

**TECHNISCH REGLEMENT
SNELHEID**

**SUPERSPORT
SUPERSPORT NEXT GENERATION
SUPERBIKE**

2024



www.fmb-bmb.be

Belgische Motorrijdersbond
Leuvensesteenweg 550/bus 7
B-1030 Brussel

Fédération Motocycliste de Belgique
Chaussée de Louvain 550/boîte 7
B-1030 Bruxelles

BELGISCHE MOTORRIJDERSBOND

SPORTCOMMISSIE

Werkgroep Snelheid (W.G.S.)

2 TECHNISCH REGLEMENT SSP / SSP NG / SBK

INHOUDSOPGAVE TECHNISCH REGLEMENT

Index

- 2.0 Algemene bepalingen.
- 2.1 Introductie.
- 2.2 Klassen.
- 2.3 Algemene technische en veiligheid specificaties.
 - 2.3.1 Volume bepaling.
 - 2.3.2 Drukvulling.
 - 2.3.3 Telemetrie/camera's.
 - 2.3.4 Materialen.
 - 2.3.5 Banden.
 - 2.3.6 Stuurhelften en bedieningshendels.
 - 2.3.7 Borging/ olie opvang/ carterontluchting/ olieleidingen en pluggen.
 - 2,3,8 Ketting bescherming.
 - 2.3.9 Tijdswaarnemingsseisen/ Montage transponder.
 - 2.3.10 Technische inspectie
 - 2.3.11 Parc fermé.
- 2.4 Specificaties **BeNeLux Trophy - Belgian Supersport / NG – Belgian Superbike**
- 2.5 Beschermende kleding en helmen.

2.0 ALGEMENE BEPALINGEN

Iedere rijder mag slechts 1 motorfiets ter keuring aanbieden en gebruiken.

Uitsluitend in geval van ter plaatse onherstelbare algehele schade (frame, voorvork, achtervork, motorblok), kan er een andere motorfiets ter keuring aangeboden en gebruikt worden.

De keuringssticker dient verwijderd te worden van de eerste motorfiets en mag deze motorfiets niet meer gebruikt worden gedurende het evenement.

De beslissing hierover wordt genomen door het Hoofd Technische Officials (H.T.O.) op het betreffende evenement.

Uitsluitend de motorfiets waarmee gereden wordt tijdens trainingen en wedstrijden is toegestaan in de pitbox, tenzij de Koersdirecteur op het betreffende evenement toestemming geeft om onderdelen over te bouwen.

De BMB behoudt zich het recht voor om tijdens het seizoen veranderingen aan te brengen in het technisch reglement ten aanzien van veiligheid en tussentijdse wijzigingen in het FIM technisch reglement.

Milieumat

Bij elke ondergrond is het werken aan de motorfiets enkel toegestaan boven een milieumat, dit is ook van toepassing voor e-bikes.

2.1 Introductie

Motorfietsen die deelnemen in de klassen **BeNeLux Trophy - Belgian Superbike, Belgian Supersport /Next Generation** dienen voor te komen op de FIM-homologatie lijst van dit jaar.

2.2 Klassen

De op productie gebaseerde raceklassen worden aangeduid op basis **van cilinderinhoud en technische verschillen.**

2.3 ALGEMENE TECHNISCHE / VEILIGHEIDS SPECIFICATIES

2.3.1 Volume bepaling

Zuigermotor werkend volgens het Otto principe.

Het volume van elke cilinder wordt berekend volgens de formule:

$$\text{volume} = \frac{D^2 \times 3,1416 \times S}{4}$$

D = Boring
S = Slag

Tijdens het meten van D is een tolerantie van 0,1 mm. toegestaan. Als blijkt dat de maximale cilinderinhoud wordt overschreden moet - bij een normale omgevingstemperatuur - de motor opnieuw gemeten worden, maar nu met een tolerantie van 0,01 mm.

Toleranties op de cilinderinhoud zijn niet toegestaan.

