、足首などが、必要な時に必要なだけ動けるフォームを研究してください。スタンディングスタイルが基本といわれるのは、これによって正確なフォームを形成できるからです。

◆地形に慣れる

基礎練習とともに、最初は平坦で広い地形を選んで、徐々にいろんな場所を走るようにします。先を急がず、ちょっとずつ目とからだを慣らしていけば、トライアルのフィールドが、自然なものに見えてくるはずです。

◆テクニックを知る

基礎練習期間での大切なことは、克服したい障害物を越えられるかどうかではなく、自分の操作が意識でき、正確に動作できるかどうかです。そのために、自分がしようとしているテクニックを、きちんと理解していれば、上達はよりの確となることでしょう。

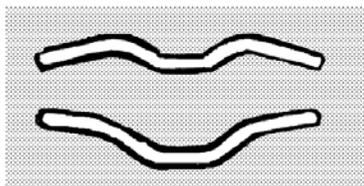
◆草大会に出場してみる

ある程度走れるようになったら、自分のレベルにあった競技会に参加します。初心者向けの草大会でも、セクションの実際を知ることができ、仲間も作れます。自分の弱点を発見できれば大収穫。日頃の練習も、具体的テーマができれば、さらに技術は向上します。

トライアルマシンの特徴

トライアルマシンの特徴、この姿に機能凝縮

ハンドルバーは、他のジャンルに比べると、
ほぼまっすぐ



やわらかい専用タイヤ
競技専用のタイヤは、
どれもとても高性能です。
路面によって、タイヤの種類を
変えたりすること
はありません

小さな
ディスクブレーキは、
低速では抜群の利き

燃料

2ストロークマシンは、混合燃料を使います。混合比や仕様オイルの銘柄などは、各マシンの仕様諸元を参照してください。混合比は、ロードマシンやモトクロスマシンより、薄目です。4ストロークマシンは混合しない、生のガソリンを燃料とします。

前後ブレーキと
クラッチは、
油圧式です

燃料タンクはごく小さい
容量が小さいが、
軽くコンパクトで、運動性は高い

シートはありません

チェンジペダルは
遠い位置にあります

ホイールベースは、排気量にかかわらず、1300mmほど

◆トライアルマシンは、 競技専用でできている

現在入手できるトライアルマシンは、ほとんどすべてが競技専用で作られています。よりトライアル競技で好成绩をあげるのを目的に、トライアル性能を徹底的に磨き上げられた、軽くて優秀なマシンです。アマチュアライダーが入手できるトライアルマシンも、世界選手権でトップクラスを走っているマシンも同じものです。どのマシンも、きわめて優秀なマシンばかりですので、安心して技術の向上に努めてください。

◆トライアルマシンには、 立って乗る

トライアルマシンには、シートがありません。トライアルライディングは、ボディアクションが勝負です。ライダーがマシンに乗った状態で、自由に動けるため、その障害となる部分を削っていった結果、このスタイルに落ち着きました。そのまま腰をおろせば、座れないことはありませんが、トライアルマシンは、フットレストに立った状態でもっとも効率のいいライディングが可能なのであります。フットレストに立った状態で、違和感なくマシンに乗ることができるようにしておきましょう。

◆トライアルタイヤは 消しゴムのように柔らかい

競技用トライアル用タイヤは、低速では抜群のグリップを発揮します。リヤタイヤにはラジアル構造でチュープレスタイプのものが多く使われています。ゴム質は柔らかく、石や路面の凹凸を包みこむようなタイヤの構造が特徴です。

他のモータースポーツカテゴリーのように、気象条件に合わせてタイヤを変えることはありません。トライアルタイヤは、全天候型なのです。

！ 競技専用で作られたトライアルマシンで公道を走行する場合は、高速での巡航を控える、保安部品を正しく装着する、ブレーキやタイヤがトライアル用に作られていることに注意する、などの点をお忘れなく。

マシンの扱い方

究極の機能の正しい扱い方

現在手に入れられるトライアルマシンは、トップライダーの操るものと同じ仕様と性能を持っています。マシンの手入れ（メンテナンス）には、デリケートな配慮をしてあげてください。

■チェック項目・

マシンがあるべき状態

○オイルのチェック

エンジンオイル（ミッションオイル）が規定量入っていて、オイルもれがないこと。

○燃料が入っているか

混合潤滑式 2 ストロークエンジンの場合は、オイルはきちんと混合されていること。

○チェーンの調整・注油

注油は必要最小限にされ、遊びは必要にして充分あること。

○ナット類のゆるみ

各部のねじ類は、締まるべきトルクで締まっていること。特にハンドルランプのゆるみには充分注意のこと。



○レバーの遊び

レバーの位置、遊びなどは、自分の使いやすい位置にあること。

○スロットルグリップの作動

スロットルグリップは、引っかかりなどなく、スムーズに動くこと。

○ブレーキのタッチ

しっかりと踏み代、握り代があること。

○サスペンションの動き

○エンジンの調子

エンジンからは異音などなく動作すること。

○空気圧の調整

空気圧は、前 0.04 メガパスカル、後 0.03 メガパスカルを基準とし、天候、路面コンディションによって若干調整する。

○プラグ

かぶってしまつて火が飛びにくくなったかのために、予備を用意しておくことと安心（プラグ

かぶり→ P.29)

○チェーンガード

転倒時の危険防止のため、ドリブン/ドライブスプロケットにガードを設けること、スプロケットの穴を塞ぐスプロケットカバーの装着が義務づけられている。古いマシンではこれがないので、ぜひ装着したい。規則の問題より、自分の身体を守る手段だから。

■暖機

（マシンのウォーミングアップ）

○始動

前方の安全を確保して始動する（飛び出しに対する配慮）

プラグのかぶり防止のため、チョークは必要最小限とするミッション関係を含んだ各部の動作チェックをおこないなう。走りながら動作チェックもできるが、チェック中はチェックに専念すること。

■走行毎のチェック・メンテナンス

○洗車

動作部分（ベアリング部分）に必要以上に水をかけないように。洗浄後はきちんと乾燥させ注油しておくこと。

○日常整備

エアクリーナーエレメント掃除（洗油もしくはは水で洗い、きちんと乾かし、エレメントオイルに浸してぎゅっと絞る）、必要に応じてキャブ掃除をおこなう。ジェット類がつかれば正常に機能しない。セッティングに神経質に影響するので、整備は細心の注意を払うこと。

○スロットルグリップ

ワイヤーによる操作系で、もっともライダーの五感に接する部分。スムーズな操作のために、常に清掃して軽やかに動作するようにしたい。

○キルスイッチ

車体から離れるとエンジンがストップする機構のキルスイッチの取り付けが義務づけられているので、これが正しく取り付けられているか、正しく機能するかをチェックすること。

○各部のゆるみ

ステップの取り付け、エンジンマウントをはじめ、ゆるみやすいところをチェックして、増し締めする。機種によって要チェックポイントが異なるので、ショップや仲間の意見を聞くのも参考になる。締めつけトルクも部分によっていろいろなので、正しい知識をもって増し締めしたい。

○チェーンなどの注油

泥にまみれたチェーンは洗浄し、必要最小限の注油をする。注油は、リアを手で回しな



がらおこなう。エンジンでリアを回しながらの注油は、非常に危険なので厳に慎むこと。

■大きな整備

※整備に自信のない場合は専門店におまかせするのが確実です。トライアルマシンは、世界選手権のトップライダーが使う競技用のマシンです。誰にでも乗れる特性を兼ね備えています。その潜在性能は、正しい知識で正しい整備をされた場合に発揮されることをお忘れなく。



ライディングギア

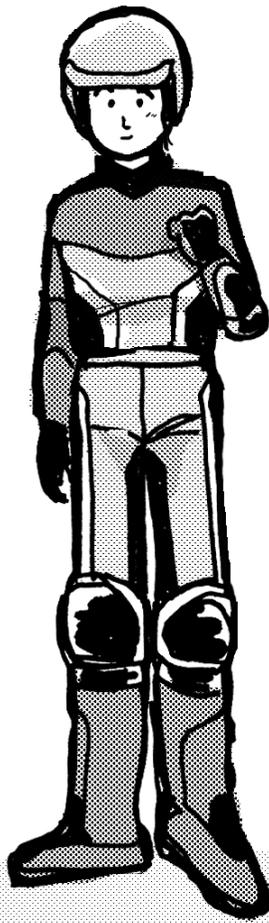
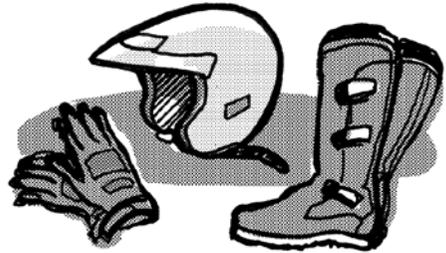
いい動きは、いい装備から

トライアルライディングでは、トライアルの各種装具を着用します。他のスポーツと同じく、装具にはライダーの能力を十分に発揮し、安全性を確保する目的があります。

◆ヘルメット

トライアルは、高速からの転倒はほとんどないので、動きやすさを考え、軽量なものが使われます。十分な視界の確保も考え、バイザー（ひさし）は短め。トライアル用でなくても使えないことはありませんが、重かったり、視界が狭かったり、激しく動いてぐらついては困ります。使いやすさを考えると、やはりトライアル用にかないません。

