

Belgian Old timers Championship (BOTC)

Règlement général

But et fonctionnement

Le but global des organisations oldtimers est de préserver les **motos de cross** et de les employer comme à l'époque quand elles ont été construites et employées. Le but est aussi de conserver ces motos autant que possible **dans l'état original** de leur construction.

Toutefois, quelques changements et améliorations ont été nécessaires en ce qui concerne la sécurité (par exemple : équipements et habits du pilote), ainsi que le respect de l'environnement (bruit et pollution de la moto, etc.).

Les épreuves oldtimers ainsi que les entraînements sont organisés par plusieurs fédérations en collaboration avec le groupe de travail du BOTC qui fixe un calendrier annuel.

Les définitions « oldtimers » sont décrites plus loin dans le règlement sous la rubrique: *catégories*. Les contraintes techniques et ses accessoires sont définis dans le Règlement Technique (voir plus loin).

La participation aux épreuves oldtimers considère que les pilotes ont pris note des règlements des fédérations, des organisateurs ainsi que les règlements du BOTC décrites dans ce document.

De par leur participation les pilotes confirment avoir pris connaissances des règlements généraux et des règlements techniques et déclare si référer.

Code de bonne conduite

Il est attendu de tous les pilotes qui portent le motocross oldtimers dans leur cœur fasse tout pour que notre sport vive encore pendant de nombreuses années. Cette façon d'être est également celle de l' ECMO (European Classic Motocross Organisation).

Une approche sportive et positive est la première éthique demandée à chaque participant ou sympathisant.

Le respect du milieu et de l'environnement est exigé en priorité à **chacun**. Réduire le bruit (norme maximum) et réduire au minimum toute autre forme de pollution (tapis de sol, déchets etc. ...). En respectant ces critères, notre sport à encore un avenir certain.

Il est interdit de rouler à moto dans le parc des coureurs et dans le parking. Si il serait toléré par l'organisateur, de rouler dans ces lieux il est interdit de rouler plus vite qu'au pas d'homme. En cas de non respect, le pilote peut être exclu par la fédération organisatrice.

La consommation d'alcool, de produit stimulant ou de tout autre produit interdit (doping) au cours des épreuves ou des entraînements est strictement interdit. Une infraction à cette règle équivaut à une suspension (fixée par le BOTC). Pilotes qui ont été suspendus ne peuvent participer ni aux épreuves ou ni aux entraînements.

Les pilotes et leurs accompagnants seront respectueux envers toutes les personnes liées à l'organisation et des membres du groupe de travail du BOTC. Les menaces venant des pilotes ou de leurs accompagnants à l'égard des collaborateurs de la BOTC seront sanctionnées avec le soutien de la fédération organisatrice.

Inscription et assurance

Chaque pilote est obligé, avant le début de la saison, de remplir un **formulaire d'inscription** avec leurs données personnelles ainsi que **les données de la moto (passeport)**, la catégorie et le numéro. Ce formulaire doit être rempli lisiblement et daté puis envoyé à l'adresse e-mail de Eddy Wijnants (voir plus loin) ou à remettre au plus tard à l'inscription de la première épreuve ou à la demande d'une licence à l'année.

Ce passeport de la moto peut être trouvé sur le site web du BOTC.

Pour les pilotes ne se servant pas d'internet ou e-mail, ces derniers peuvent demander un formulaire à un membre du groupe de travail.

Pour pouvoir participer à une épreuve Oldtimers chaque pilote est obligé d'être en possession d'une **assurance personnelle** via le formulaire à l'année ou assurance d'un jour.

Après, le pilote signe un document de **«non recours»** envers la fédération organisatrice, les organisateurs du jour et toutes les personnes du BOTC présents à cette organisation.

L'âge minimum pour participer est de 18 ans.

*Pour la catégorie de Pré 80 50 -175cc il est possible de participer dès l'âge de **16 ans avec l'autorisation officielle des 2 parents** (document délivré par la commune où réside le pilote).*

Masters : dépendant de la prestation du pilote le groupe de travail du BOTC décidera si oui ou non, le pilote sera catégorisé comme Master. Les pilotes « Master » peuvent choisir une autre catégorie dès qu'ils ont atteint l'âge de 50 ans et qu'ils n'ont plus tenue une licence depuis plus de 10 années. Pour les pilotes ex-GP ou ex-Inter (BMB) cet âge est fixé à 55 ans.

Chaque détenteur de licence : motocross, enduro, speedway, super motard, quad, vitesse, etc., dans n'importe quelle fédération, doit avoir au moins 35 ans sans tenir compte de la catégorie. (Note : à partir de 2017 l'âge de 35 sera probablement modifiés en 40 ans).

