

Reglement Moto Gymkhana Nederland
2020

Sectie 0 Algemeen

1. Waar in dit reglement gesproken wordt over “rijder” of “rijders”, wordt nadrukkelijk ook bedoeld “rijdster” c.q. “rijdsters”

Sectie 1 Eisen met betrekking tot de rijder

1.1 Rijbewijzen en capaciteiten

- a. Alle rijders zijn in het bezit van een geldig rijbewijs in de categorie A, en tenminste 18 jaar oud op het moment van deelname aan het event.
- b. Het rijbewijs moet op verzoek van de organisatie kunnen worden getoond, deelname is dus niet mogelijk wanneer het rijbewijs is ingenomen of ongeldig verklaard.
- c. Rijders kunnen alleen deelnemen op motoren die binnen de limieten van hun rijbewijs vallen.
- d. Voor deelname is inschrijving vooraf verplicht. Dit kan via de evenementenpagina op de website.

Sectie 2 Officials

2.1 Aanwezige organisatie

De volgende functies worden ten tijde van een event door de organisatie vervuld. Het is mogelijk dat meer dan één functie tegelijkertijd door één person wordt uitgevoerd, mits de veiligheid hierdoor niet in het geding komt.

2.1.1 Wedstrijdleiding

- a. Is tenminste 18 jaar oud en lid van de organisatie van Moto Gymkhana Nederland (verder MGNL);
- b. Wordt aangesteld door het bestuur van MGNL, in overleg met eventuele andere partijen;
- c. Onderhoudt contact met de eigenaar van de locatie;
- d. Verantwoordelijk voor de goede administratie rondom het event (administratie zelf kan worden uitbesteed);
- e. Is eindverantwoordelijk voor een goed verloop van het event.

2.1.2 Technisch controleur

- a. Is tenminste 18 jaar oud;
- b. Wordt aangesteld door de wedstrijdleiding met als voornaamste taak het uitvoeren van een technische controle van alle deelnemende voertuigen. Uiteraard is het voor deze taak van belang dat de controleur weet hoe de relevante onderdelen van de motorfiets te controleren.

2.1.3 Hoofdmarshal

- a. Is tenminste 18 jaar oud;
- b. Wordt aangesteld door de wedstrijdleiding met als voornaamste verantwoordelijkheid de zorg voor de opstelling van het terrein, en de coördinatie van andere marshals. Controleert tevens of oefeningen nergens dusdanig worden opgesteld dat er gevaar voor deelnemers kan ontstaan.

2.1.4 Marshal

- a. Is tenminste 18 jaar oud;
- b. Wordt aangesteld door de wedstrijdleiding of hoofdmarshal, en geïnstrueerd door de hoofdmarshal. Taken omvatten het opstellen en onderhouden van oefeningen en parcours (denk aan omver gereden pylonen). Functie kan eventueel vervuld worden door toeschouwers of rijders.

2.1.5 Tijdwaarnemer

- a. Is tenminste 18 jaar oud, lid van en gecontroleerd door de organisatie van MGNL (ivm. betrouwbaarheid);
- b. Wordt aangesteld door de wedstrijdleiding met als voornaamste taak het klokken van rijders, het bijhouden van de behaalde tijden en het verrekenen van eventuele tijdstraffen.

Sectie 3 Motoren

3.1 Geschiktheid openbare weg

- a. Alle deelnemende motoren zijn toegelaten voor gebruik op de openbare weg.
- b. Er is geen sprake van technische gebreken aan het voertuig. De volgende regels gelden hierbij als minimale vereisten:

3.1.1 Remmen

- a. Alle deelnemende motoren beschikken over tenminste 2 goed functionerende remmen; te weten minimaal één per wiel, vanaf de bestuurderspositie en individueel te bedienen;
 - i. Een uitzondering op bovenstaande is een af-fabriek gecombineerd remsysteem;
 - ii. Het is toegestaan een extra achterrem aan de linker helft van het stuur te bevestigen, mits deze de werking en bediening van de koppeling niet negatief beïnvloedt.