※ MFJ 公認競技に参加する場合は公認シールのある公認ヘルメットを装着しなければいけません（右）。



◆グローブ

トライアルでは、アクセルやクラッチなど、繊細な動きが要求されますので、グローブは薄手のものが使われます。一般的なライディンググローブや軍手より、細かい操作がしやすくなっており、また水に濡れても比較的操作性が悪化しないのがトライアルグローブの特徴です。

◆パッド・ガード類

トライアルパンツやジャージにも、最低限のパッドは備わっていますが、転倒時のダメージを配慮して、市販のパッドやガード類を併用します。口内のケガを防止するためのマウスガードも有効です。

◆トライアルパンツ・ジャージ

他のモータースポーツに比べると、これらの装備は、一般的にプロテクション効果はそれほど重視せず、動きやすさや通気性で選ばれることが多いようです。ジャージはモトクロス用とも共通ですが、トライアルパンツは、より伸縮性にすぐれた薄手のものとなっています。

◆ブーツ

モトクロス用ブーツと似ていますが、トライアルでは、下見の際に歩く機会が多いので、歩く機能も要求されます。靴底はモトクロスブーツがフラットもしくはそれに準じる平たんなのに対して、トライアルではタンク底と呼ばれるブロックパターンのもが使われています。また、土踏まざるがないのも特徴です。モトクロスブーツより、はるかに運動性が高いのが、トライアルブーツです。



ストレッチ（準備体操）

かるやかにからだが動けば、走りもかるやか

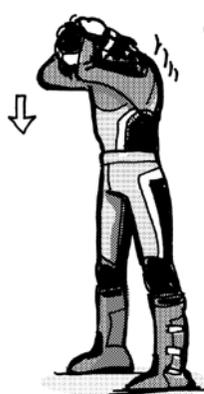
ストレッチ（柔軟体操）は、ライディングの前に必ず実行します。

ストレッチは、筋肉が柔軟に動くようにするための運動です。筋肉は、意識して伸ばさなければ伸びません。筋肉がきちんと伸びてくれないければ、不慮のアクションで無用な肉離れやケガをすることにもなりますし、なにより、ライディングにも支障が出ます。マシンを正しく動くようにするのと同様、体もきちんと整備調整してライディングすることが必要なのです。また運動（ライディング）のあとにおこなうことで、疲労をとることも有効です。

最初に、首や腕などを回す関節運動を行い、体をリラックスさせておきます。そして、伸ばす筋肉に意識を集中させ、筋肉がジワジワ伸びる感覚を感じ取るようにします。ひとつのポジション（ポーズ）で約15～20秒保持しましょう。その間呼吸を止めないように注意します。また、はずみをつけないことも大切です。

ストレッチングの目的は、筋肉をゆるやかに伸ばすことです。痛いということは、筋肉に対する危険信号です。伸ばした部分に痛みを感じたら、ストレッチをゆるめてください。

ストレッチングで体がほぐれてきたら、今度は、軽くラジオ体操程度の運動をしましょう（第2ラジオ体操くらいが適当）。



A 首、上背部のストレッチ
両手を組み、頭の上ののせます。両肘を内側に入れ、腕の重さを利用してゆっくり首を前に倒します。



B 首、肩、腕のストレッチ
体の後ろで、左手で右手首をつかみ左に引きます。同時に首を左に倒します。



C 腕、体側、腰のストレッチ
両足を肩幅に開きます。両手を組み、手のひらを外側に向け前方に伸ばし、そのままゆっくりと上体を後ろにひねってください。左右とも20秒間伸ばしましょう。



D 足の後ろ側のストレッチ
右足を左足に交差させます。左ひざを伸ばしたまま、ゆっくりと上体を前に曲げます。



G 腕のストレッチ
→体側のストレッチ
両手を組み、手のひらを外側に向け、前方に伸ばします。このとき、顔を下に向け背中を少し丸くすると、上背部も伸ばされます。次に、組んだ手を頭上に伸ばし、ゆっくりと上体を横に曲げます。



E 太もも前面のストレッチ
左膝を曲げ、左手で左足先をつかみ、お尻に引きつけます。同時に左膝を少し後ろに引き上げてください。足の後ろ側のストレッチD右足を左足に交差させます。左膝を伸ばしたままゆっくりと上体を前に曲げます。

F 胸、肩、腕のストレッチ
両手を体の後ろで組み、肘を伸ばして引き上げます。



基本姿勢（フォーム）

正しく乗れば、ピッタリと決まる

すべてのスポーツは基本姿勢が重要です。トライアルは、特にライダーの身体の動きが結果に反映されます。また、他のモータースポーツに比べ、スピードの力でバランスを保つ要素が少ないので、バランス運動はライダーに依存するところが大きくなります。

ライダーがマシンに無駄な動きを与えると、マシンは思ったような走破力を発揮しません。マシンには、無駄な動き、無駄な力を与えず、自然に乗ることが大事です。

自然に乗るためのフォームの習得には、スタンディングスタイルの練習が効果的です。スタンディングの練習により、左右と前後に無駄な力を与えないフォームでマシンに乗ることができるようになります。

ハンドルには、ほとんどの走行では、力を入れずに走るように努めます。ハンドルにおおいかぶさったりぶらさがったりすると、ハンドルに無駄な動きを与える要因になります。

正しいボディアクションを習得するためにも、ライディングフォームは正しく学んでください。

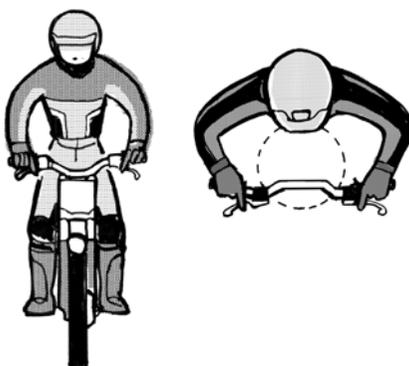
正しいフォームを学んだ感覚は、地形が登っていたり下っていても、基本的には同じです。傾斜やスピードによる重力が加わっても、その重力に対してマシンのセンターに乗る感覚は、共通であることに気がつくと思います。

トライアルは、モーターサイクルライディングの基本です。アクセルワーク、ハンドル操作、ステップへの荷重によるマシンコントロール、前後左右の重量配分の操作など、トライアルで培われるライディングテクニックは、他のどんなモーターサイクルスポーツでも役立つことばかりです。

CHECK POINT

■ 正しいライディングフォーム

- マシンを左右に揺らさないように乗れているか。
- ハンドルから手を離しても、前後に倒れない位置に立っているか。
- ハンドルを握る手からは、力が抜けているか。
- 膝は動きやすい自由な体勢を維持しているか。
- マシンと体の自由度の確保のため、マシンをはさみこまない。



◆おさらい 前後左右に無駄な動きがかからない、マシンの“中心”に乗っているかを検証するのに、左手を離して走ってみるのが有効です。アクセルのオンオフに、身体がぐらつくことなくついていければOK。ぐらぐらしてしまっていたら、基本フォームに問題がないか復習してみましょう。



アクション

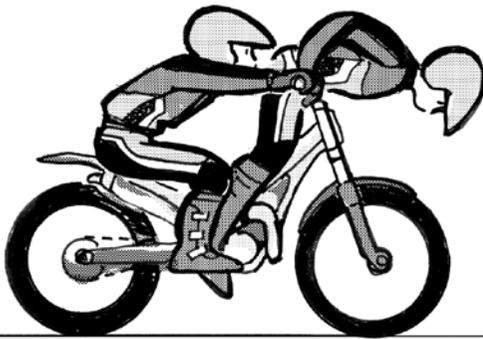
正しく動けば、マシンが応える

トライアルは、ライダーのアクションによって、マシンに挙動を与えることがよくあります。基本姿勢がかたちになったら、アクションについて学びます。

アクションの基本的な動きは、屈伸運動です。トライアルテクニックの華といわれるステアケース越えも、屈伸運動によってフロントアップをし、前後サスペンションを動かして抜けていきます。

屈伸運動は、ひざを曲げて身体を降ろし、伸ばします。ひざと一緒に足首と腰も曲げ伸ばしをすることで、頭の位置が前後しないで屈伸運動が可能です。頭の位置が前後するような屈伸運動では、マシンによけいな動きを与えることになるので気をつけましょう。

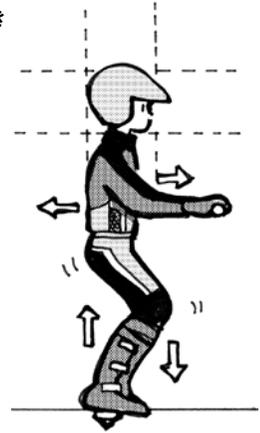
急坂を登る、ステアケースを上がるなどのライディングは、ほとんどすべて屈伸運動が基本になっています。マシンが左右に揺れないようにていねいに、そして最終的には素早い屈伸運動ができるように訓練しておきます。



