



KONINKLIJKE
NEDERLANDSE
MOTORRIJDERS
VERENIGING

KNMV

ALGEMEEN REGLEMENT TRIAL 2017

KNMV
Zijpendaalseweg 1
Postbus 650
6800 AR ARNHEM
Tel. KNMV-Algemeen:
Tel. KNMV-Sport:
Fax:
E-mail:
Internet:

(026) 352 85 10
(026) 352 85 15
(026) 352 85 22
sport@knmv.nl
www.knmv.nl

Hiermee komen alle voorgaande edities te vervallen. Wijzigingen ten opzichte van het Trial Reglement 2016 wordt vet en cursief weergegeven. Vervallen teksten zijn doorgestreept.

Inhoudsopgave

1	DEFINITIE VAN TRIAL	3
1.01	Klasse indeling	3
1.02	Wedstrijden	3
2	INSCHRIJVINGEN	3
2.01	Licenties	3
2.02	Maximum aantal inschrijvingen	4
2.03	Weigering van inschrijvingen	4
2.04	Rijnummers	4
2.05	Rijdersuitrusting	4
2.06	Technische keuring	5
3	DE TRIALWEDSTRIJD	5
3.01	Afstand	5
3.02	Maximum wedstrijdtijd	5
3.03	Maximale rijtijd eerste ronde (n.v.t. bij NK Jeugd)	5
3.04	Tijdsduur	5
3.05	Maximale Rijtijd per non-stop	5
3.06	Totale rijtijd	5
3.07	Tijdcontrole	5
3.08	Controlekaarten	5
4	Parcours/Route	6
5	Non-stops	6
5.01	Ingang van non-stops	7
5.02	Begrenzing van non-stops	7
5.03	Oefenen/Verkennen van non-stops	8
5.04	Minders/Assistenten van de rijders	8
6	BESTRAFFINGEN EN STRAFPUNTEN	8
6.01	Tijd	8
6.02	Straffen voor fouten in de non-stop	9
6.03	Non-stop Official	10
6.04	Gele Kaart	10
6.05	Diskwalificatie	11
7	START	11
7.01	Parc Fermé	11
7.02	Startvolgorde 1 ^e ronde	11
7.03	De loting	11
7.04	Startvolgorde Kampioenstrial	12
8	TECHNISCHE CONTROLE	12
8.01	Verantwoordelijkheid van de rijder	12
8.02	Vervanging van ongemerkte onderdelen	12
8.03	Gereedschappen en hulp	12
8.04	Banden wisselen	12
8.05	Keuring van de motoren gedurende de wedstrijd	12
9	Milieu	12
10	KLASSERING EN RESULTATEN	12
10.01	Gelijk aantal strafpunten	12
10.02	Klassering en resultaten bij vroegtijdig stoppen van de wedstrijd	12
10.03	Prijzen	13
11	KNMV trial ONK en NK Jeugd Cup COMPETITIE	13
12	PROMOTIE	14
12.01	Promotie beleid ONK	14
12.02	Promotie beleid NK Jeugd	14
13	DEGRADATIE	14
13.01	Degradatie Inters en Euro/Nationals	14
13.02	Degradatieverzoeken	14
14	DEELNAME BUITENLANDSE WEDSTRIJDEN	15
15	PROTESTEN	15
16	DISCUSSIES	15
17	SLOTBEPALING	15
17.01	Bevoegdheid wedstrijdleider	15
17.02	Bevoegdheid Off Road/Enduro/Trial Commissie (OET)	15
17.03	Tussentijdse wijzigingen in FIM reglementen	15
17.04	Aansprakelijkheid	15

1 DEFINITIE VAN TRIAL

Een Trial is een wedstrijd waarbij de conditie, bekwaamheid en regelmatigheid van de rijders de basis vormen voor het resultaat. Er zijn in de wedstrijd Non-stops opgenomen, waar de bekwaamheid van de rijder door controleurs wordt geobserveerd en zo nodig strafpunten gegeven zullen worden. Er is een tijdslimiet gesteld waarin de hele wedstrijd gereden moet worden.

1.01 Klasse indeling

In de trialwedstrijden kennen we het volgende klassenbelang:

ONK: Voor deelnemers van 18 jaar en ouder op trial motoren met een onbeperkte cilinder inhoud

Inters I (Geel+ spoor)

Inters II (Geel spoor)

Euro/Nationalen (Rood spoor)

Sport A (Blauw spoor)

Sport B (Wit spoor)

~~Instap~~ (Vrij Spoor)

Dames (wordt verreden als er tenminste 3 dames in dezelfde klasse deelnemen).

NK Jeugd: Voor deelnemers van 5 tot en met 18 jaar.

Tot en met de B klasse verreden met motoren met een maximale cilinderinhoud van 125cc. Jeugdrijders rijden de NK-jeugd Trial tot en met de dag dat men 18 oud jaar wordt, hierna mag men het lopende seizoen afronden.

A Kampioensklasse (Rood spoor)
B Juniorenklasse (Blauw spoor)
C Aspirantenklasse (Wit spoor)
D Pupillenklasse (Groen spoor)
K Kabouterklasse (Vrij spoor)
O Open klasse (Spoor naar keuze)

- Openklasse voor alle deelnemers ouder dan 18 jaar *en/of* met een motor die een cilinderinhoud heeft van meer dan 125cc (uitgezonderd rijders in de A klasse). In de openklasse wordt bij het inschrijven een keuze gemaakt voor het te rijden spoor. In de uitslag zal de kleur van het gereden spoor worden vermeld.

1.02 Wedstrijden

Wedstrijden kunnen worden georganiseerd voor het:

- ONK (klassen Inters I + II, Euro/Nationalen, Sport A, Sport B, ~~Instap~~ en Dames)
- NK-jeugd (klassen A, B, C, D, K en Open klasse).

Ook bestaat de mogelijkheid om een combinatie wedstrijd te organiseren (ONK en NK-jeugd samen), waarbij alle klassen aan de start komen.

2 INSCHRIJVINGEN

Deelnemers hoeven niet vooraf in te schrijven, maar kunnen zich 's morgens voor de wedstrijd aanmelden conform het tijdschema zoals is opgesteld in het Aanvullend Reglement. De organisator draagt zorg voor de publicatie van het door de KNMV goedgekeurde en gestempelde Aanvullend Reglement. Voor bepaalde wedstrijden, kan wel een voorinschrijving worden gehouden. Bij inschrijving op het evenement dient het controleformulier technische keuring en een geldige licentie overlegd te worden; ook kan naar een legitimatie gevraagd worden.

2.01 Licenties

- Nationale Licentie: Rijders in de klassen Inters, Euro/Nationalen en Sport en ~~Instap~~ klasse, dienen minimaal in het bezit te zijn van een geldige KNMV Nationale licentie voor Trial.
- Internationale/Euro Licentie: Buitenlandse deelnemers moeten in het bezit zijn van een Internationale of Euro-licentie, afhankelijk van de klasse waarin zijn deelnemen. Buitenlandse deelnemers met een internationale licentie dienen zich vooraf via hun bond aan te melden om voor kampioenschapspunten in aanmerking te komen. ~~Als zij zich niet via hun bond hebben aangemeld rijden zij met een daglicentie.~~
- Basis sportlicentie: Degenen, die uitkomen in de jeugdklasse A,B,C, D, K en de open klasse O dienen in het bezit te zijn van een geldige **KNMV Basis Sportlicentie Trial**. Rijders in de A (Kampioensklasse) dienen tevens KNMV jeugdlid te zijn.

- **Dagpas:** Deelnemen in voornoemde klassen is tevens mogelijk met een daglicentie. Deze dient **vooraf (en niet op de dag zelf)** bij de KNMV aangevraagd te worden. Deelnemers met een dagpas komen in aanmerking voor klassering in de uitslag van de klasse, waarin zij starten. Echter niet voor klassering en competitiepunten voor het KNMV (Euro) Cupkampioenschap.

2.02 Maximum aantal inschrijvingen

Het aantal inschrijvingen voor Trials meetellende voor het ONK/KNMV Cup en NK jeugd kampioenschap is gelimiteerd tot een maximum van honderd per klasse. De rijders die in voorgaande meetellende Trials punten hebben behaald en rijders die het voorgaande jaar in het ONK of KNMV Cup punten hebben behaald, zullen als eerste worden toegelaten.

Inschrijfgeld per deelnemer voor deelname aan

- NK Jeugd Trial € 10,=
- ONK Trial € 12,=

2.03 Weigering van inschrijvingen

Inschrijvingen die niet voldoen aan de richtlijnen, worden geweigerd (zie ook art. 2.01).

2.04 Rijnummers

Deelnemers ONK: Voor informatie betreffende de toekenning van de rijnummers raadpleeg het gestelde in het document “Algemene Licentie informatie” op de KNMV website.

2.05 Rijdersuitrusting en rijnummer ranges

Het voeren van een nummerplaat in de kleur van zijn klasse en met daarop het rijnummer in de juiste kleur is verplicht. De nummerplaat dient een afmeting te hebben van min. 12 x 8 cm en cijfers met een minimale hoogte van 6 cm. Rijders die zijn uitgevallen dienen het nummer onleesbaar te maken.

	Kleur nummerplaat	Kleur cijfers	Rijnummer range
Inters I + II	Geel	Zwart	1 - 20
Euro/Nationalen	Rood	Wit	21 - 49
Sportklasse A	Blauw	Wit	50 - 69
Sportklasse B	Wit	Zwart	70 - 99
Instapklasse	Oranje	Wit	
Kampioensklasse (A)	Rood	Wit	101 - 120
Juniorenklasse (B)	Blauw	Wit	121 - 140
Aspirantenklasse (C)	Wit	Zwart	141 - 160
Pupillenklasse (D)	Groen	Wit	161 - 180
Kabouterklasse (K)	Oranje	Wit	181 - 200
Openklasse	Te rijden met kleur van de gekozen klasse zonder cijfer		

Kleding: Rijders dienen te voldoen aan de volgende kleding voorschriften.

- Een wettelijk goedgekeurde helm met minimaal een ece-22-05 keurmerk
- Leren motorlaarzen met verharde scheenbescherming
- Lange broek
- Shirt en/of jas met lange mouwen
- Handschoenen

Kleding moet lichaamsbedekkend zijn en kan zijn gemaakt van leer of kan speciale motocross- en trialkleding zijn. Het gebruik van knie-, **borst**-, rug- en elleboogbescherming wordt tenzeerste aangeraden.

Het gebruik van sjaaltjes en/of capuchons is niet toegestaan, Dringend advies om lang haar zo te dragen dat er geen risico bestaat dat dit tussen draaiende delen van de motor terecht kan komen (**bijvoorkeur onder de helm**).

Deelnemers met een daglicentie dienen ook aan het gestelde in art. 1.01 en 2.05 te voldoen.

2.06 Technische keuring

De rijder dient bij de technische keuring *van de trialmotor tevens* het volgende aan te bieden:

- Een geldige legitimatie.
- Een voor hem/haar geldige licentie.
- Een wettelijk goedgekeurde helm met minimaal een ece-22-05 keurmerk.

3 DE TRIALWEDSTRIJD

3.01 Afstand

De trial kan één of meerdere ronden omvatten maar mag het aantal van vier ronden niet overschrijden. Het aantal ronden en non-stops dient in het Aanvullend Reglement vermeld te worden. Het minimum aantal non-stops per wedstrijd voor de ONK is 30, voor NK-Jeugd 24 met een maximum van 60. Afwijkingen dienen door de Off Road/Enduro/Trial Commissie te worden goedgekeurd.

3.02 Maximum wedstrijdijd

De maximum toegestane tijd voor Trial (het vertrek van de eerste rijder en de finish van de laatste rijder) mag niet meer dan negen uur bedragen.

3.03 Maximale rijtijd eerste ronde

Voor de eerste ronde zal een maximale rijtijd worden gereserveerd als deel van de totale wedstrijdijd. De maximale rijtijd voor de eerste ronde bedraagt het aantal non-stops x 15 minuten. Tijdsoverschrijding wordt bestraft met 1 strafpunt per minuut. Indien de tijdsoverschrijding meer dan 30 minuten bedraagt volgt diskwalificatie. Iedere deelnemer wordt geacht op zijn officiële starttijd te zijn gestart.

3.04 Tijdsduur

In gevallen waar blijkt dat de route op de wedstriiddag te gevaarlijk of te moeilijk is, kan de wedstrijdleider de tijd met maximaal 60 minuten uitbreiden. In dit geval moet hij alle rijders over deze tijdsuitbreiding voorafgaande aan de start van een nieuwe ronde informeren.

3.05 Maximale Rijtijd per non-stop

~~Met het "nonstop" rijden vervalt de geklokte 1 ½ minuut rijtijd per non-stop. De lengte van een non-stop moet wel binnen een richttijd van 1 tot 2 minuten gereden kunnen worden.~~

Voor het ONK bedraagt de maximale rijtijd in een non-stop 1 minuut en 30 seconden.

- *De non-stop official dient de beschikking te hebben over een stopwatch en zal de tijdwaarneming starten als de rijder de startlijn van de non-stop passeert en zal dit kenbaar maken door een fluitsignaal.*
- *Indien de rijder er niet in is geslaagd de non-stop binnen het tijdsbestek van 1 minuut 30 seconden te voltooien zal de non-stop official door middel van een langgerekt fluitsignaal duidelijk aan geven dat deze maximale rijtijd is verstreken.*
- *Het niet voltooien van de non-stop binnen deze geklokte tijd wordt bestraft als mislukking (5 strafpunten)*
- *De beslissing van de non-stop official over deze tijdwaarneming staat niet ter discussie.*

3.06 Totale rijtijd

De totaalijd voor iedere rijder wordt als volgt berekend: Eerste ronde 15 minuten per non-stop + tweede, derde, en vierde ronde 8 minuten per non-stop. Het totale tijdschema voor de Trial en de starttijd dient in het Aanvullend Reglement te worden opgenomen en mag nooit minder bedragen dan de berekening die moet worden gemaakt voor het aantal rondes/nonstops voor de betreffende wedstrijd.

3.07 Tijdcontrole

De laatste tijdcontrole dient zo snel mogelijk na de laatste non-stop te zijn, de rijders blijft onderworpen aan de reglementen tot de rijder zijn laatste controlekaart heeft ingeleverd.

3.08 Controlekaarten

De rijder dient de controlekaarten te gebruiken die per ronde door de organisator beschikbaar worden gesteld. De controlekaart kan worden voorzien van een waarmerk van de wedstrijdleider (bijv. stempel). De rijder is te allen tijde verantwoordelijk voor zijn eigen controlekaart, het inleveren van de controlekaart bij het wedstrijdsecretariaat is onherroepelijk.

