

CLARIFICATION GUIDE OF THE UCI TECHNICAL REGULATION UCI 技術規則の明確化ガイド

As from 07.09.2027

As the summit organisation of world cycle sport, the International Cycling Union (UCI) is the guarantor of the proper application of ethical and sporting regulations.

国際自転車競技連合(UCI)は、世界のサイクルスポーツの頂点の組織として、倫理とスポーツ規則の適切な適用の保証者である。

The UCI Regulations assert the primacy of man over machine. Observance of the regulations by all parties involved facilitates sporting fairness and safety during competition.

UCI 規則は、機械より人間が優位であることを主張する。すべての関係者が規則を遵守することで、競技中のスポーツの公正性と安全性が促進される。

This document does not replace Articles 1.3.001 to 1.3.034 of the UCI Regulations, but rather complements them and illustrates the technical rules defined therein. The objective of this document is to offer a definitive interpretation in order to facilitate understanding and application of the Regulations by international commissaires, teams and manufacturers.

本文書は UCI 規則の第 1.3.001 条～第 1.3.034 条までの条項に代わるものではなく、むしろそれらを補足し、その中で定義された技術規則を説明するものである。本文書の目的は、国際コミセール、チームおよび製造者が UCI 規則を容易に理解し適用できるよう、決定的な解釈を提供することである。

The UCI equipment Unit may be contacted by anyone seeking information on the technical regulations. The technical regulations can be consulted on the UCI website under the "Rules" heading. Further details on the approval procedures for frames, forks and wheels are also available on the UCI website under the "equipment" heading.

技術規則についての情報を求める者は誰でも、UCI 機材ユニットに連絡することができる。技術規則は UCI ウェブサイト上の "Rules" 見出しから参照することができる。フレーム、フォーク、および車輪の承認手続についてのさらなる詳細は UCI ウェブサイト上の "equipment" 見出しから入手可能である。

DEFINITIONS

定義

B

- **BAR END PLUGS** – a handlebar accessory that exclusively covers open ends of the handlebar / extensions / base bar.
バーエンドプラグ – ハンドルバー/エクステンション/ベースバーの両端部のみをカバーするハンドルバーの付属品。
- **BASE BAR** – a steering assembly with a grip position allowing for an aerodynamic posture.
ベースバー – 空気力学的姿勢を可能にするグリップ位置を備えた操舵部品。
- **BESPOKE equipment** – any product that belongs to a brand and a model range and offers customisation features around the adaptation of the equipment.
カスタマイズ対応機材 – 特定のブランドとモデルシリーズに属し、機材の適応に関するカスタマイズ機能を提供するあらゆる製品。
- **BICYCLE** - a vehicle with two wheels of equal diameter. The front wheel shall be steerable; the rear wheel shall be driven through a system comprising pedals and a chain. Exceptions to this rule may exist for certain cycling disciplines, in which case specific rules are provided for in the respective discipline.
自転車 – 同径の2つの車輪を持つ乗り物。前輪は操舵可能で、後輪はペダルとチェーンから成る装置を介して駆動される。特定の自転車競技部門については、この規則の例外が存在する場合があります、その場合は、それぞれの部門において特定の規則が定められる。
- **BOTTLE CAGE** – an add-on accessory used to affix a water bottle to a bicycle.
ボトルケージ – 自転車に水のボトルを取り付けるための付属品。

C

- **CYCLING COMPUTER MOUNT** – an accessory that is designed solely for the secure installation of a cycling computer.
サイクルコンピューターマウント – サイクルコンピューターの安全な取り付け専用設計された付属品。

D

- **DROP DISTANCE (TRADITIONAL HANDLEBARS)** – the vertical distance from the top-center of the handlebars to the bottom-center of the handlebars.
ドロップ距離(従来型ハンドルバー) – ハンドルバーの上部中央からハンドルバーの下部中央までの垂直距離。

E

- **EQUIPMENT** – any product a rider will use in the UCI sanctioned event including but not limited to clothing, safety equipment and bicycles.
機材 – 競技者がUCI公認競技で使用するすべての製品(衣類、安全機材、自転車を含むがこれらに限定されない)。

F

- **FIXED ADDITIONAL TIME TRIAL EXTENSION HANDLEBAR** – a steering assembly secured to the handlebar or the base bar to improve the rider’s aerodynamic posture.
固定式タイムトライアル用ハンドルバー・エクステンション – ハンドルバーまたはベースバーに固定され、競技者の空気学的姿勢を改善するステアリング部品。
- **FOREARM SUPPORT** – a component of the fixed additional time trial extension handlebar that provides an additional point of support.
前腕支持部 – 固定式タイムトライアル用ハンドルバー・エクステンションの構成要素で、追加の支点を提供する。

H

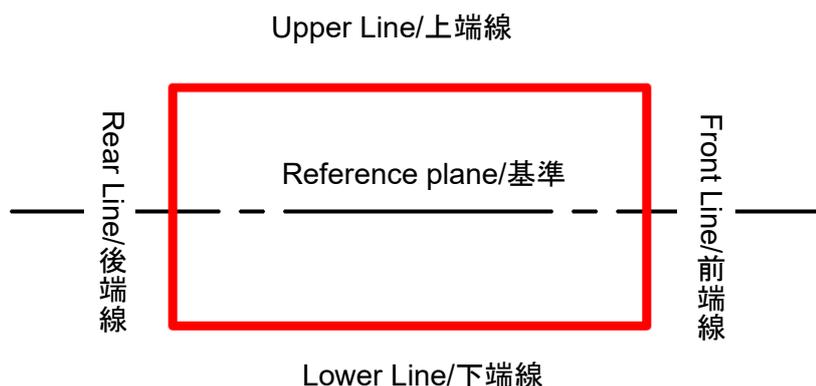
- **HANDLEBAR COCKPIT** – a combination of the handlebars or the base bar with the fixed additional time trial extension handlebar, stem plus any accessories (controls, levers, etc. and all their mounting accessories).
ハンドルコックピット – ハンドルバーまたはベースバーと、固定式タイムトライアル用ハンドルバー・エクステンション、ステム、付属品(操作部、レバー等、およびそれらの取り付け部品すべて)の組み合わせ。
- **HANDLEBAR GRIP** – an accessory designed to provide padding and vibration damping to ensure a proper grip between the hands and the handlebars.
ハンドルグリップ – 手とハンドルバーとの間に適切なグリップを確保するためのパッドと振動減衰性を提供するように設計された付属品。

M

- **MAXIMUM / MINIMUM DIMENSION OF THE CROSS SECTION** - the largest and smallest dimensions of tube sections respectively, i.e. the maximum and minimum dimensions authorised in any direction.
断面の最大 / 最小寸法 – チューブ断面の最大寸法および最小寸法、すなわち、全方向に許容される最大寸法と最小寸法。

R

RECTANGULAR BOX: The sides of the box are named as follows:
長方形のボックス : ボックスの各側面には以下の名称が付けられている:



- **REFERENCE PLANE** - a nominally horizontal plane.
基準面 - 名目上の水平面。-

S

- **STEM** - a component on a bicycle that connects the handlebars to the steerer tube of the bicycle fork.
ステム - 自転車のフォークのステアラーチューブにハンドルバーを接続するための部品。

T

- **TRADITIONAL HANDLEBARS (commonly referred to as a Drop Handlebars)** - a steering assembly with multiple grip positions allowing for an aerodynamic posture.
The handles of the traditional handlebars are bent below the rest of the bar.
従来型ハンドルバー (一般にドロップハンドルバーと呼ばれる) - 空力的な姿勢を可能にする複数のグリップ位置を備えたステアリングアセンブリ(操舵装置)。
従来型ハンドルバーのグリップ部は、バーの他の部分よりも下に曲げられている。

Section 1 : general provisions / 総合規定

§ 1 Principles / 原則

ARTICLE 1.3.001

“Each licence holder shall ensure that their equipment (bicycle with accessories and other devices fitted, headgear, clothing, etc.) does not, by virtue of its quality, functionality, materials or design, constitute any danger to themselves or to others.”

ライセンス保持者は、自己の機材(付属品等の装置を装着した自転車、ヘルメット、衣服等)の品質、機能、素材またはデザインによって自分自身や他者に危険を及ぼすことがないようにしなければならない。

Each licence holder and each team shall also be responsible to ensure compliance with the UCI Regulations of any equipment they intend to use in events.

各ライセンス保持者およびチームは、競技において使用を予定するあらゆる機材について、UCI 規則を遵守していることを保証する責任を負うものとする。

Commissaires shall have discretion to apply the provisions related to equipment and forbid the use of any equipment deemed non-compliant in the events they officiate. The UCI may also determine that equipment may not be used and shall communicate such decision to the manufacturer and, as the case may be, to relevant teams. The UCI shall not be held liable for any such decision by Commissaires or the UCI, whether the equipment has been used previously in events or not.

コミセールは、機材に関する規定を適用する裁量権を有し、自らが担当する競技において規則に適合しないと判断した機材の使用を禁止できるものとする。また、UCI もかかる機材の使用を禁止する決定を下すことが可能であり、その決定を当該製造者、および場合によっては関係チームに通知するものとする。UCI は、当該機材が過去に競技で使用されたか否かを問わず、コミセールまたは UCI によるこれらの決定について一切の責任を負わないものとする。

Each licence holder and each team is responsible for his or her equipment and for ensuring its compliance with the regulations. The licence holder and the team must thus have knowledge of the technical regulations to be able to apply them to the bicycle, accessories and clothing. The objective of the approval procedures put in place by the UCI is to assist licence holders and teams in this task.

各ライセンス保持者および各チームは、自らの機材について責任を負い、当該機材が規則に適合していることを保証しなければならない。したがって、ライセンス保持者およびチームは、自転車、付属品および衣類に技術規則を適用できるよう、当該技術規則を理解していなければならない。UCI が導入した承認手続の目的は、この作業においてライセンス保持者およびチームを支援することにある。

The bicycle must be designed and constructed to the highest professional standards in accordance with official quality and safety standards in a manner that respects the UCI's technical regulations, allowing the rider to adopt, without difficulty or risk, the required positions (support points, withdrawn saddle position, hands on the handlebars, position of handlebar extensions, etc.).

自転車は、UCI 技術規則を尊重し、競技者が困難やリスクを負うことなく必要なポジション(支持点、後退したサドル位置、ハンドルバーに手をかける位置、ハンドルバー・エクステンションの位置など)をとることができるよう、公的な品質基準および安全基準に応じた最高のプロフェッショナルな水準で設計・製造されなければならない。

ARTICLE 1.3.001 BIS

“The UCI shall implement Approval Protocols setting out the process and requirements for the approval of specified items of equipment. Each Approval Protocol shall define its scope of application by discipline and, where relevant, by class of event.

UCI は、特定の用具の承認手続きと要件を定めた承認手続きを実施するものとする。各承認手続きは、競技種目別、および該当する場合は競技クラス別に、その適用範囲を定義するものとする。

The Approval Protocols shall apply as follows:

1. Frameset Approval Protocol: road, track, cyclo-cross;
2. Wheel Approval Protocol: road, track, cyclo-cross;
3. Helmet Approval Protocol: road, track, cyclo-cross;
4. Prototype Equipment Approval Protocol: all disciplines;
5. EPAC's Drive Unit Approval Protocol: all disciplines.

承認手続きは以下のように適用される:

1. フレームセット承認手続き: ロード、トラック、シクロクロス
2. 車輪承認手続き: ロード、トラック、シクロクロス
3. ヘルメット承認手続き: ロード、トラック、シクロクロス
4. プロトタイプ機材承認手続き: 全競技種目
5. 電動アシスト自転車(EPAC)ドライブユニット承認手続き: 全競技種目

Riders and teams shall be responsible for ensuring that any equipment used at an event complies with the requirements set out therein and is listed among the list of authorised equipment, as published by the UCI.”

競技者およびチームは、競技で使用されるすべての機材が、承認手続きが定める要件に準拠しており、かつ、UCI が公表する公認機材のリストに記載されていることを保証する責任を負うものとする。

The UCI put at disposal on the UCI website the list of homologated Road, Time-Trial, Cyclo-cross, Track framesets (frame, fork, seat post and the frame components between the head tube and the handlebar stem) as well as the Cyclo-cross, Road and Track and wheels under the “equipment” heading. For any item of equipment that is subject to an approval procedure to be used in competition, it must be approved in advance by the UCI with details published on the website. The other equipment items don't need to be approved but must comply with all UCI Regulations.

UCI は、認可を受けたロード、タイムトライアル、シクロクロス、トラック用のフレームセット(フレーム、フォーク、シート・ポストおよびヘッド・チューブとハンドルステムの間のフレーム部品)、およびシクロクロス、ロード、トラック用の車輪のリストを、UCI ウェブサイト上の「機材」の見出しの下に公開している。競技に使用するために承認手続を条件とする全ての機材は、事前にウェブサイト上で公表された詳細により UCI によって承認されなければならない。その他の機材は、認可を受けている必要はないが、すべての UCI 規則に適合していなければならない。

ARTICLE 1.3.002

“The UCI shall not be liable for any consequences deriving from the choice of the equipment used by licence holders, nor for any defects it may have or its non-compliance. Equipment used must meet all relevant ISO quality and safety requirements (as referenced for illustration purposes in the Clarification Guide published on the UCI website) as well as any other standards applicable in the country of the event.”

ライセンス保持者が自ら選択した機材を使用したために発生した結果については、UCI は何ら責任を負うものではなく、また、その欠陥もしくは不適合性についても何ら責任を負わないものとする。使用する機材は競技開催国で適用される基準のみならず、すべての関連する ISO の品質と安全に関する要件(UCI ウェブサイトで公開されている明確化ガイドの説明に定めるとおり)に適合しなければならない。

“The licence-holder shall use the equipment which is certified and compliant with quality and safety standards as provided by the manufacturer, without any modification whatsoever. The licence-holder shall be entirely and exclusively liable for any modification made to the equipment, in particular in the event of an incident, and may be subject to disciplinary sanctions in accordance with the UCI Regulations.”

ライセンス保持者は、製造者が定める品質・安全基準に適合し保証された機材を、いかなる改造も加えることなく使用するものとする。ライセンス保持者は、特にインシデントが発生した場合に、機材に加えられたいかなる改造についても全面的かつ排他的に責任を負うものとし、UCI 規則に従って懲戒処分の対象となりえる。

It is essential that the equipment used in competition meets the prevailing quality and safety standards for bicycles. Mechanics and riders should also be aware of the ISO 4210 Standard on safety that applies to cycling equipment. They should refer to this Standard before modifying or adjusting any bicycle component. From 2019, all the framesets submitted to the UCI for approval will have to join a certification confirming the compliance with the ISO 4210 security norm. The

certification template is available in the section « equipment » of the UCI website.

競技において使用される機材は、自転車に関する現行の品質および安全基準を満たすことが不可欠である。メカニシャンと競技者は、自転車競技機材に適用される安全性に関する ISO 4210 規格についても知っておくべきであり、自転車の構成部品を修正・調整する前に同規格を参照するべきである。2019 年より、承認のために UCI に提出されるすべてのフレームセットは、ISO4210 安全基準への準拠を確認している証明書を添付する必要がある。証明書のテンプレートは UCI ウェブサイトの「機材」の項目で入手可能である。

Modifying equipment used in competition in relation to products supplied by the manufacturer is prohibited for obvious safety reasons. Whether it is a matter of modifying the length of the saddle, adapting approved wheels, filing off fork drop-out safety lugs or meeting the 1cm rule by adding tape. No modification of equipment that is not conducted by the manufacturer is authorized by the UCI without prior approval.

製造者によって供給された製品に関連し、競技に使用される機材の部分的な改造は明らかな安全上の理由により禁止されている。具体的には、サドルの長さの修正、承認された車輪の改造、フォークの脱落防止安全ラグの削り落とし、あるいは 1cm 規則に適合させるためにテープを追加すること等である。製造者以外が行う機材の部分的な改造は、UCI による事前の承認なしに許可されることはない。



Figure 1: Examples of the prohibited modification of equipment (addition of tape, filing off fork drop-out safety lugs)

図1: 禁止されている機材への部分的な改造の例(テープの追加、フォークの安全ラグの削り落とし)



Figure 2: Example of the prohibited modification of equipment (the carbon cover added to the chainring)

図2: 禁止されている機材への部分的な改造の例(チェーンリングへのカーボンカバーの付加)

The addition of handlebar tape to improve a rider's grip and any addition of adhesive tape to maintain, avoid abrasion, provide visual continuity or any other function is authorized in condition when it does not constitute an excrescence or enlarges the general shape of equipment.

競技者の握りを改善するハンドルテープの付加、および、摩損を避け、視覚的な同一性を与え、またはその他の機能を提供するための粘着テープの使用は、異常な形状をなさず機材の一般形状を拡大しない場合に限り許可される。



Figure 3: Example of application the adhesive tape on the Time Trial disc wheel

図3: タイムトライアル・ディスクホイールへの粘着テープ貼付の例



Figure 4: Illustration of the addition of the adhesive tape to cover bolts access

図4: ボルトアクセスホールをカバーする粘着テープ付加を示す図

ARTICLE 1.3.003

"In no event shall the fact that a rider has been able to take part in the competition give rise to liability on the part of the UCI; checks on equipment that may be carried out by the commissaires or by an agent or a body of the UCI being limited to compliance with purely sporting and technical requirements. Where required, checks on equipment and material may be carried out, before, during or after the race, at the request of the president of the commissaires' panel, or that of an agent or body of the UCI.

競技者が競技に参加することができたという事実は、決して UCI 側の責任を生むものではない。コミセール、UCIの代理人または組織によって実行される機材の検査は、純粋にスポーツ的および技術的な要求事項への適合に限られている。必要であれば、チーム・コミセールまたは UCI 自体もしくはその代理人の要請により、レースの前、最中または後に、機材および材料の検査を実施することができる。

For that purpose, the commissaire and the UCI can seize equipment for a subsequent check, if necessary before, during or after the race, irrespective of whether the equipment was used during the competition.

その目的のために、当該機材が競技に使用されたか否かに関わりなく、コミセールおよび UCI は、必要に応じて、競技の前、最中または後に、再検査のために機材を押収することができる。

If the seized equipment is found not to comply with the requirements of the UCI Regulations, the UCI may retain such

item of equipment until the conclusion of any related disciplinary proceedings.

押収した機材が UCI 規則に違反していることが判明した場合には、UCI は、関連する懲戒手続きが終了するまで当該機材を保管しておくことができる。

ARTICLE 1.3.003 BIS

“Evading, refusing or failing to allow or enable a commissaire or other competent body to conduct an equipment check shall be sanctioned as follows:

コミセールまたはその他権限のある機関が機材検査を実施することを、回避、拒否または許可しない場合には、以下のように制裁されるものとする:

Rider or other team member: suspension of between one month and one year and/or a fine of between CHF 1'000.- and CHF 100'000.-

競技者または他のチーム・メンバー: 1 か月から 1 年の資格停止および/または 1,000~100,000 スイスフランの罰金。

Team: suspension of between one and six months and/or a fine between CHF 5'000 and CHF 100'000”

チーム: 1~6 か月の資格停止および/または 5,000~100,000 スイスフランの罰金。

§ 2 Technical innovations 技術革新

ARTICLE 1.3.004

“Except in mountain bike racing, no technical innovation regarding anything used, worn or carried by any rider or license holder during a competition (bicycles, equipment mounted on them, accessories, helmets, clothing, means of communication telemetry, device, sensors, etc.) may be used until approved by the UCI. Requests for approval shall be submitted to the UCI, accompanied by all necessary documentation.

「マウンテンバイク・レースを除き、競技中に競技者またはライセンス所有者により使用され、着装され、保持されるいかなる物（自転車、自転車に取り付ける機材、付属品、ヘルメット、衣類、テレメトリー通信手段、デバイス、センサー等）に関するいかなる新技術も、UCI の認可を受けるまでは使用できない。認可申請は、すべての必要書類を添付して UCI に提出するものとする。

All associated examination costs are to be paid by the applicant and are determined by the UCI Management Committee according to the complexity of the submitted technical innovation.

関連する審査費用はすべて申請者が負担し、その額は提出された技術革新の複雑さに応じて UCI 理事会が決定する。

The UCI will study the application of the technical innovation from a sporting and technical point of view and respond within 6 months from the date of submission of a complete file, including the application, all relevant exhibits and any additional documents requested by the UCI. The innovation comes into force as from the acceptance date.

UCI は、スポーツ的および技術的な観点から技術革新の適用を検討し、申請書、関連するすべての証拠書類、および UCI が要求する追加書類を含む完全なファイルの提出日から 6 か月以内に回答する。技術革新は、受諾された日から有効となる。

There is no technical innovation in the sense of the present article if the innovation entirely falls within the specifications foreseen in the regulations.”

技術革新が完全に規則において予見される仕様の範囲内である場合、本条の意味する技術革新にはあたらない。

Technical innovations must be submitted to the UCI in advance and approved by the equipment Commission before they can be used in competition.

技術革新は、事前に UCI に提出され、機材委員会によって承認されなければ、競技に使用することができない。

A technical innovation is defined as a new system, device or item of equipment that allows an improvement of a rider's performance, adds new functions to the bicycle, modifies the bicycle's general appearance or affects any other aspect of the UCI regulations.

技術革新とは、競技者のパフォーマンスを改善し、自転車に新機能を追加し、自転車の全体的な概観を部分的に変更するか、または UCI 規則のその他の側面に影響を与えるような、機材の新しいシステム、装置または品目と定義される。

If there is any doubt, it is preferable to present new equipment to the UCI which will determine whether it is a matter of a technical innovation or not. New equipment will be carefully studied by experts in order to evaluate the benefits and how such equipment could improve cycle sport as well as assessing the risks and any potential divergence from the regulations. The most appropriate decision will then be taken in the interest of the sport.

もし疑いがある場合、新しい機材を UCI に提出し、それが技術革新に該当するか否かの判断を仰ぐことが望ましい。新しい機材は、その利点と、そうした機材がいかに自転車競技を改善するのかという点の評価と同時に、リスクおよび規則からの逸脱の可能

性を評価するために、専門家によって慎重に検討される。そしてスポーツの利益のために最も適切な決定が下される。

ARTICLE 1.3.005

"If at the start of a competition or stage the commissaires' panel considers that a rider arrives with a technical innovation or an equipment not yet accepted by the UCI, it shall refuse to permit the rider to start with such an innovation.

競技またはステージ・レースのスタートにおいて、競技者がUCIの認可を得ていない技術革新または機材を伴っているとコミセール・パネルが判断した場合、コミセール・パネルは当該競技者がその機材を使用して出場することを拒否するものとする。

In the event of use in competition, the rider shall automatically be expelled from the competition or disqualified. There shall be no right to appeal against the decision of the commissaires' panel.

競技中に使用した場合、競技者は自動的に除外または失格となる。このコミセール・パネルの決定に対して異議申立てをする権利はないものとする。

If this technical innovation or the equipment not yet accepted by the UCI are not noticed or sanctioned by the commissaire's panel, the UCI disciplinary commission shall order the disqualification. The UCI shall refer to the disciplinary commission, either automatically or at the request of all interested. The disciplinary commission will only apply sanctions after having received the opinion of the equipment commission.

UCIにより未承認のこの技術革新または機材がコミセール・パネルにより気づかれず、または制裁を受けなかった場合、UCI懲戒委員会は失格を命じるものとする。UCIは自動的に、または関係者全員の要求により、懲戒委員会に付託するものとする。懲戒委員会は、機材委員会の意見を受けた後にのみ制裁を科すことができる。

In out of competition situations, the UCI shall decide whether an item should be considered a technical innovation and whether the procedure provided for in article 1.3.004 is to be followed."

競技会外の状況においては、UCIは、ある品目が技術革新に該当するか否か、および条項1.3.004が定める手続に従うべきか否かを決定するものとする。

There are 3 different possibilities to sanction the use of a technical innovation in competition that was not approved by the UCI first:

あらかじめUCIによる承認を受けていない技術革新を競技で使用した場合の制裁については、次の3つの可能性がある:

- In cases where the technical innovation is checked before the start of a race, the rider is not allowed to start the race unless he removes or replaces the concerned equipment.
当該の技術革新が競技のスタート前にチェックされた場合、競技者は、当該機材を取り外す、または取り替えない限り、レースをスタートすることを許されない。
- In cases where the technical innovation is spotted during the race, the rider is automatically expelled from the competition or disqualified.
当該の技術革新がレース中に発覚した場合、競技者は競技から自動的に除外されるか失格となる。
- In cases where the technical innovation is not sanctioned by the commissaire's panel neither before the start, nor during the race, the disqualification may be decided afterward by the UCI disciplinary commission.
当該の技術革新が、スタート前にもレース中にもコミセール・パネルによって制裁されなかった場合、その後UCI懲戒委員会によって失格の決定がなされ得る。

During the events, the commissaire's panel make the decision to determine if an equipment meets the technical innovation's definition and which sanction to apply. In out of competition situations or when a technical innovation is reported after the end of an event, the UCI disciplinary commission make the decision if a technical innovation was used and what would be the sanction that applies.

コミセール・パネルは、競技中に、機材が技術革新の定義に合致するか否かを判断し、適用する制裁を決定する。競技外の状況または技術革新が競技終了後に報告された場合、UCI懲戒委員会は、技術革新が使用されたか否か、および適用される制裁を決定する。

§ 3 Commercialisation 商品化

ARTICLE 1.3.006

“Equipment shall be of a type that is sold for use by anyone practising cycling as a sport.

機材は、スポーツとして自転車を実践するすべての人が使用できるように市販された形式でなければならない。

Any equipment in development phase and not yet available for sale (prototype) must be subject of an authorization request to the UCI equipment Unit before its use. Authorization will be granted only for equipment which is in the final stage of development and for which commercialization will take place no later than 12 months after the first use in competition. The manufacturer may request a single prolongation of the prototype status if based on relevant justified grounds. Upon expiry of the prototype authorisation, the equipment must be commercially available.

開発段階にあり、まだ販売されていない機材(プロトタイプ)は、使用前に UCI 機材部への認可申請を行わなければならない。認可は、開発の最終段階にあり、かつ競技における最初の使用から 12 か月以内に商品化される機材に対してのみ与えられる。妥当な理由によって正当化される場合、製造者はプロトタイプ段階の延長を一度のみ要求することができる。プロトタイプ認可の満了後は、当該機材は商業的に入手可能でなければならない。

When assessing a request for use of equipment which is not yet available for sale, the UCI equipment Unit will pay particular attention to safety of the equipment which will be submitted to it for authorization.

未市販の機材の使用要請を審査するにあたり、UCI 機材部は、認可のために提出される機材の安全性に対して特別な注意を払うものとする。

Use of equipment under prototype authorisation in track events and/or in the context of a particular performance (best performance, world record, hour record or other) shall not be authorised.

プロトタイプ認可の対象となる機材を、トラック競技および/または特定のパフォーマンス(最高記録、世界記録、アワーレコード、その他)において使用することは認められない。

Without prejudice to prototypes (equipment not yet available for purchase), any item of equipment must be commercially available in order to be used in cycling events. The requirement of commercial availability shall be understood as equipment having to be available for purchase through a direct and publicly available order system (whether with manufacturer, distributor or retailer). Upon an order being placed, the order shall be confirmed within 30 days and the relevant equipment shall be made available for delivery within a further 90-day deadline. In addition, the retail price of the equipment shall be publicly advertised, shall not render the equipment de facto unavailable to the general public and shall not unreasonably exceed the market value for equipment of a similar standard.

プロトタイプ(未だ販売されていない機材)に関する前段の規定を損なうことなく、自転車競技で使用されるいかなる機材も、市販されていなければならない。市販性の要件は、製造者、販売代理店(ディストリビューター)または小売業者のいずれによるかを問わず、直接かつ一般に利用可能な注文システムを通じて購入可能であることをいう。注文がなされた場合、注文は 30 日以内に確定され、当該機材はさらに 90 日の期限内に納入可能になるものとする。さらに、機材の小売価格は公に広告されるものとし、一般消費者が事実上利用できなくなるようなものであってはならず、同程度の規格の機材の市場価格を不当に超えないものとする。

Any equipment which is neither commercially available, nor under a valid prototype authorisation at the time of the event, may not be used. Commissaires may refuse the start or disqualify any rider using such equipment.

競技開催時点で、市販されておらず、かつ有効なプロトタイプ認可の対象でもない機材は使用してはならない。コミセールは、当該機材を使用する競技者に対し、出走を認めない、または失格とすることができる。

Any breach of the provisions of this article, not limited to the use of equipment which is not commercially available or under prototype authorisation, shall be sanctioned with a fine ranging from CHF 5'000 to 100'000. Such fine shall be in addition of any sanction imposed by Commissaires, if any.”

本条の規定のいかなる違反も(市販されていない機材の使用、またはプロトタイプ認可下でない機材の使用を含むが、これらに限られない)、CHF 5,000~100,000 の罰金をもって制裁される。当該罰金は、(該当する場合)コミセールにより科されるいかなる制裁に加えて科されるものとする。

§ 4 Onboard technology

車上テクノロジー

ARTICLE 1.3.006 BIS

“Onboard technology devices, which capture or transmit data, may be fitted on bicycles or worn by riders subject to being authorised under the present article, without prejudice to other provisions of the UCI Regulations. The present article concerns any device which captures or transmits data as described below, including but not limited to sensors (worn or ingested), transponders, rider information systems, telemetry devices.

「データを取得または送信する車上テクノロジー機器は、UCI 規則の他の規定を妨げることなく、本条項に基づき許可されていることを条件として、自転車に取り付ける、または競技者が装着することができる。本条項の対象となるのは、以下に記述するとおりデータを取得または送信するあらゆる機器である。これにはセンサー(装着型または撮取型)、トランスポンダ、競技者情報システム、テレメトリー機器が含まれるがこれらに限定されない。

1. Devices which capture or transmit the following types of data are authorised:

- Positioning: information related to the location of the rider or the bicycle;
- Image: still or moving images or footage captured from the bicycle (such devices may only be fitted on the bicycle unless specific regulations of a given discipline authorise devices being worn by riders);
- Mechanical: information captured from the bicycle or any of its components, including but not limited to power, speed, cadence, accelerometer, gyroscope, gearing, tyre pressure.

1. 以下の種類のデータを取得または送信する機器は許可される:

- 位置情報: 競技者または自転車の位置に関する情報
- 画像: 自転車から撮影された静止画、動画、または映像(こうした機器は、特定の競技部門の規則において競技者による装着が認可されている場合を除き、自転車にのみ取り付けすることができる)
- 機材に関する情報: 自転車またはその構成要素から取得された情報。パワー、速度、ケイデンス、加速度計、ジャイロスコープ、ギア、タイヤ空気圧などを含むが、これらに限定されない。

2. Devices which capture or transmit the following physiological data are authorised: heartrate, body temperature, sweat rate. The authorisation is, however, limited to transmission protocols which enable only the rider concerned to view the data during a competition.

2. 以下の生理学的データを取得または送信する機器は許可される: 心拍数、体温、発汗速度。ただし、許可の対象は、競技中に当該競技者のみがデータを閲覧できる通信プロトコルに限られる。

3. Devices which capture other physiological data, including any metabolic values such as but not limited to glucose or lactate are not authorised in competition.

3. ブドウ糖や乳酸など(ただしこれらに限定されない)の代謝値を含む上記以外の生理学的データを取得する機器は、競技においては認められない。

The authorised capturing and transmitting of data as provided under this article shall not enable a rider to view data of another rider. Likewise, teams shall only access data of their riders, where such transmission is authorised, unless information pertaining to riders of other teams is publicly available.

本条項の規定に従いデータの取得および送信が許可されたとしても、競技者が他の競技者のデータを閲覧することはできないものとする。同様に、チームは、データの送信が許可されている場合には、自チームの競技者のデータにのみアクセスするものとする。ただし、他のチームの競技者に関する情報が公開されている場合を除く。

Any onboard technology device fitted on a bicycle must:

- Be installed on a system designed for bicycles and not affect the certification of any item of the bicycle;
- Not cause a risk for the safety of any rider and, therefore, be affixed in a manner that ensures it is not susceptible of inadvertently dismounting or is non-removable.

自転車に取り付けられる車上テクノロジー機器は、以下の条件を満たさなければならない:

- 自転車用に設計された装置に取り付けられており、自転車のいかなる品目の認可にも影響を与えないこと。
- 競技者の安全を脅かす恐れがないこと。すなわち、不注意で外れる恐れがない、または取り外し不能な方法で取り付けられていること。

The UCI may grant derogations to any envisaged use of onboard technology which is not authorised by the present article. Derogation requests shall be assessed, inter alia, in consideration of criteria of equal access to equipment, sporting fairness and integrity, and shall also comply with articles 1.3.001 to 1.3.006. Derogations may be limited to specific events and riders or teams.

UCI は、本条項によって許可されていない車上テクノロジーの使用が想定される場合に、例外措置を認めることができる。例外措置の要請は、特に、機材利用の平等性、スポーツの公正性および高潔性の基準を考慮して評価されるものとし、さらに第

1.3.001 項から第 1.3.006 項に従うものとする。例外措置は、特定の種目、競技者またはチームに限定することができる。

The UCI shall not be liable for any consequences deriving from the installation and use of onboard technology equipment by licence holders, nor for any defects it may hold or its non-compliance.

UCI は、ライセンス保持者による車上テクノロジー機材の取り付けおよび使用から生じる結果、または、車上テクノロジー機材が保有する可能性のある欠陥もしくは不適合に対して、一切の責任を負わないものとする。

For the sake of clarity, the present article does not govern or affect the ownership of the various data, meaning that the capturing, use and/or exploitation of the data remains subject to consent of the relevant rights' holder."

なお、明確化のために付言すると、本条項は各種データの所有権に影響を与えるものではない。すなわち、データの取得、使用、および／または利用には、関連する権利所有者の同意が必要であることに変わりはない。

(Article introduced on 10.06.21)

This article defines the terms of the onboard technology equipment which has the ability to collect or transmit data, information or images on the bicycles (transponder, camera, gps, telemetry system...).

この条項は、自転車上でのデータ、情報または映像を収集または送信する機能を持つ車上テクノロジー機材(トランスポンダ、カメラ、GPS、テレメトリーシステム等)の用語を定義する。

Such equipment is not considered as technological innovations in the sense of the article 1.3.004.

このような機材は条項 1.3.004 の意味での技術革新とはみなされない。

Moreover, as these equipment must be non-removable, they are considered as an integral part of the weight of the bicycle, as defined in the article 1.3.019. They will be left on the bicycle during a minimum bicycle weight check done by the Commissaires.

さらに、これらの機材は取外し不能でなければならないため、条項 1.3.019 中に定義されるように、自転車の重量の不可欠な一部とみなされる。それらはコミセールによる自転車最低重量検査の間、自転車に搭載されたままとなる。

Section 2 : bicycles / 自転車

§ 1 Principles / 原則

ARTICLE 1.3.007

"The bicycle is a vehicle with two wheels of equal diameter. The front wheel shall be steerable; the rear wheel shall be driven through a system comprising pedals and a chain."

自転車は、同径の2つの車輪を持つ乗り物である。前輪は操舵可能で、後輪はペダルとチェーンからなる装置を介して駆動されるものとする。

Exceptions to this rule may exist for certain cycling disciplines, in which case specific rules are provided for in the respective discipline."

特定の自転車競技部門については、この規則の例外が存在する場合があります、その場合は、それぞれの部門において特定の規則が定められる。

Text modified on 01.01.19

The bicycle is a vehicle with two wheels which must be of equal diameter. Exception for MTB where the two wheels can be of a different diameter.

自転車は、直径が等しくなければならない2つの車輪を持つ乗り物である。ただし MTB においては、車輪の直径が異なってもよい。

The front wheel is steerable; the rear wheel is driven. The bicycle is propelled solely by a system of pedals acting upon a chain. Only one chain may be used on the bicycle in order to engage the transmission between the bottom bracket and the driven wheel.

前輪は操舵可能で、後輪は駆動される。自転車はチェーンに作用するペダルのシステムのみにより推進される。ボトム・ブラケットと被駆動車輪の間で伝動装置をかみ合わせるため、自転車には1本のチェーンだけが使用できる。

The bicycle must be in "working order" with a steering system acting on the steerable wheel and a propulsion system acting on the driven wheel by means of a circular movement through a chainset comprising one or more chainwheels and two arms (cranks), arranged at 180°, one as an extension of the other, in the same plane.

自転車は、操行可能な前輪に作用する操舵システムと、1つまたは複数のチェーンホイールと、同一平面上で一方は他方の延長

にある 180 度の 2 本のアーム(クランク)で構成されるチェーンセットを介した円環運動により駆動される車輪による推進システムによって、「正常に運転できる状態」であらねばならない。

ARTICLE 1.3.008

“The rider shall normally assume a sitting position on the bicycle. This position requires that the only points of support are the following: the feet on the pedals, the hands on the handlebars and the seat on the saddle.”

競技者は通常、自転車上で着座姿勢をとらなければならない。この姿勢における支持点は、次のものに限られる：
ペダル上の足、ハンドルバー上の手、サドル上の座(着座部)。

Furthermore, the rider must ensure firm control over the bicycle at all times.”

