

Belgian Old-timers Championship (BOTC)

Algemeen Reglement

Doelstelling en werking

De algemene doelstelling van de oldtimer organisatie BOTC is het in stand houden van de **klassieke cross motoren** en er mee **te crossen zoals in de tijd** waarin deze motoren werden geproduceerd en gebruikt. De bedoeling is deze motoren zoveel mogelijk te behouden in de staat die overeenkomt met de originele staat. Niettemin zijn een aantal veranderingen en wijzigingen nodig om de veiligheid te verhogen (bvb. kledij en uitrustingen) en het respect voor de omgeving en milieu garant te stellen volgens de huidig geldende normen (omgevingslawaai, pollutie etc.).

De oldtimer motorcross wedstrijden en trainingssessies worden georganiseerd door verscheidene motorcross federaties die, in samenwerking met de “BOTC werkgroep”, een jaarplanning opstellen.

De definitie van oldtimer motoren wordt verder in dit algemeen reglement besproken onder de titel “categorieën”. De technische- en uitrustingsvereisten worden besproken in het Technisch Reglement als onderdeel van dit reglement (zie verder).

Het deelnemen aan de oldtimer wedstrijden veronderstelt van de piloten dat zij kennis hebben genomen van de reglementen van de federaties en inrichters alsook van deze bijkomende reglementen uiteengezet in dit document. Door hun deelname bevestigen de piloten dan ook al deze reglementen te zullen respecteren en naleven.

Gedragcode

Van alle deelnemers wordt verwacht dat ze in de eerste plaats deze oldtimer sport een warm hart toedragen (Deze stelling wordt ook verwoord door ECMO European Classic Motorcross Organization).

Een sportieve en positieve ingesteldheid is een eerste vereiste die wordt gevraagd van elke deelnemer en sympathisant.

Respect voor het milieu en omgeving is een vereiste die alle aandacht en prioriteit van **iedereen** vereist. Het minimaliseren van lawaai (zie maximale geluidsnorm in het technisch gedeelte) en het terugdringen van eender welke vorm van pollutie zijn een aandachtspunt voor alle deelnemers, hun sympathisanten en het publiek (milieu matten, zwerfvuil etc.). Alleen door gezamenlijk mee te werken aan deze vereiste, zal onze sport nog vele jaren kunnen blijven bestaan.

Het is verboden met de motor te rijden in het rennerspark of op de extra voorziene parkings. In geval dit toch uitdrukkelijk is toegelaten door de federatie en de inrichter zal de piloot/pilote nooit sneller dan stapvoets rijden en altijd voorrang verlenen aan alle personen en andere voertuigen. Bij niet respecteren van deze maatregel kan de piloot worden uitgesloten.

Het gebruik van alcohol of enig ander stimulerend en of verboden middel (doping) is te allen tijde verboden voor of tijdens de wedstrijden of trainingssessies. Elke inbreuk op deze regel zal uitsluiting tot gevolg hebben. Piloten die een schorsing hebben opgelopen mogen niet deelnemen aan de wedstrijden noch trainingen.

De piloten en hun sympathisanten behandelen alle personen, die op welke wijze dan ook meewerken aan de organisatie, met het grootste respect. Bedreigingen door piloten en/of hun begeleiders, van welke aard ook, aan het adres van de medewerkers zal, wanneer nodig in samenspraak met de bond, worden gesanctioneerd.

Inschrijving en verzekering

Iedere rijder is verplicht, **voor** het seizoen aanvangt, een **inschrijvingsformulier** met hun persoonlijke gegevens **en die van de motor** (motor paspoort) naar waarheid samen met de categorie en hun startnummer volledig, goed leesbaar en gedagtekend in te vullen. Het ingevulde formulier moet worden ondertekend en teruggestuurd naar het e-mail adres van Eddy Wijnants (zie verder) of, worden afgegeven ten laatste bij de inschrijving voor de eerste wedstrijd of het aanvragen van een jaarvergunning.

Het paspoort formulier kan worden gevonden op de website van de organisatie. Voor de piloten die geen gebruik maken van het Internet of e-mail kan een voorgedrukt formulier worden gevraagd aan een van de leden van de werkgroep.

