KNMV
Papendallaan 51
6816 VD ARNHEM
Postbus 650
6800 AR ARNHEM
Tel. KNMV Algemeen: 026 - 3528 510
Tel. KNMV Sport: 026 - 3528 515
Fax: 026 - 3528 522
Internet: www.knmv.nl
E-mail: sport@knmv.nl

SUPERMOTO REGLEMENT 2026

Jaar 2026		
Versie	***Effectief vanaf***	***Aangepaste artikelen***
1	***01-01-2026***	***6.2, 23.1, 36.2, 40, 52.2***

Hiermede komen alle voorgaande edities te vervallen.

Wijzigingen ten opzichte van het Supermoto Reglement 2025 zijn **vet** en *cursief* gedrukt of verwijderd.

INHOUDSOPGAVE

1 DEFINITIE SUPERMOTO 5
2 MOTOREN 5
3 KLASSENINDELING 5
4 RIJNUMMERS 5
4.1 Nummertoewijzing 5
5 DEELNEMERS 5
6 LICENTIES 5
6.1 Soorten licenties 5
6.2 KNMV Dagpassen 6
7 GEDRAGSREGELS 6
8 INDELING LEEFTIJDEN NAAR MOTORTYPE 6
9 MEDISCH ONDERZOEK TIJDENS EVENEMENT 7
10 INSCHRIJFPROCEDURE 7
11 OFFICIËLE SIGNALEN/TEKENS 7
12 INFORMATIE 7
13 REISVERGOEDING EN PRIJZENSCHEMA'S 8
14 TRAINING 8
15 TRANSPONDERS 8
16 STARTPROCEDURES 8
16.1 Startprocedure met startlichten 8
16.2 Wisseling banden 9
16.3 Wet-race 9
17 JUMP START 10
18 VALSE START 10
19 TOEGANG STARTVELD 11
20 MACHINEPECH BIJ DE START 11
21 MAXIMUM AANTAL STARTERS 11
22 STARTEN MET EEN VLAG 11
23 WEDSTRIJD 11
23.1 Wedstrijdtijd 11
23.2 Keuze van de machine 12
23.3 Stoppen van een wedstrijd 12
23.4 Afsnijden van de baan 12
24 HULP VAN BUITENAF 12

25 RENNERSKWARTIER 13
26 MACHINEKEURING, OPSTEL- EN AANGEEFRUIMTE 13
26.1 Machinekeuring 13
26.2 Opstelruimte 13
26.3 Aangeef- en reparatieruimte 14
27 RIJDERVOORSTELLING EN HULDIGING 14
28 TECHNISCHE CONTROLE 14
28.1 Technische nacontrole 14
29 AANSPRAKELIJKHEID 14
30 VEILIGHEID EN MILIEU 14
31 MEDISCHE VOORZIENINGEN 15
32 DISCIPLINAIRE MAATREGELEN 15
33 TIJDWAARNEMING EN RONDENTELLING 15
34 PASSEREN VAN DE FINISHLIJN 15
35 RESULTATEN/KLASSERINGEN/COMPETITIE 16
35.1 Klassering 16
35.2 Dagklassement 16
35.3 Puntentelling voor NK 16
36 BENECUP (SAMENWERKING FMB-BMB – KNMV) EN SUPERFINALE 16
36.1 Deelname 16
36.2 Puntentelling voor titel 16
~~36.3 Indeling Superfinale~~ ..... **Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.**
36.4 Indeling groepen BeNeCup Nationalen 17
37 WEDSTRIJDSTATUS 17
37.1 Aantal deelnemers 17
38 GELIJKE EINDSTAND 17
39 KAMPIOENSCHAP, NK EN BENECUP 18
40 PROMOTIE EN DEGRADATIE 18
41 SAFETY CAR OF MOTOR 18
42 TECHNISCHE CONTROLE 18
43 NUMMERBORDEN 19
44 CILINDERINHOUD 19
45 OVERIGE EISEN 19
46 NIET VOORZIEN 20
47 TOESTEMMING EN VERZEKERING WEDSTRIJDEN IN HET BUITENLAND 20
48 KLEDING EN HELMEN 20

