

KNMV
Zijpendaalseweg 1
Postbus 650
6800 AR ARNHEM
Tel. KNMV-Algemeen: 026 - 35 28 510
Tel. KNMV-Sport: 026 - 35 28 515
Fax.: 026 - 35 28 522
Internet: www.knmv.nl
E-mail : (algemeen) info@knmv.nl
(sport) sport@knmv.nl

KNMV SUPERMOTO REGLEMENT 2016

Wijzigingen en/of aanvullingen ten opzichte van het KNMV Supermoto Reglement 2015 zijn **vet** en *cursief* afgedrukt. Vervallen tekst ten opzichte van 2015 wordt doorgestreept weergegeven.

Hiermede komen alle voorgaande edities te vervallen.

INHOUDSOPGAVE

1	DEFINITIE VAN SUPERMOTO	3
2	MACHINES	3
3	KLASSENINDELING	3
4	CATEGORIEËN	3
5	RIJNUMMERS	3
6	NUMMERTOEWIJZING	3
7	DEELNEMERS	3
8	DAGPAS	4
9	INDELING LEEFTIJDEN NAAR MOTORTYPE	4
10	MEDISCH ONDERZOEK TIJDENS EVENEMENT	4
11	INSCHRIJFPROCEDURE	4
12	OFFICIËLE SIGNALLEN/TEKENS	5
13	INFORMATIE	5
14	REISVERGOEDING EN PRIJZENSHEMA'S	5
15	TRAINING	5
16	TRANSPONDERS	5
17	STARTPROCEDURES	6
18	JUMPSTART	7
19	VALSE START	8
20	TOEGANG STARTVELD	8
21	MACHINEPECH BIJ DE START	8
22	MAXIMUM AANTAL STARTERS	9
23	STARTEN MET EEN VLAG	9
24	WEDSTRIJD	9
25	HULP VAN BUITENAF	10
26	RENNERSKWARTIER	10
27	MACHINEKEURING, OPSTEL- EN AANGEEFRUIMTE	10
28	RIJDERVOORSTELLING EN HULDIGING	11
29	TECHNISCHE CONTROLE	11
30	AANSPRAKELIJKHEID	12
31	VEILIGHEID EN MILIEU	12
32	MEDISCHE VOORZIENINGEN	12
33	DISCIPLINAIRE MAATREGELEN	12
34	TIJDWAARNEMING EN RONDENTELLING	12
35	PASSEREN VAN DE FINISHLIJN	12
36	RESULTATEN/KLASSERINGEN/COMPETITIE	13
37	WEDSTRIJDSTATUS	13
38	GELIJKE EINDSTAND	14
39	KAMPIOENSCHAP	14
40	PROMOTIE EN DEGRADATIE	14
41	SAFETY CAR OF MOTOR	14
42	TECHNISCHE KEURING	14
43	NUMMERSBORDEN	15
44	CILINDERINHOUD	15
45	OVERIGE EISEN	15
46	NIET VOORZIEN	16
47	TOESTEMMING EN VERZEKERING WEDSTRIJDEN IN HET BUITENLAND	16
48	KLEDING EN HELMEN	16
49	DRAGEN VAN EEN HELM	17
50	OOGBESCHERMING	18
51	GELUID	18
52	BeNeCup (samenwerking BMB - KNMV)	18
53	SLOTBEPALINGEN	19

1 DEFINITIE VAN SUPERMOTO

Supermoto is een wedstrijd voor motoren, die zich gedeeltelijk afspeelt op de weg (asfalt) en gedeeltelijk op onverhard terrein. De Supermoto Commissie kan in verband met de veiligheid of plaatselijke omstandigheden een andere inrichting van het circuit toestaan. Voor details zie de Normen voor Supermoto circuits.

2 MACHINES

De wedstrijden staan open voor machines zoals omschreven in het Technisch Reglement Supermoto.

3 KLASSENINDELING

De KNMV Supermoto competitie wordt in de volgende klassen verreden;

- A. ONK
- B. Euro
- C. Nationaal
- D. Jeugd

4 CATEGORIEËN

De KNMV Supermoto competitie wordt verreden in de klassen: Jeugd, Nationaal, Euro en ONK.

5 RIJNUMMERS

De volgende nummerreeksen zijn bepaald:

ONK klasse	:	1 t/m 99
Euro klasse	:	100 t/m 199
Nationale klasse	:	200 t/m 399
Jeugd klasse tot 85 cc.	:	500 t/m 599
Jeugd klasse vanaf 85 cc tot 125 cc.	:	500 t/m 599
Daglicenties	:	700 t/m 799

6 NUMMERTOEWIJZING

Rijnummer # 1 is voorbehouden aan de ONK winnaar van het voorgaande jaar, overige rijnummers zijn vrij om aan te vragen

Rijders met een internationale licentie en die ook deelnemen aan buitenlandse internationale wedstrijden en hiervoor jaarlijks een vast nummer hebben kunnen een verzoek indienen om dit nummer ook voor de KNMV competitie te mogen gebruiken.

7 DEELNEMERS

Deelname aan het ~~Open Nederlands~~ **BeNecup** Kampioenschap staat open voor zowel Nederlandse als buitenlandse Supermoto rijders. ~~rijders met minimaal een internationale licentie, uitgegeven door een bij de FIM en/of FIM Europe aangesloten bond. Deelname aan de Euro klasse staat open voor Euro licentiehouders van door de FIM/FIM Europe erkende bonden. Deelname aan de Nationale klasse staat open voor nationale KNMV licentiehouders.~~

Om mee te doen aan de BeNecup wedstrijden in de diverse klassen heb je als coureur een KNMV licentie nodig,

De drie licenties:

- **Alleen de BeNecup wedstrijden in Nederland en België? Dan een *Nationale licentie* voor de klassen Nationaal/Euro en Inter.**
- **Ook wedstrijden op de FIM kalender in Europa? Dan minimaal een *Euro B licentie* voor de klassen Nationaal/Euro en Inter. (let op, bijv de wedstrijden in Mettet of Duitsland)**
- **Ook wedstrijden op de FIM kalender buiten Europa? Dan een *Inter licentie* voor de klassen Nationaal/Euro en Inter.**

Deelname aan de Jeugd klasse staat open voor KNMV Jeugd licentiehouders.

7.1 RIJDERSGEDRAG

- Rijders dienen zich ten allen tijde te houden aan de regels zoals deze voor hun sport zijn vastgelegd.
- Rijders moeten lichamelijk en mentaal fit zijn om hun machine zodanig onder controle te kunnen houden dat de veiligheid van de andere rijders, team leden, officials, toeschouwers en andere personen betrokken bij het evenement niet onnodig in gevaar kan komen.
- Rijders dienen lichamelijke gebreken/ziektes of verwondingen voor het begin van de training of wedstrijd te melden aan de wedstrijddarts.
- Gedurende het gehele evenement is de rijder verantwoordelijk voor het aan de technische reglementen voldoen van zijn motor.
- Rijders kunnen verantwoordelijk gehouden worden voor het gedrag van hun teamleden.
- Het is de rijders en hun teamleden verboden om met enig type motor op het circuit te rijden buiten de officiële trainingen en wedstrijden om.
- Rijders dienen gevolg te geven aan de officiële vlagsignalen en aanduidingen op de signaalborden.
- Indien een rijders briefing is opgenomen in het programma dienen de rijders hierbij aanwezig te zijn om op de hoogte te zijn van de meest recente wedstrijd informatie door de wedstrijdleider. Ook teamleden zijn hierbij welkom.
- Rijders dienen op een zodanig verantwoordelijke en sportieve wijze te rijden dat zij geen gevaar opleveren voor de andere deelnemers of die ze bewust hinderen in zowel de trainingen als de wedstrijden.