3.1.2 Banden

- a. Alle gebruikte banden zijn gehomologeerd voor gebruik op de openbare weg, d.w.z. geen slicks;
- b. De wettelijke minimale profieldiepte van 1mm wordt aangehouden;
- c. De gebruikte bandenspanning wijkt maximaal 30% af van de aanbevolen waarden voor gebruik op straat;
- d. Bandenwarmers zijn toegestaan.

3.1.3 Rem- en koppelingsbediening

- a. De uiteinden van zowel rem- als koppelingshendel zijn afgerond doormiddel van een kogelvormig einde, met een diameter van tenminste 12,5mm;
- b. In geval van vervangende of ingekorte hendels, zijn deze tenminste afgerond of anderszins zodanig afgeschermd dat deze bij een val geen verwondingen kunnen veroorzaken.

3.1.4 Stuur en voetsteunen

- a. De uiteinden van de voetsteunen zijn afgerond met een diameter van tenminste 12,5mm;
- b. Voetsteunen zijn opklapbaar, en deze functionaliteit werkt naar behoren;
- c. Het stuur is niet uit vorm gebogen, en uiteinden zijn afgerond met een diameter van tenminste 12,5mm.

3.1.5 Gashendel

- a. Het gashendel sluit zichzelf te allen tijde automatisch;
- b. Per ongeluk te activeren attributen als een throttle-lock zijn niet toegestaan en moeten ten tijde van het event worden verwijderd.

3.1.6 Uitlaten

- a. Het uiteinde van de uitlaat mag niet het verst naar achteren uitstekende deel van de motorfiets zijn;
- b. Het uitlaatsysteem is tot aan het einde luchtdicht;
- c. Het uitlaatsysteem is gehomologeerd voor gebruik op de openbare weg;
- d. Zogeheten 'open' uitlaten zijn toegestaan, zo lang de db-killer (/eater) geïnstalleerd is.

3.1.7 Brandstof

- a. Alleen de volgende brandstoffen zijn toegelaten;
 - i. Benzine (91/95/98 RON, ongelood);
 - ii. E10;
 - iii. E85;
 - iv. Diesel.;

- b. Het is voertuigen met een bouwjaar vóór 1975 toegestaan een loodvervanger aan de benzine toe te voegen;
- c. Voertuigen met een tweetaktmotor is het toegestaan een gepaste hoeveelheid tweetaktolie aan de brandstof toe te voegen;
- d. Vermogen verhogende systemen als NoS zijn niet toegestaan, evenals octaan verhogers;
- e. Het is toegestaan een elektrische motor te gebruiken.

3.1.8 Kill switches

- a. Alle deelnemende motoren zijn voorzien van een functionerende, herkenbare en goed bereikbare kill switch, tenzij de rijder kan aantonen dat de motor stopt bij een val en niet weer gaat rijden.

3.1.9 Kettingbeschermers

- b. Alle deelnemende motoren zijn voorzien van een kettingbeschermer, welke in geval van een breuk en/of val de ketting weghoudt bij lichaamsdelen.

Sectie 4 Technische controle

- a. Alle motoren worden op verzoek van de organisatie voor een keuring getoond aan de technisch controleur alvorens de training of het event begint. Indien de vereisten voor een locatie afwijken van het in sectie 3 gestelde wordt hierover vooraf duidelijkheid verschaft.
- b. Indien een motor tijdens een val beschadigd raakt dient de motor eerst ter (her)keuring te worden aangeboden, alvorens deze opnieuw op het terrein kan worden toegelaten.
- c. Indien de technisch controleur besluit, op basis van het in sectie 3 gestelde of om andere zwaarwegende redenen, een motor uit te sluiten van deelname, kan deze pas weer worden toegelaten nadat het defect verholpen is, en dit ter controle aan de controleur is getoond.

