



KONINKLIJKE
NEDERLANDSE
MOTORRIJDERS
VERENIGING

KNMV

ALGEMEEN REGLEMENT TRIAL 2024

KNMV
Papendallaan 51
Postbus 650
6800 AR ARNHEM
Tel. KNMV-Algemeen: (026) 352 85 10
Tel. KNMV-Sport: (026) 352 85 15
Fax: (026) 352 85 22
E-mail: sport@knmv.nl
Internet: www.knmv.nl

<i>Jaar 2024</i>		
<i>Versie</i>	<i>Effectief vanaf</i>	<i>Aangepaste artikelen</i>
1	01-01-2024	
2	05-03-2024	6.02

Hiermede komen alle voorgaande edities te vervallen.
Wijzigingen ten opzichte van het Trial Reglement 2023 zijn **vet** en *cursief* gedrukt of verwijderd.

Inhoudsopgave

1	DEFINITIE VAN TRIAL	4
1.01	KLASSENINDELING	4
1.02	WEDSTRIJDEN	4
2	INSCHRIJVINGEN	4
2.01	LICENTIES	4
2.02	MAXIMUM AANTAL INSCHRIJVINGEN	5
2.03	WEIGERING VAN INSCHRIJVINGEN	5
2.04	RIJNUMMERS	5
2.04.1	RIJDERSUITRUSTING EN RIJNUMMER RANGES	5
2.06	TECHNISCHE KEURING	5
3	DE TRIALWEDSTRIJD	5
3.01	AFSTAND	5
3.02	MAXIMUM WEDSTRIJDTIJD	6
3.03	MAXIMALE RIJTIJD EERSTE RONDE	6
3.04	TIJDSDUUR	6
3.05	MAXIMALE RIJTIJD PER NON-STOP	6
3.06	TOTALE RIJTIJD	6
3.07	TIJDCONTROLE	6
3.08	CONTROLEKAARTEN	6
4	PARCOURS/ROUTE	6
4.01	VRIJE ROUTE	6
4.02	VERPLICHTE ROUTE	7
5	NON-STOPS	7
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	9
6	BESTRAFFINGEN EN STRAFPUNTEN	9
6.01	TIJD	9
6.02	STRAFFEN VOOR FOUTEN IN DE NON-STOP	9
6.03	NON-STOP OFFICIAL (DE CONTROLEUR EN DE KNIPPER)	11
6.04	GELE KAART	11
6.04.01	GELDIGHEIDSDUUR GELE KAART(EN)	12
6.05	DISKWALIFICATIE	12
7	START	12
7.01	PARC FERMÉ	12
7.02	STARTVOLGORDE 1E RONDE	12
7.03	DE LOTING	12
7.04	STARTVOLGORDE KAMPIOENSTRIAL	13
8	TECHNISCHE CONTROLE	13
8.01	VERANTWOORDELIJKHEID VAN DE RIJDER	13
8.02	VERVANGING VAN ONGEMERKTE ONDERDELEN	13
8.03	GEREEDSCHAPPEN EN HULP	13
8.04	BANDEN WISSELEN	13
8.05	KEURING VAN DE MOTOREN GEDURENDE DE WEDSTRIJD	13
9	MILIEU	13
9.01	GEBRUIK VAN EEN MILIEUMAT	13

9.02	SPECIFICATIES MILIEUMAT	13
10	KLASSERING EN RESULTATEN	14
10.01	GELIJK AANTAL STRAFPUNTEN	14
10.02	KLASSERING EN RESULTATEN BIJ VROEGTIJDIG STOPPEN VAN DE WEDSTRIJD	14
10.03	PRIJZEN	14
11	KNMV TRIAL ONK EN NK JEUGD CUP COMPETITIE	14
12	PROMOTIE	15
12.01	PROMOTIE BELEID ONK	15
12.02	PROMOTIE BELEID NK JEUGD	15
13	DEGRADATIE	15
13.01	DEGRADATIE INTERS EN EURO/NATIONALEN	15
13.02	DEGRADATIEVERZOEKEN	16
14	DEELNAME BUITENLANDSE WEDSTRIJDEN	16
15	PROTESTEN	16
16	DISCUSSIES	16
17	SLOTBEPALING	16
17.01	BEVOEGDHEID WEDSTRIJDLEIDER	16
17.02	BEVOEGDHEID KNMV BONDSBUREAU OFF ROAD/ENDURO/TRIAL	16
17.03	TUSSENTIJDSE WIJZIGINGEN IN FIM REGLEMENTEN	16
17.04	AANSPRAKELIJKHEID	16

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 Klassenindeling

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	(Oranje spoor)
Inters II	(Geel spoor)
Euro/Nationalen	(Rood spoor)
Sport A	(Blauw spoor)
Sport B	(Wit spoor)

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)

- Open klasse voor alle deelnemers met een motor die een cilinderinhoud heeft van meer dan 125cc (uitgezonderd rijders in de A klasse). In de open klasse 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)
- NK-jeugd (klassen A, B, C, D, K en Open Klasse).

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

2 INSCHRIJVINGEN

Het KNMV Bonds bureau heeft het recht inschrijvingen zonder opgave van redenen te weigeren, **bijvoorbeeld doordat de inschrijving te laat is of onvolledig is ingediend.**

De inschrijving dient voor alle ONK en NK-jeugd evenementen te verlopen via de Licence2Race-app.

De deelnemer is zelf verantwoordelijk voor een tijdige en juiste inschrijving.

Inschrijvers verklaren door hun inschrijving het reglement te kennen en zich daaraan te houden.

De sluitingsdatum voor inschrijving voor alle klassen is uiterlijk 4 dagen voor de **wedstrijd** of anders zoals vermeld in het Aanvullend Reglement (AR).