4 PARCOURS/ROUTE

In principe dient de wedstrijd te worden verreden op een afgesloten parcours zodat de rijders vanaf de paddock alle non-stops kunnen bereiken zonder daarvoor gebruik te moeten maken van de openbare weg. Behalve als in overleg met de lokale autoriteiten en de politie toestemming is verleend en de route is afgesloten voor normaal verkeer en bewaakt wordt door politie/verkeersregelaars of officials. De route voor toeschouwers moet waar mogelijk worden gescheiden van de route die door de deelnemers wordt gereden.

Indien er sprake is van een route moet deze met “waterbestendige” pijlen bewegwijzerd worden. In het witte vlak moet het nummer staan van de volgende non-stop, de pijlpunt mag worden voorzien met een kleur naar keuze.



Om geklassificeerd te worden als zijnde gefinished moet de rijder zonder hulp van derden de gehele route afleggen met zijn machine, rijdend danwel duwend, tenzij de organisatie hulp heeft geautoriseerd danwel een afwijkende route heeft toegestaan.

De rijder moet gedurende de wedstrijd op straffe van diskwalificatie de route blijven volgen of de route weer vervolgen op het punt waar deze werd verlaten.

5 NON-STOPS

Er zal voor iedere klasse minimaal 1/3 van de non-stops worden uitgezet op het niveau “makkelijk” - “gemiddeld” - “moeilijk”.

Iedere non-stop moet volledig onafhankelijk zijn van andere non-stops (voor kleine terreinen kan hierop een uitzondering worden gemaakt)

Elke non-stop moet in de route duidelijk, in logische volgorde aangegeven en genummerd worden. In deze volgorde dienen de deelnemers de non-stops ook te rijden. Overtreding hiervan wordt bestraft met 10 strafpunten. In de 1^e ronde start de rijder op de aangewezen Nonstop (7.02).

- Als de rijder de non-stop inrijdt accepteert hij/zij de non-stop zoals deze op dat moment wordt aangetroffen.
- Een machine met rijder wordt geacht in een non-stop te zijn wanneer de voorwielas de aanduiding “begin non-stop” gepasseerd is tot aan het moment dat de voorwielas de aanduiding “einde non-stop” passeert.
- Als de voorwielas de non-stop verlaat via de aanduiding “begin non-stop” is er sprake van een mislukking.
- De rijder moet bij een mislukking, op aanwijzing van de controleur, de non-stop zo snel mogelijk verlaten.
- Indien na de eerste passage van rijders blijkt dat een non-stop onmogelijk te rijden is, dient de non-stop gehandhaafd te blijven voor de betreffende ronde en zal meetellen bij de totaalscore van deze wedstrijd. De strafpunten behaald door iedere rijder in deze non-stop zullen bij het totaal aantal strafpunten van de wedstrijd worden meegeteld.
- Wanneer het noodzakelijk is om een non-stop door overmacht te annuleren voordat alle rijders deze gepasseerd zijn, dan zullen aan de rijders geen strafpunten worden toegekend welke in de betreffende non-stop zijn behaald. De totale tijd voor de wedstrijd zal niet gewijzigd worden wanneer een non-stop gedurende de Trial wordt verwijderd.
- Wanneer een rijder, bij zijn poging om een bonafide geobserveerde non-stop te rijden, hierin ongeautoriseerd wordt gehinderd kan de rijder een obstructie claimen. De controleur kan dan de beslissing nemen om de non-stop opnieuw te laten rijden, deze beslissing kan niet worden aangevochten. In dit geval geldt de volgende regel: de non-stop moet compleet opnieuw worden verreden, alle strafpunten die waren toegekend tot aan de plek van de obstructie blijven staan en alle strafpunten die vanaf het punt van obstructie worden opgelopen zullen daar bij worden opgeteld.

5.01 Ingang van non-stops

Voor de ingang van de non-stops wordt een corridor gemaakt waarin minimaal twee rijders achter elkaar met hun machines plaats kunnen nemen wanneer zij voorbereid en gereed zijn om de non-stop te rijden.

5.02 Begrenzing van non-stops

De non-stops zullen voor zover mogelijk door natuurlijke obstakels begrensd worden of met eenvoudig waar te nemen waterbestendige tape of lint dat bevestigd is, op of aan, paaltjes/pinnen of bomen. De paaltjes of pinnen moeten stevig in de grond zijn verankerd en moeten dicht genoeg op elkaar staan om overmatige beweging van tape/lint te voorkomen. Tape/lint moet minimaal 10 cm en maximaal 30 cm boven grond hangen.

Rondom de begrenzing van de non-stop moet, daar waar het publiek verwacht wordt te gaan staan, een vrije zone worden gemaakt waarin alleen Officials, rijders, minders en pers mogen komen. Publiek moet zich buiten deze vrije zone bevinden zodat rijders binnen de non-stop niet gehinderd kunnen worden door publiek welke te dicht op de non-stop begrenzing staan. Voor afzetting van deze vrije zone mag een afwijkend soort tape/lint worden gebruikt.

Voor tape/lint dat wordt gebruikt als non-stop begrenzing of als afscheiding in de non-stop geldt in de volgende situaties als mislukking:

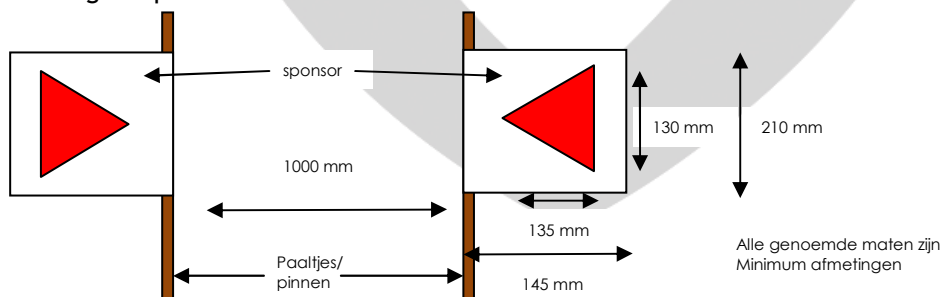
- Breken van tape/lint
- Overrijden van tape/lint waarbij tape/lint onder het wiel de grond raakt
- Overrijden en/of verplaatsen van de paaltjes of pinnen waaraan de tape of lint is bevestigd, zodanig dat de controleur het paaltje of pin weer opnieuw en juist moet plaatsen

Voor het gebruik van poortjes wordt gebruik gemaakt van zgn. markeerpijlen, deze markeerpijlen dienen uit waterbestendig materiaal gemaakt te zijn.

- Tussen twee markeerpijlen van dezelfde kleur waarvan de punten naar elkaar toewijzen bevindt zich een denkbeeldige lijn waar de rijder van die klasse doorheen moet rijden.
- Een poort kan ook gemaakt worden door één markeerpijl te gebruiken die ondubbelzinnig naar het lint wijst waardoor een denkbeeldige lijn ontstaat waar de rijder van die klasse doorheen moet rijden.

De doorgang tussen twee markeerpijlen moet minimaal 1000 mm bedragen.

- Het geldt als een mislukking indien de rijder niet *tussen* de pijlen het poortje van zijn eigen categorie passeert



De markeerpijlen vertegenwoordigen het nivo van de klasse van de rijders, Geel, Rood, Blauw, Wit en Groen. De ~~Instap~~ en Kabouterklasse volgt een vrij spoor door de non-stop

- Indien tape/lint door een rijder is doorbroken dient het voordat de passage van de volgende rijder plaatsvindt te worden hersteld.
- De organisatie dient zorg te dragen dat er voldoende reservemateriaal bij iedere non-stop beschikbaar is.
- Indien de non-stop door een opgetreden omstandigheid zodanig en radicaal van nivo of van ontwerp is veranderd ten opzichte van de begin situatie kan de non-stop official de non-stop weer in de originele situatie terugbrengen. Indien dit niet mogelijk is moet de wedstrijdleider hierin een beslissing nemen (zie ook overmacht of obstructie)

- De wedstrijdleader kan het ontwerp van een non-stop tussen de eerste en tweede rondes aanpassen. Dit betekent tussen de passage van de laatste rijder van de eerste ronde en de eerste rijder in de tweede ronde.
- Controleurs moeten in dit laatste geval duidelijk aan de rijders deze wijzigingen aangeven, waarbij zij tevens aangeven of er wel of niet extra tijd beschikbaar wordt gesteld om de nieuwe non-stop te inspecteren.

5.03 Oefenen/Verkennen van non-stops

Het is rijders op straffe van diskwalificatie verboden om non-stops te oefenen zowel op als voor de wedstrijddag. Indien blijkt dat op de wedstrijddag zich verse banden sporen in de non-stop bevinden zal de non-stop in opdracht van de wedstrijdleader aangepast worden.

Alleen tijdens de eerste ronde en *alleen voor rijders* is het toegestaan om, na toestemming van de controleur, in de non-stops te komen en de non-stop te verkennen. Indien door de wedstrijdleader een non-stop tussen de eerste en tweede ronde is gewijzigd mag op aanwijzing van de controleur *alleen de rijder* de non-stop opnieuw verkennen.

5.04 Minders/Assistenten van de rijders

- Het is rijders toegestaan om één minder/assistent aan te stellen
- De minder/assistent moet op zijn minst verzekerd zijn voor ongevallen.
- De minder/assistent moet zich bij het inschrijven van de rijder laten registreren bij het wedstrijdsecretariaat.
- De rijder blijft te alle tijde verantwoordelijk voor alle acties van de minder/assistent
- De minder/assistent moet middels een groen/geel/oranje hesje met daarop het startnummer van de rijder herkenbaar zijn
- Het is de minder/assistent niet toegestaan zich in de non-stop te bevinden, hij/zij mag zich wel in de vrije zone (zie 5.0.2) buiten de non-stop bevinden.
- Uitzondering is een door de wedstrijdleader/Controleur aangegeven gevaarlijk punt in de non-stop waar de rijder/motor eventueel gevangen zou moeten worden. De minder/assistent mag in deze situatie de non-stop alleen betreden na toestemming van de controleur. Incidenteel kan het voorkomen dat bij het niet hebben van een minder/assistent een mede rijder deze taak op zich neemt.
- Indien de minder/assistent zich op enig moment vanwege voorgenoemde uitzondering in een non-stop moet bevinden gelden voor hem/haar dezelfde kledingseisen als voor de rijder (punt 2.0.5)
- Voor reparatie of vervanging van ongemarkeerde onderdelen van de machine mag de rijder assistentie ontvangen van iedere persoon behalve als de rijder zich in de non-stop of in de corridor bevindt.
- Alleen de rijder is het toegestaan om de machine over het parcours te duwen (n.v.t NK Jeugd C-D-K Klassen)
- Minders/assistenten van de NK Jeugd klassen C, D en K vormen een uitzondering, zij mogen hun rijder in de non-stop begeleiden. Indien zij hun rijder op enig gevaarlijk punt zouden moeten vangen hebben ook zij zich te houden aan de kleding voorschriften.

6 BESTRAFFINGEN EN STRAFPUNTEN

6.01 Tijd

- | | |
|---|-------------------|
| • Indien een deelnemer inschrijft na de sluitingstijd van de inschrijving zal hij als laatste van start gaan in zijn klasse en wordt zijn starttijd gelijk aan de eerst gestarte rijder in zijn klasse. | |
| • Tijdsoverschrijding van de maximale rijtijd van de eerste ronde en/of de maximale totale rijtijd | 1 punt per minuut |
| • Tijdsoverschrijding van meer dan 30 minuten | Diskwalificatie |
| • Overschrijding van de rijtijd van 1 minuut en 30 seconden per nonstop (met uitzondering van nk-jeugd) | 5 strafpunten |

6.02 Straffen voor fouten in de non-stop

Definitie van een fout.

- Alle contact met de grond van elk deel van de rijder en/of zijn machine (behalve de banden, de voetsteunen en de beschermplaat van het motorblok) en/of het leunen tegen obstakels (rotsen, blokken, bomen etc.)

Indien een straf van 5 punten wordt gegeven *voordat* de rijder zich in de non-stop bevindt zal deze worden geknipt op de controlekaart en mag de controleur de rijder deze non-stop laten overslaan.

Vooropgesteld dat de rijder zich met zijn machine binnen de non-stop begrenzing bevindt kan een fout optreden binnen of buiten de non-stop begrenzing.

❖ 0 fout	0 punten
❖ 1 fout	1 punt
❖ 2 fouten	2 punten
❖ Meer dan 2 fouten	3 punten
❖ Mislukking	5 punten

Definitie van een mislukking.

Primaire mislukkingen

- Indien de rijder met machine door een poortje rijdt die niet van zijn/haar eigen categorie is ongeacht de rij richting.
- Indien één van de wielen *over*, *op* of *aan de verkeerde kant* rijdt van een markeerpijl en/of het paaltje/pin waar de markeerpijl zich op bevindt.
- Indien de rijder en/of zijn machine een markeerpijl en/of het paaltje/pin waar de markeerpijl zich op bevindt: overrijdt/afbreekt/omver rijdt/verwijderd, zodanig dat de controleur de markeerpijl weer opnieuw en juist moet plaatsen. (Ongeacht of deze markeerpijl bedoeld is voor de categorie van de rijder).
- Het voorwiel niet *voor* het achterwiel een poortje passeert.
- ~~Indien de rijder met zijn machine zich niet meer in een voorwaartse beweging begeeft in relatie tot de route binnen de non-stop.~~
- ~~Iedere zijwaartse beweging van elk wiel zonder voorwaartse beweging.~~
- Als de machine achterwaarts beweegt, met of zonder een "voetje"
- Als de machine met voor en/of achterwiel de grond raakt buiten de non-stop begrenzing.
- Het met voor en/of achterwiel op de grond drukken of breken van tape/lint van de non-stop begrenzing of afscheiding binnen de non-stop.
- Het met voor en/of achterwiel overrijden en/of verplaatsen van de paaltjes of pinnen waaraan de non-stop begrenzing of afscheidings tape of lint is bevestigd, zodanig dat de controleur het paaltje of pin weer opnieuw en juist moet plaatsen
- Indien de rijder los komt van de machine met beide voeten op de grond aan dezelfde kant van de machine of met beide voeten achter de as van het achterwiel.
- Indien de rijder met machine een complete loop maakt waarbij hiermee met *beide* wielen het eigen spoor wordt gekruist.
- *Als de rijder met één hand een ander onderdeel van de motorfiets aanraakt dan het stuur, terwijl hij een "voetje" maakt en de voortgang van de motorfiets ophoudt.*
- *De motor van de motorfiets stil valt, terwijl de rijder leunt of steunt op de grond of anderszins (dit is niet van toepassing als de rijder op een motor met elektromotor rijdt)*
- *De motor van de motorfiets stil valt, terwijl enig deel van de motorfiets, behalve de banden, de grond raakt (dit is niet van toepassing als de rijder op een motor met elektromotor rijdt)*
- *Overschrijding van de geklokte rijtijd van 1 minuut en 30 seconden*