2.3.2 Drukvulling

Elke mechanische vorm van drukkulling is niet toegestaan.

Directe insputting van brandstof wordt niet beschouwd als drukkulling.

2.3.3 Telemetrie / camera's

Informatie mag op geen enkele manier verzonden worden van en naar een rijdende motorfiets, uitgezonderd officiële tijdwaarnemingsapparatuur en/of beeldregistratie-apparatuur.

"On board-camera's", vooraan of aan de zijkant geplaatst, dienen binnen de stroomlijn, deugdelijk (geschroefd) bevestigd te zijn.

Achterwaarts gerichte camera's mogen op het zitje gemonteerd worden.

Bij verschil van mening over bovenstaande is de beslissing van het Hoofd Technisch Officials doorslaggevend.

Camera's gemonteerd op de helm (zgn."helmcamera's") zijn niet toegestaan.

Een organisator kan het gebruik van on board "camera's verbieden in verband met betrekking tot publicatierechten.

Automatische rondetijdenregistratie wordt niet als telemetrie beschouwd.

Rondetijdapparatuur mag in geen geval de officiële tijdwaarneming of de apparatuur hiervan beïnvloeden.

2.3.4 Materialen

Het gebruik van titanium in de constructie van het frame, de voorvork, de stuurhelften, de achtervork, de achtervork assen en wielassen is niet toegestaan.

Het gebruik van lichtmetalen in de wielassen is evenmin toegestaan. Titanium bouten en moeren zijn wel toegestaan.

2.3.5 Banden

Banden mogen worden vervangen door banden die op de gehomologeerde motorfiets zijn gemonteerd.

Het loopvlakprofiel mag uitsluitend door de fabrikant worden gemaakt bij de productie van de band.

Als veilig minimum moet de diepte van het loopvlak van de band over het hele profiel bij de pre-race-controle ten minste 2,5 mm zijn.

Banden die bij het pre-race controle een profieldiepte van minder dan 1,5 mm hebben, worden beschouwd als banden zonder loopvlak (slick band) en de beperkingen die van toepassing zijn op slickbanden zijn dan op hen van toepassing.

Het oppervlak van een slick band moet drie of meer holtes bevatten met intervallen van 120° of minder, wat de limiet van slijtage op het midden en de verzamelgebieden van de band aangeeft.

De rijder mag de baan niet betreden als ten minste 2 van deze holtes op verschillende delen van de omtrek niet meer zichtbaar zijn.

2.3.6 Stuurhelften en bedieningshendels

Open stuurhendels moeten zijn opgevuld middels een solide materiaal of met een afgesloten rubber handgreep zijn afgedekt.

De minimale stuuruitslag vanuit de middenstand van het stuur, gemeten naar beide zijden, moet bedragen: 15 graden voor motoren. Het voorwiel, band en spatbord mag in geen enkele stand van het stuur en over de totale lengte van de veerweg, de stroomlijn raken met een minimale afstand van 10 mm.

Er moeten permanente aanslagen, andere dan een stuurdemper, zijn aangebracht om bij een volledige stuuruitslag een minimale ruimte van 3 cm. tussen de hendels en de tank of framedelen te behouden

Het repareren en/of lassen van lichtmetalen stuurhelften is niet toegestaan.

Sturen of Stuurhelften gemaakt van een compositiemateriaal zijn niet toegestaan.

Alle hendels (koppeling, rem, enz.) moeten eindigen in een bolvorm met een diameter van tenminste 16 mm. die een geheel vormt met de hendel. De bolvorm mag zij afgeplat met afgeronde randen, maar moet afgeplat een dikte behouden van tenminste 14 mm.

Het remhendel dient te zijn voorzien van een remhendelbescherming.

Het koppelingshendel mag eveneens voorzien zijn van een bescherming gelijk aan het remhendel.