2.01 Licenties

- Nationale Licentie: rijders in de klassen Inters I en II, (Euro)Nationalen en Sport klassen, 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 bij de KNMV aan te melden om voor kampioenschapspunten in aanmerking te komen.
- Basissportlicentie: Degenen, die uitkomen in de jeugdklasse A,B,C, D, K en de Open Klasse dienen in het bezit te zijn van een geldige KNMV Basis Sportlicentie Trial.

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** € 15,00
- **Openklasse Trial** € 17,50
- **ONK Trial** € 17,50

2.03 Weigering van inschrijvingen

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

2.04 Rijnummers

2.04.1 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	Oranje	Zwart	1 – 10	500-599 (extra)
Inters II	Geel	Zwart	11 – 30	600-699 (extra)
Euro/Nationalen	Rood	Wit	31 – 49	700-799 (extra)
Sportklasse A	Blauw	Wit	50 – 69 / 90 – 99	800-899 (extra)
Sportklasse B	Wit	Zwart	70 – 89	900-999 (extra)
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	
Open klasse	Te rijden met kleur van de gekozen klasse zonder cijfer			

Kleding: zie art. 10.02 Trial technisch reglement.

Het gebruik van sjaaltjes en/of capuchons is niet toegestaan. Lang haar dient om veiligheidsredenen op een dusdanige wijze gedragen te worden dat dit niet zover onder de helm uitkomt zodat er geen risico bestaat dat dit tussen draaiende delen van de motor terecht kan komen

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 keurcode: zie trial technisch reglement art. 10.05 .01
- Een goedgekeurde nummerplaat met cijfers.

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 het KNMV Bonds bureau te worden goedgekeurd.

3.02 Maximum wedstrijdtijd

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.

Voor het NKJ Trial geldt een totaal tijd van 5,5 uur bij 8 non-stops. Voor de Kampioensklasse (A) en/of Juniorenklasse (B) kan bepaald worden dat zij op een evenement 10 non-stops rijden. Dit wordt in het AR gepubliceerd.

3.03 Maximale rijtijd eerste ronde

Voor de eerste ronde zal een maximale rijtijd worden gereserveerd als deel van de totale wedstrijd tijd. De maximale rijtijd voor de eerste ronde bedraagt het aantal non-stops x 15 minuten. Tijds overschrijding wordt bestraft met 1 strafpunt per minuut. Indien de tijds overschrijding 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 wedstrijddag te gevaarlijk of te moeilijk is, kan de wedstrijd leider de tijd met maximaal 60 minuten uitbreiden. In dit geval moet hij alle rijders over deze tijds uitbreiding voorafgaande aan de start van een nieuwe ronde informeren.

3.05 Maximale Rijtijd per non-stop

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 tijd waarneming 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 tijds bestek 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 tijd waarneming staat niet ter discussie.

3.06 Totale rijtijd

De totaal tijd 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.

De totaal tijd NKJ Trial is 5,5 uur bij acht non-stops (**zie ook 3.02**).

3.07 Tijdcontrole

De laatste tijdcontrole dient bij de laatste non-stop of bij de Tijd waarneming te zijn, de rijders blijven 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 wedstrijd leider (bijv. stempel). De rijder is te allen tijde verantwoordelijk voor zijn eigen controlekaart, het inleveren van de controlekaart bij het wedstrijd secretariaat 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.

4.01 Vrije route

Indien er sprake is van een vrije route op dat evenement hoeft de deelnemer zich niet aan een verplichte route te houden.

4.02 Verplichte route

Indien er sprake is van een verplichte 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.

min 100 x 250 mm



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.

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.

5 NON-STOPPS

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). Een non-stop moet zo worden uitgezet dat de rijroute duidelijk is voor iedere kleur / klasse.

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 maximaal twee rijders achter elkaar met hun machines plaats kunnen nemen wanneer zij voorbereidt 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:

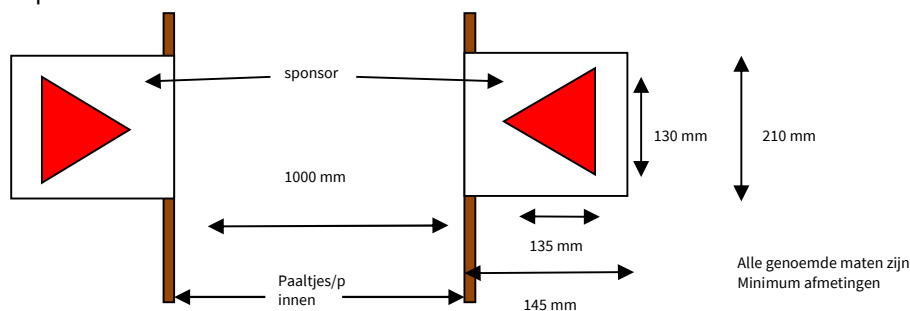
- Breken van tape/lint
- Overrijden van tape/lint waarbij tape/lint onder het wiel de grond raakt
- Overrijden en/of verplaatsen van de paaltjes of pinnen waaraan de tape of lint is bevestigd, zodanig dat de controleur het paaltje of pin weer opnieuw en juist moet plaatsen

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.
- Een poort kan ook aangegeven worden tussen een markeerpijl en de achterkant (lange zijde) van een andere pijl.

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 niveau van de klasse van de rijders, Oranje, Geel, Rood, Blauw, Wit en Groen. De 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 niveau 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 wedstrijdleader hierin een beslissing nemen (zie ook overmacht of obstructie)
- De wedstrijdleader kan het ontwerp van een non-stop tussen de eerste en tweede ronden 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. Dit geldt voor alle klassen.