Secundaire mislukkingen

- De rijder rijdt de non-stop niet in nadat hij zich in de corridor heeft begeven en door de controleur wordt aangewezen om te starten.
- De machine in de corridor wordt verlaten
- De minder/assistent in de corridor komt
- De rijder in de corridor enige hulp van buitenaf aan de machine ontvangt

- De rijder niet verbonden is met de motor onderbrekings switch via het snoertje terwijl hij/zij in de non-stop rijdt.
- De rijder de non-stop lopend betreedt zonder voorafgaande toestemming van de controleur.
- De minder/assistent de non-stop betreedt zonder voorafgaande toestemming van de controleur.
- De rijder of de minder/assistent verandert de conditie(s) van de non-stop
- De rijder ontvangt fysieke assistentie van buitenaf

Alleen de hoogste straf op een fout, zoals hierboven is beschreven, zal worden geteld bij het knippen van de controlekaart. Daarbovenop kunnen de volgende straffen worden geteld die niet op de controlekaart worden geknipt maar door de wedstrijdleiding in de puntentelling worden opgenomen:

- | | |
|--|------------|
| • De rijder en/of minder/assistent gaan <i>onrespectvol</i> met de non-stop official in discussie en betwisten de genomen beslissing | Gele kaart |
| • De rijder en/of minder/assistent gedragen zich onsportief of ontoelaatbaar tegenover een official | Gele kaart |
| • Weigering een non-stop na een mislukking te verlaten op de tijd en plaats die door de controleur is aangegeven | Gele kaart |
| • De non-stops niet in numerieke volgorde rijden tenzij dit in het AR anders is vermeld of door de wedstrijdleider anders is bepaald | 10 punten |
| • Een non-stop missen danwel niet geknipt op de controlekaart | 20 punten |

6.03 Non-stop Official (de controleur)

- **Voor het ONK bedraagt de maximale rijtijd in de non-stop 1 minuut en 30 seconden. De controleur dient de beschikking te hebben over een stopwatch en zal door middel van een fluitsignaal duidelijk aan geven dat deze maximale rijtijd is verstreken**
- De controleur zal het aantal strafpunten duidelijk weergeven voor rijder/minder/knipper/publiek middels een puntenbord of hand/vinger signaal.
- Bij een mislukking zal de controleur deze beslissing de rijder via een fluitsignaal laten weten. De rijder moet, op aanwijzing van de controleur, de non-stop zo snel mogelijk verlaten.
- Indien er *bij de controleur* geen duidelijkheid of twijfel is over toekenning van strafpunten, zal altijd in het voordeel van de rijder beslist worden.
- Indien een rijder het niet eens is met de beslissing van de controleur zal er een aantekening worden gemaakt op de controlekaart van de rijder en in het aantekenboekje van de controleur. De wedstrijdleider zal hier na hoor en wederhoor z.s.m. een beslissing over nemen

De knipper

- Bevindt zich, zichtbaar voor de rijder, in de onmiddellijke nabijheid van de uitgang aan de buitenzijde van de non-stop zodanig dat hij/zij de rijder bij het uitkomen van de non-stop niet hindert
- Kan bij een voor hem/haar zichtbaar deel van de non-stop ook als controleur optreden.
- Zal het aantal strafpunten *zoals door de controleur weergegeven* knippen op de controlekaart van de rijder in het daartoe bestemde vakje van de betreffende non-stop.
- Zal, indien er in het verkeerde vakje is geknipt, dat vakje geheel wegknippen en één knip in het juiste vakje zetten.
- Zal geen waardering knippen in een vakje niet zijnde de non-stop waar hij/zij dienst doet.
- Zorgt voor doorstroming aan het einde van de non-stop door de rijders zodra de kaart is geknipt door te laten
- Kan op de controlekaart onderkennen of de rijder de non-stops op volgorde rijdt, de controleur zal daar een aantekening van maken en mededeling van doen bij de wedstrijdleiding.
- Zal de waardering van de rijder tevens aantekenen op het scorebord (indien deze voor de betreffende wedstrijd worden gebruikt).

6.04 Gele Kaart

Elke controleur zal worden uitgerust met een Gele Kaart, deze kaart heeft de adviesgrootte A6 en moet in een borst of broekzak passen en geplastificeerd worden of in ieder geval stevig en waterafstotend te zijn. Daarnaast moet de controleur de beschikking hebben over een aantekenboekje en pen om indien noodzakelijk een situatie te kunnen beschrijven.

In de volgende gevallen kan een Gele Kaart worden getoond aan rijder en/of minder/assistent. De

controleur zal de situatie binnen het uur aan de wedstrijdleider melden maar in ieder geval voordat de einduitslag wordt gepubliceerd.

- De rijder en/of minder/assistent gaan *onrespectvol* met een official in discussie en betwisten de genomen beslissing of schikken zich niet naar een aanwijzing van een official
- De rijder en/of minder/assistent gedragen zich *onsportief* of *ontoelaatbaar* tegenover een official

Straffen voor een Gele Kaart

- | | |
|---|-----------------|
| • Eerste gebeurtenis gedurende de wedstrijd | 5 punten |
| • Tweede gebeurtenis gedurende de wedstrijd | 10 punten |
| • Derde gebeurtenis gedurende de wedstrijd | Diskwalificatie |

De wedstrijdleider beslist over verdere actie in overleg met de OET commissie of zelfs met de tuchtcommissie indien het overtreedingen betreft met een grotere impact.

6.05 Diskwalificatie

Een rijder zal overeenkomstig met Hfdst II van het Tuchtreglement gediskwalificeerd worden bij:

- Het hebben ontvangen van een derde Gele Kaart gedurende de wedstrijd
- Het tentoonspreiden van wanordelijk gedrag en het pertinent weigeren zich te schikken naar de aanwijzingen van een official
- Het niet rijden van 3 non-stops of meer
- Het oplopen van een tijdsoverschrijding van 30 minuten of meer
- Het niet volgen van een route indien dit is bepaald
- Het rijden zonder helm
- Het rijden zonder een, middels een koord aan de rijder bevestigd, kortsluit contact.
- Het niet gebruiken van de juiste nummerplaat.
- Het trainen in de non-stop.
- Het verlies van de controlekaart.
- Het wisselen van een machine of rijder.
- Het missen van een merkteken of van een officieel vervangend merkteken, indien dat op de machine is aangebracht.
- Het gebruiken van een niet goedgekeurde band, of het wisselen tegen een band van andere constructie, profiel of samenstelling. (art. 8.04).
- Het niet voldoen aan de overige eisen zoals gesteld in Artikel 08. (Technische Controle).
- Overtredingen ten aanzien van het milieu.

7 START

7.01 Parc Fermé

Het inrichten van een parc fermé is verplicht. Bij evenementen dienen de motorfietsen uiterlijk een kwartier voor aanvang in het parc fermé geplaatst te zijn

7.02 Startvolgorde 1^e ronde

Alleen in de 1^e ronde start de rijder op de hieronder aangewezen Nonstop en rijdt vanaf daar alle nonstops in numerieke volgorde, de andere ronden start iedereen op Nonstop 1.

ONK *en* NK *Jeugd* rijders starten in volgorde van loting binnen hun klasse met een maximale rijdtijd (art. 3.03).

Klasse-volgorde:

- Inters I + II - NS 1
- Euro/Nationalen + Kampioensklasse A - NS 3
- Sportklasse A + Dames + Juniorenklasse B - NS 5
- Sportklasse B + Aspirantenklasse C + ~~Instap Klasse (vrij spoor)~~ - NS 7
- Jeugd D + Kabouterklasse - NS 8

7.03 De loting

De loting voor de startvolgorde geschiedt bij inschrijving, de rijder trekt zelf een nummer voor de betreffende klasse.

7.04 Startvolgorde Kampioenstrial

De startvolgorde voor de Kampioenstrial wordt bepaald door de omgekeerde volgorde van de tussenstand in de competitie en geldt voor beide dagen. De startvolgorde van de buitenlandse deelnemers en daglicentiehouders (onderling) geschiedt door loting; zij gaan als eerste in hun klasse van start.

8 TECHNISCHE CONTROLE

De technische controle en geluidscontrole geschieden volgens de bepalingen in het Technisch Reglement. Daarbij kunnen de volgende onderdelen worden gemerkt: carter, geluiddemper en frame. Ten behoeve van de geluidskeuring dient een ruimte van 5 x 5 meter met lint te worden afgezet. Bij de technische controle ontvangt de rijder een geparafeerd formulier, waarop na goedkeuring het tijdstip van de controle wordt vermeld. Dit formulier dient bij de inschrijving ingeleverd te worden.

8.01 Verantwoordelijkheid van de rijder

De rijder dient een verklaring te ondertekenen dat de merken op de betreffende onderdelen op de juiste wijze aangebracht zijn.

8.02 Vervanging van ongemerkte onderdelen

Het is de rijder uitsluitend toegestaan om ongemerkte onderdelen te vervangen. Bij verlies en of defect van gemerkte geluiddemper moet deze vervangen worden. Wel zal dit getoond moeten worden aan de technische official. Overtreding zal met diskwalificatie bestraft worden.

8.03 Gereedschappen en hulp

Rijders mogen overal gereedschappen ontvangen doch het is alleen de rijder toegestaan om waar dan ook langs de route aan de motor te werken. De rijder mag wel gedurende het evenement in het rennerskwartier (start/finish gebied) geholpen worden.

8.04 Banden wisselen

Het is de rijder toegestaan om op ieder deel van de route of in het rennerskwartier een band te wisselen. Indien een band gewisseld wordt, moet deze uit dezelfde constructie en profiel bestaan als het origineel.

8.05 Keuring van de motoren gedurende de wedstrijd

Gedurende de wedstrijd kan de motor gekeurd worden. Indien enig merk ontbreekt, zal de official het betreffende onderdeel opnieuw met een andere kleur verf merken en tijdens de eindcontrole zal de wedstrijdleider indien nodig actie ondernemen.

9 MILIEU

Het bepaalde in art. 150 Motorsport Reglement (Rennerskwartier) is ook voor de trialsport van toepassing. Het bezine tanken dient uitsluitend te gebeuren in het rennerskwartier. Tijdens het bijvullen van brandstof, olie, koel- en remvloeistof en het smeren van de ketting, dient de rijder gebruik te maken van een milieumat.

10 KLASSERING EN RESULTATEN

Er zal een dagklassement worden opgemaakt voor iedere deelnemende klasse. Buitenlandse deelnemers tellen zowel bij de Inters als bij de Euro/Nationals mee voor het dagklassement. De winnaar van de Trial is die rijder met het laagste aantal strafpunten. Om geklasseerd te worden en om in aanmerking te komen voor de prijzen, moet de motor van de rijder de gehele afstand op eigen kracht of de kracht van de rijder volbracht hebben.

10.01 Gelijk aantal strafpunten

In geval van gelijkheid zal eerst gekeken worden naar het grootst aantal strafpuntloze non-stops. Indien dit geen resultaat geeft wordt gekeken naar het grootste aantal 1-2-3-5 punten. Indien ook dit geen beslissing geeft ontvangen de betrokken deelnemers een gelijk aantal competitie punten.

10.02 Klassering en resultaten bij vroegtijdig stoppen van de wedstrijd

Indien een wedstrijd door de wedstrijdleider voortijdig gestopt wordt, kan deze niet worden overgereden. Minimaal 75% (naar beneden afgerond) van het aantal non-stops die voor de wedstrijd gepland zijn dienen gereden te worden om de wedstrijd mee te laten tellen voor de betreffende competitie.

10.03 Prijzen

De te behalen prijzen dienen te worden vermeld in het Aanvullend Reglement.

11 KNMV TRIAL ONK EN NK JEUGD CUP COMPETITIE

De KNMV kent een

- (individueel) ONK voor de klasse Inters I + II
- een KNMV Euro Cup voor de Euro/Nationalen
- De Sportklasse is opgedeeld in een A- een B- en een Instap klasse,
 - de A-klasse rijdt voor de KNMV Cup
 - de B-klasse voor de Promotie Cup
 - ~~de Instap-klasse voor de Instap Cup~~

Bij de Inters en Euro Nationale klasse komen ook buitenlandse deelnemers in aanmerking voor competitiepunten, (mits aangemeld via hun *nationale bond*). In de dames klassen wordt gereden voor de KNMV Dames Cup. Deze klasse wordt alleen verreden als er drie of meer dames in dezelfde klasse rijden

Bij de NK Jeugd rijdt

- de A (Kampioens) klasse voor de KNMV jeugd Cup
- de B (junioren) klasse voor de Junior Cup
- de C (Aspiranten) klasse voor de Aspiranten Cup
- de D (Pupillen) voor de Aanmoedigings Cup
- de K (Kabouterklasse) voor de Kabouter Cup.

In de open klasse en met daglicenties wordt alleen gereden voor dag prijzen en wordt er geen kampioenschapstand bij gehouden.

Rijders die bij de eerste vijftien geëindigd zijn in het dagklassement ontvangen in hun klasse de navolgende punten voor het Open NK, cq. voor de KNMV Cup competitie:

20	punten voor de 1e plaats	7	punten voor de 9e plaats
17	punten voor de 2e plaats	6	punten voor de 10e plaats
15	punten voor de 3e plaats	5	punten voor de 11e plaats
13	punten voor de 4e plaats	4	punten voor de 12e plaats
11	punten voor de 5e plaats	3	punten voor de 13e plaats
10	punten voor de 6e plaats	2	punten voor de 14e plaats
9	punten voor de 7e plaats	1	punt voor de 15e plaats
8	punten voor de 8e plaats		

Bepaling eindstand:

- Voor het bepalen van de eindstand van het Open NK en de KNMV Cup competitie, tellen alle georganiseerde competitiewedstrijden, plus de weekenduitslag van de Kampioenstrial, minus een schrapresultaat.
- Als schrapresultaat dient het laagst behaalde resultaat in de eindstand van de competitie.
- Een nul (0) score om reden van een Jury en/of Tuchtrechtelijke uitspraak kan niet als schrapresultaat worden gebruikt voor de bepaling van de eindstand van de competitie.

Podium/Huldigingen

- Bij de Kampioenstrial wordt elke dag als afzonderlijke wedstrijd beschouwd met een daarbij behorende podium ceremonie. (bekers d.z.v. de organiserende club)
- De winnaar van de Kampioenstrial in iedere klasse is diegene die over twee dagen het minste aantal strafpunten heeft behaald, alleen de klasse winnaars worden gehuldigd. (bekers d.z.v. de organiserende club)
- Op de laatste wedstrijddag worden de ONK en NKJ KNMV Cup winnaars middels een podium ceremonie gehuldigd en ontvangen de KNMV ONK/Cup beker. (Bekers d.z.v. de KNMV, bloemen d.z.v. de organiserende club)
- De winnaars van de ONK-Inter en NKJ-Kampioensklasse worden daarnaast ook nog gehuldigd tijdens het KNMV Motorsportgala.

