

KNMV
Zijpendaalseweg 1
Postbus 650
6800 AR ARNHEM

Tel. KNMV-Algemeen: (026) 352 85 10

Tel. KNMV-Sport: (026) 352 85 15

Fax.: (026) 352 85 22

Sport sport@knmv.nl

Internet: www.knmv.nl



Compleet herziene versie. Hiermee komen alle voorgaande versies te vervallen.

Inhoud

Enduro Reglement	1
1.1 Definitie	4
1.2 Competities	4
1.3 Reglementen	4
1.3.1 Motorsport Reglement	4
1.3.2 Enduro Reglement	4
1.3.3 Aanvullend Reglement (AR)	4
1.3.4 Hiërarchie	4
1.4 Supervisie	4
1.5 Rijder	5
1.6 Teammanager	5
1.7 Onder toezicht in Parc fermé	5
2 Enduro	5
2.1 Transponders	5
2.2 Essentiële motordelen	5
2.3 Akkoordverklaring	5
2.4 Wisselen van onderdelen	6
2.5 Reparatie aan de motorfiets	6
2.6 Aansprakelijkheid	6
3 Licenties en klassen indeling	6
3.1 Startlicenties	6
3.2 Verzekering (wettelijke verzekering voor weggebruik)	6
3.3 Klassen indeling	6
3.4 Startnummer	6
3.5 Wisseling van klasse	7
4 Technische specificaties (zie bepalingen in het Enduro Technisch reglement)	7
4.1 Verlichting, claxon en snelheidsmeter	7
4.2 Technische inspectie	7
4.3 Geluiddempers	7
4.4 Controle van motoren tijdens de wedstrijd	7
5 Veiligheid en milieu	7
5.1 Wegenverkeerswet (WVW), RVV en lokale beperkingen	7
5.2 Bevoegdheid wedstrijdleader	7
5.3 Meevoeren van brandstof	7
5.4 Stilzetten van de motor tijdens het bijvullen	7
5.5 Roken en open vuur, brandveiligheid	7
5.6 Milieumaatregelen	8
5.6.1 Gebruik van een milieumat	8
5.6.2 Specificaties milieumat	8
5.6.3 Vervuiling voorkomen	8
5.7 Snelheid bij bevoorradingsposten	8
6 Organisatie van een wedstrijd	8
6.1 Route, ronden, proeven en rijtijden	8
6.2 Aantal deelnemers	8
6.2.1 Maximum aantal deelnemers	8
6.2.2 Minimum aantal deelnemers	8
6.3 De inschrijving	8
6.4 Sluitingsdatum bij voorinschrijving	9
6.5 Sluitingsdatum en weigering van inschrijvingen	9
6.6 Inschrijfgelden	9
6.7 Wedstrijdinformatie	9
6.8 Startvolgorde	9
6.9 Startterrein	9
6.9.1 Parc fermé	9
6.9.2 Startruimte	9
6.10 Bewaking	9
6.11 Betreden startruimte	10
6.12 Markering van de route	10
6.12.1 Officiële route	10
6.12.2 Volgen van de route	10
6.12.3 Route aanduidingen	10
6.12.4 Routemarkering bij een- en meerdaagse evenementen	10
6.13 Crossproef	10
6.14 Tijdcontroles	10
6.14.1 Tijdcontrole bij start	10
6.14.2 Overige Tijdcontroles	10

6.15	Aanduiding van tijdcontroles	11
6.16	Gemiddelde snelheid	11
6.17	Vermelding en wijziging rijtijden.....	11
7	Verloop van een wedstrijd.....	11
7.1	Verkennen crossproef.....	11
7.2	Recht om te starten bij 'in onderzoek'	11
7.3	Betreden van het parc fermé.....	11
7.4	Afdekken van motorfietsen	11
7.5	Niet toegestane handelingen in het parc fermé	11
7.6	Toegang van het parc fermé door rijder bij ophalen voor start.....	11
7.7	Start van een wedstrijd	12
7.7.1	Startsignaal	12
7.7.2	Te vroeg starten in de startruimte.....	12
7.7.3	Startproef.....	12
7.7.4	Te laat aan de start verschijnen.....	12
7.8	Verboden voortbeweging	12
7.9	Onjuist volgen van de route	12
7.10	Bijvullingen (brandstof, olie, koelvloeistof)	12
7.11	Ketting smeren	12
7.12	Reinigen van de motorfiets	12
7.13	Hulp van buitenaf	13
7.13.1	Assistentie tijdens het bijvullen van benzine	13
7.13.2	Assistentie tijdens het bijvullen van olie	13
7.13.3	Assistentie met banden	13
7.13.4	Schoonmaken van de motorfietsen.....	13
7.13.5	Bijvullen van koel- en remsystemen	13
7.14	Verboden hulpmiddelen	13
7.15	Opgave, nummerplaten ongeldig maken	13
7.16	Onbegaanbare gedeelten.....	13
7.17	Voortijdig stoppen van een wedstrijd.....	13
8	Tijd en tijdregistratie	14
8.1	Tijdregistratie bij tijdcontroles.....	14
8.2	Procedure bij finish tijdcontrole.....	14
8.3	Registratietijd	14
8.4	Tijdslimiet.....	14
8.4.1	Tijdslimiet (te laat)	14
8.4.2	Tijdslimiet (te vroeg)	14
8.4.3	Verzoeken om tijdscompensatie.....	14
8.5	Proeven	14
8.6	Tijdwaarneming proeven.....	14
8.6.1	Start en finish.....	14
8.6.2	Start proef (te vroeg)	15
8.6.3	Start proef (te laat).....	15
8.7	Gedrag in de proef	15
8.8	Missen van een tijdcontrole	15
8.9	Missen van een routecontrole	15
9	Meerdaagse evenementen.....	15
9.1	Betreden van het parc fermé door rijders.....	15
9.2	Repareren of vervangen van geluiddemper(s).....	15
9.2.1	Repareren of vervangen aan het einde van de dag	15
9.2.2	Repareren of vervangen gedurende de dag	15
9.3	Buitenbanden wisselen	16
9.4	Hoe te handelen na het finishen bij meerdaagse evenementen.....	16
9.5	Deelname na uitval	16
10	Klassering en uitslagen	16
10.1	Individueel Open Nederlands Kampioenschap.....	16
10.2	Competitiepunten voor het Open NK.....	16
10.3	KNMV Cup.....	17
10.4	Competitiepunten voor de KNMV Cup	17
10.5	Hobby klasse	17
10.6	Schrapresultaat.....	17
10.7	Promotie Nationalen	17
10.7.1	Verplichte promotie.....	17
10.7.2	Tussentijdse promotie op verzoek	17
10.7.3	Deelname aan internationale wedstrijden.....	17
10.8	Degradatie Inters.....	17
10.9	Nederlands kampioenschap voor club-, merk- en handelaar teams.....	18
10.10	Samenstelling clubteams.....	18

10.11	Samenstelling merk- en handelaarteams	18
10.12	Klassering teams.....	18
10.13	Punten voor team kampioenschappen.....	18
10.14	Bepalingen Handelstrofee.....	19
10.15	Bekendmaking van de uitslagen.....	19
10.16	Verzoek om opheldering.....	19
10.17	Protesten	19
10.18	Protesten tegen een rijder of een motorfiets	19
10.19	Protestgelden	19
11	Slotbepalingen	19
11.1	Bevoegdheid wedstrijdleider	19
11.2	Bevoegdheid Off Road, Enduro & Trial Commissie	19
Bijlage 1	Overzicht van straffen	20
	Overtreedingen bestraft met tijdsstraffen	20
	Overtreedingen bestraft met diskwalificatie / uit de wedstrijd nemen	20
Bijlage 2,	Technisch Reglement enduro.....	21

Waar in dit reglement een mannelijke persoon is aangeduid geldt dat dienovereenkomstig voor een vrouw.

Definities

1.1 Definitie

Een enduro is een wedstrijd met motorfietsen toegelaten voor gebruik op de openbare weg, waarbij de snelheid in (afgesloten) proeven en de regelmatigheid op de route de prestatie van de rijder en zijn machine bepaalt. Op de openbare weg nemen de rijders de verkeersregels in acht.

1.2 Competities

Onder regelgeving van de KNMV wordt in Nederland een jaarlijks vast te stellen aantal enduro wedstrijden georganiseerd door bij de KNMV aangesloten verenigingen en stichtingen. Tevens kan de Off Road, Enduro/Trial Commissie maximaal twee buitenlandse wedstrijden aanwijzen die meetellen voor de competitie. Individuele rijders en teams nemen deel aan deze wedstrijden overeenkomstig de bepalingen in het KNMV Motorsport Reglement en dit Enduro Reglement. Eventuele in het buitenland georganiseerde wedstrijden vallen, indien niet anders bepaald, onder de reglementen van de betreffende bond.

1.3 Reglementen

1.3.1 Motorsport Reglement

Onder het Motorsport Reglement is ook te verstaan het Tuchtreglement, het Medisch Reglement en het Doping Reglement alsmede het Tuchtreglement van het ISR.

1.3.2 Enduro Reglement

Het Enduro Reglement bevat ook het Technisch Reglement Enduro.

1.3.3 Aanvullend Reglement (AR)

Iedere endurowedstrijd geeft de organisator een Aanvullend Reglement (AR) uit. Het bevat informatie over onder andere: wijze en kosten van inschrijving, locatie en aanvang technische controle, totaal te rijden afstand, aantal ronden en aantal rijders per minuut per klasse, starttijd eerste rijder enz. Het AR dient vóór verspreiding goedgekeurd te zijn door de KNMV.

1.3.4 Hiërarchie

Bij strijdigheid tussen Reglementen prevaleert het Motorsport Reglement boven het Enduro Reglement en het Enduro Reglement boven het Aanvullend Reglement.

1.4 Supervisie

De wedstrijdleider ziet toe op het strikt volgen van het KNMV Motorsport Reglement, dit Enduro Reglement en het Aanvullend Reglement tijdens de wedstrijd.

1.5 Rijder

Een rijder is de persoon die met zijn motorfiets is ingeschreven voor deelname aan de wedstrijd.

1.6 Teammanager

Een KNMV vereniging die een clubteam heeft ingeschreven voor een wedstrijd is gerechtigd per team een teammanager en een plaatsvervanger te benoemen. Deze (plv)teammanager dient KNMV-lid te zijn en behartigt de belangen van de teamleden gedurende de competitie. Deze bepaling geldt dienovereenkomstig voor teammanagers van merkteams en handelaarteams en hun teamleden.

1.7 Onder toezicht in Parc fermé

Zolang een rijder niet op de route/proef rijdt of de startprocedure doorloopt staat zijn motorfiets onder toezicht van de organisator of technische officials in het parc fermé.

2 Enduro

2.1 Transponders

Voor de registratie van tijden dient een rijder bij iedere wedstrijd een transponder van het type MYLAPS MX of MX2 op zijn motorfiets te hebben. Deze dient goed te functioneren, voldoende te zijn opgeladen en het nummer dient vóór aanvang van het seizoen bij de KNMV bekend te zijn gesteld.

Een transponder is voldoende opgeladen als het lampje tenminste 2x groen knippert. Een deugdelijke bevestiging is vereist aan de linker- of rechterzijde van de voorvorkpoot of achter het (voor)nummerbord. Ondanks het gebruik van transponders dienen de rijnummers en ondergronden te voldoen aan het gestelde in het Technisch Reglement.

Indien een transponder ontbreekt of niet goed functioneert:

- a. vindt geen registratie van tijden plaats, en
- b. kan de wedstrijdleiding de rijder uit de wedstrijd nemen.
- c. bij disfunctioneren van een transponder kan de rijder, na goedkeuring door hoofd tijdwaarneming, deze op eigen verantwoording vervangen.