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 zich bij het inschrijven van de rijder laten registreren bij het wedstrijdsecretariaat.
- De rijder blijft te allen 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 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 non stop official. 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.
- 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 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

- | | |
|---|-------------------|
| • 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.
- 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 lint, 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.
- Overschrijding van de geklokte rijtijd van 1 minuut en 30 seconden
- ~~• 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)~~
- ***De motor van de motorfiets stil valt en weer gestart kan worden met een voet op de grond, leunt of steunt wordt dit bestraft met 1 strafpunt.***
- ***De motor van de motorfiets stil valt en weer gestart kan worden met 2 voeten op de grond, wordt dit bestraft met 2 strafpunten, tot max. 3 strafpunten.***

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 onrespectvol 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 wedstrijdleader anders is bepaald | 10 punten |

- | | | |
|--|------------|-----------|
| Voor NKJ Trialrijders | (5 punten) | |
| • Een non-stop missen danwel niet geknipt op de controlekaart bij inlevering bij de tijdwaarneming | | 10 punten |
| Voor NKJ Trialrijders | (5 punten) | |

6.03 Non-stop Official (de controleur en de knipper)

De controleur en knipper worden aangemerkt als Non-Stop officials met allebei dezelfde bevoegdheden.

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 wedstrijdleader 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. Een digitale gele kaart (bijv. op een telefoon) is ook toegestaan. 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 duidelijk worden getoond aan rijder en/of minder/assistent. De controleur zal de situatie binnen het uur aan de wedstrijdleader 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 het KNMV Bondsbureau over het indien van overtredingen betreft met een grotere impact.

6.04.01 Geldigheidsduur gele kaart(en)

Getrokken Gele kaarten aan rijders en/of Minders vervallen niet op de wedstrijddag zelf, maar tellen door op de volgende wedstrijden in de trialcompetitie, conform 6.04 van dit reglement.

6.05 Diskwalificatie

Een rijder zal gediskwalificeerd worden bij:

- Het hebben ontvangen van een derde Gele Kaart gedurende de wedstrijd / competitie.
- 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 voor de tweede keer in de wedstrijd 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 1e 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).

Klassen volgorde:

- Inters I + II - NS 1
- Euro/Nationalen + Kampioensklasse A - NS 3
- Sportklasse A + Juniorenklasse B - NS 5
- Sportklasse B + Aspirantenklasse C + Open Klasse – 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. De wedstrijdleider kan in samenspraak met de organisator bepalen de rijders sneller van start te laten gaan in de 1^e ronde om de doorstroom te bevorderen.

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 Open Klasse 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. Rijders kunnen verantwoordelijk gehouden worden voor het gedrag van hun teamleden.

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 wedstrijdleader indien nodig actie ondernemen.

9 MILIEU

Motorfietsen dienen afgespoten te worden op de daartoe aangewezen plek en als zodanig ingericht voor het milieuvriendelijk afspuiten van motorfietsen. Afspuiten van motorfietsen in het rennerskwartier is verboden. Het benzine 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.

9.01 Gebruik van een milieumat

Het gebruik van milieumatten in het rennerskwartier is verplicht. Deze matten dienen door de rijders zelf te worden aangeschaft. Overtreding wordt bestraft met een geldboete van € 100,-. Specificaties milieumat De minimale grootte van de milieumat dient zodanig te zijn dat de motorfiets er volledig op kan staan. Het opnamevermogen dient ca. 1.50 liter olie per vierkante meter matoppervlak te zijn. De rug van de mat dient van kunststof te zijn welke bestand is tegen de in- en bij de motor gebruikte vloeistoffen en moet trek- en scheurvast te zijn. De mat mag niet doorlekken. Een mat met scheuren of gaten wordt afgekeurd. Matten die niet meer geschikt zijn kunnen bij een gemeentelijk afvaldepot worden ingeleverd onder vermelding van "oliehoudend afval".

De deelnemer moet per servicevoertuig een goedgekeurde en geschikte brandblusser met een inhoud van minimaal 6 kg op een duidelijk zichtbare en bereikbare plaats ter beschikking hebben. Zie ook de bepalingen in het Aanvullend Reglement en artikelen 14.11 en 19 uit het Motorsport Reglement.

9.02 Specificaties milieumat

Specificaties van de milieumat staan beschreven in artikel 14.11.1 van het Motorsportreglement

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/Nationalen 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. Clubs zijn vrij in het wel of niet uitreiken van prijzen i.v.m. kostenpost bekens.

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- klasse,
 - de A-klasse rijdt voor de KNMV Cup
 - de B-klasse voor de Promotie Cup

Bij de Inters en Euro Nationale klasse komen ook buitenlandse deelnemers in aanmerking voor competitiepunten, (mits vooraf aangemeld bij de KNMV).

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 wordt alleen gereden voor dagprijzen 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

- De winnaar van de Kampioenstrial in iedere klasse is diegene die over twee dagen het minste aantal strafpunten heeft behaald, alleen de klassenwinnaars 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.

Voor de Kampioenstrial kunnen clubteams en merkteams worden ingeschreven. Een clubteam bestaat uit 3 startlicentiehouders van een bij de KNMV aangesloten club. Een merkteam bestaat uit 3 startlicentiehouders rijdend met hetzelfde merk trialmotor. 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 het KNMV Bonds bureau.
- Indien het KNMV Bonds bureau van mening is dat een deelnemer makkelijk een klasse hoger kan rijden maar dat deze omwille van het telkens in dezelfde klasse kampioen worden weigert, kan het KNMV Bonds bureau 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 het KNMV Bonds bureau.
- Indien het KNMV Bonds bureau 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 het KNMV Bonds bureau 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 competitie.
 - 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 het KNMV Bonds bureau
 - ⊖ 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.
 - Het KNMV Bonds bureau kan bij een uitzonderlijk talent een Inters licentie verstrekken.
 - De jeugddrijder die dispensatie voor het ONK heeft gekregen, daarvan vervalt zijn deelname aan de NK Jeugd competitie.