48.1 Algemeen 20
48.2 Kleding 21
48.3 Onderkleding 21
48.4 Schoeisel 21
48.5 Handschoenen 21
48.6 Materialen 21
49 DRAGEN VAN EEN HELM 21
49.1 Toelatingsmerk. 22
49.2 Inspectie van helmen. 22
49.3 Geldigheidsduur 22
49.4 Verplichting rijder 23
50 OOGBESCHERMING 24
51 GELUID 24
52 SLOTBEPALINGEN 24
52.1 Reglementen 24
52.2 Bevoegdheid expertgroep Supermoto 24

1 DEFINITIE SUPERMOTO

Supermoto is een tak van motorsport waarbij de wedstrijd zich gedeeltelijk afspeelt op de verharde weg (asfalt) en gedeeltelijk op onverhard terrein. De KNMV kan in verband met de veiligheid of plaatselijke omstandigheden een andere inrichting van het circuit toestaan. Voor details zie het KNMV Supermoto Circuitnormen Reglement.

2 MOTOREN

De wedstrijden staan open voor motoren zoals omschreven in artikel 42 tot en met 46 van dit Supermoto Reglement.

3 KLASSENINDELING

De KNMV Supermoto competitie wordt in de volgende klassen verreden:

S1. Prestige en Euro-Nationalen
S2. Nationalen en Debutanten
S3. 125cc 2T-250cc 4T
S4. Junior 65cc-85cc

4 RIJNUMMERS

Per klasse zijn de volgende nummerreeksen bepaald:

- S4 : 100 t/m 199
- S3 : 100 t/m 199
- S2 : 200 t/m 299
- S1 : 1 t/m 299

4.1 Nummertoewijzing

Rijnummer #1 is voorbehouden aan de S1 winnaar van het voorgaande jaar. De 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.

5 DEELNEMERS

Deelname aan het BeNeCup Kampioenschap staat open voor zowel Nederlandse als buitenlandse rijders. Deelname aan het Nederlands Kampioenschap is voorbehouden aan KNMV Supermoto licentiehouders.

6 LICENTIES

6.1 Soorten licenties

De KNMV onderscheidt de volgende Supermoto licenties:

- De nationale licentie voor de S4 staat open voor wedstrijden in Nederland.
- De Euro-B licentie geldt voor de klassen S4, S3, S2 en S1, voor wedstrijden in Nederland en Europa.

- De internationale licentie geldt voor de klasse S1voor wedstrijden in Nederland, in en buiten Europa.

Bovengenoemde licenties bieden geen dekking voor deelname aan vrije trainingen in het buitenland.

6.2 KNMV Dag passen

Voor de competitieklassen dient een rijder in het bezit te zijn van een KNMV Startlicentie. In overleg met de KNMV kan er voor een speciale gelegenheid/klasse worden deelgenomen op basis van een KNMV Dagpas onder speciaal hiervoor vastgestelde voorwaarden. ***Dit volgens de bepalingen in het Aanvullend Reglement***.

7 GEDRAGSREGELS

- Rijders dienen zich te 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, teamleden, officials, toeschouwers en andere personen betrokken bij het evenement niet onnodig in gevaar kan komen.
- Rijders dienen lichamelijke gebreken/ziektes of verwondingen vóór het begin van de training of wedstrijd te melden aan de wedstrijdarts.
- Gedurende het gehele evenement is de rijder verantwoordelijk voor het aan de technische reglementen voldoen van zijn motor.
- 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 (zie artikel 11) en aanduidingen op de signaalborden.
- Indien een rijdersbriefing is opgenomen in het programma, zijn de rijders verplicht hierbij aanwezig te zijn om op de hoogte te zijn van de meest recente wedstrijdinformatie door de wedstrijdleider. Ook teamleden zijn hierbij welkom.
- Rijders dienen op een zodanig verantwoordelijke en sportieve wijze te rijden, zodat zij geen gevaar opleveren voor de andere deelnemers en deze bewust te hinderen in zowel de trainingen als de wedstrijden.