Alle gevolgen van het niet of foutief aanbrengen of disfunctioneren van de transponder, zijn volledig het risico van de rijder.

2.2 Essentiële motordelen

Gedurende de hele wedstrijd dienen de in onderstaande tabel genoemde essentiële delen zich bij controle op de originele plaats te bevinden. Vervanging van deze essentiële delen is uitdrukkelijk verboden. De straf voor overtreding is diskwalificatie.

Een barcode sticker op het balhoofd is verplicht voor zowel een- als meerdaagse wedstrijden. Het aanbrengen van merktekens geschiedt in principe alleen bij een meerdaagse wedstrijd. Bij de motorkeuring (voor bijzonderheden zie Aanvullend Reglement) kan de KNMV onderstaande onderdelen merken om controle redenen.

Onderdelen	Merkteken	Aantal	Plaats
Basisframe	barcode	1	balhoofd
Wielen (naven)	merkteken	2	op iedere naaf
Carter	merkteken	1	rechterzijde of linkerzijde
Geluiddemper	merkteken	1	

Het merken is beperkt tot deze vier delen.

2.3 Akkoordverklaring

Bij toepassing van het merken overeenkomstig art. 2.2 dient de rijder een verklaring te tekenen dat de onderdelen correct zijn gemerkt.

2.4 Wisselen van onderdelen

De rijder mag andere dan in art. 2.2 genoemde delen van zijn motorfiets vervangen op de route, maar mag alleen bij de tijdcontroles onderdelen aannemen (tussen de witte en gele vlaggen). Iedere schending van deze regel geldt als een overtreding van art. 7.13 (hulp van buitenaf), de straf hiervoor is diskwalificatie.

2.5 Reparatie aan de motorfiets

De rijder mag overal gereedschappen aannemen, maar alleen aan hem is het toegestaan reparaties aan de motorfiets uit te voeren. Elektrische en pneumatische gereedschappen aangedreven door een uitwendige krachtbron zijn niet toegestaan. Gereedschappen aangedreven door een inwendige en zelfstandige krachtbron zijn geoorloofd.

2.6 Aansprakelijkheid

Met inachtneming van art. 110.3 van het Motorsport Reglement kunnen rijders, 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.

3 Licenties en klassen indeling

3.1 Startlicenties

Iedere ingeschreven rijder moet houder zijn van een geldige KNMV-startlicentie voor Enduro (Internationale, Euro-, Nationale of Hobby licentie) of Offroad (3 knipjes per seizoen). Deelname aan een Enduro is tevens mogelijk met een dagpas. Rijders met een dagpas komen niet in aanmerking voor enige competitie. Buitenlandse rijders moeten in het bezit zijn van een internationale of Euro-licentie en dienen uit te komen in een Inters klasse.

3.2 Verzekering (wettelijke verzekering voor weggebruik)

De licentiehouder moet een geldige WAM-verzekering voor zijn motorfiets hebben.

3.3 Klassen indeling

De rijders zijn in navolgende (solo)klassen ingedeeld:

Klasse	Nummerreeks	Categorie	Toelichting
E1	1 - 99	Inters	t/m 250cc 2-takt & 4-takt
E2	101 - 199	Inters	250+ cc 4-takt t/m 450cc 4-takt
E3	201 - 299	Inters	250+ cc 2-takt & 450+ cc 4-takt
EV40	301 - 399	Inters	alle solomotorfietsen 40+
N1	401 - 499	Nationalen	t/m 250cc 2-takt & 4-takt
N2	501 - 599	Nationalen	250+ cc 4-takt t/m 450cc 4-takt
N3	601 - 699	Nationalen	250+ cc 2-takt & 450+ cc 4-takt
NV40	701 - 799	Nationalen	alle solomotorfietsen
NV50	801 - 899	Nationalen	alle solomotorfietsen
Hobby	900 - 999	Hobby	alle solo- & elektrische motorfietsen
DL	1000- 1199	Dagpas houders	alle solo- & elektrische motorfietsen

Deelname aan de veteranen klassen EV40/NV40 en NV50 is mogelijk in het kalenderjaar volgend op het jaar waarop men de leeftijd van 40 jaar respectievelijk 50 jaar heeft bereikt.

3.4 Startnummer

De eerste drie startnummers van de categorie Inters zijn gereserveerd voor de eerste drie rijders in het eindklassement van de betreffende klasse van het voorgaande jaar.

Rijders in de categorie Inters, Nationalen en Hobby krijgen, tot een jaarlijks vastgestelde datum, de gelegenheid hun startnummer van het vorige seizoen te prolongeren (mits in dezelfde klasse) of te kiezen uit de voor de betreffende klasse nog vrij beschikbare nummers.

3.5 Wisseling van klasse

Elke wijziging van klasse dient de licentiehouder schriftelijk bij het KNMV Bondsbureau aan te vragen.

4 Technische specificaties (zie bepalingen in het Enduro Technisch reglement)

4.1 Verlichting, claxon en snelheidsmeter

4.2 Technische inspectie

4.3 Geluiddempers

4.4 Controle van motoren tijdens de wedstrijd

5 Veiligheid en milieu

5.1 Wegenverkeerswet (WVW), RVV en lokale beperkingen

Op elk openbaar traject, verhard of onverhard, dat deel uitmaakt van de route of proef dient de rijder zich te houden aan de wettelijke verkeersregels (WVW en Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens -RVV-) en lokale snelheidsbeperkingen in dorpen en op buitenwegen. Dit geldt ook voor door de organisator geplaatste aanwijzingen of verkeersborden op openbaar- of privéterrein. Een rode vlag duidt op een gevaarlijke situatie waar behoedzaam naderen vereist is.

Indien na onderzoek de wedstrijdleiding vaststelt dat een rijder schuldig is aan een overtreding van zo'n regel volgt een tijdstraf van vijf minuten. Bij een tweede of volgende keer of bij een ernstige overtreding (naar oordeel van de wedstrijdleader) volgt diskwalificatie. De rijder is volledig verantwoordelijk voor zijn verkeersgedrag.

5.2 Bevoegdheid wedstrijdleader

De wedstrijdleader is bevoegd een rijder of zijn motorfiets om reden van veiligheid of milieu een start te weigeren, in de wedstrijd een tijdstraf op te leggen, te diskwalificeren of door middel van mondelinge aanzegging op een tijdcontrole uit de wedstrijd te nemen. De rijder dient dan onmiddellijk de wedstrijd te verlaten of in een aangewezen ruimte overeenkomstig dit reglement het defect te herstellen. Art. 100.9 van het Motorsport Reglement is van toepassing.

5.3 Meevoeren van brandstof

Het meevoeren van brandstof is alleen toegestaan in een originele tank van de motorfiets. De straf hiervoor is diskwalificatie.

5.4 Stilzetten van de motor tijdens het bijvullen

Het bijvullen van de tank met draaiende motor leidt tot diskwalificatie.

5.5 Roken en open vuur, brandveiligheid

Op het startterrein en bij de bevoorradingsposten is roken en open vuur verboden. Indien een rijder daar rookt volgt diskwalificatie. Ieder ander wordt verwijderd.

In verband met de brandveiligheid dienen alle rijders en begeleidingsteams per servicevoertuig tenminste een goedgekeurde en geschikte brandblusser van minimaal 6 kg (type ABC) op een duidelijk zichtbare en bereikbare plaats ter beschikking te hebben. Een equivalent is ook toegestaan (b.v. twee goedgekeurde brandblussers van 3 kg (type ABC)). Bij het niet opvolgen van dit artikel kunnen disciplinaire maatregelen volgen.

5.6 Milieumaatregelen

5.6.1 Gebruik van een milieumat

De rijder is verplicht tijdens het bijvullen van brandstof, olie, koelvloeistof en het smeren van de ketting bij de bevoorradingsposten zijn motor zodanig te plaatsen op een milieumat dat bij morsen of lekken de vloeistoffen op de milieumat terecht komen. Overtreding kan leiden tot diskwalificatie.

Brandstofcans en alle te gebruiken milieuvriendelijke vloeistoffen moeten op een milieumat staan.

5.6.2 Specificaties milieumat

Specificaties van de milieumat staan beschreven in artikel 100.12.1 van het Motorsportreglement

5.6.3 Vervuiling voorkomen

Een rijder moet bij alle bevoorradingsposten zelf voor voorzieningen zorgen om vervuiling te voorkomen en banden, olie e.d. af te voeren.

5.7 Snelheid bij bevoorradingsposten

Tussen de witte en gele vlaggen bij bevoorradingsposten is de maximale snelheid stapvoets. Op overtreding staat een tijdstraf van 5 minuten.

6 Organisatie van een wedstrijd

6.1 Route, ronden, proeven en rijtijden

De route moet onder vrijwel alle weersomstandigheden te rijden zijn en maximaal vijf ronden omvatten met maximaal vier crossproeven. De organisator bepaalt zelf op basis van de lengte van de route, het aantal te verwachten rijders en aantal starters in de minuut of de inters één ronde meer rijden dan de nationalen.

De categorieën Hobby en Daglicentie rijden altijd een ronde minder dan de nationalen. De club stelt de tijden tussen de controles voor aan de wedstrijdleader waarbij ze voor elke categorie inters, nationalen en Hobby/Daglicentie een andere rijtijd kunnen kiezen. Bij het bepalen van de rijtijden zorgt de organisator dat overlap/inhalen van categorieën niet voorkomt.

6.2 Aantal deelnemers

6.2.1 Maximum aantal deelnemers

De organisator kan in overleg met de Off Road, Enduro/Trial Commissie een limiet stellen aan het aantal te accepteren inschrijvingen en dat vermelden op de KNMV- en/of clubwebsite. Bij te veel inschrijvingen bepaalt de Off Road, Enduro/Trial Commissie in overleg met de organisator wie kan deelnemen. Daarbij kan het moment van inschrijving een rol spelen.

6.2.2 Minimum aantal deelnemers

Als het totaal aantal inschrijvingen onvoldoende is kan de organisator in overleg met de Off Road, Enduro/Trial Commissie besluiten om af te gelasten.

6.3 De inschrijving

In overeenstemming met art. 120.4 van het Motorsport Reglement kan het KNMV Bondsbestuur een inschrijving onder opgave van redenen weigeren, bijvoorbeeld onvolledig ingevulde inschrijfformulieren of die het inschrijfsecretariaat te laat bereiken.

Een rijder kan alleen inschrijven in de klasse vermeld op zijn licentie. Deelname met een motor die volgens het kentekenbewijs afwijkt van de ingeschreven klasse is niet mogelijk. Club-, merk- en handelaarteams schrijven zich in via het bondsbureau van de KNMV. Bij weigering van inschrijving volgt restitutie van het inschrijfgeld.

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

6.4 Sluitingsdatum bij voorinschrijving

De sluitingsdatum is uiterlijk 1 week voor de wedstrijd of anders zoals vermeld in het Aanvullend Reglement (AR). Het inschrijven/aanmelden van deelnemers met daglicentie, geschiedt overeenkomstig de mededelingen in de officiële wedstrijd publicaties. Voor de Kampioensrit dient men in te schrijven conform het AR.

6.5 Sluitingsdatum en weigering van inschrijvingen

Volgens art. 120 van het Motorsport Reglement.

6.6 Inschrijfgelden

De Off Road, Enduro/Trial Commissie stelt het inschrijfgeld vast en maakt dat kenbaar via officiële publicaties. De organisator bevestigt na de sluitingsdatum of de inschrijving geaccepteerd is op hun website.

Met uitzondering van deelnemers met daglicentie, dient het inschrijfgeld minimaal 1 week voor aanvang van de wedstrijd in het bezit van de organisator te zijn.

Een inschrijver dient zijn financiële verplichtingen aan de organisator na te komen. Dat geldt onverkort bij niet tijdig afmelden met een valide reden.