Voor de Kampioenstrial kunnen clubteams worden ingeschreven. Een team bestaat uit 3 startlicentiehouders van een bij de KNMV aangesloten club. De klassering wordt bepaald door de behaalde strafpunten over twee dagen.

In geval van gelijkheid in het puntentotaal na de laatste wedstrijd meetellende voor het ONK/KNMV Cup competitie (Kampioenstrial) wordt de volgorde in het klassement bepaald door de uitslag van de laatste wedstrijddag.

12 PROMOTIE

12.01 Promotie beleid ONK.

- De Cupwinnaars in de Sportklasse en de klasse Euro/Nationals mogen promoveren naar de naast hogere klasse.
- Overige deelnemers kunnen, indien zij wensen te promoveren, een verzoek indienen bij de Off Road/Enduro/Trial Commissie (OET).
- Indien de OET commissie van mening is dat een deelnemer makkelijk een klasse hoger kan rijden maar dat omwille van het telkens in dezelfde klasse kampioen worden weigert kan de OET commissie besluiten dat deze rijder het betreffende jaar buiten mededingen in dezelfde klasse rijdt.

12.02 Promotie beleid NK Jeugd

- De Cupwinnaars van de B, C en D klasse mogen promoveren naar de naast hogere klasse
- Overige deelnemers kunnen, indien zij wensen te promoveren, een verzoek indienen bij de OET Commissie.
- Indien de OET commissie van mening is dat een deelnemer makkelijk een klasse hoger kan rijden maar dat omwille van het telkens in dezelfde klasse kampioen worden weigert kan de OET commissie besluiten dat deze rijder het betreffende jaar buiten mededingen in dezelfde klasse rijdt.
- Voor de Jeugd A (**Kampioenschapsklasse**) bestaan twee dispensatie mogelijkheden om deel te nemen ONK trial wedstrijden.
 - De leeftijdsdispensatie:
 - De jeugddeelnemer heeft de leeftijd van 16 jaar of ouder
 - De talent dispensatie:
 - De jeugddeelnemer geeft blijk van een uitzonderlijk talent in combinatie met getoonde inzet en moet aantoonbare Internationale ambitie hebben, dit naar beoordeling en goedkeuring van de Off Road/Enduro/Trial Commissie
 - In beide gevallen zal de jeugddeelnemer in de Nationale klasse gaan deelnemen voor het algemeen klassement. Hiervoor kan hij/zij bij de KNMV een startlicentie aanvragen. Indien de rijder wil deelnemen op basis van een ~~daglicentie~~pas komt hij niet in aanmerking voor klassering en competitiepunten voor het KNMV (Euro) Cupkampioenschap.
 - De Commissie OET kan bij een uitzonderlijk talent een Inters licentie verstrekken.
 - ~~Een jeugd rijder kan enkel in het NK Jeugd uitkomen, bij op zichzelf staande ONK wedstrijden kan een jeugd rijder buiten mededinging deelnemen.~~
 - De jeugd rijder kan in uitzonderlijke gevallen dispensatie krijgen voor de gehele ONK competitie, dit ter beoordeling van de Commissie OET, hiermee vervalt zijn deelname aan het NK Jeugd. ~~Enkel rijders van het rode spoor komend hiervoor in aanmerking~~
 - Indien twee of meer jeugdwedstrijden zijn gemist vervalt de dispensatie.
 - Hiervan wordt alleen afgeweken indien men aantoonbaar verplichtingen of familieomstandigheden heeft en altijd in overleg met de OET commissie.

13 DEGRADATIE

13.01 Degradatie Inters en Euro/Nationals

- Inters die in de eindstand van het Open NK niet geëindigd zijn bij de eerste 10 hebben de mogelijkheid om te degraderen naar de Euro/Nationals.
- Euro/Nationals die in de eindstand van de KNMV Cup competitie niet geëindigd zijn bij de eerste 20 hebben de mogelijkheid om te degraderen naar de Sportklasse.

13.02 Degradatieverzoeken

Degradatie uitsluitend middels een schriftelijk verzoek aan, en ter beoordeling van de OET commissie

Indien een rijder besluit om gedurende het seizoen zonder bovenstaand verzoek toch een lager spoor te rijden dan is dit geheel buiten mededingen voor zowel de Dagprijzen als wel het Algemeen Klassement

14 DEELNAME BUITENLANDSE WEDSTRIJDEN

Deelname aan wedstrijden in het buitenland is alleen toegestaan indien men in het bezit is van een voor het betreffende evenement benodigde licentie, plus het bijbehorende verzekeringsdocument.

- Gerechtigd tot deelname aan buitenlandse Internationale wedstrijden zijn Internationale startlicentiehouders (Inters).
- Gerechtigd tot deelname aan Europese 'A' wedstrijden zijn licentiehouders die in het bezit zijn van een EU 'A'-licentie.
- **Rijders die niet aan deze eisen voldoen, maar wel aan wedstrijden in het buitenland deel willen nemen, kunnen hiervoor per wedstrijd een aanvraag bij de KNMV indienen.**

Deelname is slechts toegestaan indien de betreffende wedstrijd vermeld staat op de Internationale of Europese kalender. Inschrijvingen voor het WK of EK geschieden door de KNMV. Voor de overige wedstrijden wordt door de deelnemer zelf ingeschreven.

15 PROTESTEN

Protesten dienen in overeenstemming met de bepalingen in Hfdst. II van het Tuchtreglement en Reglement Protesten te worden ingediend.

16 DISCUSSIES

Het is rijders, minders, ouders, toeschouwers en controleurs niet toegestaan te discussiëren over de strafpunten beoordeling. Bij onenigheid of onzekerheid dient de controleur een aantekening op de controlekaart te maken, de wedstrijdleader zal dan in overleg met beide partijen tot een beslissing komen.

17 SLOTBEPALING

17.01 Bevoegdheid wedstrijdleader

De wedstrijdleader is bevoegd in overeenstemming met de art. 130.2 Motorsportreglement en art. 37 Tuchtreglement alle in dit reglement genoemde maatregelen te nemen en straffen op te leggen. In de overige gevallen bestraft de jury. In alle gevallen waarin dit reglement niet voorziet, tijdens de wedstrijd en de wedstrijd betreffende, beslist de wedstrijdleader.

17.02 Bevoegdheid Off Road/Enduro/Trial Commissie (OET)

In alle overige gevallen waarin dit reglement niet voorziet, beslist de OET commissie.

17.03 Tussentijdse wijzigingen in FIM reglementen

Indien er in de FIM reglementering tussentijdse wijzigingen tot stand komen die voor dit reglement van belang zijn, kunnen die tussentijds worden overgenomen. In deze beslist de OET Commissie.

17.04 Aansprakelijkheid

Met inachtneming van art. 110.3 van het Motorsport Reglement kunnen deelnemers noch de KNMV en haar officials, noch de organisator en haar medewerkers, noch enig andere deelnemer aan wedstrijden aansprakelijk stellen voor de gevolgen, voortvloeiende uit deelname aan wedstrijden. Deelnemers kunnen elkaar onderling niet aansprakelijk stellen.



KONINKLIJKE
NEDERLANDSE
MOTORRIJDERS
VERENIGING

KNMV

TECHNISCH REGLEMENT TRIAL 2017

KNMV
Zijpendaalseweg 1
Postbus 650
6800 AR ARNHEM
Tel. KNMV-Algemeen:
Tel. KNMV-Sport:
Fax:
E-mail:
Internet:

(026) 352 85 10
(026) 352 85 39
(026) 352 85 22
sport@knmv.nl
www.knmv.nl

Hiermee komen alle voorgaande edities te vervallen.

Inhoud

1	INLEIDING	21
2	CONSTRUCTIEVRIJHEID	21
3	CATEGORIEËN - GROEPEN - KLASSEN - GEWICHTEN	21
3.01	Categorieën.....	21
3.02	Groepen	21
3.03	Gewicht	21
4	VOLUME BEPALING	21
4.01	Zuigermotor werkend volgens het "Otto-principe"	21
4.01.01	.....	21
4.01.02	.....	21
4.01.03	.....	21
4.01.04	.....	21
5	DRUKVULLING	22
5.01.01	.....	22
5.01.02	.....	22
5.01.03	.....	22
6	NAAMGEVING	22
6.01.01	.....	22
7	ALGEMENE SPECIFICATIE(S).....	22
7.01	Startinrichting.....	22
7.01.01	.....	22
7.02	Uitlaatpijp(en)	22
7.02.01	.....	22
7.02.02	.....	22
7.02.03	.....	22
7.03	Sturen / handbeschermers.....	22
7.03.01	.....	22
7.03.02	.....	22
7.03.03	.....	22
7.03.04	.....	22
7.03.05	.....	23
7.03.06	.....	23
7.04	Bedieningshendels.....	23
7.04.01	.....	23
7.04.02	.....	23
7.04.03	.....	23
7.05	Gashendel.....	23
7.05.01	.....	23
7.06	Kortsluitcontact.....	23
7.06.01	.....	23
7.06.02	.....	23
7.07	Kettingafscherming	23
7.07.01	.....	23
7.07.02	.....	23
7.08	Hydraulische leidingen	23
7.08.01	.....	23
7.09	Voetsteunen	24
7.09.01	.....	24
7.09.02	.....	24
7.10	Remmen.....	24
7.10.01	.....	24
7.10.02	.....	24
7.10.03	.....	24
7.11	Spatborden	24
7.11.01	.....	24
7.11.02	.....	24
7.11.03	.....	24
7.11.04	.....	24

7.11.05	.....	24
7.13	Wielen en velgen	24
7.13.01	.....	24
7.13.02	.....	24
7.14	Nummerborden	25
7.14.01	.....	25
7.14.02	.....	25
7.14.03	.....	25
7.14.04	.....	25
7.14.05	.....	25
7.14.06	.....	25
7.14.07	.....	25
7.14.08	.....	25
7.14.09	.....	25
7.14.10	.....	25
7.14.11	.....	25
7.15	Olieleidingen en pluggen	26
7.15.01	.....	26
7.15.02	.....	26
8	TRIALBANDEN	26
8.01	Profiel	266
8.01.01	.....	26
8.01.02	.....	266
8.01.03	.....	26
8.01.04	.....	26
8.01.05	.....	26
8.01.06	.....	26
8.01.07	.....	26
8.01.08	.....	27
9	BRANDSTOF	26
9.01.01	.....	26
10	UITRUSTING	26
10.01	Algemeen	26
10.01.01	.....	26
10.01.02	.....	27
10.02	Kleding.....	27
10.02.01	.....	27
10.03	Helmen	27
10.03.01	Het dragen van de helm.....	27
10.04	Helminspectie.....	27
10.04.01	Toelatingsmerk	27
10.04.02	Type toelating	27
10.04.03	Lijst van toelatingen.....	27
10.04.04	Inspectie van helmen	28
10.04.05	Geldigheidsduur	28
10.04.06	Verplichtingen rijder	29
10.04.07	Vragen over helminspectie.....	29
10.04.08	Onboard camera	29
10.05	Oogbeschermers	28
10.05.01	.....	28
11	CONTROLE EN KEURING	29
11.01	Algemeen	29
11.01.01	.....	29
11.01.02	.....	29
11.01.03	.....	29
11.02	De keuring	29
11.02.01	.....	29
11.02.02	.....	29
11.02.03	.....	29
11.03	Gevaarlijke machines.....	29
11.04	Parc ferme.....	29

12	GELUIDSCONTROLE	30
12.01	De meting	30
12.01.01	.....	30
12.01.02	.....	30
12.01.03	.....	30
12.01.04	.....	30
12.01.05	.....	30
12.01.06	.....	30
12.01.07	.....	30
12.01.08	.....	30
12.01.09	.....	30
12.01.10	.....	30
12.01.11	.....	30
12.01.12	.....	30
12.01.13	.....	30
12.01.14	.....	30
12.01.15	.....	30
12.02	Nacontrole	30
12.02.01	.....	30
12.02.02	.....	30
12.02.03	.....	31
12.03	Dempers	31
12.03.01	.....	31
12.03.02	.....	31
13	AANVULLENDE SPECIFICATIES JEUGD TRIAL	31
13.01	Formaat.....	31
13.02	Gewicht.....	31
13.03	Wielmaten.....	31
14	AANVULLENDE SPECIFICATIES VOOR ELECTRICHE MOTOREN.....	31
14.01	Introductie	31
14.02	Algemene EPV klasse eisen.....	31
14.02.01	Race Procedures	31
14.02.02	Race Format	31
14.02.03	Het opladen van de electriciteitsbron	31
14.02.04	Pit Stop	32
14.02.05	Technische controle.....	32
14.02.06	Plicht.....	32
14.03	Algemene specificaties.....	32
14.03.01	Sturen/handbeschermers.....	32
14.03.02	Bedieningshandels	32
14.03.03	Kettingafscherming	32
14.03.04	Hydrolische leidingen	32
14.03.05	Voetsteunen	32
14.03.06	Remmen	32
14.03.07	Spatborden.....	32
14.03.08	Wielen en velgen.....	32
14.03.09	Nummerborden.....	32
14.03.10	Banden.....	32
14.04	Gewichten.....	33
14.04.01	Gewicht van de machine	33
14.04.02	Totale afmetingen.....	33
14.05	Electrisch materiaal.....	33
14.05.01	IEC Publicaties.....	33
14.05.02	Accu	33
14.05.03	Energieecuperatie	33
14.05.04	Het gebruik van externe energiebronnen	34
14.05.05	Vrijloop systeemstoring.....	34
14.05.06	Electrische veiligheid	34
14.05.07	Algemene stroomonderbreker	34
14.05.08	Lampjes	35
14.05.09	Zekeringen	35

14.05.10	Algemene elektrische veiligheid	35
14.05.11	Isolatieweerstand	35
14.05.12	Doorslagsterkte	35
14.05.13	Condensatoren	36
14.05.14	Accumulator bevestiging	36
14.05.15	Power control	36
15	TECHNISCHE COMMISSIE	36
15.01	.....	36
15.02	.....	36
Bijlage A	.....	37
Bijlage B	.....	38
Bijlage C	.....	39
Bijlage D	.....	40
Bijlage E	.....	41



1 INLEIDING

Het begrip motorfiets omvat alle voertuigen met minder dan 4 wielen die worden aangedreven door een krachtbron, en ontworpen zijn voor het vervoer van één of meerdere personen waarvan er één het voertuig bestuurt. De wielen dienen zoveel mogelijk met de grond in aanraking te blijven.