CHECK POINT

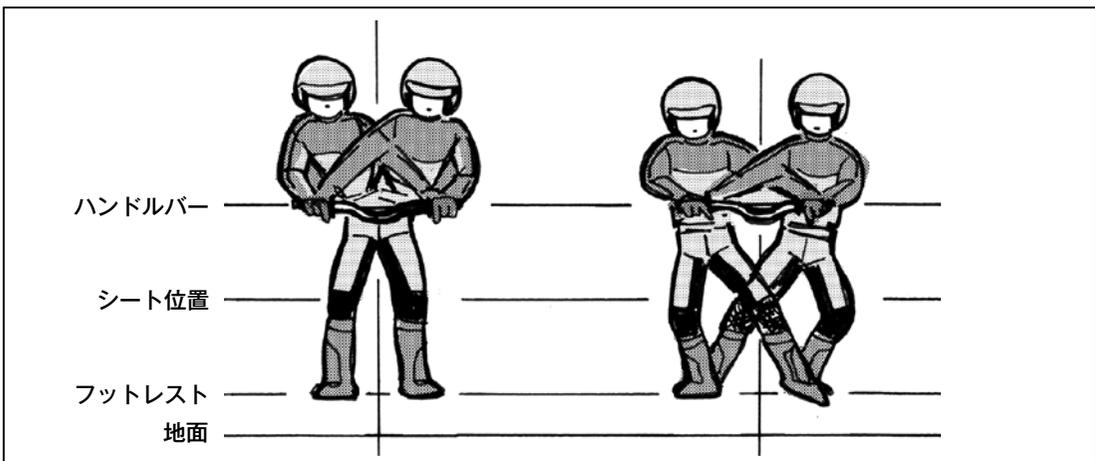
■ ボディアクションの基本

- 上下の屈伸運動
- 前後の動き
- 左右の動き



実際には、屈伸運動だけを訓練する機会は少ないと思いますが、屈伸運動がライディングのアクションの大半を占めていることを覚えておいてください。

前後の動きは、マシンのスピードや傾斜に合わせて発生します。マシンの前後サスに挙動を与えるライダーの動き、また挙動を与えないライダーの動きを研究してみてください。



走る（発進）

繊細かつ丁寧。基本操作は永遠のテーマ

走る、止まるは、オートバイの基本操作です。トライアルマシンでの発進動作は、コンディションの悪い路面状況でも確実に発進ができるよう、より繊細なコントロールを習得します。

◆繊細なスタートが基本

トップライダーは急加速をしますが、スムーズでいねいな操作を、非常に素早く実行しているのです。急加速は、微妙な操作を確実にマスターするところから習得が始まります。

停止状態から少しずつクラッチを離し、負荷によってエンジンを止めようとする力と、エンジンがマシンを動かそうとする力がバランスするポイントを確認します。この位置からタイヤがグリップを維持しているのを確認しながら、必要にして十分なパワーをリアに与えるよう、クラッチとアクセルを操作してマシンを前進させていきます。アクセルをさらに開けて本格的加速に移るのは、クラッチがしっかりミートしてからになります。

◆加速・マシンといっしょに人間も加速する

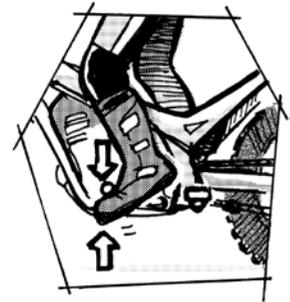
スタートしたら、徐々にアクセルを開けて加速してみましょう。エンジンのパワーリングに慣れつつ、フォームをチェックします。ハンドルにしがみつかなくてもマシンの加速についていけていますか？

◆ギヤは走る前に選択する

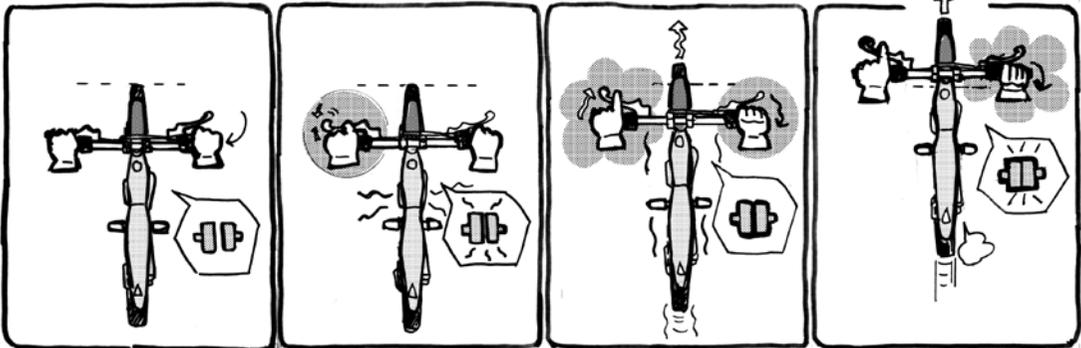
中級クラスまでのトライアルでは、セクション内でのギヤチェンジはほとんどしません。3速のスピードが必要ななら、最初から3速を選びます。トライアルマシンのトランスミッションは、1速から3速（マシンによっては4速）までなら、どのギヤからでもスタートできます（トップギヤは移動用に設定されています）。

ギヤが低ければ（3速より2速、2速より1速）スピードは遅く、加減速のレスポンスは俊敏。ギヤが高ければ、スピードは速く、アクセルワークに対する反応が寛容となるので、グリップを失いにくい傾向があります。入門段階のトライアル練習では、2速を使うことがほとんどなのですが、アクセルワークの訓練には1速を使って練習をこころがけるのも方法です。

チェンジペダルは、ライディング中に不用意に操作してしまうわないように、フットレストから離れた位置にあります。チェンジ操作はフットレストから足を離し、つま先を使っていねいにおこないます。



チェンジは、つま先でやさしく操作します。



クラッチが滑っている状態から、そろそろクラッチレバーを離していき、リアに動力が伝わるころを探しはじめる。

これ以上アクセルを開けてクラッチをつなげばマシンが動く、クラッチをつなぐだけならエンストするという、臨界ポイント

リアが空転しないように、リアのグリップに注意を払いながら、そろそろマシンを動かしていく

クラッチが完全に繋がったから、アクセルを開けてフル加速に移っていく

止まる（制動）

止まれば走るのも安心

安心して走れるのは、安全に止まれる確証があつてこそ。安定して止まれる技術が身につけば、下り坂でも、余裕をもってスピードをコントロールして、安全に走れるようになります。

◆減速！

どんな技術でも“急”のつく技術は高等技術です。まず、ゆっくり確実に操作できる技術を習得し、徐々に急制動や急坂でのブレーキ操作を習得していきます。

原則の基本操作は

- ハンドルをまっすぐな状態にする。
- アクセルを戻し、エンジン回転を落とす。
- 前後のブレーキを使ってスピードを落とす。
- エンジンが止まってしまう寸前までスピードが落ちたら、クラッチを切る。



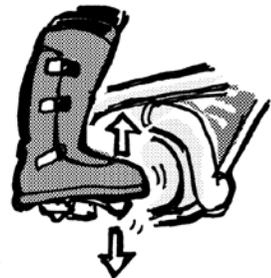
トライアルマシンのブレーキは、低速域では思いきり効きます。前後ブレーキとも、握力、踏力をいろいろ加減して、ブレーキのコントロールを積極的に学習してください。

◆前後ブレーキ

減速の効果は、マシンやライダーの重量がかかっているフロントブレーキがより強力です。しかしフロントブレーキをかけすぎてタイヤがロック（回転をやめてしまうこと）するとコントロールを失い、転倒の危険があります。

リアブレーキは、ロックさせても比較的危険度はありませんが、制動力は弱くなります。両方のブレーキを適度に効果的に使うことで、安全に確実にスピードを落とすことができます。

- リアブレーキを一瞬先に使いマシン全体を沈める（フロントの負担を軽くする）
- フロントブレーキでスピードを落とし、全体のバランスをリアブレーキと人間の位置で調節する。
- 停止寸前ではぎゃくしゃくした走りやエンストを避けるために、クラッチ操作も併用する。



低速域や、ターンでの減速、スピードコントロールは、フロントブレーキよりもリアブレーキを使うほうが、操作が容易です。

平らなところで、ふつうに止まる練習から始まり、速いスピードからの減速、滑りやすいところ、下り坂など、少しずつ難易度を上げて練習しておきます。



トライアルマシンのブレーキは低速域で強効に効くので、最初は特に直進状態でブレーキを使ってください。

曲がる

ターンの基本は傾けて曲がる曲がる

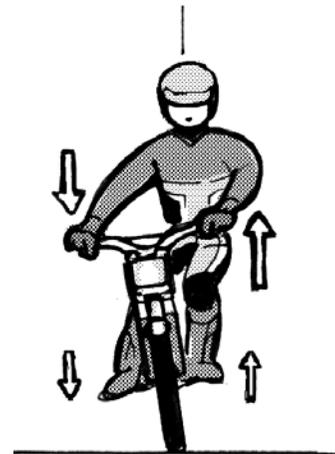
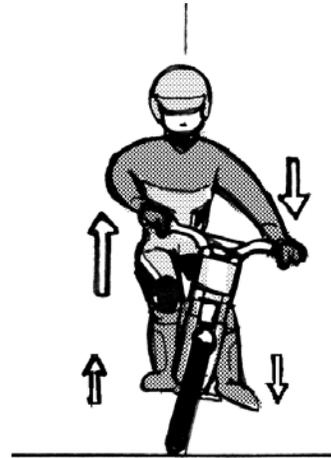
ターンは、トライアルの基本のひとつ。でこぼこの地面を走るトライアルでは、まっすぐ走るのもそんなに簡単ではないと思いますが、曲がれなければ、実はまっすぐ走ることもできません。