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 het KNMV Bondsbureau. 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.

- Een rijder die na de 1^e wedstrijd van de competitie wil degraderen naar een andere klasse komt vanaf de 2^e competitiewedstrijd wel in aanmerking voor competitiepunten in de nieuwe klasse.
- Een rijder die op eigen verzoek tussentijds wil degraderen komt niet meer in aanmerking voor punten voor de dagprijs als voor de competitiestand in die klasse van dat jaar.

In beide situaties moet het degradatieverzoek eerst zijn goedgekeurd door de KNMV.

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 wedstrijden zijn licentiehouders die in het bezit zijn van een EURO-B 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 het Reglement administratief verzuim en rechtspleging 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 wedstrijdleider zal dan in overleg met beide partijen tot een beslissing komen.

17 SLOTBEPALING

17.01 Bevoegdheid wedstrijdleider

De wedstrijdleider is bevoegd en volgens het Reglement administratief verzuim en rechtspleging 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 wedstrijdleider.

17.02 Bevoegdheid KNMV Bondsbureau Off Road/Enduro/Trial

In alle overige gevallen waarin dit reglement niet voorziet, beslist het KNMV Bondsbureau.

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 het KNMV Bondsbureau.

17.04 Aansprakelijkheid

Met inachtneming van art. 15.3 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 2024

KNMV

Papendallaan 51

Postbus 650

6800 AR ARNHEM

Tel. KNMV-Algemeen:

(026) 352 85 10

Tel. KNMV-Sport:

(026) 352 85 39

Fax:

(026) 352 85 22

E-mail:

sport@knmv.nl

Internet:

www.knmv.nl

<i>Jaar 2024</i>		
<i>Versie</i>	<i>Effectief vanaf</i>	<i>Aangepaste artikelen</i>
1	01-01-2024	

Hiermede komen alle voorgaande edities te vervallen.

Wijzigingen ten opzichte van het Trial Reglement 2023 zijn **vet** en *cursief* gedrukt of verwijderd.

Inhoudsopgave

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
5	DRUKVULLING	22
6	NAAMGEVING	22
7	ALGEMENE SPECIFICATIE(S)	22
7.01	STARTINRICHTING.....	22
7.02	UITLAATPIJP(EN).....	22
7.03	STUREN / HANDBESCHERMERS.....	22
7.04	BEDIENINGSHENDELS.....	23
7.05	GASHENDEL.....	23
7.06	KORTSLUITCONTACT	23
7.07	KETTINGAFSCHERMING.....	23
7.08	HYDRAULISCHE LEIDINGEN	24
7.09	VOETSTEUNEN	24
7.10	REMMEN	24
7.11	SPATBORDEN.....	24
7.13	WIELEN EN VELGEN	25
7.14	NUMMERBORDEN	25
7.15	OLIELEIDINGEN EN PLUGGEN	26
8	TRIALBANDEN	26
8.01	PROFIEL.....	26
9	BRANDSTOF	27
10	UITRUSTING	27
10.01	ALGEMEEN	27
10.02	KLEDING.....	27
10.03	HELMEN.....	27
10.04	HELMINSPECTIE	28
10.05	OOGBESCHERMING	29
11	CONTROLE EN KEURING	29
11.01	ALGEMEEN	29
11.02	DE KEURING.....	30
11.03	GEVAARLIJKE MACHINES	30
11.04	PARC FERME	30
12	GELUIDSCONTROLE	30
12.01	DE METING	30
12.02	NACONTROLE.....	31
12.03	DEMPERS	31

13 AANVULLENDE SPECIFICATIES VOOR JEUGD TRIAL.....	31
13.01 FORMAAT.....	31
13.02 GEWICHT.....	31
13.03 WIELMATEN.....	31
14 AANVULLENDE SPECIFICATIES VOOR ELEKTRISCHE MOTOREN	31
14.01. INTRODUCTIE.....	31
14.02. ALGEMENE KLASSE EISEN	32
14.02.01 Race Procedures	32
14.02.02 Race Format	32
14.02.03 Het opladen van de elektriciteitsbron.	32
14.02.04 Pit Stop.....	32
14.02.05 Technische Controle.....	32
14.02.06 Plicht.....	32
14.03 ALGEMENE SPECIFICATIES.....	33
14.04 GEWICHTEN	33
14.04.01 Gewicht van de machine.....	33
14.04.02 Totale afmetingen.	33
14.05 ELEKTRISCH MATERIAAL.....	33
14.05.01 IEC Publicaties.....	33
14.05.2 Accu	34
14.05.3 Energierecuperatie.....	34
14.05.4 Het gebruik van externe energiebronnen.	34
14.05.5 Vrijloop systeemstoring.....	34
14.05.6 Elektrische veiligheid.....	34
14.05.7 Algemeen stroomonderbreker - 'Noodstop'	35
14.05.8 Lampje.....	35
14.05.9 Zekeringen.	35
14.05.10 Algemene elektrische veiligheid.	35
14.05.11 Isolatie weerstand.....	36
14.05.12 Doorslagsterkte	36
14.05.13 Condensatoren	36
14.05.14 Accumulator bevestiging	36
14.05.15 Power control.....	36
15 TECHNISCHE COMMISSIE	36
BIJLAGE A	37
BIJLAGE B.....	37
BIJLAGE C	39
BIJLAGE D	39
BIJLAGE E.....	41
BIJLAGE F	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: 69 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 gerespecteerde 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 15 graden. De eindpijp mag niet meer dan 3 mm buiten de demper uit steken. Alle scherpe randen moeten afgerond zijn met een straal van minimaal 3 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 16 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.