8 INDELING LEEFTIJDEN NAAR MOTORTYPE

S4 65cc 2T - 85cc 2T	: vanaf 8 jaar tot en met 12 jaar
S4 85cc – 150cc 4T	: vanaf 10 jaar tot en met 15 jaar
S3 - 125 cc 125 cc 2T + EPV (elektrisch)	: vanaf 13 jaar
S3 - 250 cc 250 cc 4T + EPV (elektrisch)	: vanaf 13 jaar
S2 2T (100-650cc)- 4T (175-900cc)	: vanaf 15 jaar
S1 2T (100-650cc)- 4T (175-900cc)	: vanaf 15 jaar

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

9 MEDISCH ONDERZOEK TIJDENS EVENEMENT

Gedurende een evenement kan de wedstrijdleider een licentiehouder verplichten zich te laten onderwerpen aan een medische keuring door de dienstdoende wedstrijdarts. Artikel 14.6 van het Motorsport Reglement is van toepassing.

10 INSCHRIJFPROCEDURE

Alle KNMV-licentiehouders dienen zich voor de wedstrijden in Nederland vooraf in te schrijven via de KNMV Licence2Race-app.
Inschrijving voor de wedstrijden in België dient via www.ris-timing.be te gebeuren.

11 OFFICIËLE SIGNALEN/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
• Gele vlag, gezwaaid	Ernstig gevaar, langzaam rijden, inhalen en springen verboden; de deelnemer moet zich voorbereiden om te stoppen.
• Rode/gele vlag	Gevaar, olie op de baan
• Blauwe vlag, gezwaaid	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 official geïnformeerd worden waarom de zwarte vlag aan hem/haar is getoond.

Het negeren van deze vlagsignalen wordt door de wedstrijdleider bestraft.
Het negeren van vlagsignalen kan uitsluitend worden vastgesteld door een dienstdoende (club)official of -vlaggenist.
Tegen een besluit van de wedstrijdleider inzake negeren gele vlagsignaal kan niet worden geprotesteerd.

12 INFORMATIE

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

13 REISVERGOEDING EN PRIJZENSCHEMA'S

De te behalen prijzen dienen te worden vermeld in het Aanvullend Reglement. Clubs zijn vrij in het wel of niet uitreiken van prijzen. Reisvergoeding niet van toepassing**.**

14 TRAINING

Alle deelnemers zijn verplicht aan de tijdtraining voorafgaande aan de wedstrijd deel te nemen. Een rijder, die geen kwalificatietijd heeft behaald, mag niet deelnemen aan de wedstrijd(en). Echter, de wedstrijdleider zal een rijder in dergelijk geval kunnen toelaten tot de wedstrijd in zijn klasse als hij minstens 1 verkenningsronde heeft gereden. Hij zal aan het einde van de startgrid worden geplaatst.
Massa starts zijn tijdens de trainingen verboden. Bij de trainingen is het de deelnemers slechts toegestaan om machines te gebruiken die door hen onder hun eigen naam en startnummer, of door het eigen team bij de machinekeuring zijn aangeboden en goedgekeurd. Zie hiervoor ook artikel 42.

15 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 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 vóór en na de finishlijn.

16 STARTPROCEDURES

16.1 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 10 minuten vóór 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 die 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 tijdstraf 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 tijdklok 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 officiële tijdtraining. De startopstelling voor race 2 wordt bepaald door de uitslag van race 1 en voor race 3 door de uitslag van race 2, met uitzondering van de S4 klasse. In overleg met de organisator(s) kan er voor een ander tijdschema gekozen worden in Nederland.

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 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.

16.2 Wisseling banden
In het geval de weersomstandigheden zodanig wijzigen dat in verband met de veiligheid andere banden gemonteerd moeten worden, kan de wedstrijdleider 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.

16.3 Wet-race
Afhankelijk van de weerscondities/-voorspelling kan de wedstrijdleider 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.

17 JUMP START

Als jump start wordt beschouwd: elke voorwaartse verplaatsing van de machine vóór het doven van de startlichten.

- Op aangeven van de wedstrijdleider word(t)(en) de betreffende rijder(s) bestraft door drie plekken teruggezet te worden in de uitslag van deze manche.
- Op aanwijzing van de wedstrijdleider 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 controle van de hiervoor aangewezen KNMV-official(s).

Wanneer wordt geconstateerd dat door één of meerdere rijders opzettelijk een jump start 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.