2 CONSTRUCTIEVRIJHEID

Vooropgesteld dat motoren voldoen aan de voorwaarden zoals gesteld in dit Technisch Reglement Trial, worden er geen beperkingen opgelegd ten aanzien van fabricaat, de constructie en/of het type motorfiets.

3 CATEGORIEËN - GROEPEN - KLASSEN - GEWICHTEN

3.01 Categorieën

Motorfietsen voorwaarts bewogen door middel van een aangedreven wiel in contact met de grond.

3.02 Groepen

A I Solo motoren: 2-wielige voertuigen die één spoor op de grond achterlaten.

Alle solomotoren dienen zodanig geconstrueerd te zijn dat ze volledig kunnen worden bediend door de berijder.

3.03 Gewicht

Er is een minimaal gewicht voor trialmotoren met volle tank, olie en koelvloeistof.

- Voor motoren met een cilinderinhoud tot maximaal 125 cc: 67 kg

- Voor motoren met een cilinderinhoud groter dan 125cc: 70 kg

Het gewicht van de motoren kan op ieder gewenst moment tijdens het evenement worden gecontroleerd.

4 VOLUME BEPALING

Het aantal verbrandingskamers bepaalt het aantal cilinders, waarbij één verbrandingskamer voor één cilinder wordt aangemerkt. Wanneer verbrandingskamers met elkaar verbonden worden, om zodoende één cilinder te verkrijgen, dan dient er een niet gerestricteerde verbinding met een minimale oppervlakte van 50% van de aanwezige totale inlaat poort oppervlakte aanwezig te zijn tussen de beide verbonden verbrandingskamers.

4.01 Zuigermotor werkend volgens het "Otto-principe"

Het volume van elke cilinder van een motor wordt berekend volgens de formule:

$$\text{volume} = \frac{D^2 \times 3.1416 \times S}{4}$$

waarin D = boring en S = slag.

4.01.01

De boring en slag zal middels het meten met daarvoor geëigende meetapparatuur worden vastgesteld.

4.01.02

De cilinderinhoud van een motor is gelijk aan de som van de slagvolumes van alle arbeidscilinders. Deze cilinderinhoud mag niet groter zijn dan de voorgeschreven cilinderinhoud van de klasse, waarin de motor wordt gebruikt.

4.01.03

Bij niet ronde boringen moet het zuigeroppervlak worden bepaald met behulp van een voor de betreffende motor geschikte methode.

4.01.04

Op bedrijfstemperatuur wordt bij het meten van "D" een tolerantie van 0,1 mm per cilinder toegestaan. Wanneer met deze tolerantie gemeten de cilinderinhoud van de desbetreffende klasse wordt overschreden moet bij ambiante temperatuur de motor opnieuw en nu met een tolerantie van 0,01 mm per cilinder gemeten worden.

5 DRUKVULLING

5.01.01

Elke mechanische vorm van drukvulling is verboden.

5.01.02

Inspuiting van brandstof wordt niet beschouwd als drukvulling.

5.01.03

Een motor zal niet worden beschouwd als werkend met drukvulling, als tijdens een krukas of rotoromwenteling de totale volumevariatie van de inrichting, waarmee de vulling onder druk wordt gezet, de toelaatbare cilinderinhoud niet te boven gaat.

6 NAAMGEVING

6.01.01

De naamgeving van de motorfiets is vrij.

7 ALGEMENE SPECIFICATIE(S)

7.01 Startinrichting

7.01.01

Een startinrichting op Trialmotoren is verplicht.

7.02 Uitlaatpijp(en)

7.02.01

Uitlaatpijp(en) en demper(s) moeten voldoen aan alle bepalingen met betrekking tot de geluidsmeting.

7.02.02

Het uiteinde van de uitlaatpijp(en) moet over een lengte van ten minste 3 cm horizontaal en parallel aan de hartlijn van een (solo)motorfiets lopen, met een tolerantie van 10 graden. De eindpijp mag niet meer dan 5 mm buiten de demper uit steken. Alle scherpe randen moeten afgerond zijn met een straal van minimaal 2 mm.

7.02.03

Bij solomotoren mag het uiteinde van de uitlaatpijp(en) niet voorbij de verticale raaklijn aan de achterband uitsteken. (zie tekening A).

7.03 Sturen / handbeschermers

7.03.01

Voor alle solomotoren geldt dat de stuurbreedte niet minder mag bedragen dan 60 cm, en niet meer dan 85 cm.

7.03.02

Open stuuruiteinden moeten deugdelijk zijn opgevuld of afgedekt.

7.03.03

Aan sturen gemaakt van lichtmetaal mag niet gelast zijn.

7.03.04

Stuurklemmen moeten zijn afgerond.

7.03.05

Indien het stuur voorzien is van een verstevigingsstang, tussen het linker en rechter stuurgedeelte, moet deze voorzien zijn van een uit schuimkunststof vervaardigde stootbeschermer (zogenaamde stuur rol). Bij een stuur zonder verstevigingstang dient de bevestiging van het stuur op de kroonplaat te worden voorzien van een kunststof bescherming.

7.03.06

Een stuur dat gemaakt is van composiet materiaal is niet toegestaan.

7.04 Bedieningshendels

7.04.01

Koppeling en remhendel(s) moeten eindigen in een bolvorm met een diameter van ten minste 16 mm die één geheel vormt met de hendel. De bolvorm mag zijn afgeplat met afgeronde randen maar moet afgeplat een dikte houden van tenminste 14 mm.

7.04.02

Elke bedieningshendel (hand- of voet) moet scharnieren om een zelfstandig draaipunt.

7.04.03

Als de voetrem draait om de as van de voetsteun moet deze onder alle omstandigheden werken, zelfs als de voetsteun is verbogen of vervormd.

7.05 Gashendel

7.05.01

Het gashendel moet van het zelfsluitende type zijn.

7.06 Kortsluitcontact

7.06.01

Elke motor moet voorzien zijn van een tweepolige aansluiting die bij doorverbinding het uitschakelen van de ontsteking tot gevolg heeft.

7.06.02

Het kortsluitcontact dient met behulp van een deugdelijk koord van maximaal 1 m lang aan de rijder te worden bevestigd, met behulp van dit koord dient het contact in werking te worden gesteld.

7.07 Kettingafscherming

7.07.01

Het voorste kettingtandwiel moet door een kap of kooi deugdelijk zijn afgeschermd. Onder op de achtervork moet een afscherming zijn aangebracht waardoor het niet mogelijk is met enig lichaamsdeel tussen de onderste kettingloop en het achter tandwiel te raken.

7.07.02

Het achterste kettingwiel dient volledig dicht te zijn uitgevoerd. Gaten in het kettingwiel mogen worden afgedicht met behulp van hard plastic delen.

7.08 Hydraulische leidingen

7.08.01

Remleidingen mogen geen externe beschadiging vertonen.

Zij moeten zo zijn gemonteerd dat ze nimmer in contact kunnen komen met een van de wielen en of draaiende delen van de motor. De leidingen mogen geen lekkage vertonen.

7.09 Voetsteunen

7.09.01

Voetsteunen mogen opklapbaar zijn uitgevoerd, mits voorzien van een mechanisme dat ze automatisch in de normale positie terugbrengt.

7.09.02

Voetsteunen moeten aan het uiteinde zijn afgerond met een straal van tenminste $R=8$ mm (zie tekening B).

7.10 Remmen

7.10.01

Een trialmotor moet zijn voorzien van tenminste 2 goed werkende remmen, op elk wiel één, deze moeten onafhankelijk van elkaar werken.

7.10.02

Remschijven met scherpe insnijdingen (zgn. zaagtandprofiel) zijn verboden. Aanbevolen wordt in de schijf maximale openingen van 3 mm te gebruiken.

7.10.03

Voor en achter remschijven moeten bedekt zijn door plastic bescherming. Gaten voor koeling of afvoer mogen niet groter zijn dan 10 mm.

7.11 Spatborden

7.11.01

Spatborden moeten gemonteerd zijn.

7.11.02

Spatborden moeten breder zijn dan de band en daar aan weerszijden even ver overheen steken;

7.11.03

Het voorspatbord moet over minstens 100 graden de omtrek van het wiel omsluiten.

7.11.04

De hoek, gevormd door de lijnen vanuit de wielas, de ene horizontaal en de andere naar de voorste rand van het spatbord, moet gelegen zijn tussen 45 en 60 graden.

7.11.05

Het achterspatbord moet op zijn minst 80 graden van de omtrek van het wiel omsluiten. Een horizontale lijn vanuit de wielas recht naar achteren, en een lijn vanuit hetzelfde punt naar de achterste rand van het spatbord getrokken, vormen een hoek van maximaal 60.

7.13 Wielen en velgen

7.13.01

Iedere verandering aan de originele staat van velgen, spaken, of gegoten wielen, zoals deze door de fabrikant geleverd zijn is verboden.

7.13.02

Het aanbrengen van gaten voor schroeven of klemmen ter voorkoming van het draaien van de band ten opzichte van de velg is toegestaan.

7.14 Nummerborden

7.14.01

Voor Trial motoren is een nummerplaat verplicht.

7.14.02

Eén bord aan de voorzijde, niet meer hellend dan 30° uit het verticaal.

7.14.03

Het nummerbord moet duidelijk zichtbaar zijn en niet mag niet worden afgedekt.

7.14.04

Nummerborden moeten zijn gemaakt van stevig materiaal.

7.14.05

Nummerborden mogen niet meer dan 50 mm zijn doorgezet.

7.14.06

De nummerbord-achtergrondkleur evenals de cijfers moeten in een mat kleur zijn aangebracht.

7.14.07

De Engelse cijfervorm moet worden gebruikt. Dat betekent dat een enkele verticale lijn voor het cijfer 1, en een enkelvoudige hellende lijn met één horizontale lijn voor het cijfer 7 dient te worden gebruikt.

7.14.08

Alle andere nummers of tekens op een motorfiets welke tot verwarring met het rijnummer kunnen leiden zijn niet toegestaan.

7.14.09

De kleuren van de achtergronden en van de cijfers dienen overeen te komen met de RAL kleurencode en het soort wedstrijd waarin gereden wordt.

7.14.10

RAL Kleuren code Tabel. Zwart 9005, Blauw 5010, Geel 1003, Rood 3020, Groen 6002, Wit 9010.

7.14.11

Het voeren van een nummerplaat in de kleur van zijn klasse en met daarop het rijnummer in de juiste kleur is verplicht. De nummerplaat dient een afmeting te hebben van min. 12 x 8 cm en cijfers met een hoogte van 6 cm. Rijders die zijn uitgevallen dienen het nummer onleesbaar te maken.

	Kleur nummerplaat	Kleur cijfers	
Inters	Geel	Zwart	1 - 20
Euro/Nationalen	Rood	Wit	21 - 49
Sportklasse A	Blauw	Wit	50 - 69
Sportklasse B	Wit	Zwart	70 - 99
Instapklasse	Oranje	Wit	
Kampioensklasse (A)	Rood	Wit	101 - 120
Juniorenklasse (B)	Blauw	Wit	121 - 140
Aspirantenklasse (C)	Wit	Zwart	141 - 160
Pupillenklasse (D)	Groen	Wit	161 - 180
Kabouterklasse (K)	Oranje	Wit	181 - 200
Openklasse	Te rijden met kleur van de gekozen klasse zonder cijfer		

Zie verder artikel 2.05 van het KNMV Trialreglement.

7.15 Olieleidingen en pluggen

7.15.01

Alle oliedul- en aftappluggen, evenals afdichtdoppen van olie en of waterkanalen, externe filters en filterdeksels dienen zodanig te zijn vastgezet dat geen lekkage kan ontstaan en dienen lekvrij zijn.

7.15.02

Als uitwendige olie(druk)leidingen worden gebruikt moeten schroef koppelingen zijn toegepast.

8 TRIALBANDEN

8.01 Profiel

8.01.01

Banden worden gemeten in gemonteerde toestand, bij een druk van 1 atm, op een sectie ter hoogte van 90° t.o.v. het grondoppervlak.

8.01.02

De totale breedte van een gemonteerde band mag niet meer bedragen dan 115 mm (zie tekening bijlage C).

8.01.03

Haaks op de bandomtrek gemeten mag de nophoogte van alle noppen niet meer bedragen dan 13 mm.

8.01.04

De ruimte tussen de noppen (blokken) onderling mag niet meer bedragen dan 9,5mm (B) in de dwarsrichting, en 13mm (C) in de langs richting van de band.

8.01.05

De tussenruimte van de schouderbollen mag maximaal 22 mm (D) bedragen.

8.01.06

Een haaks op de band lopende hoofdgroef moet door een schouderblok zijn begrensd.

8.01.07

Slechts banden die via het normale commerciële circuit, bedoeld voor het gebruik op de openbare weg, voor een ieder verkrijgbaar zijn en opgenomen in de publieke verkooplijsten en brochures van de Fabrikant/ Importeur zijn toegestaan.

8.01.08

Banden moeten zijn gefabriceerd in overeenstemming met de normen van ETRTO, en een minimale belading- /snelheidscode hebben van 45 M.

9 BRANDSTOF

9.01.01

Trialmotoren moeten ongelode, normaal verkrijgbare handelsbenzine gebruiken volgens norm: EN228 of bio-ethanol E85.

10 UITRUSTING

10.01 Algemeen

10.01.01

Het dragen van "sjaaltjes" en het gebruik van kleding met capuchons is verboden.

10.01.02

Lang haar dient om veiligheidsredenen op een dusdanige wijze gedragen te worden dat dit niet zo ver onder de helm uitkomt zodat er geen risico bestaat dat dit tussen draaiende delen van de motor terecht kan komen.

10.02 Kleding

10.02.01

Kleding: Rijders dienen te voldoen aan de volgende kleding voorschriften

- Een wettelijk goedgekeurde helm met minimaal een ece-22-05 keurmerk
- Leren motorlaarzen met verharde scheenbescherming
- Lange broek
- Shirt en/of jas met lange mouwen
- Handschoenen

Kleding moet lichaam bedekkend zijn en kan zijn gemaakt van leer of kan speciale motorcross- en trialkleding zijn. Het gebruik van knie, borst, rug- en elle boog bescherming wordt ten zeerste aangeraden.

10.03 Helmen

10.03.01 Het dragen van de helmen

Gedurende training en wedstrijd moet de deelnemer zodra hij op zijn motor zit om aan de training of wedstrijd deel te nemen een goed bevestigde, beschermende en in goede staat verkerende helm dragen die -voor wat betreft de KNMV-startbewijs houder -is voorzien van een geldige 'KNMV-jaarsticker' voor motorsporthelmen. De helm moet een goede pasvorm hebben op het hoofd van de deelnemer. De keurmeester zal zich van de pasvorm en bevestiging op het hoofd kunnen overtuigen. Daarbij mag een kinband niet over de kin getrokken kunnen worden en mag de helm, ook niet met enige kracht naar voorwaartse-of achterwaartse richting van het hoofd gekanteld kunnen worden. (zie tekening T). Alleen helmen met een kinband als retentiesysteem zijn toegestaan. In de Trial is het gebruik van minimaal een jethelm, al dan niet met een afneembaar kinstuk verplicht. Voor de jeugdsklassen in Trial geldt dat een helm met een gewicht van meer dan 1500 gram niet is toegestaan.