7.05.02

De gasschuif (open-dicht) mag alleen geactiveerd worden door mechanische kabels.

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 achtersvork moet een afscherming zijn aangebracht waardoor het niet mogelijk is met enig lichaamsdeel tussen de onderste kettingloop en het achter tandwiel te raken. **Bijlage F.**

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). De hoogte van de voetsteunribbels mag niet meer dan 10 mm bedragen.

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 achterremschijven moeten bedekt zijn door plastic bescherming. Gaten voor koeling of afvoer mogen niet groter zijn dan 6 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 graden 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, Oranje 2004.

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.

	<u>Kleur nummerplaat</u>	<u>Kleur cijfers</u>
Inters I	Oranje	Zwart
Inters II	Geel	Zwart
Euro/Nationalen	Rood	Wit
Sportklasse A	Blauw	Wit
Sportklasse B	Wit	Zwart

	<u>Kleur nummerplaat</u>	<u>Kleur nummerplaat</u>
Kampioensklasse (A)	Rood	Wit
Juniorenklasse (B)	Blauw	Wit
Aspirantenklasse (C)	Wit	Zwart
Pupillenklasse (D)	Groen	Wit
Kabouterklasse (K)	Oranje	Wit
Open Klasse	Te rijden met kleur van de gekozen klasse zonder cijfer	

7.15 Olieleidingen en pluggen

7.15.01

Alle olievul- 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 schoudernoppen 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

Alle brandstof aangedreven motorfietsen moeten lopen op loodvrije benzine zoals deze term in het algemeen begrepen wordt, of op bio-ethanol E-85. Brandstof moet voldoen aan de technische specificatie van het FIM reglement. Gedurende het seizoen kunnen steekproefgewijs hierop testen worden uitgevoerd.

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 zover 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, schachthoogte moet minimaal 30 cm zijn
- 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 trial-kleding zijn. Het gebruik van knie- en elleboog bescherming wordt ten eerste aanbevolen. Het is verplicht borst en rugbescherming te dragen die voldoen aan de norm EN 1621-2/1621-3 .

10.03 Helmen

10.03.01 Het dragen van de helmen

Gedurende de training en de 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.

Voor KNMV-startbewijshouders dient de helm te zijn voorzien van een geldige 'KNMV-jaarsticker' voor motorsporthelmen. Bij deelname aan club- en districtswedstrijden is de jaarsticker niet verplicht.

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 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.

Een rijder is te allen tijde zelf verantwoordelijk voor het dragen van een deugdelijke helm.

Een helm is gemaakt om bescherming te bieden en is niet bedoeld als platform om voorwerpen, bijvoorbeeld helmcamera's, op te monteren of te lijmen.

Bij trial dient gebruik te worden gemaakt van een helm met of zonder een kinbescherming. Deze

kinbescherming mag het zicht van de rijder niet beïnvloeden.

Bovendien mogen alleen kinbeschermingen worden gebruikt die door de fabrikant voor de betreffende helm worden gefabriceerd. Helmen gemaakt met een buitenschaal, die bestaat uit meer dan 1 deel, zijn niet toegestaan (er mag bijvoorbeeld geen naad te zien zijn).

10.03.02 Communicatie

Er mag geen enkel signaal van welke aard zijn tussen een bewegend motorfiets en een persoon, waaronder ook radio en Bluetooth-communicatie verboden zijn. De uitzondering geldt voor het signaal van de tijdwaarneming transponder en automatische lap timing.

10.04 Helminspectie

10.04.01 Type toelating

Elke in een KNMV evenement, met uitzondering van club- en districtswedstrijden, te gebruiken helm moet zijn voorzien van een geldig 'KNMV toelatingsmerk' voor motorsporthelmen.

10.04.04 Inspectie van helmen

Een 'KNMV-jaarsticker' wordt door de Technisch Official van de KNMV op een helm aangebracht nadat bij inspectie is gebleken:

- 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 nieuw staat 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 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 de plicht van de rijder, zijn helm, nadat hij bij een valpartij betrokken is 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 of conditie van de rijders kleding en/of helm zullen worden beslist door het Hoofd Technisch Officials. Hij mag hierover eerst 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

Het is toegestaan een (optische) bril te dragen, evenals het gebruik van een vizier en vizierbescherming (zgn. 'tear offs' zijn verboden). Het materiaal van glazen of vizieren moet splintervrij zijn. Vizieren moeten een standaard onderdeel van de helm zijn. Een vizier of glazen die ernstig zijn bekrast of beschadigd mogen niet worden gebruikt.

10.05.01

Internationale helmnormen

ECE 22-05 en 22-06 Type "P" (EUROPE)

The ECE mark consists of a circle surrounding the letter E followed by the distinguishing number of the country which has granted approval.

E1 for Germany, E2 for France, E3 for Italy, E4 for Netherlands, E5 for Sweden, E6 for Belgium, E7 for Hungary, E8 for Czech Republic, E9 for Spain, E10 for Yugoslavia, E11 for UK, E12 for Austria, E13 for Luxembourg, E14 for Switzerland, E15 (vacant), E16 for Norway, E17 for Finland, E18 for Denmark, E19 for Roumania, E20 for Poland, E21 for Portugal, E22 for the Russian Federation, E23 for Greece, E24 for Ireland, E25 for Croatia, E26 for Slovenia, E27 for Slovakia, E28 for Bielo Russia, E29 for Estonia, E30 (vacant), E31 for Bosnia and Herzegovina, E32 for Letonie, E34 for Bulgaria, E37 for Turkey, E40 for Macedonia, E43 for Japan, E44 (vacant), E45 for Australia, E46 for Ukraine, E47 for South Africa, E48 New Zealand.