Om deel te nemen aan een Oldtimer wedstrijd is iedere piloot/pilote verplicht om een **persoonlijke ongevalverzekering** af te sluiten via een jaarvergunning of een dagvergunning. Verder ondertekent de piloot/pilote een document met "**afstand van verhaal**" tegen de federatie, de inrichters en de personen betrokken bij de organisatie.

De minimumleeftijd voor deelname is 18 jaar.

*Voor de Pré 80 50 -175cc categorie is deelname mogelijk vanaf 16 jaar mits **officiële toelating van de beide ouders** (gewettigd document afgegeven door het gemeentebestuur waar zij zijn gehuisvest).*

"Masters": Afhankelijk van de prestaties van een piloot/pilote beslist de werkgroep of deze al dan niet wordt ingedeeld bij de "Masters". Piloten die bij de Masters rijden mogen vanaf de leeftijd van 50 jaar en die minimum gedurende 10 jaar geen vergunning hebben gehad, overgaan naar een andere categorie. Voor ex-GP rijders of ex-Inters (BMB) wordt deze minimum leeftijd gebracht op 55 jaar.

Elke **vergunninghouder** motorcross, enduro, speedway, supermotard, quad, snelheid, etc., in eender welke federatie, moet **minimum 35 jaar** zijn ongeacht de categorie waarin hij of zij wil deelnemen. (nota: vanaf het jaar 2017 kan deze leeftijdsgrens worden opgetrokken tot 40 jaar). Afhankelijk van zijn of haar prestaties zal deze worden ingedeeld bij de Masters. Vergunninghouders die jonger zijn dan 35 jaar mogen deelnemen aan de oldtimer wedstrijden maar worden automatisch ingedeeld bij de "Masters" die rijden in de Twinshocks of Pré-90 categorie.

De piloot/pilote heeft de mogelijkheid te kiezen tussen een **dagvergunning** , uitgereikt voor aanvang van de wedstrijd, of een **jaarvergunning**, uitgereikt door een van de organiserende federaties. De modaliteiten voor afgifte van deze vergunningstypes worden bepaald door de federaties. Dit houdt onder andere in: geschiktheid, medische voorwaarden etc..

Iedere piloot/pilote moet zich *voor de aanvang van iedere wedstrijd inschrijven* bij de organisator/federatie. Deze inschrijving wordt afgesloten ten laatste 10 minuten voor de start van de eerste trainingssessies. Meestal kunnen de piloten zich inschrijven op vrijdagavond en zaterdagochtend voor de wedstrijden op zaterdag.

Jaarvergunningsaanvraag

VMCF , VLM-JMS:

Kostprijs: zie informatie en voorwaarden bij deze federaties. De piloot/pilote heeft de vrije keuze. Vergunningen van MC Lille of AMC Genk, waarschijnlijk ook onder dezelfde voorwaarden (groene vergunningskaart). Kostprijs: zie informatie bij deze federaties.

Inschrijving en prijzen

Er wordt gereden met een officiële (AMB) transponder. Eventueel kan een transponder worden gehuurd voor die wedstrijd voor zover de voorraad strekt. **De piloot moet zijn transpondernummer tonen bij de inschrijving.**

Piloot/pilote met vergunningskaart (VLM-JMS, VMCF):	4€ / 5€
Met vergunning van MC Lille/AMC Genk:	4€/ 5€ + 10€ = 14€ / 15€
Dagvergunning :	25 €

Buitenlandse piloten zonder Belgische oldtimervergunning nemen een dagvergunning.

Transponder huren: zie federatie.

Inkom: 13€ voor de 2 dagen (kan door de federatie worden aangepast).

Nota: wedstrijden die niet worden georganiseerd door VLM-JMS of VMCF hanteren een ander tarief welk zal worden meegedeeld voor de cross.

Nota: de prijzen worden bepaald door de federaties

Wedstrijd en trainingssessies

Iedere wedstrijddag bestaat uit een vrije training , een 1^e reeks en een 2^e reeks.

Wedstrijden worden verreden met transponder voor de opname van de uitslagen. Rijden zonder transponder heeft tot gevolg dat de piloot/pilote niet wordt opgenomen in de uitslag en ook geen punten verzamelt voor zowel het dagklassement als het kampioenschap. Indien de federatie geen transpondersysteem heeft of er een defect is zullen de opnames manueel gebeuren.