8 DAGPAS

Er bestaat de mogelijkheid om driemaal per seizoen deel te nemen aan een KNMV Supermoto wedstrijd met een dagpas. Dagpas deelnemers krijgen een afwijkend rijnummer. De dagpas geeft dekking voor aansprakelijkheid en persoonlijke ongevallen. ~~De daglicentie kan uitsluitend aangevraagd worden door personen welke in het bezit zijn van een geldige KNMV (District) of MON licentie in andere motorsport disciplines.~~

De dagpas dient uiterlijk 1 week voor de betreffende wedstrijd **online via de KNMV site** aangevraagd te zijn bij de KNMV. Op de wedstrijddag zelf kan geen dagpas aangevraagd worden.

De dagpas aanvrager zal trainen in de klasse waarin hij/zij in voorgaande Supermoto evenementen heeft deelgenomen, wanneer men niet eerder heeft deelgenomen traint men in de Nationale B groep. De trainingstijd zal bepalen in welke klasse hij/zij de wedstrijd zal deelnemen. De wedstrijdleider kan besluiten om de betreffende rijder niet toe te laten voor de wedstrijd of in een andere klasse dan aangevraagd in te delen.

9 INDELING LEEFTIJDEN NAAR MOTORTYPE

Jeugd klasse 70-85 cc 2-T: vanaf 10 jaar tot en met 15 jaar

Jeugd klasse 100-125 cc 2-T: vanaf 13 jaar tot en met 18 jaar

Overige klassen: vanaf 15 jaar

Uitzondering overige klassen: vanaf 14 jaar voor: 2-T tot 144 cc & 4-T tot 250 cc.

De maximale leeftijd voor alle klassen, behalve de Jeugd klasse, is 69 jaar. De minimum leeftijd gaat in op de verjaardag van de deelnemer. De limiet op de maximum leeftijd in de diverse klassen geldt tot het eind van het kalenderjaar waarin de rijder de maximum leeftijd bereikt.

10 MEDISCH ONDERZOEK TIJDENS EVENEMENT

Gedurende een evenement kan de wedstrijdleider een licentiehouders verplichten zich te onderwerpen aan een medische keuring door de dienstdoende wedstrijddarts. Artikel 100.7 van het Motorsport Reglement is van toepassing.

11 INSCHRIJFPROCEDURE

Alle KNMV licentiehouders worden op de deelnemerslijst geplaatst voor alle wedstrijden op de jaarlijkse kalender, buitenlandse licentiehouders dienen zich vooraf in te schrijven via het daarvoor beschikbare KNMV aanmeldformulier **en buitenlandse licentiehouders dienen zich vooraf in te schrijven via www.onk-supermoto.nl**, **bij uitzondering is inschrijving op de dag zelf ook mogelijk tegen een meerprijs van € 10,-**.

Alle deelnemers die op de deelnemerslijst voor een evenement staan kunnen zich aanmelden op de dag van de wedstrijd (daglicentiehouders zie art. 8). Voor de opening en sluitingstijd van de inschrijving zie de dagindeling voor die dag.

12 OFFICIËLE SIGNALLEN/TEKENS

Officiële signalen moeten gegeven worden door middel van vlaggen met ongeveer de afmetingen 75 cm x 60 cm en wel als volgt:

- | | |
|---------------------------------------|---|
| - Rode vlag, gezwaaid | Stop, verplicht voor iedereen |
| - Groene vlag | Baan vrijgegeven voor startprocedure |
| - Geel – stilgehouden: | Gevaar, langzaam rijden, inhalen en springen verboden. |
| - Geel – gezwaaid: | Ernstig gevaar, langzaam rijden, inhalen en springen verboden; de deelnemer moet zich voorbereiden om te stoppen. |
| - Rood/gele vlag | Gevaar, olie op de baan |
| - Blauwe vlag, zwaaien | Opgelet, u gaat gedubbeld worden. Deze vlag zal alleen bij start/finish getoond worden. |
| - Zwart-wit geblokte vlag | Einde van de trainingen/wedstrijd |
| - Bord met "Jump Start" + rijnummer | De rijder zal in de uitslag van deze manche 3 plekken worden teruggezet. |
| - Zwarte vlag met bord met rijnummer. | De rijder aan wie de zwarte vlag is getoond met zijn/haar rijnummer dient bij de eerstvolgende doorkomst de sleutel/aangeefruimte in te gaan en hier te stoppen.
Hij/zij zal hier door een KNMV officials geïnformeerd worden waarom de zwarte vlag aan hem/haar is getoond. |

Het negeren van deze vlagsignalen wordt overeenkomstig het Tucht Reglement bestraft. Het negeren van vlagsignalen kan uitsluitend worden vastgesteld door een official of vlaggenist.

13 INFORMATIE

De organisatie moet alle ingeschreven startlicentiehouders en dienstdoende officials tijdig voorzien van de nodige wedstrijdinformatie en het Aanvullend Reglement.

14 REISVERGOEDING EN PRIJZENSHEMA'S

Voor de Superfinale is een prijzenschema van toepassing, geen reisvergoeding, zie hiervoor het aanvullend reglement. **Dagpas deelnemers komen niet in aanmerking voor het prijzenschema.**

Voor de andere klassen is geen reisvergoeding of prijzenschema van toepassing.

15 TRAINING

Alle deelnemers zijn verplicht aan de tijdtraining voorafgaande aan de wedstrijd deel te nemen alvorens tot de wedstrijd te worden toegelaten. Massa starts zijn verboden tijdens de trainingen. Bij de trainingen is het de deelnemers slechts toegestaan om machines te gebruiken die door

hen onder hun eigen naam en startnummer, of door een team bij de machinekeuring zijn aangeboden en goedgekeurd. Zie ook artikel 43.

16 TRANSPONDERS

Bij trainingen/wedstrijden zijn de deelnemers verplicht om gebruik te maken van een door de KNMV goedgekeurde transponder. De rijders zijn zelf verantwoordelijk voor het aanbrengen en goed functioneren van de transponder. Aanbevolen wordt om de transponder aan de voorzijde van de motorfiets te monteren. Zonder goed functionerende transponder vindt er geen registratie van tijden plaats met als gevolg geen opname in de uitslag. In verband met een juiste registratie van de tijden, is het niet toegestaan om tijdens trainingen en/of wedstrijden te stoppen in het gemarkeerde gedeelte voor en na de finishlijn.

17 STARTPROCEDURES

17.1 Startprocedure met startlichten.

De definitieve keuze van de motorfiets moet gemaakt worden voordat de machine in de opstelruimte wordt gebracht. De deelnemers dienen hun motoren tijdig, ca. 10 minuten, voor hun start in de opstelruimte geplaatst te hebben.

Voor elke wedstrijd wordt één opwarmronde gereden. De opwarmronde start vanuit de opstelruimte. Het einde van de opwarmronde wordt aangegeven door de starter welke met de rode vlag voor het startveld staat.

Het sein voor het starten van de opwarmronde wordt gegeven door middel van een signaal door een KNMV official. Als het signaal voor het beginnen van de opwarmronde wordt gegeven, wordt de ingang van de opstelruimte gesloten.