6.7 Wedstrijdinformatie

Voorzover niet opgenomen in het Aanvullend Reglement moet voor de start van de eerste rijder de wedstrijd informatie openbaar zijn gemaakt.

6.8 Startvolgorde

De startvolgorde volgt de stand van het scratch klassement (totaalstand van de Inters dan wel Nationaal). Voor de Hobbyklasse geldt een eigen totaalstand waarop de startvolgorde is gebaseerd (start na de inters en nationalen).

Bij de eerste wedstrijd van het seizoen is de startvolgorde conform de scratch eindstand van het vorige seizoen.

6.9 Startterrein

Het startterrein bestaat uit:

6.9.1 Parc fermé

Een parc fermé is een gebied dat zodanig omheind en afgesloten is, dat het volkomen door officials en medewerkers is te controleren. De ingang en de uitgang moeten duidelijk gemarkeerd zijn.

Toegang tot het parc fermé is alleen toegestaan zoals aangegeven in art. 7.3. Dienstdoende officials in het parc fermé moeten een, voor alle betrokkenen en de rijders in het bijzonder, herkenbaar teken dragen, bijvoorbeeld een hesje.

Voor de oppervlakte van het parc fermé moet naast de looppaden rekening worden gehouden met een ruimte van twee vierkante meter (2 m²) per gestalde motor. De aanwezigheid van een brandblusser in het parc fermé is verplicht.

6.9.2 Startruimte

Een startruimte is een afgebakend gebied waar rijders op het startsein wachten alvorens plaats te nemen op de startlijn. Het is niet toegestaan in de startruimte aan de motorfiets te werken voordat het startsignaal gegeven is. Overtreding leidt tot een tijdsstraf van 1 minuut.

6.10 Bewaking

De motorfietsen van de rijders die in het parc fermé geplaatst zijn, staan onder bewaking van de organisator. De bewaking dient te geschieden vanaf het tijdstip van inlevering in het parc

fermé tot aan de start. Na de wedstrijd zijn de motorfietsen in het parc fermé onder bewaking van de technische officials tot aan het tijdstip zoals dit in het Aanvullend Reglement vermeld staat. Het betreden van het parc fermé is geregeld in art. 7.3.

Alleen op vertoon van de originele kentekenpapieren mag de deelnemer zijn/haar motorfiets ophalen en naar de uitgang van het parc fermé duwen.

6.11 Betreden startruimte

Toegang tot de startruimte is alleen toegestaan aan personen genoemd in art. 7.3.

6.12 Markering van de route

6.12.1 Officiële route

De met pijlen e.d. aangegeven officiële route dient men te allen tijde te volgen. Aangegeven officiële afstanden zijn te beschouwen als de juiste afstand.

6.12.2 Volgen van de route

In het geval dat de rijders nadrukkelijk een bepaald traject moeten volgen (b.v. grasland, ruw terrein, voetpaden, enz.) geeft de organisator doorgangen duidelijk en nauwkeurig aan. Daar waar de route gemarkeerd is met twee markeringen, dient men tussen deze twee markeringen door te rijden. Afwijken van de aangegeven route kan leiden tot diskwalificatie.

6.12.3 Route aanduidingen

Voorbeelden van speciale borden, gebruikt voor de routemarkering, staan ter bezichtiging in de startruimte.

6.12.4 Routemarkering bij een- en meerdaagse evenementen

Bij één- of meerdaagse evenementen kunnen meerdere routes van toepassing zijn. Iedere route krijgt in dat geval een andere kleur routemarkering zoals vermeld in het Aanvullend Reglement. De rijder dient de juiste van toepassing zijnde (kleur) route te volgen. De verkeerde route rijden geldt niet als excuus voor te laat komen of het missen van een tijd- of routecontrole.

6.13 Crossproef

Elke wedstrijd heeft per ronde minstens twee verschillende crossproeven over een afgebakend parcours van ± 2 tot ± 7 km lang. De organisator houdt rekening met zowel moeilijkheidsgraad als mogelijk gevaarlijke situaties zodat het overgrote deel van de rijders de proef kan doen. Sommige proeven dienen tweemaal achter elkaar te worden gereden. Dit is vermeld in het Aanvullend Reglement. De wisselplaats voor de tweede ronde is dan duidelijk aangegeven met borden "tweede ronde van proef" en "finish van proef" voorzien van richtingspijlen.

De markering van de crossproeven dient minstens 18 uur voor start van de eerste rijder gereed te zijn. Bij het begin van een proef is een startbalk aanwezig waar het achterwiel van de motor over en tegenaan moet kunnen staan. Het einde van de proef is aangegeven door een bord "einde proef". Na de finish is een vrije uitloopstrook van minimaal 20m.

6.14 Tijdcontroles

Tijdcontroles worden in de route geplaatst:

6.14.1 Tijdcontrole bij start

Bij de uitgang van het startterrein begint de route.

6.14.2 Overige Tijdcontroles

De locatie van tijdcontroles kiest de organisator en staan met de voorgeschreven tijd om de afstand tussen deze punten af te leggen vermeld in het Aanvullend Reglement. De afstand

tussen tijdcontroles dient bij voorkeur niet meer dan 35 km en niet minder dan 5 km te bedragen.

6.15 Aanduiding van tijdcontroles

Twee witte vlaggen aan beide zijden van de route markeren het begin van een tijdcontrole en twee gele vlaggen \pm 200m verderop markeren het einde. De vlaggen moeten zodanig zijn geplaatst dat die onder alle omstandigheden voor de rijders zichtbaar zijn.

6.16 Gemiddelde snelheid

De gemiddelde snelheid tussen de verschillende tijdcontroles mag niet hoger zijn dan 50 km per uur.

6.17 Vermelding en wijziging rijtijden

Het aantal tijdcontroles en de rijtijden tussen de controles staan vermeld op de website van de organisator voor aanvang van de wedstrijd.

Als de omstandigheden daartoe aanleiding geven, zoals verslechterende weersomstandigheden, kan de wedstrijdleider direct voor de start of voor iedere ronde het tijdschema wijzigen in een ander schema.

7 Verloop van een wedstrijd

7.1 Verkennen crossproef

Rijders mogen alleen te voet of per ongemotoriseerde fiets crossproeven verkennen. De straf hiervoor is diskwalificatie.

7.2 Recht om te starten bij 'in onderzoek'

Als een zaak in verband met een overtreding of straf van een rijder in onderzoek is en de rijder wenst te starten dan is dat mogelijk zolang het onderzoek niet is ingesteld vanwege medische en/of veiligheidsredenen. Art. 100.7 van het Motorsport Reglement is van toepassing.

7.3 Betreden van het parc fermé

De toegang tot het parc fermé is voor iedereen streng verboden, behalve voor de wedstrijdleider, officials overeenkomstig hun taak en rijders die hun motorfiets willen wegzetten (inleveren) of ophalen. Nadat de tijd van de rijder bij de tijdcontrole vóór het parc fermé is geregistreerd moet de rijder zijn motorfiets, met afgezette motor, zonder vertraging het parc fermé induwen. Op het traject van de tijdcontrole naar het parc fermé is het verboden te tanken of reparaties aan de motorfiets te verrichten. Bij overtreding van deze voorschriften volgt diskwalificatie.

7.4 Afdekken van motorfietsen

De motorfietsen staan in het parc fermé in de open lucht en zonder enige afdekking opgesteld.

7.5 Niet toegestane handelingen in het parc fermé

In het parc fermé is het een rijder op straffe van diskwalificatie van de wedstrijd verboden:

- de motorfiets van een andere rijder aan te raken;
- werkzaamheden aan een motor te verrichten;
- de eigen motorfiets aan te raken, behalve om deze in of uit het parc fermé te duwen;
- de motor te starten;
- de motorfiets te plaatsen, anders dan op de zijstander, middenbok of triangel.

7.6 Toegang van het parc fermé door rijder bij ophalen voor start

Een rijder mag bij een evenement niet eerder het parc fermé betreden dan 5 minuten vóór zijn starttijd, met het enige doel zijn motorfiets naar de uitgang van het parc fermé te duwen.

7.7 Start van een wedstrijd

7.7.1 Startsignaal

Het startsignaal klinkt exact op de starttijd van de rijder.

7.7.2 Te vroeg starten in de startruimte

Het is verboden de motor te starten in de startruimte voordat deze op de startlijn staat of voordat het startsignaal gegeven is. De straf voor overtreding is 1 minuut.

7.7.3 Startproef

- Na het startsignaal dient de rijder de motorfiets te starten met een kickstarter of een ander elektrisch of mechanisch startmechanisme. Dit mag niet door draaiing van het aangedreven wiel.
- In de minuut die volgt op het startsignaal moet de rijder zijn motor op de startlijn gestart hebben en de 20m lijn op motorische kracht gepasseerd zijn.
- Een rijder die deze startproef niet volbrengt krijgt 10 seconden tijdstraf en is verplicht zijn motorfiets in de rijrichting voorbij de 20m lijn te duwen om andere rijders niet te hinderen. Vervolgens kan de rijder de motorfiets op elke wijze starten maar zonder hulp van buitenaf (art. 7.13).

7.7.4 Te laat aan de start verschijnen

Als een rijder niet op de startlijn staat als zijn startsignaal klinkt volgt geen straf indien hij de motorfiets naar de startlijn brengt, de motor start en de 20m lijn passeert binnen de minuut nadat zijn startsignaal is gegeven.

Een rijder die meer dan één minuut te laat op de startlijn verschijnt krijgt 1 minuut tijdstraf per minuut. Het is de starter, en niet de rijder, die aangeeft wanneer een te laat verschenen rijder naar de startlijn mag komen. De minuut waarin de rijder de startlijn bereikt geldt als de nieuwe starttijd en voordat deze minuut verstreken is moet de startproef conform 7.7.3 zijn volbracht. Rijders die meer dan 30 minuten te laat aan de start verschijnen zijn gediskwalificeerd en mogen niet starten.

7.8 Verboden voortbeweging

Tijdens de gehele wedstrijd moet de motorfiets voortbewogen worden door de eigen motor, door spierkracht van de rijder of door natuurlijke kracht. De straf voor overtreding is diskwalificatie.

7.9 Onjuist volgen van de route

Het verlaten van de route of het berijden van het parcours in tegengestelde richting is verboden. De straf hiervoor is diskwalificatie.

7.10 Bijvullen (brandstof, olie, koelvloeistof, accuwissel)

Bijvullen is alleen toegestaan op de officiële, door de organisator aangegeven posten en bij elke tijdcontrole tussen de witte en gele vlaggen.

De straf voor bijvullen buiten de aangegeven plaatsen is diskwalificatie. De milieumaatregelen zoals genoemd bij artikel 5.6 zijn op bijvullen van toepassing.

7.11 Ketting smeren

Bij elke bevoorradingspost mag alleen de rijder de ketting smeren.

7.12 Reinigen van de motorfiets

Bij iedere tijdcontrole mag een rijder zijn motorfiets schoonmaken. Daarbij mogen rijders alle ter beschikking staande apparaten gebruiken, behalve schoonmaakapparatuur onder druk.

7.13 Hulp van buitenaf

Alle 'hulp van buitenaf' is verboden. De uitdrukking 'hulp van buitenaf' betekent het uitvoeren van een handeling waardoor enig persoon anders dan de rijder of een official in de uitoefening van zijn functie, met de motorfiets in aanraking komt. Ook geldt als 'hulp van buitenaf' het gedurende de duur van de wedstrijd de motorfiets, om welke andere reden dan ook, in een gesloten ruimte (tent, wagen o.i.d.) te plaatsen.

De straf voor het ontvangen van 'hulp van buitenaf' is diskwalificatie.