De piloot/pilote dient **zich aan te melden aan het gesloten park ten laatste 10 minuten voor de start van de sessie**. Piloten die zich te laat aanbieden kunnen worden geweigerd deel te nemen aan de voor hun categorie voorbehouden sessie.

Het is niet toegelaten om in meer dan 3 wedstrijdreeksen te starten. (Deze restrictie wordt opgelegd door de verzekering).

Timing van de proeven :

Trainingssessies: aantal en start wordt door de federatie bepaald

Wedstrijdduur: 12 min + 1 r per reeks.

Aanpassing van het programma door de federatie is mogelijk

Een wedstrijdprogramma (timing) zal worden bekend gemaakt bij de inschrijving
(Indien tijdig toegestuurd door de federatie wordt dit programma vermeld op de website)

Bij deelname aan de eerste sessie (trainingssessie of bij afwezigheid eerste wedstrijd) dient de piloot/pilote het **toelatingsdocument**, verkregen van de inrichter bij de inschrijving, te overhandigen aan de wedstrijdleiding **voor het aanvangen van de sessie**.

De trainingssessies worden georganiseerd volgens de deelnemende categorieën en kunnen, afhankelijk van het aantal piloten of andere omstandigheden, worden samengevoegd of gesplitst indien nodig.

Een piloot/pilote die wenst te trainen in een andere categorie als die waarvoor hij of zij is ingeschreven moet hiervoor de toestemming krijgen van de personen die de training organiseren. In geval de piloot een extra training nodig heeft (bvb omwille van mechanische pech of vereiste

aanpassing aan de motor) moet hij of zij zich eerst melden bij de personen verantwoordelijk voor de training. Bij sommige federaties is het verplicht hiervoor een goedgekeurd trainingsbewijs aan te vragen bij de officiële vertegenwoordiger (de jury wagen / bus).

Categorieën en Klassementen

De oldtimer wedstrijden worden georganiseerd in **vijf reeksen (*)** waarin de volgende categorieën rijden:

Pré 65 en Pré72 motoren

Pré 77 en Pré 82 Enduro (nieuwe categorie “Twinshock” vanaf 2014, deze trainen en rijden samen met de Pré 77 categorie voor zolang deze Pré 77 categorie niet te veel piloten telt. De werkgroep beslist wanneer deze categorie samen met de Twinshocks rijdt)

Pré 80 50 CC en – 175 cc. Deze twee Pré 80 groepen rijden samen in deze categorie. (Er zijn geen 250 cc 4-takt motoren meer toegelaten in deze categorie vanaf begin 2013.)

Twinshocks / Twinshocks Masters, 2- en 4-takt motoren jonger dan Pré 77

Pré 90/Pré 90 Masters en Open Pré 90 – 125 cc

(*) Tijdens het seizoen 2016 zal VMCF een zesde reeks organiseren waarin de Masters Twinshocks en Masters Pré 90 zullen rijden.

Een piloot/pilote mag deelnemen met een motor uit een “lagere” categorie in een “hogere” categorie.

Voor de kwalificaties van de motoren per categorie zie het technisch reglement (zie verder).

In de categorieën Twinshocks en Pré 90 worden piloten afhankelijk van hun prestaties of vergunning ingedeeld in de klasse “Masters”. Deze indeling op **basis van de prestaties** wordt gedaan door de werkgroep.

Voor de toekenning van de punten voor het dagklassement en het Belgian Oldtimer Championship (vroegere BK) gelden de volgende categorieën en onderverdelingen, gebaseerd op de ouderdom van de piloot/pilote (de geldende ouderdom is die welke wordt bereikt **voor de aanvang van de eerste wedstrijd** (zie kalender) **van het seizoen**, m.a.w. men moet bvb. 55 jaar zijn voor het begin van het seizoen).

Indeling van de categorieën voor het **dagklassement**:

Pré 65	Open categorie 2 en 4 takt (geen leeftijdsindeling)
Pré 72	- 55 jaar + 55 jaar
Pré 77	- 55 jaar + 55 jaar
Pré 82 Enduro	(geen leeftijdsindeling)
Pré 80 50 cc	(geen leeftijdsindeling)
Pré 80 - 175 cc	(geen leeftijdsindeling)
Twinshocks	A - 50 jaar B + 50 jaar Masters (geen leeftijdsindeling)
Pré 90	A - 50 jaar B + 50 jaar Masters (geen leeftijdsindeling)
Pré 90 -125 cc	Open categorie (geen leeftijdsindeling)

Wie mag deelnemen aan het dagklassement: alle piloten die deelnemen aan de wedstrijd.