Deelnemers die zich na het signaal voor de opwarmronde bij de opstelruimte melden, dienen buiten de ruimte te wachten totdat de rijders de opstelruimte hebben verlaten voor hun opwarmronde. Daarna kunnen zij aan hun opwarmronde beginnen.

Deze deelnemers hebben het recht op hun startplaats verloren. Hun rijnummers worden genoteerd door de dienstdoende official. Zij dienen zich na de opwarmronde achter de penaltylijn op te stellen, in elk geval op de laatste startrij, dit op aanwijzing van de official met de groene vlag. Op het moment dat de eerste rijder na de opwarmronde op de startgrid aankomt, wordt de toegang tot het circuit gesloten en worden rijders die zich dan nog melden bij de opstelruimte uitgesloten voor de race. Rijders die na de opwarmronde aankomen op de startgrid nadat de groene vlag is opgestoken, dienen zich achter de penaltylijn op te stellen, dit op aanwijzing van de groene vlag official.

Het niet opvolgen van de aanwijzingen van de officials kan een tijdsstraf van 30 seconden opleveren of uitsluiting van de race.

De motoren dienen met het voorwiel tegen de witte startstreep opgesteld te worden. De startlampen zijn uit en de tijd klok staat op het te rijden aantal minuten. Er vindt een groepsstart plaats met draaiende motoren.

De startopstelling voor race 1 wordt bepaald door de uitslag van de tijdtraining.

De startopstelling voor race 2 wordt bepaald door de uitslag van de tijdtraining en daarbij de eerste 8 rijders om te keren volgens het principe :

8ste tijd op pole, 7de tijd op de 2de plaats, 6de tijd op de 3de plaats en zo verder tot snelste rijder op de 8ste plaats.

De opstelplaatsen, 3 of 4 per rij, zijn aangegeven door middel van strepen, welke voorzien zijn van het startpositienummer, beginnend op de eerste rij met positienummer 1. De positie van nummer 1 is afhankelijk van de eerste bocht na de start: Bij een bocht naar rechts, is nr. 1 de meest linkse startpositie op de eerste rij. Bij een bocht naar links, is de nr. 1 de meest rechtse startpositie op de eerste rij.

Nadat alle rijders hun positie hebben ingenomen, steekt de official achter de achterste rij de groene vlag op. Dit is het teken voor de starter dat hij met de startprocedure kan beginnen. De starter bevindt zich voor het startveld met de rode vlag omhoog; na het sein van de "Groene vlag" official loopt de starter/kamprechter naar de zijkant voor het startveld en start de procedure.

Deze is als volgt: De vier rode startlichten gaan in volgorde met een tussenpauze van ca. 2 seconden branden, totdat ze alle vier aan zijn. Tussen dat moment en de volgende 5 seconden worden de lampen uitgeschakeld en start de race.

De startprocedure is begonnen op het moment dat de eerste rode lamp gaat branden.

17.2 Wisseling banden

In het geval zich de situatie voordoet dat de weersomstandigheden zodanig wijzigen dat in verband met de veiligheid andere banden gemonteerd moeten worden, kan de wedstrijdleader beslissen om de rijders gelegenheid te geven de banden te wisselen, buiten de opstelruimte. Hiervoor wordt 15 minuten tijd gegeven. Deze regeling geldt alleen bij een wijziging van droog naar nat.

17.3 Wet-race

Afhankelijk van de weerscondities/voorspelling kan de wedstrijdleader voorafgaande aan een training of wedstrijd aangeven dat hij de te volgen race als een "Wet-race" aanmerkt. De bandenkeuze voor die race is dan voor rekening van de rijder, er zal dan niet meer worden gestopt tijdens deze training/manche voor een bandenwissel.

18 JUMPSTART

Als jumpstart wordt beschouwd:

~~- Als de as van het voorwiel de lijn die de startpositie van de rijder aangeeft overschrijdt voordat de rode startlichten uit zijn.~~

- Elke voorwaartse verplaatsing van de machine voor het doven van de startlichten.

- Op aangeven van de wedstrijdleader wordt(en) de betreffende rijder(s) bestraft door drie plekken te worden teruggezet in de uitslag van deze manche.

- Op aanwijzing van de wedstrijdleader zal aan de rijder die een jump start heeft gemaakt bij de tweede doorkomst een bord worden getoond bij start/finish met daarop de tekst: "Jump start" en het rijnummer van de betreffende rijder.

De "Jump start" procedure gebeurt volledig onder de controle van de hiervoor aangewezen KNMV official(s).

Wanneer wordt geconstateerd dat er door één of meerdere rijders opzettelijk een jumpstart wordt gemaakt zal dit bestraft worden met diskwalificatie in de manche, aan de betreffende rijder(s) zal de zwarte vlag en een bord met rijnummer(s) getoond worden en zij zullen direct de wedstrijd dienen te verlaten.

19 VALSE START

In het geval een start niet op een wijze plaatsvindt die voor elke rijder gelijke kansen geeft, door bijvoorbeeld een dermate groot aantal jumpstarts dat er geen correcte aanwijzing van de betreffende rijder(s) kan plaatsvinden, door een valpartij tijdens de start of door welke reden dan ook, kan de wedstrijdleader besluiten deze start als een valse start te beschouwen en de betreffende race over laten starten.

Door middel van het geven van de rode vlag zal dit aangegeven worden. De herstart zal direct plaatsvinden, waarbij de rijders hun oorspronkelijke startopstelling dienen in te nemen.

In het geval de wedstrijdleader heeft geconstateerd dat de valse start is veroorzaakt door 1 of meerdere rijders, kan hij de betreffende rijder(s) een straf geven in de vorm van het verlies van

hun startpositie en daardoor plaatsing achter de penaltylijn. In het geval dezelfde rijder(s) bij de herstart weer een valse start veroorzaakt, wordt de betreffende rijder(s) uit de uitslag gehaald.

Het besluit om de start als een valse start te beschouwen en om bepaalde rijders hun startpositie te ontnemen en deze achter de penaltylijn te plaatsen is gebaseerd op een visuele waarneming van de wedstrijdleider en zijn startofficials, hiertegen kan geen protest ingediend worden.

De rijders die de race vanuit de opstel- of sleutel ruimte moeten starten, mogen aan hun race beginnen als volgt:

Als de uitgang van de opstelruimte na de startstreep licht, moet de rijder wachten totdat alle rijders de uitgang zijn gepasseerd en mag hij op een signaal van de official ter plaatse aan zijn race beginnen. Als de uitgang van de opstelruimte voor de startstreep licht, moet de rijder wachten tot alle rijders het startveld hebben verlaten en mag hij op een signaal van de official ter plaatse aan zijn race beginnen.

Indien de rijder een signaal van de betreffende official negeert, zal hij door middel van de zwarte vlag uit de betreffende race worden gehaald. Hij dient dit binnen twee ronden na het tonen van de zwarte vlag en zijn rijnummer te doen. In het geval hij dit negeert en of later of in het geheel niet de betreffende race verlaat, wordt de betreffende rijder uitgesloten van verdere deelname aan de races op de betreffende dag.

20 TOEGANG STARTVELD

Het startveld is alleen toegankelijk voor rijders met hun motoren en de startofficials.

21 MACHINEPECH BIJ DE START

Bij machinepech tijdens de opwarmronde, dient de rijder zijn machine naar de sleutelruimte te brengen en mag hier geholpen worden door zijn monteur. Hij moet vanuit sleutelruimte de race beginnen nadat alle rijders gestart zijn.