Wel toegestane hulp is als volgt omschreven:

7.13.1 Assistentie tijdens het bijvullen van benzine

Hulp tijdens het bijvullen van brandstof waarbij een helper de benzine- en olietank open of dicht mag maken en deze vult met benzine of olie.

7.13.2 Assistentie tijdens het bijvullen van olie

Hulp tijdens het bijvullen van olie in motor, d.w.z. het wegnemen van oude olie en het vullen met nieuwe olie.

7.13.3 Assistentie met banden

Het vullen met een anti-lek middel, bandenspanning testen en oppompen. Deze hulp is toegestaan bij iedere tijdcontrole voor het wisselen van buitenbanden, binnenbanden en "mousses". Overal langs de route en op tijdcontroles mag een deelnemer binnenbanden en luchtflessen in ontvangst nemen.

7.13.4 Schoonmaken van de motorfietsen

Hulp is toegestaan voor het schoonmaken van de nummerplaten en sponsorstickers op de plastic delen van de motorfiets met behulp van doek of spons.

7.13.5 Bijvullen van koel- en remsystemen

Hulp van buitenaf is toegestaan bij het vullen van koelsystemen en bij het ontfluchten van het remcircuit.

7.14 Verboden hulpmiddelen

Het is verboden gps-apparatuur te gebruiken tijdens de wedstrijd. Er mag alleen in nood gebruik worden gemaakt van mobiele telefoons.

7.15 Opgave, nummerplaten ongeldig maken

Iedere rijder die zich uit de wedstrijd terugtrekt moet zijn nummerplaten ongeldig maken en mag de route niet in gezelschap of in de nabijheid van een andere rijder vervolgen. Elke overtreding van deze regel kan schorsing van die rijder tot gevolg hebben, alsmede diskwalificatie van de rijder(s) die hij begeleidt.

7.16 Onbegaanbare gedeelten

Als de wedstrijdleader in de loop van de wedstrijd vaststelt dat een gedeelte van de route onbegaanbaar is of dat de toestand van dit gedeelte zodanig is dat het zonder 'hulp van buitenaf' door de rijders (zie art. 7.13) niet genomen kan worden, dan kan hij het gehele betreffende gedeelte tot aan de volgende tijdcontrole uit de wedstrijd nemen en een aanpassing van de tijden uitvoeren.

7.17 Voortijdig stoppen van een wedstrijd

Als de wedstrijdleader een wedstrijd voortijdig beëindigd is dat definitief en volgt geen herstart. Het evenement komt voor meetellen in aanmerking zodra minimaal de meerderheid van de rijders de helft van de totale afstand heeft afgelegd. De Off Road, Enduro/Trial Commissie beslist vervolgens of de wedstrijd gedeeltelijk of volledig meetelt.

8 Tijd en tijdregistratie

8.1 Tijdregistratie bij tijdcontroles

Bij de gele vlaggen staat een klok. Registratie van de tijd van de rijder volgt automatisch bij passage van de gele vlaggen via de transponder van de motorfiets. De rijder is zelf verantwoordelijk voor het bijhouden van eventuele strafminuten.

8.2 Procedure bij finish tijdcontrole

Een rijder mag de finish tijdcontrole bij de ingang van het parc fermé ongestraft te vroeg binnenrijden.

Bij een meerdaagse wedstrijd is geen pre-finish en krijgt de rijder op het traject vanaf de voorlaatste tijdcontrole tot finish 15 minuten extra om de motorfiets gereed te maken voor de volgende dag.

8.3 Registratietijd

Elk gedeelte tussen twee tijdcontroles is een proef op zich. Rijders, die zich niet aan de toegewezen tijd tussen twee tijdcontroles houden, krijgen 1 minuut straffijd voor elke minuut de voorgeschreven tijd is overschreden. Ook elke minuut te vroeg levert 1 minuut straffijd. De registratietijd = de starttijd voor het volgende gedeelte.

8.4 Tijdslimiet

8.4.1 Tijdslimiet (te laat)

Een rijder die, met inbegrip van de toegewezen tijd om bij iedere tijdcontrole te komen, meer dan 30 minuten na zijn starttijd van die dag bij een tijdcontrole aankomt, is automatisch gediskwalificeerd. De rijder mag echter op eigen verantwoordelijkheid de wedstrijd vervolgen totdat de wedstrijdleider de uiteindelijke beslissing genomen heeft.

8.4.2 Tijdslimiet (te vroeg)

Een rijder die meer dan 5 minuten te vroeg voor zijn registratietijd met motorfiets de gele vlaggen bij een tijdcontrole passeert is automatisch gediskwalificeerd.

8.4.3 Verzoeken om tijdscompensatie

Als een rijder de wedstrijdleider ervan kan overtuigen buiten zijn schuld opgehouden te zijn door buitengewone omstandigheden, b.v. voor het verlenen van eerste hulp aan een gewonde bij een ernstig ongeval, dan kan hem een tijdscompensatie ten deel vallen. Het gehinderd zijn door een andere rijder geldt niet als een aanvaardbaar excuus.

8.5 Proeven

Tijdens het evenement zullen proeven met tijdopname plaatsvinden. Indien een organisator een enduro wil beëindigen met een afsluitende proef, vergt dit vooraf de goedkeuring van de Off Road, Enduro/Trial Commissie. Bij toestemming voor een afsluitende proef staat dit vermeld in het Aanvullend Reglement. Daarbij staat uitgelegd hoe en wanneer de proef zal plaatsvinden en hoe de wijze van tijdtoekenning zal zijn. De proef moet gemakkelijk toegankelijk zijn voor noodhulp.

8.6 Tijdwaarneming proeven

8.6.1 Start en finish

Bij het begin van een proef is een startbalk aanwezig waar het achterwiel van de motor over en tegenaan moet staan alvorens te starten. De start is vanaf deze startvoorziening met draaiende motor en stilstaande motorfiets. Als de startlamp van rood naar groen gaat heeft de rijder 15 seconden om te starten.

De tijdregistratie met een nauwkeurigheid van 1/100 seconde start als de rijder voorbij het licht is en eindigt bij het overschrijden van de finishlijn.

8.6.2 Start proef (te vroeg)

Een rijder die door het rode licht rijdt voordat het startsignaal op groen gaat krijgt een tijdstraf van 1 minuut.

8.6.3 Start proef (te laat)

Een rijder die 15 seconden na het startsignaal (groen licht) nog niet is gestart krijgt een tijdstraf van 1 minuut, ook als de rijder dan door het rode licht rijdt.

8.7 Gedrag in de proef

Het opzettelijk afsnijden van een proef is verboden, de straf daarvoor is diskwalificatie. Een rijder die zonder opzet buiten de afbakening van de proef komt dient weer binnen de afbakening te gaan op het punt waar de proef is verlaten. De straf hiervoor is 5 minuten.

Het ontvangen van hulp van buitenaf (art. 7.13) in de vorm van duwen, trekken of optillen, anders dan door officials, is niet toegestaan en levert vijf minuten straffijd op.

8.8 Missen van een tijdcontrole

Het missen van een tijdcontrole resulteert in diskwalificatie.

8.9 Missen van een routecontrole

Behalve de verplichting om zijn doorkomsttijd bij alle tijdcontroles te laten registreren moet de rijder bij alle routecontroles zijn doorkomst laten vastleggen. Deze controles, die al of niet op de routekaart zijn vermeld, worden aangeduid met blauwe vlaggen die aan weerszijden van de route zijn geplaatst op maximaal 200 meter voor de controlepost. Bij iedere routecontrole houdt de organisator naast de elektronische registratie tevens handmatig een controlelijst bij met de doorkomst van iedere rijder. Een rijder die niet in de registratie van alle routecontroles voorkomt, wordt gediskwalificeerd.

Soms zijn er zogenaamde 'vliegende controles'. Deze behoeven voor rijders niet herkenbaar te zijn.

9 Meerdaagse evenementen

9.1 Betreden van het parc fermé door rijders

Bij een meerdaags evenement mogen rijders niet eerder het parc fermé betreden dan 5 minuten vóór hun starttijd, met het enige doel hun motorfiets naar de uitgang van het parc fermé te duwen. Werken aan een motor in het parc fermé is verboden en leidt tot diskwalificatie zie ook para 7.5.

9.2 Repareren of vervangen van geluiddemper(s)

9.2.1 Repareren of vervangen aan het einde van de dag

Een rijder die zijn geluiddemper(s) wil repareren of vervangen is gerechtigd dit te doen aan het einde van de eerste dag na de laatste tijdcontrole en voordat hij het parc fermé binnengaat. De werkzaamheden moeten onder toezicht van een official uitgevoerd worden. De rijder krijgt 30 minuten extra tijd voor deze werkzaamheden. Hetzelfde geldt voor rijders, die om welke reden dan ook, door de wedstrijdleider of door een door hem aangewezen official, opgeroepen worden om hun motorfiets op geluid te laten keuren. De rijder mag tijdens deze toegestane 30 minuten om zoveel geluidsmetingen vragen als hij wil. Na 30 minuten dient de rijder zijn motorfiets ter controle aan te bieden aan de geluidsofficial. Als na deze 30 minuten het geluidsniveau boven de voorgeschreven norm ligt mag hij de volgende dag niet starten.

9.2.2 Repareren of vervangen gedurende de dag

Bij het wisselen van de geluiddemper in de loop van de dag, moet de rijder dit aangeven bij de eerstvolgende tijdcontrole. Daar kan men de uitlaat merken met een andere kleur merkteken.

Aan het eind van de dag wordt er gedurende de toegestane 30 minuten een geluidscontrole uitgevoerd. Als deze positief is krijgt de demper het officiële merkteken. Bij een negatieve geluidscontrole volgt diskwalificatie.

9.3 Buitenbanden wisselen

Buitenbanden mogen alleen gewisseld worden bij meerdaagse wedstrijden: elke dag bij de **finish** tijdcontrole tussen de witte en gele vlaggen.

9.4 Hoe te handelen na het finishen bij meerdaagse evenementen

Op de laatste dag kunnen motoren vanaf 30 minuten na aankomst van de laatste rijder, in dezelfde klasse, uit het parc fermé worden afgehaald onder voorbehoud dat er geen technische protesten tegen de rijder lopen.

Motoren dienen uiterlijk 60 minuten na aankomst van de laatste rijder, die regulier finisht, uit het parc fermé te zijn afgehaald onder voorbehoud dat er geen technische protesten tegen de rijder lopen; vanaf dat moment staat de motor voor eigen risico in het parc fermé.

Motoren kunnen uitsluitend worden meegenomen op vertoon van het originele kentekenbewijs.

Bij meerdaagse evenementen staan de motoren tevens aan het eind van de dag tot aan de start van de volgende dag in het parc fermé.

9.5 Deelname na uitval

Een rijder die gedurende een dag uitvalt is gerechtigd om de volgende dag deel te nemen onder de volgende voorwaarden:

1. Hij moet zijn motorfiets bij de finishcontrole binnen de volgende tijdslimieten aanbieden: niet vroeger dan zijn reguliere finishtijd van deze dag en niet later dan 60 minuten na deze tijd.
2. Het frame moet hetzelfde gemerkte frame zijn, als waar mee de wedstrijd is begonnen (zie art. 2.2).
3. De motorfiets moet onderworpen worden aan een complete technische controle, inclusief geluidsmeting.
4. De rijder, die door de wedstrijdleider gediskwalificeerd is, kan doorgaan met de handelingen zoals boven aangegeven onder de punten 1, 2 en 3 en wachten op de bevestiging van de Jury (art. 7.2).

10 Klassering en uitslagen

De klassering per dag is op volgorde van de totaalrijtijd; rijtijd vermeerderd met een eventuele strafrijtijd. De rijder met de laagste totaalrijtijd is de klassewinnaar. Bij ex aequo is de rijtijd in de laatste proef beslissend.