Nota: de **dagprijzen worden uitgereikt op het tijdstip bepaald door de inrichter**. De piloot/pilote, of zijn/haar vertegenwoordiger, komt zijn/haar prijs afhalen in de door de inrichter voorziene ruimte (meestal de "tent"). De niet afgehaalde prijzen worden niet nagestuurd of bewaard.

Indeling van de categorieën voor het **Belgian Oldtimer Championship (BOTC)** (voorheen BK genaamd): (Alle proeven voor het BOTC worden op de kalender vermeld).

Extra regels voor het Belgian Oldtimer Championship (BK) :

Het BK is **enkel voor houders van een jaarvergunning**. Piloten met een dagvergunning verzamelen geen punten voor het BK.

Het kampioenschap wordt verreden op de data aangekondigd op de BOTC kalender van het seizoen te raadplegen via de website. Indien een wedstrijd wordt afgelast telt enkel een vervangende wedstrijd mee die wordt verreden op dezelfde datum.

De piloot/pilote bepaalt zijn of haar **voorkeurgroep** (slechts 1 enkele) **voor de aanvang van haar of zijn eerste wedstrijd van het seizoen**.

Voor het kampioenschap wordt een titel enkel uitgereikt indien er voor die categorie minstens 5 (vijf) deelnemers hebben ingeschreven.

Er kan niet meer van categorie worden veranderd loop van het jaar. Gebeurt het toch, dan worden geen punten meer toegekend voor het kampioenschap voor de nieuwe categorie. Er worden **geen punten meegenomen noch geschrap** van de "oude" categorie.

Bij vraag door de werkgroep om van categorie te veranderen kan de piloot/pilote wel punten vergaren in de nieuwe categorie.

Alle BOTC kampioenschapwedstrijden komen in aanmerking.

Pré 65	Open categorie 2 en 4 takt (geen leeftijdsindeling)			
Pré 72	2-takt	- 55 jaar	4-takt	- 55 jaar
		+ 55 jaar		+ 55 jaar
Pré 77	2-takt	- 55 jaar		
		+ 55 jaar		
Pré 80	50 cc	- 50 jaar		
		+ 50 jaar		
Pré 80	- 175 cc	- 50 jaar		
		+ 50 jaar		
Pré 82 Enduro	(geen leeftijdsindeling)			
Twinshocks	A	- 50 jaar		
	B	+ 50 jaar		
	Masters	(geen leeftijdsindeling)		
Pré 90	A	- 50 jaar		
	B	+ 50 jaar		
	Masters	(geen leeftijdsindeling)		
Pré 90 -125 cc	Open categorie (geen leeftijdsindeling)			

Toekenning van de punten:

De uitslagen worden bepaald volgens het volgende puntensysteem:

25-22-20-18-16-15-14-13-12-11-10-9-8-7-6-5-4-3-2-1 toegekend aan de 1^{ste}, 2^{de}, 3^{de} enz

Voor de uitslag betekent dit dat, bij de categorieën die samen rijden, de punten worden toegekend binnen hun categorie, bvb. bij de Twinshocks rijden de A's, B's en de Masters samen maar de punten worden toegekend als volgt: 1^{ste} A: 25 ptn, 2^{de} A: 22 ptn de 1^{ste} B: 25 ptn, 2^{de} B: 22 ptn de 1^{ste} Master: 25 ptn, 2^{de} Master: 22 ptn enz.

Om in aanmerking te komen voor het dagklassement en punten voor het kampioenschap en of de extra proeven, moeten er minstens 50% (en afgerond naar boven) van het aantal ronden van de winnaar verreden zijn door de piloot/pilote.

Bij eventuele **gelijkheid van punten is de uitslag van de 2^{de} reeks doorslaggevend** voor het dagklassement.

BOTC BK totalen:

Voor de titel tellen de **beste resultaten van alle verreden reeksen min 4** (- 4), maw de 4 slechtste resultaten worden geschrapt. (Verreden reeksen zijn alle reeksen van de BOTC kalender die niet zijn afgelast *).

Voorbeeld: 17 BOTC wedstrijden = 34 reeksen – 4 reeksen = 30 beste reeksuitslagen

Indien een reeks of meerdere reeksen worden afgelast wordt het aantal beste resultaten evenredig verminderd.