Détenteurs de licence qui ont moins de 35 ans peuvent participer mais seront automatiquement catégorisés comme Master qui roule dans les catégories Twinshocks ou Pré 90.

Le pilote a la possibilité de choisir entre **une licence d'un jour** avant l'épreuve ou une **licence à l'année** délivrée par l'une des fédérations. Les modalités pour obtenir ces licences sont définies par les fédérations en tenant compte entre autre des capacités et condition médicales (certificat médecin traitant).

Chaque pilote doit s'inscrire avant chaque épreuve chez l'organisateur fédération du jour.

La dernière inscription se fera 10 minutes avant le début du premier entraînement.

Le plus souvent les pilotes ont la possibilité de s'inscrire le vendredi soir ou le samedi matin pour les épreuves du samedi.

Demande de la licence à l'année.

VMCF, VLM-JMS :

Prix : informations à trouver aux fédérations.

Le pilote a le libre choix.

Licence MC Lille et AMC Genk probablement aux mêmes conditions (carte verte de licence). Prix : voir l'information fournies par ces fédérations.

Inscription et prix :

Les épreuves auront lieu avec un transpondeur officiel (AMB). Eventuellement un transpondeur peut être loué en tenant compte du stock. **Le pilote doit montrer son numéro de transpondeur à l'inscription.**

Pilote avec carte de licence VLM- JMS ou VMCF : 4€ / 5€

Pilote avec licence MC Lille ou AMC Genk : 4€ / 5€ + 10€ = 14€ / 15€

Licence d'un jour : 25€

Pilotes étrangers sans licence belge prendront une licence d'un jour.

Location transpondeur possible (dépendant du stock de la fédération).

Entrée : 13€ pour les deux jours (peut être modifié par la fédération organisatrice)

Note: pour les épreuves qui seront organisés par une autre fédération que VLM- JMS ou VMCF , d'autres tarifs peuvent être appliqués et seront communiqués avant l'épreuve.

Note : les prix seront fixés par les fédérations.

Epreuve et entraînement

Chaque journée est divisée: un entraînement libre, une première manche et une deuxième manche.

Les épreuves se disputeront avec transpondeurs pour comptabiliser les résultats. Rouler sans transpondeur signifie que le pilote ne sera pas repris dans le classement du jour, sans attribution de points pour le championnat.

Si la fédération ne dispose pas d'un système de transpondeur, les pointages seront effectués manuellement et le pilote portera obligatoirement son numéro sur le dos de sa vareuse.

Le pilote doit se présenter au parc fermé au plus tard 10 minutes avant la session d'entraînement ainsi que 10 minutes avant le départ des manches. Les pilotes qui arriveront en retard peuvent être privés de départ.

Il est **défendu de prendre part à plus de 3 manches** (restriction émanant des assurances).

Timing des épreuves

Entraînement : nombre et départ défini par la fédération organisatrice

Durée des courses : 12 minutes + 1 tour par manche

Modifications éventuelles possible via la fédération organisatrice

Un programme des courses et entraînements (timing) sera distribué à l'inscription. Programme à voir sur le site web, si transmis à temps.

Lors de la participation à la session d'entraînement ou à la première manche le pilote **doit donner le ticket** d'entraînement reçu lors de l'inscription au chapiteau au préposé de la fédération **avant son entrée au parc fermé.**

Les séances d'entraînement sont organisées en fonction des différentes catégories et peuvent être modifiées de par le nombre de pilotes ou d'autres circonstances.

Un pilote souhaitant s'entraîner dans une autre catégorie, doit demander l'accord du responsable du parc fermé avant de prendre part aux entraînements.

En cas d'un entraînement supplémentaire (par exemple en cas de panne technique ou corrections aux équipements nécessaires), le pilote doit se présenter chez le responsable des entraînements. Dans certaines fédérations il faut un ticket supplémentaire à demander près des officiels (bus).

Catégories et classement

Les épreuves oldtimers sont organisées en **cinq catégories (*)** qui disputent chacune deux manches.

Motos Pré 65 et Pré 72 .

Motos Pré 77 et Pré 82 Enduro (nouvelle catégorie « Twinshock» 2014, ces pilotes roulent en catégorie Pré 77 sauf si le nombre de pilotes inscrits est trop important, le groupe de travail peut décider de les mettre en Twinshocks).