10.1 Individueel Open Nederlands Kampioenschap

De KNMV houdt jaarlijks een competitie voor het (individueel) Open Nederlands Kampioenschap waaraan Enduro startlicentiehouders in de categorie Inters deelnemen.

10.2 Competitiepunten voor het Open NK

Rijders in de klassen E1-, E2-, E3- en EV40- krijgen in volgorde van klassering, aan het einde van iedere dag de volgende competitiepunten toegekend: 20 punten, 15, 11, 8, 6, 5, 4, 3, 2 en 1 punt voor alle geklasseerden vanaf de 10e plaats.

Alle uitslagen (incl. de uitslagen per wedstrijddag van de Kampioensrit) tellen mee voor het bepalen van de eindstand van de competitie. Ook buitenlandse rijders in de klasse Inters komen in aanmerking voor punten voor het Open NK.

De rijder met het hoogste aantal punten in de eindstand is winnaar van de KNMV Cup in zijn klasse, mits beide dagen van start gegaan in de Kampioensrit. Indien in de eindstand meer startlicentiehouders een gelijk aantal punten hebben behaald, is de uitslag van de laatste

dag van de KNMV-Kampioensrit doorslaggevend. Indien onverhoopt geen Kampioensrit is verreden geeft de recentste ONK Enduro de doorslag.

10.3 KNMV Cup

De KNMV houdt jaarlijks een competitie voor de (individuele) KNMV Cup waaraan Enduro startlicentiehouders in de categorie Nationalen deelnemen (Nationale of EU-licentie).

10.4 Competitiepunten voor de KNMV Cup

Rijders in de klassen N1-, N2-, N3-, NV40- en NV50-krijgen in volgorde van klassering, aan het einde van iedere dag de volgende competitiepunten toegekend: 30, 25, 21, 18, 16, 15, 14, 13, 12, 11, 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2 en 1 punt voor alle geklasseerden vanaf de 20e plaats.

Alle uitslagen (incl. de uitslagen per wedstrijddag van de Kampioensrit) tellen mee voor het bepalen van de eindstand van de competitie.

De rijder met het hoogste aantal punten in de eindstand is winnaar van de KNMV Cup in zijn klasse, mits beide dagen van start gegaan in de Kampioensrit. Indien in de eindstand meer startlicentiehouders een gelijk aantal punten hebben behaald, is de uitslag van de laatste dag van de KNMV-Kampioensrit doorslaggevend. Indien onverhoopt geen Kampioensrit is verreden geeft de recentste ONK Enduro de doorslag.

10.5 Hobby klasse

De Hobby klasse krijgt een tussen- en totaalstand echter zonder toekenning van een cup of beker voor de eindstand. De puntentelling is identiek aan die van de Nationalen (zie par. 10.4).

10.6 Schrapresultaat

Indien een ONK Enduro samenvalt met een EK, WK Enduro of de Internationale Motorzesdaagse (ISDE), kan tijdens de loop van het seizoen een schrapresultaat worden afgekondigd. Het laagst behaalde resultaat in de competitie, niet zijnde de nul-score om reden van een tuchtrechtelijke uitspraak, telt als schrapresultaat.

10.7 Promotie Nationalen

10.7.1 Verplichte promotie

Met uitzondering van de veteranen NV50 en Hobby klasse, promoveren de eerste 10% van de rijders in het eindklassement van de competitie naar de Inters, afgerond naar beneden met een minimum van 1 rijder per klasse.

Indien een rijder niet wil promoveren, komt hij gedurende één (1) jaar niet in aanmerking voor een Nationale (of EU) licentie.

10.7.2 Tussentijdse promotie op verzoek

Tussentijds promoveren op verzoek van een startlicentiehouder, is alleen mogelijk met toestemming van de Off Road, Enduro/Trial Commissie.

10.7.3 Deelname aan internationale wedstrijden

Rijders aan het EK- of WK Enduro en/of aan de Internationale Motorzesdaagse (ISDE), moeten in de KNMV competitie uitkomen bij de Inters. Een nationale startlicentiehouder die wil deelnemen aan een of meerdere internationale wedstrijden, dient per keer vooraf een verzoek in bij de Off Road/Enduro/Trial Commissie.

10.8 Degradatie Inters

Degradatie geschiedt uitsluitend door middel van een schriftelijk verzoek aan, en ter beoordeling van, de Off Road, Enduro/Trial Commissie.

10.9 Nederlands kampioenschap voor club-, merk- en handelaar teams

De KNMV houdt jaarlijks een competitie voor club-, merk- en handelaarteams waaraan door de KNMV erkende verenigingen, merk- en handelaarteams kunnen deelnemen.

10.10 Samenstelling clubteams

Een clubteam bestaat uit maximaal 4 startlicentiehouders; Inters, Nationalen of een combinatie daarvan. Het clubteam rijdt het hele seizoen in dezelfde samenstelling. Vervangen van een rijder die het team verlaat is niet toegestaan. Het aantal teams per club is vrij. Een licentiehouder kan slechts deel uitmaken van één team. Indien meerdere teams worden ingeschreven is het gedurende het seizoen niet mogelijk om licentiehouders uit te wisselen met een ander clubteam. Een teamrijder moet ook individueel inschrijven.

10.11 Samenstelling merk- en handelaarteams

Een merkteam of handelaarteam moet voldoen aan art. 60.3 van het Motorsport Reglement. Voorts gelden voor merk- of handelaarteams de samenstellingseisen zoals die gelden voor clubteams beschreven in para 10.10 .

10.12 Klassering teams

Voor het bepalen van de daguitslag per team tellen de drie beste resultaten van de teamrijders. Berekening van het totaal gaat als volgt: Aantal minuten per rijder MINUS het aantal minuten van de klassewinnaar is het aantal minuten per teamrijder.

Voorbeeld:

Team	Minuten	Minuten klassewinnaar	Teamminuten
Rijder	9.01,97	6.58,08	2.03,89
Rijder II	0,00	0,00	0,00
Rijder III	8.03,47	7.00,66	1.02,81
Rijder IV	8.47,19	7.18,46	1.28,73

Rijder I heeft de meeste minuten van het team en valt af voor de totaal telling.

Rijder II is winnaar in zijn klasse en heeft dus 0 minuten.

Het aantal minuten voor het team is :

Rijder II	0,00
Rijder III	1,02,81
Rijder IV	<u>1.28,73</u>
Totaal	2.31,54

Het team met het laagste aantal minuten is winnaar.

10.13 Punten voor team kampioenschappen

De teams krijgen per wedstrijd in volgorde van klassering, de volgende kampioenspunten toegekend: : 20 punten, 15, 11, 8, 6, 5, 4, 3, 2 en 1 punt voor alle geklasseerden vanaf de 10e plaats.

Een team moet minimaal 3 rijders in de dagklassering hebben om in aanmerking te komen voor kampioenspunten. Bij een ex-aequo in de daguitslag krijgen die teams hetzelfde aantal kampioenspunten overeenkomstig de behaalde klassering. Een buitenlandse wedstrijd telt alleen mee indien alle klassen Inters en Nationalen zijn aangewezen voor deelname.

Het team met het hoogste aantal punten aan het eind van de competitie is winnaar van het Nederlands Team Kampioenschap. Indien in de eindstand meer teams een gelijk aantal punten hebben behaald, is de uitslag van de laatste dag van de KNMV-Kampioensrit doorslaggevend. Indien onverhoopt geen Kampioensrit is verreden geeft de recentste ONK Enduro de doorslag.

10.14 Bepalingen Handelstrofee

Door de vereniging RAI is er een Handelstrofee beschikbaar gesteld voor het ONK Merkteam kampioenschap. De Nederlandse importeur met het winnende (motor) merkteam wint de Handelstrofee.

10.15 Bekendmaking van de uitslagen

Het streven is de uitslagen zo spoedig mogelijk bekend te maken. Bij meerdaagse evenementen dienen rijders over de resultaten van de vorige dag geïnformeerd te zijn voor de start van de actuele dag.

10.16 Verzoek om opheldering

Een verzoek om opheldering van de uitslag moet gericht worden aan de wedstrijdleader binnen een half uur na publicatie van de uitslag.

10.17 Protesten

Alle protesten dienen schriftelijk en gezamenlijk met het protestgeld in overeenstemming met hoofdstuk II van het Tucht Reglement worden ingediend.

10.18 Protesten tegen een rijder of een motorfiets

Zie artikel 31 en 32 van het KNMV Tuchtreglement.

10.19 Protestgelden

De hoogte van het protestgeld is gelijk aan de bedragen vermeld in art. 5 van het Tuchtreglement.

11 Slotbepalingen

11.1 Bevoegdheid wedstrijdleader

De wedstrijdleader is bevoegd conform art. 37 van het Tuchtreglement, de in Bijlage 1 van dit reglement genoemde straffen op te leggen. In overige gevallen beslist de wedstrijdjury. De wedstrijdleader zegt opgelegde straffen mondeling aan bij de betreffende rijder en geeft daarbij een schriftelijke bevestiging af. Indien de rijder onbereikbaar is op de wedstrijd, zorgt het bondsbureau voor schriftelijke bevestiging.

11.1.2 Technische controle

Een motor waarmee is deelgenomen aan een wedstrijd kan in opdracht van de wedstrijdleader op technische gronden worden gecontroleerd. Een hierbij geconstateerde overtreding van het technisch reglement of weigering aan de controle mee te werken resulteert in diskwalificatie van de rijder.

11.2 Bevoegdheid Off Road, Enduro & Trial Commissie

In alle gevallen waarin dit Enduroreglement niet voorziet, tijdens de wedstrijd en de wedstrijd betreffende, beslist de wedstrijdleader, bij voorkeur in overleg met de voorzitter van de Off Road, Enduro/Trial Commissie. In alle andere gevallen waarin dit Enduroreglement niet voorziet, beslist de Off Road, Enduro/Trial Commissie.

Bijlage 1 Overzicht van straffen

Overtreedingen bestraft met tijdstraffen

Art. 5.1	Wettelijke en lokale verkeersregels (eerste keer)	5 minuten
Art. 5.7	Snelheid bij bevoorradingsposten	5 minuten
Art. 6.9.2	Sleutelen in de startruimte	1 minuut
Art. 7.7.2	Te vroeg starten in de startruimte	1 minuut
Art. 7.7.3	Startproef	10 seconden
Art. 7.7.4	Te laat aan de start (≤ 30 min.)	1 minuut per minuut
Art. 8.3	Registratietijd	1 minuut per minuut
Art. 8.6.2	Te vroeg starten in de proef	1 minuut
Art. 8.6.3	Te laat starten in de proef	1 minuut
Art. 8.7	Gedrag in de proef (verlaten baan en hulp)	5 minuten
Art. 11.2.1 TR	Te laat bij de keuring	1 minuut per 5 minuten
Art. 12. TR	Geluidsoverschrijding ≤ 2 dB	1 minuut
Art. 12. TR	Geluidsoverschrijding >2 en ≤ 4 dB	2 minuten

Overtreedingen bestraft met diskwalificatie / uit de wedstrijd nemen

Art. 2.2	Essentiële delen van de motorfiets	
Art. 2.4	Wisselen van onderdelen	
Art. 2.5	Reparatie aan de motorfiets	
Art. 5.1	Wettelijke en lokale verkeersregels (ernstig of niet eerste keer)	
Art. 5.3	Meevoeren van brandstof buiten de tank	
Art. 5.4	Stilzetten van de motor tijdens het bijvullen	
Art. 5.5	Roken en open vuur, brandveiligheid	
Art. 5.6.1	Gebruik van een milieumat	
Art. 7.1	Verkennen crossproef	
Art. 7.3, 7.5	Betreden van het parc fermé	
Art. 7.5	Niet toegestane handelingen in het parc fermé	
Art. 7.7.4	Te laat aan de start (> 30 min.)	
Art. 7.8	Verboden voortbeweging	
Art. 7.9	Onjuist volgen van de route	
Art. 7.10	Bijvullen	
Art. 7.11	Ketting smeren	
Art. 7.13	Hulp van buitenaf	
Art. 7.14	Verboden hulpmiddelen	
Art. 7.15	Opgave, nummerplaten ongeldig maken	
Art. 8.4.1	Tijdslimiet meer dan 30 minuten te laat	
Art. 8.4.2	Tijdslimiet meer dan 5 minuten te vroeg	
Art. 8.7	Gedrag in de proef	
Art. 8.8	Missen van een tijdcontrole	
Art. 8.9	Missen van een routecontrole	
Art. 9.2.2.	Repareren of vervangen geluiddemper gedurende de dag	
Art. 11.1.2 TR	Technische controle	
Art. 12. TR	Geluidsoverschrijding >4 dB	

Bijlage 2, Technisch Reglement enduro

TECHNISCH REGLEMENT

ENDURO 2018



KNMV
Zijpendaalseweg 1
Postbus 650
6800 AR ARNHEM

Tel. KNMV-Algemeen:	(026) 352 85 10
Tel. KNMV-Sport:	(026) 352 85 39
Fax.:	(026) 352 85 22
Sport	sport@knmv.nl
Internet:	www.knmv.nl

Compleet herziene versie. Hiermee komen alle voorgaande versies te vervallen.