Voorbeeld: 2 wedstrijden worden afgelast

15 BOTC wedstrijden = 30 reeksen – 4 reeksen = 26 beste reeksuitslagen

** Afgelasting van een wedstrijd wordt bepaald door de werkgroep in overleg met de federatie en de organisator omwille van bijzondere omstandigheden. In uitzonderlijke gevallen is het mogelijk dat er op die dag toch wordt gereden (training) maar dan tellen de punten niet voor het BOTC noch voor het dagklassement.*

Voor het BOTC (BK) worden de punten per reeks opgenomen. Bij gelijkheid van punten wordt eerst het aantal reeksoverwinningen genomen, daarna het aantal reeksen met een tweede plaats, enz..

Bij het eventueel rijden van een **3^{de} reeks , gebeurt dit buiten klassement**, zowel het dagklassement als het BOTC punten klassement. Deze 3^{de} reeks kan enkel worden gereden onder de volgende voorwaarden:

De startmeester moet altijd toestemming verlenen

Er wordt gereden **ZONDER transponder**

Er kan enkel worden deelgenomen in de 2^{de} reeks van de “andere” categorie

De piloot/pilote vertrekt van de tweede rij achter het starthek

De nummerplaten worden afgeplakt met een schuine streep

Er mogen maximaal 40 piloten aan het starthek staan, dus indien de reeks is volzet is er geen plaats voor piloten die een derde reeks willen rijden.

Bij defect van de motor tijdens de officiële oefeningen, of tijdens de 1^{ste} reeks van de vastgelegde voorkeurscategorie , kan betrokken piloot/pilote met een andere motor **buiten kampioenschap** wel deelnemen in de 2 reeksen van een andere categorie, altijd conform aan de categorie waarin de motor is toegelaten. De piloot/pilote komt wel in aanmerking voor het dagklassement in de gereden categorie. Hierdoor kunnen de piloten die deelnemen aan het BOTC van deze categorie geen punten verliezen door de deelname van een piloot/pilote die deze categorie niet heeft gekozen.

Extra Proef: Eddy's Oldtimers-Trophy

Wordt verreden over de wedstrijden van VLM-JMS.

Alle behaalde punten worden samengeteld.

Bij gelijkheid van punten wordt de uitslag van de laatste reeks van de trophy doorslaggevend.

Betekenis van de vlaggen

Belgische vlag: Startvlag bij het ontbreken van een startstelsel

Gele vlag:

Uitgestoken en onbeweeglijk: Opgepast voorwerp of stilstaande piloot op de omloop.

Uitgestoken en zwaaiend: Gevaar, verboden te springen of in te halen en ten allen tijden kunnen stoppen.

Blauwe vlag: Plaats maken, u wordt gedubbeld.

Zwarte vlag: Betrokken piloot moet onmiddellijk de wedstrijd verlaten.

Rode vlag: Alle piloten dienen onmiddellijk te stoppen. Verboden op het parcours te rijden.

Zwart/wit geblokte vlag: Einde van de wedstrijd.

Groene vlag: deze kan worden gebruikt bij de start om aan de startmeester het signaal te geven dat de piloten klaar zijn voor de start. Deze vlag mag niet worden geïnterpreteerd als een startsein.

Technische Geschillen

Wanneer een piloot/pilote klacht wenst neer te leggen, kan dit enkel tegen een piloot/pilote uit dezelfde categorie. De klacht dient door de aanklager eigenhandig geschreven te worden en afgegeven aan een van de leden van de BOTC werkgroep. De klacht moet ingediend worden voor het einde van de wedstrijddag, vergezeld van de som van 50 euro. Wordt de aanklager in zijn of haar recht gesteld, dan zal het bedrag terugbetaald worden. Anderzijds als de klacht onterecht blijkt, dan wordt het geld overgemaakt aan het fonds van het Belgian Oldtimer Championship. De volledige werkgroep zal de klachten behandelen en oordelen of een sanctie volgt.

Klachten mbt het wedstrijdverloop

Deze worden beheerd en behandeld door de federatie, samen met een of meerdere afgevaardigden van het BOTC, die daarvoor haar eigen procedures gebruikt. Het neerleggen van de klacht gebeurt op dezelfde wijze als voor de technische geschillen.