◆マシンを倒して曲がるきっかけをつくる

オートバイは（オートバイに限らず、二輪車なら自転車でも同様です）、車体を（タイヤを）傾けることによって旋回します。通常、ライダーは無意識にこの操作をマシンに与えています。トライアルのような、ごくゆっくりの速度域でも、この基本は同じです。

◆マシンだけ傾け、からだは傾けない

動きをコントロールするためには、からだを傾けずに、マシンだけ傾けます。股の間で、左右のフットレストへの荷重をコントロールすることによって、オートバイだけを傾けます。バンク角は、股の間でマシンを左右に揺らすように調整し、フットレストへの加重操作と同時に、ハンドルバーにも、車体を傾ける力を加えます。



ターンのコントロール

- フットレストの加重操作
- 左右のハンドル操作
- 上下のハンドル操作

CHECK POINT

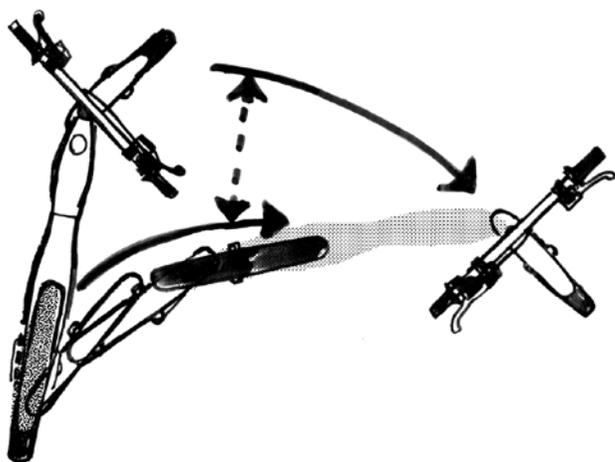
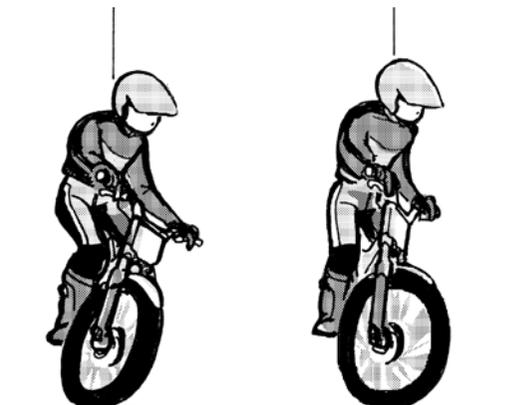
1. 身体の前面（肩）がハンドルと平行に向いているか
2. 足先や膝頭はターンの進行方向に向いているか

◆ターンの極意は傾ける量と ハンドル角度の関係

マシンを傾けて（フットレストへのちょっとした加重のみで、目に見えるほどの傾きではないことが多い）旋回のきっかけをつかむ

ハンドル角度をコントロールして旋回を維持する

ターンは、バンク角とステアリング角のバランスをとりながらコントロールすることでおこないます。

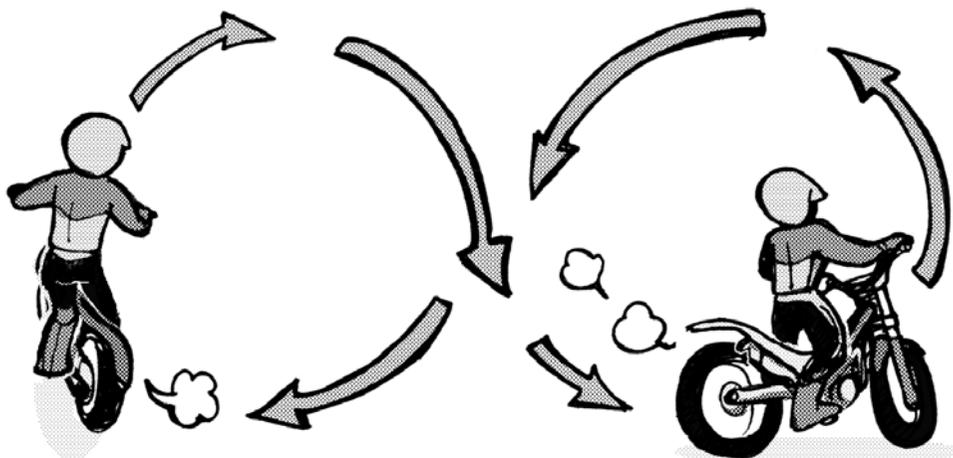


◆内輪差にご注意

ターン中は、フロントの軌跡の輪の内側に、リアの軌跡の輪ができます。ふたつの輪の差が“内輪差”です。リアは、フロントよりも内側を通ります。リアを“良いライン”に通すには、フロントは少し外側を通す必要があります。

◆ターンの練習は8の字を

ターンの切り返しの練習には、8の字走行が有効です。平地で、ちょっとした斜面で、砂利路面で、ごろごろ石でと、いろいろな地形で8の字を練習します。



上る

一気に上る、じわじわ上る。上り方いろいろ……

ヒルクライムはトライアルのメインデッシュのひとつです。ヒルクライム技術の習得には、恐怖心のない緩斜面からじっくり練習します。

◆斜面を上る推進力は、助走が勝負

登れるかどうかぎりぎりの斜面になると、斜面にかかってから加速したのでは間に合いません。斜面にさしかかる前に、十分な初速をつけておくのがセオリーです。ヒルクライムでの失敗は、多くの場合、助走でスピードが乗らないことによります。失敗したら、失敗した地点ではなく、その手前の加速区間を検証したほうが効果的です。

◆上り始めたら、徐々にスロットルを閉じていく

斜面にさしかかったら、慣性を殺さない程度にスロットルを閉じて、最後は慣性で斜面を上がります。登坂の途中でアクセルを開け足すのは、グリップを失ったりフロントが浮いてしまう結果となるので、特に最初のうちは気をつけてください。

◆上り坂でのギヤの選択

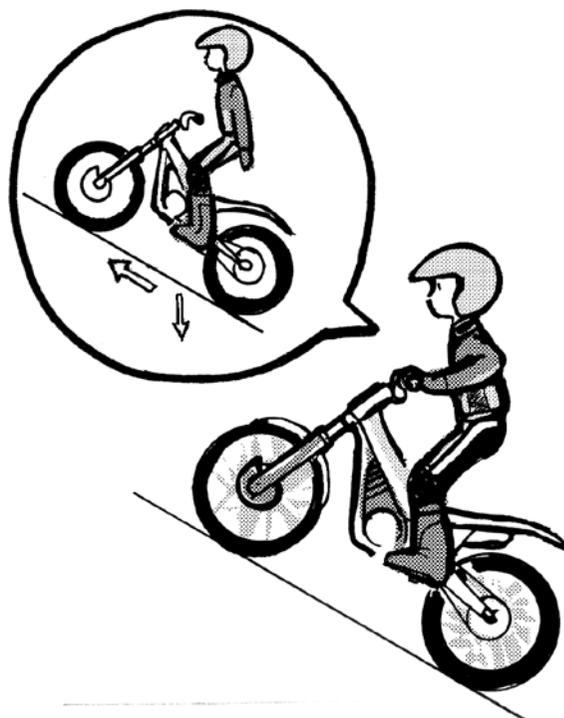
上り坂は助走が命ですので、必要なスピードが得られるようなギヤを選びます。長い上り坂では、4速ギヤを使うこともあります。坂の途中でシフトアップをすることはまずありません。

◆フォームの考え方は平地での基本と変わらない

通常の斜面では、ハンドルにおおいかぶさったりぶらさがったりしないフォームが基本です。これは、ライディングフォームの基本で学んだことと、考え方は共通です。

◆上った先に道は続く

上りきったところでは、さらに次のアクションに対処できるように、ライディングフォームとスピードを元に戻しておきます。坂を登るだけがテクニックの完成ではなく、自由度が高い登坂ができるよう、安全な練習方法を研究してください。

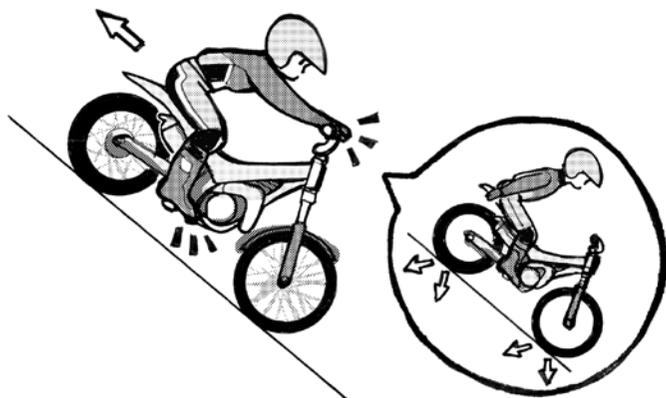


助走を短くしたり斜めに登る、スピードをどんどん遅くしていくなど工夫すると、急斜面でのリスクを回避して、緩斜面で高い練習効果をあげられます。

下る

下りの肝は初速とブレーキ

たいていの場合、上がったら下りが待っています。上がるだけが得意になっても帰ってこれませんから、安定して下り坂を降りられるようにします。上がり同様、最初は急斜面で練習しようとせず、緩斜面で十分に技術を習得すると、危険なく上達ができます。