Below the letter E, the approval number should always begin with 05. Below the approval number is the serial production number. (Label on retention system or comfort interior).



JIS (JAPAN)
(Label affixed inside the helmet).

JIS T 8133: 2015, Type 2



SNELL (USA)
(Label affixed inside the helmet).

SNELL M2015
SNELL M2020D
SNELL M2020R



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 Wedstrijdleader 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 Wedstrijdleader hiervan in kennis stellen.

11.04 Parc ferme

Door de Wedstrijdleader kan 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 bepaald in het KNMV Geluid Reglement Noppensport.

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

Een tweewielige motorfiets (**met een wielmaat groter dan 16 inch**), 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 het KNMV Bonds bureau.

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

Zie art 3.03 van het Trial technisch reglement.

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. Een club kan de mogelijkheid bieden om accu's op te laden.

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 is verplicht .

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 piekbelasting 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 Isolatiweerstand.

Elk deel van de elektrische uitrusting moet een minimale isolatiweerstand hebben tussen alle onderdelen onder spanning en aarde. Voor apparatuur tot en met 300 volt t.o.v. aarde moet de isolatiweerstand de volgende waarde hebben: 250 k Ohm. Voor apparatuur met meer dan 300 volt t.o.v. aarde moet de isolatiweerstand de volgende waarde hebben: 500 k Ohm. De meting van de isolatiweerstand 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

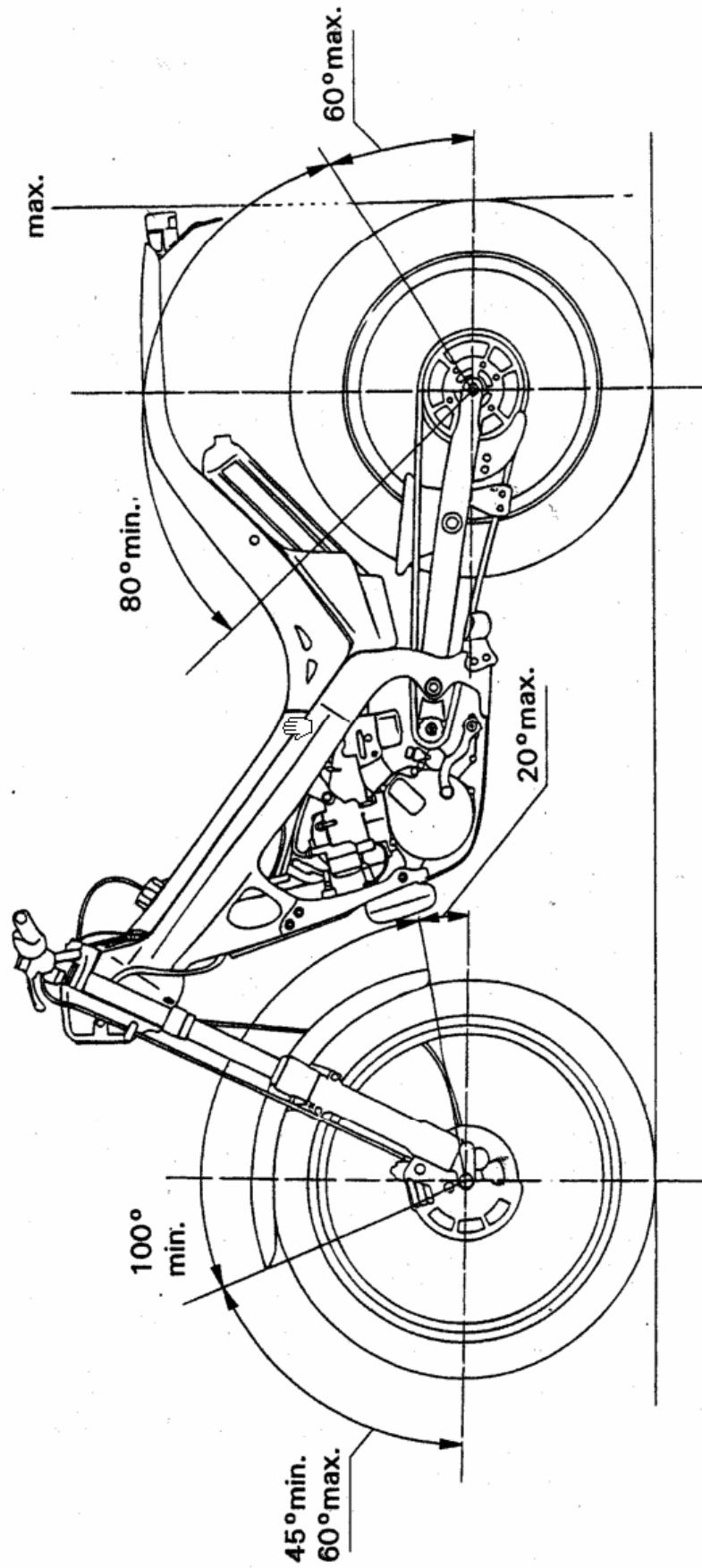
15.01

Het Technisch Reglement Trial is de verantwoordelijkheid van de KNMV.