KNMV Technisch Enduro Reglement	23
1 Inleiding	25
2 Constructievrijheid	25
3 Machines	25
3.1 Categoriën	25
3.2 Solo motoren	25
3.3 Klassen	25
4 Meting van de cilinderinhoud	25
4.1 Zuigermotor werkend volgens het "Otto-principe"	26
5 Drukvulling	26
6 Naamgeving	26
7 Algemene specificaties	26
7.1 Startinrichting	26
7.2 Uitlaatpijpen	26
7.3 Sturen / handbeschermers	27
Bedieningshendels	28
7.5 Gashendel	28
7.6 Kortsluitcontact	28
7.7 Kettingafscherming	28
7.8 Hydraulische leidingen	28
7.9 Voetsteunen	29
7.10 Remmen	29
7.11 Spatborden	29
7.12 Stroomlijning	30
7.13 Wielen en velgen	31
7.14 Nummerborden	31
7.15 Olieleidingen en pluggen	31
7.16 Zijstander of middenbok	31
7.17 Verlichting / snelheidsmeter	32
7.18 Claxon	32
8 Enduro banden	32
9 Brandstof	33
10 Uitrusting	33
10.1 Algemeen	33
10.2 Kleding	33
10.3 Dragen van een helm	34
10.4 Helminspectie voor KNMV startbewijshouders	34
10.5 Onboard camera	36
11 Controle en keuring	37
11.1 Algemeen	36
11.2 De keuring	36
11.3 Gevaarlijke motorfietsen	37
11.4 Parc fermé	37
12 Geluidscontrole	37
13 Technische Commissie	38
13.1 Verantwoordelijkheid	38
13.2 Bevoegdheid	38
Tekening S	39
Tekening O	40
Tekening T	41
Tekening X	42

1 Inleiding

1.1 Referenties

Dit technisch reglement is ontleend aan het FIM Enduro technisch reglement 2017-1 en de Regeling tot uitvoering van de hoofdstukken III en VI van de Wegenverkeerswet 1994, de 'Regeling Voertuigen' geldig vanaf 1 okt 2017 (voormalig voertuigreglement).

1.2 Motorfiets. Het begrip motorfiets omvat alle voertuigen op 2 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 Enduro, bestaan er geen beperkingen in fabrikaat, de constructie en/of het type motorfiets. Alle solomotoren dienen zodanig geconstrueerd te zijn dat ze volledig worden bediend door de berijder.

3 Machines

3.1 Categorieën

Motorfietsen voortbewogen door middel van een of meer wielen in contact met de grond.

3.2 Solo motoren

Tweewielige voertuigen die één spoor op de grond achterlaten.

3.3 Klassen

3.3.1

Motoren volgen de indeling in klassen naar cilinderinhoud, zoals vermeld in artikel 3.3 van het Enduro Reglement. De daarin genoemde begrenzing van cilinderinhoud is bepalend. Elektrisch aangedreven motorfietsen worden ingedeeld bij de klassen 'Hobby' of 'daglicentie'.

3.3.2

Het aantal verbrandingskamers bepaalt het aantal cilinders, waarbij één verbrandingskamer als één cilinder telt.

3.3.3

Wanneer verbrandingskamers met elkaar verbonden worden, om zodoende één cilinder te verkrijgen, dan dient er een niet restrictieve verbinding met een minimale oppervlakte van 50% van de aanwezige totale inlaatpoort oppervlakte aanwezig te zijn tussen de beide verbonden verbrandingskamers.

3.3.4

Motoren voortbewogen door een alternatieve krachtbron (anders dan elektrisch) mogen na toestemming van de O.E.T. Commissie deelnemen in de klassen Hobby of daglicentie.

4 Meting van cilinderinhoud

4.1 Zuigermotor werkend volgens het "Otto-principe"

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

$$\text{volume} = \frac{(D \times D) \times 3.1416 \times S}{4}$$

waarin D = boring en S = slag.

4.1.1

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

4.1.2

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.

4.1.3

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

4.1.4

Bij het meten van "D" bij een motor op bedrijfstemperatuur is een tolerantie van 0,1 mm per cilinder toegestaan. Wanneer na berekening op basis van bedrijfstemperatuur de cilinderinhoud de desbetreffende klasse overschrijdt moet bij omgevingstemperatuur de motor opnieuw en nu met een tolerantie van 0,01 mm per cilinder worden gemeten.

5 Drukvulling

5.1.1

Elke mechanische vorm van drukkulling is verboden.

5.1.2

Inspuiting van brandstof wordt niet beschouwd als drukkulling.

5.1.3

Een motor valt niet onder het begrip 'met drukkulling' als tijdens een krukas- of rotoromwenteling de totale volumevariatie van de inrichting waarmee de vulling onder druk wordt gezet, de cilinderinhoud niet te boven gaat.

6 Naamgeving

6.1.1

De naamgeving van de motorfiets is vrij.

7 Algemene specificatie(s)

Enduromotoren moeten voldoen aan de voorschriften zoals gesteld in de Regeling Voertuigen. De motoren dienen een geldig kenteken(bewijs) te hebben. De gegevens op het kentekenbewijs dienen in overeenstemming te zijn met de gegevens van de desbetreffende motorfiets. Kentekenplaten dienen aan de wettelijke normen te voldoen. Nadere specificaties kunnen bij bepaalde wedstrijden noodzakelijk zijn. Deze staan vermeld in het Aanvullend Reglement voor de wedstrijd in kwestie. De navolgende specificaties zijn van toepassing op alle motoren van de vermelde groepen.

7.1 Startinrichting

7.1.1

Een startinrichting op Enduromotoren is verplicht.

7.2 Uitlaatpijp(en)

7.2.1

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

7.2.2

Het uiteinde van de uitlaatpijp(en) moet parallel aan de hartlijn van een (solo)motorfiets lopen, met een tolerantie van 10 graden. Scherpe randen moeten deugdelijk afgerond zijn.

7.2.3

Uitlaatgassen moeten zodanig worden afgevoerd dat ze niet de banden of remmen vervuilen, geen stof omhoog blazen of andere rijders hinderen.

7.2.4

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

7.3 Sturen / handbeschermers

7.3.1

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

7.3.2

Open stuuruiteinden moeten deugdelijk zijn opgevuld of afgedekt.

7.3.3

Aan een stuur uit lichtmetaal mag niet worden gelast.

7.3.4

Stuurklemmen moeten zorgvuldig zijn afgerond en geconstrueerd zodat breuk van het stuur op de klempunten wordt vermeden.

7.3.5

Bij gebruik van een lichtmetalen stuur moeten de stuurklemmen minimaal 120mm uit elkaar staan (gemeten aan de buitenzijden).

7.3.6

Handbeschermers zijn toegestaan. Zij mogen de maximale stuurbreedte niet overschrijden.

7.3.7

Handbeschermers moeten van splintervrij materiaal gemaakt zijn en moeten een permanente opening voor de handen bieden.

7.3.8

Als het stuur voorzien is van een verstevigingsstang, tussen het linker en rechter stuurgedeelte, moet deze stang voorzien zijn van een uit schuimkunststof vervaardigde stootbeschermer (zogenaamde stuurrol).

7.3.9

Om te voorkomen dat de rijder zijn vingers afklemt moeten aanslagen (anders dan sturdedempers) zijn aangebracht om bij maximale stuuruitslag een ruimte van ten minste 3 cm tussen enig vast deel en stuur te houden.

7.3.10

Een stuur gemaakt van composietmaterialen is niet toegestaan.

7.4 Bedieningshendels

7.4.1

Koppeling en remhendel(s) moeten eindigen in een bolvorm met een diameter van ten minste \varnothing 16 mm die één geheel vormt met de hendel. De bolvorm mag zijn afgeplat met afgeronde randen maar moet afgeplat een dikte houden van ten minste 14 mm. Deze uiteinden moeten permanent vastzitten en integraal deel uitmaken van de hendel.

7.4.2

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

7.4.3

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

7.5 Gashendel

7.5.1

Het gashendel moet van het zelfsluitende type zijn.

7.6 Kortsluitcontact

7.6.1

Solo motorfietsen moeten voorzien zijn van een schakelaar of onderbreker die de motor kan stoppen. Deze is gemonteerd op de linker- of rechterkant van het stuur en binnen het bereik van de handen als deze aan het stuur zijn.

7.6.2

Elektrisch aangedreven motorfietsen moeten zijn voorzien van een schakelaar of onderbreking die de stroomvoorziening van de motor kan onderbreken. Deze is gemonteerd op de linker- of rechterkant van het stuur en binnen bereik van de handen als deze aan het stuur zijn.

7.7 Kettingafscherming

7.7.1

Bij open draaiende kettingen moet een bescherming aangebracht zijn.

7.7.2

Over het voorste kettingtandwiel moet een bescherming aangebracht worden. Op de achtervork moet een kettingbeschermer/geleider zijn aangebracht zodat het niet mogelijk is om met enig lichaamsdeel tussen de onderste kettingloop en het tandwiel te geraken.

7.8 Hydraulische leidingen

7.8.1

Hydraulische leidingen mogen geen externe beschadiging vertonen.

7.8.2

De hydraulische leidingen dienen op een dusdanige wijze te zijn gemonteerd dat deze nimmer in contact kunnen komen met een van de wielen en of draaiende delen van de motor.

7.8.3

De leidingen mogen geen lekkage van (rem)vloeistof vertonen.

7.9 Voetsteunen

7.9.1

Voetsteunen mogen opklapbaar zijn, mits voorzien van een mechanisme dat er voor zorgt dat de voetsteun(en) automatisch altijd in hun normale stand terugkomen.

7.9.2

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

7.10 Remmen

7.10.1

Tweewielige motorfietsen moeten zijn voorzien van ten minste 2 goed werkende remmen, op elk wiel één, deze moeten onafhankelijk van elkaar werken.

7.10.2

Remschijven met scherpe insnijdingen (zgn. zaagtandprofiel) zijn verboden.

7.11 Spatbord(en)

7.11.1

Het gebruik van spatborden is vereist.

7.11.2

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

7.11.3

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

7.11.4

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° .

7.11.5

Het achterspatbord moet op zijn minst 120° 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 20° . Dit wordt belast gemeten (rijder op de motorfiets).

7.11.6

De hoek gemeten loodrecht achter de stevig gemonteerde kentekenplaat met de gemonteerde kentekenplaat mag onbelast gemeten, max. 60 graden zijn. Zie bijlage tekening X pagina 45.