さらに、競技者は常に自転車を確実に制御していなければならない。

The use of a supplementary point of support such as a lumbar support achieved by an excessive inclination of the saddle or the addition of a lumbar support component to the saddle is not authorized in order to ensure fairness in competition. サドルの過度な傾斜によるランバー・サポートまたはサドルへのランバー・サポート部品の付加などの補助的な支持点の使用は、競技における公正さを保証するために認められない。

Body parts other than the feet, hands, and seat may be in contact with the bicycle but must not be used to support the rider's body weight. The rider's weight and control must remain solely on the designated points of support. 足、手および着座部分以外の身体部位が自転車に接触することは認められるが、それらを競技者の体重を支えるために使用してはならない。競技者の体重および自転車の操作・制御は、指定された支持点にのみ置かれなければならない。

Allowed: Hands on the handlebars and seated on the saddle

可: ハンドルバーに手を置きサドルに着座する

Allowed: Hands on the handlebars seated on the saddle in a tucked position

可: ハンドルバーに手を置き、腰を大きく屈めた前傾姿勢(タック・ポジション)でサドルに着座する

Not Allowed: Using the forearms as a point of support on the handlebar (except in time trials)

不可: 前腕をハンドルバーに乗せ支点とする(タイムトライアルを除く)



Not Allowed: Seated on top tube

不可: トップ・チューブに着座する

Not Allowed: Leaning forward on handle bars

不可: ハンドルバーにもたれて身を乗り出す

Not Allowed: Leaning backwards and the saddle supporting the chest

不可: 後傾してサドルで胸を支える



Figure 5: Illustration of examples of positions permitted and not permitted positions

図 5: 許可される姿勢および許可されない姿勢の例の図

ARTICLE 1.3.009

“The bicycle should have handlebars which allow it to be ridden and manoeuvred in any circumstances and in complete safety.”

自転車には、あらゆる状況において安全に乗車、操縦できるハンドルバーを備えていなければならない。

Bicycles used in road and cyclo-cross events must be fitted with an efficient braking system that acts on both wheels (either simultaneously or independently) operated by two brake levers. The use of a fixed gear in competition is prohibited. Bicycles shall have at least 89 mm clearance between the pedal spindle and the front tire when turned to any position in accordance with the requirements of the EN14781 safety standard to not be hindered when turning.

ロード競技およびシクロクロス競技で使用する自転車は、2つのブレーキレバーによって操作され、両方の車輪に(同時にまたは独立して)作用する効率的なブレーキシステムを取り付けなければならない。競技において固定ギアの使用は禁止される。自転車は、安全基準 EN 14781 の要件に従い前タイヤの旋回を妨げないために、ペダル軸と前タイヤがいかなる位置に旋回してもその間に少なくとも 89mm の間隔を持つものとする。

Hydraulic brake systems on rims are authorized provided that their attachment to the bicycle does not contravene any regulations (brake hoods must not become extensions, etc.). Disc brake systems are authorized.

油圧式のリムブレーキシステムは、自転車への取り付けがいかなる規則にも違反しない(ブレーキフードが延長部となってはならない等)ことを条件に許可される。ディスクブレーキシステムは許可される。

ARTICLE 1.3.010

“The bicycle shall be propelled solely, through a chainset, by the legs (inferior muscular chain) moving in a circular movement, without electric or other assistance.”

自転車の推進力は、チェーンセットを介して円運動する下肢の筋連鎖のみにより得られるものとし、電気その他の補助があってはならない。

Exceptions to this rule may exist for certain cycling disciplines, which shall be governed by the provisions of article 1.3.010bis and the specific rules provided for the respective disciplines, if any.

本規則には、特定の自転車競技部門について例外を設けることができる。その場合には、条項 1.3.010 bis の規定および各種目に対する特定の規則(該当する場合)が適用されるものとする。

In para-cycling, mechanical prostheses/orthopaedic braces for upper or lower limbs can only be used by athletes who have been evaluated in accordance with the UCI classification procedure and who have Review (R) or Confirmed (C) status.

パラサイクリングにおいて、上肢または下肢のための機械的な補綴/整形外科的ブレースは、UCI クラス分け手続に従って評価され、再評価(R)または確認済(C)のステータスを持つ競技者によってのみ使用することができる。

In no case may a mechanical prosthesis/orthopaedic brace for the lower limbs be used outside para-cycling events.”

いかなる場合も、下肢のための機械的な補綴/整形外科的ブレースをパラサイクリング競技以外で使用してはならない。

Text modified on 01.01.19

The movement of the pedal axle around the bottom bracket axle must be completely circular. Oval chainwheels are allowed if the path is circular with a crank arm geometry that does not change.

ボトム・ブラケット軸のまわりのペダル軸の動きは完全に円環でなければならない。楕円形のチェーンホイールは、クランクアームの幾何学的形状が変化しないことにより軌道が円環状であれば許可される。

All athletes, disabled or able-bodied, wanting to wear prosthesis or orthopaedic braces should go through the classification procedure. Able-bodied athletes cannot use mechanical prostheses/orthopaedic braces because they would have NE (Not Eligible) status according to the classification procedure.

人工補綴または整形外科的ブレースを身につけることを望むすべての競技者は、障害の有無に関わらず、クラス分け手続を受けなければならない。健全な競技者は、クラス分け手続において NE(不適格)ステータスとなるため、機械的な補綴/整形外科的ブレースを使用することはできない。

Mechanical prosthesis/orthopaedic braces for lower limbs are prohibited in able-bodied events. On the other hand, mechanical prostheses/orthopaedic braces for upper limbs will be authorised (after evaluation) if they allow an improvement in handling skills compared to a fixed prosthesis/orthopaedic brace. An athlete with a mechanical prosthesis/orthopaedic brace for upper limbs can thus take part in able-bodied competition upon receiving authorization from the integration procedure.

下肢の機械的な補綴/整形外科的ブレースは、健全者の競技では禁止される。一方で、固定された補綴/整形外科的ブレース

に比べてハンドリングの技量を向上させるものならば、上肢の機械的な補綴／整形外科的ブレースは(評価の後で)許可される。したがって、上肢に機械的な補綴／整形外科的ブレースを装着した競技者は、統合手続により許可を受けることで健常者の競技に参加することができる。

ARTICLE 1.3.010 BIS

Electrically Power Assisted Cycle (EPAC)

電動アシスト自転車(EPAC)

An EPAC is a bicycle operated with two energy sources: 1) inferior muscular chain as described in article 1.3.010 - paragraph 1- and 2) an electric drive unit. The EPAC must meet the following requirements:

EPAC とは、(1) 条項 1.3.010 第 1 段落に記載される下肢の筋連鎖および (2) 電動ドライブユニットという 2 つのエネルギー源によって駆動される自転車をいう。

The EPAC's electric drive unit must comply with the following requirements:

EPAC の電動ドライブユニットは以下の要件を満たさなければならない:

- It shall only provide assistance to a maximum speed of 25 km/h unless provided otherwise in the event's technical guide if the event takes place in a country where the European specifications EN15194 do not apply.
- It shall only provide assistance when the rider pedals forward.
- Assistance shall be cut off when the rider stops pedalling forward.
- The cut-off distance shall not exceed two meters.
- The maximum weight shall be 3.1kg. This weight refers to all mechanical and electrical components which are necessary to transform the electrical energy provided by the battery into mechanical energy delivered to the chainring excluding screws for installation into the bike, chainring, chainring fixation, cable from the battery, cranks, etc.
- 欧州規格 EN15194 が適用されない国で開催される競技大会の場合、(大会の)テクニカルガイドに別段の規定がある場合を除き、最大 25km/h までの速度のアシストのみを提供するものとする。
- 競技者がペダルを前方に踏み込んでいる場合にのみ、アシストを提供するものとする。
- 競技者がペダルを前方に踏み込むことを停止したときは、アシストは遮断されるものとする。
- 遮断距離は 2 メートルを超えてはならない。
- 最大重量は 3.1kg とする。この重量は、バッテリーから供給される電気エネルギーを機械的エネルギーに変換し、チェーンリングに伝達するために必要な、すべての機械的および電子的構成部品をいう。自転車への取り付け用ネジ、チェーンリング、チェーンリング固定具、バッテリーからのケーブル、クランク等は含まれない。

The battery of an EPAC must have a maximum weight of 4.5kg and must conform with UN3480.

EPAC のバッテリーの最大重量は 4.5kg とし、規格 UN3480 に適合していなければならない。

The requirements above are based on the European Standard on EPAC bicycles EN15194 and may be reviewed in case of any change made by the competent authority to said standards. In case of contradiction between the requirements above and the provisions of EN15194, the former shall prevail.

上記の要件は、EPAC に関する欧州規格 EN15194 に基づくものであり、管轄当局が当該規格に変更を加えた場合には見直される可能性がある。上記の要件と EN15194 の規定が矛盾する場合は、前者が優先されるものとする。

Event organisers may, upon authorisation from the UCI, authorise EPAC drive units which differ from the requirements above provided that they comply with the European Standard EN15194 for events taking place in Europe and, for other countries, with standards that apply in such countries."

競技大会主催者は、UCI の許可を得た上で、欧州で開催される競技大会については欧州規格 EN15194 に、その他の国については当該国で適用される規格に適合することを条件に、上記の要件とは異なる EPAC ドライブユニットを許可することができる。

§ 2 Technical specifications

技術的仕様

ARTICLE 1.3.011

"Except where stated to the contrary, the technical specifications given in the articles 1.3 011 to 1.3.025 shall apply to bicycles used in road, track and cyclo-cross racing.

別段の定めがある場合を除き、条項 1.3.011 から 1.3.025 に記載する技術的仕様は、ロード、トラックおよびシクロクロスレースに使用する自転車に適用されるものとする。

The specific characteristics of bicycles used in mountain bike, BMX, BMX Freestyle, trials, indoor cycling and paracycling for riders with disabilities are set out in the part regulating the discipline in question."

マウンテンバイク、BMX、BMX フリースタイル、トライアル、室内自転車競技およびパラサイクリングに使用される自転車の具体的特性は、当該競技部門を規制する規則中において規定される。

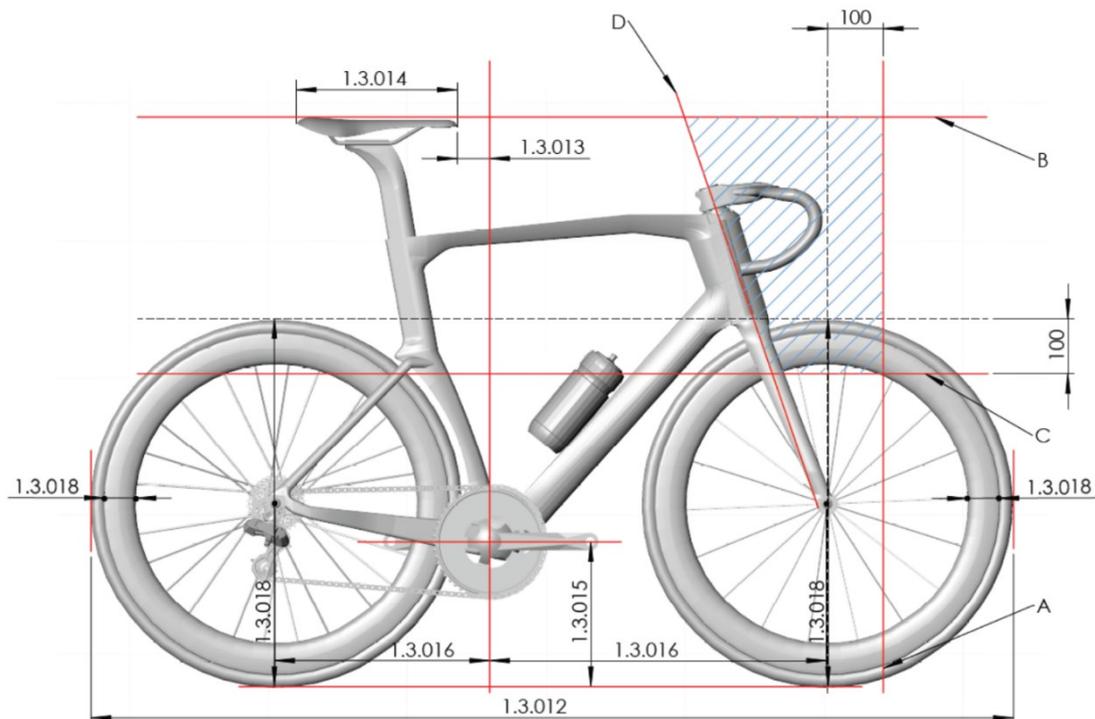


Figure 6: Illustration of the parts of the bicycle covered by Articles 1.3.011 to 1.3.025
 図6: 条項 1.3.011 から 1.3.025 に規定される自転車の部分を示す図

ARTICLE 1.3.012

“A bicycle shall not measure more than 185 cm in length and 50 cm in width overall.
 自転車は全長 185cm 以内、全幅 50cm 以内でなければならない。”

A tandem shall not measure more than 270 cm in length and 50 cm in width overall.”
 タンデム自転車は全長 270cm 以内、全幅 50cm 以内でなければならない。”

The maximum width of 500 mm for the bicycle directly relates the maximum authorised overall width (outside – outside) of handlebars.

自転車の最大幅 500 mm は、許可されるハンドルバーの全幅(外側－外側)に直接対応する。

ARTICLE 1.3.013

“The tip of the saddle shall be positioned behind the vertical plane passing through the center of the bottom bracket spindle axle and must under no circumstances cross this plane.”

サドルの先端部は、ボトム・ブラケットの軸の中心を通る垂直面より後方に位置するものとし、いかなる場合もこの面を横切ってはならない。

ARTICLE 1.3.014

“The plane passing through the highest points at the front and rear of the saddle can have a maximum angle of nine degrees from horizontal. The length of the saddle shall be 24 cm minimum and 30 cm maximum. A tolerance of 5mm is allowed.”

サドルの前後部の最高点を通る平面の角度は、水平から最大 9 度までとする。サドル自体の長さは最短 24cm、最長 30cm とし、5mm の公差を認める。

It is important to grant the rider sufficient freedom to allow a comfortable position to be adopted, reducing the pressure on the perineum, while avoiding any deviation through an excessively sloping saddle that could improve sporting performance to an unacceptable degree by the addition of a lumbar support. Furthermore, if the saddle is inclined too severely, this reduces the quality of the rider's position on the saddle, thus reducing its intrinsic function of providing a basic support for the rider on the bicycle.

競技者に股間への圧力を減じ、快適なポジションを採るために十分な自由を与えることは重要である。ただし、ランバー・サポート

を付加することで許容範囲を超えたスポーツ能力の改善を可能とするような過度に傾斜したサドルによるいかなる逸脱も避けなければならない。さらに、サドルの傾斜が激しすぎると、サドル上での競技者のポジションの質が低下するため、自転車に乗る競技者に基本的なサポートを提供するという本来の機能が低下する。

Checks on the horizontality of saddles are conducted in the road, track and cyclo-cross events by measuring the angle of incline of the saddle, considering the plane passing through the highest points at the front and rear of the saddle. This angle must be less than 9 degrees (positive or negative incline).

サドルの水平性のチェックは、ロード、トラックおよびシクロクロスの各競技について、サドルの前後で最高点を通過する平面を考慮し、サドルの傾斜角度を測定することによって実施される。この角度は(上向きまたは下向きの両方の傾斜において)9 度未満にしなければならない。

The commissaries are provided with a measuring device as shown in the Figure 7. Checks will not be systematic, but in the event of any doubt, the commissaires will place the device on the saddle to determine its angle of incline after having calibrated the device to the ground or the measuring jig.

コミセールには、図 7 に示すような測定機器が提供される。チェックは体系的には行われませんが、疑問がある場合には、コミセールは、地面または測定ジグで機器の目盛りを更正した後に、機器をサドルに置いて傾斜角度を測定する。



Figure 7: Official measuring device to check saddle inclination

図 7: サドル傾斜チェックのための公式測定機器

The measurement of the horizontality of saddles must be a simple, fair and repeatable process. The tolerance of 9 degrees gives the rider a lot of freedom to adjust his or her position on the bike. Commissaires are able to give a clear, coherent and categorical response when carrying out saddle checks.

サドルの水平性の測定は、簡単で、公正かつ再現可能なプロセスでなければならない。9 度という公差は、競技者に、自転車上でのポジション調整に多くの自由度を与える。コミセールは、サドルのチェックにあたり、明白で首尾一貫し、明確な回答を与えることができる。

ARTICLE 1.3.015

“The distance between the bottom bracket spindle and the ground shall be between 24 cm minimum and maximum 30 cm.”

ボトム・ブラケットの軸と地面との距離は、最小 24cm、最大 30cm とする。

The aim of this rule, among other things, is to avoid the risk of the cranks or pedals touching the ground when cornering. この規則の目的は、コーナリング時にクランクまたはペダルが地面に触れるリスクを避けることである。

ARTICLE 1.3.016

“The distance between the vertical passing through the bottom bracket spindle and the front wheel spindle shall be between 54 cm minimum and 65 cm maximum.”

ボトム・ブラケット軸を通る垂線と、前車軸の距離は最小 54cm、最大 65cm とする。

“The distance between the vertical passing through the bottom bracket spindle and the rear wheel spindle shall be between 35 cm minimum and maximum 50 cm.”

ボトム・ブラケット軸を通る垂線と、後車軸の距離は最小 35cm、最大 50cm とする。

If the front or rear center is too short, this will reduce the bicycle's stability whereas if the front or rear center is too long the bicycle will be less manoeuvrable.

フロントあるいはリア・センターが短すぎると自転車の安定性が低下し、反対に長すぎると操作性が悪化する。

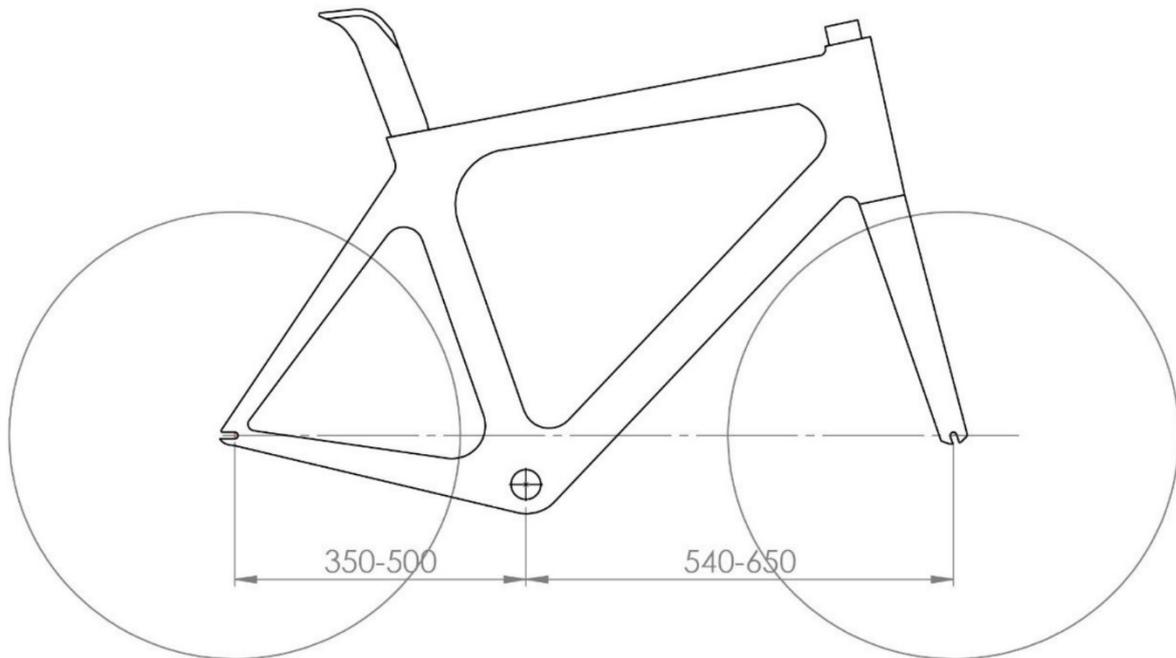


Figure 8: Illustration of the minimum and maximum distances between the bottom bracket and front and rear wheel axles
 図8: ボトム・ブラケットと前車軸および後車軸との間の最小／最大距離を示す図

ARTICLE 1.3.017

“The distance between of the two legs of the front fork shall not exceed 11.5 cm, measured from inside to inside; the distance between the two sides of the the rear triangle shall not exceed 14.5 cm, measured from inside to inside.

フロント・フォークの左右レグ間の距離は、内側—内側の測定で 11.5cm を超えてはならない。また、リアトライアングル(後三角)の左右間の距離は、内側—内側の測定で 14.5cm を超えてはならない。

For equipment used in track events, the distance between the two legs of the front fork, at the lower extremity, shall not exceed 11,5 cm, measured from inside to inside; the distance between the two sides of the rear triangle, at the rear extremity, shall not exceed 14,5 cm, measured from inside to inside.”

トラック競技で使用される機材については、フロント・フォークの下端における両レグ間の距離は、内側—内側の測定で 11.5cm を超えてはならない。また、リアトライアングル(後三角)の後端における両側間の距離は、内側—内側の測定で 14.5cm を超えてはならない。

For the equipment used in road, **track** and cyclo-cross events the area that covered by the regulations is highlighted in green, see illustration below. For rear triangle area, the maximum distance compliance starts 100 mm from the wheel spindle; this threshold is set solely to ensure compatibility between the groupset, rear wheel and the frame.

ロード、**トラック**およびシクロクロス競技で使用される機材については、規則の適用対象となる範囲を緑色のハイライトで示す(下図参照)。リア・トライアングル(後三角)の領域については、車輪軸(スピンドル)から 100mm の位置を起点として最大幅の規定が適用される。この基準は、グループセット(変速・駆動・制動系部品一式)、後輪およびフレーム間の互換性を確保することのみを目的として設定されている。

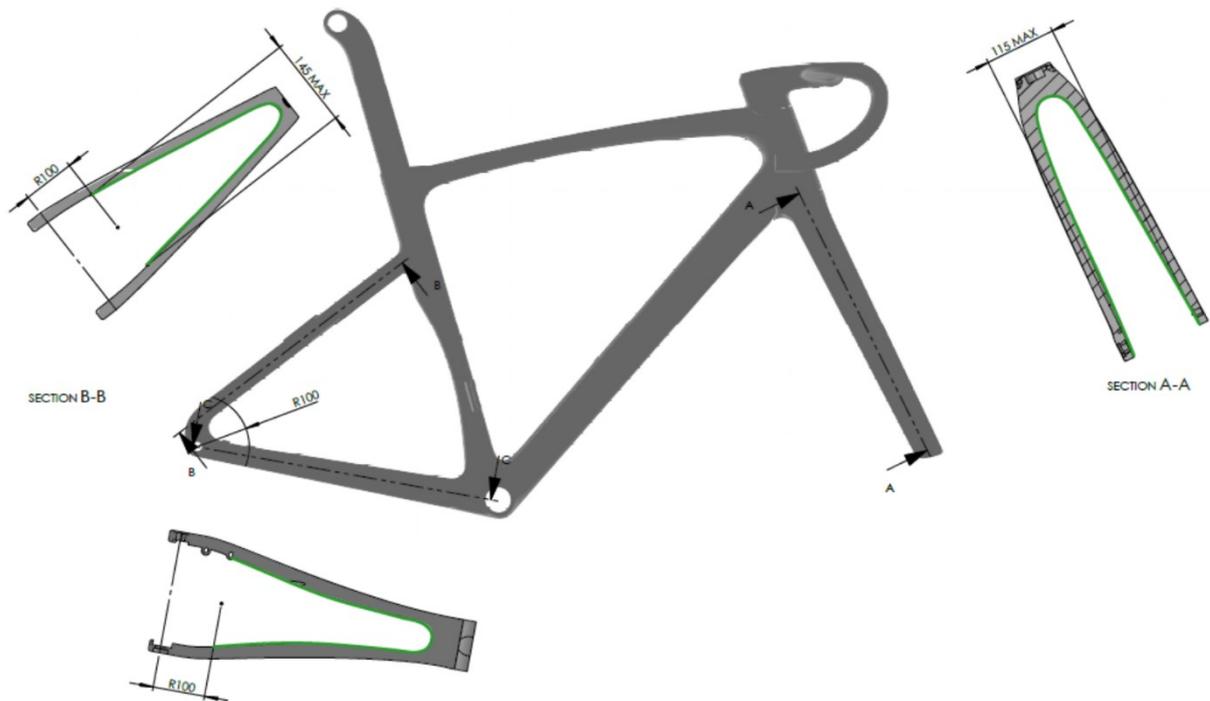


Figure 9: Road and Cyclo-cross - Illustration of the maximum distances between the internal extremities of the two legs of the front forks and the two sides of the rear triangle

図 9: ロードおよびシクロクロス - フロント・フォークの左右レグ内側端部間およびリアトライアングル(後三角)の左右内側端部間の最大距離を示す図

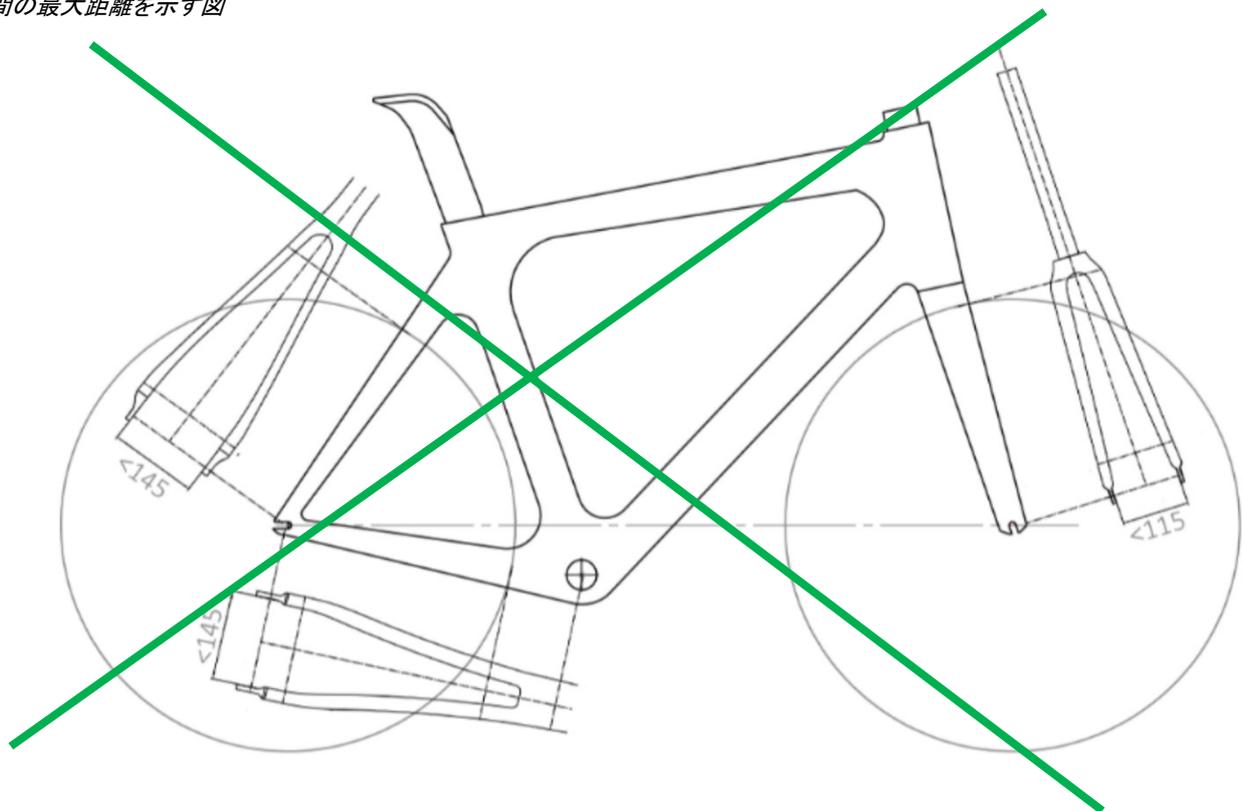


Figure 10: Track - Illustration of the maximum distances between the fork drop-outs and rear drop-outs

図 10: -トラック - フォークドロップアウト間およびリアドロップアウト間の最大値を示す図

All measurements shall be taken along a plane parallel to the wheel spindle's centreline.
 すべての測定は、車軸(スピンドル)の中心線に平行な平面内で行うものとする。

ARTICLE 1.3.018

“Wheels of the bicycle may vary in diameter between 700 mm maximum and 550 mm minimum, including the tyre. For the cyclo-cross the width of the tyre (measured between the widest parts) shall not exceed 33 mm and it may not incorporate any form of spikes or studs.

自転車の車輪の直径は、タイヤも含めて最大 700 mm から最小 550 mm のあらゆる寸法を採用できる。シクロクロスでは、タイヤの最大幅(もっとも広い部分で計測する)は 33 mm を超えてはならず、またいかなる形式のスパイクまたはスタッドも備えてはならない。

In the disciplines road, track and cyclo-cross, only wheel designs granted prior approval by the UCI may be used.

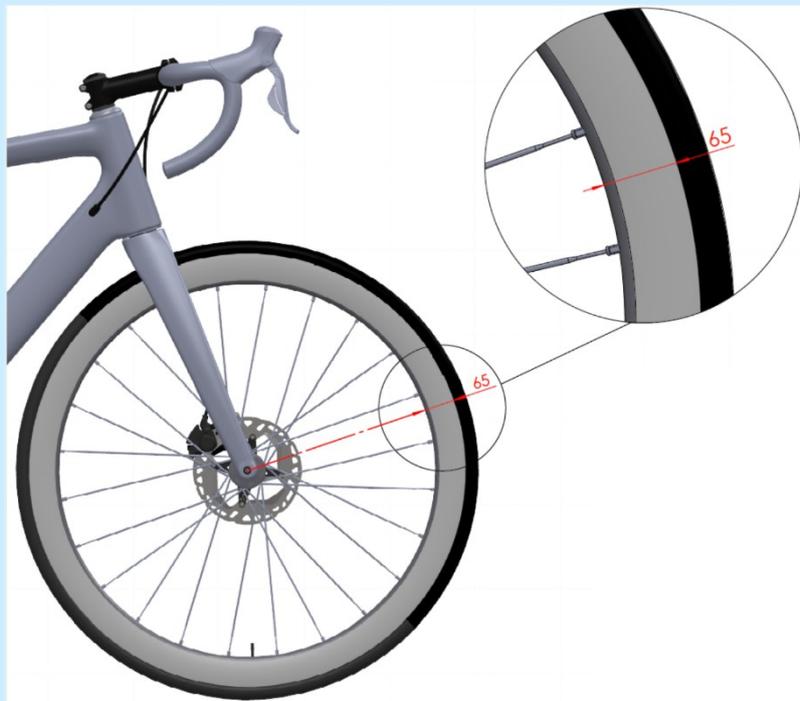
ロード、トラックおよびシクロクロスの競技部門においては、UCI の事前承認を得た車輪の設計(ホイールデザイン)のみを使用できる。

Wheels approved in mass start competitions in the disciplines of road and cyclo-cross shall comply with the following requirements:

ロードおよびシクロクロスの競技部門における集団スタート競技で承認された車輪は、以下の要件を満たすものとする:

- the maximum height of the rim does not measure more than 65 mm (measured as the perpendicular distance from the tangential line passing through any point of the outer extremity of the rim to the inner extremity of the rim), see illustration below;

リム高は 65mm を超えてはならない(リム外側端部の任意の点を通る接線からリム内側端部までの垂直距離として測定する)。下図参照。



- have at least 12 spokes, which can be round, flattened or oval, provided that no dimension of their sections exceeds 10 mm.

スポークは少なくとも 12 本を備え、その断面形状は円形、扁平、または楕円形であってよい。ただし、断面のいかなる寸法も 10mm を超えてはならない。

Wheels used in the road, track and cyclo-cross disciplines must meet the impact test requirements as specified in the standard ISO 4210-2:2023 Cycles — Safety requirements for bicycles, section 4.10.7.2.2., paragraph 2. Fulfillment of these requirements concerns both the front wheels and the rear wheels, independent of materials, brake systems and other characteristics. Manufacturers must apply for approval by providing declaration of conformity to the UCI. Detailed procedure and template can be found in the section “Equipment” on the UCI Website.

ロード、トラック、およびシクロクロスの競技部門で使用される車輪は、ISO 規格 4210-2:2023「自転車—二輪自転車の安全要求事項」、4.10.7.2.2. 項、第 2 段落に規定されている衝撃試験要件を満たさなければならない。これらの要件は、材質、ブレーキシステムその他の特性を問わず、前輪および後輪の双方に適用される。製造者は、適合宣言書を UCI に提出し、承認を申請しなければならない。手続きの詳細およびテンプレートは、UCI ウェブサイトの「Equipment」セクションに掲載されている。

In order to comply with the requirements and ensure compatibility between the components, rims must comply with the standard ISO 5775-2 and tyres with the standard ISO 5775-1.

要求事項を満たし、構成要素間の互換性を確保するため、リムは ISO5775-2、タイヤは ISO5775-1 の各規格に適合していなければならない。

Wheels which meet the definition of traditional wheels do not need to follow the approval application procedure provided for in this article.

従来型車輪の定義を満たす車輪は、本条に定める承認申請手続きを行う必要はない。

Definition of Traditional wheels :

従来型車輪の定義:

Criteria :

標準:

Rim height: less than 25 mm

Rim material: alloy

Spokes: minimum of 20 steel spokes which are detachable and all components must be identifiable and commercially available

General: All components must be identifiable and commercially available

リム高: 25mm未満

リム材質: 合金製

スポーク: 取り外し可能な20本以上の鋼製スポークを備えていること。

一般事項: すべての部品が識別可能であり、市販されていなければならない。

In track competition, including motor-pacing the use of a front disc wheel is only permitted in the specialities against the clock

モーターペーシングを含むトラック競技において、前ディスクホイールの使用は、タイムトライアル種目においてのみ許可される。

Notwithstanding this article, the choice and use of wheels remains subject to articles 1.3.001 to 1.3.003."

この条項にかかわらず、車輪の選択と使用は、条項1.3.001から1.3.003に従うものとする。

(text modified on 01.01.02; 01.01.03; 01.09.03; 01.01.05; 01.07.10; 01.10.13; 01.01.16, 25.06.19, 01.01.24; 01.01.26)

A tolerance of one millimeter is allowed for the elements to account for the thickness of surface coatings (paint and sponsors' logos). No tolerance is allowed when inspecting technical designs.

表面コーティング(塗装やスポンサーロゴ)の厚みを考慮し、各要素には 1mm の公差が認められる。技術的設計の検査においては、公差は認められない。

There is a distinction between standard and non-standard wheels. The latter must meet the impact test requirements as specified in the standard ISO 4210-2:2023 Cycles — Safety requirements for bicycles, section 4.10.7.2.2., paragraph 2 and must comply with the standard ISO 5775-2 and tyres with the standard ISO 5775-1 to be included in the list of wheels authorised for competition. This document entitled "List of Approved Wheels" and further detailed information on the test procedure for non-standard wheels are available on the UCI website under the "equipment" heading.

標準の車輪と非標準の車輪は区別される。後者は、競技のために許可された車輪のリストに含まれるためには、ISO 規格 4210-2 : 2023 自転車—二輪自転車の安全要求事項、4.10.7.2.2.項、第2段落で指定されている衝撃試験要件を満たし、さらに ISO 規格 5775-2 に適合し、タイヤは ISO 規格 5775-1 に適合していなければならない。この「許可された車輪のリスト」と題された文書と、非標準車輪の試験手順についてのさらなる詳細情報については、UCI ウェブサイト上で「[Equipment](#)」の見出しから入手可能である。

The list of approved wheels under the previous procedure, in force until the 31 December 2015, is also available on the UCI website under the "equipment" heading. The wheels included in this list are still allowed in competition.

2015年12月31日まで有効であった、旧手続の下で許可された車輪のリストは、同じく UCI ウェブサイト上「[Equipment](#)」の見出しから入手可能である。このリストに含まれる車輪は、現在も競技において使用できる。

For the individual sprint, the front disc wheel is allowed for the qualifications (200m flying start) but not for the matches. 個人スプリントにおいては、予選(200m フライング・タイムトライル)にのみ前輪ディスクが使用でき、対戦には使用できない。

ARTICLE 1.3.019

"The weight of the bicycle cannot be less than 6.8 kilograms."

自転車の重量は、6.8kg を下回ってはならない。

The minimum weight of the bicycle (in working order) is 6.800 kg, considered without on-board accessories in

place, those items that may be removed during the event. The bottles, on-board computers and all others removable accessories must be removed during the weight check. However, the bottle cages, fixture systems and clipped-on extensions are part of the bicycle and stay in place during the weighing.

自転車(使用状態)の最小重量は、競技中に取り外される可能性のある種類の車載付属品を除き 6.800kg である。ボトル、車載コンピュータおよびその他の取り外し可能な付属品は、重量チェック中には取り外されなければならない。ただし、ボトルケージ、取付けシステムおよびクリップオン・エクステンションは自転車の一部であり、計量中も取り外すことはない。

Figure 10: Measuring the weight of a bicycle



図 11: 自転車の重量計測

ARTICLE 1.3.020

TRIANGULAR SHAPE / 三角形状

“For road, track, and for cyclo-cross competitions, the frame of the bicycle shall be of a traditional pattern, i.e. built around a main triangle.”

ロード、トラックおよびシクロクロス競技においては、自転車のフレームは従来型の形態、すなわち主三角形(メイントライアングル)を基本として構成されるものとする。

The triangular shape is defined from a design using 80 mm-wide boxes for each tube. In order to comply with this rule, the nominal rear wheel axle must be located within the seat stay and chain stay boxes. Furthermore, the bottom bracket axle must be located inside the chain stay, seat tube and down tube boxes. The drawing below illustrates these conditions.