Tenslotte,

in die gevallen waarin dit reglement niet voorziet, beslist de werkgroep.

Werkgroep:

De werkgroep bestaat uit de volgende personen:

Algemeen en wedstrijden:

Eddy Wijnants	eddy.wijnants1@telenet.be	0495 54 71 66
Jean Poesmans	poesmans@skynet.be	019 67 73 43
Luc Meersman	luc.meersman@live.be	

Piloten vertegenwoordiging:

Ivan Van Den Broeck

Website:

Danny Hermans	hermansd@me.com
Peter Gräser	peter.graser@skynet.be

Technische commissie:

Coördinatie Technische Commissie: Jean Poesmans

Controleurs Technische Commissie: Gust Daneels, Eddy Fiten, Patrick Fiten, Ludo Gys

Technisch Reglement

Doelstelling:

Het Technisch Reglement geeft een beschrijving van de vereisten waaraan de motor alsook de uitrusting van de piloot dienen te voldoen om te kunnen deelnemen aan de onderscheiden oldtimer categorieën. Dit reglement is supplementair aan het reglement van de federaties.

Zoals in het Algemeen Reglement vermeld gaat het hier over **oldtimer motorcross** en de nadruk wordt gelegd op het feit dat er wordt gereden met **oude cross motoren**.

Het **algemene principe** is de motor zo conform mogelijk te houden aan de motoren uit de tijd overeenkomstig de oldtimer categorie. Een voorbeeld hiervan is het verbod op het gebruik van voorvorken van een latere datum of constructie die niet overeenstemt met de uiterste productiedatum van de categorie, zelfs indien de vork van hetzelfde type lijkt.

Verder worden er **specifieke eisen** opgelegd die moeten worden nagevolgd zo niet wordt de motor ofwel uitgesloten van de oldtimer wedstrijden of wordt deze, indien conform aan een hogere categorie, daarin ingedeeld.

De piloot/pilote is zelf verantwoordelijk voor de conformiteit van de motor zowel met het hierboven algemene principe alsook met de specifieke vereisten hieronder weergegeven.

Bijzondere aandacht van de piloot is vereist voor het op peil houden van alle veiligheidsvoorzieningen, ook deze niet vermeld in de specifieke eisen, alsook goede zorgen te dragen voor het onderhoud en het gebruik van degelijke wisselstukken en materialen gebruikt voor de systemen die zorgen voor de veiligheid.

KLEDIJ: (zie ook de reglementen van de federaties)

De piloten zijn **verplicht** de volgende kledij en veiligheidsuitrusting te dragen:

Een **motorcross broek** in leder of gemaakt uit een gelijkwaardige stof.

Motorcross botten.

Een **ECE/BS goedgekeurde helm** voor motorcross met integrale mondbescherming of een motorcross jet-helm met afzonderlijke mondbescherming.

Stofbril. Tear-offs zijn verboden (milieu !).

Motorcross handschoenen.

Een shirt met lange mouwen.

Een rugnummer overeenkomstig met het nummer van de ingeschreven motor. Bij niet dragen van een degelijk leesbaar rugnummer kunnen de personen verantwoordelijk voor de opname van de punten weigeren de piloot te klasseren.

Verder wordt het ten **zeerste aanbevolen** ook te dragen:

Borst, schouder en rugbeschermer (harnas), wordt gedragen **onder het shirt**

Elleboog en Kniebeschermers

Nekbeschermer (Leatt Brace)

Daar waar de federatie strengere eisen stelt zullen deze laatste worden gevolgd.

Motor algemeen: elke motor moet voorzien zijn van de volgende **goed werkende uitrustingen:**

Opklapbare en correct werkende voetsteunen.

Een voor- en achterrem met degelijk werkende bediening en voldoende remkracht.

Gaskabel(s) en gashendel dienen in perfecte staat te zijn en onder alle omstandigheden terug te keren naar de minimale stand wanneer de hendel wordt losgelaten. De geleiding van de kabels mag onder geen enkele omstandigheid de werking ervan kunnen verhinderen.

Een degelijk spatbord voor en achteraan zonder scherpe randen of punten.

De benzinetank, kraan en leidingen zijn van goede kwaliteit en zonder lekkage.

Het motorblok, oliereservoir, versnellingsbak en veringen mogen geen ernstige lekken vertonen.