2.3.7 Borging en olie-opvang / carter ontluchting

Olieleidingen en pluggen

Alle olie vul- en aftappluggen, olieleidingen, oliefilters, afdichtingen van oliekanalen en filterdeksels dienen door middel van borgdraad tegen loslopen te zijn geborgd.

Indien er van uitwendige olie(druk)leidingen gebruikt wordt gemaakt, dienen hierbij schroef- of perskoppelingen te worden toegepast.

Olie-opvang en carterontluchtingssystemen

Voor 4-takt motoren moet de onderkuip zo zijn geconstrueerd dat deze in geval van een motorschade minimaal de helft van de hoeveelheid olie en koelmiddel moet kunnen bevatten (minimaal 5 ltr.). De onderzijde van eventuele gaten in de stroomlijn mag niet lager geplaatst zijn dan 50 mm. boven de onderzijde van de kuip. In de onderkuip dient een gat te zitten met een diameter van 25 mm.

Dit gat , aan de voorzijde van de onderkuip, moet zijn afgedicht, anders als met tape, tijdens droge condities en mogen open zijn in geval van regencondities.

Wanneer ontluchtings- of overloopleidingen zijn aangebracht moeten deze via bestaande uitlaten worden afgevoerd. Het oorspronkelijke gesloten systeem moet behouden blijven; er is geen directe atmosferische emissie toegestaan.

Motorfietsen moeten zijn uitgerust met een rood licht op het instrumentenpaneel dat moet oplichten in geval van oliedrukverlies.

2.3.8 Ketting bescherming

Om veiligheidsredenen moet een kettingbeschermer (Sharkfin) zijn gemonteerd op een zodanige manier dat het niet mogelijk is om met enig lichaamsdeel tussen de onderste kettingloop en het achter tandwiel te komen.

Als de achtervork dubbel is uitgevoerd mag de onderste buis de functie van kettingbeschermer overnemen.

2.3.9 Tijdwaarnemingseisen

Alle motoren dienen te zijn voorzien van een correct gemonteerde tijdwaarnemings-transponder.

De transponder dient gemonteerd te zijn aan de zijkant van het frame ter hoogte van de achtervorkas (zie voorbeeld bij visuele informatie) of verder naar achter.

De transponderhouder dient bij voorkeur geschroefd te worden of in ieder geval met voldoende tie-wraps gemonteerd te zijn.

De transponder moet werken tijdens trainingen en races ook als het contact "off" staat.

2.3.10 Inspectie motorfiets

Gedurende het evenement kan bij enige twijfel over de reglementaire juistheid opdracht gegeven worden tot inspectie. De rijder dient hieraan zijn medewerking te verlenen.

2.3.11 Parc Fermé

Na afloop van kwalificatie-training(en) en/of wedstrijd(en) **kan** de wedstrijdleader bepalen of de motoren in het Parc Fermé moeten worden geplaatst, dit in verband met eventuele klachten en/ of technische nacontroles.

2.4 SPECIFICATIES BeNeLux Trophy – Belgian SSP/ NG - Belgian SBK

Deelname staat open voor door de FIM / BMB voor deze klasse gehomologeerde motoren in de categorie **Belgian SSP / SSP NG en Belgian SBK**, ze dienen voor te komen op de door de FIM uitgegeven homologatielijst van het huidige seizoen.

In geval een in leeftijd (+10 jaar) of technisch afwijkende motorfiets kan bij de BMB een uitzondering worden aangevraagd.

Alle motoren moeten voldoen aan de eisen zoals gesteld in dit Technisch Reglement Snelheid tenzij anders vermeld.

Het uiterlijk en aanzicht van zowel voor-, zij-, als achterzijde en het profiel van een **Belgian SP / NG en Belgian SBK** machine moet gelijk zijn aan het, bij de FIM, gehomologeerde model, tenzij anders vermeld.