◆下り坂の基本

下り際ぎりぎりからスタートせず、少しアプローチをとって下るように道を選ぶ。

できるだけゆっくり下る。下りにかかる平らな部分では止まらず、完全に降り始めたところでスピードが殺せるように。

下り際にさしかかったらスロットルは閉じ、リア、フロントの順にブレーキをかける。

タイヤがロックしないようにブレーキをコントロールして、可能な限りゆっくり下ります。

◆ライディングフォーム

上り同様、ハンドルに必要以上の力がかからない基本フォームで下ります。地面が下がっていますから、マシンに対しては、腰を引いた状態となるのがふつうです。

◆止めるか回すか、それが問題だ

できるだけ、グリップさせて下ります。リアタイヤがロックして滑っているときなどは、ブレーキをゆるめてタイヤを回すことによりグリップが回復し、減速効果もきちんと発揮されることがあります。タイヤを止めた方が制動効果が大きいスピード域、タイヤを回した方が効果が大きい場合、いろいろなケースを学習してください。

フロントがグリップを失うとたいへんにこわいので、そうならないようにご注意を。フロントに対し、リアはグリップを失ってスリップしても、恐怖を感じることは少ないと思います。



下り坂での練習は、失敗したときに転ぶ確率が非常に高いので、まず、ブレーキをかけずに安全に下れる下りで練習を開始します。

抜重

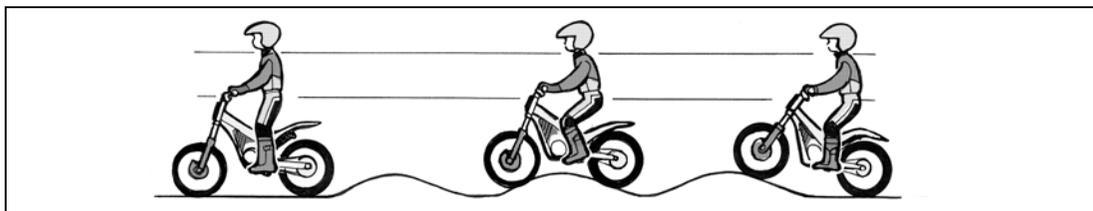
吸収・抜重・伸び上がり抜重

◆いろんなところを注意深く走ってみる

ここまでの基本テクニックを身につけたら、そのテクニックを活かして、いろんなところを走ってみます。高い段差や急勾配の上り下りは避けて、さまざまな地形をなるべくたくさん走ることによって、経験値も増してくるでしょう。

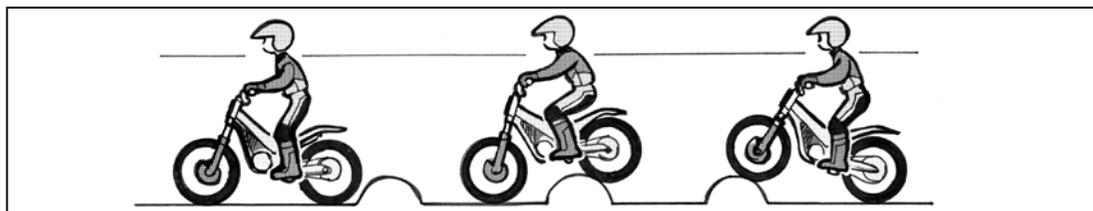
◆地形に合わせたボディアクション——吸収

でぼこ道をスムーズに走り抜けるには、適切なアクセルワークと同時に、ひざやひじなど、身体の動きでマシンの動きを吸収することで、上体と頭がぶれない走りができるようになります。さまざまな地形の変化を感じて、身体が臨機応変に対処できるように経験を積みましょう。



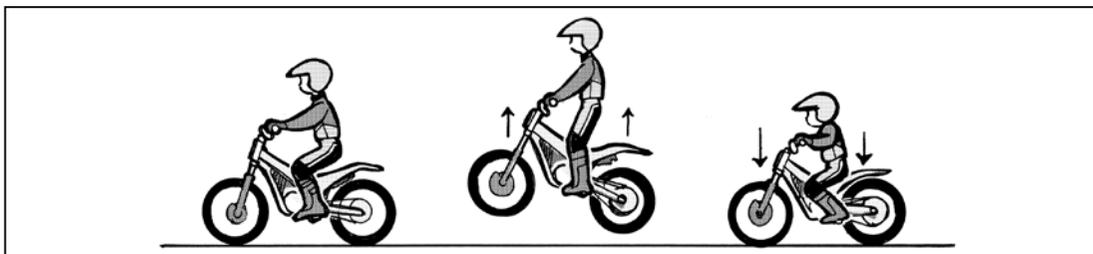
◆トライアルで多用する荷重コントロール——抜重

吸収運動に対して、フットレストへの荷重を一瞬ゼロにするテクニックを、抜重と呼んでいます。抜重は、膝の力をゆるめ、膝をすくめる動作をすることで実現しますが、このアクションは、玉石を走ったり岩を乗り越えたりを始め、滑りやすいところを通過する場合など、あらゆる場面で多用します。抜重すべきポイントを予知して、抜重すべきポイントで正確に抜重する訓練をしておきます。



◆伸び上がり抜重

抜重は、さらにフットレストの上で飛び上がるようにして、荷重をマイナスにすることもあります。これは、より大きな抜重効果を発揮しますが、フットレストの上で飛び上がるためには、その手前でフットレストを一度強く押しつけるアクションがあることに気をつけてください。



フロントアップ

トライアルはフロントアップで進化する

障害物を越えるのは、トライアルの醍醐味。障害物を越えるには、フロントアップのコントロールテクニックが不可欠です。

◆フロントホイールが持ち上がるしくみ

フロントホイールが持ち上がるのは、人間のボディアクションと、エンジンのパワーの相乗効果です。両方がきちんと機能して初めてフロントアップが完成します。

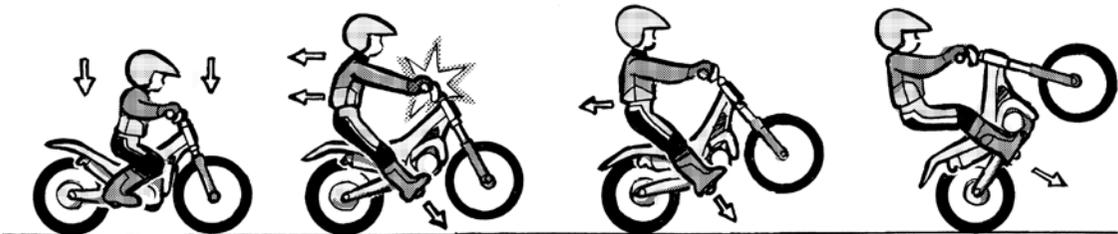
気持ちとアクセルだけでフロントをあげようとする、マシンが竿立ちになったりします。ひとつずつのアクションを確実に身につけ、先へ進みましょう。トップライダーは何気なくフロントをあげますが、アクションのツボが正確だからできることです。

フロントアップが正確にコントロールできるようになると、トライアルライディングはずいぶんとテクニカルに進化します。フロントアップは、いつでもどこでも、ぬかるみや砂利路面、下り坂などでも確実にできるようにしておきます。

CHECK POINT

1. マシン全体を地面に強く押しつける。
2. サスペンションが伸びるタイミングでフットレストを前方に踏み出す。
3. 同時に身体全体を後ろに引き、ハンドルを後方に引く。
4. アクセルをやや開ける。
5. より強くアクセルを開けて急激なフロントアップをするテクニックもあるが、アクセルをなるべく開けずに行う基礎技術を習得するのが先決。

フロントアップ



マシンを強く押し縮めます。フロントフォークだけでなく、マシン全体を押しつぶすこと。

アクセルをほんの少し開けて、フロントが浮いてくるきっかけを作ります。

腕力でハンドルを引き上げず、からだを後方に移動し、フットレストも前方に押し出します。

フロントが浮き始めたあと、エンジンの力でさらに高く浮かせます。



クラッチやブレーキは、使った方が楽なことも多いのですが、使うことで作業が増えて混乱するようなら、使わないで練習するのも方法です。



フロントはリアを軸に回転運動して上昇します。通常、真上に持ち上げても、労多くしてフロントが上がらず、です。



急激にフロントが上がってしまった場合は、リアブレーキを使うことで上がったフロントを確実に落とすことができます。

ウイリー

上げるのはアクセル、降ろすのはブレーキ

フロントをアップさせ、そのまま走り続けるのが、ウイリー走行です。ウイリーそのものは、競技会で必要な技術ではありませんが、フロントが浮いた状態のコントロールは、少し高度なトライアルでは、基本操作のひとつになります。