Sectie 5 Veiligheid

Hoewel Moto Gymkhana een behendigheidssport is die zich veelal op lage snelheid afspeelt, en (ernstige) verwondingen zelden tot nooit voorkomen, wordt het aanbevolen de volgende richtlijnen in acht te nemen:

5.1 Medische hulp

- a. Tijdens events georganiseerd door MGNL is altijd gekwalificeerde EHBO beschikbaar.
- b. De organisatie is verantwoordelijk voor de aanwezigheid van EHBO materiaal tijdens een event.
- c. Een event kan niet plaatsvinden indien er geen gekwalificeerde EHBO'er aanwezig is.
- d. Op afgelegen locaties wordt het aanbevolen uitgebreid geschoold medisch personeel ter plekke te hebben.

5.2 Kleding

- a. De beschermende kleding van iedere rijder omvat minimaal:
 - i. Een helm met CE-keurmerk, welke dient te worden gebruikt in de vorm waarvoor deze gekeurd is (d.w.z. een systeemhelm moet worden gesloten);
 - ii. Een stevige jas en broek die het gehele lichaam bedekken;
 - iii. Handschoenen;
 - iv. Stevig (dicht) schoeisel dat minimaal tot over de enkels dekt.
- b. Aanbevolen wordt het volgende:
 - i. Een integraalhelm met CE-keurmerk en DD sluiting;
 - ii. Een leren motorpak met CE-protectoren;
 - iii. Een rug protector met CE-keurmerk;
 - iv. Leren handschoenen met polsversteviging en knokkelbescherming;
 - v. Motorlaarzen voorzien van toesliders.

5.3 Rijden in de 'pit'

- a. Het rijden rondom maar niet op de figuren en het parcours moet te allen tijden tot een minimum worden beperkt.
- b. De stroken die de rijder kan gebruiken om zich over het terrein te verplaatsen worden door de locatiebeheerder en/of hoofdmarshal aangegeven.
- c. De snelheid bij het rijden rondom de figuren en het parcours wordt laag gehouden en er mag geen gevaar en/of hinder voor rijders en/of toeschouwers ontstaan.
- d. Het negeren van de veiligheid rondom de figuren en het parcours kan resulteren in uitsluiting van deelname (zonder restitutie van inschrijvingsgelden).

5.4 Toegang tot de figuren

- a. Wanneer figuren en/of het parcours in gebruik zijn, is het eenieder verboden zich tussen de pylonen te begeven (duidelijk herkenbare marshals uitgezonderd) of anderszins de rijders te hinderen of hen (en zichzelf) in gevaar te brengen.
- b. Marshals mogen wanneer noodzakelijk het parcours en/of oefeningen betreden ten einde deze te herstellen en/of te wijzigen. Indien dit veiliger is kunnen deze tijdelijk stil worden gelegd.

Sectie 6 Opzet van het parcours

6.1 Gebruikte pylonen

- a. Pylonen mogen een maximale hoogte hebben van 45cm zodat deze niet in aanraking komen met de bedieningselementen van de motor.
- b. Pylonen gebruikt voor markering van poortjes of afzetting hebben een hoogte van maximaal 25cm.
- c. Alle gebruikte pylonen zijn op kleur gecodeerd middels het Adachi© systeem:
 - i. Rode pylon: links passeren, bocht naar rechts;
 - ii. Blauwe pylon: rechts passeren, bocht naar links;
 - iii. Gele band om rode/blauwe pylon: de te maken bocht is méér dan 270 graden;
 - iv. Twee gele pylonen: gate, tussendoor rijden;
 - a. Deze pylonen staan 1,5m uit elkaar;
 - v. Twee gele pylonen + witte lijn: voorwiel moet de witte lijn raken; vi. Gele pylon + zwarte band: buiten het parcours beland;
 - vi. Oranje pylon: markering van randen, grenzen en routes binnen het parcours.

6.2 Start- en stopboxen

- a. Zowel de start- als de stopbox hebben een breedte van minimaal 1,5 meter.
- b. Zowel de start- als de stopbox hebben een lengte van tussen de 3 en 5 meter.
- c. De start- en stopbox worden aangegeven door oranje pylonen.