Motos pré 80 50cc et - 175cc Ces 2 groupes Pré 80 roulent ensemble (les motos 250cc 4-temps ne sont plus tolérées dans cette catégorie depuis 2013).

Twinshocks / Twinshocks Masters, 2- et 4- temps motos plus jeune que les Pré 77.

Motos Pré 90 / Pré 90 Masters et Open Pré 90- 125cc.

(*) Pendant la saison 2016 la VMCF organisera une sixième catégorie qui regroupe les Masters Twinshocks et les Masters Pré 90.

Un pilote peut participer à une épreuve supérieure avec une moto d'une catégorie inférieure.

Pour la qualification des motos par catégories voir le règlement technique un peu plus loin.

Dans la catégorie Twinshocks et Pré 90, des pilotes seront repris comme masters d'après leurs notoriété et leurs performances lors de leur carrière sur base des prestations. Cette décision, sur base des différents critères, est prise par le groupe de travail du BOTC.

Pour l'attribution des points pour le classement du jour et pour le Belgian oldtimers championship les catégories suivantes sont valables basées sur l'âge du pilote (âge lors de la première épreuve de la saison par exemple 55 ans avant le début de la saison.)

Catégories pour le classement du jour

Pré 65	Cat Ouverte 2 et 4 temps (pas de catégories d'âge)	
Pré 72	- 55 ans	
	+ 55 ans	
Pré 77	- 55 ans	
	+ 55 ans	
Pré 82 Enduro		(pas de catégories d'âge)
Pré 80	50 cc	(pas de catégories d'âge)
Pré 80	- 175 cc	(pas de catégories d'âge)
Twinslocks	A	- 50 ans
	B	+ 50 ans
	Masters	(pas de catégories d'âge)
Pré 90	A	- 50 ans
	B	+ 50 ans
	Masters	(pas de catégories d'âge)
Pré 90 -125 cc	Cat. Ouverte	(pas de catégories d'âge)

Qui peut participer au classement du jour : toutes les pilotes qui ont participé à l'épreuve.

La remise des prix est organisée à l'heure définie par l'organisateur. Le pilote ou son représentant est tenu d'enlever son prix(trophée) à la place prévue à cet effet (en général au chapiteau). Les prix non relevés ne seront pas envoyés ni conservés.

Catégories pour le Belgian Oldtimers Championships (BOTC).

Toutes les épreuves du calendrier BOTC comptent.

Règles supplémentaire pour le Belgian Oldtimers Championships (BK)

Le BOTC (BK) est **ouvert à toutes les pilotes avec une licence à l'année.** Pilotes avec une licence d'un jour ne seront pas attribuées des point pour le championnat.

Les courses de championnat seront disputé à la date prévue sur le calendrier du BOTC et à voir sur le site web. En cas d'annulation d'une épreuve, une autre épreuve tenue au même jour peut compter pour accumulations des points du championnat.

Le pilote choisit sa **catégorie préférée** (une seule) avant sa première course de la saison.

Pour le championnat, le titre sera attribué si aux moins 5 (cinq) participants ont été inscrit dans la catégorie.

Il n'est plus possible de changer de catégorie en cours de saison. Si cela arrive, il ne lui sera pas attribué de points pour le championnat mais bien pour le classement du jour. **Les points ne seront pas comptabilisés ou enlevés de l'ancienne catégorie.**

A la demande du groupe de travail, le pilote changeant de catégorie comptabilisera ses points dans sa nouvelle catégorie.

Toutes les courses (manches) BOTC rentre en ligne de compte pour le championnat.

Pré 65	Cat. Ouverte 2 et 4 temps (pas de catégories d'âge)			
Pré 72	2-temps	- 55 ans	4-temps	- 55 ans
		+ 55 ans		+ 55 ans
Pré 77	Open	- 55 ans		
		+ 55 ans		
Pré 80	50 cc	- 50 ans		
		+ 50 ans		
Pré 80	- 175 cc	- 50 ans		
		+ 50 ans		
Pré 82	Enduro	(pas de catégories d'âge)		
Twinslocks	A	- 50 ans		
	B	+ 50 ans		
	Masters	(pas de catégories d'âge)		
Pré 90	A	- 50 ans		
	B	+ 50 ans		
	Masters	(pas de catégories d'âge)		
Pré 90	- 125 CC Cat. Ouverte	(pas de catégorie d'âge)		

Attribution des points.

Les résultats sont définis de la façon suivante:

25-22-20-18-16-15-14-13-12-11-10-9-8-7-6-5-4-3-2-1 au 1^è, 2^è, 3^è, 4^è etc.....