三角形状は、各チューブについて 80 mm 幅のボックス(枠)を用いた設計に基づいて定義される。この規則に適合するためには、設計上の後車輪軸はシート・ステイとチェーン・ステイのボックス内に位置していなければならない。さらに、ボトム・ブラケット軸は、チェーン・ステイ、シート・チューブおよびダウン・チューブのボックス内に位置していなければならない。下図にこれらの条件を示す。

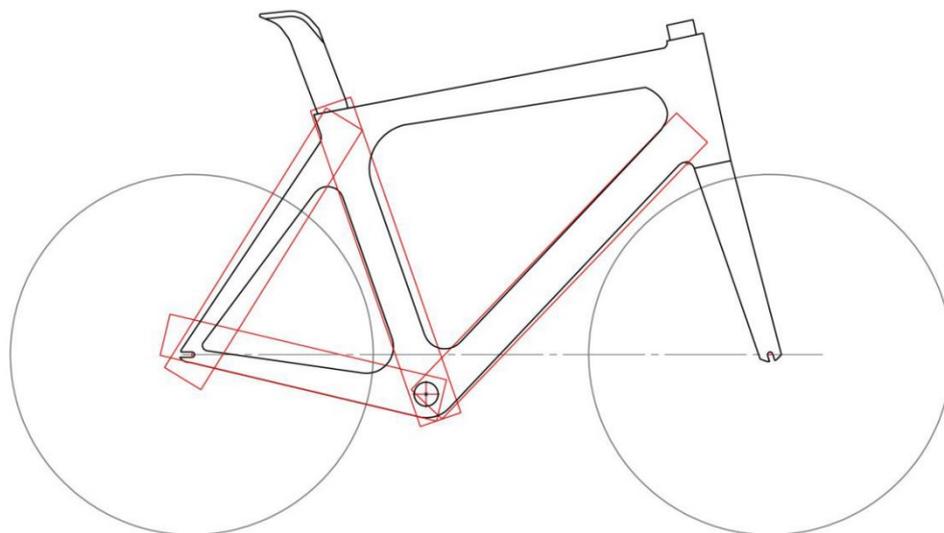


Figure 11: Illustration of the bottom bracket and rear wheel axles inside the corresponding boxes.

図 11: 対応するボックスの中のボトム・ブラケット軸と後車軸を示す図

This rule results from the Lugano Charter and has the objective of preserving the culture and image of the bicycle as an historical fact. Among other things, it prevents the use of "girder" frames and bicycles with extravagant shapes that do not represent bicycles as understood by the UCI and which would change the existing disciplines.

この規則はルガノ憲章に由来し、歴史的事実としての自転車の文化とイメージを保護することを目的とする。とりわけ本規則は、UCI が理解する意味での自転車に該当せず、既存の競技部門の在り方を変え得る「ガーダー」フレームや、突飛な形状の自転車の使用を防止する。



Figure 12: Example geometry of a bicycle that does not comply with UCI regulations

図 12: UCI 規則に適合しない 自転車 の形状例

COMPENSATION TRIANGLES AND THE 160 MM REINFORCEMENT ZONE / 補正三角形および160mmの補強ゾーン

“Isosceles compensation triangles with two 8 cm sides are authorized at the joints between frame elements except at the joints between the chain stays and seat stays where triangles are not authorized.”

等辺が各 8cm の二等辺補正三角形は、フレーム構成要素間の結合部において使用が認められる。ただし、チェーン・ステイとシート・ステイ間の接合部においては使用を認めない。

The effective width of the head tube zone may not exceed 16 cm at the narrowest point between the inner join of the top tube and down tube and the front of the box for the head tube.”

ヘッド・チューブ・ゾーンの有効幅は、トップ・チューブとダウン・チューブの内側接合部とヘッド・チューブ用ボックスの前縁との間で最も狭い箇所において、16cm を超えてはならない。

Authorized reinforcement triangles are shown in blue in the diagram below. A 160 mm reinforcement zone is defined for the section where the top tube, head tube and down tube connect.

許可された補強三角形は、下図では青色で示されている。160mm の補強ゾーンは、トップ・チューブ、ヘッド・チューブおよびダウン・チューブが接続する部位に設定される。

The frame can completely fill the areas (rectangular boxes, compensation triangles and the 160 mm reinforcement zone), but in no case cross these limits.

フレームはこれらの領域 (矩形のボックス、補正三角形および 160mm 補強ゾーン) の範囲内に完全に収めてよいが、いかなる場合も、これらの境界を超えてはならない。

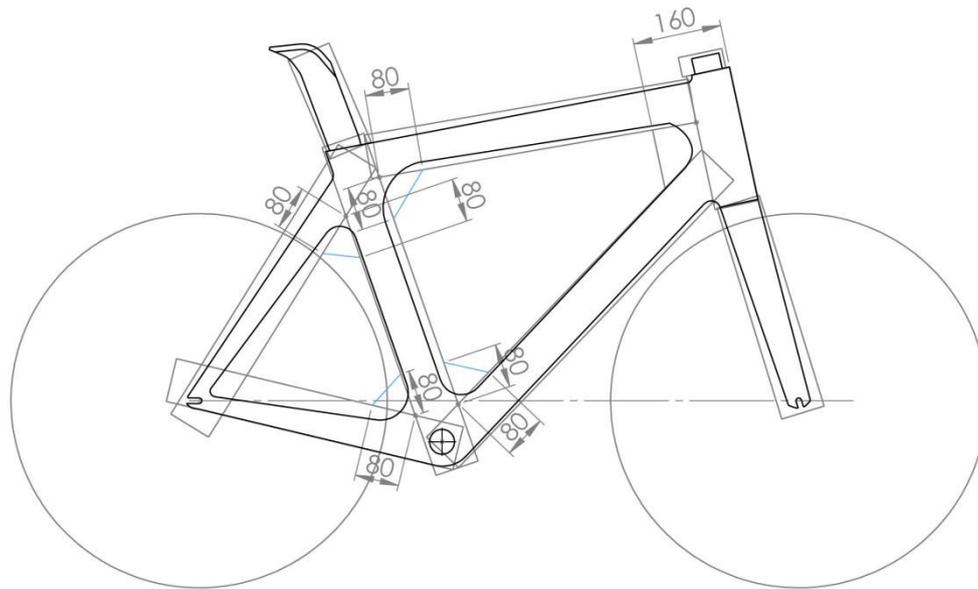


Figure 13: General illustration of compensation triangles and boxes

図 13: 補正三角形とボックスについての一般説明図

Reinforcement triangles with 80 mm sides are authorized at the joints between the tubes in order to accommodate the stresses relating to the specific properties of composites which require broader curves than metal to distribute and transmit forces through the frame without creating stress concentration zones that would make the frame more dangerous to use.

チューブ間の接合部には、各辺 80mm の補強三角形を設けることが認められている。これは、これは、複合材は金属に比べて力を分散・伝達するためにより緩やかな曲率(大きなカーブ)を必要とするという特性があり、応力集中部が生じてフレームの使用が危険となることを防ぐために、当該特性に伴う応力に対応する必要があるためである。

The 160 mm rule has been introduced to guarantee improved aerodynamic fairness in competition between taller and shorter riders and in order to allow manufacturers enough room for manoeuvre so that they can create a design which is consistent between different frame sizes while allowing an adequate level of rigidity to guarantee safety in this sensitive area of the frame.

160mm 規則は、高身長競技者と低身長競技者との間の競技における空力上の公正性を向上させることを保証するため、ならびに、製造者に十分な設計上の余地を与え、フレームサイズが異なっても一貫性のある設計を可能にしつつ、フレームの重要部位において安全性を維持し、十分な剛性レベルを確保できるようにするために導入された。

To illustrate this amendment to the UCI technical regulations, a series of drawings will allow all the possible situations to be clarified.

UCI 技術規則に対する本改訂を説明するため、一連の図面により起こり得るすべての状況を明確化する。

First, in the case of small frame sizes, even if the frame fits entirely within the boxes (is shown on the diagram below), the distance between the front of the box for the head tube and the internal joint between the top tube and the down tube at the nearest point to the head tube must not exceed 160 mm.

最初に、フレームサイズが小さい場合、フレームが完全にボックス内に収まっている場合であっても(下図参照)、ヘッド・チューブ用ボックスの前縁と、ヘッド・チューブに最も近い位置にあるトップ・チューブとダウン・チューブ間の内側接合部との距離は、160mm を超えてはならない。

In this specific instance, there is no compensatory joint zone that can be added to the boxes behind the head tube, since, as its name indicates, there is no scope for compensation, given how far forward the frame is. On the contrary, the 160 mm must be respected even inside the boxes as illustrated in the drawings below.

この場合、フレームが前方に大きく張り出しており、その名称が示すように補正の余地がないため、ヘッド・チューブ後方のボックスに追加できる補正接合ゾーンは設けられない。むしろ、下図に示すとおり、160mm の規定はボックス内であっても遵守されなければならない。

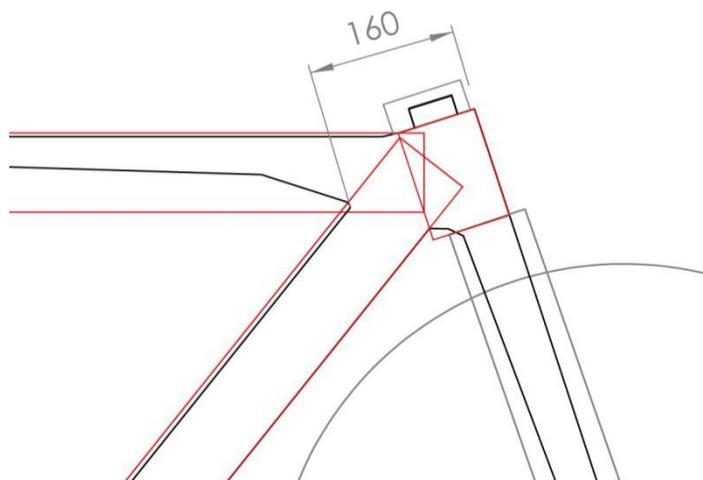


Figure 14: Illustration of the 160 mm rule
 図14:160mm規則を示す図

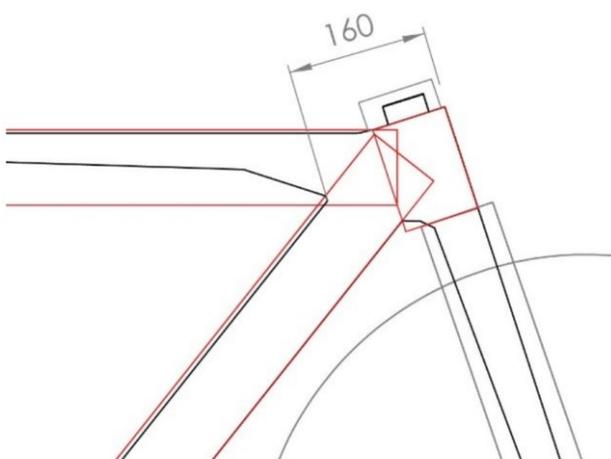


Figure 15: Illustration of the maximum distance of 160 mm for a small frame size (A)

図15: 小型フレームサイズにおける最大距離160mmを示す図(A)

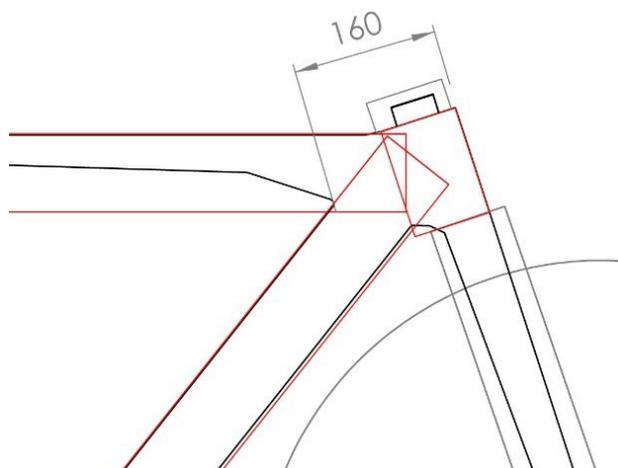


Figure 16: Illustration of the maximum distance of 160 mm for a small frame size (B)

図16: 小型フレームサイズにおける最大距離160mmを示す図(B)

The limit case where the 160 mm corresponds exactly to the intersection of the boxes for the top and down tubes is shown on the diagram below. In this configuration, no compensatory joint zone can be added to the boxes behind the head tube. 160 mm がトップ・チューブおよびダウン・チューブのボックスの交点に正確に一致する限界事例を下図に示す。この構成では、ヘッド・チューブ後方のボックスに補正接合ゾーンを追加することはできない。

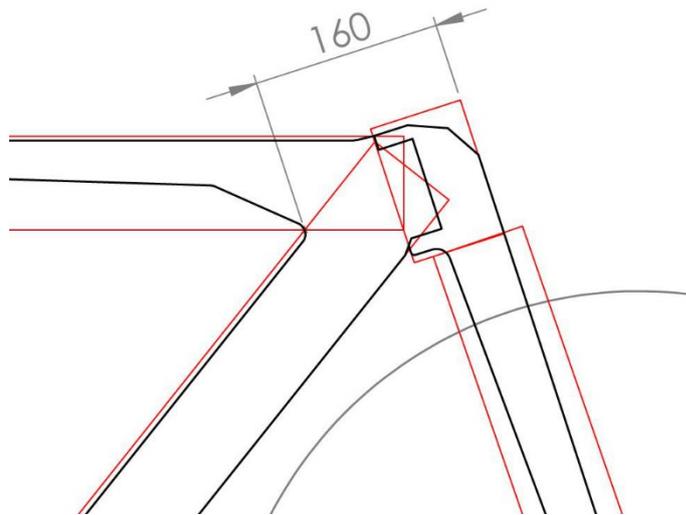


Figure 17: Illustration of the limit case
 図 17: 限界事例を示す図

Lastly, for average and large frame sizes, the compensatory triangle behind the head tube is replaced by a compensatory joint zone of 160 mm. This zone is constructed by tracing a line parallel to and 160 mm behind of the line of the front of the box for the head tube, between the boxes for the top and down tubes, as shown on the diagram below.

最後に、平均的および大型のフレームサイズでは、ヘッド・チューブ後方の補正三角形は、長さ160mmの補正接合ゾーンに置き換えられる。このゾーンは、下図に示すとおり、トップ・チューブ用ボックスとダウン・チューブ用ボックスの間において、ヘッド・チューブ用ボックスの前縁の線に平行で、その後方160mmの位置に線を引くことにより設定される。

The compensatory joint zone thus makes it possible to design a more homogeneous transition between the top tube and the down tube while permitting a better choice of the tube size for larger frames. Thus, the aerodynamic advantage of small frames disappears while at the same time avoiding taller riders making use of small frames to obtain this benefit. したがって、補正接合ゾーンにより、トップ・チューブとダウン・チューブの間の移行部をより均質に設計することが可能となり、同時に、大型フレームにおいてチューブの寸法をより適切に選択できるようになる。その結果、小型フレームが有する空力上の利点は解消され、同時に、その利点を得る目的で高身長競技者が小型フレームを使用することも防止できる。

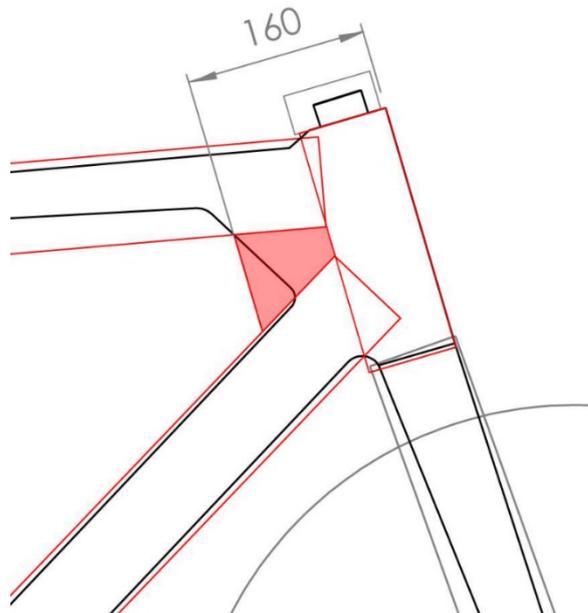


Figure 18: Illustration of the compensatory joint zone
 図 18: 補正接合ゾーンを示す図

"It shall be constructed of straight or tapered tubular elements (which may be round, oval, flattened, teardrop shaped or otherwise in cross-section) such that the form of each element except the chain stays and the seat stays encloses a straight line."

チェーン・ステイとシート・ステイを除く各要素の形状が直線を囲むように、直管またはテーパ付きチューブ(断面形状が円、楕円、偏平、涙滴形状等)で構成されなければならない。

The frame tubes must be tubular without excessive curvature. The frame elements may be slightly curved, but a straight line must be able to be drawn within each element along its length. The start and finish points of each of these lines is shown on the diagram below.

フレーム・チューブは過度な湾曲のないチューブ状でなければならない。フレーム構成要素はわずかに湾曲してもよいが、その長さに沿って各要素の内側に直線を引くことができないなければならない。それぞれの直線の始点と終点を下図に示す。

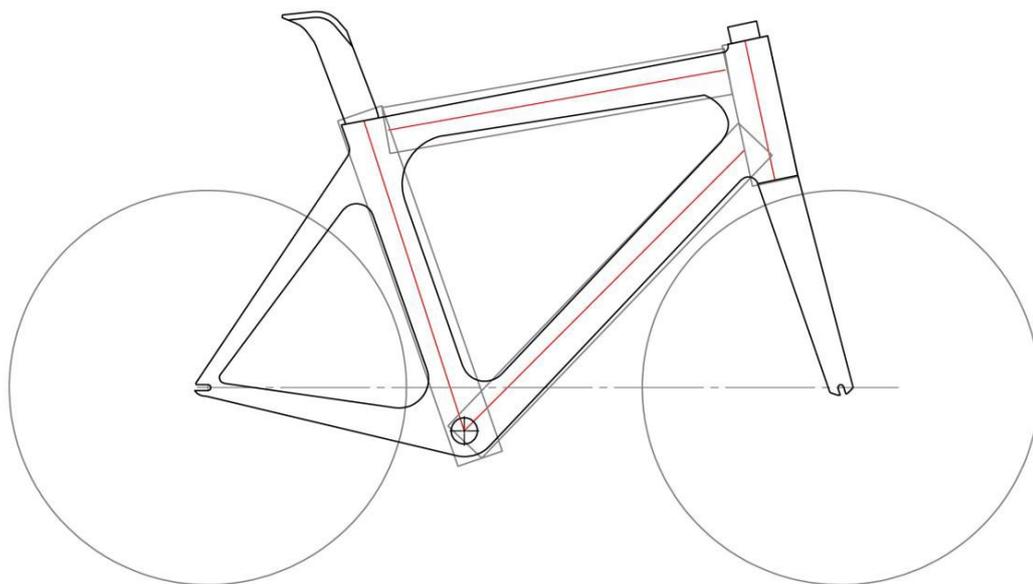


Figure 19: Illustration of the start and finish points of the straight lines required inside tubes

図 19: チューブの内側に必要とされる直線の始点と終点を示す図

The start and finish points of the lines inside frame elements are the following:

フレーム構成要素内側の線の、始点と終点は以下のとおり:

- Top tube: from the intersection of the front of the seat tube box with the top tube to the intersection of the rear of the head tube box with the top tube.
トップ・チューブ: トップ・チューブとシート・チューブ・ボックス前面との交点から、トップ・チューブとヘッド・チューブ・ボックス後部との交点まで
- Head tube: from the section through the top of the head tube to the lower section taken at the point of contact with the forks.
ヘッド・チューブ: ヘッド・チューブの頂部を通る断面から、フォークとの接点の下部断面まで
- Down tube: from the center of the bottom bracket to the intersection of the rear of the head tube box with the down tube.
ダウン・チューブ: ボトム・ブラケットの中心からダウン・チューブとヘッド・チューブ・ボックス後部の交点まで
- Seat tube: from the center of the bottom bracket to the section passing through the top of the seat tube.
シート・チューブ: ボトム・ブラケットの中心からシート・チューブ頂点を通る断面まで

In the case of double tubes, the straight line must fall within the envelope encompassing both tubes. In this case, it is not obligatory to be able to insert a straight line within each tube separately.

ダブル・チューブの場合、直線は両方の管の包絡面内に入らなければならない。この場合、別々に各管の中に直線が含まれることは義務的ではない。

It is not necessary for a straight line to pass inside the chain stays, seat stays, and fork blades.
チェーン・ステイ、シート・ステイおよびフォーク・ブレードにおいては直線が内側を通る必要はない。

THE SHAPE OF TUBES / チューブの形状

“The elements of the frame shall be laid out such that the joining points shall follow the following pattern: the top tube (1) connects the top of the head tube (2) to the top of the seat tube (4); the seat tube shall connect to the bottom bracket shell; the down tube (3) shall connect the bottom bracket shell to the bottom of the head tube. The rear triangles shall be formed by the chain stays (6), the seat stays (5) and the seat tube (4) with the seat stays anchored to the seat tube at points falling within the limits laid down for the slope of the top tube.” The seat post shall comply with the dimensional restrictions that apply to the seat tube and may be attached to the frame anywhere on the seat tube and/or top tube. Additional frame components can be added between the head tube and the handlebar stem. These must be inside the dimension of the head tube box.”

フレームの構成要素は、次の形態に適合した接合部をもって配置されなければならない: トップ・チューブ(1)は、ヘッド・チューブ(2)の上端とシート・チューブ(4)の上端を接続する。シート・チューブは、ボトム・ブラケット・シェルに接続する。ダウン・チューブ(3)は、ボトム・ブラケット・シェルとヘッド・チューブの下端に接続する。後三角は、チェーン・ステイ(6)、シート・ステイ(5)およびシート・チューブ(4)により構成され、シート・ステイは、トップ・チューブの傾斜について規定された範囲内で、シート・チューブに固定されなければならない。シート・ポストは、シート・チューブに適用される寸法制限に従うものとし、シート・チューブおよび/またはトップ・チューブの任意の位置でフレームに取り付けることができる。ヘッド・チューブとハンドルステムの間にフレーム部品を追加できる。これらの部品は、ヘッド・チューブ・ボックスの寸法を超えてはならない。

The frameset must be able to fit entirely within the template formed by nine rectangular boxes of 80 mm width, the 160 mm reinforcement zone and the compensation triangles as shown by the diagram below. The seat post (8) must be able to fit entirely within its own rectangular box of 80 mm width. The upper line of the box must pass at most 60 mm from the fixture of the saddle on the seat post, as shown on the diagram below. Additional frame components between the head tube and the handlebar stem which are not covered by the head tube box and/or the top tube box must be able to fit within their own rectangular component box (9) of 80mm width. Altogether, the additional frame components between the head tube and the handlebar stem cannot exceed dimensional restrictions of the head tube box.

フレームセットは、下図に示すように、幅 80mm の 9 つの 長方形のボックス、160mm の補強ゾーン、および補正三角形で形成されるテンプレートの中に完全に収まるものでなければならない。シート・ポスト(8)は、幅 80 mm の 長方形のボックス の中に完全に収まるものでなければならない。ボックスの上端線は、シート・ポスト上のサドルの固定具から 60 mm を超えてはならない(下図参照)。ヘッド・チューブとハンドル ステム の間に追加されたフレーム部品で、ヘッド・チューブ・ボックスおよび/またはトップ・チューブ・ボックスでカバーされていないものは、幅 80mm の長方形の構成部品ボックス(9)の中に収まるものでなければならない。全体として、ヘッド・チューブとハンドル ステム の間に追加されたフレーム部品は、ヘッド・チューブ・ボックスの寸法制限を超えることはできない。

During the transition stage, this restriction does not apply to additional frame components between the head tube and the handlebar stem which, on 1 January 2021, are/were already at the production stage.

移行段階の間、2021年1月1日時点で既に生産段階にある/あったヘッド・チューブとハンドル ステム の間の追加フレーム部品に対して、この制限は適用されない。

Manufacturers are free to adjust the positioning of the boxes provided that the frame geometry respects all articles of the technical regulations and the frame and forks are entirely contained within the boxes and do not present any apparent dangers (protruding parts or sharp angles).

フレーム形状が技術規則のすべての条項を尊重し、フレームとフォークがボックスの中に完全に収まり、明らかな危険性(突出部分や鋭利な角)が存在しないことを条件に、製造者は自由にボックスの位置を調整することができる。

The bicycle must be designed and adjusted in such a manner that the rider can adopt a regulatory position as defined by Articles 1.3.022 and/or 1.3.023.

自転車は、競技者が、条項 1.3.022 および/または 1.3.023 によって定義される規定姿勢を採ることができるような方法で設計、調整されなければならない。

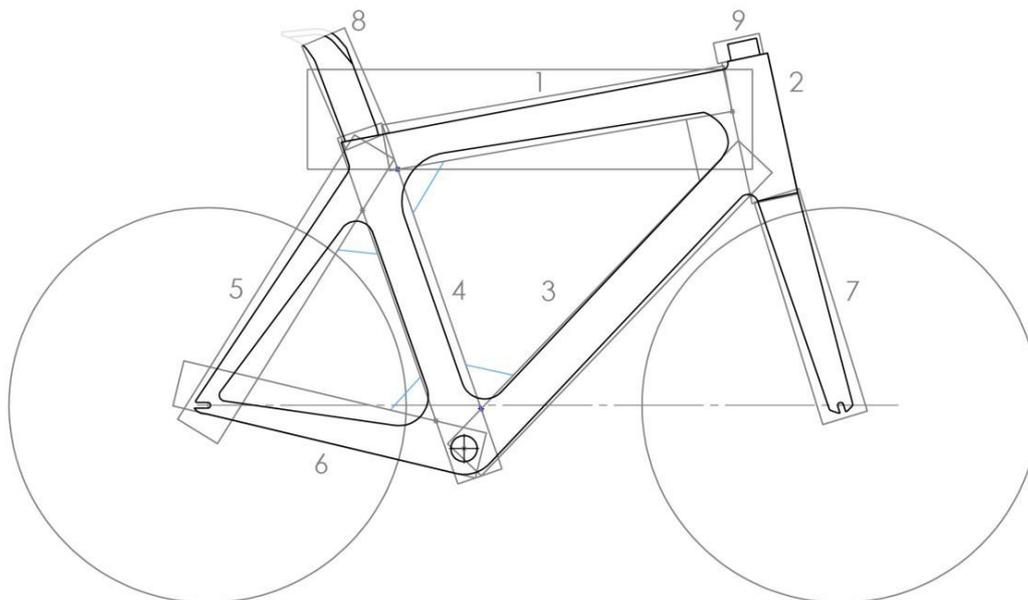


Figure 20: General illustration of the shape and positioning of the 80 mm boxes

図 20: 80mm ボックスの形状と位置についての一般説明図

A template formed by red boxes for each element is shown below. The points circled in green show the limits of the box lengths. The head tube box must be positioned in the same axis as the steerer tube.

各構成要素のために赤いボックスで形成されたテンプレートを下に示す。緑色で囲んだ点は、ボックスの長さの限界を示す。ヘッド・チューブ・ボックスは、ステアラーチューブと同じ軸上に配置しなければならない。

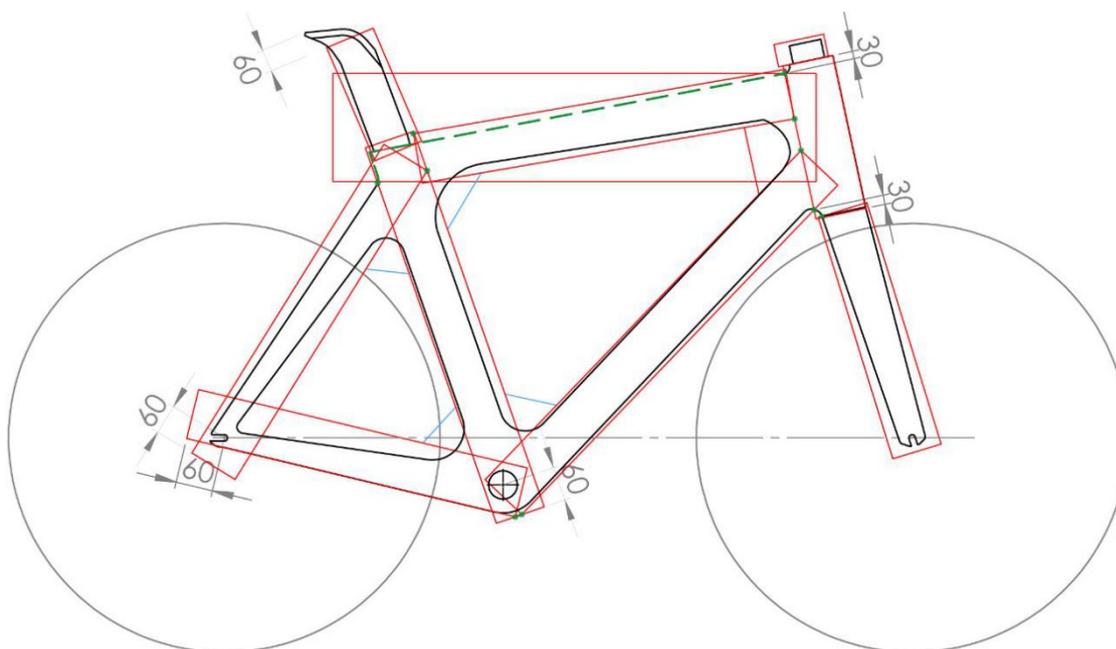


Figure 21: Illustration of the template showing the start and finish points of the 80 mm boxes for each element

図 21: 各要素について、80mm のボックスの開始点と終了点を示すテンプレートを示す図

The start and finish points of the 80 mm boxes are the following:

80mm ボックスの開始点と終了点は以下のとおりである:

- Top tube: the front line of the box must pass through the point of intersection of the rear line of the head tube box with the lower line of the top tube box; the rear line of the box must pass through the point of intersection

of the front line of the seat tube box with the upper line of the top tube box.

トップ・チューブ：ボックスの前端線は、ヘッドチューブボックス後端線とトップチューブボックス下端線との交点を通過しなければならない。ボックスの後端線は、シートチューブボックス前端線とトップチューブボックス上端線との交点を通過しなければならない。

- Head tube: the upper line of the box must pass no more than 30 mm above the point of intersection of the rear line of the head tube box with the upper line of the top tube; the lower line of the box must pass no more than 30 mm below the point of intersection of the lower line of the down tube box with the rear line of the head tube box.
ヘッド・チューブ：ボックスの上端線は、ヘッド・チューブ・ボックス後端線とトップ・チューブ上端線の交点より上方 30mm を超える位置にあってはならない。ボックスの下端線は、ダウン・チューブ・ボックス下端線とヘッド・チューブ・ボックス後端線の交点の下方 30mm を超える位置にあってはならない。
- Down tube: the front line of the box must pass through the point of intersection of the rear line of the head tube box with the upper line of the down tube box; the rear line of the box must pass through the point of intersection of the lower line of the seat tube box with the lower line of the down tube box.
ダウン・チューブ：ボックスの前端線は、ヘッド・チューブ・ボックス後端線とダウン・チューブ・ボックス上端線との交点を通過しなければならない。ボックスの後端線は、シート・チューブ・ボックス下端線とダウン・チューブ・ボックス下端線の交点を通過しなければならない。
- Seat tube: the upper line of the seat tube must not surpass the upper line of the top tube except in the situation where the seat post extends from the upper line of the seat tube; the lower line of the box must not be located in excess of 60 mm below the bottom bracket center.
シート・チューブ：シートポストがシートチューブの上端線から延出している場合を除き、シートチューブの上端線はトップチューブ上端線を超えてはならない。ボックスの下端線は、ボトム・ブラケット中心より下方 60mm を超えて位置してはならない。
- Seat stays: the upper line of the seat tube must not surpass the upper line of the top tube except in the situation where the seat post extends from the upper line of the seat tube; the lower line of the box must not be located in excess of 60 mm below the rear wheel axle center.
シート・ステイ：シート・チューブの上端線は、シート・ポストがシート・チューブの上端線から延出している場合を除き、トップ・チューブの上端線を超えてはならない。ボックスの下端線は、後車軸中心より下方 60mm を超える位置にあってはならない。
- Chain stays: the front line of the box must pass through the point of intersection of the lower line of the seat tube box with the lower line of the chain stay box; the rear line of the box must not be located in excess of 60 mm behind the rear wheel axle center.
チェーン・ステイ：ボックスの前端線は、チェーン・ステイ・ボックスの下端線とシート・チューブ・ボックスの下端線との交点を通過しなければならない。ボックスの後端線は、後車軸中心より後方 60mm を超える位置にあってはならない。
- Forks: the upper line of the box must pass through the lowest point of the head tube; the lower line of the box can be positioned at the desired height provided that the fork is contained within the box. The box of the down tube can be used to cover the upper part of the fork.
フォーク：ボックスの上端線は、ヘッド・チューブの最下点を通過しなければならない。ボックスの下端線は、フォークがボックス内に収まることを条件として、任意の高さに設定してよい。ダウン・チューブのボックスは、フォーク上部を覆うために使用することができる。
- Seat post: the seat post must be attached at least with one point of contact with the seat tube and/or top tube in the highlighted area (green). The start of the area: point of intersection of the upper line of the top tube with the rear line of the head tube box. The end of the area: point of intersection of the rear line of the seat stay with the rear line of the seat tube. The upper line of the box must pass at most 60 mm from the fixture of the saddle on the seat post. The front and rear lines of the seat post must not pass through any frame elements completely.
シート・ポスト：シート・ポストは、シート・チューブおよび／またはトップ・チューブに、ハイライト部分(緑色)において少なくとも1点で接触するように取り付けなければならない。当該エリアの始点は、トップ・チューブ上端線とヘッド・チューブ・ボックス後端線との交点とする。ボックスの上端線は、シート・ポスト上のサドル固定具から 60mm 以内を通過しなければならない。シート・ポストの前端線および後端線は、いかなるフレーム構成要素も全体を貫通する形で通過してはならない。
- Additional frame component between the head tube and the handlebar stem: the lower line of the box must be collinear with the upper line of the head tube box; the upper line of the box can be positioned at the desired

height provided that the component is entirely contained within the box.

ヘッド・チューブとハンドルステムの間に追加されるフレーム部品：ボックスの下端線は、ヘッド・チューブボックスの上端線と同一線上になければならない。ボックスの上端線は、追加部品が完全にボックスに収まることを条件として、任意の高さに設定してよい。

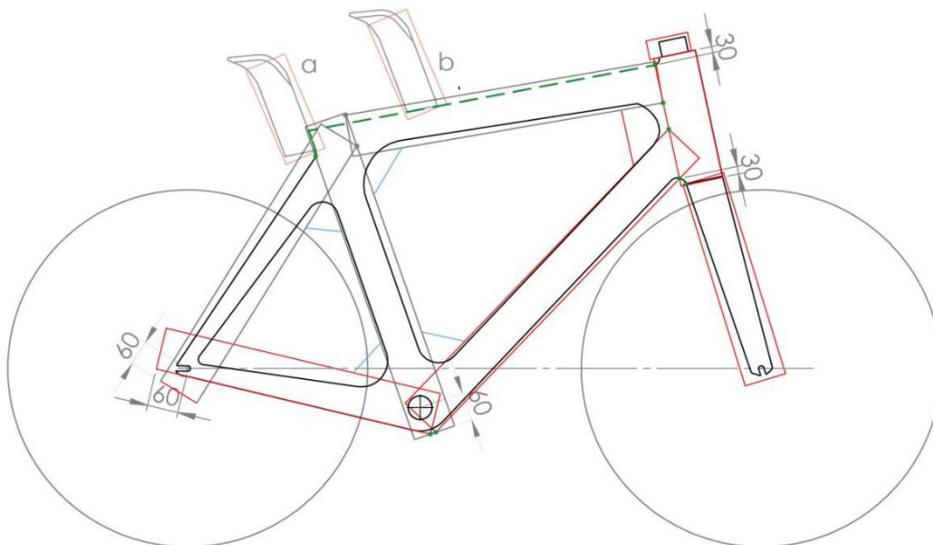


Figure 22: Illustration of the positioning of the seat post box

図22: シート・ポスト・ボックスの位置を示す図

Any extension of the tube boxes beyond the points described above in order to contain certain frame parts is prohibited. For example, the extension of the top tube box behind the seat tube, as shown on the diagram below, is prohibited. The red zone of the frame is not allowed under the regulations and the red part of the top tube box must not be used. 特定のフレーム部分を含むために、チューブ・ボックスを上述の点を超えて延長することは禁止される。例えば、下図に例示するように、シート・チューブの後方ヘッド・チューブ・ボックスを延長することは禁止されている。フレームの赤色のゾーンは規定上認められず、トップ・チューブ・ボックスの赤色の部分は使用してはならない。

Cable guides and the seat bolt do not have to be contained within the 80 mm boxes provided that there is no deviation from their principal function. If these parts are integrated into the frame, everything must fit inside the boxes. ケーブル・ガイドおよびシート・ピンは、その主要な機能から逸脱していないことを条件に、80mm のボックスの中に含まれている必要はない。これらの部分がフレームに組み込まれている場合は、すべてがボックス内に収まらなければならない。

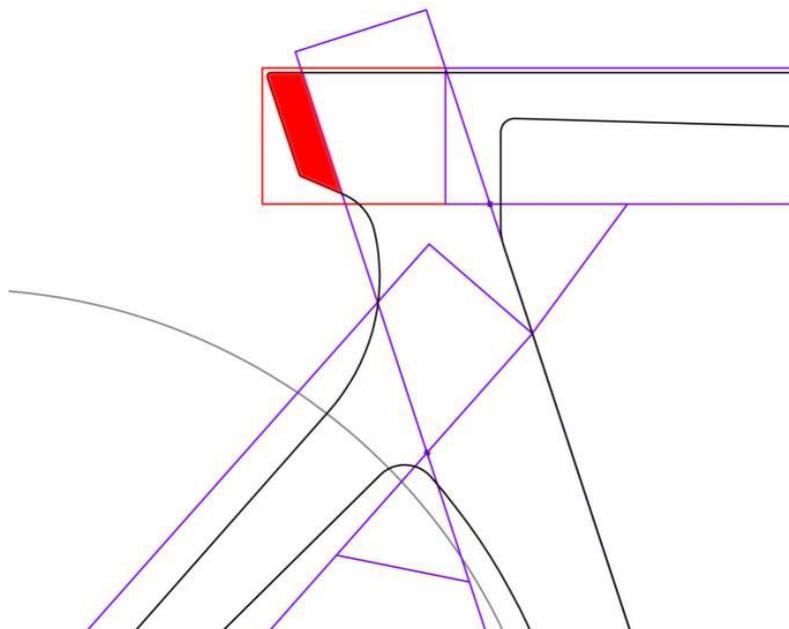


Figure 23: Illustration of the unauthorized extension of the top tube box behind the seat tube

図 23: 許可されないシート・チューブ後方へのトップ・チューブ・ボックスの延長を示す図

TUBE DIMENSIONS / チューブの寸法

“The maximum height of the elements shall be 8 cm and the minimum thickness 1cm. The minimum thickness of the elements of the front fork shall be 1 cm; these may be straight or curved (7).”