7.12 Stroomlijning

7.12.1

Stroomlijnomhullingen zijn op Enduromotoren niet toegestaan.

7.13 Wielen en velgen

7.13.1

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

7.13.2

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

7.14.1

Er dienen drie nummerborden op Enduro motoren te zijn aangebracht.

7.14.2

Eén bord aan de voorzijde, niet meer hellend dan 30° uit het verticaal, en één aan weerszijde, welke naar buiten gericht moeten zijn.

7.14.3

Nummerborden moeten duidelijk zichtbaar zijn en niet mogen worden afgedekt, door delen van de motorfiets of de rijder in een normale rijpositie.

7.14.4

Nummerborden moeten zijn gemaakt van stevig materiaal.

7.14.5

De afmeting van een nummerbord bedraagt minimaal 285 x 235 mm (zie tekening O).

7.14.6

Nummerborden mogen niet meer dan 50 mm zijn doorgezet.

7.14.7

De nummerbord-achtergrondkleur alsmede de cijfers moeten in een matte kleur zijn aangebracht.

7.14.8

De zijnummerplaten dienen te zijn aangebracht boven de denkbeeldig getrokken horizontale lijn door de wielassen.

7.14.9

De voorkant van de zijnummerplaten dienen ten minste 200 mm achter een denkbeeldig verticale lijn, getrokken door de voetsteunen, te zijn gemonteerd.

7.14.10

Het grondvlak van een nummerbord mag zijn doorboord.

7.14.11

De op de nummerplaat aangebrachte cijfers + 1 cm om de contouren van de cijfers mogen niet zijn doorboord.

7.14.12

De minimum afmetingen van de cijfers bedragen:

Hoogte	100 mm
Breedte (per cijfer)	60 mm
Lijndikte	20 mm
Tussenruimte	15 mm

7.14.13

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 (zie ook tekening O).

7.14.14

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

7.14.15

Rond de nummerborden moet een ruimte van 5 cm vrij blijven van reclame (tenzij in het Motorsportreglement of haar Aanvullende Bepalingen anders is voorgeschreven).

7.14.16

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

7.14.17

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

7.14.18

Voor Enduromotoren gelden de volgende kleurcombinaties:

	Achtergrondkleur	Cijferkleur
Klassen E1, E2, E3 en EV40	Rood	Wit
Klassen N1, N2, N3 en NV40	Groen	Wit
Klasse NV50	Geel	Zwart
Klasse Hobby	Wit	Zwart
Klasse DL	Wit	Zwart

7.15 Olieleidingen en pluggen

7.15.1

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

7.15.2

Indien uitwendige olie(druk)leidingen worden gebruikt dienen hierbij schroefkoppelingen te zijn toegepast.

7.16 Zijstander of middenbok

De in het parc fermé geplaatste motoren moeten voorzien zijn van een aan het frame of achtervork gemonteerde zijstander, middenbok of triangel.

7.17 Verlichting / snelheidsmeter

7.17.1

De motor moet voorzien zijn van een goed functionerende verlichting incl remlicht.

7.17.2

De stroomvoorziening dient bij een draaiende motor te geschieden door een dynamo (of spoel) die continu en normaal dient te werken bij de voor- en na- controle en tijdens de wedstrijd).

7.17.3

De koplamp dient voldoende en geen verblindend licht af te geven. Het koplampglas mag niet stuk of ernstig beschadigd zijn.

7.17.4

Bij een koplampunit met 2 koplampen, dienen de beide lampen van gelijke vorm en grootte te zijn en niet stuk of ernstig beschadigd.

7.17.5

De plaatsing van de lampen bij een dubbellamps-unit dient symmetrisch te zijn ten opzichte van een verticale as op de lengterichting van de motor, wanneer deze in de rechthoekige positie staat.

7.17.6

Enduromotoren moeten voorzien zijn van een snelheidsmeter. Deze dient op een centrale plaats, op het stuur, aangebracht te worden ter hoogte van de koplamp.

7.18 Claxon

De motor moet zijn uitgerust met een (elektrische) claxon.

8 Enduro banden

8.1

Banden worden gemeten in gemonteerde toestand, bij een druk van 1 ato, op een sectie van 90 graden t.o.v. het grondoppervlak.

8.2

Schoepenbanden of die daaraan gelijk gesteld zijn, met doorlopende radiale rib of tractorband profiel, zijn verboden.

8.3

Banden voorzien van metalen noppen, spikes, kettingen of andere antidoorslipmiddelen zijn niet toegestaan.

8.4

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

8.5

Banden moeten zijn gefabriceerd in overeenstemming met de normen van ETRO. In overeenstemming daarmee moet de band een goedkeuringsmerk E (geplaatst in een cirkel) of een DOT-aanduiding dragen. Dit goedkeuringsteken wordt altijd gevolgd door een in de band aangebracht nummer. De band moet tenminste een codering hebben van 45 M.

8.6

Banden voorzien van een aanduiding zoals: "Not for highway use ", "NHS", of "Motocross only" zijn niet toegestaan.

8.7

Banden waarvan de tekst op de band zoals omschreven in Art. 8.6 is verwijderd op welke wijze dan ook, zijn eveneens niet toegestaan.

8.8

De nophoogte van zowel voor- als achterbanden mag maximaal haaks gemeten op de bandomtrek, 13 mm bedragen.

8.9

Ventielen van banden moeten zijn voorzien van, bij voorkeur metalen, ventieldoppen.

9 Brandstof

9.1.1

Enduromotoren moeten ongelode, normaal verkrijgbare handelsbenzine gebruiken of bio-ethanol, E 85.

Het gebruik van een electromotor als zelfstandige (niet aanvullende) aandrijving is toegestaan.

9.1.2

Voor een 2-takt motor is toevoeging van olie toegestaan.

10 Uitrusting

10.1 Algemeen

10.1.1

Het niet nakomen van onderstaande regels m.b.t. uitrusting heeft uitsluiting voor de wedstrijd tot gevolg.

10.1.2

Dragen van "sjaaltjes" en gebruik van kleding met capuchons is om veiligheidsredenen niet toegestaan.

10.1.3

Lange haren dienen om veiligheidsredenen dusdanig gedragen te worden, dat zij niet onder de helm uitkomen (wapperen).

10.2 Kleding

10.2.1

Tijdens wedstrijden moeten de rijders kleding en schoeisel dragen welke in een goede staat moeten zijn en voldoen aan de eisen zoals hieronder gesteld.

10.2.2

Rijders moeten een minimaal een "Motocrossbroek" dragen van duurzaam materiaal, bij leder met een materiaal dikte van ten minste 1,2 mm, indien het geen leder is zal het materiaal moeten voldoen aan de eisen zoals gesteld in Art 10.2.3.

10.2.3

Andere materialen dan leer zijn toegestaan mits deze voldoen aan de navolgende eisen: "Materiaal, gelijkwaardig aan leer";

De karakteristiek van het materiaal moet ten minste gelijkwaardig zijn aan koeienhuid met een dikte van 1,5 mm (ongesplitst) betreffende:

- de vuurvastheid
- de weerstand tegen doorschuren
- de glijbestendigheid op alle soorten asfalt
- de zweetabsorberende kwaliteit
- de medische eigenschappen, bv. niet giftig en niet allergisch
- een kwaliteit die niet kan smelten

10.2.4

Kunststoffen die door, hetzij verhitting, of door het in contact komen met brandstof kunnen smelten, zijn voor zowel de voering als de buitenkant van de broek niet toegestaan.

10.2.5

Rijders moeten minimaal een "motocrossshirt" dragen voorzien van lange mouwen. De mouwen moeten tot aan de polsen reiken, en de uiteinden moeten voorzien zijn van "stretchstof". Het rijden met opgerolde, of omhooggeschoven mouwen is niet toegestaan.

10.2.6

Het schoeisel van de rijder moet van leer zijn of van een goedgekeurd materiaal.

10.2.7

De schachthoogte van het schoeisel moet tot net onder het kniegewricht reiken.

10.2.8

Rijders moeten in goede staat verkerende handschoenen dragen.

10.2.9

De uitrusting kan voorzien zijn van een FMN- dan wel FIM- keurmerk.

10.3 Het dragen van helmen

Gedurende de wedstrijd moet de deelnemer, zodra hij op zijn motor zit om aan de 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. 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 enduro dient gebruik te worden gemaakt van een helm waarvan de onderste gezichtsbescherming niet demontabel en niet beweegbaar mag zijn en moet zijn gemaakt van hetzelfde materiaal als de buitenschaal.

Helmen gemaakt met een buitenschaal, die bestaat uit meer dan 1 deel, zijn niet toegestaan (er mag bijvoorbeeld geen naad te zien zijn).

Alleen helmen met een kinband en "dubbel D"-sluiting als retentiesysteem zijn toegestaan.

10.4 Helminspectie voor KNMV startbewijshouders

10.4.1 Toelatingsmerk

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

10.4.2 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 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.

10.4.3 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.

10.4.4 Verplichting 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.

10.4.5 Oogbescherming

Het is toegestaan een (optische) bril te dragen, evenals het gebruik van een vizier en vizierbescherming (zgn. 'tear offs'). 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.

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.

10.4.6 Internationale helmnormen ECE 22-05 "P" (EUROPE)

Het ECE merkteken bestaat uit een cirkel om de letter E gevolgd door het nummer van het land dat de goedkeuring heeft verleend.

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

Onder de letter E begint het goedkeuringsnummer altijd met 05. Onder het goedkeuringnummer staat het serienummer (label is bevestigd aan het retentiesysteem/sluitmechanisme of aan binnenbekleding).



051406/J-1952 

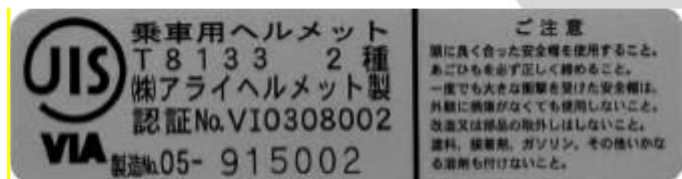
a = 8 mm min.

JIS (JAPAN)

(Label bevestigd in de helm).

JIS T 8133: 2007 (geldig tot en met 31-12-2019)

JIS T 8133: 2015



SNELL (USA)

(Label bevestigd in de helm).

SNELL M2010 (geldig tot en met 31-12-2019)

SNELL M2015



10.5 Onboard camera

Aleen 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 verboden.

11 Controle en keuring

11.1 Algemeen

11.1.1

Iedere rijder die nalaat zich te melden zoals omschreven in Art 11.2.1 tot en met Art 11.2.3, zal worden uitgesloten van de wedstrijd.

11.1.2

Het Hoofd van de Technische officials zal de Wedstrijdleider adviseren over rijders met materiaal dat een gevaar kan zijn voor andere rijders of toeschouwers. De wedstrijdleader kan die rijder weigeren deel te nemen aan wedstrijd.

11.1.3

Voor aanvang van elke wedstrijd moet de motorfiets voor de Technische inspectie ten minste tien minuten beschikbaar zijn.

11.2 De keuring

11.2.1

In het Aanvullend Reglement wordt tijd en plaats vermeld waar elke deelnemer nadat hij heeft ingeschreven, zich moet melden met een schone motor voor de keuring. De rijder dient zijn motor minimaal 45 minuten voor zijn starttijd in het parc fermé te plaatsen. Als de rijder te laat zijn motor in het parc fermé plaatst volgt een tijdstraf van 1 minuut, per 5 minuten dat de motor te laat wordt aangeleverd.

11.2.2

De keuring behelst:

- Het identificeren van de rijder.
- Het controleren van de startlicentie, startkaart en kentekenbewijs.
- Het Technisch inspecteren en merken van motoren, maximaal 1 per rijder.
- Het inspecteren van de uitrusting.