Pour le classement des catégories qui roulent ensemble les points attribués, sont comptabilisés dans chaque catégorie par exemple: les Twinslocks les A et les B et les Masters roulent ensemble, mais les points sont donnés comme suit : 1^è A: 25pt, 2^è A: 22pt.....1^è B: 25pt, 2^è B: 22pt.....le 1^è Masters: 25pt, 2^è Masters: 22pt.....etc..

Pour recevoir des points pour le classement du jour ou pour le championnat, le pilote doit effectuer au minimum 50% (arrondi en haut) des tours roulés par le vainqueur.

En cas d'un nombre de **points égaux le résultat de la 2^è manche est prépondérant pour le classement général du jour**. Pour le championnat BOTC, les points par manche sont comptabilisés.

BOTC la totalisation des points pour le championnat est faite selon les règles suivantes :

Pour le titre **tous les meilleurs résultats de toutes les manches BOTC tenues comptent moins 4 (- 4)**, en autres termes les 4 résultats les plus mauvaises seront annulées. (Les manches BOTC tenues sont toutes les manches du calendrier BOTC qui ne seront pas annulées *).

Exemple : 17 épreuves BOTC = 34 manches – 4 manches = 30 meilleures résultats

En cas d'annulation d'une ou plusieurs manches, le total des résultats sera décompté relativement.

Exemple : 2 épreuves seront annulées pendant la saison
15 épreuves BOTC = 30 manches – 4 manches = 26 meilleures résultats

** L'annulation d'une épreuve sera décidée par le groupe de travail en concertation avec la fédération et l'organisateur. Si à ce jour même il y a néanmoins la possibilité de rouler (training) il n'y aura pas d'attributions des points ni pour le championnat ni pour le classement du jour.*

Pour le championnat BOTC, les points par manche sont comptabilisés. En cas d'un nombre de **points égaux** le nombre des victoires sera comptabilisés, puis le nombre de deuxièmes places etc.... .

En cas d'une éventuelle 3^è manche celle ci se déroule **hors classement**. Cette 3^è manche se déroulera sous les **conditions** suivantes :

Le responsable de la course doit toujours donner son accord

Cette manche est à **rouler absolument sans transpondeur**

On ne peut participer que pendant la deuxième manche de « l'autre catégorie »

Le pilote se met à la deuxième ligne derrière la grille de départ

Les plaques seront rayées par un trait transversal

Il y aura aux maximum 40 pilotes derrière la grille de départ, en cas de trop de pilotes il n'y aura pas de place pour les pilotes qui veulent rouler une troisième manche.

En cas de panne (entraînement ou 1^è manche) le pilote peut participer dans **une autre catégorie**, conforme à la moto mais **hors classement**. Le pilote entrera en compte pour le classement du jour.
De ce fait les pilotes participants au BOTC, ne seront pas lésés.

Epreuve supplémentaire : Eddy's Oldtimers Trophy

Uniquement sur les organisations VLM-JMS.

Tous les points acquis sont comptés.

En cas d'égalité, le résultat de la dernière manche du Trophy compte.

Signification des drapeaux :

Drapeau Belge : Départ s'il n'y a pas d'autre système.

Drapeau jaune : Objet ou pilote arrêté sur le circuit.

Drapeau jaune agité : Danger, défense de sauter et défense de dépasser et veiller à pouvoir s'arrêter.

Drapeau bleu : Céder le passage, vous êtes doublé.

Drapeau noir : Le pilote est prié de quitter immédiatement le circuit.

Drapeau rouge : Tous les pilotes sont priés de s'arrêter, défense de rouler sur le circuit.

Drapeau à damer noir et blanc : Fin de l'épreuve.

Drapeau vert : Permet de signaler au starter que tous les pilotes sont prêts au départ.

Ce drapeau ne signifie en aucun cas que le départ est donné.

En cas de litiges techniques

Quand un pilote veut déposer plainte, il peut le faire uniquement contre un pilote de sa catégorie.

La plainte doit être adressée à un des membres du groupe de travail.

La plainte doit être déposée avant la fin des épreuves accompagnée d'une somme de 50 Euros.

Si le plaignant est en droit, cette somme lui sera restituée.

Si la plainte est infondée, cette somme sera versée au fonds du Belgian Oldtimers Championships.

(participation aux frais du championnat)

L'ensemble du groupe de travail devra juger du bien fondé de l'incident et voir si une sanction s'impose.

En cas d'incidents de courses .

Les plaintes concernant le déroulement des courses seront examinées et jugées par la fédération organisatrice avec les représentants du BOTC et ils verront si une sanction s'impose.