2.4.1 Klasse specificatie

Supersport

cilinderinhoud	aantal cil.	max. versn.
400 tot 600 cc.	4	6
500 tot 675 cc.	3	6
600 tot 750 cc.	2	6

SSP Next Generation

Merk / type	Aantal cil.	Max versn.
Ducati Panigale V2	2	6
Kawasaki ZX-636R	4	6
MV Agusta F3	3	6
MV Agusta F3 800	3	6
MV Agusta F3 Superveloce	3	6
Suzuki GSXR 750	4	6
Triumph 765 RS	3	6

Dutch Superbike

Cilinderinhoud	Aantal cil.	Max.versn.
750 cc tot 1000 cc	4	6
850 cc tot 1200 cc	2 / 3	6

De cilinderinhoud, boring en slag moeten de gehomologeerde waarde behouden. Het veranderen van de boring en slag om de grenzen van de klasse te bereiken is niet toegestaan.

2.4.2 Minimumgewichten

Het toevoegen van ballast is toegestaan, mits dit deugdelijk met schroeven wordt bevestigd.

Supersport en SSP Next Generation

Merk	Hard Minimum	Soft Maximum	Gecombineerd min. Gewicht, rijder en motor
Ducati Panigale V2*	166 kg	175 kg	244 kg
Honda CBR600RR	161 kg	170 kg	239 kg
Kawasaki ZX-6R	161 kg	170 kg	239 kg
Kawasaki ZX-636R *	161 kg	170 kg	239 kg
MV Agusta F3	161 kg	170 kg	239 kg
MV Agusta F3 800*	161 kg	170 kg	239 kg
MV Agusta F3 Superveloce*	161 kg	170 kg	239 kg
Suzuki GSX-R600	161 kg	170 kg	239 kg
Suzuki GSX-R750 *	161 kg	170 kg	239 kg
Triumph 675R	161 kg	170 kg	239 kg
Triumph ST 765 RS*	161 kg	170 kg	239 kg
Yamaha YZF-R6	161 kg	170 kg	239 kg

* Supersport Next Generation

Het gecombineerde gewicht is het gewicht van de rijder (in volledige race-uitrusting) en de motorfiets zoals gebruikt op het circuit.

Als de motorfiets het "Soft Maximum" gewicht heeft bereikt of overschreden, hoeft het gecombineerde minimumgewicht niet te worden bereikt.

De motorfiets alleen mag op geen enkel moment onder het "hard minimum" zitten.

Minimumgewicht Dutch Superbike

2 en 3 cilinder	170 kg.
4 cilinder	170 kg.

Op geen enkel moment tijdens het evenement mag het gewicht van de gehele motorfiets (inclusief tank en inhoud) lager zijn dan het minimumgewicht.

Er is geen tolerantie voor het minimale gewicht van de motorfiets of rijder.

Tijdens de laatste technische controle, aan het einde van de race, worden de geselecteerde motorfietsen gewogen in raceconditie, waarbij het opgegeven gewichtslimiet in deze toestand moet worden nageleefd. Er mag niets aan de motorfiets worden toegevoegd. Dit omvat alle vloeistoffen.

Tijdens de vrije trainingen en kwalificatiesessies kunnen rijders gevraagd worden een gewichtscntrole te ondergaan.

Het gebruik van extra gewichten om boven het minimumgewicht te blijven, kan nodig zijn vanwege het handicapsysteem. Het gebruik van extra gewichten om aan de gewichtseis te voldoen, moet tijdens de technische keuring worden gemeld.

2.4.3 Nummers en nummerplaten

2.4.3.1 De nummers en achtergronden dienen als volgt te worden aangebracht:

Het nummer aan de voorzijde moet in het midden of aan 1 van de beide zijden zijn geplaatst.

De nummers aan beide zijkanten moeten aangebracht worden op de onderkuip

De minimale afmetingen aan de voorzijde zijn:

Hoogte	140 mm.
Breedte per cijfer	80 mm.
Lijndikte	20 mm.
Tussen ruimte	10 mm.

De minimale afmetingen aan de weerszijden zijn:

Hoogte	120 mm.
Breedte per cijfer	80 mm.
Lijndikte	20 mm
Tussenruimte	10 mm.