Bij machinepech op de startgrit voordat de startprocedure is begonnen, dient de rijder zijn machine te verwijderen uit de startgrit, hij mag gedurende de startprocedure trachten zijn motor te starten naast de startgrit en mag, indien dit is gelukt voordat de rode lichten uit zijn, op aanwijzing van de startofficial van hieruit met de race aanvangen.

Bij machinepech op de startgrit nadat de startprocedure is begonnen, dat wil zeggen als de starter is beginnen te lopen met de rode vlag, moet de rijder zijn arm opsteken en op zijn plaats blijven staan totdat de start heeft plaatsgevonden, hij brengt hierna zijn motor naar de sleutelruimte voor reparatie en mag van hieruit, op aanwijzing van de official zijn race beginnen.

22 MAXIMUM AANTAL STARTERS

Het maximum aantal starters is 36 rijders.

Indien het aantal deelnemers dit toelaat kan de wedstrijdleiding beslissen klassen samen te voegen, de uitslag wordt wel per klasse opgemaakt.

23 STARTEN MET EEN VLAG

In het geval de startlichten weigeren, zal met de vlag gestart worden, dit kan elke op dat moment aanwezige vlag zijn, welke als zodanig aan de rijders kenbaar gemaakt wordt.

24 WEDSTRIJD

24.1 Wedstrijdtijd

De officiële wedstrijddag is begonnen een uur voor de eerste training en eindigt aan het einde van de protesttijd van de laatste wedstrijd van die dag.

De wedstrijdtijd per manche, serie of finale is:

- | | | |
|----|-------------------|-------------------|
| A. | ONK klasse | 20 min. + 1 ronde |
| B. | Euro klasse | 20 min. + 1 ronde |
| C. | Nationale klassen | 20 min. + 1 ronde |
| D. | Jeugd klasse | 20 min. + 1 ronde |

24.2 Keuze van de machine

Een deelnemer kan per manche, serie of finale een andere machine gebruiken, mits deze voor aanvang van zijn training is goedgekeurd en als zodanig is geregistreerd. Op het moment dat de machine in de opstelruimte is geplaatst, kan er niet meer van machine worden gewisseld.

24.3 Stoppen van een wedstrijd

De wedstrijdleader heeft het recht, om dringende veiligheidsredenen of in gevallen van overmacht, een wedstrijd voortijdig te beëindigen.

In het geval de wedstrijd is gestopt voordat een kwart van de wedstrijdtijd is verreden wordt de gehele wedstrijd opnieuw verreden. In het geval de wedstrijd wordt gestopt nadat een kwart van de wedstrijd is verreden maar voordat de helft van wedstrijdtijd is verstreken wordt de wedstrijd verreden over de resterende tijd. Na het stopzetten van de race stellen de rijders zich direct op in de opstelruimte en de herstart zal zo snel mogelijk plaats vinden.

Het wisselen van de machine is toegestaan, mits de machine is goedgekeurd
Het bijvullen van brandstof is toegestaan in de opstelruimte.

Het tijdstip waarop de wedstrijd wordt gestopt is de tijd waarop de rode vlag is vertoond.
De startopstelling is gelijk aan de opstelling waarmee de betreffende wedstrijd is begonnen.

Als de wedstrijd wordt gestopt nadat de helft van het voorgeschreven aantal ronden is verreden, of nadat de helft van de voorgeschreven wedstrijdtijd is verstreken, wordt de wedstrijd als tellend beschouwd en geldt de klassering van de ronde voorafgaand aan de afgevlagde ronde.

Rijder(s) die door de wedstrijdleader aangemerkt wordt(worden) verantwoordelijk te zijn voor het vroegtijdig stoppen van de wedstrijd middels een rode vlag situatie, kunnen worden uitgesloten van de herstart en eventueel ook uit de uitslag van de betreffende race genomen. Hiertegen is geen protest mogelijk.

Behalve in het geval van een valse start, mag een wedstrijd slechts één keer herstart worden.
Als het noodzakelijk is om de opnieuw gestarte wedstrijd weer te stoppen, voordat de helft van de wedstrijdduur is verstreken, dan wordt deze wedstrijd als zijnde niet gereden beschouwd.

25 HULP VAN BUITENAF

Alle hulp van buitenaf op de baan is verboden, behalve als deze in het belang van de veiligheid verleend wordt door een baancommissaris van de organisatie, een official en/of een helper. De straf voor overtreding van deze regel is diskwalificatie van de betreffende manche en/of een nader door de jury op te leggen straf. Hulp door een monteur is alleen toegestaan in de hiervoor aangewezen sleutelruimte. Radiocommunicatie met de rijders is niet toegestaan.

Het 'afsnijden' van de baan is verboden, een rijder dient zijn/haar weg te vervolgen waar de baan is verlaten, gebeurt dit niet dan volgt diskwalificatie van de betreffende manche. De layout van het betreffende punt op het circuit moet dit toelaten, is dit niet het geval ligt de beslissing bij de wedstrijdleader.

26 RENNERSKWARTIER

Het rennerskwartier moet van een zodanige grootte zijn, dat de voertuigen van de deelnemers overzichtelijk geparkeerd kunnen worden en dat deelnemers en hulpdiensten voldoende brede rijbanen overhouden om zich door het rennerskwartier te verplaatsen van en naar het circuit en vanuit de toegang van het rennerskwartier naar hun parkeerplaats en weer terug naar de aan- en afvoerwegen naar het rennerskwartier.

Het parkeren van de voertuigen dient ten opzichte van het circuit en elkaar zodanig te zijn dat er geen schade aan de voertuigen of andere bezittingen van de deelnemers en bezoekers kan ontstaan door wegvliegende delen, opgeworpen door de deelnemers op de baan en uit de baan geraakte deelnemers en het verplaatsen van motoren en voertuigen.

Deelnemers dienen de aanwijzingen van de officials/medewerkers op te volgen inzake o.a. het parkeren van de voertuigen.

Het rennerskwartier moet zo dicht mogelijk bij de opstelruimte gesitueerd zijn. Het moet voorzien zijn van een, van de publieksomroep gescheiden, geluidsinstallatie. Rijders zijn zelf verantwoordelijk voor het op tijd aanwezig zijn van hun training/manche en het op de hoogte blijven van de actuele rijtijden.

De deelnemer moet per servicevoertuig een goedgekeurde en geschikte brandblusser met een inhoud van minimaal 6 kg op een duidelijk zichtbare en bereikbare plaats ter beschikking hebben.

De deelnemers dienen hun afval in de aanwezige afvalcontainers te deponeren. Banden, bandensnijdsel en chemisch afval moeten zelf meegenomen worden.

Rijden in het rennerskwartier is verboden, tenzij in het aanvullend reglement anders is geregeld.

27 MACHINEKEURING, OPSTEL- EN AANGEEFRUIMTE

27.1 Machinekeuring

De keuring van machines, kleding, helmen en dergelijke vindt plaats bij de ingang van de opstelruimte. De toegang vanuit het rennerskwartier tot de opstelruimte dient via deze keuringsruimte te lopen. Indien de plaatselijke situatie het bovenstaande niet mogelijk maakt, kan de wedstrijdleider een andere werkbare opstelling en locatie vaststellen. Roken en open vuur is in deze ruimte verboden.

27.2 Opstelruimte

De opstelruimte voor deelnemende motoren is bij voorkeur gesitueerd aansluitend op de startruimte aan de buitenkant van de baan en zo dicht mogelijk bij het rennerskwartier.