Enfin,

dans le cas de litiges ou d'incidents non cités au règlement, le groupe de travail décidera.

Groupe de travail

Le groupe de travail est constitué par les personnes suivantes :

Général et organisation des épreuves :

Eddy Wijnants : eddy.wijnants@telenet.be gsm 0495 54 71 66

Jean Poesmans : poesmans@skynet.be gsm 0479 75 36 04

Luc Meerman : luc.meersman@live.be

Représentant des pilotes:

Ivan Van Den Broeck

Website:

Danny Hermans : hermansd@me.com

Peter Gräser: peter.graser@skynet.be

Commission Technique :

Coordination de la commission technique : Jean Poesmans

Contrôleurs et commission technique : Gust Daneels, Eddy Fiten, Patrick Fiten, Ludo Gys

Règlement Technique

But

Le Règlement Technique donne un aperçu des exigences en ce qui concerne les motos et les équipements des pilotes afin de pouvoir participer aux différentes épreuves oldtimers.

Ce règlement est un supplément aux règlements émis par les fédérations.

Comme dans le Règlement Général il est bien spécifié qu'il s'agit de **motocross** oldtimers et les épreuves sont disputées par des **anciennes motos de cross**.

Le principe général est de garder la moto la plus conforme possible de la moto d'époque.

Un exemple précis : l'emploi de fourches plus récentes qui ne correspondent pas à la fourche d'origine même si a première vue c'est très ressemblant.

En outre certaines contraintes spécifiques sont à respecter.

Si tout n'est pas conforme, la moto sera retirée de la compétition soit versée dans une catégorie supérieure.

Le pilote est responsable pour la conformité de sa moto aussi bien vis à vis du règlement général que des points spécifiques (passeport de la moto).

Le pilote est surtout tenu aux normes de sécurité : emploi et entretien de sa moto avec accessoires fiables.

Vêtements

Les pilotes sont dans l'**obligation** de porter les vêtements et protections suivantes :

Un **pantalon de moto cross** en cuir ou en une matière équivalente.

Bottes de moto cross.

Casque homologué ECE /BS avec protection buccale intégrale ou d'un casque JET avec protection buccale séparée.

Lunettes anti poussière. Les «tear-offs » sont interdit.

Gants de moto cross.

Une vareuse à manches longues.

Un dossard avec le numéro correspondant à la moto inscrite. En cas de non respect, les personnes préposées au pointage, peuvent refuser de classer le pilote.

En plus des équipements obligatoires il est **vivement conseillé** de porter :

Protection (pare pierre) du torse, des épaules et du dos portée sous la vareuse.

Protections pour les coudes et genoux.

Protection de la nuque (Leatt Brace).

Les points ou la fédération s'est montrée fort exigeante seront sévèrement contrôlés.

Motos règle générale : chaque moto doit être équipée de matériaux **en bon état et fonctionnant correctement** :

Pose pieds repliables et bon fonctionnement.

Frein avant et arrière avec commandes en bon état et une puissance de freinage suffisante.

Câbles et manettes de gaz seront en parfait état, la poignée de gaz devra à tout moment revenir au régime minimum. L'état des gainages des câbles ne peuvent en aucun cas empêcher le bon fonctionnement.

Un garde boue avant et arrière bien fixé et en bon état et sans aspérités.

Le réservoir à essence, le robinet et les canalisations seront de bonne qualité et sans fuite.

Le bloc moteur , le réservoir d'huile, la boîte à vitesse ainsi que les suspensions ne peuvent avoir des fuites d'huile importante.

Un guidon de moto cross traditionnel avec renfort central et avec mousse de protection équipé de poignées caoutchouc en bon état.

Les leviers d'embrayage et de frein avant et autres manettes sur le guidon seront équipées de boules de protection. Aussi si la moto d'origine n'est pas équipée de ces boules.

Toutes les extrémités pointues ou coupantes seront protégées.

Tout accessoire externe ne pourra avoir de coin ou côté pointu ou acéré par exemple une culasse ou les extrémités des ailettes devront être arrondies (rayon 5mm). Même les pièces d'origine devront satisfaire à ces critères.

Protection du pignon avant de la chaîne à l'aide d'une plaquette ou d'un grillage avec fixation correcte, aussi valable pour les motos non équipées de cette protection a l'origine.

Les roulements de tête à billes , du bras oscillant ainsi que les roues n'auront pas de jeu trop important.

Les fourreaux de fourche avant ne devront pas présenter un jeu trop important.

Le rayonnage des roues doivent êtres complet et bien tendus.