Kleuren Dutch Supersport:

Achtergrond	Wit (RAL 9010)
Cijfers	Blauw (RAL 5010)

Kleuren Supersport Next Generation:

Achtergrond	Blauw (RAL 5010)
Cijfers	Wit (RAL 9010)

Kleuren Dutch Superbike

Achtergrond	Wit (Ral 9010)
Cijfers	Zwart (RAL 9010)

De cijfers mogen elkaar niet overlappen

De cijfers moeten een van de stijlen hebben zoals aangegeven in art. 2.18 visuele informatie .

Rond de nummerplaten moet een ruimte van 50 mm vrij blijven van reclame.

Motoren die zijn uitgerust met nummers die niet voldoen aan het reglement, worden niet toegelaten tot de training / wedstrijd.

In geval van verschil van mening wat betreft de legaliteit van de nummers, beslist het Hoofd Technisch Officials op het evenement.

2.4.4 Brandstof

Alle motoren moeten gebruik maken van normale ongelode benzine met een max. loodgehalte van 0,005 g/l en een max. MON van 90 (zie art.2.17)

2.4.5 Banden

Banden mogen worden vervangen.

Hand opgesneden "slick banden" zijn niet toegestaan.

Het gebruik van "slick banden" en/of regenbanden is een keuze van de rijder.

Het gebruik van bandenwarmers is toegestaan.

2.4.6 Max. geluidproductie

De maximale geluidproductie is 102 dB(A).

Een tolerantie van +3 dB(A) na afloop van de wedstrijd is toegestaan.

2.4.7 Benzinetank

Alle benzinetanks moeten geheel zijn gevuld met een explosie werend middel (bijv. Explosafe).

Benzinetanks voorzien van een ontluchtingslang moeten zijn voorzien van een terugslagklep waarvan de slang uitkomt in een geschikt reservoir van tenminste 250 cc.

2.4.8 Carterbescherming

Alle motordeksels waarachter zich olie bevindt (bijv. motor- en versnellingsbak zijdeksels, ontstekings-, koppeling- en dynamodeksels) die bij een ongeval kunnen worden beschadigd, moeten worden beschermd door aanvullende middelen van stalen, lichtmetalen, koolstof-, Kevlar- of composietmateriaalcomponenten.

De bescherming van ten minste 50% van het risicogebied is verplicht.

Zijdeksels in de vorm van versterkte motorafdekkingen mogen worden gemonteerd/ bewerkt, maar die onderdelen moeten van hetzelfde materiaal zijn gemaakt en mogen niet lichter zijn dan het standaardmateriaal.

Bescherming van een droge koppeling mag worden gewijzigd of vervangen om een betere koeling te bereiken.

FIM goedgekeurde zijbescherming mag worden gebruikt zonder restrictie van de materiaalkeuze.

Het Hoofd Technisch Officials heeft het recht de zijdekselbescherming te verbieden als deze naar zijn inzicht niet deugdelijk is.

2.4.9 Veiligheidsachterlicht

Alle motorfietsen moeten voorzien zijn van een functionerend rood achterlicht voorzien van LED's.

Dit licht moet aan de achterzijde worden gemonteerd, ten minste 600 mm boven de grond en zich in het gebied tussen het achterwiel en de zit bevinden.

Er moet voor worden gezorgd dat het licht niet worden belemmerd door onderdelen en/of door de berijder en dat het licht naar achteren worden gericht met een afwijking van ten hoogste 5° ten opzichte van de lengteas van het voertuig.

De output moet doorlopend zijn, dus niet knipperend, in de pitstraat is dit wel toegestaan als de pit-lane begrenzer is ingeschakeld.

Het mag alleen worden ingeschakeld in het geval van een wet-race of op instructie van de wedstrijdleider.

2.4.10 De volgende delen moeten worden verwijderd:

Spiegels

Verlichtingsdelen

Claxon.