6.3 Gebruik standaard figuren

- a. Het staat de organisatie vrij om bij competities innovatieve en niet eerder gebruikte figuren op te stellen. Wanneer standaard figuren worden gebruikt, als bijvoorbeeld een GP8, (offset) slalom, superslalom, super8, cloverleaf, hand, keyhole etc., dienen deze aan de vooraf opgestelde maten te voldoen.

6.4 Maatvoering

- a. Pylonen staan bij Moto Gymkhana altijd zover uit elkaar dat de waarde in meters een veelvoud is van 3 (met uitzondering van 1,5m):
 - i. 1,5 meter (bv. gele poortjes, start/stopboxen);
 - ii. 3 meter (bv. standaard maat slalom);
 - iii. 6 meter (bv. snelle slalom, offset);
 - iv. 12 meter (bv. GP8, Super-8, Cloverleaf).
- b. Wanneer de gebruikte motor, of het niveau van de deelnemer dit vereist, is het mogelijk tijdens Practice & Experience events van de gebruikelijke maatvoering (ook voor standaard figuren) af te wijken. Tijdens wedstrijden is dit niet mogelijk.
- c. Bij het opstellen van een parcours hoeven de standaard maatvoeringen alleen binnen figuren aangehouden te worden, en niet tussen figuren.

Sectie 7 Competitie

7.1 Registratie

- a. Deelname aan een event georganiseerd door MGNL vereist opgave van deelname via de website (www.motogymkhana.nl)
- b. Alvorens op locatie deel kan worden genomen aan het daar gehouden event meldt de rijder zich bij de wedstrijdleiding, of een daartoe toegewezen lid van de organisatie.
- c. Rijders dienen zich minimaal 48 uur van te voren voor een wedstrijd aan te melden of af te melden. Dat geldt voor alle rijders. Rijders met een licentie voor het hele seizoen hoeven zich niet aan te melden, maar dienen zich bij niet-aanwezigheid 48 uur van te voren af te melden.

7.2 Dagindeling

De dagindeling van een competitiedag is als volgt:

10:00-10:30 inschrijving

11:00-11:30 parcours verkennen

11:30 start warm rijden

11:45 start eerste rijder

Na afloop van deze eerste ronde is er 30 minuten pauze, daarna vindt de tweede heat plaats volgens hetzelfde schema. De eerste rijder mag dus warm rijden 30 minuten na afloop van de eerste heat.

Tijdens de pauze mag het parcours door de deelnemers niet worden betreden

7.3 Startprocedure

- a. Bij competitie-events verschijnen rijders in volgorde van het startnummer dat ze is toegewezen door de wedstrijdleiding.
- b. Rijders hebben vrije toegang tot het opwarmparcours. Wanneer een rijder bijna aan de beurt is wordt deze richting het competitieparcours geroepen. Naast de start van het competitieparcours ligt een GP8, waar de rijder rondjes rijdt totdat het zijn beurt is te starten.
- c. Het moment dat de rijder aan de start wordt geroepen, moet hier direct gevolg aan worden gegeven. Indien dit niet lukt wordt een tijd van 9:99:99 genoteerd.
- d. De rit van een rijder begint op het moment dat de rijder de tijdwaarneming start. Als een rijder niet in de gaten heeft dat hij/zij de tijdwaarneming al heeft gestart, zal de wedstrijdleiding de rijder daarop attent maken op het moment dat de wedstrijdleiding constateert dat de tijd is gaan lopen.
- e. Als een rijder de tijdwaarneming onbedoeld in werking zet en niet gelijk start, laat de tijdwaarneming opnieuw starten bij de daadwerkelijke start. Dan geldt de eerste activatie, dus de langere tijd. Een rijder die dit tweemaal doet, dat wil zeggen die in de tweede heat opnieuw twee tijdregistraties start, zal voor de tweede heat worden gediskwalificeerd.
- f. Indien de rijder de motor bij de start laat afslaan, moet er direct opnieuw worden gestart en doorgereden. Er wordt geen herstart toegekend.