De opstelruimte dient voorzien te zijn van opstelnummers en voldoende groot te zijn voor het correct opstellen van de deelnemende motoren.

De opstelruimte dient rondom zodanig afgezet te zijn met vaste hekken, dat toegang alleen mogelijk is via de hiervoor bestemde en bewaakte ingang. Roken en open vuur is in deze ruimte verboden.

27.3 Aangeef- en reparatieruimte

Toegang tot deze ruimte hebben:

- Per rijder één (1) monteur en één (1) aangever voor de betreffende race met een toelatingsbewijs voor deze ruimte van de organisator;
- De hier dienstdoende officials;
- Overige door de organisator in deze ruimte toegelaten personen.

Bijtanken is alleen toegestaan in deze reparatieruimte en moet worden gedaan met uitgeschakelde motor op een milieumat. Rijders die de reparatieruimte binnengaan, moeten

stoppen voor zij weer de baan op gaan. Overtreding betekent uitsluiting van de betreffende manche. Roken en open vuur is in deze ruimte verboden. Alle in deze ruimte aanwezige personen dienen zichtbaar hun toelatingsbewijs te dragen en deze op eerste vraag te tonen aan de bewaking van deze ruimte.

Kinderen en dieren zijn niet toegestaan in deze ruimte.

28 RIJDERVEROORSTELLING EN HULDIGING

Indien van toepassing is deelname aan de rijdervoorstelling verplicht. Tijdens de huldiging worden de prijzen uitgereikt. Deelnemers die niet aanwezig zijn tijdens de huldiging verspelen het recht op hun prijzen.

29 TECHNISCHE CONTROLE

Alle technische controles worden uitgevoerd overeenkomstig het Motocross Technisch Reglement. Met inachtneming van het Motorsport Reglement, worden overschrijdingen van het geluidsniveau gestraft volgens de onderstaande regeling.

Voor de Supermoto is het maximum geluidsniveau volgens de dynamische methode 102 dB(A). Gemeten wordt in zowel de trainingen als de wedstrijden

Strafmaatregelen:

- > 102 - 103 dB(A) : waarschuwing d.m.v. gele kaart.
- > 103 - 104 dB(A) : 1 strafminuut.
- > Boven 104 dB(A) : zwarte vlag en diskwalificatie.

Als er een waarschuwing(gele kaart) is gegeven in bv. een training of manche en de volgende training of manche is het geluid weer te hoog dan volgt er een straf van 1 minuut, in de betreffende training of wedstrijd. Is na de tweede actie, dus de 1 minuut straf, het geluidsniveau weer hoger dan 102 dB(A), volgt de zwarte vlag.

29.2 Technische Nacontrole

Deze zal geschieden in gevolge het Technisch Reglement Motocross.

30 AANSPRAKELIJKHEID

Overeenkomstig het Motorsport Reglement kunnen deelnemers noch de KNMV en haar officials, noch de organisator en haar medewerkers, noch enig andere deelnemer aan wedstrijden aansprakelijk stellen voor de gevolgen, voortvloeiende uit deelname aan wedstrijden, de bijbehorende trainingen en de vrije trainingen. Deelnemers kunnen elkaar onderling niet aansprakelijk stellen voor persoonlijke- en/of materiële schade.

Zie ook het aan de licentie aanvraag verbonden document Aansprakelijkheid en verzekeringen.

31 VEILIGHEID EN MILIEU

Overeenkomstig art. 130.2 van het Motorsport Reglement kan de wedstrijdleader een deelnemer of zijn machine om reden van veiligheid of milieu een start weigeren, in de wedstrijd een tijdstraf opleggen of middels een zwarte vlag in combinatie met het rijnummer, uit de wedstrijd nemen. De rijder dient dan onmiddellijk de wedstrijd te verlaten of in de aangewezen ruimte het defect te (laten) herstellen.

Het afspuiten van motoren in het rennerskwartier is verboden.

Het gebruik van de zogeheten milieumatten in het rennerskwartier is verplicht. Deze matten dienen door de rijders zelf te worden aangeschaft.

Specificaties milieumat: De minimale grootte van de milieumat dient zodanig te zijn dat de motorfiets er volledig op kan staan. Het opnamevermogen dient ca. 1,5 liter olie per vierkante meter matoppervlak te zijn. De rug van de mat dient van een kunststof te zijn die bestand is

tegen de in en bij de motor gebruikte vloeistoffen en moet trek- en scheurvast zijn. De mat mag niet doorlekken. Een mat met scheuren of gaten wordt afgekeurd. Matten die niet meer geschikt zijn kunnen bij een gemeentelijk afvaldepot worden ingeleverd onder vermelding van "oliehoudend afval".

De deelnemers dienen hun plaats in het rennerskwartier opgeruimd achter te laten en eigen afval mee te nemen of te deponeren in de daartoe bestemde vuilniscontainers, met uitzondering van banden en chemisch afval. Deze mogen niet op de wedstrijdaccommodatie achterblijven (incl. banden snijafval).

Overtreding van deze milieuregels wordt bestraft met een administratieve boete van € 50,00, welke toekomt aan de wedstrijdorganisator. Meerdere vergrijpen worden afzonderlijk berekend. Hoofdstuk II van het Tuchtreglement is bovendien van toepassing.

32 MEDISCHE VOORZIENINGEN

De medische voorzieningen dienen te voldoen aan de bepalingen van het KNMV Medisch Reglement.

33 DISCIPLINAIRE MAATREGELEN

Het niet opvolgen van signalen en instructies, gegeven door officials, baancommissarissen en andere op de wedstrijddag dienstdoende en als zodanig herkenbare personen, zal disciplinaire maatregelen tot gevolg hebben.

34 TIJDWAARNEMING EN RONDENTELLING

De tijdwaarneming en de ronden telling moeten zich ter hoogte van de finishlijn bevinden. Dit dient geregeld te worden door middel van transponders.

35 PASSEREN VAN DE FINISHLIJN

De tijd waarop een deelnemer de finishlijn passeert, wordt geregistreerd op het moment dat het transpondersignaal wordt waargenomen.

36 RESULTATEN/KLASSERINGEN/COMPETITIE

36.1 Klassering

Winnaar is de deelnemer die in overeenstemming met de reglementen als eerste de finishlijn passeert. De volgende deelnemers zullen afgevlagd worden als zij de finishlijn passeren.

Niet geklasseerd worden, tenzij het Aanvullend Reglement anders voorschrijft, de deelnemers die:

- a. De finishlijn niet binnen 5 min. na de doorkomst van de winnaar gepasseerd zijn.
- b. Minder dan 75% van het aantal gereden ronden van de winnaar hebben afgelegd.
- c. De baan hebben afgesneden of niet op de juiste wijze hebben afgelegd.
- d. Zonder helm of voorgeschreven kleding de finishlijn passeren.

36.2 Dagklassement

Het dagklassement wordt opgemaakt door optelling van het aantal behaalde punten per manche. Bij een gelijk aantal punten is de uitslag van de laatste manche beslissend.

36.3 Puntentelling

ONK en Euro: volgens de uitslag per manche: 25-22-20-18-16-15 enz.

Jeugd: volgens de uitslag per manche: 50-45-41-38-36-35 enz.