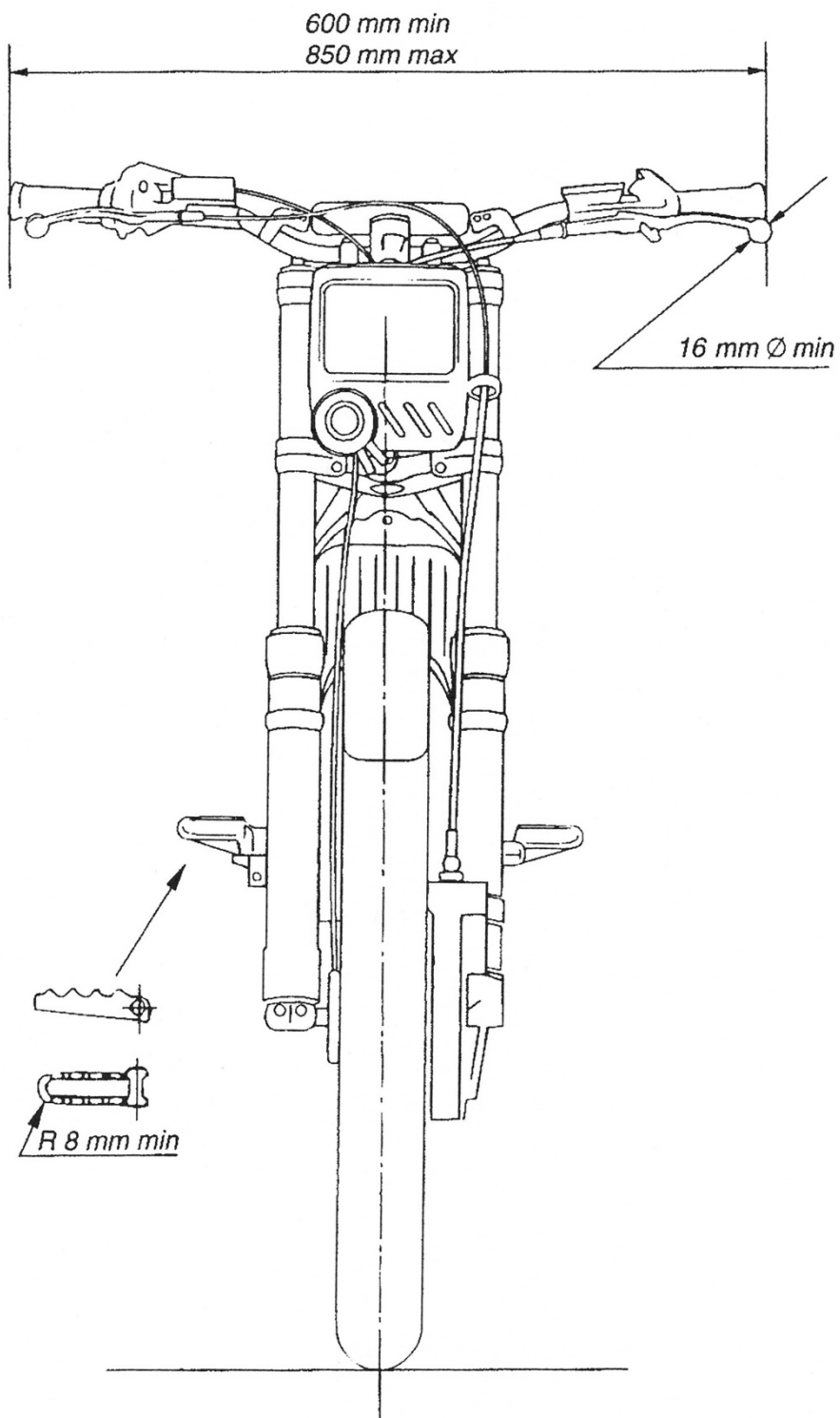
15.02

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.