11.2.3

Na een ongeval kan het Hoofd van de Technische Dienst een motorfiets 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.

11.3 Gevaarlijke motorfietsen

Indien blijkt dat tijdens een wedstrijd het Hoofd van de Technische Dienst van oordeel is dat een motorfiets 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. (Zie ook artikel 5.2 in het Enduro Reglement).

11.4 Parc fermé

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

12 Geluidscontrole

Uitlaatgeluid wordt gecontroleerd conform het separate reglement KNMV Offroad, Enduro, Jeugdenduro en Trial Geluid Reglement.

13 Technische Commissie

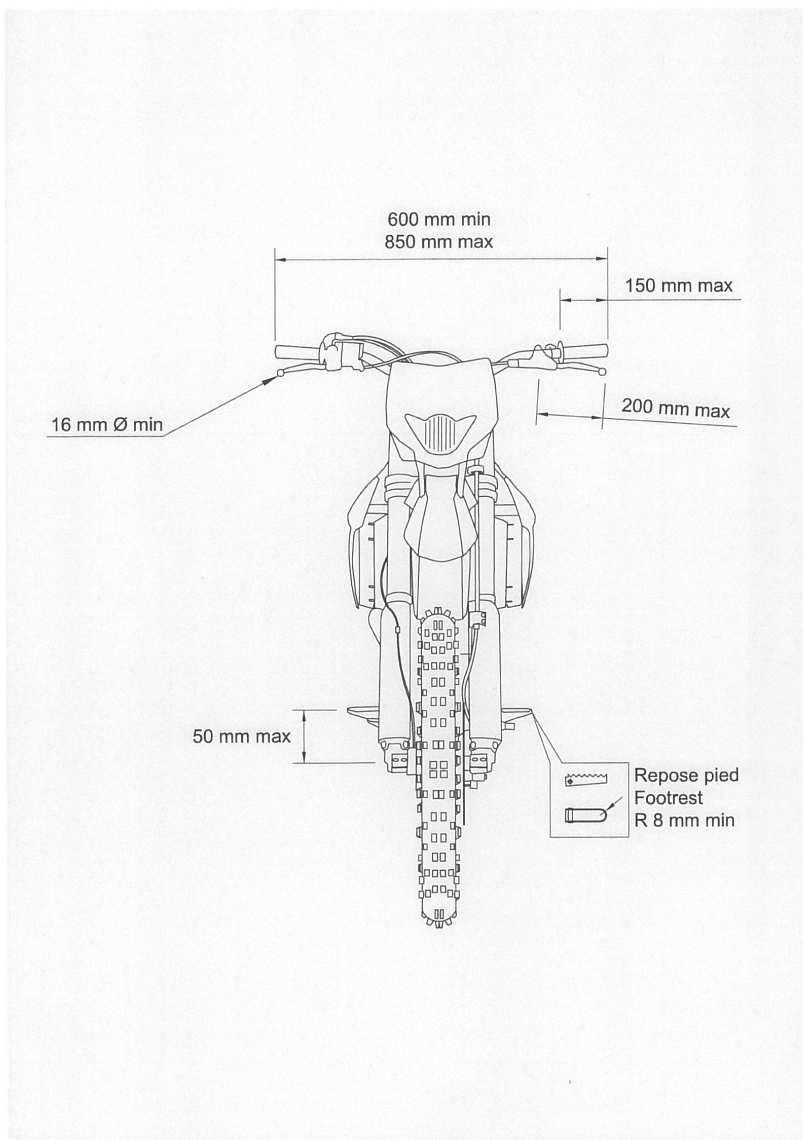
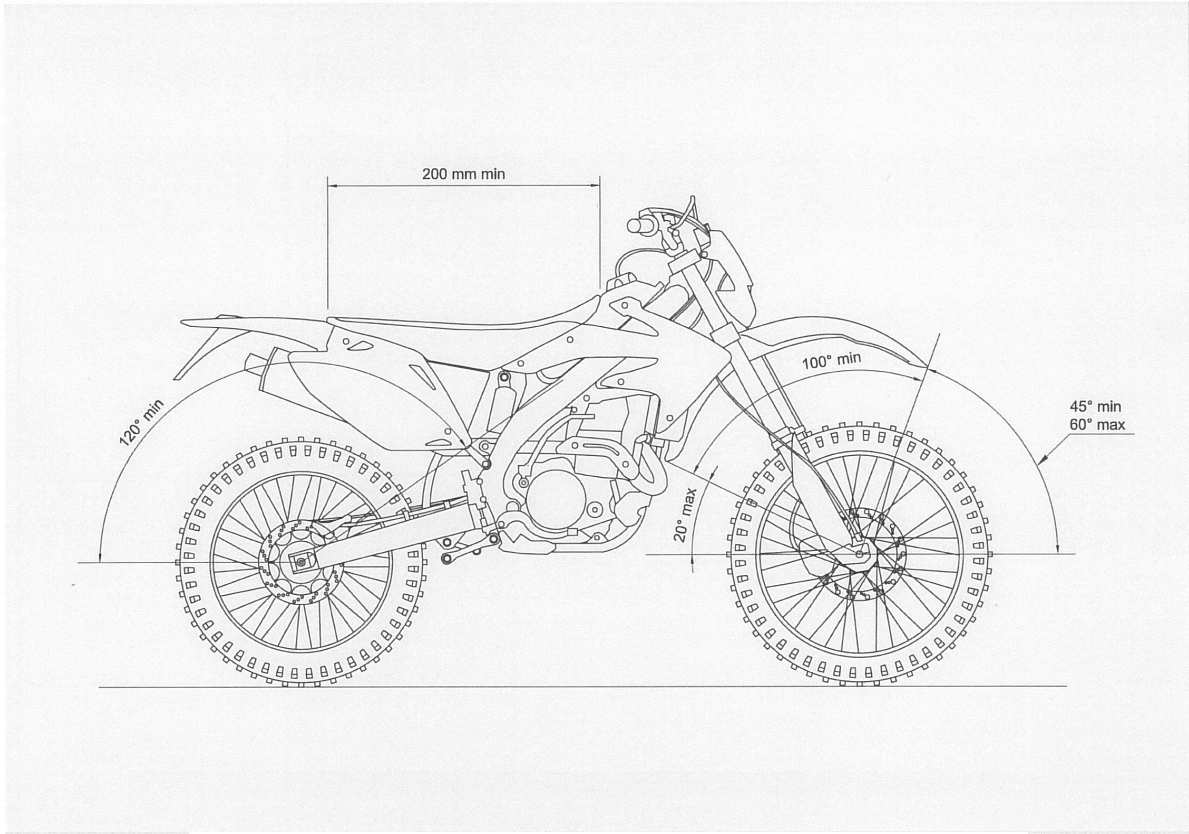
13.1

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

13.2

In die gevallen waarin dit reglement niet voorziet is het Hoofd van de Technische Dienst gerechtigd in samenspraak met de wedstrijdleader een voor dat evenement geldende beslissing te nemen, echter alleen dan wanneer de technische veiligheid in het geding is.

Tekening S



Tekening O

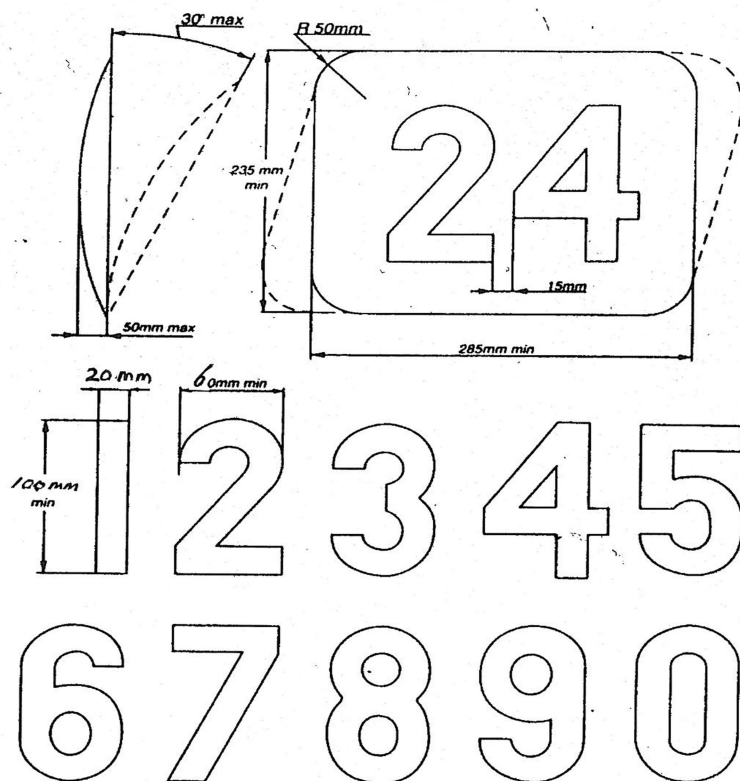
7.14.12

De minimum afmetingen van de cijfers bedragen:

Hoogte	100 mm
Breedte (per cijfer)	60 mm
Lijndikte	20 mm
Tussenruimte	15 mm

NUMBERS/ NUMEROS

O



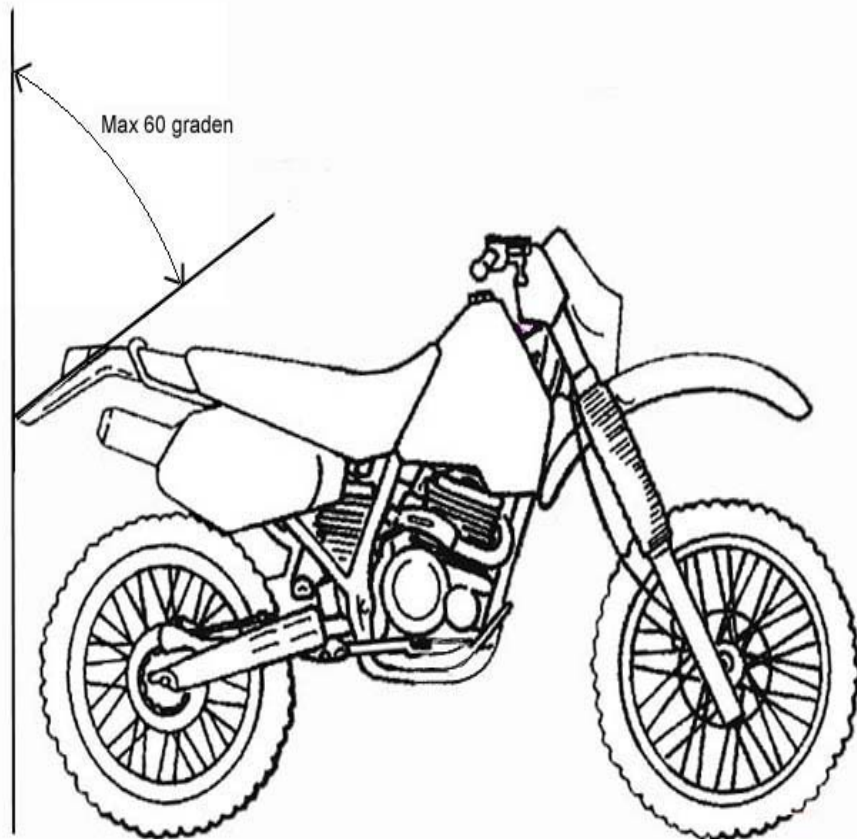
TIEN TIPS OM DE HELM TE PASSEN

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 een sjaal onder de kinband.
8. Wees ervan verzekerd dat het vizier met één gehandschoende hand geopend kan worden.
9. Verzeker 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.

Tekening X



Tekening X