Een traditioneel motorcrossstuur met lichaamsbeschermer en middenversteviging, uitgerust met degelijke handvaten die gesloten zijn aan de uiteinden van het stuur.

Alle bedieningshendels (rem, koppeling, kleplichter, voorontsteking, etc.) aan het stuur moeten zijn uitgerust met "veiligheidsbollen" aan het uiteinde, ook indien de originele motor deze voorziening niet had.

Alle scherpe en uitstekende uiteinden moeten afgeschermd worden.

Uitwendige onderdelen mogen geen scherpe hoeken of kanten hebben. Voorbeeld: een cilinder of cilinderkop (culasse) die is bewerkt (gefreesd, gestampt, gedraaid,..) daarvan moeten de kanten afgerond zijn (radius minstens 5 mm). Ook originele onderdelen moeten voldoen aan deze vereiste.

Bescherming van het voorste tandwiel van de ketting door middel van een afdekplaatje of grill welke stevig moet bevestigd worden, dit ook bij motoren die dit oorspronkelijk niet hadden voorzien.

De lagers van de stuurkolom, de achterbrug en de wielen mogen geen abnormale speling vertonen.

De voorvorkpoten mogen geen abnormale speling vertonen.

De spaken van de wielen moeten volledig en goed aangespannen zijn.

Elke motor moet voorzien zijn van 3 nummerplaten (vooraan; links en rechts), **de nummers moeten minimaal 150 mm hoog, 20 mm breed en goed leesbaar zijn. Indien deze nummers niet voldoen aan de leesbaarheid mogen de klassements-opnemers de opname van de piloot weigeren.**

Uitsluitend handelsbenzine (loodvrije) van max. 98 octaan is toegelaten.

Een geluidsdemper en geluidverminderende maatregelen (rubbers etc.) zijn vereist. In ieder geval mag **de motor nooit meer lawaai produceren dan 96 decibels.**

*Met betrekking tot de geluidsnormen is het steeds mogelijk dat een bevoegde overheidsinstantie of een organisatie (bvb: Genk) een controle uitvoert. Hou de geluidsnorm binnen de perken. **Eén enkele motor kan de oorzaak zijn dat een ganse wedstrijd wordt stopgezet.***

Een milieumat onder de motor in het rennerspark is altijd verplicht.

Het installeren van een "kill-button" voor het stilleggen van de motor is meer dan aangeraden. Sommige federaties zullen dit snel verplichten.

Vering algemeen:

Om de geest van het oldtimer motorcrossen te vrijwaren wordt er vereist dat de vering, voor en achter, conform zijn met de veringtypes oorspronkelijk gebruikt.

Het gebruik van dubbel regelbare achtervering, in en uitgaande regeling, is enkel toegelaten in de volgende categorieën: Pré 77, Pré 82 Enduro, Twinshocks, Pré 80 -175 CC en Pré 90 / Open Pré 90 - 125cc categorie. Een motor die niet voldoet aan deze vereiste wordt ofwel ingedeeld in de hogere categorie, waar dit eventueel wel is toegelaten of wordt uitgesloten.

De **toegelaten maximum diameters van de vorkbenen** zijn als volgt:

Pré 65 :	36 mm
Pré 72:	36 mm
Pré 77:	38 mm
Pré 80 (50 en -175):	41 mm
Pré 82 Enduro:	43mm
Twinshocks:	43 mm
Pré 90:	45 mm
Pré 90 -125cc	45 mm

Het gebruik van ultramoderne veringcassettes, geplaatst in de oude vorkbenen is niet toegelaten. Moderne "super-cross / extreme" vorken zijn niet toegestaan.

Productiejaar

Minimale ouderdom van de motor (of Productiejaar) vereisten per categorie:

De categorieaanduiding is als volgt te verstaan: een motor van de **categorie Pré xx moet zijn gebouwd (productiedatum) ten laatste op 31 december van het jaar xx -1 (min één).**

In geval van twijfel moet de piloot/pilote kunnen aantonen welke de productiedatum is. De eventueel vermelde aankoopdatum (origineel factuur) kan later zijn dan de productiedatum maar wordt hier niet als regel beschouwd. Het jaartal onder de noemer "Model xx" heeft geen productie betekenis en is dan ook niet bruikbaar. Een productiedatum vermeld op de velgen wordt niet aanvaard als officiële productiedatum gezien deze wielen eenvoudig uitwisselbaar zijn. Indien in een frame of motorblok meerdere productienummers zijn geslagen (abnormale situatie) wordt het nummer overeenstemmend met het jongste jaartal genomen als referentie.