18 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 jump starts 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 wedstrijdleider besluiten deze start als een valse start te beschouwen en de betreffende race over laten starten.
Dit wordt aangegeven door het geven van de rode vlag. De herstart zal direct plaatsvinden, waarbij de rijders hun oorspronkelijke startopstelling dienen in te nemen.

In het geval de wedstrijdleider 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, word(t)(en) 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 worden ingediend.

De rijders die de race vanuit de opstel- of sleutelruimte moeten starten, mogen aan hun race beginnen als volgt:
Als de uitgang van de opstelruimte na de startstreep ligt, 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 ligt, 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.

19 TOEGANG STARTVELD

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

20 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 zijn gestart.

Bij machinepech op de startgrid voordat de startprocedure is begonnen, dient de rijder zijn machine te verwijderen van de startgrid, hij mag gedurende de startprocedure trachten zijn motor te starten naast de startgrid 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 startgrid nadat de startprocedure is begonnen, dat wil zeggen als de starter is begonnen 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.

21 MAXIMUM AANTAL STARTERS

Het maximumaantal 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.

22 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.

23 WEDSTRIJD

23.1 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.	S1	***18*** minuten + 1 ronde
B.	S2	***18*** minuten + 1 ronde
C.	S3	***18*** minuten + 1 ronde
D.	S4	15 minuten + 1 ronde

23.2 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.

23.3 Stoppen van een wedstrijd
De wedstrijdleider heeft het recht, om bij dringende veiligheidsreden 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 de 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 wedstrijdleider 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.

23.4 Afsnijden van de baan
Het 'afsnijden' van de baan is verboden, een rijder dient zijn/haar weg te vervolgen waar hij/zij de baan heeft verlaten. Gebeurt dit niet dan volgt diskwalificatie van de betreffende manche. De lay-out van het betreffende punt op het circuit moet dit toelaten, is dit niet het geval ligt de beslissing bij de wedstrijdleider.

24 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.

25 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 onder andere 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 poeder- of schuimblusser (type ABC) op een duidelijk zichtbare en bereikbare plaats ter beschikking te hebben.

Rijden in het rennerskwartier is verboden.
Bij de eerste overtreding krijgt de rijder een waarschuwing, bij een tweede overtreding op dezelfde dag kan een geldboete van € 50,- worden opgelegd, bij een derde overtreding op dezelfde dag kan de rijder uitgesloten worden van de wedstrijd.

26 MACHINEKEURING, OPSTEL- EN AANGEEFRUIMTE

26.1 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.

26.2 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.

26.3 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 (met toelatingsbewijs).

Toegang tot deze ruimte hebben alleen personen vanaf de leeftijd van 16 jaar of ouder.

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.

27 RIJDERVOORSTELLING EN HULDIGING

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

28 TECHNISCHE CONTROLE

Alle technische controles worden uitgevoerd overeenkomstig het Motocross Technisch Reglement en KNMV Geluid Reglement Noppensport.

28.1 Technische nacontrole

Deze zal geschieden in gevolge het Motocross Technisch Reglement.

29 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.

30 VEILIGHEID EN MILIEU

Overeenkomstig artikel 5.8.1 van het Motorsport Reglement kan de wedstrijdleider 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 door de wedstrijdleider bestraft met een administratieve boete van € 50,- welke toekomt aan de wedstrijdorganisator. Meerdere vergrijpen worden afzonderlijk berekend (Motorsport Reglement artikel 14.11.2). Het Reglement administratief verzuim en rechtspleging is bovendien van toepassing.

31 MEDISCHE VOORZIENINGEN

De medische voorzieningen dienen te voldoen aan de bepalingen van het KNMV Medisch Reglement Wegrace & Supermoto 2025

32 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.

33 TIJDWAARNEMING EN RONDENTELLING

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

34 PASSEREN VAN DE FINISHLIJN

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

35 RESULTATEN/KLASSERINGEN/COMPETITIE

35.1 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 minuten 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.

35.2 Dagklassement

Het dag klassement wordt opgemaakt door optelling van het aantal behaalde punten per manche. Bij een gelijk aantal punten is de uitslag van de laatste manche beslissend. De punten behaald door een KNMV Dagpas deelnemer worden geschrapt en niet overgedragen aan de volgende rijder van het dag klassement.