Gereedschapsbox.

Kentekenplaat en -houder.

Duo voetsteunen.

Duo handgrepen.

Valbeugels, middenbok en zijstandaard.

2.4.11 Het volgende moet worden veranderd:

Elektrische brandstofpompen moeten worden aangesloten op de contactschakelaar.

Het is verplicht om een kantelschakelaar te monteren.

Er moet voor worden gezorgd dat deze tijdens de trainingen en race binnen 15 seconden werkt.

Veiligheidsbeugels, midden- en zijstandaards moeten worden verwijderd, maar vaste bevestigingssteunen moeten blijven zitten.

2.4.12 De volgende delen mogen worden verwijderd.

Emissiedelen in of rond het luchtfilterhuis en motorblok (lambda sensor, luchtinjectie-systemen, enz.).

Snelheidsmeter.

Toerenteller.

Kettingscherm indien niet geïntegreerd in het achterspatbord.

Alle met bouten bevestigde delen aan het subframe.

2.4.13 De volgende delen moeten worden veranderd.

Motorfietsen moeten zijn uitgerust met een goed werkende noodschakelaar die het uitschakelen van de ontsteking tot gevolg heeft. Deze noodschakelaar moet gemonteerd zijn op de rechter stuurhelft, op zodanige wijze dat deze met de hand aan de handgreep kan worden bediend.

De knop/schakelaar dient roodgekleurd te zijn.

Alle vul – en aftappluggen moeten met draad worden geborgd. Externe oliefilters en bouten of schroeven die een olieboring afdichten moeten met draad worden geborgd.

Alle motorfietsen moeten zijn voorzien van een gesloten ontluchtingssysteem. De ontluchtingsslang moet zijn gemonteerd op en uitkomen in het luchtfilterhuis.

Het originele - gesloten - ontluchtingssysteem moet gehandhaafd blijven.

Directe afvoer naar de buitenlucht is niet toegestaan.

Een goed werkende "omval-schakelaar" is verplicht.

Motorfietsen moeten zijn uitgerust met een rood lampje op het instrumentenpaneel dat moet gaan branden in geval van oliedrukdaling.

2.5 BESCHERMENDE KLEDING EN HELMEN

Kleding:

2.5.1 Rijders en passagiers dienen een compleet (niet deelbaar) leren pak bij voorkeur met airbag-bescherming, te dragen met extra lederen vulling of andere bescherming op de belangrijkste contactpunten, knieën, ellebogen, schouders, heupen die voldoen aan EN1621.1

Het gebruik van "zgn sliders" (specifieke delen van de veiligheidsuitrusting van de rijders, permanent vast of verwijderbaar, bedoeld om regelmatig contact te maken met het baanoppervlak om de rijder te helpen tijdens het bochtenwerk), is toegestaan op de knieën, ellebogen of andere delen van het wedstrijdpak, waar dit noodzakelijk wordt geacht.

Ze mogen niet zijn vervaardigd van of materiaal bevatten dat bij contact met het baanoppervlak visuele of andere verstoringen voor andere rijders kan veroorzaken.

2.5.2 Voering en of onderkleding mogen niet zijn gemaakt van synthetisch materiaal dat kan smelten en schade aan de huid van de rijders kan veroorzaken.

2.5.3 Rijders en passagiers moeten leren handschoenen en laarzen dragen, die met het leren pak een volledige dekking bieden vanaf de nek naar beneden.

2.5.4 Er mogen vervangende materialen voor leer worden gebruikt, mits deze zijn gecontroleerd door het Hoofd Technisch Officials.

2.5.5 Het gebruik van een borst- en rugbeschermer is verplicht en moet duidelijk worden gemarkeerd met de volgende normen:

- a) De rugbeschermer moet bij voorkeur voldoen aan EN1621-2, CB ("centrale rug") of FB ("volledige rug") Niveau 1 of 2.
- b) De borstbeschermer moet bij voorkeur voldoen aan prEN1621-3 of EN 14021.