7.4 Competitieregels parcours

- a. In een competitie mag iedere rijder twee pogingen doen om het parcours zo snel mogelijk af te leggen.
- b. Bij de verwerking van de resultaten worden de snelste run (na verwerking van eventuele tijdstraffen) gebruikt voor de eindstand.
- c. Het parcours mag voorgaande aan deze twee runs niet met de motor worden geoefend.
- d. Het parcours wordt voorafgaand aan het event in diagramvorm door de organisatie aan de rijders verstrekt.
- e. Het neerzetten van voeten is alleen toegestaan bij obstakels waarbij de opmerking "foot ok" staat. De start- en stopbox hebben deze opmerking niet, echter is het uiteraard ook hier toegestaan voeten neer te zetten.

- f. De tijd start wanneer het voorwiel de voorste lijn van de startbox passeert.
- g. Het is niet verboden om tijdens het weggrijden of stoppen een wiel van de grond te accelereren/remmen.
- h. De tijd stopt wanneer het voorwiel de ingangslijn van de stopbox passeert.
- i. De motor dient binnen de stopbox volledig tot stilstand te komen.

7.5 Tijdstraffen

- a. +1 seconde:
 - i. Omver tikken van een pylon;
 - ii. Voet neerzetten (kort);
 - iii. Valse start.
- b. +3 seconden:
 - i. Lijn missen bij lijn-obstakel;
 - ii. Voet neerzetten (val voorkomen);
 - iii. Buiten de lijnen;
 - iv. Ongecontroleerde aankomst stopbox;
 - v. Doorschieten;
 - vi. Doorslaan 'stoppie';
 - vii. Vallen.
- c. Run ongeldig:
 - i. Obstakel gemist;
 - ii. Obstakel in verkeerde richting genomen.
- d. Er worden geen tijdstraffen toegewezen voor een val binnen het parcours. Het is toegestaan de motor op te pakken en het parcours af te maken, indien geen functionele beschadigingen gevonden worden. Na afloop van de run dient de rijder langs de technische controle te gaan.
- e. De hoofdmarshal beslist over tijdstraffen. Zijn/haar besluit is definitief.

Onder "obstakel gemist" wordt verstaan: de rijder heeft geen poging gedaan of aanstalten gemaakt de hindernis op de juiste wijze te nemen. Als een rijder naar een jinx rijdt maar de lijn niet raakt, krijgt hij/zij 3 strafseconden. Als een rijder bij diezelfde jinx de lijn niet raakt en ook geen moment uitwijkt richting de jinx, dan volgt diskwalificatie.

De rijder moet alle hindernissen in de juiste volgorde op de juiste manier nemen. Wat de rijder daarnaast doet telt niet, zolang hij/zij geen pylonen van andere hindernissen omgooit of barrières tussen hindernissen (de rijen gele pylonnetjes) doorkruist. De rijder mag dus na een fout terugrijden om het goed te doen, ook als hij/zij daarna al andere hindernissen genomen heeft. Die andere hindernissen moeten dan wel opnieuw juist worden gereden.

7.6 Competitiepunten

- a. De puntenverdeling bij competitiewedstrijden is als volgt:

Positie	Punten
1	40
2	37
3	35
4	33
5	31
6	29
7	27
8	25
9	23
10	21
11	20
12	19
13	18
14	17
15	16
16	15
17	14
18	13
19	12
20	11
21	10
22	9
23	8
24	7
25	6
26	5
27	4
28	3
29	2
30	1

- b. Bij het berekenen van de totaalscores van een seizoen worden de beste 6 resultaten per rijder opgeteld.
- c. Rijders die afwezig zijn bij een wedstrijd krijgen een score van 0.

7.7 Categorieën

Er wordt gereden in drie categorieën.

7.7.1 Geel

Rijders die zich nog niet hebben gekwalificeerd voor een andere categorie, rijden in deze categorie.

7.7.2 Groen

Rijders die viermaal een tijd hebben gereden die minder dan 15% langzamer is dan die van de winnaar en die zich nog niet hebben gekwalificeerd voor een hogere categorie, rijden in deze categorie en krijgen bij de start een groen hesje.