10.04 Helminspectie

~~10.04.01 Toelatingsmerk~~

~~Elke in een KNMV evenement te gebruiken helm moet zijn voorzien van een geldig 'KNMV toelatingsmerk' voor motorsporthelmen. De KNMV geeft haar toelatingsmerk motorsporthelmen slechts af voor die helmen waarvan de fabrikant of diens -bij een Kamer van Koophandel ingeschreven- vertegenwoordiger op de Nederlandse markt, voor het betreffende merk en type helm bij de KNMV een typetoelating heeft verkregen. Een aanvraag tot toelating moet worden ingediend bij het Bondsbureau van de KNMV te Arnhem en moet vergezeld gaan van een duidelijke~~

~~vermelding van het helmenmerk en typeaanduiding, van een duidelijke kleurenfoto of fabrieksfolder en een omschrijving van de technische specificatie van schaalmaterialen, opbouw en eventuele bijzonderheden. De aanvraag moet tevens het voor deze helm verleende ECE-goedkeuringsnummer – ten minste met specificatie ECE 22-05- of hoger vermelden of een door de FIM erkend goedkeuringslabel.~~

~~10.04.02 Type toelating~~

~~Een toelating wordt per helmtype verleend voor een termijn van vier jaren waarna de termijn telkens met 1 jaar verlengd kan worden door de vertegenwoordiger als bedoeld in artikel 28.1. Een toelating ontslaat een fabrikant niet van zijn wettelijke productaansprakelijkheidverplichting.~~

10.04.03 Lijst van toelatingen

De KNMV publiceert op haar website de lijst met verleende en voor dat jaar geldende ‘toelatingen motorsporthelmen’. De lijst zal vermelden, het handelsmerk en typenaam van de helm, de naam van de aanvragende fabrikant of diens importeur/ vertegenwoordiger en het daarbij behorende ECE-goedkeuringnummer. Beschikt de helm over een ander door de FIM erkend goedkeuringslabel maar staat wel op de lijst onder een ECE- goedkeuringslabel dan wordt deze toegevoegd met vermelding van het door de FIM erkende label in plaats van het ECE- goedkeuringslabel.

10.04.04 Inspectie van helmen

Een KNMV jaarsticker als bedoeld in artikel 10.04.01 wordt door de Technische Commissie van de KNMV op een helm aangebracht nadat bij inspectie is gebleken:

- ~~• dat het betreffende merk en type voorkomt op de lijst van toelatingen als bedoeld in artikel 10.04.3;~~
- dat de helm is voorzien van het officiële ECE-goedkeuringslabel of een door de FIM erkend goedkeuringslabel welke vast in de helm is bevestigd en goed leesbaar aangeeft, het betreffende goedkeurings- en serienummer;
- dat er sprake is van een winkelnieuwe, dus ongebruikte en in goede staat verkerende helm of naar het oordeel van de TC-in nieuwstaat verkerende helm;
- dat er geen aangebrachte veranderingen zijn doorgevoerd, die een inbreuk op de ECE-goedkeuringsnorm betekenen. Immers in dat geval zal dat als een helm zonder goedkeuringslabel worden aangemerkt.

10.04.05 Geldigheidsduur

Een KNMV jaarsticker heeft een geldigheid van ten hoogste vier jaren. Hiervoor wordt een sticker met jaartalaanduiding in een wisselende kleur gebruikt. Een helm waarvan de geldigheid van het toelatingsmerk is vervallen kan niet opnieuw worden voorzien van een jaarsticker. Kortom; een helm heeft in de motorsport een maximale ‘gebruiksduur’ van vier jaren. Helmen die naar het oordeel van de TC door een ernstige beschadiging -bijvoorbeeld na een val- of anderszins niet meer voldoen aan de voorwaarden in dit Reglement, of waaraan anderszins een defect wordt waargenomen, verliezen hun toelating. Hiertoe zal de technisch official de KNMV jaarsticker van de helm verwijderen.

10.04.06 Verplichtingen rijder

Het is de plicht van de rijder zijn helm bij de aanvang van een nieuw motorsportjaar bij de TC ter inspectie aan te bieden. Het is ook de plicht van een rijder zijn helm, nadat hij bij een valpartij is betrokken geweest, direct bij de TC ter inspectie aan te bieden. De betreffende nummers van de helm worden vastgelegd en de helm kan voor nader onderzoek in bewaring worden gehouden.

10.04.07 Vragen over helminspectie

Alle vragen betreffende pasvorm en/of conditie van de rijders kleding en/of helm zullen worden beslist door het Hoofd Technisch Officials. Hij mag hierover eerste de fabrikant van het betreffende product consulteren voordat hij de vraag beantwoordt.

10.04.08 Onboard camera

Alleen een camera die origineel is geproduceerd voor onboard gebruik op motorfietsen is toegestaan. De camera moet op een plaats worden bevestigd waar het geen gevaar oplevert voor de rijder en/of

derden. Dit ter beoordeling van de technisch official. De camera dient deugdelijk bevestigd te zijn met het bij de camera behorende bevestigingsmateriaal. **Helmcamera's zijn niet toegestaan in de trial.**

10.05 Oogbescherming

10.05.01

Het gebruik van brillen, helmvizieren en rolloffs is toegestaan. Het materiaal van de oogbescherming moet splintervrij zijn. Het vizier mag niet één geheel met de helm vormen. Brillen en vizieren mogen niet visueel vertekenen. Zij mogen niet ernstig zijn gescheurd, beschadigd of bekrast.

11 CONTROLE EN KEURING

11.01 Algemeen

11.01.01

Iedere deelnemer die nalaat zich te melden voor de machine keuring zoals omschreven in Art 11.02.02 zal worden uitgesloten van de wedstrijd.

11.01.02

Het Hoofd van de Technische Officials zal de Wedstrijdleider adviseren elke deelnemer wiens materiaal een gevaar kan zijn voor andere deelnemers of toeschouwers te weigeren om deel te nemen aan wedstrijd.

11.01.03

Voor aanvang van elke wedstrijd moet de machine voor de Technische inspectie tenminste tien minuten beschikbaar zijn.

11.02 De keuring

11.02.01

In het Aanvullend Reglement wordt tijd en plaats vermeld waar elke deelnemer, die heeft ingeschreven zich moet melden met hun schone motor(en) en kleding voor de keuring.

11.02.02

De "keuring" behelst:

- Het identificeren van de deelnemer.
- Het controleren van de startlicentie, startkaart en voor zover van toepassing, het Kentekenbewijs.
- Het Technisch inspecteren en nummeren van motoren, maximaal 1 per deelnemer.
- Het inspecteren van de uitrusting.

11.02.03

Na een ongeval kan het Hoofd van de Technisch Officials een machine of delen daarvan voor een onderzoek onder zich houden ten einde een technisch rapport ten dienste van de wedstrijdleiding te kunnen opmaken. De rijder of zijn monteur is verplicht aan dit onderzoek zijn medewerking te verlenen.

11.03 Gevaarlijke machines

Indien blijkt dat tijdens een wedstrijd het Hoofd van de Technische Officials van oordeel is dat een machine defect is of een gevaar kan opleveren voor het milieu of andere deelnemers en/of het publiek, zal hij onmiddellijk de Wedstrijdleider hiervan in kennis stellen.

11.04 Parc ferme

Overeenkomstig het bepaalde in Art. 140.1 van het Motorsportreglement kan door de Wedstrijdleider worden bepaald dat na een manche of een wedstrijd één of meerdere motoren in het parc fermé dienen te worden geplaatst voor een Technische-, en/of geluidscontrole. Motoren

kunnen uitsluitend worden afgegeven na vertoon van de startlicentie.

12 GELUIDSCONTROLE

12.01 De meting

12.01.01

Uitlaatgeluid wordt gecontroleerd op waarden zoals hieronder omschreven.12.01.02

12.01.02

Geluid wordt gemeten volgens de FIM 2 meter MAX. methode.

Dit houdt in dat de maximum waarde voor 2 takt 102 dBa is en voor 4 takt 104 dBa, gemeten op 2 meter vanaf de geluidsdemper onder een hoek van 45 graden. De meetbron staat op 1.35 meter hoogte horizontaal geplaatst.

12.01.03

Voor alle wedstrijden moet er gemeten worden met een type 1 of type 2 meter. Dit is inclusief de correctie voor de meter:

Voor 2 takt voor de wedstrijd 104 dBa
gedurende en na de wedstrijd 105 dBa

Voor 4 takt voor de wedstrijd 106 dBa
gedurende en na de wedstrijd 107 dBa

Met ingang van 1 januari 2017 is de geluidsnorm als volgt:

Voor alle 2 takt motoren:

- voor de wedstrijd 101 dB(A) + 2 dB(A) correctie is 103 dB(A)
tijdens en na de wedstrijd 102 dB(A) + 2 dB(A) correctie is 104 dB(A)

Voor alle 4 takt motoren:

- voor de wedstrijd 103 dB(A) + 2 dB(A) correctie is 105 dB(A)
tijdens en na de wedstrijd 104 dB(A) + 2 dB(A) correctie is 106 dB(A)

12.01.04

Alleen een KNMVgeluids official mag de geluidsmeting uitvoeren en de gashandel bedienen.

12.01.05

Er wordt gemeten van de wind af d.w.z. als de geluidsofficial achter de geluidsmeter staat, deze de wind in de rug heeft.

12.01.06

Tijdens de meting mag het omgevings geluid de 90 dB/A niet overschrijden binnen een straal van 5 meter rondom het meetpunt.

12.01.07

De meter is ingesteld op dBa, in de stand FAST, meter is actief tussen 80 en 130dBa.

12.01.08

Tijdens de meting dient de gashandel in 0,3 sec. open gedraaid te worden en blijft 1 sec. open staan.

12.01.09

Gedurende de geluidsmeting mag de rijder in de normale rijpositie op zijn motor zitten.

12.01.10

Tijdens de geluidsmeting moet de versnellingsbak in de neutraal stand staan. Tijdens de meting moet de koppelingshandel ingetrokken worden door de rijder of zijn helper.

12.01.11

De demper(s) worden, als zij zijn goedgekeurd, gemerkt.

12.01.12

Het is niet toegestaan de demper na een keuring te verwisselen, behalve met een demper die (op dezelfde dag) ook goedgekeurd en gemerkt is.

12.01.14

Een wedstrijdmotor dient te allen tijde aan de gestelde geluidsnorm te voldoen.

12.01.15

Indien tijdens een wedstrijd een uitlaat (of een deel daarvan) in het ongereede raakt, waardoor naar het oordeel van de Hoofd Technisch Officials een overmatige geluidsproductie wordt veroorzaakt, zal de deelnemer indien hij dit niet terstond of bij de eerstvolgende tijdcontrole repareert, door de Wedstrijdleiding uit de wedstrijd worden genomen.

12.02 Nacontrole

12.02.01

Indien er door een Wedstrijdleider beslist wordt dat de eerst aankomende motoren (of alle anderen, door hem aangewezen) een nacontrole dienen te ondergaan, waarbij een geluidskeuring kan zijn inbegrepen.

12.02.02

Een dergelijke nacontrole op geluid kan worden gehouden zonder dat voor de aanvang van de wedstrijd op die dag het geluid werd gemeten.

12.02.03

Motoren aangewezen door de Wedstrijdleider om een nacontrole te ondergaan moeten terstond in het Parc-Ferme te worden geplaatst en in het Parc-Ferme te blijven tot dat de Wedstrijdleider deze motoren vrijgeeft.

12.03 Dempers

12.03.01

Een geluiddemper moet op deugdelijke wijze aan de uitlaat zijn bevestigd, zulks ter beoordeling van de Hoofd Technische Officials.

12.03.02

Als dempingsmateriaal mag geen gebruik worden gemaakt van los aangebrachte en ondeugdelijke hulpmiddelen zoals pannensponzen o.i.d. teneinde bij de geluidsmeting het uitlaatgeluid te reduceren.

Het gebruik van rubber of kunststof hulpstukken om zo een betere demping te verkrijgen, is eveneens verboden.

13 AANVULLENDE SPECIFICATIES VOOR JEUGD TRIAL

13.01 Formaat *Min. Stuurbreedte 50 cm, max. stuurbreedte 68 cm.
Wielbasis min. 70 cm, max. 108 cm*

13.02 Gewicht *vrij*

13.03 Wielmaten *Max. wielomtrek 172 cm.*

14 AANVULLENDE SPECIFICATIES VOOR ELEKTRISCHE MOTOREN

14.01. Introductie

Het technisch concept is gereserveerd voor motorfietsen die niet aangedreven worden door een verbrandingsmotor met schadelijke emissie. Wijzigingen van de technische voorschriften voor deze klasse kunnen te allen tijde gedaan worden om te zorgen voor eerlijke wedstrijden.

14.02. Algemene --- klasse eisen (klasse naam?)

Een tweewielige motorfiets, voorzien van maximaal 1 elektromotor met een eigen elektriciteitsbron. De elektromotor mag alleen werken op deze elektriciteitsbron (accu, batterij).

14.02.01 Race Procedures

Race procedures worden bepaald door de betreffende Commissie.

14.02.02 Race Format

(Richtlijnen - werkelijke race format is afhankelijk van de betrokken discipline.)

Minimum race lengte: 20 minuten

Maximale race lengte: 30 minuten

14.02.03 Het opladen van de elektriciteitsbron.

De elektriciteitsbron van het voertuig moet op de tijdstippen en locaties worden opgeladen bepaald door de organisator van de wedstrijd. Het opladen kan alleen worden gedaan met de energievoorziening van de wedstrijdorganisatie.

Het laadsysteem moeten apart van de machine zijn en voldoen aan de NEN-3140 norm en voorzien zijn van een zekering, thermische overbelasting beveiliging en een aardlekschakelaar.

14.02.04 Pit Stop

Het zal worden toegestaan om een eigen methode van energie vernieuwing te gebruiken, mits de praktische overwegingen en de veiligheid ervan onderworpen kunnen worden aan de goedkeuring van de race organisator. Rijders die een pitstop willen moeten het proces en de technologie kunnen voorleggen aan het Hoofd Technisch Official, voor een veiligheidscontrole Alle informatie zal strikt vertrouwelijk worden behandeld.

14.02.05 Technische Controle

Als voorwaarde voor deelname moet een Technisch Constructie Document van de motorfiets aanwezig zijn bij de technische controle. Dit document moet de basisinformatie bevatten, alsmede welke veiligheidsnormen van toepassing zijn op het voertuig. Dit om de veiligheid te garanderen voor de rijder(s), teams, toeschouwers, officials en marshals .