Nationaal: volgens de uitslag per manche: ~~100-95-91-88-86-85 enz.~~ **50-43-39-36-34-32-30-29-28-27-26 enz.**

In het geval er meer rijders zijn dan dat er gelijktijdig kunnen starten in 1 manche, wordt er in meerdere groepen gereden, op basis van de gereden rondetijd in de tijdtraining, indien het

tijdschema en/of het aantal deelnemers dit toelaat. Anders kunnen klassen worden samengevoegd met behoud van eigen klassement. Dit alles ter beoordeling van de wedstrijdleider tijdens de wedstrijddag.

Alle wedstrijden zijn tellend voor het KNMV Supermoto kampioenschap.

37 WEDSTRIJDSTATUS

37.1 Aantal deelnemers

In het geval op de sluitingsdatum wel het minimum aantal deelnemers is ingeschreven om als kampioenswedstrijd te tellen, maar op de wedstrijddag dit aantal niet aanwezig is door afmeldingen of niet verschijnen, kan de wedstrijdleider een van de volgende beslissing nemen:

- a. Afhankelijk van het aantal niet verschenen deelnemers de wedstrijd toch als kampioenswedstrijd te laten tellen.
- b. De wedstrijd niet als kampioenswedstrijd te laten rijden, maar wel voor het dagklassement.
- c. De resterende deelnemers als demo een eventueel verkorte race te laten rijden.
- d. De betreffende klasse op die dag te schrappen uit het wedstrijdschema, dus niet te laten rijden.
- e. De wedstrijdleider is gerechtigd om de wel verschenen rijders toe te voegen aan een andere klasse. Zij rijden hier dan voor hun eigen klassement mee.

38 GELIJKE EINDSTAND

Indien in de eindstand van een competitie meer licentiehouders eindigen met een gelijk aantal punten, dan geldt het navolgende voor het bepalen van de hoogste klassering:

- a) Het aantal eerste plaatsen.
- b) Het aantal tweede plaatsen.
- c) Het aantal derde plaatsen.
- d) De beste klassering in de laatste manche/heat van de betreffende competitie (bij dagklassement: de beste klassering in de laatste wedstrijd van de betreffende competitie).

39 KAMPIOENSCHAP

~~KNMV Open Nederlands Kampioen Supermoto kan alleen diegene worden die in het bezit is van een KNMV ONK Supermoto licentie of een Internationale Supermoto licentie van een buitenlandse bond welke aangesloten is bij de FIM of FIM Europe.~~

~~KNMV Euro kampioen Supermoto kan alleen diegene worden die in het bezit is van een KNMV Euro Supermoto licentie of een Euro Supermoto licentie van een door de FIM of FIM Europe erkende bond.~~

~~KNMV Nationaal kampioen Supermoto kan alleen diegene worden die in het bezit is van een KNMV Nationale Supermoto licentie.~~

Kampioen van het BeNecup kampioenschap supermoto in de klassen Inter en Euro, kunnen alleen diegene worden die in het bezit zijn van een KNMV, FMB/BMB of een internationale supermoto licentie van een buitenlandse bond welke aangesloten is bij de FIM of FIM Europe. Kampioen van het BeNecup kampioenschap supermoto in de klasse Nationaal, kan alleen diegene worden die in het bezit is van een KNMV, FMB/BMB supermoto licentie.

~~KNMV Jeugd kampioen Supermoto kan alleen diegene worden die in het bezit is van een KNMV Jeugd Supermoto licentie.~~

40 PROMOTIE EN DEGRADATIE

~~De eerste 20 KNMV licentiehouders uit de eindstand van de ONK blijven ONK rijder. De lager geklasseerde rijders worden teruggezet naar de Euro klasse.~~

- ~~De eerste 5 KNMV licentiehouders uit de Euro klasse promoveren naar de ONK klasse. De laatste 5 geklasseerde KNMV Euro licentiehouders worden teruggezet naar de Nationale klasse.~~
- ~~Daarnaast heeft de Motocross Commissie het recht om die rijders die gedurende het seizoen door middel van hun rijtijden aangetoond hebben in de ONK klasse thuis te horen, maar volgens de eindstand niet zouden promoveren, toch te promoveren naar de ONK klasse.~~

Promotie en degradatie is ter beoordeling van de Supermoto Commissie. Ook is er de mogelijkheid om op eigen verzoek te promoveren of te degraderen, dit ter beoordeling van de Supermoto Commissie.

Tevens heeft tijdens de wedstrijden de wedstrijdleader of juryvoorzitter namens de Supermoto Commissie, het recht om een rijder die voor het eerst deelneemt naar aanleiding van zijn trainingstijden in te delen in een andere klasse dan door hem/haar aangevraagd.

- ~~De eerste 5 KNMV licentiehouders uit de Nationale klasse promoveren naar de Euro klasse.~~

~~De Motocross Commissie kan in zake de promotie en degradatieregeling in bijzondere gevallen anders beslissen.~~

41 SAFETY CAR OF MOTOR

Voor en na elke wedstrijd wordt door een marshall per motor de gehele baan rond gereden met een duidelijk zichtbare groene/rode vlag. Dit ter bepaling van de wedstrijdleader. (Niet van toepassing voor het Midlandcircuit in zijn huidige vorm)

42 TECHNISCHE CONTROLE

De technische official heeft het recht om op elk moment van het evenement elk deel van de motorfiets en alle uitrusting van de rijder te inspecteren.

Alle technische controles worden uitgevoerd overeenkomstig het Supermoto Technisch Reglement. Met inachtneming van het art. 200.1.1 Algemeen Motorsport Reglement, wordt bij overschrijding van de geluidsnorm een tijdstraf van 1 minuut in de rangschikking van de betreffende manche opgelegd. Bij herhaaldelijke overtreding volgt diskwalificatie.

Voor aanvang van de trainingen worden de volgende keuringen uitgevoerd:

- Keuring van de helm en kleding van de rijder: conform artikel 49 en 50 van dit reglement.
- Keuring van de motor. Artikel 24.2 van dit reglement is hierbij van toepassing.

43 NUMMERBORDEN

ONK klasse : Gele borden met zwarte cijfers
 Euro klasse : Witte borden met zwarte cijfers
 Nationalen : Zwarte borden met witte cijfers
 Jeugd klasse : Blauwe borden met witte cijfers

44 CILINDERINHOUD

ONK , Euro en Nationale klasse:	2-T	125 cc t/m	500 cc
	4-T	175 cc t/m	580 cc
Jeugd klasse tot 85 cc:	2-T	70 cc t/m	85 cc
Jeugd klasse tot 125 cc:	2-T	85 cc t/m	125 cc.

Het aantal cilinders is vrij.

45 OVERIGE EISEN

- Voor machines in de Euro en ONK klasse is de velgmaat max. 17,25 inch.
- Voor de machines in de Nationale en Jeugd klasse is de velgmaat vrij.
- De motoren moeten voorzien zijn van nummerplaten volgens het Motocross Technisch Reglement.