35.3 Puntentelling voor NK

S1: volgens de uitslag van Benecup wedstrijd
S2: volgens de uitslag van Benecup wedstrijd
S4: volgens de uitslag van Benecup wedstrijd

In het geval er meer rijders zijn dan dat er gelijktijdig kunnen starten in 1 manche, wordt 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.

36 BENECUP (SAMENWERKING FMB-BMB – KNMV)

36.1 Deelname

Deelname aan de BeNeCup is voorbehouden aan licentiehouders uit de S1, en S2 (KNMV) en S1 & S2 (FMB-BMB), daarnaast aan licentiehouders met een internationale of Euro-B licentie bij een bij FIM of FIM Europe aangesloten bond.

36.2 Puntentelling voor titel

Er wordt een titel van "beste rijder der lage landen" in de klasse S1 (Inters/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.

Er wordt een titel van "beste rijder der lage landen" in de klasse S1 (Euro) 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.

Er wordt een titel van "beste rijder der lage landen" in de klasse S2 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~~. ***100 90 81 73 66 60 55 51 48 46 44 42 40 38 36 34 32 30 29 tot 1 punt voor de eerste 48 officieel geklasseerde rijders.***

36.4 Indeling groepen BeNeCup S2

Indien er meerdere groepen S2 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, B en C groep;
3. Inschrijvingen op de wedstrijddag zelf komen achteraan in A,B en C 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).

37 WEDSTRIJDSTATUS

37.1 Aantal deelnemers

In het geval op de sluitingsdatum wel het minimumaantal 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 beslissingen 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:

1. het aantal eerste plaatsen;
2. het aantal tweede plaatsen;
3. het aantal derde plaatsen;
4. de beste klassering in de laatste manche/heat van de betreffende competitie (bij dag klassement: de beste klassering in de laatste wedstrijd van de betreffende competitie).

39 KAMPIOENSCHAP, NK EN BENECUP

KNMV Kampioen Supermoto in de klassen Nationaal, Euro en Inters kan alleen diegene worden die in het bezit is van een KNMV Supermoto licentie.

Kampioen van het BeNeCup Supermoto kampioenschap in de klassen S1 en S2, kunnen diegene worden die in het bezit zijn van een KNMV, FMB-BMB of een internationale c.q. Euro-B Supermoto licentie van een buitenlandse bond welke aangesloten is bij FIM en/of FIM Europe.

KNMV S4 kampioen Supermoto kan alleen diegene worden die in het bezit is van een KNMV S4 Supermoto licentie.

Alle BeNeCup wedstrijden zijn tellend voor het BeNeCup Supermoto kampioenschap en het Nederlands Kampioenschap.

40 PROMOTIE EN DEGRADATIE

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

Tevens heeft tijdens de wedstrijden de wedstrijdleider of juryvoorzitter namens de ***Motocross*** Expertgroep 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.

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 wedstrijdleider (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 Motocross Technisch Reglement met afwijkingen van artikel 43, 44 en 45 van het Supermoto Reglement. Met inachtneming van het artikel 5.0.2 in het KNMV Geluid Reglement Noppensport, 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 48 en 49 van dit reglement;
- keuring van de motor. artikel 23.2 van dit reglement is hierbij van toepassing.

43 NUMMERBORDEN

De kleur van nummerborden en rijnummers is vrij. Er dient wel een duidelijk contrast te zijn tussen kleur van de cijfers en de kleur van de nummerplaat.

44 CILINDERINHOUD

S1 en S2	**:** 2-T 100cc t/m 650cc
	: 4-T 175cc t/m 900cc
S3	: 125 cc 125 cc 2T + EPV (elektrisch)
S3	: 250 cc 250 cc 4T + EPV (elektrisch)
S4	: 2-T 65cc t/m 85cc
S4	**:** 4-T 85cc t/m 150cc

Het aantal cilinders is vrij.

45 OVERIGE EISEN

- Voor machines in de S1 is de velgmaat max. 17,25 inch;
- Voor de machines in de S2, S3, S4 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;
- Handbeschermbeugels van aluminium 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. De 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 KNMV Geluid Reglement Noppensport;
- Behalve transponders mag geen ander 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 on-board 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, helm en/of rug is tevens verboden. Dit ter beoordeling van de technisch official;
- Gebruik van bandenwarmers is toegestaan.