De Technische Official zal zowel de machine en de rijder controleren op naleving van de technische specificaties en de veiligheidsnormen voor elektrische voertuigen.

Beschadigde machines moeten opnieuw gecontroleerd worden door een technisch official na de wedstrijd of training. In dergelijke omstandigheden is het de verantwoordelijkheid van de deelnemer om ervoor te zorgen zowel zijn machine en kleding zijn opnieuw gecontroleerd en goedgekeurd zijn voor verder gebruik bij het evenement.

Het is de verantwoordelijkheid van de rijder om ervoor te zorgen dat een machine die wordt gebruikt in de wedstrijd elektrisch en mechanisch in een veilige toestand is.

14.02.06 Plicht

Het is de plicht van elke deelnemer om aan de Technische Officials van de KNMV te laten zien dat zijn/haar voertuig volledig in overeenstemming met deze regels en de regels die voor de wedstrijd is.

14.03 Algemene Specificaties

14.03.01 Sturen/handbeschermers.

Zie art: 7.03

14.03.02 Bedieningshandels.

Zie art: 7.04

14.03.03 Kettingafscherming.

Zie art: 7.07

14.03.04 Hydraulische leidingen.

Zie art:7.08

14.03.05 Voetsteunen.

Zie art:7.09

14.03.06 Remmen.

Zie art: 7.10

14.03.07 Spatborden.

Zie art: 7.11

14.03.08 Wielen en velgen.

Zie art: 7.13

14.03.09 Nummerborden.

Zie art: 7.14

14.03.10 Banden.

Zie art: 8

14.04 Gewichten

14.04.01 Gewicht van de machine

Minimaal gewicht: 75 kg. Het maximale gewicht bedraagt niet meer dan 120 kg. De machine zal worden gecontroleerd op gewicht in de 'ready-to-race' conditie. Het geverifieerde gewicht kan nooit lager zijn dan het vereiste minimum gewicht.

14.04.02 Totale afmetingen.

Raadpleeg de diagrammen A (trial-motorfietsen).

14.05 Elektrisch materiaal

14.05.01 IEC Publicaties (deze normen zijn zeer uitgebreid en alleen in een testcentrum te controleren, wat wordt er bedoeld met deze normen bekijken?) evt. vervangen door: elektrische motoren moeten aan de volgende normen voldoen:

Als er geen specifieke regel bestaat in deze technische voorschriften, dan moet de relevante IEC-norm (Internationale Elektrotechnische Commissie Standard) of Report bekeken worden: (Opmerking: IEC publicaties worden vervangen door ISO publicaties in de toekomst.)

IEC 60529: Beschermingsgraden door behuizing (IP-codering).

IEC 60783: bedrading en connectoren voor de wegvoertuigen.

Dit rapport is van toepassing op kabels en connectoren gebruikt in de batterij elektrische wegvoertuigen.

IEC 60784: Instrumenten voor elektrische wegvoertuigen.

Dit rapport is van toepassing op de instrumentatie van elektrische wegvoertuigen, behalve die items die worden gebruikt als instrumenten in voertuigen met verbrandingsmotor motoren.

IEC 60785: Roterende machines voor elektrische wegvoertuigen. Dit rapport is van toepassing op roterende elektrische machines [tractiemotoren en hulpstoffen motoren] van elektrische wegvoertuigen met inbegrip van Hybrids, die worden gevoed vanuit de belangrijkste tractiebatterijen).

IEC 60786: Controllers voor elektrische wegvoertuigen.

Dit rapport is van toepassing op de apparatuur aan elektrische voertuigen dat de snelheid van controle energie-overdracht tussen de tractie accu of batterijen en de motor of motoren) .

14.05.2 Accu

De accu wordt gedefinieerd als uitrusting voor de tussentijdse opslag van elektrische energie door de lader geleverd. Elke accu aan boord is beschouwd als een integraal onderdeel van het elektrisch systeem. Het type, de afmetingen en het gewicht van accu kan niet worden gewijzigd tussen officiële trainingen en de wedstrijd.

Alle aan boord zijnde elektrische apparatuur, tenzij die bestaat uit items oorspronkelijk aangedreven door droge batterijen, kleine accu's of hun eigen zonnecellen, moet haar energie te ontvangen van officiële geleverde accu van het voertuig.

BELANGRIJK : Als voorwaarde voor deelname moet een veiligheidsinformatieblad te worden verstrekt met de race vermelding voor de machine, met inbegrip van alle relevante gegevens met betrekking tot de accumulator chemie, mens en milieu gevaren, handling en specifiek brand risico's en voorzorgsmaatregelen.

14.05.3 Energierecuperatie.

Terugwinnen van energie opgewekt door de kinetische energie van het voertuig is toegestaan.

14.05.4 Het gebruik van externe energiebronnen.

Het gebruik van een koolstof gebaseerde energiebron om de prestaties van het voertuig te verbeteren is ten strengste verboden. Dit omvat ook de gebruikte energie om het koelsysteem van het voertuig aan te sturen.

14.05.5 Vrijloop systeemstoring.

Het voertuig moet voorzien zijn van een vrijloop indien het aandrijfsysteem is gestopt (d.w.z. brandstof / lading uitgeput of falen van het systeem).

14.05.6 Elektrische veiligheid.

In geen enkel deel van de elektrische apparatuur van het voertuig mogen er spanningen van meer dan 500 volt voorkomen, t.o.v. chassis en systeem massa. Tussen systeem massa en het frame is niet meer dan 50 volt spanningsverschil toegestaan.

De spanning wordt beperkt tot 500 volt tussen twee punten. Wanneer de spanning van de stroomkring van meer dan 42 volt bedraagt, moet dit stroomcircuit worden gescheiden van massa van het frame door een geschikte isolator.

Symbolen met de waarschuwing 'HIGH VOLTAGE ' moeten geplaatst zijn op de beschermkappen van de elektrische installatie; Alle symbolen moeten uit een zwarte bliksemflits bestaan in een gele driehoek met zwarte rand. De zijden van de driehoek moeten op zijn minst 12 cm zijn maar mogen groter zijn als dat praktisch is.

De hoofdstroomkring bestaat uit alle delen van de elektrische apparatuur die de motorfiets aandrijven. Het boordcircuit bestaat uit alle delen van de elektrische apparatuur die worden gebruikt voor signalering, verlichting of communicatie.

Alle delen van de elektrische apparatuur moet worden beschermd met ten minste een IP 44 beschermingsgraad, of vergelijkbaar (stofdicht en spatwaterdicht).

14.05.7 Algemeen stroomonderbreker - 'Noodstop'

Twee noodstop schakelaars (circuit onderbrekers) zijn verplicht en een stop moet gemakkelijk toegankelijk zijn zowel voor de rijder en official. Wanneer hij in een normale rijpositie zit, moet de rijder in staat zijn de elektrische verbinding tussen de accu's en de energieverbruikers te onderbreken door een vonkvrije stroomonderbreker geplaatst voor de rijder. Deze onderbreker moet zodanig geplaatst zijn dat deze ook kan worden bediend van buiten het voertuig. Deze onderbreker moet duidelijk herkenbaar zijn.

Het gebruik van een koord aan de rijder als alternatief van een knop is toegestaan.

Het algemene circuit moet ook voorzien zijn van een tweede stroomonderbreker die geplaatst is achter de rijder, in het zicht geplaatst en makkelijk te herkennen, rekening houdend dat de voertuig op zijn kant kan liggen na een incident. Deze stroomonderbreker moet bestaan uit een rode knop voorzien van een gele schijf (minimaal 8 cm in diameter) met de tekst 'Noodstop' in rode of zwarte letters.

De onderstaande mogelijkheden zijn toegestaan, net als andere oplossingen die voldoen aan de gestelde eisen. Teams zijn verplicht om de werking van de noodstop aan te tonen tijdens de technische keuring.

1. Een lage voltage schakelaar (bijv. drukknop) bedoeld als bediening voor een hoofdrelais zodat de hoofdvoeding en stromen niet in de buurt van de rijder en de bovenzijde van het voertuig kunnen komen.
2. Een relais met een geïntegreerde "onderbreker" schakelaar, wat betekent dat de batterijspanning staat op de plek waar de onderbreker is geplaatst.

Bediening van de onderbreker moet er ook voor zorgen dat eventueel gemonteerde voorschakelweerstand geïsoleerd worden.

De stroomkarakteristiek van de stroomonderbreker moet voldoende zijn om ervoor te zorgen dat de contacten van de onderbreker niet inbranden door de warmte ontwikkeling, in het bijzonder bij de piek-belasting bij b.v. het aansluiten van de kabels.

Accu's in het laagspanningscircuits, bijv. hulpcircuits, hoeven niet door de algemene stroomonderbreker (noodstop) te worden geïsoleerd, mits ze volledig geïsoleerd zijn van de hoofd accu's.

14.05.8 Lampje

Wanneer het voertuig aan staat, moet er twee duidelijk zichtbare indicators zijn, een lampje op het instrumentenpaneel en een licht op de achterzijde van het voertuig.

Het achterlicht moet rood en zichtbaar van minstens 10m afstand, van de zij-of achterkant, en moet knipperen tussen 1-2 keer / seconde op een 50% duty cycle

14.05.9 Zekeringen.

Een zekering is een apparaat dat de elektrische stroomkring automatisch onderbreekt waarin hij is geïnstalleerd, als het niveau van deze stroom een bepaalde periode van tijd boven een gedefinieerde grenswaarde komt.

Zekeringen en automaten (maar nooit de noodstop stroomonderbreker) tellen als overstroom

trajecten. Extra snelle elektronische zekeringen en snelle zekeringen zijn geschikt. De zekeringen moeten zich in een gemakkelijk toegankelijke plek bevinden en zo dicht mogelijk bij de accu op beide polariteiten.

Alle elektrische kabels in de motor moet worden beschermd doormiddel van overstroom trajecten volgens de diameter van de afzonderlijke geleiders. Overstroom trajecten mogen in geen geval de algemene stroomonderbreker(Noodstopknop) vervangen.

14.05.10 Algemene elektrische veiligheid.

Er moet worden gewaarborgd dat de gebruikte stoffen geen schade kunnen veroorzaken onder alle omstandigheden, zowel tijdens normaal gebruik of in voorziene storingen.

Er moet voor worden gezorgd dat de onderdelen die voor de bescherming van personen of voorwerpen dienen, betrouwbaar gedurende de levensduur hun functie vervullen.

14.05.11 Isolati weerstand.

Elk deel van de elektrische uitrusting moet een minimale isolati weerstand hebben tussen alle onderdelen onder spanning en aarde. Voor apparatuur tot en met 300 volt t.o.v. aarde moet de isolati weerstand de volgende waarde hebben: 250 k Ohm. Voor apparatuur met meer dan 300 volt t.o.v. aarde moet de isolati weerstand de volgende waarde hebben: 500 k Ohm. De meting van de isolati weerstand moet worden uitgevoerd met een DC-spanning van ten minste 100 volt.

14.05.12 Doorslagsterkte

De gehele elektrische uitrusting van het voertuig die elektriciteit kan geleiden moet aan de volgende voorwaarden voldoen: Wat de diëlektrische sterkte betreft moet onderscheid worden gemaakt tussen materialen met lichte, normale of versterkte isolatie. Normale isolatie is een isolatie die een testspanning van minstens 2000 volt kan weerstaan bij 50 hertz gedurende een minuut. Het mag alleen worden gebruikt voor elektrische circuits met een nominale spanning van ten hoogste 500 volt.

Lichte isolatie mag niet worden gebruikt (behalve voor het boordcircuit). Alle stroomgeleidende onderdelen moeten worden beschermd tegen aanraking. Isolerende materialen die niet voldoende mechanische weerstand hebben, d.w.z. verf coating, email, oxiden, vezelcoatings (geweekt of niet) of isolerende tapes worden niet geaccepteerd. (laatste zin verwijderd, alle electrisch geleidende onderdelen moeten verbonden zijn met voertuig massa?)

14.05.13 Condensatoren

De spanning over condensatoren die bij de stroomkring horen moeten binnen 5 seconden onder de 65 volt dalen nadat de algemene stroomonderbreker wordt geopend of als de piekspanningen van de accu verdwenen zijn.

14.05.14 Accumulator bevestiging

De accu moet stevig worden geïnstalleerd in het voertuig en worden beschermd tegen kortsluiting en lekkage. De accumulator moet worden bevestigd aan het frame of chassis met metalen klemmen met een isolerende bedekking. De bevestigingsmethode moet worden ontworpen op een zodanige wijze dat noch de accu, noch de bevestigingsmiddelen zelf noch haar verankeringspunten kan losraken, zelfs tijdens een crash. Een solide afscheiding moet de locatie van de accumulator scheiden van de rijder. Elke accu ruimte moet een luchtinlaat hebben met bijbehorende uitgang. De accu ruimte moet ervoor zorgen dat in geval van accu cel lekkage of ontploffing, de inhoud uit de buurt van de rijder wordt gehouden en geen invloed heeft op het veilig hanteren van de machine of het zicht van de rijder.

14.05.15 Power control

Een 'zelfsluitende' gashendel (power control) moet worden toegepast.