7.7.3 Blauw

Rijders die viermaal een tijd hebben gereden die minder dan 5% langzamer is dan die van de winnaar, rijdt in deze categorie en krijgt bij de start een blauw hesje

De rijder die zich kwalificeert voor een hogere categorie rijdt vanaf de dag erna in de hogere categorie. Kwalificatiepunten voor een hogere categorie blijven staan na afloop van een seizoen.

7.8 Uitslagen en prijzen

Na iedere wedstrijd zal een uitslag bekend worden gemaakt, als volgt. Er zal een uitslag zijn van de race, ongeacht de categorieën. De eerste drie worden gehuldigd. Er zal een uitslag zijn van de beste newbies, dat wil zeggen de gele categorie. De eerste drie worden gehuldigd. Er zal een uitslag zijn van de beste groene categorie van de dag. De eerste wordt gehuldigd.

Aan het eind van het seizoen vindt na de huldiging voor de wedstrijd, op dezelfde wijze de huldiging plaats voor het seizoen.

De wedstrijdleiding heeft het recht om een extra huldiging te doen aan de beste rijder in de groene categorie.

7.9 Startvolgorde

De startvolgorde in een wedstrijd is als volgt: eerst rijdt de gele categorie, dan de groene, tenslotte de blauwe. De startvolgorde in beide heats van een wedstrijd is dezelfde.

PS als het technisch mogelijk is, kan de ledenvergadering besluiten dat de tweede heat wordt gereden in volgorde van de resultaten van de eerste heat, waarbij de snelste rijder uit de eerste heat dan als laatste rijdt. Dat betekent wel dat de blauwe rijder die in de eerste heat valt, in de tweede als eerste start.

Sectie 8 Instructies aan de rijders

8.1 Instructies aan de rijders

Alle regels uniek voor en/of uiteindelijke instructies gegeven voor de start van een event hebben hetzelfde gewicht als die genoemd in dit reglement, maar mogen die laatste niet tegenspreken.

8.2 Gedrag

Alle rijders zijn verantwoordelijk voor hun eigen gedrag en worden geacht zich zonder expliciete correctie aan dit reglement te houden. Rijders die bewust het reglement en/of instructie of correctie van de organisatie negeren, of anderszins het goed functioneren van het event in gevaar brengen, kunnen worden gediskwalificeerd. Hierna volgt het verzoek het terrein te verlaten.

8.2.1 Dispuut met officials

Indien een rijder het op enig moment oneens is met het besluit van een official (bijvoorbeeld de Technisch Controleur) om een voertuig of rijder uit te sluiten van deelname, wordt het probleem voorgelegd aan de wedstrijdleiding. Deze zal evalueren of het juiste besluit is genomen en deze terugdraaien dan wel in stand houden. Totdat de wedstrijdleiding is geconsulteerd blijft het besluit van de official in kwestie in stand.

8.3 Ouderlijke verantwoordelijkheid

Indien kinderen van rijders of toeschouwers aanwezig zijn is het de verantwoording van de ouder/verzorger ervoor te zorgen dat de kinderen binnen het terrein van het event blijven, en zich op geen moment op het parcours of één van de oefeningen begeven. Indien een ouder deelneemt en er geen andere partij geschikt wordt geacht op het kind te letten, kan deze gedurende het warm rijden en de run onder toezicht van de organisatie worden gesteld.

8.4 Verklaring van eigen verantwoording

Bij opgave van deelname is het een vereiste een verklaring van eigen verantwoording te tekenen. In deze verklaring staat o.a. dat de organisatie niet verantwoordelijk is voor eventuele schades aan persoon of eigendom door ongelukken, brand of andere oorzaken wanneer voldaan is aan de in dit reglement opgestelde eisen. De rijder kiest zelf voor deelname en accepteert hiermee eigen verantwoording voor eventuele voorvallen. Indien een rijder schade aan een tweede partij veroorzaakt wordt deze schade onderling opgelost zoals ook op de openbare weg het geval zou zijn.