各構成要素の高さは最大 8cm、厚さは最小 1cm とする。フロント・フォークの要素の厚さは最小 1cm で、直線状または曲線状とする(7)。

The terms "height" and "thickness" used in the article should be understood to be the largest and smallest dimensions of tube sections respectively, i.e. the maximum and minimum dimensions authorized in any direction. Thus, the maximum dimension of the section of elements is 80 mm while the minimum dimension is 10 mm

条項の中で使われる「高さ」と「厚さ」という用語は、それぞれのチューブ断面における最大および最小の寸法、すなわちすべての方向において許容される最大、最小の寸法であると理解されるべきである。したがって、要素の断面の最大寸法は 80mm、最小寸法は 10mm である。

A tolerance of one millimeter is allowed for frame elements to account for the thickness of surface coatings (paint and sponsors' logos). No tolerance is allowed when inspecting technical designs, in particular during approval procedures.

フレームの構成要素には、表面コーティング(塗装とスポンサーのロゴ)の厚みを考慮して 1 ミリメートルの公差が許される。(特に承認手続き中の)技術的設計の検査においては、公差は認められない。

The blue areas of the illustration below show the parts of the frame and forks that must respect the rule of minimum and maximum dimension for the tubes.

下記説明図の青色の範囲は、フレームとフォークにおけるチューブの最小／最大寸法を尊重しなければならない範囲を示している。

All sections must be perpendicular to the front or upper edges (red lines in the drawings).

すべての断面は、前端または上端(図面の中の赤線)に対して垂直でなければならない。

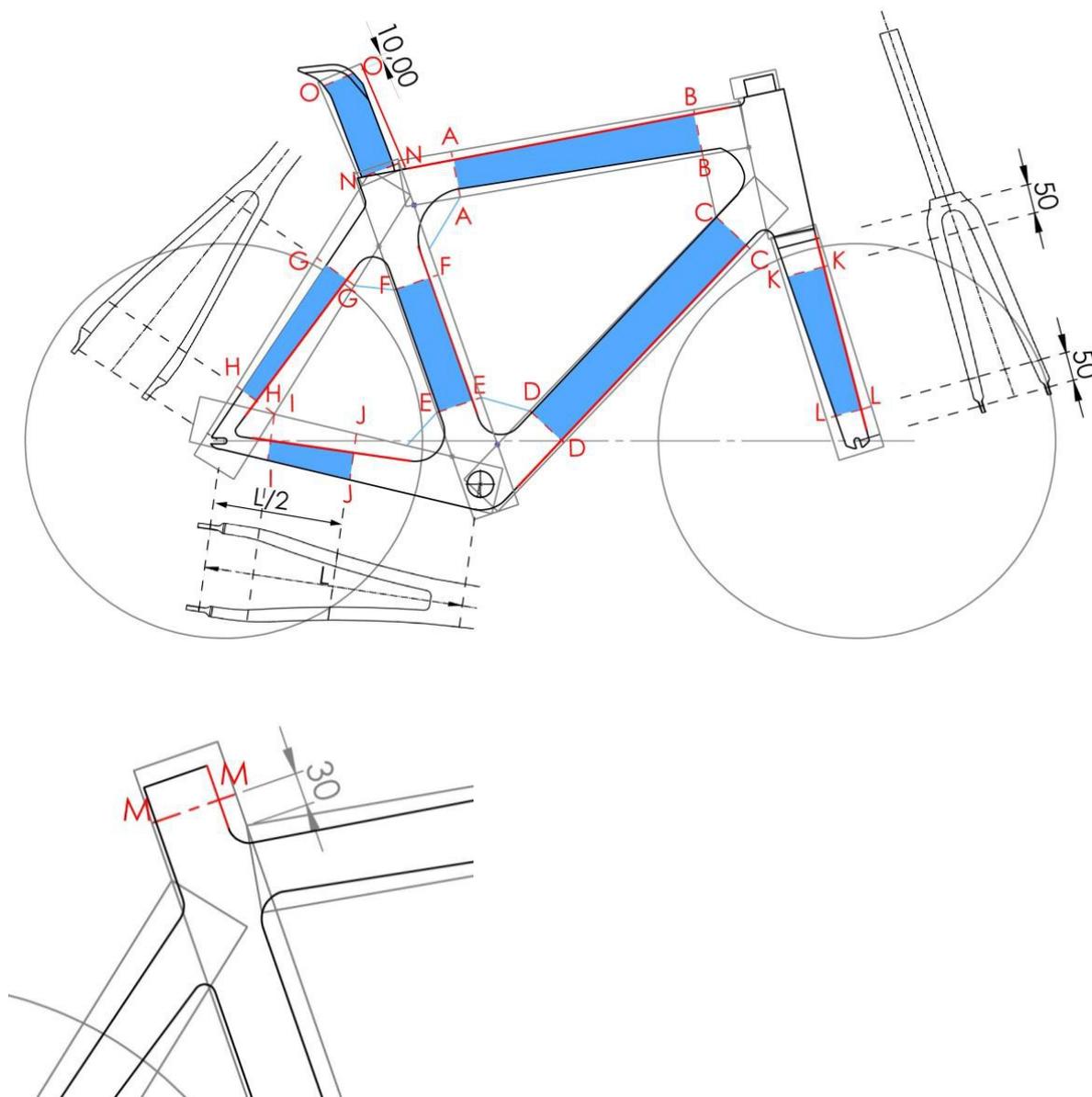


Figure 24: Illustrations of the areas of the frameset subject to the rule of minimum and maximum dimension
 図 24: 最小/最大寸法の規則の対象となるフレームセットの範囲を示す図

Sections A to O on the illustration represent the limits of these areas and are defined as follows:
 説明図における A から O の断面はこれらのエリアの限界を表しており、次の通り定義される:

- Section A-A: a perpendicular section at the end of the top tube passing through the point 80 mm from the front line of the seat tube box on the lower line of the top tube box.
 断面 A-A: トップ・チューブ・ボックスの下端線上で、シート・チューブ・ボックスの前端線から 80mm の点を通過しているトップ・チューブ端部の垂直断面。
- Section B-B: a perpendicular section at the end of the top tube passing through the point 160 mm from the front line of the head tube box on the lower line of the top tube box.
 断面 B-B: トップ・チューブ・ボックスの下端線上で、ヘッド・チューブ・ボックスの前端線から 160mm の点を通過しているトップ・チューブ端部の垂直断面。
- Section C-C: a perpendicular section at the end of the down tube passing through the point 160 mm from the front line of the head tube box on the rear line of the down tube box.
 断面 C-C: ダウン・チューブ・ボックスの後端線上で、ヘッド・チューブ・ボックスの前端線から 160mm の点を通過しているダウン・チューブ端部の垂直断面。
- Section D-D: a perpendicular section at the end of the down tube passing through the point 80 mm from the front line

of the seat tube box on the rear line of the down tube box.

断面 D-D: ダウン・チューブ・ボックスの後端線上で、シート・チューブ・ボックスの前端線から 80mm の点を通過しているダウン・チューブの端部の垂直断面。

- Section E-E: a perpendicular section at the end of the seat tube passing through the point 80 mm from the rear line of the down tube box on the front line of the seat tube box.
断面 E-E: シート・チューブ・ボックスの前側の線上で、ダウン・チューブ・ボックスの後端線から 80mm の点を通過しているシート・チューブ端部の垂直断面。
- Section F-F: a perpendicular section at the end of the seat tube passing through the point 80 mm from the front line of the seat stay box on the rear line of the seat tube box.
断面 F-F: シート・チューブ・ボックスの後端線上で、シート・ステイ・ボックスの前端線から 80mm の点を通過しているシート・チューブ端部の垂直断面。
- Section G-G: a perpendicular section at the end of the seat stays passing through the point 80 mm from the rear line of the seat tube box on the front line of the seat stay box.
断面 G-G: シート・ステイ・ボックスの前端線上で、シート・チューブ・ボックスの後端線から 80mm の点を通過しているシート・ステイ端部の垂直断面。
- Section H-H: a perpendicular section at the end of the seat stays passing through the point of intersection of the front line of the seat stay box with the upper line of the chain stay box.
断面 H-H: チェーン・ステイ・ボックスの上端線上で、シート・ステイ・ボックスの前端線が交差する点を通過しているシート・ステイ端部の垂直断面。
- Section I-I: a perpendicular section at the end of the chain stays passing through the point of intersection of the front line of the seat stay box with the upper line of the chain stay box.
断面 I-I: チェーン・ステイ・ボックスの上端線上で、シート・ステイ・ボックスの前端線が交差する点を通過しているチェーン・ステイ端部の垂直断面。
- Section J-J: a perpendicular section of the chain stays passing through the point halfway between the center of the bottom bracket and the rear wheel axle.
断面 J-J: ボトム・ブラケットの中心と後車軸の中間点を通過しているチェーン・ステイの垂直断面。
- Section K-K: a perpendicular section at the end of the fork blades located 50 mm from the point where the fork blades join together.
断面 K-K: フォーク・ブレードが互いに結合する点から 50mm の所に位置する、フォーク・ブレード端部の垂直断面。
- Section L-L: a perpendicular section at the end of the fork blades located 50 mm from the front wheel axle.
断面 L-L: 前輪車軸から 50mm の所に位置する、フォーク・ブレード端部の垂直断面。
- Section M-M (In case the seat post extends from the upper line of the seat tube): a perpendicular section at the end of the seat tube on the part above the top tube passing through the point 30 mm from the upper line of the top tube box on the front line of the seat tube box.
断面 M-M (シート・ポストがシート・チューブの上端線から延出している場合): シート・チューブ・ボックスの前端線上で、トップ・チューブ・ボックスの上端線から 30mm の点を通過しているトップ・チューブより上方部分のシート・チューブ端部の垂直断面。
- Section N-N: a perpendicular section of the seat post passing through the point of intersection of the upper line of the top tube or its extension with the front or the rear line of the seat post box.
断面 N-N: トップ・チューブまたはその延長部の上端線とシート・ポスト・ボックスの前側または後端線との交点を通過している、シート・ポストの垂直断面。
- Section O-O: a perpendicular section of the seat post passing through the point 10mm from the upper line of the seat post box on the front line of the seat post box.
断面 O-O: シート・ポスト・ボックスの前端線上で、シート・ポスト・ボックスの上端線から 10mm の点を通過する、シート・ポストの垂直断面。

The regulations do not concern the transition zones between tubes.

規則はチューブ間の連結部分には適用しない。

SLOPING TOP TUBE / 傾斜したトップ・チューブ

“The top tube may slope, provided that this element fits within a horizontal template defined by a maximum height of 16 cm.

トップ・チューブは、その構成要素が最大高 16cm で示される水平なテンプレートに収まる範囲で傾斜してよい。

The top tube may be inclined (sloping) provided that this frame element is contained within a horizontal box of 160 mm height. The limits of this zone are established as shown in the diagrams below, i.e. upper limit by the intersection of the top tube with the head tube box and lower limit by the intersection of the top tube with the seat tube box.

フレーム構成要素であるトップ・チューブは、高さ 160mm の水平のボックスの中に含まれるならば、傾斜していてもよい。このゾーンの限界は、下図に例示するように設定される。すなわち、上限はトップ・チューブとヘッド・チューブ・ボックスの交点、下限はトップ・チューブとシート・チューブ・ボックスとの交点である。

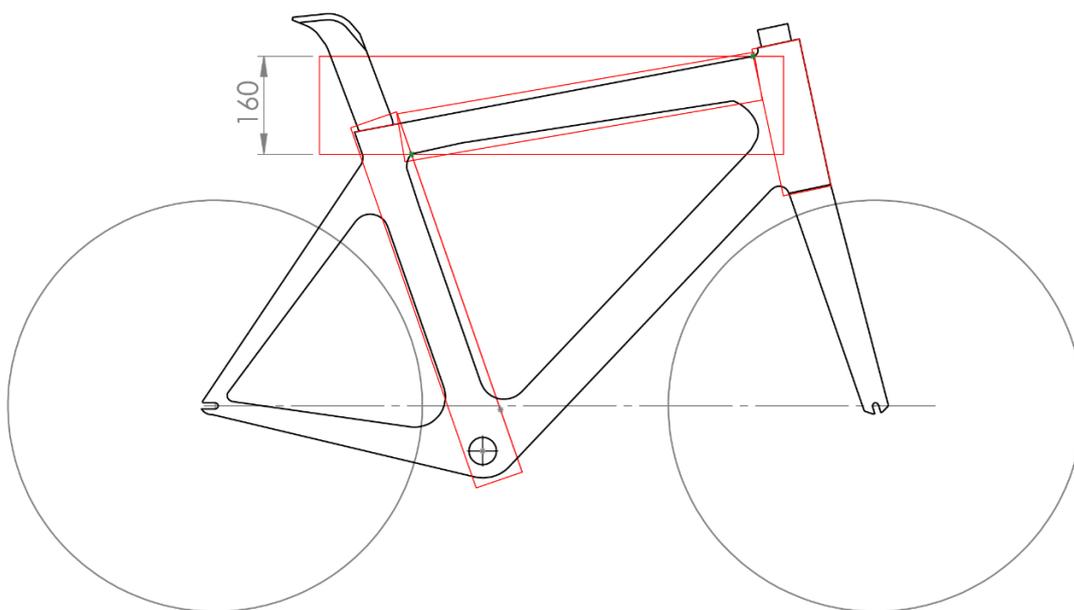


Figure 25: Illustration of maximum allowed sloping top tube

図 25: トップ・チューブの許容最大傾斜を示す図

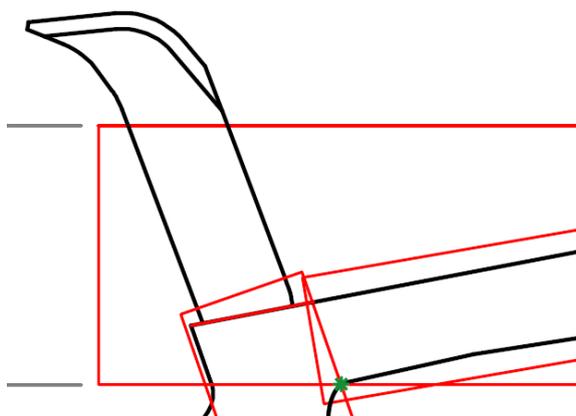


Figure 26: Lowest point (circled in green) that must be contained within the 160 mm-high horizontal box

図 26: 最下点(緑の丸印)は高さ 160mm の水平なボックスに含まれなければならない

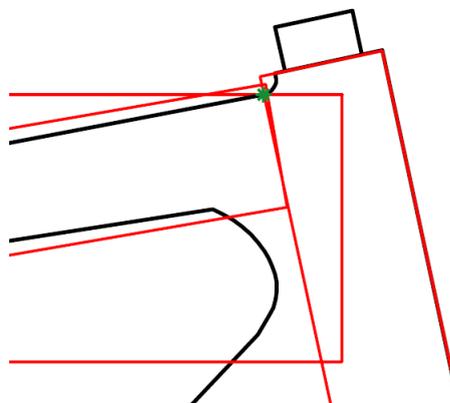


Figure 27: Highest point (circled in green) that must be contained within the 160 mm-high horizontal box

図 27: 最高点(緑の丸印)は高さ 160mm の水平なボックスに含まれなければならない

In addition to the requirement to fit within the 160 mm-high horizontal box, the top tube must also fit within the 80mm box.

160mm の高さの水平のボックス内に収まるという要件に加えて、トップ・チューブは 80mm のボックス内にも収まらなければならない。

INCLINATION OF SEAT STAYS / シート・ステイの傾斜

The front line of the 80 mm seat stay box must cross the area of intersection between the horizontal 160 mm-high box and the 80 mm seat tube box. The rear wheel axle must be contained within the seat stay and chain stay boxes.

80mm 幅のシート・ステイ・ボックスの前端線は、高さ 160mm の水平ボックスと 80mm 幅のシート・チューブ・ボックスの交差エリアを通らなければならない。後車軸は、シート・ステイ・ボックスとチェーン・ステイ・ボックスの内側になければならない。

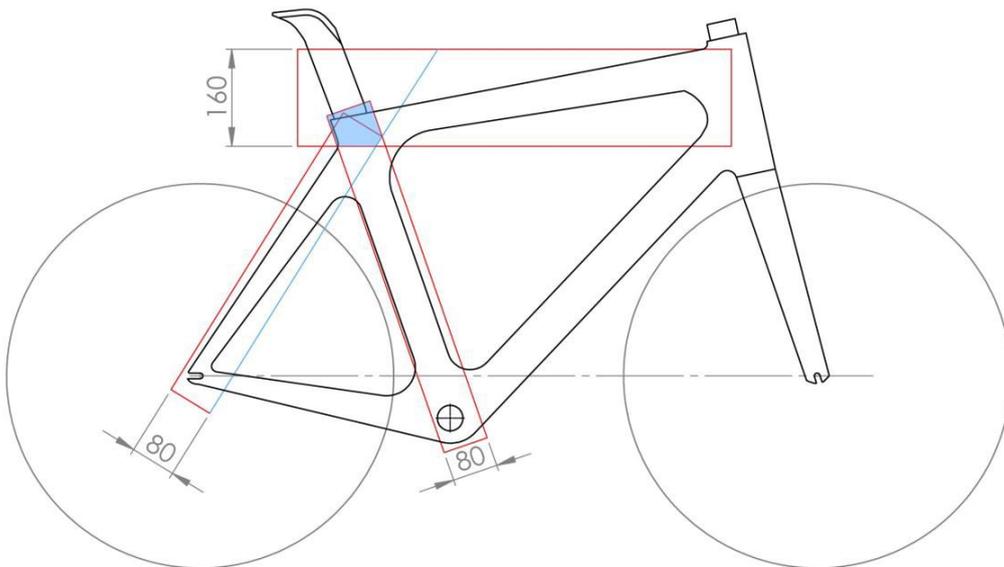


Figure 28: Illustration of the rule on the inclination of seat stays

図28: シート・ステイの傾斜の規則を示す図

FORK GEOMETRY / フォーク形状

When the fork comprises a steerer that is inserted inside the head tube, the fork is considered as a separate component to the frame. Consequently, the fork must be contained within a single box of 80 mm width (not including the steerer). This box starts at the point of contact (circled on the diagram below) between the head tube and the fork crown but is not necessarily positioned in the same plane as the head tube.

フォークが、ヘッド・チューブの中に挿入されるステアラー（操舵軸）を含む場合に、フォークはフレームと別個の構成要素とみなされる。したがって、フォークは、幅 80mm の 1 つのボックス内に（ステアラーを含めない）収まらなければならない。このボックスは、ヘッド・チューブとフォーク・クラウン間の接触点（下記丸印）から始まるが、必ずしもヘッド・チューブと同一面に配置される必要はない。

When the fork is offset with the offset steerer component pivoting around its axis, it is considered to be integrated with the frame and thus the moving part is not considered separately from the structure of the frame. In this case the fixed and moving parts of the offset fork arrangement must be wholly contained within the template for the head tube.

フォークがその軸で回転できるオフセット操舵コンポーネントによって取付けられる場合に、それはフレームと一体化しているとみなされるため、可動部はフレームの構造とは別のもとはみなされない。この場合、オフセットフォークの固定部分と可動部分は、ヘッド・チューブのためのテンプレートの中に完全に含まれていなければならない。フォークのボディは、ヘッド・チューブに関してオフセットすることができるが、ボックスの中に含まれていなければならない。

The axis of the head tube must always be contained within the head tube box in offset forks, as illustrated in the Figure 30.

図 30 において説明されるように、ヘッド・チューブの軸は常にオフセットフォークの中のヘッド・チューブ・ボックスに含まれていなければならない。

The body of the fork must be contained within a box although this can be offset in relation to the head tube. This box starts at the point of contact (circled in the Figure 31) between the head tube and the fork crown but is not necessarily positioned

in the same plane as the head tube. For safety reasons relating to the properties of composites, the templates of the head tube and fork must overlap more than half the thickness of these boxes.

このボックスはヘッド・チューブとフォーク・クラウン間の接触点(図 31 の丸印)から始まるが、必ずしもヘッド・チューブと同一面に位置する必要はない。複合材の特性に関する安全上の理由から、ヘッド・チューブとフォークのテンプレートは、これらのボックスの厚さの半分以上と重複しなければならない。

By no means can the boxes of the top tube be used to cover a part of the fork box.

いかなる場合も、トップ・チューブのボックスは、フォーク・ボックスの一部をカバーするために使うことができない。

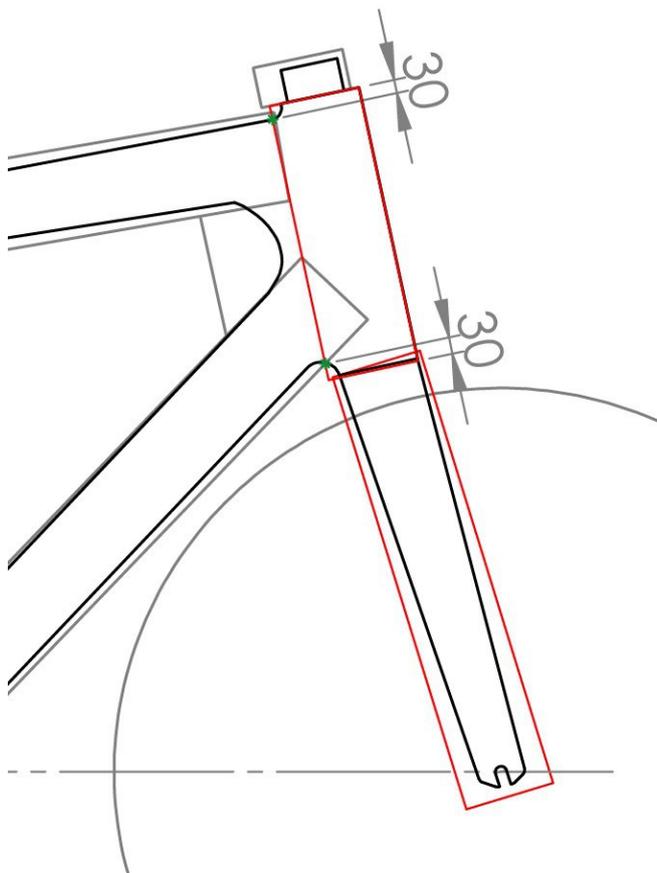


Figure 29: Illustration of the position of the boxes for a fork using a traditional internal steerer

図29: 従来型の内蔵ステアラーチューブを用いるフォークにおけるボックス位置を示す図

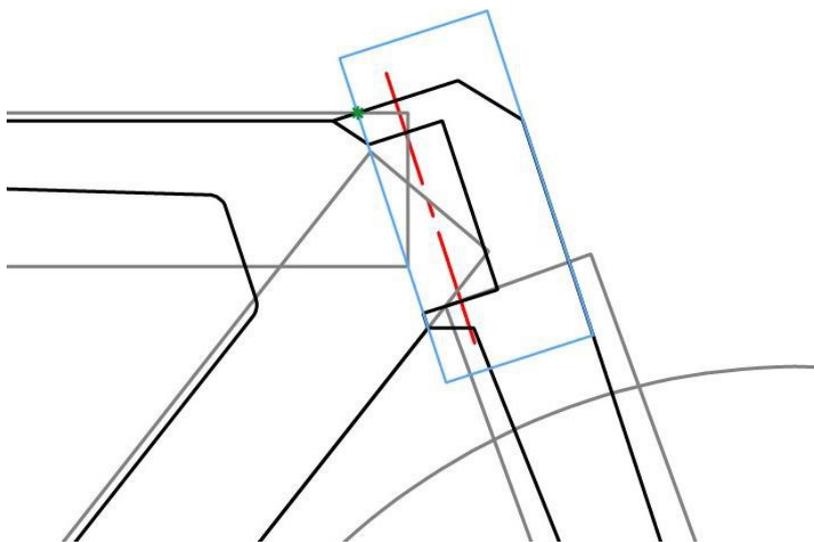


Figure 30: Illustration of the positioning of the axis of the head tube within the head tube box

図30: ヘッド・チューブ・ボックスの中のヘッド・チューブ軸の位置を示す図

Thus, forks must be able to be covered by the fork box in the case of a standard design forks, or by the fork box and the head tube box in the case of an offset fork. The box of the down tube can be used to cover the upper part of the fork box. It is prohibited to use other frame boxes to cover the fork components.

したがって、フォークは、標準的設計のフォークの場合はフォーク・ボックスにより、またはオフセットフォークの場合は、フォーク・ボックスとヘッド・チューブ・ボックスにより完全にカバーされなければならない。ダウン・チューブのボックスは、フォーク・ボックスの上部をカバーするために使用できる。フォーク部品をカバーするために他のフレーム・ボックスを使うことは禁止されている。

A protuberance integrated with the fork crown, that serves as a stem or a support for the stem for the handlebars and handlebar extensions, is allowed but must be restricted to its original function. A diversion of use in the form of an added extension is prohibited.

フォーク・クラウンと一体化した突出部で、ステムまたはハンドルバーおよびハンドルバー・エクステンションのためのステムへの支持として機能するものは認められるが、本来の機能に限定されなければならない。エクステンションの追加という形による用途の転換は禁止される。

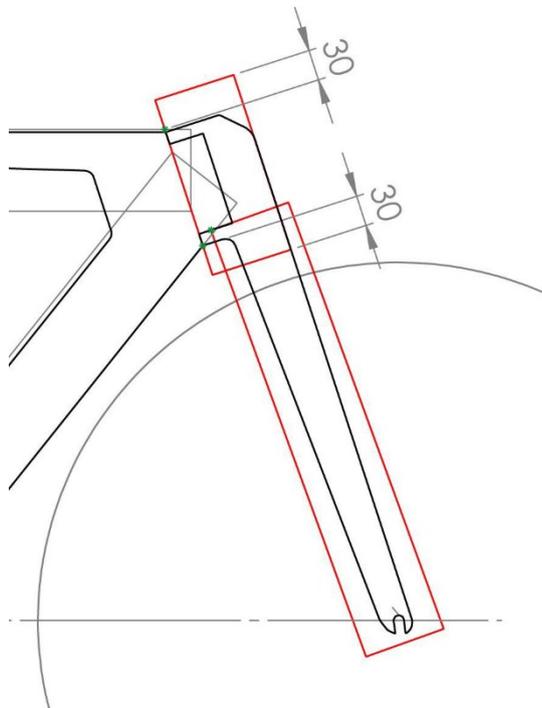


Figure 31: Illustration of the position of the boxes for offset fork

図31: オフセットフォークの場合のボックスの位置を示す図

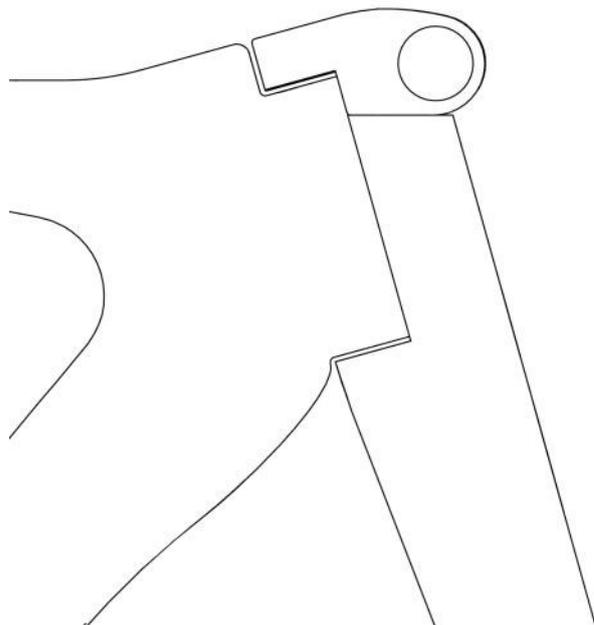


Figure 32: Illustration of a protuberance used as a stem.

図32: ステムとして使われる突出部を示す図

MULTIPLE ELEMENTS / 複数要素

Multiple elements are authorized for the frame (top tube, down tube, seat tube, seat stays, chain stays), the fork, the seat post.

複数要素は、フレーム(トップ・チューブ、ダウン・チューブ、シート・チューブ、シート・ステイ、チェーン・ステイ)、フォーク、シート・ポストにおいて許可される。

The multiple tubes, taken individually and together, have to respect the maximum section dimension of 80 mm and the minimum section dimension of 10 mm.

複数のチューブは、各チューブ単体としても、またそれらを一体として見た場合も、断面寸法が最大80mm以下かつ最小10mm以上でなければならない。

TIMING CHIP PLACEMENT, TRACK / 計時チップの取り付け位置、トラック

The timing chip must be placed entirely on the surface of the left fork blade. The timing chip must not be placed partially or fully outside of the fork surface. A tolerance of 5 mm around the perimeter of the chip should apply.

計時チップは全体がフォーク・ブレード左側の表面上に位置しなければならない、一部または全部がフォーク表面の外に出てはならない。チップの周囲には5mmの公差を適用すべきである。

The timing chip must be placed on the outer side of the fork blade.

計時チップは、フォーク・ブレードの外側に取り付けなければならない。

The timing chip cannot be covered and/or shielded. However, the timing chip may be embedded in the fork structure for a distance equal to the thickness of the timing chip.

計時チップを覆うおよび／または遮蔽することはできない。ただし、チップの厚さに等しい距離だけフォークの構造内に埋め込まれてもよい。

Attachment of the timing chip by the rubber/latex "sock" is authorized under conditions when it does not constitute an excrescence or enlarges the general shape of the timing chip.

ゴム／ラテックス製の「ソックス」による計時チップの取り付けは、それが突起物とならず、計時チップの全体的な形状を大きくしないことを条件に許可される。

The timing chip must be placed in a very close proximity to the front wheel axle within a max distance of 2 lengths of the timing chip.

計時チップは、チップの長さの 2 倍を最長とする距離内で、前車軸の至近距離に取り付けなければならない。

The timing chip should not be orientated 90° from the original position (see below).
計時チップの向きは、本来の位置から 90 度ずらしてはならない(下記参照)。



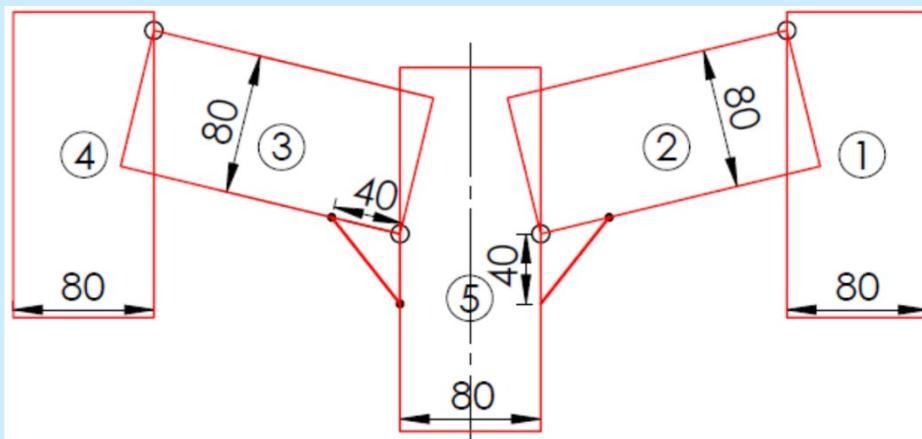
ARTICLE 1.3.022

“In competitions other than those covered by article 1.3.023, only the traditional type of handlebars (see diagram «structure 1A») may be used. The handlebars must be positioned in an area defined as follows: above, by the horizontal plane of the point of support of the saddle (B); below, by the horizontal plane passing 100 mm below the highest point of the two wheels (these being of equal diameter) (C); at the rear by the axis of the steerer tube (D) and at the front by a vertical plane passing at horizontal distance of 100 mm from the axis of the front wheel spindle (see diagram «Structure (1A)»).

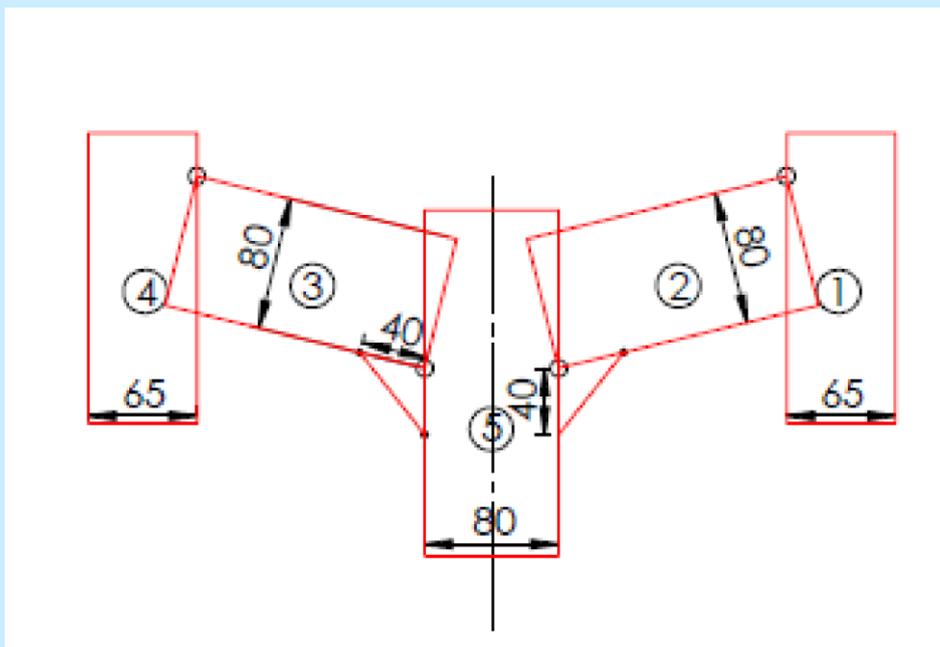
第 1.3.023 条が適用される以外の競技においては、従来型ハンドルバーのみを使用することができる(「構造(1A)」図を参照)のみが使用できる。ハンドルバーは、以下に明示する範囲に位置しなければならない: 上限は、サドル座面(B)を通る水平面; 下限は前後輪(これらは同径である)の上端から 100mm 下を通る水平線(C)。後方はステアラーチューブの軸(D)、そして前方は前車軸の中心線から 100mm の水平距離上を通る垂直面(「構造(1a)」図を参照)。

In addition, all handlebars must conform to the following:
さらに、すべてのハンドルバーは以下に適合しなければならない:

The maximum dimension of the cross section of the handlebars is 80 / 65 mm for track, and 65 / 80 mm for road and cyclo-cross (see diagram «structure 1.0 Track» and «structure 1.0 Road, Cyclo-cross»)
ハンドルバー断面の最大寸法は、トラックにおいては 80 / 65 mm、ロードおよびシクロクロスにおいては 65/80 mm とする(「構造 1.0 トラック」図および「構造 1.0 ロード、シクロクロス」図を参照)。



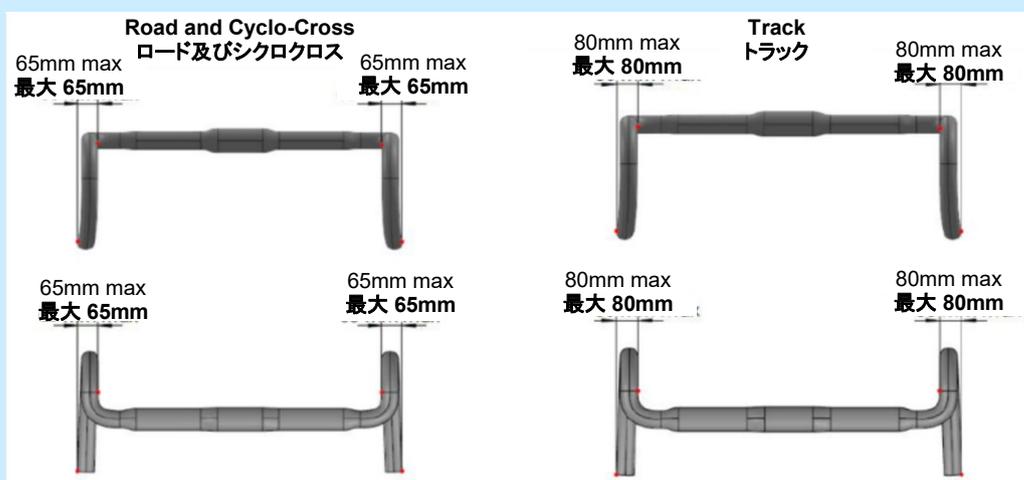
Structure (1.0) Track / 構造(1.0)トラック



Structure (1.0) Road, Cyclo-cross

構造(1.0)ロード、シクロクロス

- The maximum dimension of the cross section of the handlebars is 80 mm
- The maximum dimension of the cross section of the stem is 80 mm
- The minimum dimension of the cross section of all fork accessory is 10 mm
- Two isosceles compensation triangles with two 40 mm sides are authorised at the joints between the stem and the handlebars.”
- The minimum overall width of handlebars, measured from outside to outside, is 400 mm for road and cyclo-cross, and 350 mm for track
- The maximum dimension from the external extremity of the handlebar and the internal extremity of the same side of the handlebar shall not exceed 65 mm for road and cyclo-cross, and 80 mm for track (see diagram «structure 1»).
- ハンドルバー断面寸法の最大値は80mmとする。
- ステム断面寸法の最大値は80mmとする。
- フォーク付属品の断面寸法の最小値はすべて10mmとする。
- ステムとハンドルの接合部には、補正用として二辺が40mmの二等辺三角形を2つ設けることができる。
- ハンドルバーの全幅(外側—外側の測定)の最小値は、ロードおよびシクロクロスにおいては400mm、トラックにおいては350mmとする。
- ハンドルバーの同一側における外側端部から内側端部までの最大寸法は、ロードおよびシクロクロスにおいて65mm、トラックにおいて80mmを超えてはならない(図「構造1」参照)。



Structure (1) / 構造(1)

The traditional type of handlebars must be used in road races, cyclo-cross and track races (apart from track time trials and pursuits). The attachment of any additional handlebar component or fixed additional time trial extension handlebar is prohibited in these events.