Chaque moto sera pourvue de 3 plaques (numéro) à l'avant à droite et a gauche, **les numéros seront d'une hauteur de 150mm et 20 mm de largeur et bien lisible. Si les plaques ne sont pas assez lisibles les pointeurs peuvent refuser le pointage du pilote.**

Essence tolérée maximum 98 octane.

Un silencieux d'échappement est obligatoire, en aucun cas **la moto ne peut produire un bruit supérieur à 96 décibels.**

En ce qui concerne les normes de bruit, il est bien possible qu'un contrôle émanant du ministère ait lieu (ou sur certaine organisation par exemple Genk). Gardez les normes concernant le bruit dans les limites acceptables.

Une seule moto peut être responsable de l'arrêt d'une épreuve.

Un tapis de sol est toujours obligatoire sous la moto dans le parc des coureurs.

L'installation d'un «bouton coupe circuit» est conseillée, bientôt les fédérations vont l'exiger.

Suspension en général

Afin sauvegarder l'esprit «moto cross oldtimers» il est exigé que les suspensions avant et arrière restent conformes au type employés à l' époque.

L'emploi d'amortisseurs *doubles réglages* sera seulement acceptés pour les catégories suivantes : Pré 77, Pré 82 Enduro, Twinshocks, Pré 80 175cc et Pré 90 / Open Pré 90 -125cc.

Une moto qui ne satisfait pas à ce critère devra s'inscrire dans une catégorie supérieure où sera exclue.

Les **diamètres maximum** autorisés sont les suivants :

Pré 65	36 mm
Pré 72 :	36 mm
Pré 77 :	38 mm
Pré 80 (50 et 175 cc) :	41 mm
Pré82 Enduro :	43 mm
Twinshocks :	43 mm
Pré 90 :	45 mm
Pré 90 -125cc	45 mm

Employer des mécanismes intérieurs à cassettes de fourches modernes dans les anciennes fourches est interdit.

Les fourches modernes de «super cross / extrême» ne sont pas tolérées.

Année de Production

L'âge minimum ou l'année de production doit être connu et est exigé par catégorie.

Compréhension des catégories : **une moto Pré xx doit être construite (date de production) au plus tard le 31 décembre de l'année xx-1 (moins un).**

En cas de doute, le pilote doit pouvoir prouver de lui même la date de production (document).

La date d'achat (facture d'origine) peut être plus tard que la date de production mais pas considéré ici comme règle. L'année sous le nom «Modèle xx » n'a aucune valeur en ce qui concerne l'année de fabrication. Une date de fabrication gravée dans les jantes ne sera pas prise en considération du fait que les roues sont facilement échangeables.

Si un cadre ou un bloc moteur à plusieurs numéros de fabrication (situation anormale) le numéro correspond à l'année la plus récente sera prise en considération.

Les dates de production du cadre et du bloc moteurs sont prises en considération. En cas de différence, la date la plus récente sera retenue.

En résumé, les exigences par catégorie

Pré 65 date limite de production : 31/12/64

Pré 72 date limite de production : 31/12/71

Pré 77 date limite de production : 31/12/76

Pré 80 50cc date limite de production : 31/12/79

Pré 80 175cc date limite de production : 31/12/79

Pré 82 Enduro date limite de production : 31/12/81

Twinshocks : pas d'année de fabrication spécifiques

Pré 90 date limite de production : 31/12/89

Pré -125 date limite de production : 31/12/89

Au cours des années précédentes certains types de motos sans transformations ont été vendus durant plusieurs années. Ces motos avec une date de production plus récente étant en vente, avant la date extrême de la catégorie, ces motos sont également admises. Exemples CZ 2 pots de 1968 dans Pré 65 , la MONTESA CAPPRA 360VB sortie en 1976 et produite jusqu'a 1978 peut rouler en pré 77.

Exigences spécifiques par catégorie

Pré 65 2-temps et 4 temps

Toléré : moteur 2-temps sans membrane (reed valve) .

Ex : CZ double pot avec embrayage sur le vilebrequin, Husqvarna 250 et 360 cc avec partie arrière cadre démontable.

Toléré : moteur 4-temps , 2 soupapes par cylindre sauf moteur d'origine.

Ex : BSA Victor B 44 avec cylindre rond et tête de cylindre original avec le montage latéral du carburateur, Metisse MK3/3A Triumph ou BSA bloc moteur, Twin Cheney cadre duplex pour moteur « pre-unit », Matchless G 85, Hedlund avec carters Hedlund et moteur Jawa de speedway à 2 soupapes.