15 TECHNISCHE COMMISSIE

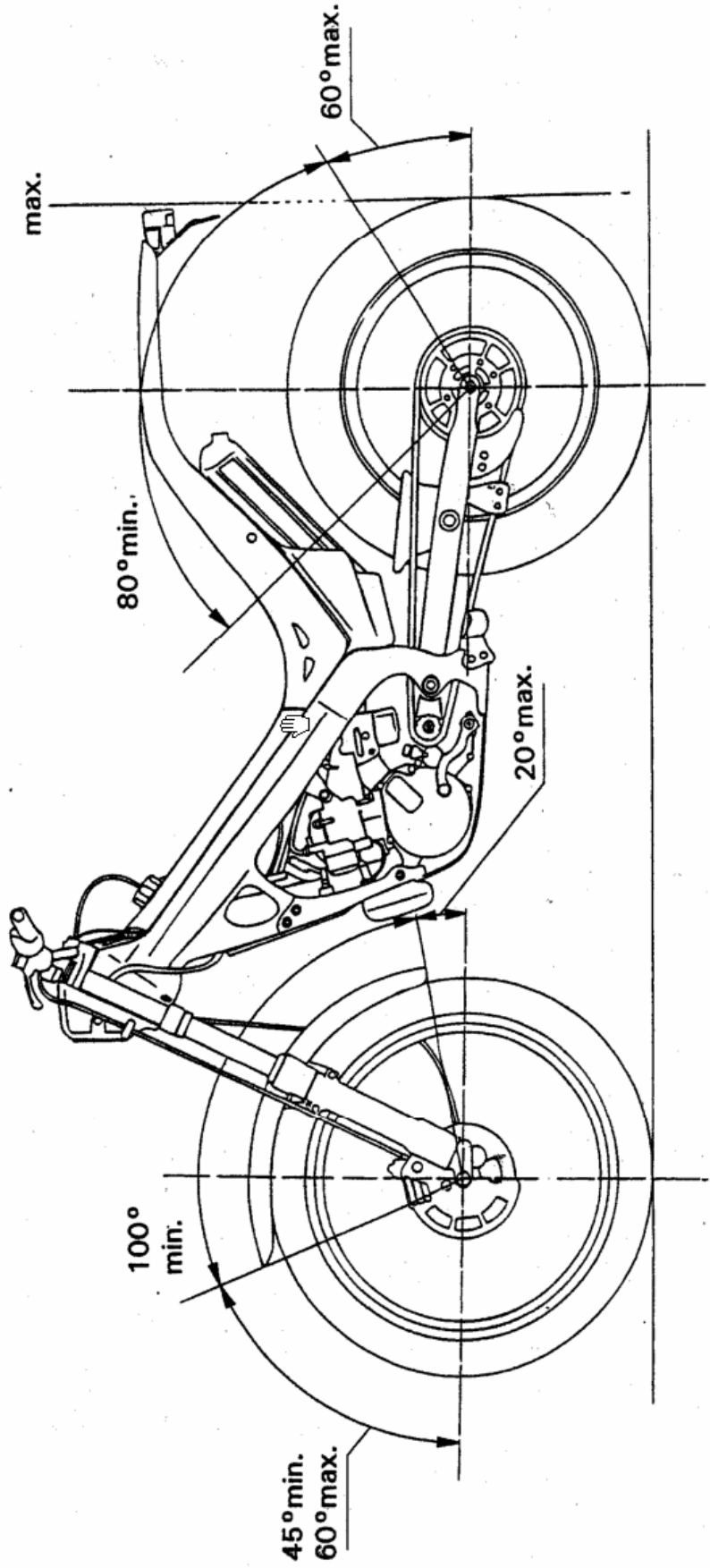
15.01

Het Technisch Reglement Trial is de verantwoordelijkheid van de Technische Commissie.

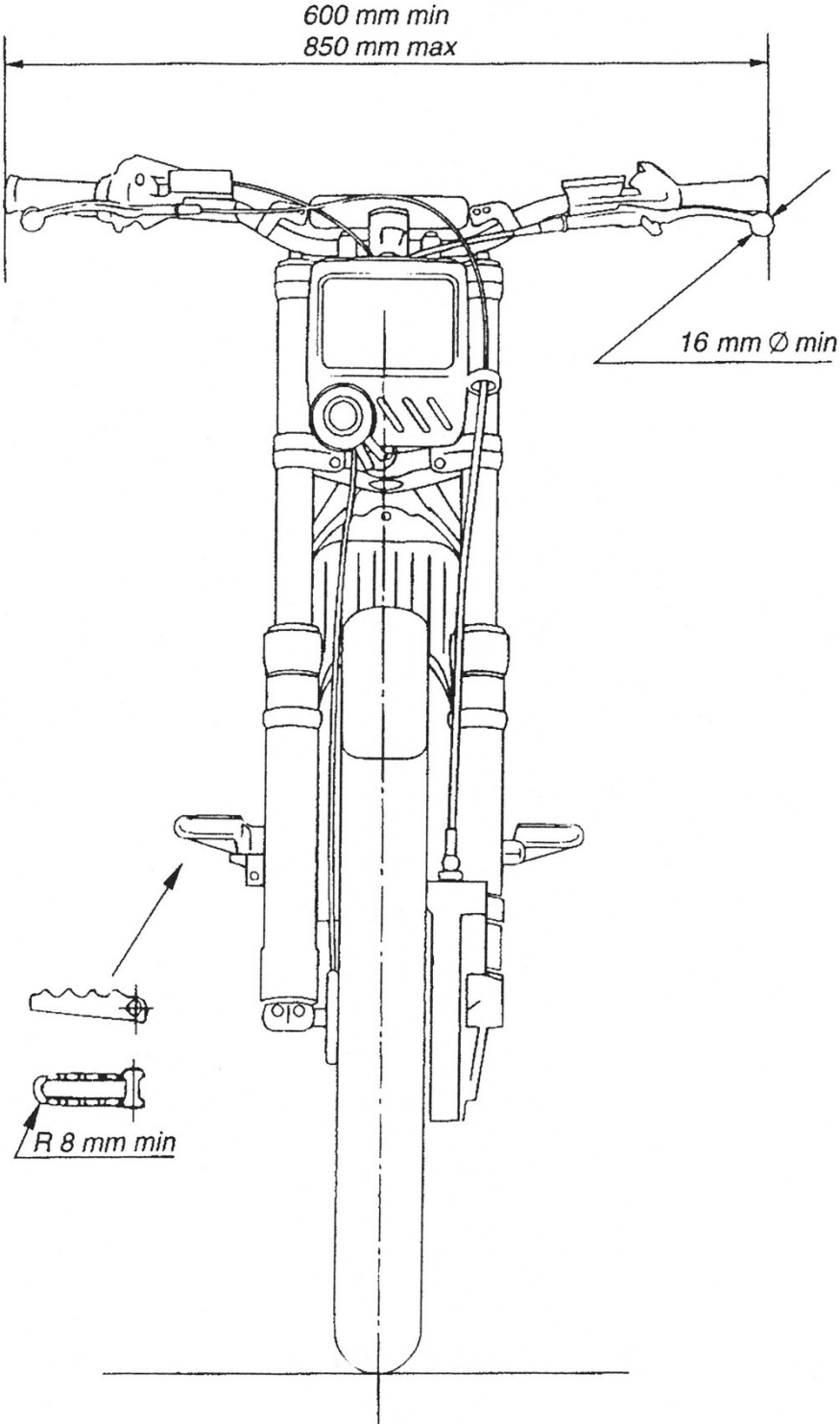
15.02

In die gevallen waarin dit reglement niet voorziet, is op elk Trial evenement het Hoofd van de Technische Officials gerechtigd een voor dat evenement geldende beslissing te nemen, echter alleen dan wanneer de Technische veiligheid in het geding is.

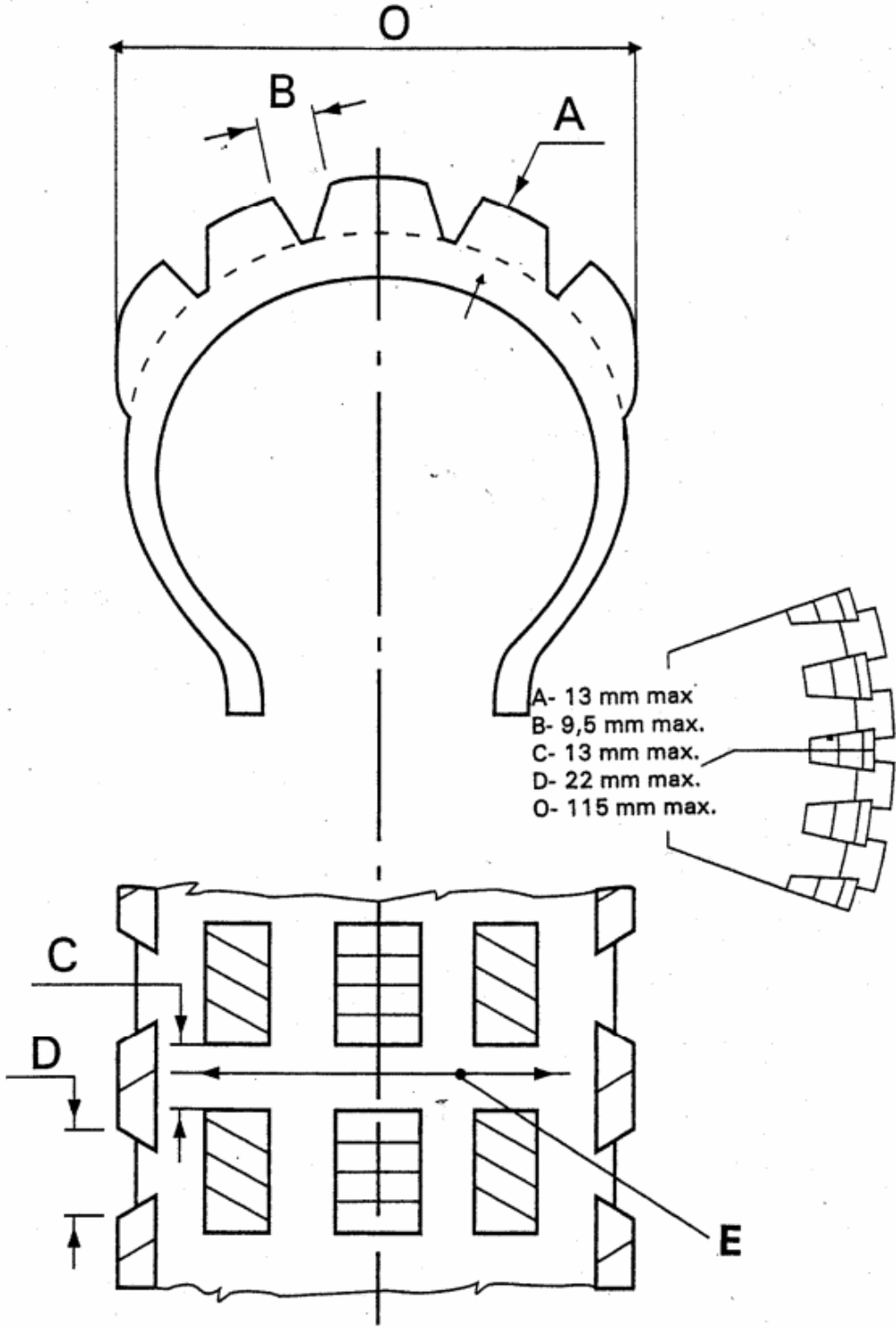




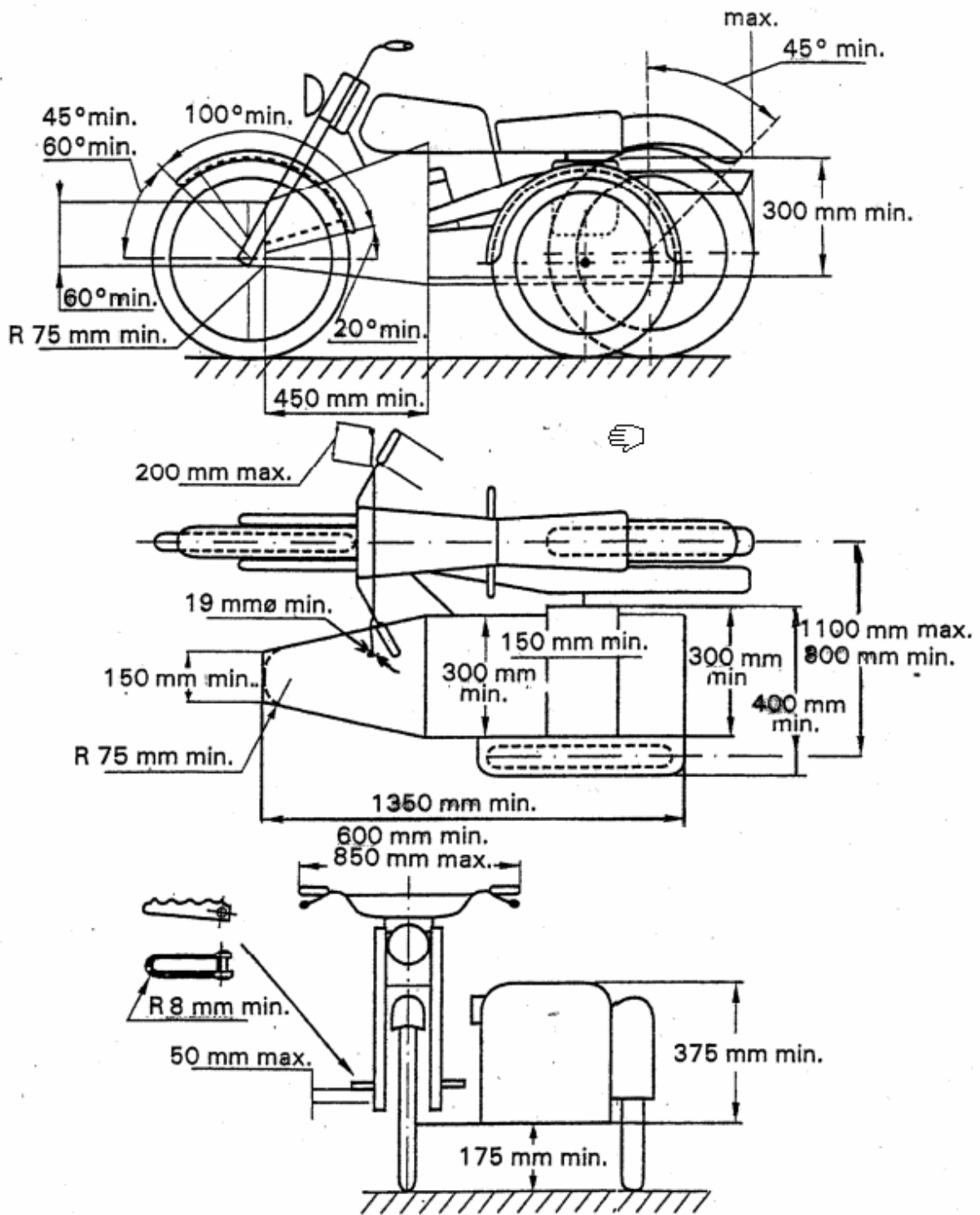
BIJLAGE B



BIJLAGE C



BIJLAGE D



TIEN TIPS OM DE HELM TE PASSEN

1. Neem de juiste maat door de omtrek van het hoofd te meten.
2. Ga na dat er geen zijdelingse beweging is.
3. Maak de kinband goed vast.
4. Probeer met het hoofd naar voren de achterkant van de helm omhoog te trekken om er zeker van te zijn dat de helm op deze manier niet van het hoofd kan.



5. Controleer of u gemakkelijk over de schouder kunt kijken.
6. Wees er zeker van dat niets u hindert om adem te halen in de helm en bedek nooit de neus of mond.
7. Wind nooit een sjaal rond de hals want dit verhindert dat er lucht in de helm komt. Doe nooit geen sjaal onder de kinband.
8. Wees ervan verzekerd dat het vizier met één gehandschoende hand geopend kan worden.
9. Verzekeer u ervan dat de achterkant van uw helm een zodanige vorm heeft dat hij uw nek beschermt
10. Koop altijd de beste helm die u zich kunt veroorloven.