従来型のハンドルバーは、ロード・レース、シクロクロスおよびトラック・レース(トラック・タイムトライアルとパーシュートを除く)において用いられなければならない。これらの競技においては、いかなる追加のハンドルバー部品も固定式タイムトライアル用ハンドルバー・エクステンションの取付けも禁止される。

In no case shall the front of the handlebars exceed the vertical plane passing at horizontal distance of 100 mm from the axis of the front wheel spindle; which is the control zone of the bicycle. The more forward the handlebar is positioned, the less manoeuvrable the bicycle will be and the less it will be easy to react quickly to an obstacle or a wind gust. Moreover, this would result in moving the center of gravity of the rider on the bicycle, which would increase even more the risks of loss of control. The area of positioning the handlebars is defined by the diagram below:

いかなる場合も、ハンドルバーの前面は、自転車のコントロールゾーンである前車軸の中心線から水平距離 100mm を通る垂直面を超えてはならない。より前方にハンドルバーが位置するほど、自転車の操作性は失われ、障害や突風に迅速に反応することはより困難になる。さらにこれは、自転車に乗っている競技者の重心を移動させることとなり、制御を失う危険性を増大させることになる。ハンドルバーが位置するエリアは下図によって定義される:

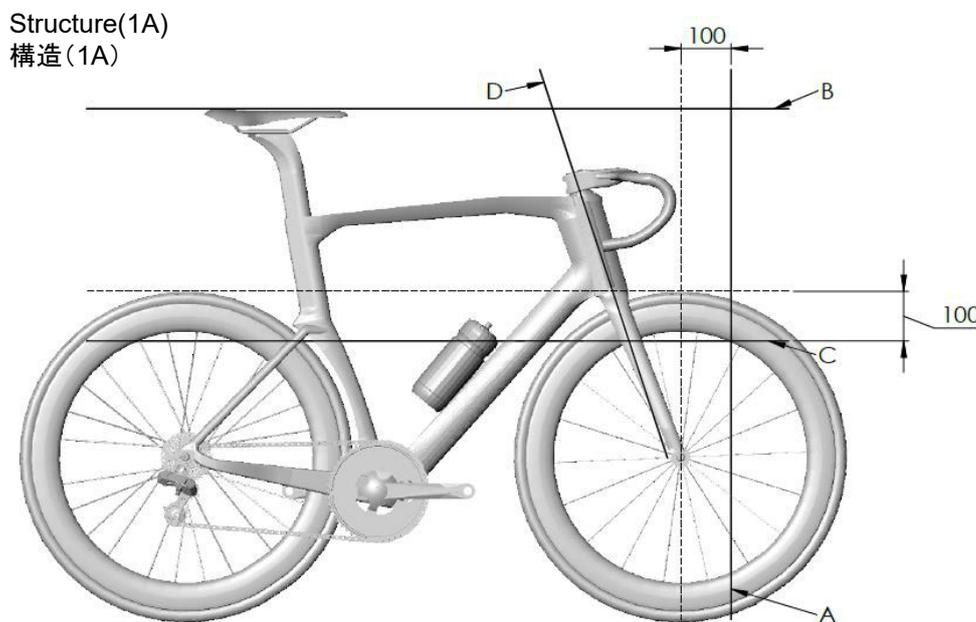


Figure 33: Illustration of the box, marked out by lines A, B, C and D, within which the handlebars must be fully contained.

図 33: ハンドルバーが完全に中に収まらなければならない、線 A、B、C および D で示されるボックスを示す図

“The brake controls attached to the handlebars shall consist of two supports with levers. It must be possible to operate the brakes by pulling on the levers with the hands on the lever supports in a safe manner. The maximum inclination of brake levers shall be 10° and the minimum measurement between the inside of the extremities of the brake levers shall be 280 mm. Any extension to or reconfiguration of the supports to enable an alternative use is prohibited. A combined system of brake and gear controls is authorised.”

ハンドルバーに取り付けられたブレーキ操作部は、2つのレバー保持部からなる。これは、レバー保持部の上に置いた手でレバーを引いて安全にブレーキを作動できなければならない。ブレーキレバーの最大傾斜角は10度とする。また、ブレーキレバーの両端の内側間の最小寸法は280mmとする。代替的な使用を可能にするために保持部を延長し、又は再構成(改造)することは禁止される。ブレーキおよび変速操作を一体としたシステムは許可される。

The bicycle must be fitted with a braking system that operates on both front and rear wheels in order to take part in a road or cyclo-cross event.

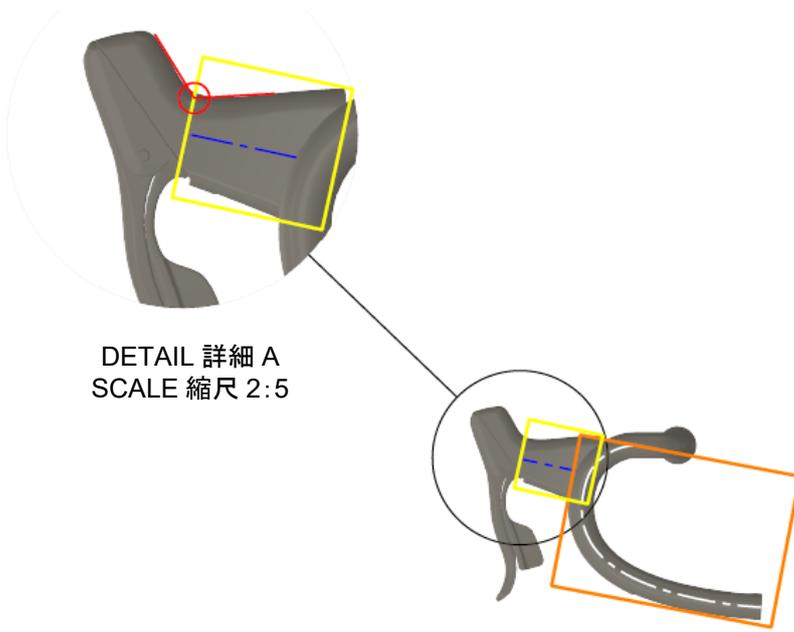
ロードまたはシクロクロス競技に参加するためには、自転車には前輪と後輪の両方に作用する制動装置を取り付けなければならない。

Electronic derailleurs are authorized in competition provided that they are controlled solely by the rider.
電子ディレイラーは、競技者によってのみ制御されることを条件として、競技において許可される。

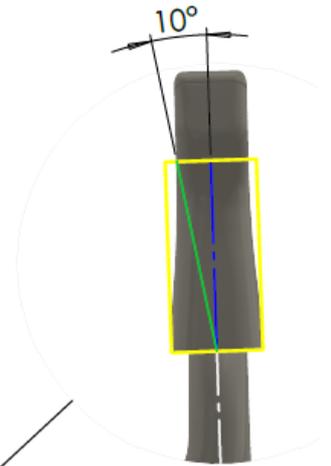
BRAKE HOOD BODY INCLINATION / ブレーキ・フード本体の傾斜

The centre plane of the Brake Hood Body must align with the centre plane of the Traditional Handlebars (Drop area). In order to ensure that the braking system may be operated both safely and as designed (or intended), by pulling on the levers with the hands on the lever supports, a maximum inclination of 10 degrees is permitted between the two planes (see illustrations below).

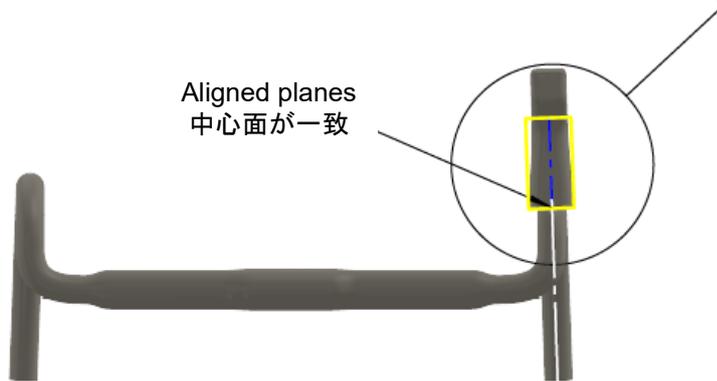
ブレーキ・フード本体の中心面は、従来型ハンドルバー(ドロップ部)の中心面と一致していなければならない。レバー保持部に手を置いた状態でレバーを引くことにより、ブレーキ・システムを安全に、かつ設計どおり(または意図どおり)に操作できるようにするため、両中心面のなす角(傾斜角)は最大 10 度まで許容される(下図参照)。



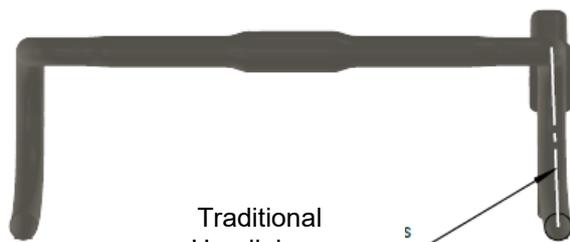
DETAIL 詳細 A
SCALE 縮尺 2:5



DETAIL 詳細 C
SCALE 縮尺 2:5



Aligned planes
中心面が一致



Traditional
Handlebars
Drop Area plane
従来型ハンドルバー
ドロップ部平面

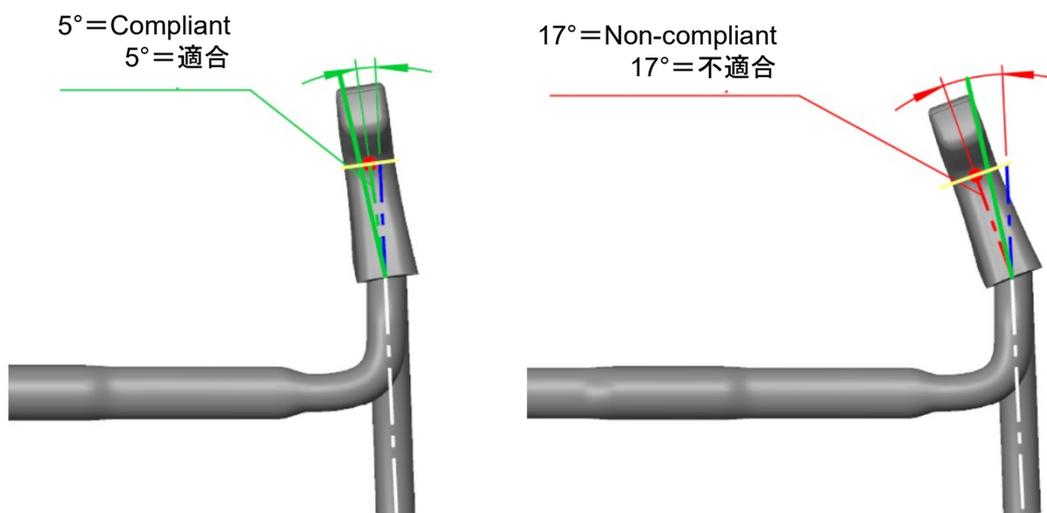


Figure 35: Illustration of the maximum permitted Brake Hood body inclination

図 35: ブレーキ・フード本体の最大許容傾斜角を示す図

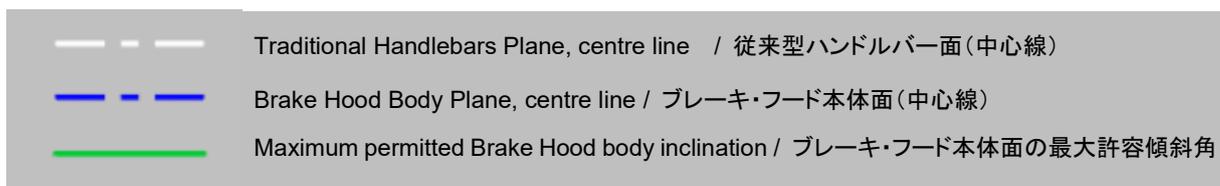
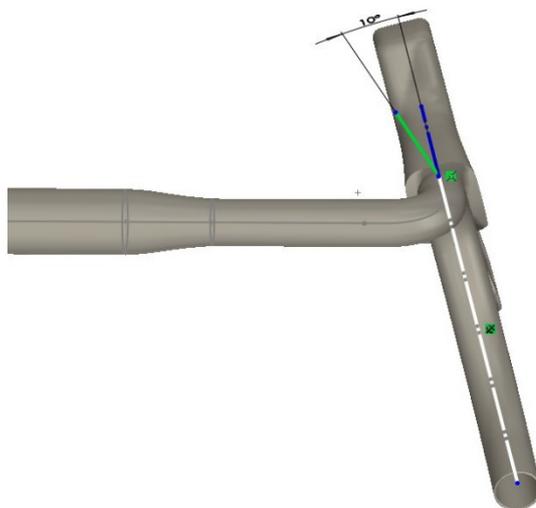
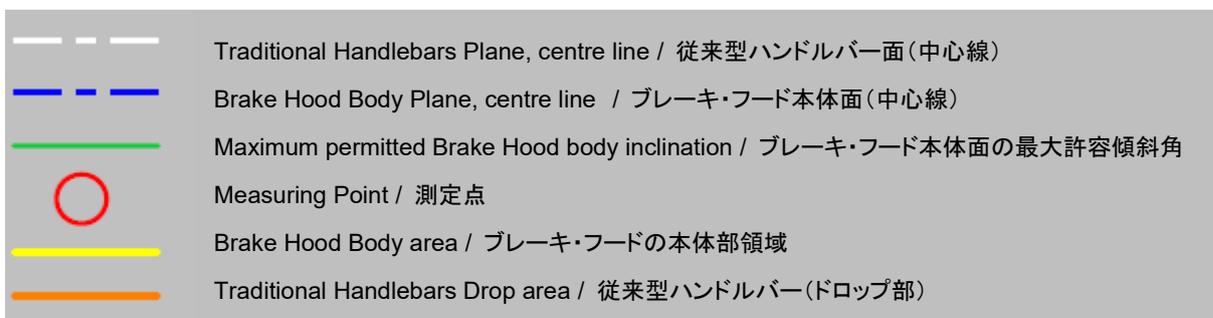


Figure 36 Illustration of the maximum permitted Brake Hood body inclination in combination with a flared traditional handlebars

図 36: フレア形状の従来型ハンドルバーと組み合わせた場合における、ブレーキ・フード本体面の最大許容傾斜角を示す図

TRADITIONAL HANDLEBARS / 従来型のハンドルバー

For the equipment used in Road and Cyclo-cross events handlebars must comply with minimum overall width of 400 mm, see illustration below. Accessories such as handlebar tape are included in the overall measurement.
 ロードおよびシクロクロス競技で使用される機材について、ハンドルバーの全幅は 400 mm 以上でなければならない(下図参照)。ハンドルテープ等の付属品は全体寸法の測定に含まれる。

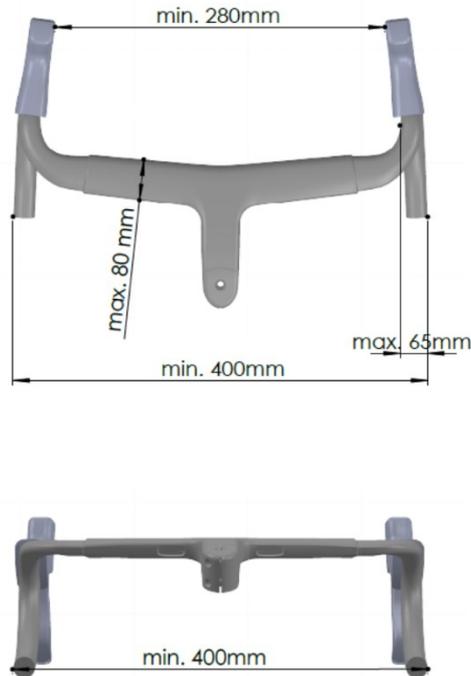


Figure 37: Illustration of the handlebar that must comply with the minimum overall width of 400 mm
 図37:ハンドルバー全幅の最小値(400 mm)に適合しなければならないハンドルバーを示す図

For the equipment used in Track events area that must comply with overall width of 350 mm is limited to the handle area, see illustration below. This area is constrained by the outermost part of the handlebars (structural) and by the vertical line passing at the 2/3 of the drop distance. Drop distance (traditional handlebars) – the vertical distance from the top-center of the handlebars to the bottom-center of the handlebars. Accessories such as handlebar tape are included in the overall measurement.

トラック競技で使用される機材について、全幅350mmの要件が適用される範囲は、ハンドル部に限られる(下図参照)。当該範囲は、ハンドルバー(構造体)の最外端部(構造部)および、ドロップ距離の3分の2の位置を通る垂直線によって限定される。ドロップ距離(従来型ハンドルバー)とは、ハンドルバー上部の中央点から下部の中央点までの垂直距離をいう。ハンドルバーテープ等の付属品は、全幅の測定に含まれる。

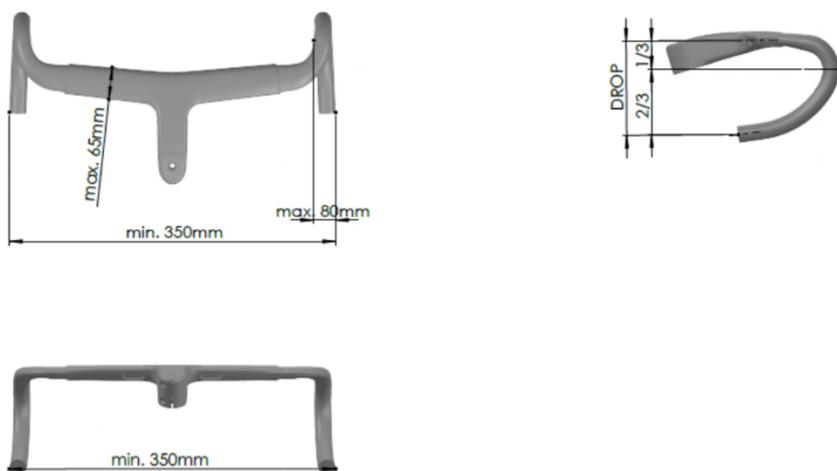


Figure 38: Illustration of the handle area that must comply with the minimum overall width of 350 mm
 図38: 最小全幅350mmに適合しなければならないハンドル部の範囲を示す図

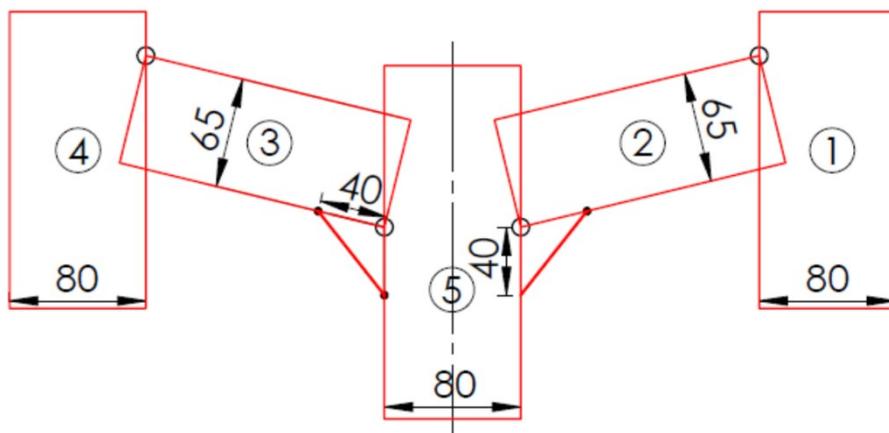
Please note: As per provisions of Article 1.3.002 the addition of handlebar tape to improve a rider's grip and any addition of adhesive tape to maintain, avoid abrasion, provide visual continuity or any other function is authorized in condition when it does not constitute an excrescence or enlarges the general shape of equipment

注: 条項 1.3.002 の規定により、競技者の握りを改善するためのハンドルテープの追加、ならびに、維持、摩損防止、外観上の連続性の確保、および、その他の目的のための粘着テープの追加は、それが突起となる、または機材の全体形状を拡大するものではないことを条件として認められる。

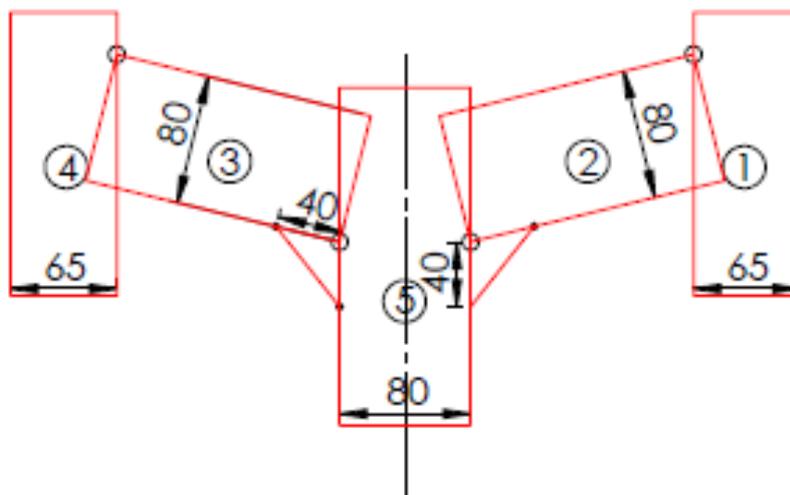
The cockpit which comprises the handlebar and the stem must be able to fit entirely within the template formed by five rectangular boxes and the compensation triangles as shown by the diagram below. The boxes must be placed in the plane orthogonal to the axis of the steerer tube, passing through the highest point of the stem.

ハンドルバーとステムで構成されるコックピットは、下図に示すように、長方形のボックス 5 つおよび補正三角形で形成されるテンプレート内に完全に収まらなければならない。ボックスは、ステアラーチューブの軸に直交し、かつステムの最上点を通る平面内に配置されなければならない。

A template formed by red boxes for each element is shown below.
 各要素に対応する赤いボックスで構成されるテンプレートを以下に示す。



Structure (1.0) Track / 構造(1.0)トラック



Structure (1.0) Road, Cyclo-cross 構造(1.0)ロード、シクロクロス

Figure 38: Illustrations (Example 1), (Example 2) of templates formed by red boxes for each element
 図38: 各要素に対応する赤いボックスで構成されたテンプレートを示す図(例1)(例2)

The start and finish points of the boxes are the following:
 各ボックスの始点と終点は以下のとおりである:

- Handlebars (1) and Handlebars (4): The upper line of the box is limited by a vertical plane passing at a horizontal distance of 100 mm from the axis of the front wheel spindle; the lower line of the box is limited by the axis of the steerer tube. The upper lines of both boxes must be oriented perpendicular to the stem's box centre line.
 Handlebars (1): The rear line of the box must pass through the inflection point between the bar and the handle area.
 Handlebars (4): The rear line of the box must pass through the inflection point between the bar and the handle area.
 ハンドルバー(1)およびハンドルバー(4) : 各ボックスの上端線は、前輪車軸(スピンドル)の軸から水平距離 100mm の位置を通る垂直面によって限定され、各ボックスの下端線はステアラーチューブの軸によって限定される。両ボックスの上端線は、ステムのボックス中心線に対して垂直に配置されなければならない。
 ハンドルバー(1) : ボックスの後端線は、バーとハンドル部との間の屈曲点を通過しなければならない。
 ハンドルバー(4) : ボックスの後端線は、バーとハンドル部との間の屈曲点を通過しなければならない。
- Handlebars (2): The rear line of the box must pass through the point of intersection of the front line of the Stem (5) box with the lower or upper line of the Handlebar (2) box; the front line of the box must pass through the point of intersection of the rear line of the Handlebars (1) box with the upper or lower line of the Handlebar box (2).
 ハンドルバー(2) : ボックスの後端線は、ステム(5)ボックスの前端線とハンドルバー(2)ボックスの上端線または下端線との交点を通過しなければならない。ボックスの前端線は、ハンドルバーボックス(1)の後端線とハンドルバーボックス(2)の上端線または下端線との交点を通過しなければならない。
- Handlebars (3): The rear line of the box must pass through the point of intersection of the front line of the Handlebars (4) box with the upper or lower line of the Handlebars (3) box; the front line of the box must pass through the point of intersection of the rear line of the Stem (5) box with the lower or upper line of the Handlebars (3) box.
 ハンドルバー(3) : ボックスの後端線は、ハンドルバー(4)ボックスの前端線とハンドルバー(3)ボックスの上端線または下端線との交点を通過しなければならない。ボックスの前端線は、ステム(5)ボックスの後端線とハンドルバー(3)ボックスの上端線または下端線との交点を通過しなければならない。
- Stem (5): The upper line of the box can be positioned at the desired length provided that it meets the prevailing quality and safety standards for bicycles; the lower line of the box is limited by the dimensional restrictions of the frame components between the head tube and the handlebars stem box (see Article 1.3.020).
 ステム(5) : ボックスの上端線は、自転車の品質および安全に関する現行の基準に適合している限り、任意の位置に設定してよい。ボックスの下端線は、ヘッド・チューブとハンドルステムとの間にあるフレーム構成部品の寸法制限によって制限される(第 1.3.020 項参照)。

Manufacturers are free to adjust the positioning of the boxes provided that the equipment geometry respects all articles of the technical regulations and the equipment is entirely contained within the boxes and does not present any apparent dangers (protruding parts or sharp angles).

製造者は、機材の形状が技術規制のすべての条項を尊重していること、および機材が完全にボックス内に収まり、明らかな危険性(突出部分や鋭利な角)が存在しないことを条件に、ボックスの位置を自由に調整することができる。

Any extension of the element boxes beyond the points described above in order to contain certain parts is prohibited.
 特定のパーツを組み込むために、上記の制限を超えて構成要素のボックスを拡張することは禁止される。

TRADITIONAL HANDLEBARS, ELEMENT DIMENSIONS / 従来型ハンドルバー、構成要素の寸法

The terms "maximum/minimum dimension of the cross section" used in the article should be understood to be the largest and smallest dimensions of element sections respectively, i.e. the maximum and minimum dimensions authorized in any direction.

条文中で使用されている「断面の最大/最小寸法」という用語は、それぞれ各構成要素の断面の最大寸法と最小寸法、すなわち全方向で許可されている最大寸法と最小寸法と理解すべきである。

A tolerance of five millimeter is allowed for the elements to account for the thickness of surface coatings (paint and sponsors' logos). No tolerance is allowed when inspecting technical designs.

表面コーティング(塗装やスポンサーロゴ)の厚みを考慮し、各要素には5mmの公差が認められる。技術的設計の検査においては、公差は認められない。

The blue areas (hatched and solid) of the illustration below show the parts must respect the requirement of minimum and maximum dimensions. Sections C-C and F-F must be perpendicular to the red lines in the drawings.

下图の青い範囲(ハッチング及び実線)は、最小および最大寸法の要件を満たさなければならない部分を示している。断面C-CおよびF-Fは、図の赤線に対して垂直でなければならない。

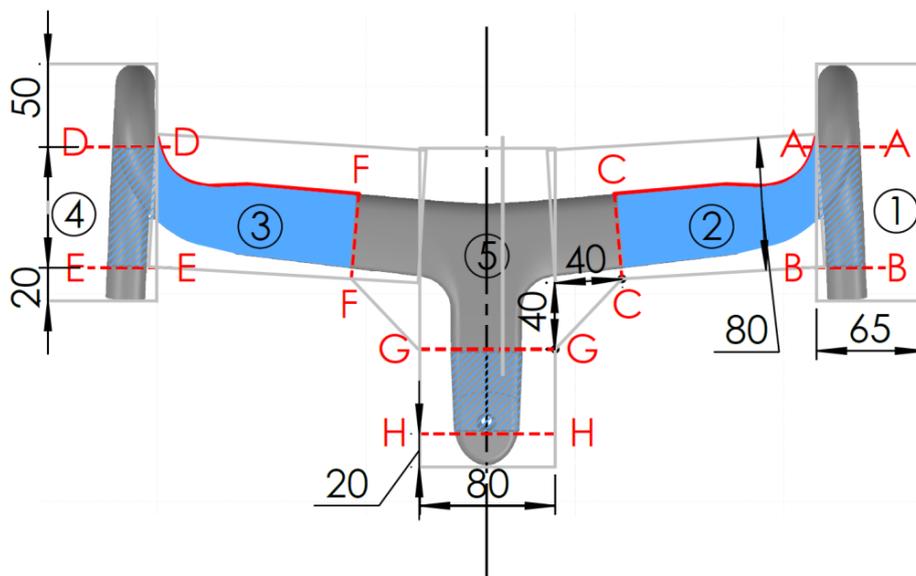


Figure 40: Road, Cyclo-cross, Illustration of minimum and maximum dimensions requirements

図40:ロード、シクロクロス:最小寸法と最大寸法の要件を示す図

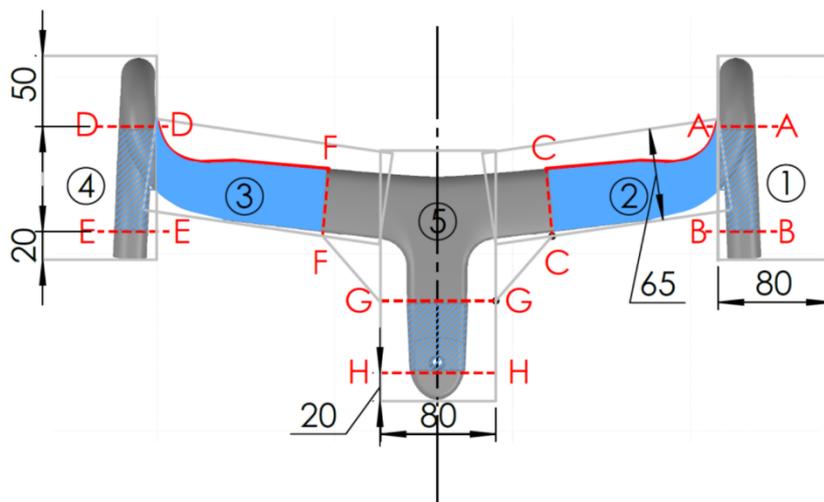


Figure 40: Track, Illustration of minimum and maximum dimensions requirements

図40:トラック:最小寸法と最大寸法の要件を示す図

Sections A to H on the illustration represent the limits of these areas and are defined as follows:

図中の A から H の断面はこれらのエリアの限界を表しており、次のように定義される:

- Section A-A: a parallel to the upper line of the Handlebars (1) box section passing through the point 50 mm from the upper line of the Handlebars (1) box. The section is constrained by the rear and front lines of the Handlebars (1) box.
断面 A-A: ハンドルバー(1) ボックスの上端線から 50mmの位置を通り、同上端線に平行な切断面。当該断面は、ハンドルバー (1) ボックスの後端線および前端線によって限定される。
- Section B-B: a parallel to the upper line of the Handlebars (1) box section passing through the point 20 mm from the lower line of the Handlebars (1) box. The section is constrained by the rear and front lines of the Handlebars (1) box.
断面 B-B: ハンドルバー(1) ボックスの下端線から20mmの位置を通り、同ボックス の 上端線に平行な切断面。ハンドルバー(1) ボックスの後端線および前端線によって限定される。
- Section C-C: a perpendicular section passing through the point 40 mm from the front line of the Stem (5) box on the lower line of the Handlebars (2) box. The section is constrained by the rear lines of the Handlebars (2) and Handlebars (1) boxes.
断面C-C: ハンドルバー(2)ボックスの下端線において、ステム(5)ボックスの前端線から40mmの位置を通る垂直断面。当該断面は、ハンドルバー(2)ボックスおよびハンドルバー(1)ボックスの後端線によって限定される。
- Section D-D: a parallel to the upper line of the Handlebars (4) box section passing through the point 50 mm from the upper line of the Handlebars (4) box. The section is constrained by the rear and front lines of the Handlebars (4) box.
断面D-D: ハンドルバー (4) ボックスの上端線から50mm の位置を通り、同上端線に平行な切断面。当該断面は、ハンドルバー (4) ボックスの後端線および前端線によって限定される。
- Section E-E: a parallel to the upper line of the Handlebars (4) box section passing through the point 20 mm from the lower line of the Handlebars (4) box. The section is constrained by the rear and front lines of the Handlebars (4) box.
断面E-E: ハンドルバー (4) ボックスの下端線から20mmの位置を通り、同ボックスの上端線に平行な切断面。当該断面は、ハンドルバー (4) ボックスの後端線および前端線によって限定される。
- Section F-F: a perpendicular section passing through the point 40 mm from the rear line of the Stem (5) box on the lower line of the Handlebar (3) box. The section is constrained by the rear lines of the Handlebars (3) and Handlebars (4) boxes.
断面F-F: ハンドルバー(3)ボックスの下端線において、ステム(5)ボックスの後端線から40mmの位置を通る垂直断面。当該断面は、ハンドルバー(3)ボックスおよびハンドルバー(4)ボックスの後端線によって限定される。
- Section G-G: a perpendicular section to the center line, passing through the point 40 mm from the lower line of the Handlebars (3) box on the rear line of the Stem (5) box.
断面G-G: ステム(5)ボックスの後端線において、ハンドルバー(3)ボックスの下端線から40mmの位置を通る、中心線に垂直な断面。
- Section H-H: a perpendicular section to the center line, passing through the point 20 mm from the lower line of the Stem (5) box.
断面H-H: ステム(5)ボックスの下端線から20mmの位置を通る、中心線に垂直な断面。

The regulations do not concern the transition zones between elements.

本規則は、要素間の移行部(移行領域)には適用されない。

MULTIPLE ELEMENTS / 複数要素

Multiple elements are authorized for the stem, the traditional handlebars and base bars.

Individual tubes and the multiple tubes have to respect the maximum permitted section dimension of the area and the minimum section dimension of 10 mm. The multiple elements rule applies in the same areas than the rule of the minimum and maximum dimension for the tubes.

複数要素の構成は、ステム、従来型ハンドルバー、およびベースバーにおいて認められる。

各チューブ(単体)および複数チューブ(複数要素)は、当該エリアにおける断面寸法において、最大許容値および最小値

10mmを満たさなければならない。複数要素に関する規則は、チューブの最小寸法および最大寸法の規則と同一のエリアに適用される。

In the case of the traditional handlebars if one of the sections comprises multiple elements (not greater than 2), each element taken individually have to respect the maximum and minimum dimensions authorized in any direction. The requirement for the elements to respect the maximum and minimum dimensions in any direction in conjunction is not required.