CHECK POINT

1. フロントをアップさせ……
2. フロントをアップさせた状態をキープ……
3. フロントなしで進行方向を定める

◆フロントをアップさせた状態をキープする

フロントが落ちてきたらアクセルを使って上昇させ、フロントが上がりがすぎたらエンジンのパワーをセーブしてフロントを降ろします。もちろん、ボディアクションで前後のバランスをとる必要もありますが、アクセルとブレーキの操作を、じっくりと習得します。



◆フロントなしで進行方向を定める

フロントが地面についていなくても、ターンの基本は変わらず、マシンを（車輪を）傾けることです。フロントが浮いているわけですから、ステップへの加重操作が重要になります。

フロントが

上がる

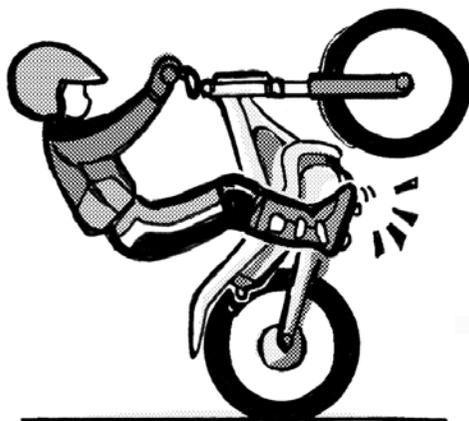


アクセルを開ける

下りる



アクセルを戻す
クラッチを切る
リヤブレーキをかける



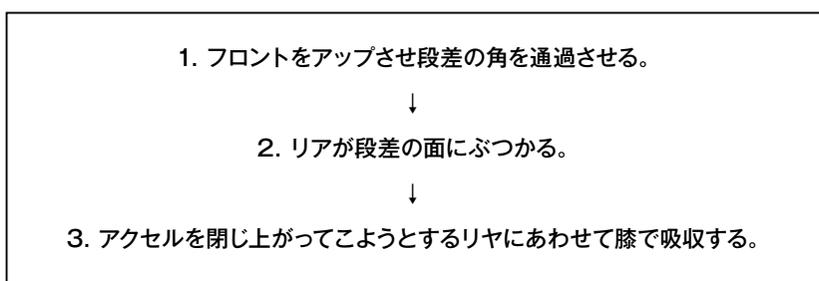
ステアケース

行き方百通りステアケース。その第一歩

ステアケースの越え方には、ステアの形状や高さなどによりさまざまなテクニックがあります。ここでは、ごく初歩的なステアケーステクニックを紹介します。

◆フロントをアップさせることで越える

目の前の障害物を越えるための、もっともシンプルな方法です。テクニックとしては、フロントホイールを確実にアップさせ、障害物を越えます。これだけで、通常、膝くらいまでの高さの段差は越えられます（もちろん、段差の形状などで、越えられる高さは変わります）。

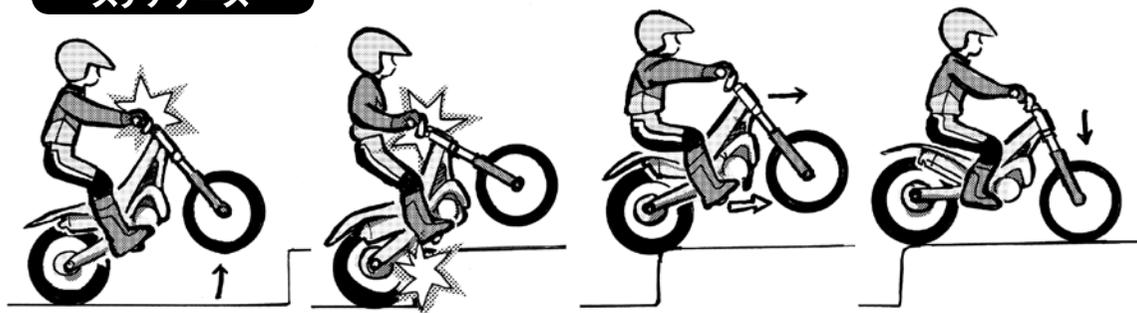


じょうずなアクションをしているはずなのに段差が上れない場合の原因は次のようなものが考えられます。

CHECK POINT

- ・フロントのアップ量が足りない（リアが段差に引っかかる等）
- ・段差が高すぎる（アンダーガードが段差に引っかかる等）
- ・恐怖心から、フロントが上がっていない（こわくないところからやりなおし）

ステアケース

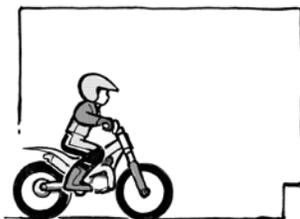


MFJの国内B級クラスのセクションに登場するステアケースは、30～40cmの、フロントがうまく上がれば越えられる高さのものがほとんどです。トライアルマシンの21インチのフロントは、タイヤを含めると半径が約30cmあります。この高さなら、フロントを壁に押しつけるだけで、マシンは壁を登っていく理屈です。

二度吹き

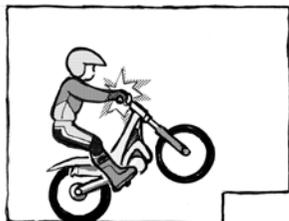
開けて戻して開けてのぼる

トライアルテクニックらしいステアケースの登り方の入門編が、二度吹きテクニックです。ステアを越えるのに、アクセルを二度あける動作をすることから、こう呼ばれています。



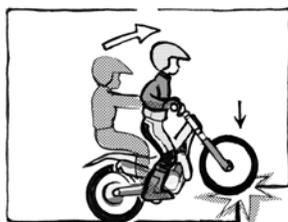
◆一度目のアクセル

最初のアクセルオンでフロントをアップさせ、フロントをステアの上面にのせます（高いステアの場合は前面にぶつけますが、これはちょっと高度です）。トライアルテクニックらしいステアケースの登り方の入門編が、二度吹きテクニックです。ステアを越えるのに、アクセルを二度あける動作をすることからこう呼ばれています。



◆いったんアクセルを閉じる

フロントがステアの上面に乗ったところで、一度アクセルを戻します（アクセルを戻さず、クラッチを一瞬切るなどの高等操作をすることもあります）。マシンのスピードが落ちるので、フロントアップをさせるためにマシンに対して遅れていたライダーが、マシンの前方に移動することができます。このアクションは、慣性の力で、ライダーが意識することなく、自然におこなわれます。



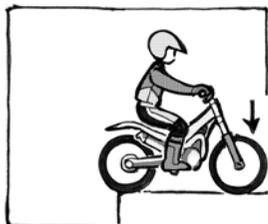
◆二度目のアクセル

ここで二度目のアクセルオン。ここでも、わずかにフロントアップのアクションをとります（フロントをステアの前面にあてていく高いステアの場合は、フロントアップのアクションをとらず、別のボディアクションに入ります）。フロントは上昇し、リアがステアの前面にぶつかります。ぶつかったリアは跳ね返って上昇しようとするから、その動きをさまたげないように膝をすくめて（力を抜くなど）動きを吸収します。



実際には、これらの作業はほとんど一瞬のうちにおこなわれるので、微妙なタイミングを身につけられるかどうかが鍵になります。

初歩のステアケースでは、スピードのコントロールをするのがむずかしいのですが、二度吹きでは、途中でアクセルを戻すことによって、スピードコントロールができるので、セクション内で細かい岩を越えていく場合を始め、このテクニックを越えていく場面は多岐にわたります。



リカバリー

危険回避も大事なテクニック

トライアル上達の過程では、さまざまなアクシデントに遭遇します。失敗は成功のもとながら、失敗でマシンを壊したりケガをしては、成功は遠ざかります。失敗しても安全を確保するための技術も重要です。ミスやスタックによる立ち往生や危険から再出発、脱出するテクニックは、実はクリーンにするテクニックにも通じます。共通するのは、マシンをコントロールすることです。

◆失敗したときの基本

コントロールを失ったときに、もっとも危険なのが、マシンが暴走することです。危険回避には、マシンを安定させること。それは多くの場合、エンジンを停止させることです（もちろん、状況によって一概には言えません）。



◆エンジンカット

暴走を防ぐためにはエンジンカットスイッチを装着していると多くの場合、危険を回避することができます。

◆クラッチを切る、切らない

クラッチを切れば、暴走は防げます。しかし坂の途中でスタックでクラッチを切ると、重力による後ろ向き暴走の危険があります。エンジンを停止できたら、ギヤを入れクラッチをつないだまま、マシンを安定させます。

◆急坂でのスタックからの脱出

1. アクセルを戻し、エンジンを止める（ラフなクラッチ操作は竿立ちの原因となるので注意）。
2. マシンが安定したら、フロントを下げてリアをと同じ高さにし、安全な方向にマシンの向きを変える。
3. ライダーは山側に移動し、エンジンを再スタート。
4. エスケープのラインを確認し、ゆっくり下げる。



1. の段階で、万一さお立ち状態になったら、スロットルを戻し（エンストさせる）、マシンを斜面に寝かす（転倒させる）努力をします。極力、マシンを放してはいけません。回りの人を危険にさらしたり、自分の方にマシンが戻って来る危険があります。