(Pour les suspensions voir catégorie Pré 72).

Pré 72 2-temps

Toléré : moteur 2-temps sans membrane (reed valve).

Ex : CZ 250-360cc avec 5 écrous de culasse, Husqvarna 250-360-400cc, Maico 250-400cc, etc. ...

Pré 72 4 temps

Toléré : moteur 4-temps avec 2 soupapes par cylindre.

Ex : Rickman MK IV BSA Victor B 44 avec cylindre carré, Cheney BSA B50, etc.

(contrôle pour block BSA mesure écrous de culasse B44= 74mm B50= 80mm).

Suspension pour les motos Pré 65/72 les règles suivantes sont d'application :

Roue avant débattement max 180mm , fourche avant max 36mm de diamètre.

Roue arrière le débattement doit être mesuré avec la roue en position le plus vers l' arrière. Ne pas tenir compte du caoutchouc de l'amortisseur. Le débattement est la distance parcourue par l'axe de la roue **maximum 100mm + maximum 30 % de tolérance**. Voir aussi le passeport de la moto pour définir le débattement exacte.

Si la moto ne satisfait pas à ces critères, elle sera considérée comme Pré 77.

Pré 77 2-temps

Toléré : moteur 2-temps moto équipées d'accessoires datant de ces années avec un débattement conforme à celui utilisé pendant ces années.

Ex : CZ 250-360 avec 6 boulons de cylindre, Maico, Greeves, Bultaco, Montesa, Suzuki, Honda etc. ..

Du fait que depuis 1975 les motos Yamaha étaient équipées d'un système de suspension du type « cantilever » avec un seul ressort et sans système LINK, ces motos sont aussi tolérées dans cette catégorie.

Pré 77 4-temps

Toléré : moteur 4-temps moto équipées d'accessoires datant de ces années avec un débattement conforme à celui utilisé pendant ces années.

Ex : CCM , BSA, Honda, Yamaha, etc.

Pré 80 50cc

Toléré : Moteurs refroidis par air avec 2 amortisseurs à l'arrière, fourche avant conventionnelle et freins à tambour avant et arrière.

Motos de 50cc originale avec suspension mono jusqu' à l'année de construction 31/12/79 sont admises.

Cylindrées supérieures à 50cc sont reprises dans la catégorie – 175cc.

Le débattement avant et arrière est libre.

Pré 80 -175cc (moins de 175cc)

Toléré : motos à moteur refroidi par air avec 2 amortisseurs à l'arrière, fourche conventionnelle et freins à tambour à l'avant et à l'arrière.

Moteurs 2-temps de -175cc.

Motos originales d'une année de construction plus récente sont également tolérées si elles ont les caractéristiques nommées ci dessus.

Le débattement avant et arrière est libre.

Motos complètes (125) avec suspension « cantilever » produites au plus tard le 31/12/79 sont aussi tolérées.

Les motos ne répondant pas à un des critères cités ici haut et d'une cylindrée inférieure à 125cc seront placées dans la catégorie Open Pré 90 -125cc.

Pré 82 Enduro (catégorie type Twinshock)

Toléré : motos type Enduro 2 ou 4-temps, refroidissement par air, 2 amortisseurs à l'arrière, freins à tambour avant et arrière et une fourche avant conventionnelle (une fourche inversée n'est pas tolérée). Des suspensions arrière du type mono-shock système link ne sont pas toléré, même si ces motos ont été construites avant 1982.

Pour ces motos, le débattement avant et arrière est libre.

Le diamètre des fourreaux de fourche doit être de préférence conforme au modèle employé au départ avec un maximum de 43 mm.

Autant le cadre que le bloc moteur doivent être du type Enduro. Si un des deux est d'origine cross, soit le cadre ou le bloc moteur, cette moto n'est pas admise dans cette catégorie.

Pour raisons de sécurité, le (ou les) repose moto ainsi que ses fixations doivent être enlevée.

Si le groupe de travail constate qu'une moto Enduro ne satisfait pas aux critères de la catégorie (nature et âge des matériaux utilisés) ou est trop « tuned » en termes de puissance , elle sera exclue de la catégorie.

Twinshocks

2-temps plus jeune que Pré 77

4-temps plus jeune que Pré 77

Toléré : motos à refroidissement par air, avec deux amortisseurs à l'arrière, freins à tambour avant et arrière, fourche conventionnelle (fourche inversée interdite).

Pour ces motos, les débattements avant et arrière sont libres.

Le diamètre des fourreaux de fourche doivent être conformes (maximum 43mm).