従来型ハンドルバーについて、ある断面が複数の要素(最大 2 要素)から構成される場合、各要素はそれぞれ単独で、いかなる方向においても許容される最大寸法および最小寸法を満たさなければならない。一方、複数要素を組み合わせた状態(全体として)で、いかなる方向においても最大寸法および最小寸法を満たすことまでは求められない。

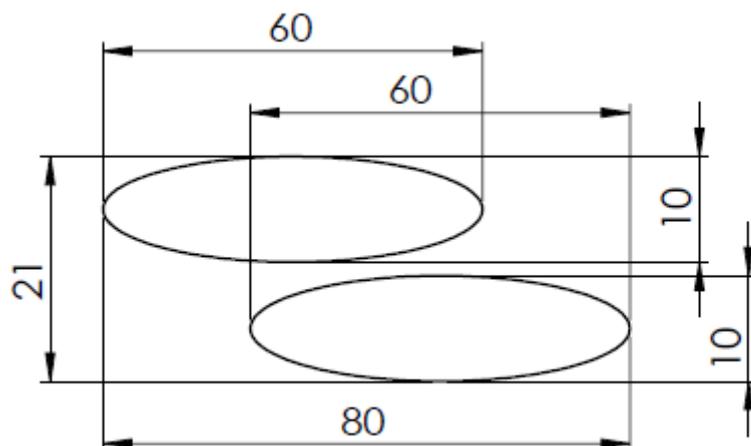


Figure 41: Example of a compliant section of an element formed by two tubes

図41: 2つのチューブで構成された要素の規則に適合する断面の例

TRADITIONAL HANDLEBARS, APPROVAL PROCEDURE, AS FROM 1.1.2023 / 従来型ハンドルバー、承認手続(2023年1月1日以降)

This procedure does not apply to traditional handlebars which, on 1 January 2023, are:

本手続は、2023年1月1日時点で次のいずれかに該当する従来型ハンドルバーについては適用されない:

- already manufactured
- on the market
- already at the production stage
- 既に製造されているもの
- 市販されているもの
- 既に製造段階にあるもの

Handlebars/extensions/base bars that have already been available on the market during 2021 and 2022 can be approved under the present procedure at the manufacturer's request.

2021年から2022年の間に既に市販されているハンドルバー/エクステンション/ベースバーは、製造者の要請により、本手続の下で承認されることができる。

ARTICLE 1.3.023

"For road time trials and for track individual pursuit, team pursuit and Kilometre time trial on the track, a fixed time trial extension handlebar (consisting of 2 extensions with sections for each hand to hold and two forearm supports) may be used. ロード・タイムトライアルおよびトラックの個人パーシュート、チーム・パーシュート、1km タイムトライアルにおいては、固定式タイムトライアル用ハンドルバー・エクステンション(各手で握る部分を備えた 2 本のエクステンションおよび前腕支持部から構成される)を使用することができる。

Position and measurements

位置および寸法

A fixed time trial extension handlebar may be added or integrated to the traditional handlebar.

固定式タイムトライアル用ハンドルバー・エクステンションは、従来型ハンドルバーに取り付けるか、または統合してよい。

A base bar steering system can only be used if a fixed time trial extension handlebar is added or integrated to it. The minimum overall width, measured from outside to outside, of the base bar steering system is 350 mm.

ベースバーによるステアリング・システムは、固定式タイムトライアル用ハンドルバー・エクステンションが取り付けられている、または統合されている場合のみ使用できる。ベースバーによるステアリング・システムの全幅(外側から外側までの測定)の最小寸法は350mmとする。

Traditional handlebars or base bar steering systems must be positioned in the area defined in article 1.3.022 (A, B, C, D)

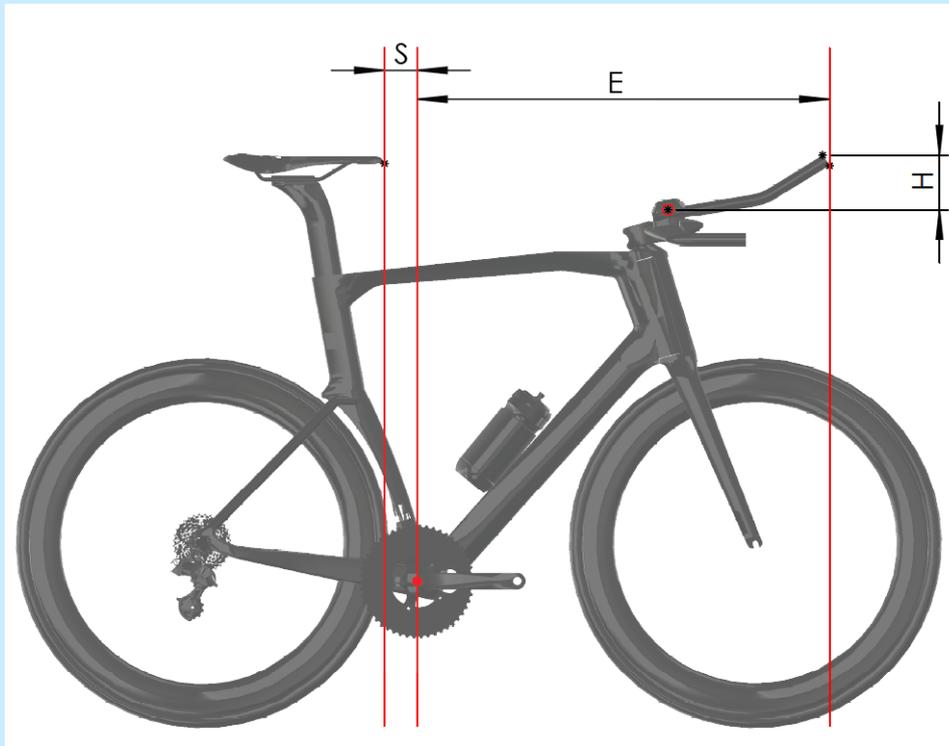
従来型ハンドルバーまたはベースバーによるステアリング・システムは、条項 1.3.022 (A、B、C、D)に規定される領域内に配置されていなければならない。

A fixed time trial extension handlebar must be positioned in compliance with one of the four categories presented below and the measurements shown in diagram "Structure (1B)":

固定式タイムトライアル用ハンドルバー・エクステンションは、以下に示す4つのカテゴリのいずれか、および「構造(1B)」図に示す寸法に従って配置されなければならない。

Structure 1B

構造 1B



Measurement E corresponds to the horizontal distance between vertical planes passing through the center of the bottom bracket axle and the extremity of the fixed time trial extension handlebar, including accessories.

寸法 E は、ボトム・ブラケット軸の中心を通る垂直面と、固定式タイムトライアル用ハンドルバー・エクステンションの先端(付属品を含む)を通る垂直面との間の水平距離に相当する。

Measurement H corresponds to the vertical height difference between the midpoint of the forearm support and the highest or lowest point of the fixed time trial extension handlebar, including accessories.

寸法 H は、前腕支持部の中間点と、固定式タイムトライアル用ハンドルバー・エクステンション(付属品を含む)の最高点または最低点との間の垂直方向の高さの差に相当する。

Measurement S corresponds to the horizontal distance between the tip of the saddle and the vertical plane passing through the center of the bottom bracket axle.

寸法 S は、サドルの先端とボトム・ブラケットの軸の中心を通る垂直面との間の水平距離に相当する。

Height Category 1 – riders less than 180 cm tall

Measurements

- E may not exceed 800 mm
- H may not exceed 100 mm.
- S may not be less than 50mm

身長カテゴリ 1 - 180cm 未満の競技者

寸法

- E は 800mm を超えてはならない
- H は 100mm を超えてはならない
- S は 50mm を下回ってはならない

Height Category 2 – riders 180 cm to 189 cm tall

Measurements

- E may not exceed 830 mm
- H may not exceed 120 mm.
- S may not be less than 50 mm

身長カテゴリ 2 - 180cm 以上 189cm 以下の競技者

寸法

- E は 830mm を超えてはならない
- H は 120mm を超えてはならない
- S は 50mm を下回ってはならない

These measurements shall apply subject to eligible riders appearing on the relevant list published on the UCI website.

To be added to the list, riders shall fill a “rider height attestation application form” available from the UCI website no later than 15 days prior to the start of an event.

これらの寸法は、UCI ウェブサイトで公開されている該当リストに掲載されている対象競技者に限り適用されるものとする。同リストに追加されるためには、競技者は競技開始の 15 日前までに、UCI ウェブサイトから入手できる「競技者身長証明申請書」に記入するものとする。

Without prejudice to verifications carried out by Commissaires, riders on the relevant list published on the UCI website are entitled to use bicycles with the corresponding measurements.

コミセールによる検証を損なうことなく、UCI ウェブサイトで公開されている該当リストに掲載された競技者は、対応する寸法の自転車を使用する権利を有する。

Height Category 3 – riders 190 cm or taller

Measurements

- E may not exceed 850 mm
- H may not exceed 140 mm.
- S may not be less than 50 mm

身長カテゴリ 3 - 190cm 以上の競技者

寸法

- E は 850mm を超えてはならない
- H は 140mm を超えてはならない
- S は 50mm を下回ってはならない

These measurements shall apply subject to eligible riders appearing on the relevant list published on the UCI website.

To be added to the list, riders shall fill a “rider height attestation application form” available from the UCI website no later than 15 days prior to the start of an event.

これらの寸法は、UCI ウェブサイトで公開されている対象競技者に対して適用されるものとする。同リストに追加されるためには、競技者は競技開始の 15 日前までに、UCI ウェブサイトから入手できる「競技者身長証明申請書」に記入するものとする。

Without prejudice to verifications carried out by Commissaires, riders on the relevant list published on the UCI website are entitled to use bicycles with the corresponding measurements.

コミセールによる検証を損なうことなく、UCI ウェブサイトで公開されている該当リストに掲載されている競技者は、対応する寸法の自転車を使用する権利を有する。

Default Height Category

デフォルトの身長カテゴリ

The measurements below shall apply:

- a) for any rider who is 180 cm or taller and who does not appear on the relevant list published on the UCI website.
 b) for any rider who presents a bicycle with measurements for E and S which do not comply with the corresponding requirements for their height category.

以下の寸法が適用されるものとする:

- a) 身長 180cm 以上で、UCI ウェブサイトで公開されている該当リストに掲載されていない競技者。
 b) E および S の寸法が、自身の身長カテゴリに対応する要件に適合しない自転車を提示した競技者。

E may not exceed 750 mm

H may not exceed the vertical height difference (H) set for the rider's height category as provided above

S shall comply with article 1.3.013.

E は 750mm を超えてはならない

H は、上記の競技者の身長カテゴリに対して定められた鉛直方向の高さの差(H)を超えてはならない

S は条項 1.3.013 に準拠するものとする

Equipment requirements

機材の要件

All fixed time trial extension handlebars and forearm supports must conform to the following:

すべての固定式タイムトライアル用ハンドルバー・エクステンションおよび前腕支持部は、以下の要件に適合しなければならない:

- Forearm supports must be made up of two parts (one part for each forearm) and are only allowed if fixed time trial extensions handlebars are added;
- The maximum width of each forearm support is 125 mm;
- The maximum length of each forearm support is 125 mm;
- The minimum length of each forearm support is 60 mm;
- The maximum height of each forearm support is 85 mm;
- The maximum inclination of each elbow rest forearm supports (measured on the support surface of the arm) is 30 degrees;
- 前腕支持部は2つの部分(各前腕に1つ)から構成されなければならないが、固定式タイムトライアル用ハンドルバー・エクステンションが装着されている場合にのみ認められる;
- 各前腕支持部の最大幅は 125 mm を超えてはならない;
- 各前腕支持部の最大長は 125 mm を超えてはならない;
- 各前腕支持部の最小長は 60mm 以上でなければならない;
- 各前腕支持部の最大高さは 85mm を超えてはならない;
- 各前腕支持部の最大傾斜(腕を支持する面で測定)は 30 度を超えてはならない。
- The minimum horizontal distance between the vertical plane passing in front of the forearm support and the vertical plane passing through the extremity of the fixed time trial extension handlebar including accessories is 180 mm;
- The maximum dimension of the cross section of each extension is 50 mm;
- If both sections of the fixed time trial extension handlebar are joined by part, the maximum dimension of the cross section is 80 mm ;
- The maximum dimension of the cross section of each mounting accessory is 80 mm;
- For integrated equipment, an isosceles compensation triangle of 40 mm sides is authorised at the joint between each extension and the mounting accessory.
- Two isosceles compensation triangles of 40 mm sides are authorised at the joints between the stem and the base bar;
- The maximum dimension of the cross section of the base bar is 80 mm;
- The minimum dimension of the cross section of all fork accessory is 10 mm;
- The maximum dimension of the cross section of the stem is 80 mm;
- 前腕支持部の前方を通る垂直面と、固定式タイムトライアル用ハンドルバー・エクステンションの先端(付属品を含む)を通る垂直面との間の水平距離は 180mm 以上でなければならない。
- 各エクステンションの断面の最大寸法は 50mm を超えてはならない;
- 固定式タイムトライアル用ハンドルバー・エクステンションの両セクションが部材により連結されている場合、当該連結部の断面の最大寸法は 80mm を超えてはならない;
- 各外付け付属品の断面の最大寸法は 80mm を超えてはならない;
- 一体型機材の場合、各エクステンションと外付け付属品との接合部には、二等辺補正三角形(辺長 40mm)を設けることが認められる
- ステムとベースバーの接合部には、辺長 40mm の二等辺補正三角形を2つ設けること認められる。
- ベースバー断面の最大寸法は 80mm を超えてはならない;
- すべてのフォーク付属品断面の最小寸法は 10mm 以上でなければならない;

- ステム断面の最大寸法は 80mm を超えてはならない。

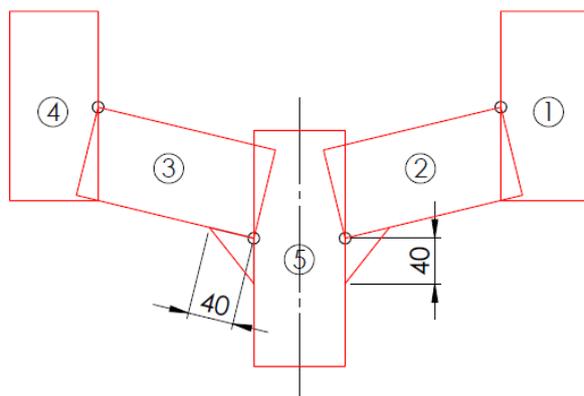
BASE BAR / ベースバー

The cockpit which comprises the base bar and the stem must be able to fit entirely within the template formed by 5 rectangular boxes of 80 mm width and the compensation triangles as shown by the diagram below.

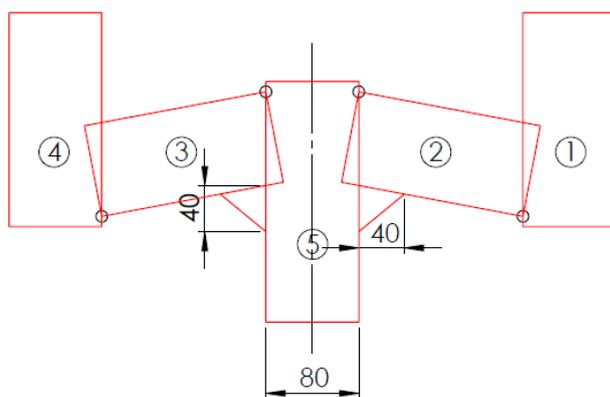
ベースバーとステムで構成されるコックピットは、下図に示すように、幅 80mm の長方形のボックス 5 つと補正三角形で形成されるテンプレートに完全に収まらなければならない。

A template formed by red boxes for each element is shown below.

各要素の赤いボックスで形成されたテンプレートを以下に示す。



例 1



例 2

Figure 42: Illustrations (Example 1), (Example 2) of templates formed by red boxes for each element

図42: 各要素について赤いボックスによって形成されるテンプレートの例(例1)(例2)

The start and finish points of the boxes are the following:

各ボックスの始点と終点は以下のとおりである:

- Base bar (1) and Base bar (4): The upper line of the box is limited by a vertical plane passing at a horizontal distance of 100 mm from the axis of the front wheel spindle; the lower line of the box is limited by the axis of the steerer tube. The upper lines of both boxes must be oriented perpendicular to the stem's box centre line.
ベースバー(1)およびベースバー(4) : ボックスの上端線は、前車スピンドル軸から水平距離100mmの位置を通る

垂直面によって限定され、ボックスの下端線はステアラーチューブの軸によって限定される。両ボックスの上端線は、ステムのボックス中心線に対して直交していなければならない。

- Base bar (2): The rear line of the box must pass through the point of intersection of the front line of the Stem (5) box with the lower or upper line of the Base bar (2) box; the front line of the box must pass through the point of intersection of the rear line of the Base bar (1) box with the upper or lower line of the Base bar box (2).

ベースバー(2): ボックスの後端線は、ステム(5)ボックスの前端線とベースバーのボックス(2)の下端線または上端線との交点を通過しなければならず、ボックスの前端線は、ベースバーのボックス(1)の後端線と同(2)の上端線または下端線との交点を通過しなければならない。
- Base bar (3): The rear line of the box must pass through the point of intersection of the front line of the Base bar (4) box with the upper or lower line of the Base bar (3) box; the front line of the box must pass through the point of intersection of the rear line of the Stem (5) box with the lower or upper line of the Base bar (3) box.

ベースバー(3): ボックスの後端線は、ベースバーのボックス(4)の前端線とベースバーのボックス(3)の上端線または下端線との交点を通過しなければならず、ボックスの前端線は、ステム(5)ボックスの後端線とベースバーのボックス(3)の下端線または上端線との交点を通過しなければならない。
- Stem (5): The upper line of the box can be positioned at the desired length provided that it meets the prevailing quality and safety standards for bicycles; the lower line of the box is limited by the dimensional restrictions of the frame components between the head tube and the handlebars stem box (see Article 1.3.020).

ステム(5): ボックスの上端線は、自転車の品質および安全に関する現行の基準に適合している限り、任意の長さに位置してよい。ボックスの下端線は、ヘッド・チューブとハンドルステムのボックスとの間のフレーム構成部品の寸法制限により制限される(第1.3.020項参照)。

Manufacturers are free to adjust the positioning of the boxes provided that the equipment geometry respects all articles of the technical regulations and the equipment is entirely contained within the boxes and does not present any apparent dangers (protruding parts or sharp angles).

製造者は、機材の形状が技術規制のすべての条項を尊重していること、および機材が完全にボックス内に収まり、明らかな危険性(突出部分や鋭利な角)が存在しないことを条件に、ボックスの位置を自由に調整できる。

Any extension of the element boxes beyond the points described above in order to contain certain parts is prohibited. 特定のパーツを組み込むために、上記の制限を超えて構成要素のボックスを拡張することは禁止される。

BASE BAR, ELEMENT DIMENSIONS / ベースバー、構成要素の寸法

The terms “maximum/minimum dimension of the cross section” used in the article should be understood to be the largest and smallest dimensions of element sections respectively, i.e. the maximum and minimum dimensions authorized in any direction.

条文中で使用されている「断面の最大／最小寸法」という用語は、それぞれ各構成要素の断面の最大寸法と最小寸法、すなわち全方向で許可されている最大寸法と最小寸法と理解すべきである。

A tolerance of one millimeter is allowed for the elements to account for the thickness of surface coatings (paint and sponsors' logos). No tolerance is allowed when inspecting technical designs.

表面コーティング(塗装やスポンサーロゴ)の厚みを考慮し、各要素には1mmの公差が認められる。技術的設計の検査においては、公差は認められない。

The blue areas of the illustration below show the parts must respect the requirement of minimum and maximum dimensions.

下図の青い範囲は、最小および最大寸法の要件を満たさなければならない部分を示している。

Sections A-A, B-B, C-C and D-D must be perpendicular to the red lines in the drawings.

断面 A-A、B-B、C-C、および D-D は、図の赤線に対して垂直でなければならない。

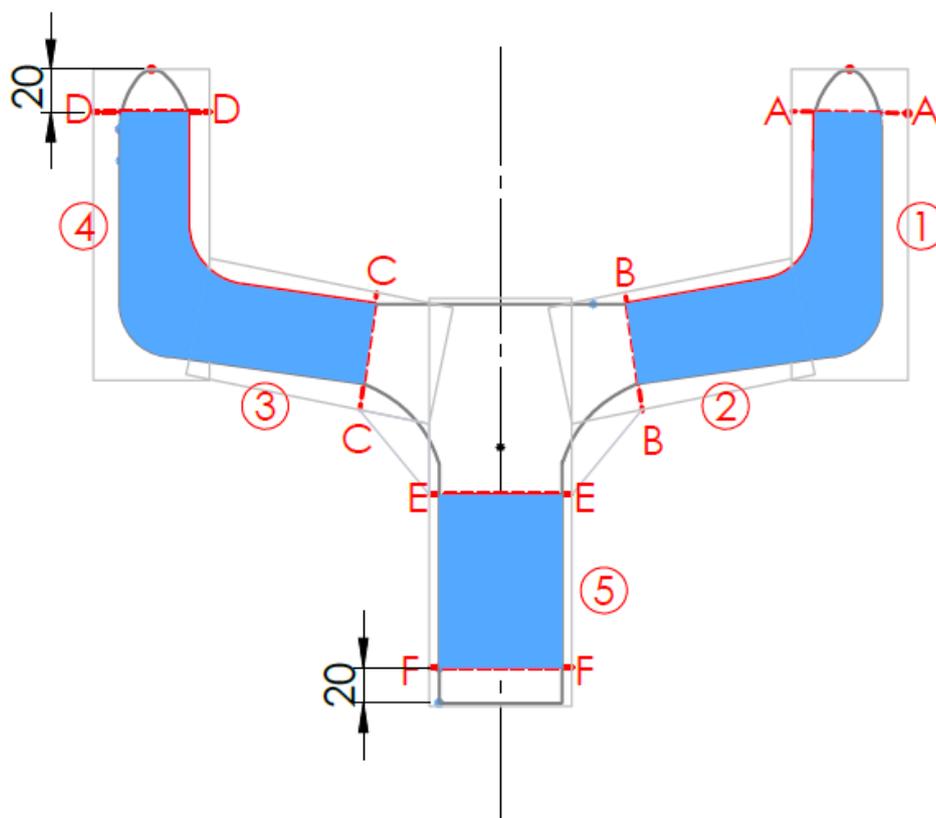


Figure 43: Illustration of minimum and maximum dimensions requirements

図43: 最小寸法と最大寸法の要件を示す図

Sections A to F on the illustration represent the limits of these areas and are defined as follows:

図中の A から F の断面はこれらのエリアの限界を表しており、次のように定義される:

- Section A-A: a perpendicular section passing through the point 20 mm from the upper line of the Base bar (1) box.
断面 A-A: ベースバーのボックス (1)の上端線から 20mm の点を通る垂直断面。
- Section B-B: a perpendicular section passing through the point 40 mm from the front line of the Stem (5) box on the lower line of the Base bar (2) box.
断面 B-B: ステム(5)ボックスの前端線から40mmの位置で、ベースバーのボックス(2)の下端線を通る垂直断面。
- Section C-C: a perpendicular section passing through the point 40 mm from the rear line of the Stem (5) box on the lower line of the Base bar (3) box.
断面C-C: ステム(5)ボックスの後端線から40mmの位置で、ベースバーのボックス(3)の下端線を通る垂直断面。
- Section D-D: a perpendicular section passing through the point 20 mm from the upper line of the Base bar (4) box.
断面D-D: ベースバーのボックス(4)の上端線から20mmの点を通る垂直断面。
- Section E-E: a perpendicular section to the center line, passing through the point 40 mm from the lower line of the Base bar (3) box on the rear line of the Stem (5) box.
断面E-E: ステム(5)ボックスの後端線上で、ベースバーのボックス(3)の下端線から40mmの位置を通る、中心線に垂直な断面。
- Section F-F: a perpendicular section to the center line, passing through the point 20 mm from the lower line of the Stem (5) box.
断面F-F: ステム(5)ボックスの下端線から20mmの点を通る、中心線に垂直な断面。

The regulations do not concern the transition zones between elements.
この規制は、要素間の連結部分には適用されない。

FIXED ADDITIONAL TIME TRIAL EXTENSION HANDLEBAR / 固定式タイムトライアル用ハンドルバー・エクステンション

The maximum inclination of each forearm support should be measured in relation to the reference plane. The regulation regarding the 30 degrees as well as the 125 mm and 50mm aim to avoid any fairing by using large extensions or a too big inclination.

各前腕支持部の最大傾斜は、基準面に対して測定されるべきである。30度、125mm、および50mmに関する規則は、大きなエクステンションの使用または過大な傾斜によるフェアリングを排除する目的を持つ。

The article must be understood so that the extension can be of a 50mm maximal section (width and height). On this extension, one part, the "forearm support" can be wider than 4cm and can go up to 125 mm wide (projected surface). This part can be of a 125 mm maximal length.

この条項は、エクステンションが最大 50mm の断面(幅および高さ)を持つことができると理解されなければならない。このエクステンションの一部、「前腕支持部」は、幅 4cm 以上、幅 125mm 以下(投影面)とする。この部分は最長 125mm とする。

The extensions, mounting and any other accessories (controls, levers, etc.) must be able to fit entirely within the template formed by 6 rectangular boxes and the compensation triangles as shown by the diagram below.

エクステンション、外付けおよびその他の付属品(操作部、レバー等)は、下図に示すように、6つの長方形のボックスと補正三角形で形成されたテンプレート内に完全に収まらなければならない。

A template formed by red boxes for each element is shown below.

各要素の赤いボックスで形成されたテンプレートを以下に示す。

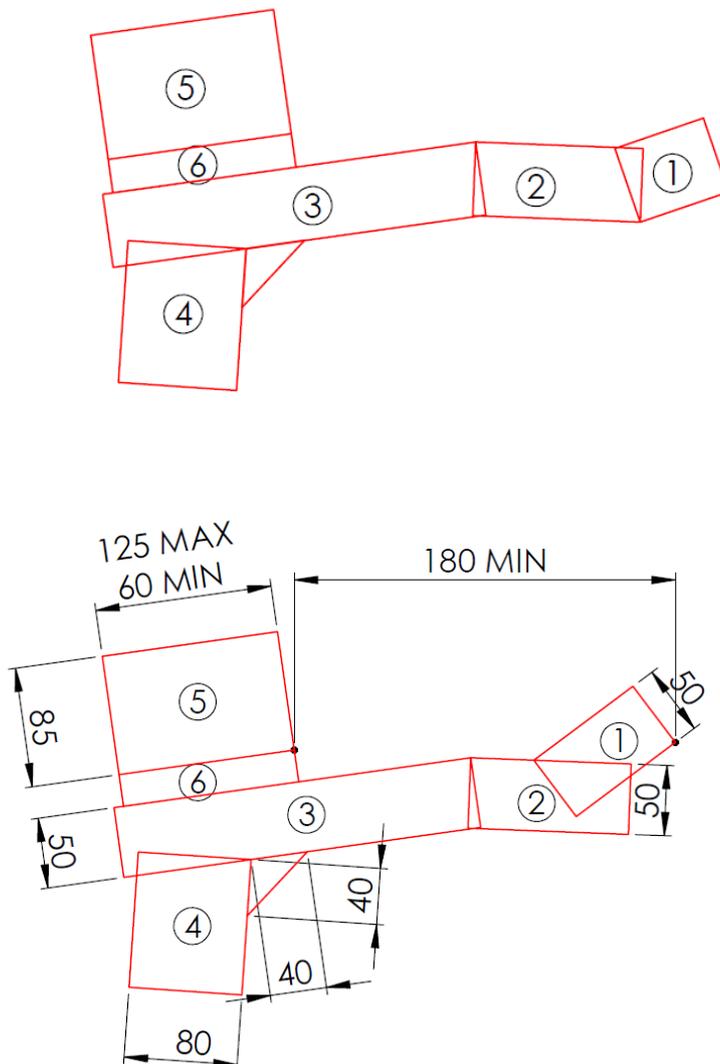


Figure 44: Illustrations (A), (B) of templates formed by red boxes for each element
 図44: 各要素のために赤いボックスによって形成されたテンプレートを示す図(A) (B)

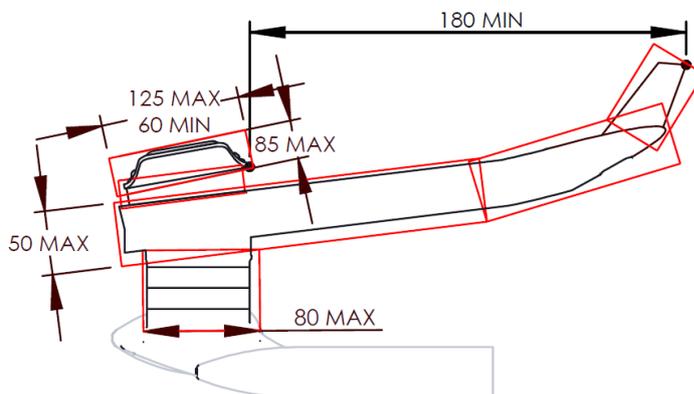


Figure 45: Illustration (C) of templates formed by red boxes for each element
 図45: 各要素のために赤いボックスによって形成されたテンプレートを示す図(C)

The start and finish points of the boxes are the following:
 各ボックスの始点と終点は以下のとおりである:

- Extension (1): The front line of the box can be positioned at the desired length provided that the extremity of the extension is completely contained within the box; the rear line of the box must pass through the point of intersection of the front or upper or lower line of the Extension (2) box with the lower or the upper line of the Extension (1) box.
 エクステンション(1): ボックスの前端線は、エクステンションの先端がボックス内に完全に収まることを条件として、任意の位置でよい。ボックスの後端線は、エクステンションのボックス (2) の前側または上側または下端線と、エクステンションのボックス(1)の下側または上端線の交点を通過しなければならない。
- Extension (2): The front line of the box must pass through the point of intersection of the upper or lower line of the Extension (1) box with the front line of the Extension (2) box. The rear line of the box must pass through the point of intersection of the front line of the Extension (3) box with the lower or upper line of the Extension (2) box.
 エクステンション (2): ボックスの前端線は、エクステンションのボックス(1)の上側または下端線と、エクステンションのボックス (2) の前端線の交点を通過しなければならない。ボックスの後端線は、エクステンションのボックス(3)の前端線とエクステンションのボックス(2)の下側または上端線の交点を通過しなければならない。
- Extension (3): The front line of the box must pass through the point of intersection of the rear line of the Extension (2) box with the lower or upper line of the Extension (3) box. The rear line can be positioned at the desired length provided that the rear extremity of the extension is completely contained within the box.
 エクステンション(3): ボックスの前端線は、エクステンションのボックス(2)の後ろ側の線とエクステンションのボックス(3)の下側または上端線との交点を通過しなければならない。エクステンションの後端がボックス内に完全に収まることを条件として、後端線は任意の位置でよい。

In the case when both extensions are joined by part, the Extension (3) box must accommodate the joined part and therefore the cross section can be enlarged to 80mm.

両エクステンションが部材により連結されている場合、エクステンションボックス(3)は当該連結部を収容しなければならないため、断面の最大寸法は 80mm まで拡大することができる。

- Mounting accessory (4): the upper line of the box must pass through the point of intersection of the rear or front line of the Mounting accessory box with the lower line of the Extension (3) box; the lower line of the box must pass at most 15 mm from the fixture of the mounting accessory on the handlebars or the base bar.

外付け付属品 (4): ボックスの上端線は、外付け付属品のボックスの後側または前端線とエクステンションのボックス (3) の下端線との交点を通過しなければならない。ボックスの下端線は、ハンドルバーまたはベースバー上の外付け付属品の固定具から 15mm 以内を通過しなければならない。

An additional Mounting accessory box (6) of 125mm length may be added in between the Extension (3) box and the Forearm support box (5). The position of the box may vary but never cross the area defined by the vertical planes passing through the extremity point of the front line of the Forearm support box (5) and the rear line of the Extension (3) box.

The maximum/minimum dimension of the cross section cannot exceed the section view length to width of 125mm x 50mm or 80mm (in case sections of extensions are joined by part). The box must be used solely for the adjustment and/or fixation purposes of the Forearm support box. The use of the box for any other reason is forbidden.

エクステンションのボックス(3)と前腕支持部のボックス(5)の間に、長さ 125mm の外付け付属品のボックス(6)を追加できる。ボックスの位置は変更できるが、前腕支持部のボックス(5)の前端線とエクステンションのボックス(3)の後端線の端点を通る垂直面で区切られる領域内に必ず収まらなければならない。

断面の最大／最小寸法は、断面図の長さ／幅が 125mm×50mm または 80mm(エクステンションの断面が、部材により連結されている場合)を超えてはならない。ボックス使用の目的は、前腕支持部のボックスの調整および／または固定のみでなければならず、それ以外の目的で使用することは禁止される。

• Forearm support (5):

前腕支持部 (5):

Each forearm support must be able to fit entirely within its own rectangular box (5) of 85 mm width. The box may overlap the Extension (3) box or the additional Mounting accessory box (6).

各前腕支持部は、幅 85mm の長方形のボックス(5)内に完全に収まらなければならない。このボックスは、エクステンションのボックス(3)または外付け付属品のボックス(6)と重なる場合がある。

The front line of the Forearm support box must be positioned at a minimum distance equal to 180 mm or greater, from the vertical plane passing through the extremity of the extension.

前腕支持部のボックスの前端線は、エクステンションの先端を通る垂直面から 180mm 以上の距離に位置しなければならない。

The minimum length of forearm supports is limited to 60 mm.

前腕支持部の最小長は 60 mm に制限される。

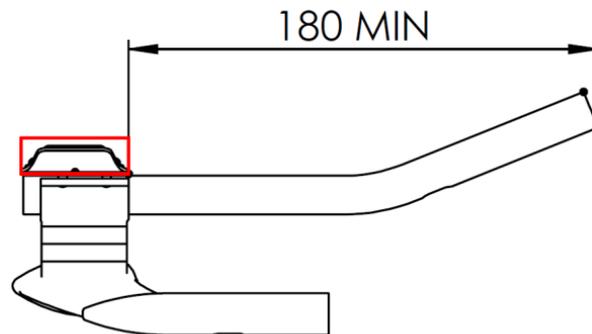


Figure 46: Illustration of the Forearm support box position

図46: 前腕支持部 ボックスの位置を示す図

Manufacturers are free to adjust the positioning of the boxes provided that the equipment geometry respects all articles of the technical regulations and the equipment is entirely contained within the boxes and does not present any apparent dangers (protruding parts or sharp angles).

製造者は、機材の形状が技術規制のすべての条項を尊重していること、および機材が完全にボックス内に収まり、明らかな危険性 (突出部分や鋭利な角) が存在しないことを条件に、ボックスの位置を自由に調整できる。

Any extension of the element boxes beyond the points described above in order to contain certain parts is prohibited.

特定のパーツを組み込むために、上記の制限を超えて構成要素のボックスを拡張することは禁止される。

FIXED ADDITIONAL TIME TRIAL EXTENSION HANDLEBAR, ELEMENT DIMENSIONS / 固定式タイムトライアル用ハンドルバー・エクステンション、構成要素の寸法

The terms “maximum/minimum dimension of the cross section” used in the article should be understood to be the largest and smallest dimensions of element sections respectively, i.e. the maximum and minimum dimensions authorized in any direction.

A tolerance of one millimeter is allowed for the elements to account for the thickness of surface coatings (paint and sponsors’ logos). No tolerance is allowed when inspecting technical designs.

条文中で使用されている「断面の最大／最小寸法」という用語は、それぞれ各構成要素の断面の最大寸法と最小寸法、すなわち全方向で許可されている最大寸法と最小寸法と理解すべきである。

表面コーティング(塗装やスポンサーロゴ)の厚みを考慮し、各要素には 1mm の公差が認められる。技術的設計の検査においては、公差は認められない。

The blue areas of the illustration below show the parts must respect the requirement of minimum and maximum dimensions.

下図の青い範囲は、最小および最大寸法の要件を満たさなければならない部分を示している。

Sections A-A and B-B must be perpendicular to the red lines in the drawings.

断面A-A、B-Bは、図の赤線に対して垂直でなければならない。

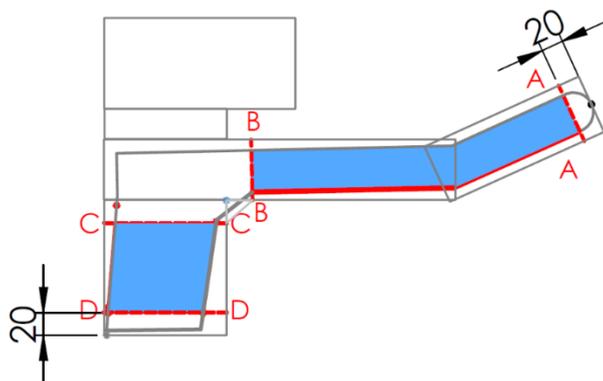


Figure 47: Illustration of minimum and maximum dimensions requirements

図47: 最小寸法と最大寸法の要件を示す図

Sections A to D on the illustration represent the limits of these areas and are defined as follows:

説明における A から D の断面はこれらのエリアの限界を表しており、次のように定義される:

- Section A-A: a perpendicular section passing through the point 20 mm from the front line of the Extension box (1).
断面 A-A: エクステンションのボックス (1) の前端線から 20mm の点を通る垂直断面。
- Section B-B: a perpendicular section passing through the point 40 mm from the front line of the Mounting accessory box on the lower line of the Extension box (3).
断面 B-B: エクステンションのボックス(3)の下端線上で、外付け付属品のボックスの前端線から40mmの点を通る垂直断面。
- Section C-C: a horizontal section passing through the point 40 mm from the lower line of the Extension box (3) on the front line of the Mounting accessory box.
断面C-C: エクステンションのボックス(3)の下端線から40mmの位置で、外付け付属品のボックスの前端線を通る水平断面。
- Section D-D: a horizontal section passing through the point 20 mm from the lower line of the Mounting accessory box.
断面D-D: 外付け付属品のボックスの下端線から20mmの位置を通る水平断面。

The regulations do not concern the transition zones between elements.
この規制は、要素間の連結部分には適用されない。

MULTIPLE ELEMENTS / 複数要素

Multiple elements are authorized for the stem and base bars.

Individual tubes and the multiple tubes have to respect the maximum section dimension of 80 mm and the minimum section dimension of 10 mm. The multiple elements rule applies in the same areas than the rule of the minimum and maximum dimension for the tubes.