◆足つきフローティングターン

ターンを失敗したり、先へ進めない場合に使います。セクション内でも、5点にならない最後の手段として使うことがあります。

1. 軸足を中心にフロントをあげる。
2. この際半クラッチを使い、極力エンジンの力を制御する
3. マシンが前へ出ようとする力を手前に引き寄せる。
4. 軸足を中心にマシンを回転させる。
5. 行きたい方向、思った方向に着地させる。

一度で戻ろうとせず小刻みに行うところから練習を積んでください。



転倒などしてスロットルグリップが地面に埋まるなどし、エンジンが全開で回ってしまった場合、キルスイッチを切ってもエンジンが停止しないことがあります。放置するとエンジン焼きつきを起こす場合もありますが、回っているリアを押さえるなど、マシンに直接手を触れるのはたいへん危険。マフラーの出口をブーツで思いきり塞ぐ、スロットルグリップ部分のワイヤーを引きちぎるようにはせず（グリップ部分の一部のパーツは破損することがありますが、エンジン焼きつきよりはマシ）などの手段を覚えておきましょう。からだかマシンから離れるとエンジンが止まるエンジンカットスイッチの装備で、こういった事象は激減するはずですが、知識を持っていればなお安心です。

セクショントライ

一難ではない、セクションの難関

競技としてのトライアルは、セクショントライにより本格的になります。連続する流れの中では、個々のテクニックの修練とは、勝手がちがう状況も生まれます。

◆セクションを作る

ターン、上り・下り、ステアケース。いろいろな要素を少しずつ取り込んでセクション設定をします。ひとつひとつの難易度は高くなくても、全部を複合させると難易度が高くなりますから、入り口から出口まで、トータルでうまく走る必要があります。出口まで気を抜かずに自分をコントロールできる精神力も、トライアルでは重要な戦力です。同じ地形でも、マーカーやセクションテープを準備すると緊張感がちがって、おもしろ味が増してくるでしょう。

◆下見

競技会では、セクションのトライ前に下見をします。どのように走るべきか、作戦を立てるのが下見作業です。最初のうちは、下見が下見として機能しないことがよくあります。技術が向上し経験が増すに従い、どこをどんなアクションで行くかの想像がつくようになり、きちんとした下見ができるようになります。*下見に夢中になって、トライのじゃまをしてはいけません。下見中に石をどかしたり置いたりする行為は規則違反となります。

◆セクション全体を把握する

最初に全体像を把握します。入り口から出口までの構成を把握します。むずかしいところ、気を抜いてはいけないところ、深呼吸すべきところなどをあらかじめ見切っておきます。石や草などを、目印として覚えておくのも有効です。

◆ポイントの攻略を考える

次に細部を考えます。難所では、難所に至るアプローチを重点的にチェックします。他のライダーの走りを観察するのも、参考になります。内輪差の関係で、リアを理想的な位置に通すため、フロントを岩の上や宙を通すこともあります。

◆トライに際して

セクションインに際しては、マシンの位置を有利な位置に運び、オブザーバーにトライを知らせ、自分の選んだギヤを確実にセットして、気持ちを落ち着けていざトライとなります。トライする順番は、通常自由ですが、割り込みなどせず、きちんと列に並びましょう。

◆全体の流れ

ここの走り方が組み立てられたら、入り口から出口まで、流れを復習します。切り返すタイミングや、気持ちを切り替えるタイミングをおさらいして、トライします。



練習方法

発見と習得で、トライアルは進化する

トライアルには、さまざまな能力が必要です。トライアルの上手下手は、すべての能力が、バランスよく発揮されるかどうか鍵となります。ライディングの構成を組み立てる思考能力、コースとセクションを走りきる体力。セクションを正確に走破するライディングテクニック。そのテクニックも、偏りなくバランスよく備わってはじめて、強いライダーとなりえます。そしてテクニックを正確に発揮するための精神力も、必要です。

◆悩んでいる一步前を検証する

ポイントが攻略できない場合は、ポイントそのものではなく、手前を検証します。ポイント手前のターンや加速はきちんとできているでしょうか。

◆苦手を作らない

得意なポイントを繰り返すのは気分がいいものですが、苦手なポイントこそ練習すべきです。

◆新しく覚えられることは一度にひとつ

できないことを、ふたつみつ同時に会得するのは不可能です。ひとつずつ覚えていく方が、結局は早道です。

◆完成形を知る

やろうとしていること、やりたいことがどんな結果となり、ライダーにどんな感触を与えるのかを早く知り、覚えることで、技術の修得は早まります。

◆ひとつできたら、バリエーションを考える

真っ直ぐ走れたら曲がってみるというように、操作のバリエーションを広げます。岩に登れたら、降りる。2速でいけたら、1速や3速でトライしたり、クラッチを使わずに走るなどのパターン変化も有効です。

◆失敗を糧とする

失敗を繰り返す場合は、どうしてミスしたのかを冷静に考察しじっくり判断し、次のトライに役立てること。

CHECK POINT

1. できない一步前を検証する
2. 苦手を作らない
3. 新しく覚えられることは一度にひとつ
4. ひとつできたら、バリエーションを考える
5. 安全な練習場を徹底的に活用する
6. 失敗を糧とする

トライアル用語集

いまさら聞けない、知ってそうで知らないトライアル用語

■競技編

◎オブザーバー

セクションでの採点をおこなうオフィシャル。各セクションにメインとなるオブザーバーがいて、死角などを減らすために、何人かでチームを組んで採点をする。

◎クリーン

減点なしでセクションを抜けたときの減点0のこと。足をつかず、ブーツが汚れないのでクリーンと呼ぶようになったと伝えられる。トライアルの発祥はイギリスのスコットランドとされている。その大地は、足をつくると泥々になってしまうのだ。

◎ゲートマーカー

クラス別走行ラインを規制するための目印。

◎コース

セクションとセクションを移動する通路。単なる移動の場合も、険しい山道のときもある。この区間をスムーズに時間内に走れるかどうか、能力の間われるところ。

◎スコアカード

自分の減点を記録していくカード。一般的には、ライダーが持ち、オブザーバーに示してオブザーバーが記録する。紛失すると失格となる大事なもの。

◎セクション

オブザーバー立ち会いのもとで採点する区間。入り口から出口までの減点が計上される。セクションは、テープによって構成される。

◎セクションイン

セクションにはいること。フロントのアクスルが入り口両側のカードを通過した時

点がセクションイン。セクションインの際には、オブザーバーに合図をすること。

◎セクションアウト

セクションを抜けること。フロントのアクスル(車軸)が、出口両側のカードを通過した時点でセクションアウト。途中で失敗して、トライに失敗してセクションの途中から脱出する場合をセクションアウトという場合もある。

◎セクションテープ

セクションの範囲を示しているテープ。これにゲートマーカーを併用してセクション範囲を示すこともある。

◎タイムオーバー

決められた時間を超えてしまうこと。競技時間を超えた場合は失格、あるいはペナルティとなる。規定タイムはセクションにもあり、全日本選手権などでは、セクションにも規定タイムを設定する場合がある。

◎トライする

セクションに入り、採点を受けること。試すという意味の try と同じ。

■マシン編

◎アクスル

ホイール(車輪)の中心を通る車軸。

◎インナーチューブ

フロントフォークが上下に動く部分。きらきらと輝くが、岩にぶつかりたりして傷をつけるとオイルシールの破損につながる。

◎キックペダル

エンジンを始動するときに使う始動装置。力任せに蹴飛ばしたりして、ペダルが破損させてしまうと、いよいよ始動できな

くなる。

◎キャブレター

ガソリンと空気の混合気を作り、エンジンに送り込むもの。日本語では化器器というが、今ではほとんど死語。エンジンの後方に位置し、各部のジェット(ノズルのような機構のもの)のつまりなどは、性能に大きく影響する。フューエルインジェクション装備でキャブレターを使わない機種もある。

◎スプロケット

チェーンを回しチェーンで回される歯車。エンジンについているものをドライブスプロケット(回す歯車)、リアについているものをドリブンスプロケット(回される歯車)という。

◎スロットル/スロットルホルダー

アクセルを開けるためのぐるぐる回る装置。オートバイでは、スロットルは必ず右手で操作する。微妙なコントロールをつかさどる、重要な部分。

◎チェーン

ひょうたん型のパーツがつながり、駆動を伝える道具。主にエンジンとリアの間の伝達に使われる。

◎チョーク

エンジン始動が簡単にできるように、ガソリンを多く送るシステム。戻し忘れると、ガソリンが多すぎて、プラグがかぶってしまうことがあるので要注意。

◎ドラムブレーキ

ディスクブレーキでない車種の、ホイールの真ん中についている太鼓状のもの。ドラム内のブレーキシューが広がって、ドラム内壁を押すことでブレーキがかかる。

懐かしい時代の装備。

◎トランスミッション

エンジンの回転をリアに伝えるつつスピードを調整する変速機。トライアルマシンは6速ミッションを装備したものが多く、5速のものもある。

◎フットレスト(ステップ・フットペグ)

左右にひとつずつある、足をのせるもの。フットレストを直訳すれば足休めだが、トライアルでは重要な操作部品で、休んでいるひまはない。

◎プラグ

エンジンに火を飛ばす人工的漏電装置。2ストロークエンジンではエンジンのでっぺんにねじ込んである。電極が離れて作られていて、高圧電流が流れたときに火花が飛んで着火する構造。