Helmen:

2.5.6 Rijders en passagiers dienen een helm te dragen die in goede staat verkeert, een goede pasvorm biedt en goed is bevestigd.

2.5.7 Helmen moeten van het volledige gezichtstype (integraal) zijn en voldoen aan een van de erkende internationale FIM-normen.

Internationale Helm Normen:

EUROPE	ECE 22-05 only "P" type tot 31/12/2024 ECE 22-06 only "P" type verplicht vanaf 01/01/2025
FIM	T/m 31/12/2025: FRHPhe-01 en FRHPhe-02 Van af 01/01/2026: uitsluitend FRHPhe-02
JAPAN	JIS T 8133 (only "Type 2 Full face")
USA SNELL	M 2020 R M 2020 D

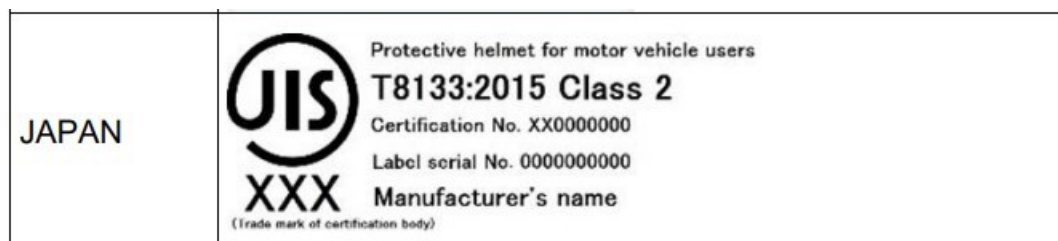
Voorbeelden :

ECE 22 - 05 "P" / ECE 22 – 06 "P" (EUROPE)

Het ECE-merk bestaat uit een cirkel rond de letter E, gevolgd door het onderscheidingsnummer van het land dat de goedkeuring heeft verleend.



(JAPAN) JIS
(Label affixed inside the helmet).
JIS T 8133



(USA) M2020
(Label affixed inside the helmet).

USA	

FIM :

FIM	
-----	--

FIM FRHPhe-01
FRHPhe-02

2.5.8 Vizieren moeten gemaakt zijn van een onbreekbaar materiaal.

2.5.9 Wegwerp "tear-offs" zijn toegestaan.

2.5.10 Elke vraag over de geschiktheid of de staat van de kleding en/of helm wordt beslist door het hoofd Technisch Officials, die desgewenst met de fabrikanten van het product kan overleggen alvorens een definitieve beslissing te nemen.

2.5.11 Voor KNMV-startbewijshouders dient de helm te zijn voorzien van een geldige 'KNMV-jaarsticker' voor motorsporthelmen, Alleen helmen met een kinband en "dubbel D"-sluiting als retentiesysteem zijn toegestaan.

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.

2.5.12 Helm Inspectie

2.5.12.1 Toelatingsmerk

De helmen moeten voorzien zijn van een geldige keuringsticket van het Technisch College BMB.

2.5.12.2 Inspectie van de helmen

Een keursticker van het Technisch College wordt aangebracht op de helm wanneer:

a) 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 goedkeuring- en serienummer;

- b)** dat er sprake is van een winkelnieuwe, dus ongebruikte en in goede staat verkerende helm of - naar het oordeel van de TC - in nieuw staat verkerende helm;
- c)** dat er geen aangebrachte veranderingen zijn doorgevoerd, die een inbreuk op de goedkeuringsnormen betekenen. Immers in dat geval zal dat als een helm zonder goedkeuringslabel worden aangemerkt.

2.5.12.3 Verplichting rijder

Het is de plicht van de rijder, zijn helm en kleding bij de aanvang van elk wedstrijdweekend ter controle aan te bieden.

Het is de plicht van een rijder, zijn helm, nadat hij bij een valpartij is betrokken geweest, direct bij de TC ter inspectie aan te bieden.