複数要素はステムおよびベースバーにおいて許可される。

個々のチューブおよび複数のチューブは、80mm の最大断面寸法と 10mm の最小断面寸法を尊重する必要がある。複数要素の規則は、チューブの最小および最大寸法の規則と同じエリアに適用される。

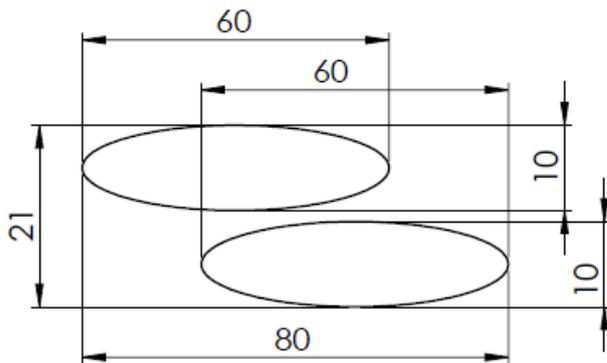


Figure 48: Example of a compliant section of an element formed by two tubes

図48: 2つのチューブによって形成された要素の規則に従った断面の例

In the event of a multiple elements of a length shorter than 80 mm, the same conditions as for other multiple elements apply with the exception that only one tube must respect the minimum section dimension of 10 mm. This scenario is limited to one exception per element.

80mm より短い長さの複合要素の場合には、他の複合要素についてと同じ条件が適用される。ただし例外として、1本のチューブだけが 10mm の最小断面寸法を尊重しなければならない。こうしたシナリオは、1つの要素あたり1つの例外に限定される。

FIXED ADDITIONAL TIME TRIAL EXTENSION HANDLEBAR JOINED BY PART / 部材により連結された固定式タイムトライアル用ハンドルバー・エクステンション

In case when both extensions are joined by part, the maximum dimension of the cross section of the joined part is 80mm. Other dimensional restrictions remain unchanged.

両エクステンションが部材により連結されている場合、当該連結部の断面の最大寸法は 80mm を超えてはならない。他の寸法制限は変更されない。

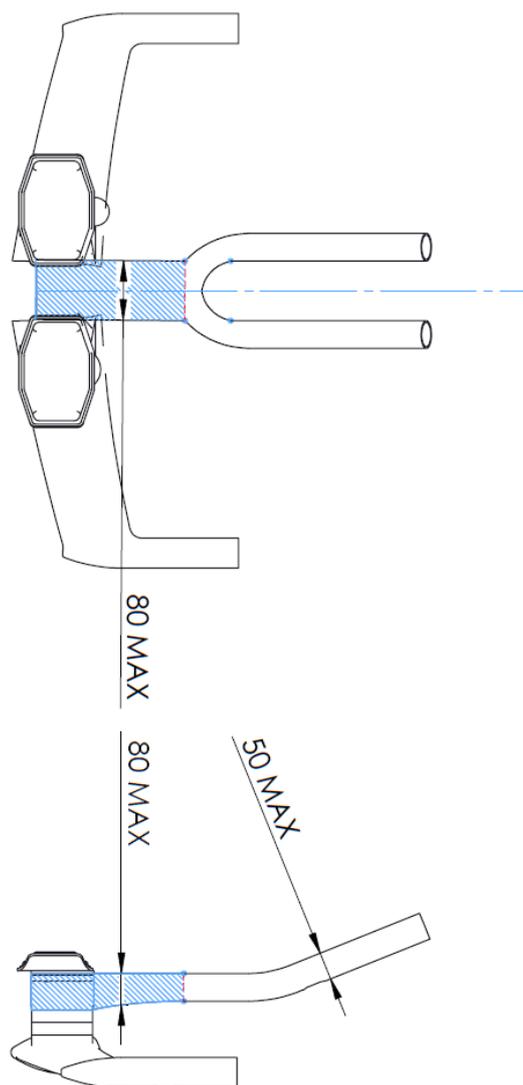


Figure 49: Illustration of extensions joined by part

図49：部材により連結されたエクステンションの例

BINDING ELEMENT / 連結部材

Any binding element (bridge) between the fixed additional time trial extension handlebar, forearm supports is considered as the continuation of the fixed additional time trial extension handlebar. Therefore, the maximum dimension of the cross section of the binding element must be 50 mm. Any binding element between stack/raisers must follow the identical restrictions. The binding element must be positioned at the horizontal distance equal to 80 mm or greater, from the vertical plane passing through the extremity of the handlebars extensions.

固定式タイムトライアル用ハンドルバー・エクステンションと前腕支持部を連結する部材（ブリッジ）は、固定式タイムトライアル用ハンドルバー・エクステンションの延長部とみなされる。したがって、当該連結部材の断面の最大寸法は50mmを超えてはならない。スタック/レイザー（stack/raisers）間の連結部材についても、同一の制限が適用される。連結部材は、ハンドルバー・エクステンションの先端を通る垂直面から80mm以上の水平距離の位置に設けなければならない。

Multiple binding elements are forbidden. Only one binding element can be placed in the mentioned areas.
複数の連結部材は認められない。当該領域には1つの連結部材のみを配置することができる。

BINDING ELEMENT, ELEMENT DIMENSIONS / 連結部材、構成要素の寸法

Sections A to B in the illustration below represent the limits of these areas and are defined as follows:

下図に示す断面 A-A および B-B は、これらの領域の限界を示すものであり、次のように定義される：

- Section A-A: a perpendicular section passing through the point 5 mm from the extension on the upper line of the binding element.
断面A-A: 連結部材の上端線上において、エクステンションから5mmの位置を通る直交断面。
- Section B-B: a perpendicular section passing through the point 5 mm from the extension on the upper line of the binding element.
断面B-B: 連結部材の上端線上において、エクステンションから5mmの位置を通る直交断面。

The regulations do not concern the transition zones between elements.

本規定は、各要素間の移行部には適用されない。

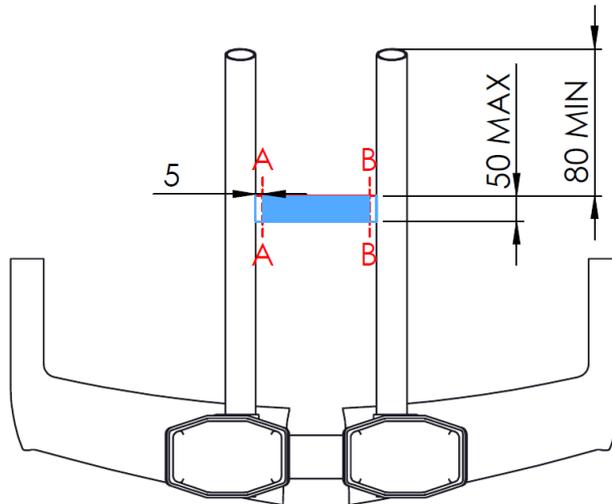


Figure 50: Illustration of the binding element

図50: 連結部材の例

SITUATION AROUND THE HEIGHT DIFFERENCE BETWEEN THE FOREARM SUPPORT POINT AND THE HIGHEST OR LOWEST POINT OF THE HANDLEBARS EXTENSION

前腕の支持点とハンドルバー・エクステンションの最高点または最低点との高低差の状況

The fixed additional time trial extension handlebar plus any accessories (controls, levers, etc.) must be within ± 100 or ± 120 or ± 140 mm (as per provisions of article 1.3.023) with a tolerance of 5mm from the level defined by the middle of the forearm supports. Forearm supports pads must not be considered during the measurement. Any moving parts have to be placed in the most vertical position that can remain unsupported through their range of movement.

固定式タイムトライアル用ハンドルバー・エクステンションと付属品（操作部、レバー等）は、前腕支持部の中央で規定される水平面から ± 100 mm または ± 120 mm または ± 140 mm（第 1.3.023 項の規定による）の範囲になければならない（公差 5mm）。測定にあたり前腕支持部のパッドは考慮してはならない。いかなる可動部品も、その可動範囲を通じて支持されることなく最も垂直な位置になければならない。

To check, rotate the levers to the highest point and allow to rest, and then take the measurement for the +100/+120/+140 mm (as per provisions of article 1.3.023) position. If necessary, rotate the lever to the lowest point and take the measurement for the -100/-120/-140 mm (as per provisions of article 1.3.023) position. The measurements of the upper and lower limits are taken in the front half of the fixed additional time trial extension handlebar.

検査のため、レバーを最高位置になるよう回転し、静止させ、+100/+120/+140 mm（第 1.3.023 項の規定による）の位置を測定する。必要であればレバーを最下位置になるように回転し、-100/-120/-140mm（第 1.3.023 項の規定による）の位置を測定する。最高・最低限の測定は、固定式タイムトライアル用ハンドルバー・エクステンションの前半部で行う。

The measurement is made from a horizontal perspective of the forearm support. If it is inclined, the measurement will be made from the middle of the elbow support.

測定は前腕支持部から水平方向の見通し線から行う。前腕支持部が傾斜している場合には、測定は肘支持部の中間から行う。

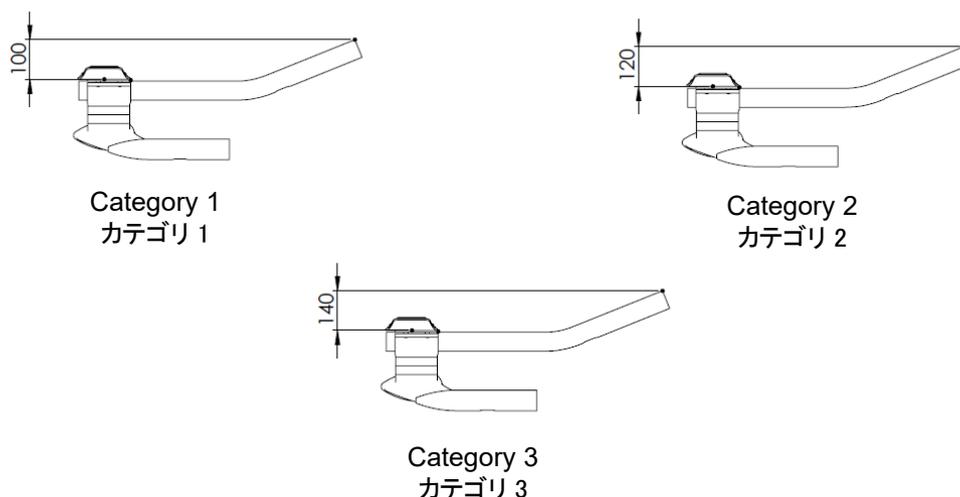


Figure 51: Examples of the vertical limits per each height category (as per provisions of article 1.3.023)
 図51: 身長カテゴリ別の鉛直方向の上限の例(条項1.3.023の規定による)



Figure 52: Points of measurement for the vertical limits of the fixed additional time trial extensions and any accessories
 図52: 付属品を含む固定式タイムトライアル用エクステンションの鉛直方向の上限の測定点

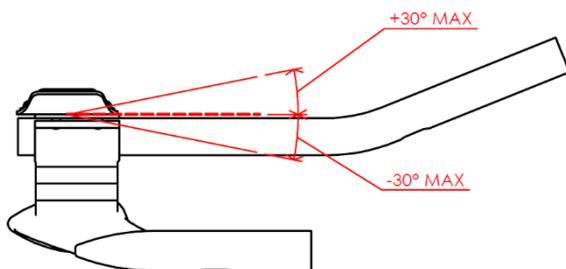


Figure 53: Illustration of the maximum inclination of each elbow rest

図53: 各前腕支持部の最大傾斜を示す図

Having the fixed additional time trial extension handlebar taped or moulded on the complete length is authorized as long as the conditions mentioned above are respected. It is possible to have the forearm support integrated in the extension. 上述の条件が満たされている限り、固定式タイムトライアル用ハンドルバー・エクステンションの全長にわたってテープ巻きまたは成形することが認められる。前腕支持部をエクステンションに一体化することも可能である。

The fixed additional time trial extension handlebar with all their accessories (controls, levers, etc. and all their mounting accessories) must be included within the maximum distance allowed from the bottom bracket axle. Any moving parts have to be placed in the most horizontal position that can remain unsupported through their range of movement. すべての付属品（操作部、レバー等、およびすべての取付部品）を含む固定式タイムトライアル用ハンドルバー・エクステンションは、ボトム・ブラケット軸から許容される最大距離以内に収まっていなければならない。いかなる可動部品も、その可動範囲において外部の支持なしに保持される最も水平な位置に配置されなければならない。

To check, rotate the levers to the position that gives the maximum horizontal length and allow to rest, and then take the measurement allowed from the bottom bracket axle.

検査にあたっては、レバーを水平方向の長さが最大になる位置まで回転させ、自然に静止させた状態で、ボトム・ブラケット軸から許容される距離を測定する。



Figure 54: Points of measurement for the horizontal distance from the bottom bracket axle

図54: ボトム・ブラケット軸からの水平距離の測定点

SITUATION AROUND POSITION FOR TRACK, ROAD AND CYCLO-CROSS EVENTS / トラック、ロード、およびシクロクロス競技におけるポジションに関する状況

- For track events road and cyclo-cross (mass events): the position with the saddle withdrawn at least 50 mm behind a vertical plane passing through the center the bottom bracket and a maximum advancement of the handlebars of 100 mm in front of the front wheel axle. An exemption is possible for riders who want to bring the tip of the saddle forward up to the vertical plane passing through the center of the bottom bracket.
 トラック競技、ロード競技、シクロクロス競技（集団競技）： サドルは、ボトム・ブラケットの中心を通る垂直面より少なくとも 50mm 後方に位置していなければならない、ハンドルバーの前方突出量は前輪軸の前方 100mm を超えてはならない。サドル先端をボトム・ブラケット中心を通る垂直面まで前方に移動させることを希望する競技者については、例外が認められる場合がある。
- For track pursuit events (individual pursuit, team pursuit) and road individual events (ITT, TTT and the Mixed Team Relay): the position the saddle withdrawn at least 50 mm behind a vertical plane passing through the center of the bottom bracket and an advanced position for handlebars extensions of a maximum of 750 mm in front of the center of the bottom bracket. An exemption is possible for riders who want to bring the tip of the saddle forward up to the vertical plane passing through the center of the bottom bracket. Furthermore, an

exemption for morphological reasons is possible for riders who want to advance the handlebar extension to up to 800/830/850mm in front of the center of the bottom bracket. Only one exemption is allowed per rider.

トラック・パーシュート競技(インディヴィデュアル・パーシュート、チーム・パーシュート)およびロード個人競技(ITT、TTT および混合チームリレー): サドルはボトム・ブラケット中心を通る垂直面より少なくとも50mm 後方に位置し、ハンドルバー・エクステンションの前方突出量はボトム・ブラケット中心より前方 750mm を超えてはならない。サドル先端をボトム・ブラケット中心を通る垂直面まで前方に移動させることを希望する競技者については、例外が認められる場合がある。さらに、形態的理由により、ハンドルバー・エクステンションをボトム・ブラケット中心より前方 800 / 830 / 850mm 前方に移動させることを希望する競技者についても、例外が認められる場合がある。例外は競技者 1 人につき 1 回のみ認められる。

- For time trials (500 m or 1 km): the position with the saddle withdrawn at least 50 mm behind a vertical plane passing through the center the bottom bracket and a maximum advancement of the handlebars of 100 mm in front of the front wheel axle. In case of using handlebars extensions, an advanced position of a maximum of 750 mm in front of the center of the bottom bracket. An exemption is possible for riders who want to bring the tip of the saddle forward up to the vertical plane passing through the center of the bottom bracket. Furthermore, an exemption is possible for riders who want to advance the handlebars extension to up to 800/830/850mm in front of the center of the bottom bracket. Only one exemption is allowed per rider.

タイムトライアル(500 m および 1 km): サドルはボトム・ブラケット中心を通る垂直面より少なくとも50mm 後方に位置し、ハンドルバーの前方突出量は前輪軸の前方 100mm を超えてはならない。ハンドルバー・エクステンションを使用する場合、エクステンションの前方突出位置はボトム・ブラケット中心より前方 750mm を超えてはならない。サドル先端をボトム・ブラケット中心を通る垂直面まで前方に移動させることを希望する競技者については、例外が認められる場合がある。さらに、ハンドルバー・エクステンションの前進位置をボトム・ブラケット中心より 800 / 830 / 850mm まで前進させることを希望する競技者についても、例外が認められる場合がある。例外は競技者 1 人につき 1 回のみ認められる。

The chart below offers a summary of authorised positions for track events.

下表は、トラック競技に許可されるポジションの要約を示す。

Handlebar – Type ハンドルバーのタイプ	Discipline 競技部門	Event 種目	Saddle サドル	Handlebar ハンドルバー
Traditional Handlebar 従来型ハンドルバー	Track トラック	Mass events 集団競技	-50mm max or 0 (in case of exemption) 最大-50mm または 0 (例外が適用される場合)	100 mm max 最大 100mm
		Sprint スプリント		
		Team Sprint チーム・スプリント		
		Sprint – Flying Lap スプリント-フライング・ラップ		
		Keirin ケイリン		
		Points Race ポイント・レース		
		Elimination Race エリミネーション・レース		
		Scratch スクラッチ		
		Madison マディソン		
		1km		
Extensions エクステンション	Road ロード	ITT / TTT / Mixed Time Trial 個人タイムトライアル/ チーム・タイムトライアル/ 混合タイムトライアル		750 mm max or 800 mm max / 100 mm vertical limit (in case of exemption) 最大 750mm または最大 800mm / 鉛直方向 の上限 100mm (例外が適用される場合)
				OR または 830 mm max / 120 mm vertical limit (in

				<p>case the height of the rider is 180-189,9 cm tall) 最大 830mm / 鉛直方向の上限 120mm (競技者の身長が 180 ~ 189.9 cm ~ の場合)</p> <p>OR または</p> <p>850 mm max / 140 mm vertical limit (in case the height of the rider is 190 cm tall or taller) 最大 850mm / 鉛直方向の上限 140mm (競技者の身長が 190 cm ~ の場合)</p>
--	--	--	--	---

Figure 55: Authorised positions for saddle and handlebars/handlebar extensions

図 55: サドルおよびハンドルバー/ハンドルバー・エクステンションの許可されるポジション

HANDLEBARS EXTENSIONS / BASE BARS, APPROVAL PROCEDURE, AS FROM 1.1.2023

ハンドルバー・エクステンション/ベースバー、承認手続(2023年1月1日以降)

This procedure does not apply to handlebars extensions / base bars which, on 1 January 2023, are:

本手続は、2023年1月1日時点で次のいずれかに該当するハンドルバー・エクステンション/ベースバーについては適用されない:

- already manufactured
- on the market
- already at the production stage
- 既に製造されているもの
- 市販されているもの
- 既に製造段階にあるもの

Handlebars/extensions/base bars that have already been available on the market during 2021 and 2022 can be approved under the present procedure at the manufacturer's request.

2021年および2022年の間に既に市販されていたハンドルバー/エクステンション/ベースバーは、製造者の要請により、本手続に基づき承認を受けることができる。

ARTICLE 1.3.024

“Any device, added or blended into the structure, that is destined to decrease, or which has the effect of decreasing, resistance to air penetration or artificially to accelerate propulsion, such as a protective screen, fuselage form fairing or the like, shall be prohibited.”

保護スクリーン、紡錘形のフェアリング等の、空気抵抗を減少するものもしくは減少させる効果を持つ、または人為的に推進力を促進するような、構造に追加された、または一体化したいかなる装置も禁止する。

Protective screens, fuselages, fairings or any other device that is added or blended into the structure, and that is destined or have the effect of reducing resistance to air penetration, are prohibited. Aerodynamic assemblies and protuberances on the head tube or elsewhere are prohibited.

構造に追加され、または構造に一体化された保護スクリーン、紡錘形、フェアリングその他の装置で、空気抵抗を低減することを目的とするもの、またはその効果を有するものは禁止される。ヘッド・チューブまたはその他の部分における空力装置および突出部も禁止される。

PROTECTIVE SCREEN / 保護スクリーン

“A protective screen shall be defined as a fixed component that serves as a windscreen or windbreak designed to protect another fixed element of the bicycle in order to reduce its wind resistance.”
 保護スクリーンとは、風防または風除けとして機能する固定部品であって、他の固定構成要素を保護し、当該要素の風抵抗を低減することを目的として設計されたものをいう。

A protective screen, shown by the diagram below, is defined as a fixed element acting as a cover, screen or windbreak designed to protect another component of the bicycle in order to reduce its wind resistance. This device is prohibited in competition.

下図に示す保護スクリーンとは、カバー、スクリーンまたは風よけとして機能する固定要素であって、他の自転車構成部品を保護し、その風抵抗を低減することを目的として設計されたものをいう。この装置は競技において使用が禁止される。。

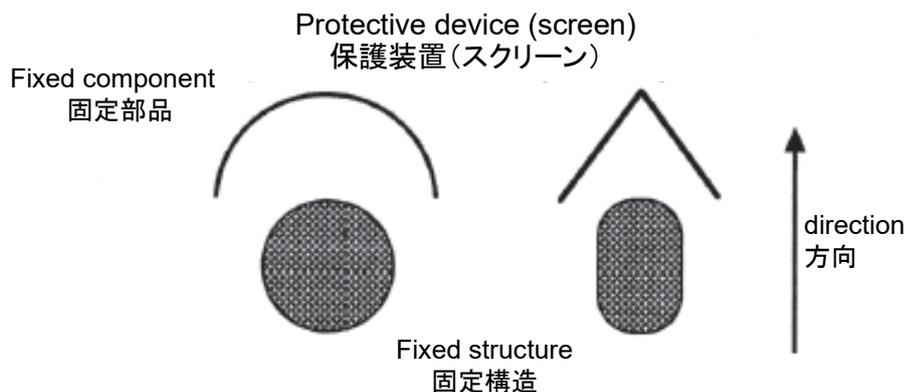


Figure 56: Illustration of a protective screen

図 56: 保護スクリーンを示す図

A cover is authorized insofar as it ensures only the cover of an object without artifices in its shape, its content and its volume. These covers must in no case constitute an excrescence.

Moreover, all together with equipment, it must then comply with all UCI rules specified to each piece of equipment.

カバーは、形状、内容、または容積に人工的な変更を加えることなく、単に対象物を覆うものである限り認められる。これらのカバーは、いかなる場合も不要な突出部を形成してはならない。

さらに、機材全体として、機材の各部分に適用されるすべての UCI 規則に適合していなければならない。

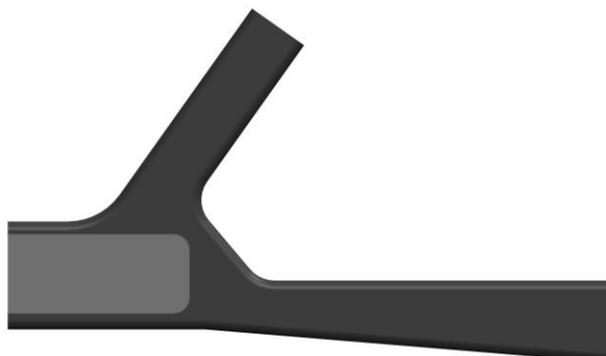
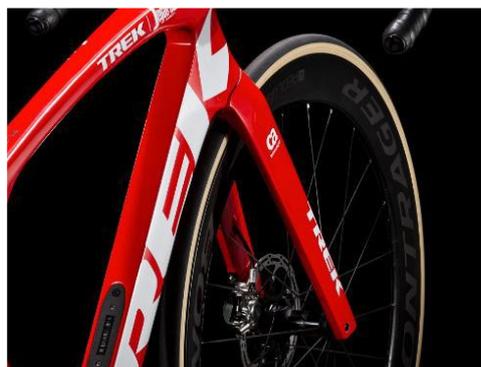


Figure 57: Illustrations of authorized covers

図 57: 許可されるカバーを示す図

The image below illustrates non-compliance – a cover added to the frame to conceal brake cables.
下の画像は不適合を示している。ブレーキケーブルを隠すためにフレームにカバーが追加されている。



Figure 58: Cover added to frame to conceal brake cables

図58: ブレーキケーブルを隠すためのカバー

The addition of a cover to a braking system, as shown in the image below, is authorized. The unit is considered to be integrated with the frame or fork.

下の画像に示すように、ブレーキ・システムにカバーを付加することは許可される。このユニットはフレームまたはフォークに一体化したものとみなされる。

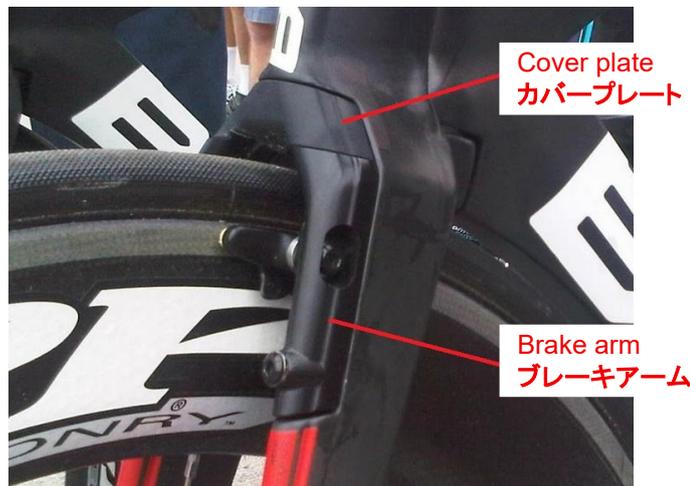


Figure 59: Brake integrated with the fork and fitted with a cover

図 59: フォークに一体化し、カバーをつけられたブレーキ

The combination of the frame tube (or fork tube) + brake components + cover must respect the minimum and maximum dimension rules and must be contained completely (Rim Brake system) or partially (Disc Brake system) within the corresponding 80 mm box.

フレーム・チューブ(またはフォーク・ブレード)+ブレーキの構成部品+カバーの組み合わせは、最小・最大寸法の規則を遵守するとともに、対応する 80mm のボックスの中に完全に(リムブレーキ・システムの場合)または部分的に(ディスク・ブレーキ・システムの場合)収まらなければならない。

What is the “corresponding 80 mm box”?

「対応する 80mm のボックス」を示す図

- Rim Brake system: For rear brakes, attached to the seat stays/chain stays, the combination of the seat stay/chain stay tube + brake + cover must fit inside the 80 mm box of the seat stays/chain stays.

リム・ブレーキ・システム: シート・ステイ/チェーン・ステイに取り付けられたリヤ・ブレーキについては、シート・ステイ/チェーン・ステイのチューブ+ブレーキ+カバーの組み合わせは、シート・ステイ/チェーン・ステイの 80mm のボックスに収まらなければならない。
- Disc Brake system: For the rear disc brake components, attached to the seat stays and/or chain stays, the combination of the seat stay and/or chain stay + cover must fit inside the 80 mm box of the seat stays and/or chain stays.

ディスク・ブレーキ・システム: シート・ステイおよび/またはチェーン・ステイに取り付けられたリヤ・ディスクブレーキの構成部品については、シート・ステイおよび/またはチェーン・ステイ+カバーの組み合わせが、シート・ステイおよび/またはチェーン・ステイの 80mm のボックス内に収まらなければならない。

There are three scenarios for front brakes:

フロント・ブレーキのためには 3 つのシナリオがある:

- Rim Brake system: For a standard fork (steerer tube inserted inside the head tube of the frame), if the cover does not extend to the stem, then the combination of the fork + brake + cover must fit inside the 80 mm box of the fork.

リム・ブレーキ・システム: 標準のフォーク(ステアラーチューブがフレームのヘッド・チューブに挿入されている)については、カバーがステムまで延びていない場合には、フォーク+ブレーキ+カバーの組合せがフォークの 80mm のボックスに収まらなければならない。

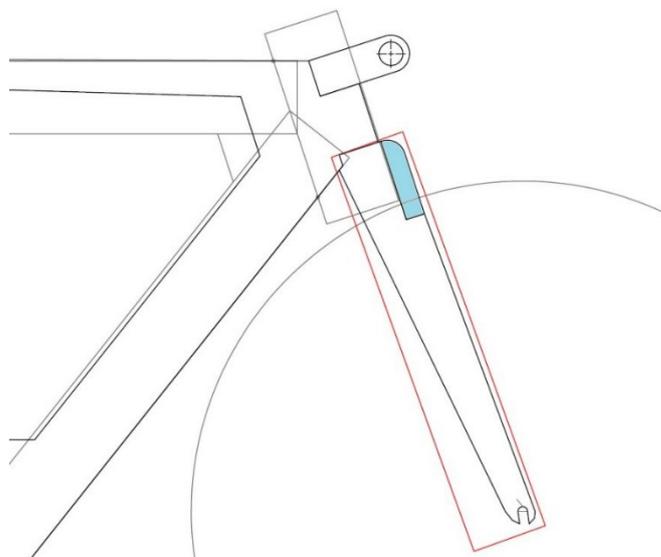


Figure 60: Illustration of a cover that fits over the brake only

図 60: ブレーキのみに取り付けられたカバーを示す図

- Rim Brake system: For an offset fork, or a standard fork with a cover over the brake that extends to the stem, then the combination of the fork + brake + cover must fit inside the 80 mm boxes of the fork and frame head tube.

リム・ブレーキ・システム: オフセットフォーク、またはブレーキのカバーがステムまで延びている標準のフォークについては、フォーク+ブレーキ+カバーの組合せがフォークとフレーム・ヘッド・チューブの 80mm のボックスに収まらなければならない。

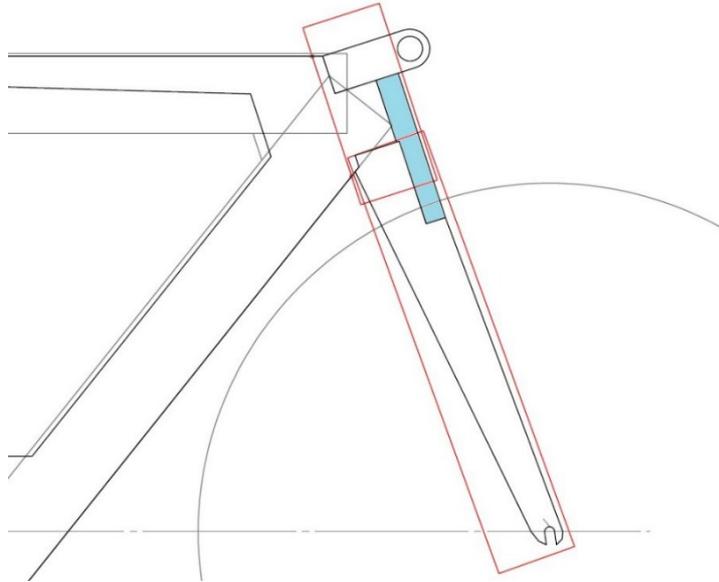


Figure 61: Illustration of a cover that fits over the brake and extends to the stem

図 61: ブレーキに取り付けられ、ステムまで延びたカバーを示す図

- Disc Brake system: For a standard fork or an offset fork, a cover over the disc brake components, then the combination of the fork + cover must fit inside the 80 mm box of the fork.
ディスク・ブレーキ・システム: ディスク・ブレーキの構成部品をカバーで覆われた、標準のフォークまたはオフセットフォークについては、フォーク+カバーの組み合わせがフォークの80mmのボックス内に収まらなければならない。

With regards to covers over brakes, it is important to distinguish between the two different types of brake and the corresponding scenarios that apply:

ブレーキのカバーについては、2種類の異なるタイプのブレーキと、それに対応するシナリオを区別することが重要である:

- Brakes considered to be “standard”: these are available on general sale and their shape and system of attachment allow them to be used on all types of frames and forks. These brakes, solely when a cover is fitted, must be contained within the corresponding 80 mm box, and are taken into consideration in the measurement of minimum/maximum dimensions.
「標準」とみなされるブレーキは、市販されており、その形状と取付けシステムにより、すべてのタイプのフレームとフォークに使用可能である。これらのブレーキは、カバーが取り付けられる時においてのみ、対応する 80mm のボックスの中に収まらなければならない、測定において最小・最大寸法が考慮される。
- Brakes considered to be “integrated”, which are designed for a specific model of frame/fork and which can only be used with this frame/fork due to their shape or attachment system. These brakes, whether a cover is fitted or not, must in all cases be contained within the corresponding 80 mm box and are taken into consideration in the measurement of minimum/maximum dimensions.
「一体型」とみなされるブレーキは、特定の形式のフレーム/フォークのために設計され、その形状または取付けシステムにより、当該のフレーム/フォークのみに使用可能である。これらのブレーキは、カバーが取付けられているか否かにかかわらず、いかなる場合も、対応する 80mm のボックスの中に収まらなければならない、測定において最小・最大寸法が考慮される。

It should be noted that brake systems that are integrated or use a cover must be submitted to the UCI during the approval procedure for frames and forks, and in any case before use in competition.

一体型またはカバーをつけたブレーキ・システムは、フレームとフォークの承認手続き中、およびいかなる場合も競技で使用する前に、UCI に提出されなければならないことに注意が必要である。

FUSELAGE / 紡錘形形状

“A fuselage form shall be defined as an extension or streamlining of a section. This shall be tolerated as long as the ratio between the length L and the diameter D does not exceed established dimensional requirements as defined in articles 1.3.020 (framesets), 1.3.022 and 1.3.023 (handlebars, base bars and fixed time trial extension)

紡錘形形状とは、断面の延長または流線形化として定義されるものとする。これは、長さ L と直径 D の比が、第 1.3.020 項(フレームセット)、第 1.3.022 項および第 1.3.023 項(ハンドルバー、ベースバー、固定式タイムトライアル用ハンドルバー・エクステンション)において定められた寸法要件を超えない限り許容されるものとする。

The rule does not apply to moving parts (wheels and chainset), front and rear derailleur bodies, braking systems for wheels, saddle and pedals.

本規則は、可動部品(ホイールおよびチェーンセット)、フロントおよびリヤ・ディレイラー本体、車輪用ブレーキ・システム、サドル、およびペダルには適用されない。

For frameset accessories that are subject to the minimum section dimension is 10 mm (in any direction). The width of cranks is restricted to 80 mm.

本規則の対象となるフレームセット付属品については、断面の最小寸法は 10 mm (いずれの方向においても)とする。クランクの幅は 80 mm に限定される。

The regulation on the subject of fuselage form does not exempt manufacturers from complying with the prevailing official safety standards concerning uncovered projections (must be rounded for safety), where "knife profile" shapes are not allowed.

紡錘形に関する規定は、製造者が、覆われていない突出部(安全のため丸みを帯びていなければならない)に関する現行の安全基準を遵守する義務を免除するものではない。したがって、「ナイフ形状」は認められない。

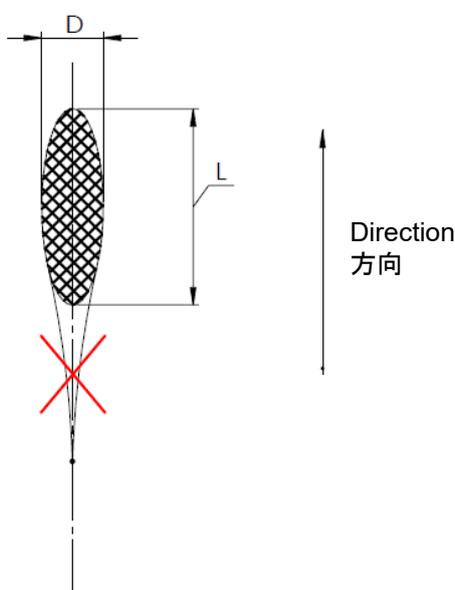


Figure 62: Illustration of the restriction around the fuselage form of elements

図 62: 構成要素の紡錘形に適用される制限を示す図

FAIRING / フェアリング

“A fairing shall be defined as the use or adaptation of a component of the bicycle in such a fashion that it encloses a moving part of the bicycle such as the wheels or the chainset. Therefore it should be possible to pass a rigid card (like a credit card) between the fixed structure and the moving part.”

フェアリングとは、自転車の構成部品を使用または改変して、車輪やチェーンセットなどの可動部品を覆う形状とすることをいう。この場合、固定構造と可動部品の間には、硬質カード(クレジットカードのようなもの)を通すことができないなければならない。

If the seat tube mirrors the curve of the wheel it must not enclose it. It must be possible to insert a credit card freely and without bending between the tube and the wheel as shown by the illustrations below.