- Beveiliging/borging op de remblokken (pen of borgmoer) en op de bevestiging van de klauw moet aanwezig zijn.
- Olie en water vul- en aftappluggen dienen degelijk te zijn aangebracht.
- Een bescherming over de verstevigingstang van het stuur moet aanwezig zijn.
- Kettingwielen dienen zodanig afgeschermd te zijn dat er geen lichaamsdelen tussen de ketting en het kettingwiel kunnen komen.
- Een beveiliging (stootkussen) over de stuurklemmen bij sturen zonder verstevigingstang moet aanwezig zijn. De stuureinden moeten afgedicht zijn.
- Handbeschermbegels op het stuur moeten aanwezig zijn.
- Overlopen en ontluchtingen van de diverse vloeistoffen die in/aan de motor aanwezig zijn, dienen aangesloten te zijn op correct bevestigde en gesloten opvangtank(s), voldoende groot voor één (1)) heat/manche. Deze opvangtanks dienen voor elke start geleegd te zijn.
- De enige toegestane koelvloeistof is water of een mengsel van water en ethylaceton.
- De maximale profieldiepte van de voor- en achterbanden in het midden van de band is 10 mm.
- Banden van het type cross, enduro of trial zijn verboden.
- Het opsnijden van banden is toegestaan, uitsluitend met de hiervoor bestemde snijapparatuur. Het gebruik van messen is niet toegestaan. Het wapeningskarkas van de band mag niet worden opengelegd of beschadigd. Het snijafval dient opgeruimd te worden.
- Een kortsluit contact waarmee een draaiende motor gestopt kan worden, is verplicht.
- Het geluid van de motoren dient te voldoen aan normen zoals gesteld in het Motocross Technisch Reglement.
- Behalve transponders mag geen andere communicatiemiddel gebruikt worden.
- Als gegoten, gelaste of carbon wielen worden gebruikt waarvan de vrije ruimte tussen de spaken – bij de velg gemeten – meer is dan 12 cm moet een bescherming in de vorm van een stevige schijf de spaken bedekken.
- ***Alleen een camera die origineel is geproduceerd voor onboard gebruik op motorfietsen is toegestaan. De camera moet op een plaats worden bevestigd waar het geen gevaar oplevert voor de deelnemer en/of derden. Het gebruik van een camera op borst en/of rug is tevens verboden. Dit ter beoordeling van de technisch official.***

Advies:

Bij viertakt motoren de uitlaatbocht beschermen tegen verbranding bij aanraking. Dit zowel voor je eigen bescherming als voor derden die in aanraking komen met je motor bij een ongeval.

46 NIET VOORZIEN

In alle gevallen waarin de bovenstaande regels, specifiek voor Supermoto, niet voorzien, is het Motocross Technisch Reglement van toepassing.

Het gebruik van electro-tractie kan door de Motocross Commissie op special verzoek op grond van art. 53.3 van dit Reglement worden toegestaan.

47 TOESTEMMING EN VERZEKERING WEDSTRIJDEN IN HET BUITENLAND

Deelname aan wedstrijden in het buitenland is alleen toegestaan, indien men in het bezit is van een voor het betreffende evenement benodigde licentie, incl. de bijbehorende verzekering en de KNMV hiervoor toestemming heeft gegeven.

48 KLEDING EN HELMEN

48.1 Algemeen

Tijdens de training en de wedstrijd moeten de deelnemers kleding en schoeisel dragen, die in een goede staat dienen te zijn en tevens voldoen aan de eisen zoals hier gesteld.

48.2 Kleding

Rijders moeten een compleet of tweedelig geheel lederen pak dragen met een materiaaldikte van tenminste 1,2 mm (of gelijkwaardig wanneer een ander materiaal wordt gebruikt). Bij een tweedelig pak dient de rits eendelig te zijn, rondom het pak te lopen en aan de buiten en binnenzijde volledig en afdoende afgeschermd te zijn. Op de volgende plaatsen moet een dubbele laag leer, of tenminste een kunststof foam van t/m 8 mm dikte zijn aangebracht; schouders, ellebogen, beide zijden van het lichaam ter hoogte van de heupen, het rugpand en op elke knie. Het dragen van een extra rugbeschermer is verplicht.

Met ingang van 1 januari 2007 is het toegestaan dat er onder een soepel cross-sponsorshirt een zogenaamd protectieveest of speedvest gedragen wordt. Dit is een ééndelig, strak om het lijf zittend (dus nauwelijks schuivend) vest met borst-, schouder-, elleboog- en rugprotectie, extra gefixeerd met een heupgordel. Het dragen van een leren broek blijft vereist. Een klassiek crossharnas wordt niet toegestaan. De kleding wordt gecombineerd door crosslaarzen en lederen handschoenen met een lange schacht, bij voorbaat wegrace of supermoto handschoenen.

48.3 Onderkleding

Rijders moeten onderkleding dragen als een pak niet is gevoerd. Onderkleding kan het best van Nomex zijn gemaakt maar mag ook van zijde of eenvoudigweg van katoen zijn. De onderkleding moet het lichaam volledig bedekken. Synthetisch materiaal dat kan smelten en bij een val schadelijk kan zijn voor de huid is niet als voering of als onderkleding toegestaan.

48.4 Schoeisel

Het schoeisel van de rijder moet van leer zijn of van een goedgekeurd materiaal. De schachthoogte van het schoeisel moet minstens 200 mm bedragen en goed aansluiten op het pak.

48.5 Handschoenen

Rijders moeten lederen handschoenen dragen, welke intact moeten zijn. Motocross handschoenen zijn niet toegestaan.

48.6 Materialen

De materialen van kleding en het eindproduct moeten getest zijn door een erkend testinstituut, waarbij vooral gelet wordt op de slijtvastheid en vuurbestendigheid van die delen die direct in contact zijn met de huid. Kleding en uitrusting kan voorzien zijn van een KNMV- dan wel FIM-keurmerk.

49 DRAGEN VAN EEN HELM

Gedurende training en wedstrijd moet de deelnemer zodra hij op zijn motor zit om aan de training of wedstrijd deel te nemen een goed bevestigde, beschermende en in goede staat verkerende helm dragen, die - voor wat betreft de KNMV-startbewijshouder - is voorzien van een geldige 'KNMV- jaarsticker' voor motorsporthelmen.

De helm moet een goede pasvorm hebben op het hoofd van de deelnemer. De keurmeester zal zich van de pasvorm en bevestiging op het hoofd kunnen overtuigen. Daarbij mag een kinband niet over de kin getrokken kunnen worden en mag de helm, ook niet met enige kracht naar voorwaartse- of achterwaartse richting van het hoofd gekanteld kunnen worden.

Alleen helmen met een kinband als retentiesysteem zijn toegestaan.

Helmen, waarvan de buitenschaal uit meer dan 1 deel bestaat zijn alleen toegestaan als ze bij geval van een ongeval snel en eenvoudigweg zijn af te nemen alleen en slechts door de kinbandsluiting te openen of de kinband door te snijden. Andere sluitingen mogen dit niet verhinderen. Aanbevolen wordt een helm te dragen met vast kinstuk.

Toelatingsmerk.

Elke in een KNMV evenement te gebruiken helm moet zijn voorzien van een geldig 'KNMV toelatingsmerk' voor motorsporthelmen.

Lijst van toelatingen.

De lijst van toegelaten helmen is te vinden op de KNMV website (www.knmv.nl).

De lijst zal vermelden, het handelsmerk en typenaam van de helm, het daarbij behorende ECE-goedkeuringnummer en de naam van de aanvragende fabrikant of diens importeur/vertegenwoordiger.

Inspectie van helmen.

Een KNMV jaarsticker als bedoeld in artikel 69.1.1 wordt door de Technische Commissie van de KNMV op een helm aangebracht nadat bij inspectie is gebleken dat:

- het betreffende merk en type voorkomt op de jaarlijst van toelatingen als bedoeld in artikel 69.1.3;
- de helm is voorzien van het officiële ECE- goedkeuringslabel of een door de FIM erkend goedkeuringslabel dat vast in de helm is bevestigd en goed leesbaar het betreffende goedkeurings- en serienummer aangeeft;
- 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;
- er aan deze helm geen andere dan door/ vanwege de fabrikant aangebrachte veranderingen zijn doorgevoerd, die een inbreuk op de ECE- goedkeuringsnorm betekenen. Immers in dat geval zal de helm als een helm zonder goedkeuringslabel worden aangemerkt.