45.1 Aanvullende eisen EPV (elektrische motoren)

- Dit technisch concept is voorbehouden voor moto's die aangedreven worden door een niet-thermische motoren met een zero giftige gasuitstoot en aangedreven door middel van 1 wiel op de grond. Twee en drie wieler elektrisch aangedreven machines die enkel opgeslagen elektriciteit als krachtbron hebben;
- Het gevaarsymbool "HIGH VOLTAGE" moet op, of nabij, de deksels van de elektrische uitrusting geplaatst en zichtbaar zijn;
- De moto's dienen uitgerust te zijn met 2 noodschakelaars, gemakkelijk bereikbaar voor de rijders;
- 1 noodschakelaar dient vóór de rijder geplaatst te zijn op een gemakkelijk bereikbare plaats;
- 1 noodschakelaar dient achter de rijder geplaatst te zijn, rekening houdend met het feit dat bij een ongeval de moto op zijn zijde ligt, deze schakelaar dient voorzien te zijn van een rode knop en snel geïdentificeerd te worden door een gele cirkel (minimum 8 cm diameter) met het opschrift "Emergency" in rode letters.

Advies:
Bij viertaktmotoren de uitlaatbocht beschermen tegen verbranding bij aanraking. Dit zowel voor jouw eigen bescherming als voor derden die in aanraking komen met de 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 elektro-tractie kan door de expertgroep Motocross op speciaal verzoek op grond van artikel 52.3 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, inclusief 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 eendelig 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 ten minste 8 mm dikte te 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 rug beschermer is verplicht.

Met ingang van 1 januari 2007 is het toegestaan dat er onder een soepel cross-sponsorshirt een zogenaamd protectievest 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.
Per 2023 is het verplicht om een goedgekeurde borstprotector te dragen tijdens de trainingen en wedstrijden in Nederland en België

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, die intact zijn. De handpalm is hierbij van leder en de handschoen heeft knokkelbescherming. 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. In maatpakken dienen de keurmerken in de kleding gestikt zijn.

49 DRAGEN VAN EEN HELM
Gedurende de training en de wedstrijd moet de deelnemer, zodra hij op zijn motor zit om aan de training of wedstrijd deel te nemen, een goed bevestigde, beschermende en in goede staat verkerende helm dragen.

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

De helm moet een goede pasvorm hebben.
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 Supermoto 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.

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

49.2 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.

49.3 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.

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.

49.4 Verplichting rijder

Het is de plicht van de rijder om 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.

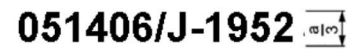
Lange haren zullen om veiligheidsredenen op een dusdanige wijze gedragen dienen te worden, dat zij niet onder de helm uitkomen (wapperen).

INTERNATIONALE HELMNORMEN
22-06 "P" (EUROPE)
The ECE mark consists of a circle surrounding the letter E followed by the distinguishing number of the country which has granted approval.

FIM: FRFPhe-02

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

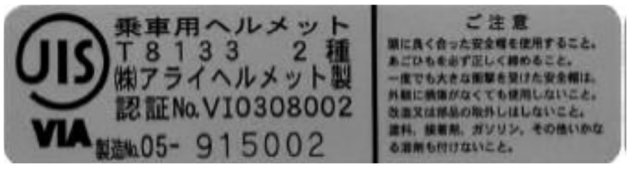
Below the letter E, the approval number should always begin with 05. Below the approval number is the serial production number. (Label on retention system or comfort interior).



a = 8 mm min.

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

~~*JIS T 8133: 2007 (geldig tot en met 31-12-2019)*~~
JIS T 8133: 2015



SNELL (USA)
(Label affixed inside the helmet).
SNELL M2015 (geldig tot en met 31-12-2026)
SNELL M 2020D or SNELL M 2020R
SNELL M 2025D or SNELL M 2025R

50 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.

51 GELUID

Het geluid van de motoren wordt volgens het KNMV Geluid Reglement Noppensport gemeten.

52 SLOTBEPALINGEN

52.1 Reglementen

Het Motorsport Reglement, het Reglement administratief verzuim en rechtspleging, de ISR Doping Reglementen en het Medische Reglement zijn van toepassing op dit reglement.

52.2 Bevoegdheid Motocross Expertgroep

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