シート・チューブが車輪の曲線に沿う形状である場合でも、車輪を覆ってはならない。下記の図に示されるように、チューブと車輪の間にクレジットカードを曲げることなく自由に差し入れることが可能でなければならない。

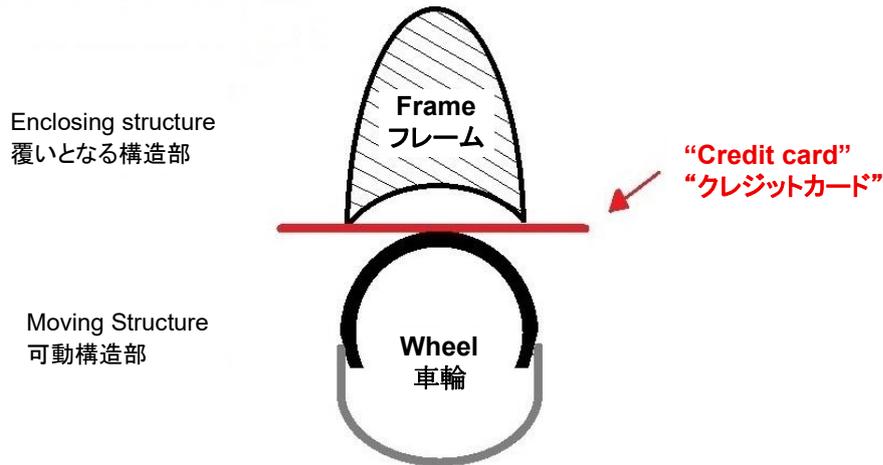


Figure 63: Illustration of wheel fairing
 図 63: 車輪のフェアリングを示す図



Figure 64: Insertion of a credit card between the wheel and frame to check that a fairing is not present
 図 64: フェアリングが存在しないことをチェックするための、車輪とフレーム間へのクレジットカードの挿入

Similarly, the addition of a fairing to cover chainwheels, chains or any other moving part of the bicycle is prohibited.
 同様に、チェーンホイール、チェーンまたは自転車のその他の可動部を覆うためにフェアリングを追加することは禁止される。

ARTICLE 1.3.024 BIS
 BOTTLES / ボトル

“Bottles shall not be integrated to the frame and may only be located on the down and seat tubes on the inside of the frame. The dimensions of the cross sections of a bottle used in competition must not exceed 10 cm or be less than 4 cm and their capacity must be a minimum of 400 ml and a maximum of 800 ml.”
 ボトルはフレームに統合されてはならないものとし、フレーム内側でダウン・チューブおよびシート・チューブ上にのみ設置することができる。競技中に使用するボトル断面の寸法は4cm 以上 10cm 以下、容量は 400 ml 以上 800 ml 以下でなければならない。

Bottles were increasingly moving away from their original function of allowing riders to rehydrate towards an alternative use as aerodynamic elements which are integrated into the design of frames in order to improve riders' performances. It is essential to regulate the positioning and dimensions of bottles in order to avoid any deviations and to return bottles to their

principal function.

ボトルは、競技者の水分補給を可能とするという本来の機能から次第に逸脱し、競技者のパフォーマンスを高めるためにフレームのデザインに組み込まれる空力的要素としての用途へと移行していった。ボトルの位置と寸法を規制することは、いかなる逸脱をも回避し、ボトルを本来の機能に戻すために必須である。

Bottles are only allowed to be positioned on the down tube and seat tube inside of the main triangle of a frameset. It is possible to use a bottle of each of these tubes, but the bottle cannot be positioned at the same time to the two tubes. Locating bottles behind the saddle, on the stem, or in any other position is then prohibited. Furthermore, it is not allowed to integrate bottles with frames, meaning that there must be a physical and/or visual space between the bottle and the tube to which it is attached.

ボトルは、フレームセットのメイン三角の内側にあるダウン・チューブおよびシート・チューブ上にもみ設置することが許される。ボトムをこれらのそれぞれのチューブ上に取り付けて使用することは可能であるが、1つのボトルを2つのチューブ上に同時に取り付けることはできない。ボトルをサドルの後方、ステム上、あるいはその他の位置に設置することも禁止される。さらに、ボトルをフレームと一体化することは認められない。すなわち、ボトルと取付けられるチューブの間に物理的および／または視覚的なスペースがなければならない。



Figure 65: Illustration of a physical (left) and a visual (right) space between the bottle and the tube to which it is attached.
図65: ボトルと取付けられるチューブとの間の物理的空間(左)と視覚的間隔(右)を示す図

The rule specifies the bottle dimensions in order to avoid empty bottles being added solely for reasons of aerodynamics. The rule also improves the rider's ability to access and grasp the bottle. It is forbidden to place an empty bottle (without any liquid) on the bicycle. The bottle should be held safely to avoid the bottle to be ejected on rough roads.

本規則では、空力的な理由のためだけに空ボトルが付加されることを避けるため、ボトルの寸法を規定する。本規則はまた、競技者がボトルによりアクセスしやすく、握りやすくするものでもある。自転車に空のボトル(いかなる液体も入っていない)を取り付けることは禁じられる。ボトルは悪路で外れることのないよう、安全に保持されねばならない。

The illustration below shows a bottle that complies with the current regulations with thickness of between 40 mm and 100 mm. The minimum dimension of 40 mm does not apply to the bottle cap, the area where the cap is attached to the bottle (shown in blue) and 30 mm wide areas from the neck and base of the bottle. The dimensions are measured perpendicular to the axis of the fluid exit direction (i.e. parallel to the cap threading direction) along the length of the bottle.

下図の説明は、厚さが40mm以上100mm以下という、現行規則に従うボトルを示す。最小寸法40mmは、ボトルキャップ、キャップがボトルに付くエリア(青色において示される)、およびボトルの首と底から30mmのエリアの幅には適用しない。寸法は、液体が流出する方向軸(すなわちキャップのねじ方向)に直角な方向に測定する。

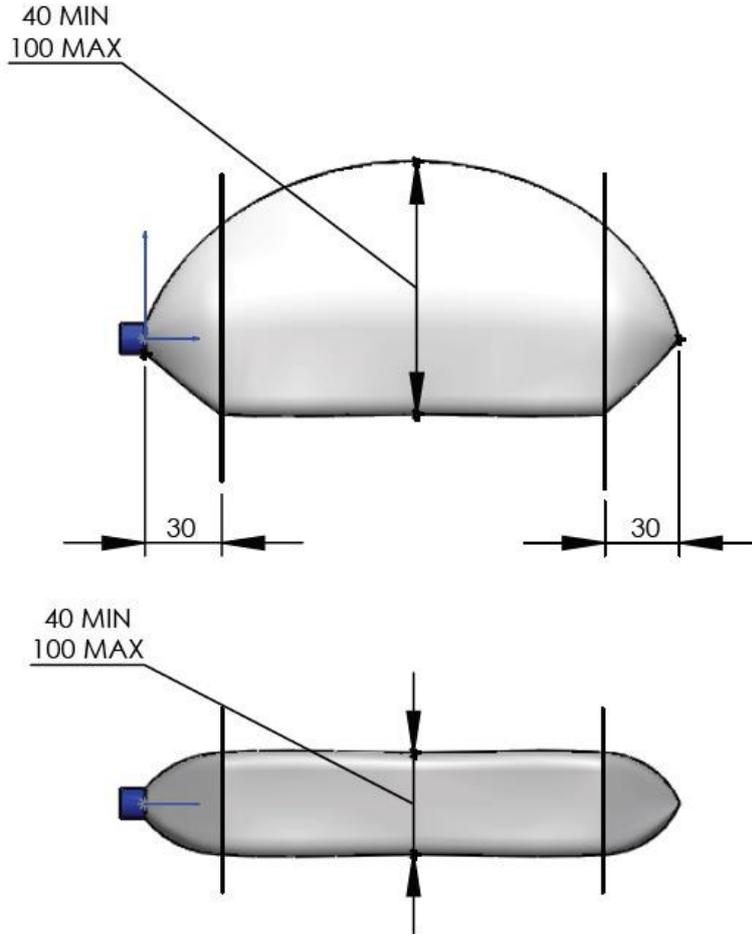


Figure 66: Illustration of the areas of a bottle where the dimensions are subject to regulations
 図 66: 規則により、寸法が規定されるボトルのエリアを示す図

Finally, the capacity is also specified in order to guarantee that bottles are used for rehydration purposes and to prevent any deviations. If bottles with a volume in excess of 500 ml are used, it is recommended that the bottle attachment system should be checked to ensure that it can bear a weight in excess of 0.5 kg.

最後に、ボトルが水分補給目的のために使われることを保証し、いかなる逸脱も防止するために、容量も指定される。500 ml 以上の容量のボトルを使用する場合には、ボトル取付けシステムが 0.5kg 以上の重量に耐えられることを確認することが推奨される。

BOTTLE CAGE / ボトルケージ

A bottle cage is an add-on accessory to the frame and it can be integrated into the frame design. The bottle cage may only be located on the down tube or the seat tube on the inside of the frame. The bottle cage and the bottle must be able to fit entirely within a rectangular box of 130 mm width. The 130 mm width of the box is measured perpendicular to the axis of the fluid exit direction along the length of the bottle (i.e. parallel to the cap threading direction), whilst being attached to the bottle cage.

ボトルケージはフレームに付加する付属品であり、フレームの設計に組み込むことができる。ボトルケージは、フレーム内のダウン・チューブまたはシート・チューブ上にも取り付けることができる。ボトルケージとボトルは、幅 130mm の長方形のボックス内に完全に収まるものでなければならない。ボックスの幅 130mm は、ボトルケージに装着された状態で、ボトルの長さに沿った流体の出口方向の軸に垂直(すなわちキャップを回す方向に平行)に測定される。

The box may overlap the down tube and/or the seat tube.
 ボックスはダウン・チューブおよび/またはシート・チューブに覆ってもよい。

The bottle cage must be used solely for the secure fixation of the bottle. The use of the bottle cage for any other reason is forbidden. A tolerance of 5mm is allowed during the on- site checks.

ボトルケージは、ボトルを確実に固定する目的のみに使用されなければならない、それ以外の目的でボトルケージを使用することは禁じられる。現地での検査においては 5mm の公差が認められる。

It should be noted that bottle cages that are integrated must be submitted by a manufacturer to the UCI during the approval procedure for framesets, and in any case before use in competition.

一体型のボトルケージは、フレームセットの承認手続き中、およびいかなる場合も競技で使用する前に、製造者によって UCI に提出されなければならないことに注意が必要である。

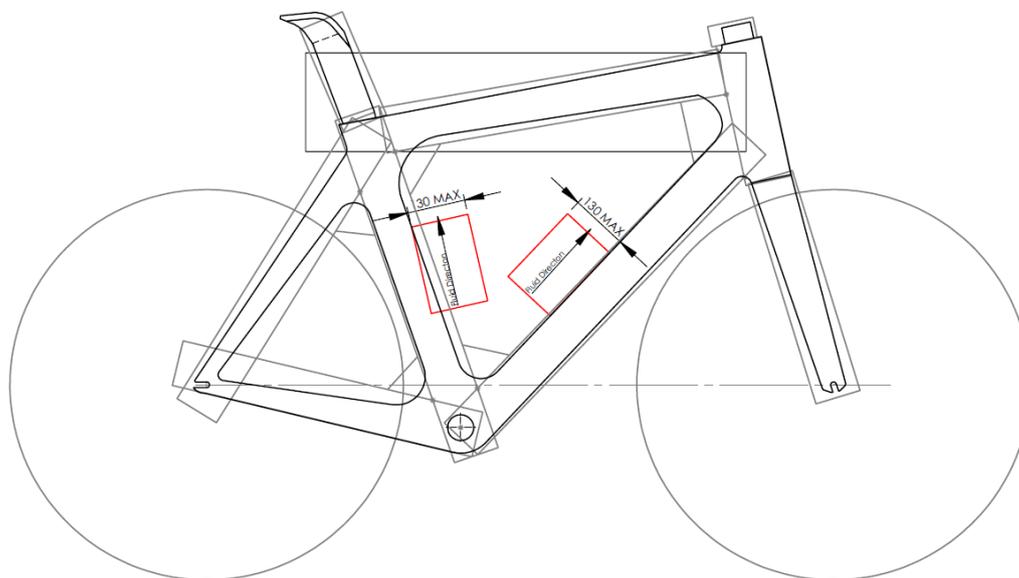


Figure 67: Illustration of the positioning of the bottle cage boxes

図67: ボトル・ケージ・ボックスの位置を示す図

CAMELBACK / キャメルバック

Hydration is an essential physiological consideration for athletes during a physical effort. Neither bottles nor camelback systems should diverge from their original function.

水分補給は身体運動中の競技者にとって不可欠な、生理学上の考慮事項である。ボトルもキャメルバック・システムも、本来の機能から逸脱するべきでない。

There is a significant risk of camelback systems or any similar devices being used for other purposes than their original function. For this reason certain restrictions apply if they are to be used in competition:

キャメルバック・システムまたはそれに類する装置が、本来の機能以外の目的のために使われる危険性は大きい。このため、競技に使用する場合には一定の制限が適用される:

- The camelback system is authorized for competition solely for the purpose of rehydrating the rider.
キャメルバック・システムは、競技者に水分補給するためにのみ競技において許可される。
- It must not be the case that the system, presented as a way of improving a rider's hydration during an effort, is accompanied by an "aerodynamic clothing" advantage, in this way deflecting the camelback system from its original function.
運動中の競技者の給水を改善する方法として提示されたこのシステムが、「空気力学的な衣類」の利点を伴い、キャメルバック・システムを本来の機能から逸脱させるようなことがあってはならない。
- The liquid container must not be capable of holding more than 0.5 liters and must not be a rigid shape liable to be considered as a device for improving the rider's aerodynamic qualities.
液体容器は、0.5 リットル以上の容量があってはならず、競技者の空力的性能を高めるための装置とみなされるような硬質の形状であってはならない。
- The use of the camelback system must not modify the rider's morphology and must thus be directly attached

against the body.

キャメルバック・システムの使用は、競技者の身体的形態を修正させてはならず、したがって身体に直接装着しなければならない。

- The use of the camelback system is only allowed on the back of the rider.
キャメルバック・システムは、競技者の背中に背負って使用する場合にのみ許可される。
- It is mandatory for all riders who want to use a camelback system to present it to the commissaires before the start of the race at the risk of being disqualified.
キャメルバック・システムの使用を希望するすべての競技者は、レースのスタート前にそれをコミセールに提出することを義務づけられ、これを怠った場合には失格となる可能性がある。



Figure 68: Example of the use of a non-compliant camelback system

図 68: キャメルバック・システムの違反使用の例

ARTICLE 1.3.024 QUARTER

“The UCI may fit, or appoint its agents or commissaires to fit, onboard technology devices for the purpose of detecting technological fraud during competition. Refusal by a team or rider to comply with instructions to carry such onboard technology devices may lead to the imposition of disciplinary measures in accordance with article 1.3.003bis.”

UCI は、競技中の技術的不正を検出するために、車上テクノロジー機器を装着するか、または装着する代理人もしくはコミセールを指名することができる。チームまたは競技者がこうした車上テクノロジー機器を装着することの指示を拒絶する場合には、第 1.3.003 項 bis に従い懲戒処分が課されることがある。

(article introduced on 15.02.19)

ARTICLE 1.3.025

“Freewheels, multiple gears and brakes are not permitted for use on the track during competition or training.
トラック内では競技中およびトレーニングにおいて、フリーホイール、多段ギア、ブレーキの使用を禁止する。

Disc brakes are allowed in cyclo-cross training and competition.

Disc brakes are allowed in mountain bike training and competition.

Disc brakes are allowed in road race and time trial training and competition.

Disc brakes are allowed in BMX training and competition.

Disc brakes are allowed in Trials training and competition.

ディスク・ブレーキは、シクロクロスのトレーニングおよび競技において許可される。

ディスク・ブレーキは、マウンテンバイクのトレーニングおよび競技において許可される。

ディスク・ブレーキは、ロード・レースとタイムトライアルのトレーニングおよび競技において許可される。

ディスク・ブレーキは、BMX のトレーニングおよび競技において許可される。

ディスク・ブレーキは、トライアルのトレーニングおよび競技において許可される。

For races on the road and cyclo-cross, the use of fixed sprocket is forbidden: a braking system that acts on both wheels is required.”

ロードおよびシクロクロスのレースにおいては、固定スプロケットの使用は禁止される：両輪に作用するブレーキ装置が必要とされる。

(text modified on 01.07.18)

With regard to the use of disc brakes in the road disciplines, for safety reasons, the discs must imperatively be chamfered.
安全上の理由から、ロード競技部門におけるディスク・ブレーキの使用に関しては、ディスクは必ず面取りされていなければならない。

On the track, the transmission exclusively must consist of three distinct elements:

トラックにおいては、伝動装置はもつぱら以下の 3 つの要素のみから構成されなければならない:

- a chain
- a chainring
- a sprocket
- チェーン
- チェーンリング
- スプロケット

No additional elements are authorized (the chain tensioner, a derailleur, etc.). For safety reasons and in line with this constraint, chainrings and sprockets must be of a circular shape.

いかなる追加要素(チェーン・テンショナー、ディレイラー等)も認められない。安全上の理由およびこの制限に従い、チェーンリングとスプロケットは円形でなければならない。

Section 3: riders' clothing / 競技者の衣服

§ 1 General provisions / 総則

ARTICLE 1.3.026

« When competing, all riders shall wear a jersey with sleeves and a pair of shorts, possibly in the form of a one-piece skinsuit. By shorts it is understood that these are shorts that come above the knee. Sleeveless jerseys shall be forbidden.
競技時には、すべての競技者は袖付きジャージおよびショーツを着用しなければならない。必要に応じて、ワンピース型のスキンスーツを着用することもできる。ここでいうショーツとは、膝より上までの長さのものをいう。袖なしのジャージは禁止される。

However, for downhill, four-cross and Enduro mountain bike events, BMX, trials and indoor cycling, specific provisions are laid down in the part of the regulations concerning the discipline in question. »

ただし、マウンテンバイク(ダウンヒル、フォア・クロス、エンデューロ)、BMX、トライアルおよび室内自転車競技については、当該競技部門に関する規則の該当部分に特別規定が定められている。

(text modified on 01.01.20)

By jersey with sleeves it is understood a jersey that leaves hands not covered. Consequently, integrated gloves in a jersey or a skinsuit are prohibited.

ここでいう袖付きジャージとは、手が覆われないジャージをいう。したがって、手袋一体型のジャージまたはスキンスーツは禁止される。

ARTICLE 1.3.027

“Jerseys shall be sufficiently distinct from world champions', UCI cup and classification leaders' and national jerseys to avoid confusion.”

ジャージは、混同を避けるため、世界選手権者ジャージ、UCIカップおよびランキングの首位者ジャージ、ならびにナショナル・ジャージと十分に区別できるものでなければならない。

ARTICLE 1.3.028

“Save in cases expressly provided for in the regulations, no distinctive jersey may be awarded or worn.”

本規則において明示的に定められている場合を除き、いかなる特徴的なジャージも授与してはならず、また着用してはならない。

ARTICLE 1.3.029

“No item of clothing may hide the lettering on the jersey or the rider's identification number, particularly in competition and at official ceremonies.”

いかなる衣類も、特に競技時および公式行事において、ジャージの文字表示または競技者の識別番号を隠してはならない。

During past seasons the UCI has observed the trend of riders/teams to move away from traditional pin-on techniques to number pockets, i.e., number pockets made from clear plastic or mesh fabric where the identification number is placed inside. Various cycling stakeholders (Commissaires, Fans, and Commentators) have reported difficulties in reading the

identification number due to the non-transparent nature of the mesh-based number pockets.

過去の数シーズンにおいて、UCI は、競技者／チームが従来型のピン留め方式から、ナンバーポケット方式、すなわち、透明なプラスチックやメッシュ生地で作られたナンバーポケットに識別番号を入れる方式に移行する傾向にあることを観察してきた。様々な自転車競技関係者（コミセール、ファン、解説者）から、メッシュ生地のナンバーポケットは透明でないため、識別番号の読み取りが困難であるとの報告が寄せられている。

To bring consistency in the visibility of the identification number within the UCI-sanctioned events, starting from 1 January 2023 for bunch events the identification number must be placed on the outer layer of clothing.

UCI 公認競技における識別番号の視認性を一貫させるため、2023 年 1 月 1 日以降、集団競技においては識別番号を一番外側に着用する衣類上に取り付けなければならない。

Please note, a technique used to place the identification number is not restricted to the pin-on techniques as long as the identification number complies with Articles 1.3.029 and 1.3.076.

For individual events, number pockets will be permitted.

なお、識別番号を取り付ける方法は、識別番号が第 1.3.029 項および第 1.3.076 項に準拠している限り、ピン留めに限定されない。

個人競技については、ナンバーポケットの使用が許可される。

Below you will find a breakdown per event where the use of number pockets is permitted.

ナンバーポケットの使用が許可される競技ごとの内訳を以下に示す。

TRACK トラック	Number Pockets ナンバーポケット
Individual / Team Pursuit インディヴィデュアル / チーム・パーシュート	OK
Mass events / 集団競技	X
Sprint / スプリント	X
Team Sprint / チーム・スプリント	OK
The 200 metres Time Trial / 200m タイムトライアル	X
Keirin / ケイリン	X
Points Race / ポイント・レース	X
Elimination Race / エリミネーション・レース	X
Scratch / スクラッチ	X
Madison / マディソン	X
Kilometre and 500 metres Time Trial / 1km・500m タイムトライアル	OK
ROAD / ロード	
ITT / TTT / Mixed Time Trial / 個人タイムトライアル / チーム・タイムトライアル / 混合タイムトライアル	OK
Mass events / 集団競技	X
CYCLO-CROSS / シクロクロス	X

Figure 69: Table of events where the use of number pockets is permitted

図69: ナンバーポケットの使用が許可される競技の一覧表

ARTICLE 1.3.030

“Rain jackets must be either transparent the same colour as the team jersey or display the team’s name or logo on their front and back.” The minimum size of the inscription shall be at least 20cm in height or width.”

レインジャケットは、チームジャージと同色で下が透けて見えるか、または前面と背面にチーム名もしくはロゴを表示したものでなければならない。チーム名またはロゴのサイズは、高さが幅のいずれかが少なくとも 20cm 以上とする。

(text modified on 23.10.19)

ARTICLE 1.3.031

1. Wearing a rigid safety helmet shall be mandatory during competitions and official training sessions in the following disciplines in all disciplines except indoor cycling and BMX Freestyle Flatland.

室内自転車競技および BMX フリースタイル・フラットランドを除くすべての競技部門においては、競技および公式練習中、リジッド・ヘルメット(硬質な殻体を持つヘルメット)の着用を義務付けるものとする。

In all disciplines concerned, wearing a rigid safety helmet is recommended outside of competitions and official training sessions. In any case, legal provisions must be complied with.

関係するすべての競技部門において、競技および公式練習中以外でも、硬質な安全ヘルメットの着用は推奨される。いかなる場合でも、法的な規定を遵守しなければならない。

2. Each rider shall be responsible for:

各競技者は下記について責任を負うものとする:

- Ensuring that the helmet is approved in compliance with an official security standard and that the helmet can be identified as approved.
ヘルメットが公的な安全基準に従って承認されており、ヘルメットが承認されていることを確認できることを保証すること。
- wearing the helmet in accordance with the security regulations in order to ensure full protection, including but not limited to a correct adjustment on the head as well as a correct adjustment of the chin strap.
完全な保護を確保するために安全規則に従ってヘルメットを着用すること。これには、頭部に正しく装着すること、およびあご紐を正しく調整することを含むが、これらに限定されない。
- avoiding any manipulation which could compromise the protective characteristics of the helmet and not wearing a helmet which has been undergone manipulation or an incident which might have compromised its protective characteristics;
ヘルメットの保護性能を損なうような扱いを避けること、および、不適切な扱いを受けた、または保護性能が損なわれるような事故に遭ったヘルメットを着用することを避けること。
- using only an approved helmet that has not suffered any accident or shock;
事故や衝撃を受けていない公認ヘルメットのみを使用すること。
- using only a helmet that has not been altered or had any element added or removed in terms of design or form."
設計あるいは形状において、変更されたり、要素が付加されたり除去されたりしていないヘルメットのみを使用すること。
- Using only accessories approved by the helmet manufacturer."
ヘルメット製造者により承認された付属品のみを使用すること。

3. For road and track disciplines, the dimensions of the helmet (including accessories) must not exceed the below dimensions:

ロードおよびトラックの競技部門の場合、ヘルメット(付属品を含む)の寸法は以下を超えてはならない:

Length (L) can be less or equal to 450 mm;

Width (W) can be less or equal to 300 mm;

Height (H) can be less or equal to 210 mm;

長さ(L)は 450mm 以下

幅(W)は 300mm 以下

高さ(H)は 210mm 以下

4. The tables below set out requirements related to helmets in the disciplines of road, track and cyclo-cross.

以下の表は、ロード、トラックおよびシクロクロス競技部門におけるヘルメットに関する要件を定めるものである。

The table below provides for two categories of helmets: Traditional Helmets and Time Trial Helmets. It also sets out the specifications for each category of helmet.

下表では、ヘルメットを「従来型ヘルメット」と「タイムトライアル用ヘルメット」の 2 つのカテゴリに分類し、各カテゴリに適用される仕様を定める。

Specifications 仕様	Traditional Helmet 従来型ヘルメット	Time Trial Helmet タイムトライアル用ヘルメット
Maximum dimensions (L x W x H) mm (as per diagram below) 最大寸法 (mm) (長さ×幅×高さ)(下図参照)	450 x 300 x 210	450 x 300 x 210

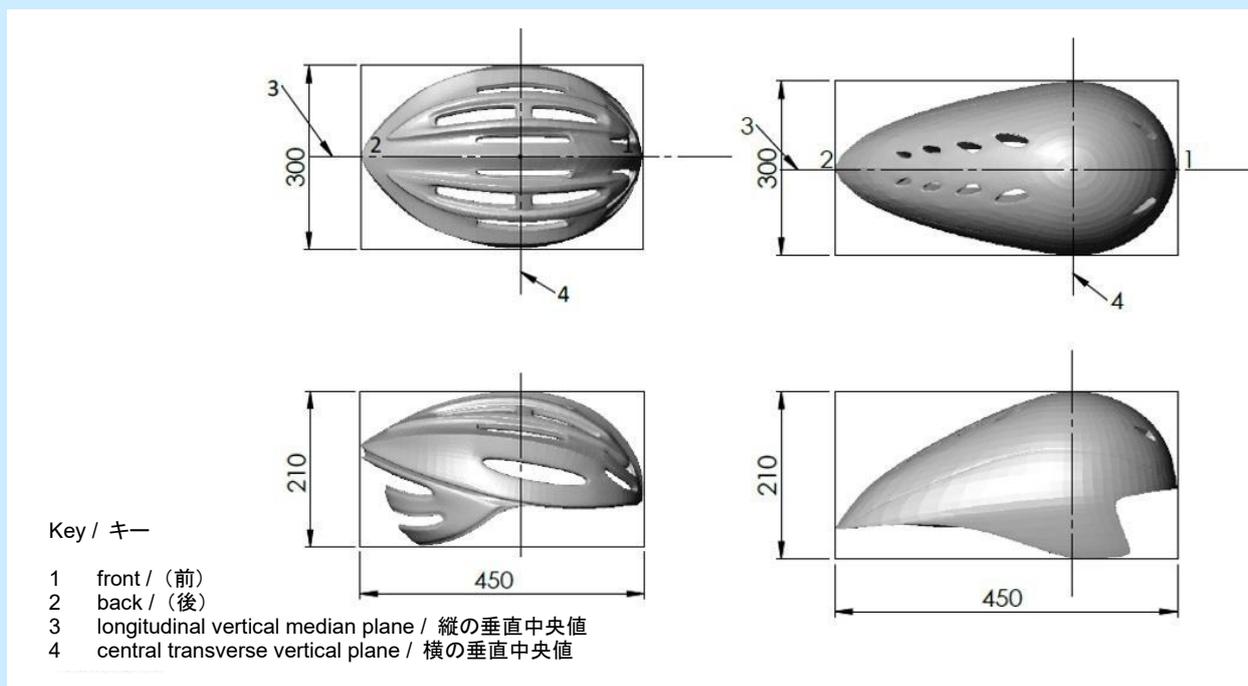
Ventilation 通気性	The helmet must have at least three (3) distinct air inlet openings on the shell structure ヘルメットは、外殻構造に少なくとも3か所の個別の空気取入口(通気口)を備えていなければならない	No restriction 制限なし
Ear coverage 耳の被覆	The helmet shell and any accessories must not extend to cover, obstruct, or enclose the rider's ears (looking from the lateral view) ヘルメットの外殻およびいかなる付属品も、側面から見た場合に競技者の耳を覆い、遮り、または囲う位置まで延びてはならない	No restriction 制限なし
Visor A "visor" refers to any fixed or attached shield that cannot be worn independently of the helmet. バイザー 「バイザー」とは、ヘルメットとは別に着用することができない、固定されたまたは取付けられたシールドをいう。	Integrated or detachable visors are not permitted. Helmets must be used without any visor attachments or shield-like accessories 一体型または着脱式のバイザーは認められない。ヘルメットは、いかなるバイザーやシールド状の付属品も装着せずに使用しなければならない	Integrated or detachable visors are permitted 一体型または着脱式のバイザーは認められる

The table below sets out the disciplines in which Traditional Helmets and Time Trial Helmets are permitted.
 従来型ヘルメットおよびタイムトライアル用ヘルメットの使用が認められる競技部門は、下表のとおりとする。

Road ロード	Traditional Helmet 従来型ヘルメット	Time Trial Helmet タイムトライアル用ヘルメット
Individual Time trial, Team Time Trial 個人およびチーム・タイムトライアル	Permitted 許可	Permitted 許可
Other events その他の種目	Permitted 許可	Not permitted 不許可
Track トラック	Traditional Helmet 従来型ヘルメット	Time Trial Helmet タイムトライアル用ヘルメット
Individual Pursuit, Team pursuit, Kilometer Time trial, Team Sprint 個人パーシュート、チーム・パーシュート、1km タイムトライアル、チーム・スプリント	Permitted 許可	Permitted 許可
200m Time Trial, Sprint, Points Race, Keirin, Madison, Scratch Race, Elimination Race, Omnium, Tempo Race 200m タイムトライアル、スプリント、ポイント・レース、ケイリン、マディソン、スクラッチ・レース、エリミネーション・レース、オムニウム、テンポ・レース	Permitted 許可	Not permitted 不許可
Other events その他の種目	Permitted 許可	Not permitted 不許可
Cyclo-cross シクロクロス	Traditional Helmet 従来型ヘルメット	Time Trial Helmet タイムトライアル用ヘルメット
All events すべての種目	Permitted 許可	Not permitted 不許可

The diagram below illustrates the measurement of dimensions for Traditional Helmets and Time Trial Helmets:

従来型ヘルメットおよびタイムトライアル用ヘルメットの寸法測定は、下記のとおりとする:



It is prohibited to add a detachable cover to a helmet. Add-on helmet visors or covers are authorised provided that they are supplied by the helmet manufacturer.

ヘルメットに取り外し可能なカバーを追加することは禁止される。ただし、ヘルメットに後付けするバイザーまたはカバーは、ヘルメット製造者が供給するものである場合に限り認められる。

The composition of the helmet material and its surface condition are not subject to any regulations. However, additions to the helmet are not allowed (cover, tape, etc.). The use of mechanical or electronic systems in or on the helmet is also prohibited, unless the system (together with the helmet) is compliant with provisions stated in Article 1.3.002.

ヘルメット素材の組成およびその表面状態は、いかなる規定の対象とはならない。ただし、ヘルメットへの付加物(カバー、テープ等)は認められない。ヘルメットの内部または外部に機械的または電子的なシステムを用いることも禁止される。ただし、当該システムが(ヘルメットとともに)条項 1.3.002 の規定に適合している場合を除く。

It is obligatory to wear a helmet for safety reasons and no modifications to the helmet are allowed. The helmet must be approved in accordance with the prevailing safety standards, must not have been modified and must not have suffered an impact or been involved in an accident.

安全上の理由からヘルメットの着用は義務付けられ、ヘルメットへのいかなる改造も認められない。ヘルメットは現行の安全基準に従って承認されていなければならない、改造されているはならず、衝撃を受けたもの、または事故に関与したものであってはならない。

Compliance with the dimensional restrictions is not compulsory for helmets that on 1 January 2023, are:
寸法制限への適合は、2023年1月1日時点で次のいずれかに該当するヘルメットについては義務付けられない:

- already manufactured
- on the market
- already at the production stage
- 既に製造されているもの
- 市販されているもの
- 既に製造段階にあるもの

ARTICLE 1.3.032

“Clothing and other items or accessories worn by a rider (including but not limited to helmets, glasses, shoes or in-race communication devices) may not modify the morphology of the rider.

競技者が着用する衣類およびその他の物品または付属品(ヘルメット、眼鏡、靴、競技中の通信機器等を含むが、これらに限

られない)は、競技者の身体形態を変化させてはならない。

Moreover, any non-essential element which is added on (or under) or integrated in any clothing, or other item or accessory worn by a rider shall be forbidden. A non-essential element shall be any element which does not have a purpose which is exclusively of clothing or protection, or which is not strictly necessary for the functionality of the clothing, or other item or accessory. This shall also apply regarding any material or substance applied onto the skin or clothing and which is not itself an item of clothing or another item or accessory worn by a rider.

さらに、競技者が着用する衣類、その他の物品または付属品に、追加(その上または下に装着)され、または一体化された非必須要素は認められない。非必須要素とは、衣服または保護のみを目的としない要素、または当該衣類、その他の物品もしくは付属品の機能にとって厳密に必要なでない要素をいう。さらに、本規定は、競技者が着用する衣類、その他の物品または付属品そのものではない材料または物質であって、皮膚または衣類に塗布され、または付着させられるものにも適用される。

The addition of any non-essential element or device to clothing is prohibited. The use of mechanical or electronic systems with clothing is prohibited.

衣類にいかなる非必須要素または装置を追加することも禁止される。衣類に機械的または電子的システムを用いることも禁止される。

It is also prohibited to wear clothing to which non-essential elements have been added with a view to improving their aerodynamic properties such as, for example, "wings" under the arms or an extension between the helmet and the jersey or skinsuit.

また、腕の下の「ウイング(翼形状)」や、ヘルメットとジャージまたはスキンスーツの間の延長部など、空力特性の向上を目的として非必須要素が付加された衣類を着用することも禁止される。

Shoes that have been made more aerodynamic by the addition of a non-essential element or by a modification to the toe or heel are prohibited from competition. No part of the shoe should extend above ankle height.

非必須要素の付加、またはつま先もしくはかかとへの改造によって空力特性が向上した靴は、競技において使用してはならない。靴のいかなる部分も、くるぶしの高さを超えてはならない。

Gloves used in track competition must not be mittens that only have one, two or three separations between the fingers. Gloves must not fully or partially restrain free movements of fingers.

トラック競技で使用する手袋は、指の間の分離が1か所、2か所または3か所しかないミトン形状であってはならない。手袋は、指の自由な動きを完全に、または一部でも拘束してはならない。



Figure 70: Example of a mitten forbidden in track competition

図70: トラック競技において禁止されるミトンの例

Non-essential items forbidden by article 1.3.033 of the UCI Regulations shall include any product or substance applied on the body (legs, arms, etc..) or clothing aimed at improving aerodynamics. Specific oils for protection against cold or rain are tolerated.

UCI 規則条項 1.3.033 により禁じられる非必須品目には、空力特性の向上を目的として身体(脚、腕等)または衣類に塗布されるいかなる製品または物質も含まれるものとする。防寒または防雨のための専用オイルは許容される。



Figure 71: Example of a substance applied on the body

図71: 身体に塗られた物質の例

ARTICLE 1.3.033

Modifications to the surface roughness of clothing are authorized but may only be the result of threading, weaving or assembling of the fabric. Surface roughness modifications shall be limited to a profile difference of 1mm at most.

衣類の表面粗さの変更は許可されるが、布地の編目の大きさ、織りまたは縫製の結果としてのものでなければならない。表面粗さの変更は、最大でも断面で1mmの差に制限される。

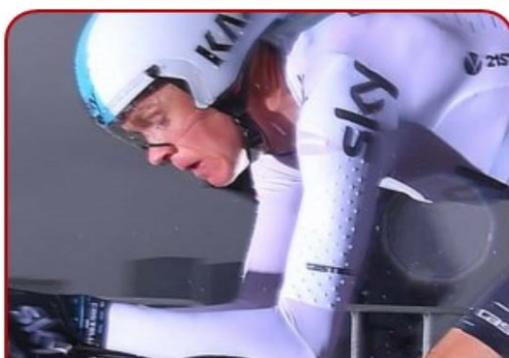


The measure of surface roughness modification shall be made without pressure or traction on the clothing.

表面粗さの変更の測定は、衣類への圧力または引張なしに行うものとする。

All clothing must maintain the original texture of the textile and may not be adapted in a manner to integrate form constraints. Therefore, when not worn, clothing may in no case contain any self-supporting element or rigid parts.”

すべての衣類は、織物の元々の性質を維持しなければならず、形状の制約を組み込むように改造することはできない。したがって、着用されていない時に、衣類はいかなる場合も自立する要素または堅い部分を含んではならない。



Modified shape due to rigid structure
硬質構造による形状の変化



Modified surface with addition of silicon
シリコン添加による表面の変化



Figure 72: Example of forbidden product and equipment
 図 72: 禁止された製品および機材の例

ARTICLE 1.3.033 BIS

“Socks and overshoes used in competition may not rise above the height defined by half the distance between the middle of the lateral malleolus and the middle of the fibula head.”
 競技中に使用する靴下とオーバーシューズは、外果の中心と腓骨頭中心の間の距離の半分の高さを超えてはならない。

Article introduced on 15.10.18

In order to clarify the socks height regulation and have a fair height between riders, the following height is now imposed.
 靴下の高さに関する規則を明確化し、競技者間の高さを公平にするために、以下の高さを課す。



Figure 73: Example of forbidden product and equipment
 図 73: 禁止された製品および機材の例

ARTICLE 1.3.034

“During competitions, riders' attendants may not bear any advertising matter on their clothing other than that authorized for their team's riders for the race in question.”
 競技中において、競技者のアテンダントは、当該レースに参加するそのチームの競技者に認められたもの以外の広告を、衣服上につけることはできない。

TRACKING MODIFICATIONS (HIGHLIGHTED IN RED)

変更履歴 (赤字でハイライト)

VERSION バージョン	ARTICLE 条項
07.09.2027	1.3.017