Geldigheidsduur

Een KNMV jaarsticker heeft een geldigheid van ten hoogste vier (4) jaar. 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 jaar. 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 keurmeester de KNMV jaarsticker van de helm verwijderen.

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 een rijder zijn helm, nadat hij bij een valpartij is betrokken geweest, terstond bij de TC ter inspectie aan te bieden. De betreffende nummers van de helm worden genoteerd en de helm kan voor nader onderzoek in bewaring worden gehouden.

50 OOGBESCHERMING

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

Het materiaal van glazen of vizieren moet splintervrij zijn. Vizieren moeten een standaard onderdeel van de helm zijn. Een vizier dat of glazen die ernstig is/ zijn bekrast of beschadigd mag/mogen niet worden gebruikt.

51 GELUID

Het geluid van de motoren wordt volgens het Motocross- en Motocross Technisch reglement gecontroleerd.

52 BeNeCup (samenwerking BMB – KNMV) en Superfinale

52.1 Deelname

Deelname aan de BeNeCup is voorbehouden aan licentiehouders uit de ONK & Euro & **Nationalen**(KNMV) en Prestige & Euro-nationalen & **Nationalen**(BMB).

52.2 Titel

Er wordt een titel van "Beste rijder der lage landen" in de klasse ONK/Prestige, toegekend op basis van het volgende puntenschema voor elke manche: 25-22-20-18-16-15-14-13-12-11-10-9-8-7-6-5-4-3-2-1 voor de eerste 20 geklasseerde rijders. Voor de eerste 10 geklasseerde rijders in de superfinale geldt volgend puntenschema: 12-10-8-7-6-5-4-3-2-1.

Er wordt een titel van "Beste rijder der lage landen" in de klasse Euro/Euro-nationalen, toegekend op basis van het volgende puntenschema voor elke manche: 25-22-20-18-16-15-14-13-12-11-10-9-8-7-6-5-4-3-2-1 voor de eerste 20 geklasseerde rijders. Voor de eerste 10 geklasseerde rijders in de superfinale geldt volgend puntenschema: 12-10-8-7-6-5-4-3-2-1.

Er wordt een titel van "Beste rijder der lage landen" in de klasse Nationalen, toegekend op basis van het volgende puntenschema voor elke manche: 50-43-39-36-34-32-30-29-28-27-26-25-24-23-22-21-20-19-18-17-16-15-14-13-12-11-10-9-8-7-6-5-4-3-2-1 voor de eerste 36 geklasseerde rijders. Voor de eerste 10 geklasseerde rijders in de superfinale geldt volgend puntenschema: 12-10-8-7-6-5-4-3-2-1.

52.3 Indeling Superfinale

De startgrid van de Superfinale, met toekenning van punten voor het kampioenschap in alle categorieën, zal samengesteld worden uit 16 ONK/Prestige, 10 Euro/Euro-nationalen, 5 Nationalen A (BMB) en 5 Nationalen A (KNMV) **10 nationalen** op basis van het eindklassement over 2 manches in hun categorie. Bij gelijke punten in het eindklassement is de uitslag van de tweede reeks doorslaggevend.

De startgrid wordt als volgt opgesteld:

Bij wedstrijden in Nederland:

~~Pole: 1ste Nationaal(BMB), 2: 1ste Nationaal(KNMV), 3: 2de Nationaal(BMB), 4: 2de Nationaal(KNMV), enz t/m startplek 10, dan startplek 11: 1ste Euro/Euro-nationalen, 12: 2de Euro/Euro-nationalen, enz t/m startplek 20, dan startplek 21: 1ste ONK/Prestige, 22: 2de ONK/Prestige, enz t/m startplek 36.~~

Pole: 1^{ste} Nationaal, 2: 1^{ste} Euro, 3: 1^{ste} Inter, 4: 2^e Nationaal, 5: 2^e Euro, 6: 2^e Inter, 7: 3^e Nationaal, 8: 3^e Euro, 9: 3^e Inter, 10: 4^e Nationaal, 11: 4^e Euro, 12: 4^e Inter, 13: 5^e Nationaal, 14: 5^e Euro, 15: 5^e Inter, 16: 6^e Nationaal, 17: 6^e Euro, 18: 6^e Inter, 19: 7^e Nationaal, 20: 7^e Euro, 21: 7^e Inter, 22: 8^e Nationaal, 23: 8^e Euro, 24: 8^e Inter, 25: 9^e Nationaal, 26: 9^e Euro, 27: 9^e Inter, 28: 10^e Nationaal, 29: 10^e Euro, 30: 10^e Inter, 31: 11^e Inter, 32: 12^e Inter, 33: 13^e Inter, 34: 14^e Inter, 35: 15^e Inter, 36: 16^e Inter.

Bij wedstrijden in België:

~~Pole: 1ste Nationaal(KNMV), 2: 1ste Nationaal(BMB), 3: 2de Nationaal(KNMV), 4: 2de Nationaal(BMB), enz t/m startplek 10, daarna gelijk aan wedstrijden in Nederland.~~

Zie belgisch supermoto reglement.

Indien er per categorie (16 rijders ONK/Prestige, 10 rijders Euro/Euro-nationalen, 5 rijders Nationalen A(BMB), 5 rijders Nationalen A(KNMV) **10 rijders Nationalen**) onvoldoende deelnemers zijn voor de Superfinale, kan de startgrid vervolledigd worden door niet rechtstreeks gekwalificeerde rijders **Euro**, Nationalen A(BMB + KNMV gelijk verdeeld), in volgorde van het eindklassement in hun categorie, echter met een maximum van 36 rijders.

De plaatsen op de startgrid van de `Superfinale` van de gekwalificeerde rijders die zich niet aanmelden in het gesloten park voor de wedstrijd "Superfinale", mogen niet ingenomen worden door andere rijders.

52.4 Indeling groepen BeNecup Nationalen

Indien er meerdere groepen Nationalen zijn worden deze als volgt ingedeeld.

Voor de tijdtraining:

1 Op basis van volgorde van voorinschrijving

2 Hierna worden deze om/om verdeeld in A en B groep

3 Inschrijvingen op de wedstrijddag zelf komen om/om achteraan in A en B groep

4 Gelijke groepen (evenredige verdeling)

Voor de wedstrijd:

1 Bij gelijke omstandigheden: Indeling aan de hand van de rondetijden uit beide tijdtrainingen

2 Gelijke groepen (evenredige verdeling)

3 Bij wisselende omstandigheden: Indeling aan de hand van de tijdsnelsten om/om uit beide tijdtrainingen

4 Gelijke groepen (evenredige verdeling)

53 SLOTBEPALINGEN

53.1 Motorsportreglement

Het Motorsportreglement, het Tuchtreglement, Reglement Protesten, de ISR Doping Reglementen en het Medische Reglementen zijn van toepassing op dit reglement.

53.2 Bevoegdheid wedstrijdleader

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

53.3 Bevoegdheid Motocross Commissie

In alle gevallen waarin dit reglement niet voorziet, beslist de Motocross Commissie van de KNMV.