Les motos équipées d'origine d'un système « cantilever », par exemple Yamaha et Kramer sont aussi admises dans cette catégorie.

Pré 90

Toléré : toutes les motos d'avant 1990 et équipées d'accessoires disponibles avant 1990.

Suspension mono, les freins à disques avant et arrière, refroidissement par eau sont tolérées.
Une fourche inversée (usd) est toléré si l'année de fabrication de cette dernière n'est pas plus récente que la date de fabrication de la moto Pré 90.

Open pré 90 – 125cc

Toléré : motos -125cc qui ne sont pas acceptées dans la catégorie Pré 80 -175 dont un ou plusieurs des quatre points cités ci-dessus (freins à tambour, refroidissement par air, 2 amortisseurs à l'arrière et fourche conventionnelle) ne sont pas conformes.

La moto ni le moteur ne doit pas être plus récent que la date extrême de production valable pour la catégorie Pré 90.

***Remarque** il n'est pas possible de rouler hors classement dans une catégorie si la moto ne répond aux normes de cette catégorie. Si un pilote présente une moto d'une marque ou d'un type inconnu au contrôle il devra prouver l'âge et le type de la moto.*

En cas de doute, la commission technique prendra la décision finale.

Plaques (disques)

Attribution des numéros : seulement par Eddy Wijnants

Numéros pour une **licence du jour : 7xx**

Dossard avec numéro: obligé

Validité des numéros attribués :

Pilotes avec une licence BOTC à l'année : maximum un an après la dernière année de licence

Numéros attribués pour une licence du jour restent fixés pendant toute la saison

On attend des pilotes que la couleur employée comme fond tranche bien avec la couleur des chiffres et que la plaque soit **bien lisible**.

Il y aura 3 plaques fixées sur la moto, une à l'avant et 2 latérales, une droite et une gauche.

Couleur préconisées pour les plaques : (fortement conseillé mais pas encore obligatoire en 2014) :

Pré 72 (et Pré 65), 2-temps et 4-temps

- 55 ans : fond noir, chiffre blanc

+ 55 ans : fond jaune, chiffre noir

+ 60 ans : fond blanc, chiffre noir

Pré 77 2-temps et 4-temps

- 55 ans : fond bleu, chiffre blanc

+ 55 ans : fond jaune, chiffre noir

Pré 80 50cc

fond noir, chiffre blanc

Pré 80 - 175cc

fond blanc, chiffre noir

Twinshocks

- 50 ans : fond rouge, chiffre blanc
- + 50 ans : fond bleu, chiffre blanc
- Masters : fond jaune, chiffre noir

Pré 82 Enduro
fond vert, chiffre blanc

Pré 90
- 50 ans : fond rouge, chiffre blanc
+ 50 ans : fond bleu, chiffre blanc
Masters : fond jaune, chiffre noir

Pré 90 -125
fond vert, chiffre blanc

Passeport de la moto

Pour chaque moto employée il y a lieu d'établir **un passeport lequel donne les renseignements corrects concernant la plupart des données techniques.**

Le pilote ayant déjà présenté un passeport au cours d'une saison précédente ne doit plus établir un nouveau passeport, mais éventuellement il peut apporter de nouveaux renseignements concernant sa moto pour mettre à jour cette fiche (en cas de réclamation).

Le formulaire du passeport peut être trouvé sur le site web MXVINTAGE.BE ou demandée à un des membres du groupe de travail.

Le passeport n'est pas demandé pour avoir plus de travail administratif, mais bien pour trouver une solution rapide en cas de litige lors d'un dépôt de plainte.

En cas d'absence du passeport, un éventuel litige sera solutionné après avoir établi un passeport.

Contrôle technique avant les entraînement ou courses

Avant chaque entraînement ou épreuve, il y a un contrôle rapide de la moto et de l'équipement.

Cette inspection sert à informer le pilote s'il y a des manquements visibles.

Cette inspection ne change rien à la responsabilité du pilote concernant l'état de sa moto et de son équipement.

Si un manquement est constaté lors du contrôle, le pilote doit se mettre en ordre avant de prendre part à l'entraînement ou la course.

Chaque moto destinée à rouler doit être présentée, avec moteur arrêté, pour cette courte inspection.

Le pilote doit informer les contrôleurs des spécificités de sa moto.

Les collaborateurs effectuant le contrôle technique ne sont en aucun cas responsables, il n'y aura pas de recours possibles contre eux en cas de dégâts direct ou indirect occasionnés par le mauvais fonctionnement de la moto.

(Fin du document).