◎プラグかぶり

プラグがガソリンやオイルで濡れてしまつて火が飛ばなくなる。プラグを交換することで解決するのが一般的。エンジンが止まらずとも、かぶった症状で調子が悪いこともある。

◎ブレーキキャリパー

ディスクブレーキの要の部品で、ブレーキディスク(円盤)を挟むかっこうになっているこぶし大のかたまり。

◎ブレーキパッド

キャリパーの中で、直接ディスクをはさんで回転を止める部品。パッドが減つてくるとブレーキは利かなくなる。

◎フロントフォーク

フレームとフロントを結ぶもの。現在のトライアルマシンでは、ほぼ100%、フロントのショックユニットを兼ねている。ダンパーが上下動する成立型と、ダンパーが固定されてインナーパイプが上下する倒

立型があるが、現在は成立型が一般的。

◎リヤショック

リヤサスペンション。現在のトライアルマシンは1本ショックがふつうなので、ショックユニットはスイングアームの奥に潜んでいることが多い。

■テクニック編

◎ジャックナイフ

リアを宙に浮かすこと。もともとジャックナイフとは折り畳みナイフのことで、トレーラーを引く場合にもこの用語を使うことがある。トライアルでは、世界的にはジャックナイフのことをリヤホイールウイリーとかノーズウイリーと呼ぶ。どうやらジャックナイフは日本語らしい。本来は、畳み込み式の大形ナイフ。海軍ナイフ。

◎ステアケース

岩などの段差。英語ではステップ(段差)。ステアケースとは、おしゃれな階段のここのようで、SSDTにあったDevil's Stearcase(悪魔の階段)という名物セクションの名前から、日本では段差=ステアケースと定着したらしい。もはや、日本ではステアケースをステップといっても通じない。

◎ダニエル

フロントを上げたままリアでホッピングすること。主に自転車トライアル用語。

◎フローティングターン

ターンをするとき、フロントが宙を浮いて回っていくこと。内輪差の関係で、フロントを通す場所がないときに有効。

◎ホッピング

フロント、リア、あるいは両輪をぼんぼんと上下させること。

■俗語編

◎かめ

アンダーガードをステアケースの角などにのせて動かなくなった様子。石の上に腹をのせて足が宙に浮いて困っている亀に見立てたらしい。

◎つま先乗り

つま先でフットレストに乗ること。足首が自由に動く分コントロールの巾は大きい。強い力をかけにくいのと、ブレーキペダルに足が届かないのが難点。つま先乗りをする場合は、アキレス腱を痛めないよう、注意したい。

◎フロントを送り出す

段差を降りるなどの際、一瞬間がその場で止まり、マシンだけを先に走らせること。作用反作用の原理で、ライダーの体重がフロントにかからなくなるので、着地の衝撃がやわらげられたり、アンダーガードを打たなくなるメリットがある。

◎フロントを吊る

フロントを浮かせたまま次の障害物に向かうこと。フロントをつり下げた雰囲気から、こう呼ばれている。

◎真直角

直角にそそり立つ高い岩に登るものだが、わざわざ“真”がついているところを見ると、水平に対しての垂直の段差であることを、特に強調したものといえる。

◎リーニアウト

ターンのフォームのひとつ。マシンのバンク角よりライダーが直立に近い姿勢をとる。トライアルでは、ほとんどのターンでこのフォームをとる。

◎ワープ

ステアケースにフロントを置いて停止した状態から登るテクニック。

MFJ 大会への参加

競技会で腕だめし

ライディング技術が一応のレベルに達し、セクションの練習をそれなりに積んだら、入門者向けイベントや MFJ 承認競技会に参加してみましょう。これらの大会に出場して、トライアル大会がどんなものか、からだで感じて経験を積んでください。

入門イベントや承認大会でスムーズに走れるようになったら、MFJ 公認競技会に出場してみましょう。MFJ 公認競技会は、実力（成績）の確認のための大会であり、原則としてオブザーバーによる採点がなされる大会です。規定の上位に入賞すると、年間選手権ランキングやクラス昇格のための選手権ポイントが与えられるのも、公認競技会ならではの魅力です。



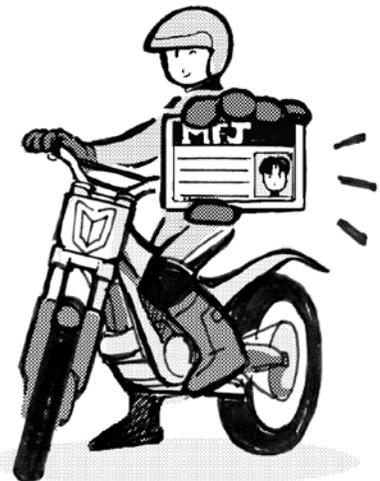
MFJ 公認競技会に参加するには、MFJ 競技ライセンスが必要になります。ライセンスには、ジュニア、国内 B 級、国内 A 級、国際 B 級、国際 A 級の各クラスがありますが、初めて取得する人（運転免許証が必要）は、国内 B 級ライセンスを取得します。原付以上の運転免許証のない方は、講習を受けジュニアライセンス（9 才～15 才）または国内 B 級ライセンス（16 才以上）を取得します。

公認大会への参加はできませんが、承認大会にのみ参加ができるエンジョイライセンスもあります。このライセンスはトライアル競技会に気軽に参加するために設けられています。

ライセンスは、MFJ ネットワークショップや公認クラブ、あるいは MFJ オンラインマガジン (<http://www.mfj.or.jp/>) にて WEB 上から申請することができます。ライセンスは、2 週間ほどで手元に届き、公認競技会に参加する準備が整います。WEB 申請の場合は、手続きが完了した翌日、仮ライセンスがメールにて発行されます。

MFJ 競技ライセンスを取得すると、国内競技規則書が届けられます。まずはこれをよく読んで、規則をきちんと知っておく必要があります。特に、マシンや装具など、公認制度が設けられているものもあり、規定にあったものでないと参加できないことがありますから、注意が必要です（国内競技規則書は、MFJ オンラインマガジンからデータで確認することもできます。大会の日程は、MFJ オンラインマガジンで検索することができます。参加したい競技会を決めたら、指定のエントリー用紙を入手し手続きを進めましょう。

大会出場時にはトラブルに対応するための工具やスペアパーツの準備、燃料の用意などに加えて、練習により技術をしっかり習得し経験を積むことやマナーを大切にすることが重要です。大会で優秀な成績を収め、ライセンスが昇格することは、決して夢物語ではなく、現実の目標となるでしょう。



今すぐ

LICENSEをとって RACEに出よう!!



インターネットでの申請受付がスタートしました!!

レースに出たいと思ったらまずはMFJのホームページにアクセス!!!!

★WEB申請の概略(継続案内で詳しくご案内)

パソコン/携帯電話/スマートフォンからMFJホームページにアクセス



<http://www.mfj.or.jp>



携帯・スマートフォンなら

初めてライセンスを取得する方。または、過去一度でも取得した方のいずれかを選択し申込み。



クレジットカード決済かコンビニ支払い決済。 ※クレジットカード有効の場合、翌日決済
※コンビニ支払いの場合、支払い方法をメールでお知らせ。



添付書類の必要な方は、WEB申請/決済後1週間以内にMFJ送付。

注) 添付書類
・公認講習会修了証が必要な方は申請及び決済後1週間以内に送付下さい。
・ロードレース、モトクロス、トライアル、スノーモビル、スーパーモトード、エンデューロライセンス申請者で未成年(20歳未満)の方は「競技会未成年者参加承諾書」が必要です。申請および決済後1週間以内に送付下さい。(MFJホームページからダウンロードかMFJに用紙を請求)

上記申請手続きが全て完了した方へ仮ライセンスをメールにて配信

ライセンスカードを各個人宛に3週間前後でお手元にお届け!!

※届いたライセンスカードに必ず証明写真を貼り、ご利用下さい。

※WEB申請システムにおきましては、万全を期しておりますが申込の集中等で万一が障害が発生する場合がございます。早急な対応をしますが皆様のご理解とご協力をお願いします。(問合せ:月~金曜日 9:00~17:00)

便利なWEB申請をご利用下さい!



MFJのホームページで
大会の検索が可能です。



- ★パソコン・携帯電話・スマートフォンからいつでもどこでもお手続きが可能です。
- ★料金はクレジットカードまたはお近くのコンビニエンスストアでお支払いいただけます。
- ★申請要件がすべて揃えば翌日に仮ライセンスメールが届きます。(メールアドレスをご登録いただけただけの方のみ)
- ★レース情報等のお知らせをメールにてお届けします。(メールアドレスをご登録いただけただけの方のみ)
- ★クラブ登録もWEBから行っていただけます。

お問い合わせ: (財) 日本モーターサイクルスポーツ協会

TEL03-5565-0900 <http://www.mfj.or.jp>



一般財団法人日本モーターサイクルスポーツ協会（MFJ）
トライアル委員会

<http://www.mfj.or.jp/>

〒104-0045

東京都中央区築地3丁目11番地6号

築地スクエアビル10F

TEL：03（5565）0900

FAX：03（5565）0907

2013年4月30日発行