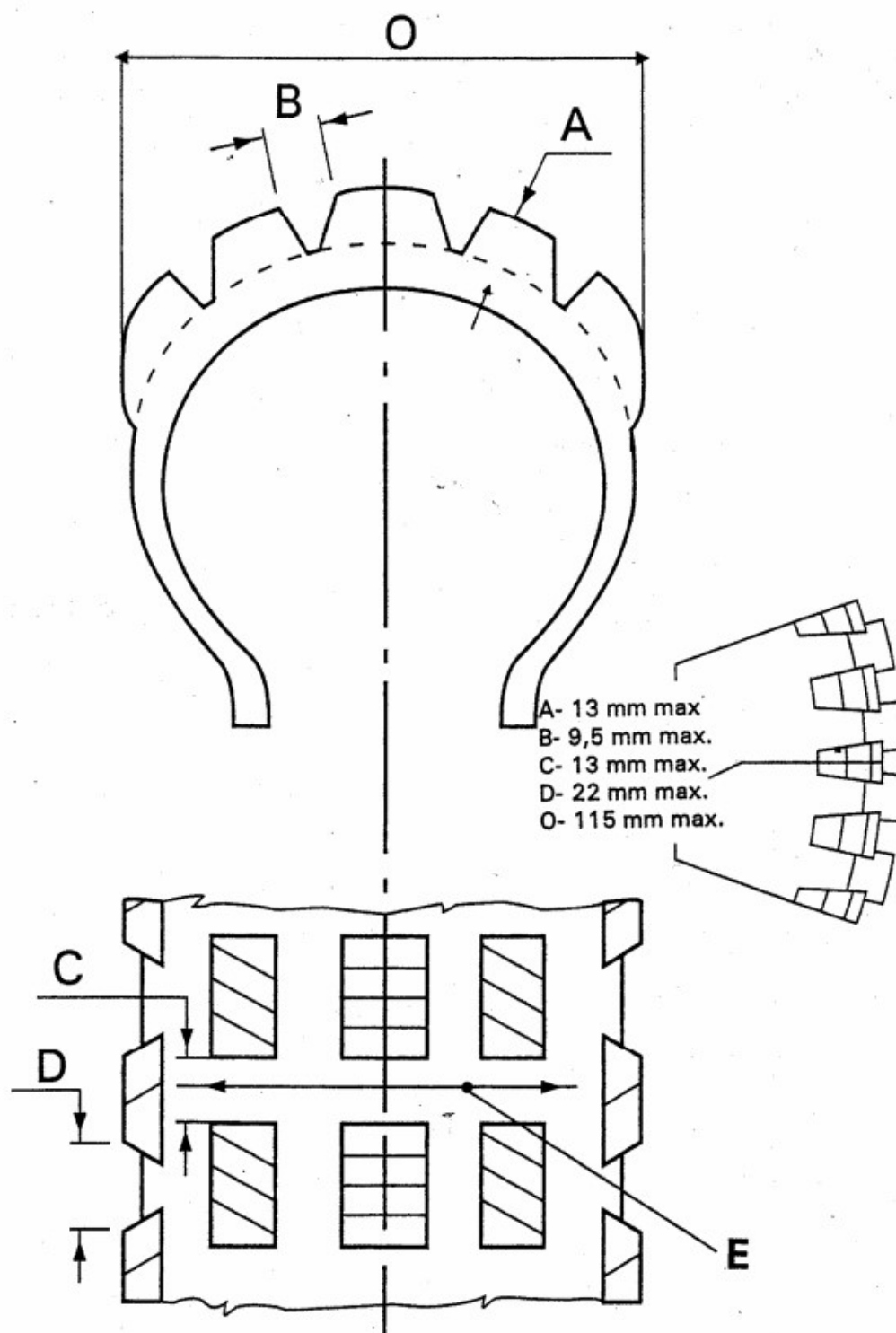
Bijlage A



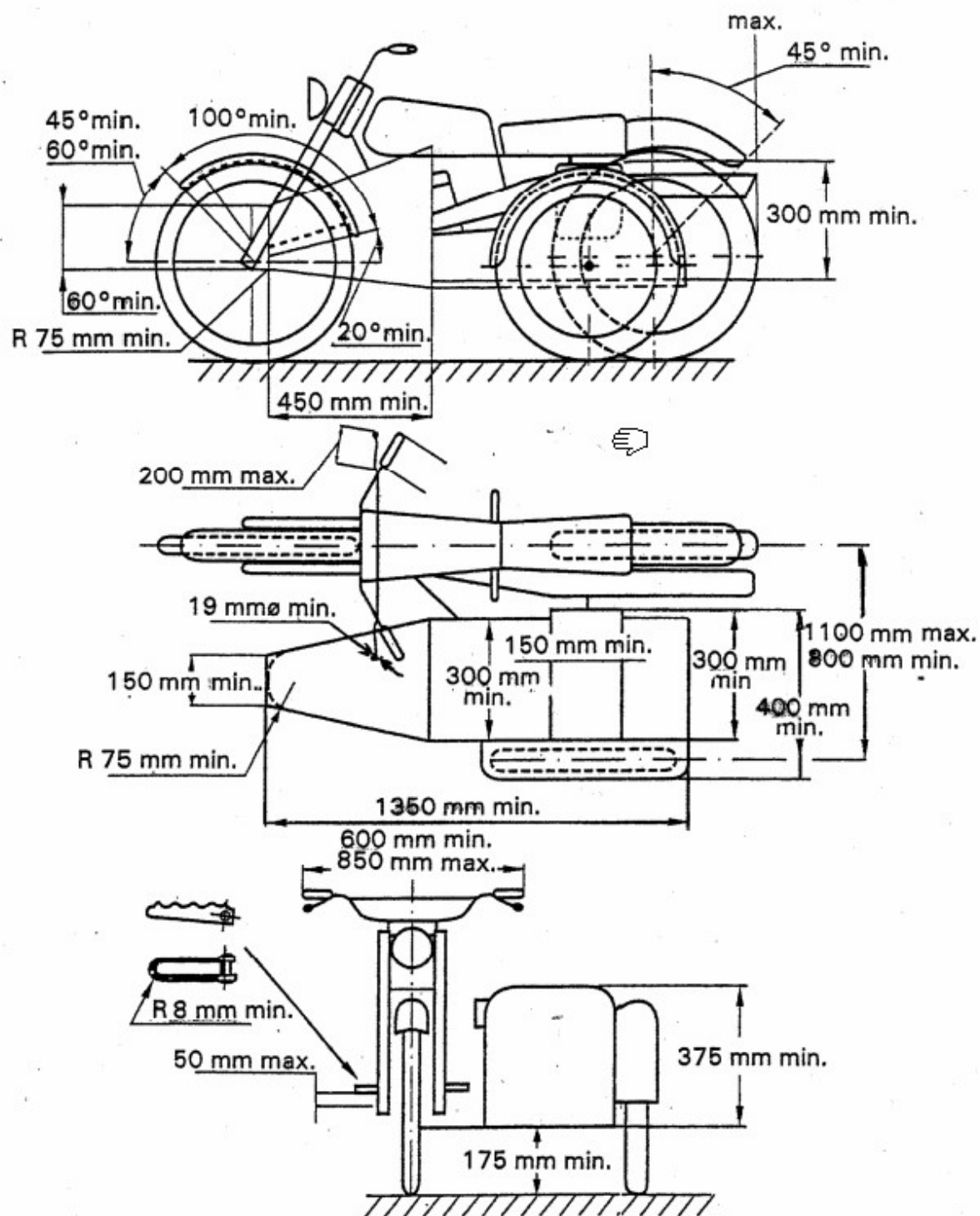
Bijlage B



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.

Bijlage F