De uiterste productiedatum geldt zowel voor het frame als voor het motorblok. Bij verschil tussen beide wordt de jongste productiedatum van deze twee gebruikt.

Hieruit volgt de volgende jaartalvereisten van de motor voor de gebruikte categorieën:

Pré 65: uiterste productiedatum: 31 december 1964

Pré 72: uiterste productiedatum: 31 december 1971

Pré 77: uiterste productiedatum: 31 december 1976

Pré 80 50 CC : uiterste productiedatum: 31 december 1979

Pré 80 -175 CC : uiterste productiedatum: 31 december 1979

Pré 82 Enduro: uiterste productiedatum: 31 december 1981

Twinshocks: geen specifiek jaartal aanduiding

Pré 90: uiterste productiedatum: 31 december 1989

Open Pré 90 -125 CC: uiterste productiedatum: 31 december 1989

In de vroegere jaren werden bepaalde types motoren, zonder verandering, aangeboden gedurende meerdere jaren. Deze motoren en rijwielgedeelten van een jongere datum, maar die reeds in onveranderde toestand te koop waren voor het uiterste productiejaar van de categorie waarin wordt deelgenomen zijn ook toegelaten. Voorbeelden: CZ tweepijper van 1968 in de Pré 65 categorie, Montesa Cappa 360 VB is uitgekomen in 1976 en onveranderd geproduceerd tot en met 1978, mag dus in de Pré 77 rijden.

Specifieke vereisten per categorie

Pré 65 2-takt en 4-takt:

Toegestaan: 2 takt motoren zonder membraam (reed valve).

Vb.: CZ-Tweepijp met koppeling op de krukas. Husqvarna 250 & 360 cc met geschroefd achter frame.

Toegestaan: 4 takt motoren met alleen 2 kleppen per cilinder uitgezonderd complete originele motoren.

Vb.: BSA Victor B44 met ronde cilinder en originele cilinderkop met opzij gemonteerde carburator, Metisse MK 3/3 A, Triumph en BSA twinblokmotor, Cheney duplex frame voor pre-unitmotoren, Matchless G85, Hedlund met Hedlund carters en Jawa speedway motor met 2 kleppen.

(Nota: voor vereisten van de vering zie Pré 72 categorie)

Pré 72 2-takt:

Toegestaan: 2 takt motoren zonder membraam (reed-valve).

Vb: CZ 250-360 met 5 cilinderbouten, Husqvarna 250-360 – 400 cc, Maico 250-400 cc

Pré 72 4-takt:

Toegestaan: 4 takt motoren met alleen 2 kleppen per cilinder.

Vb.: Rickman MK IV BSA Victor B44 met vierkante cilinder, Cheney BSA B50 . (Controle voor BSA gemeten cilinderbouten B44=74 mm. B50= 80 mm.)

VERING: Voor Pré 65 en Pré72 motoren gelden volgende regels:

Veerweg voorwiel max. 180 mm, voorvork diameter max. 36 mm.

Veerweg achterwiel moet gemeten worden met het wiel in de achterste positie. Het rubber van de schokbreker niet meetellen. De afstand die de as van het achterwiel aflegt is de veerweg en mag **max. 100 mm. + max. 30 %** tolerantie bedragen.

Zie ook het motor paspoort voor exacte meting van de veerweg.

Wanneer een motor niet voldoet aan deze regels wordt hij beschouwd als een Pré 77 motor.

Pré 77 2-takt:

Toegestaan: 2 takt motoren alleen voorzien van onderdelen die in die jaren verkrijgbaar waren alsook met een veerweg conform aan deze gebruikt bij die jaartallen.

Vb.: CZ 250-360 cc met 6 cilinderbouten, Maico, Greeves, Bultaco, Montesa, Suzuki, Honda,ea..
Omdat sedert 1975 de Yamaha's voorzien zijn van het "cantilever" veersysteem, met één enkele veer en zonder link systeem, worden deze motoren ook toegelaten in deze categorie.

Pré 77 4-takt:

Toegestaan: die motoren alleen voorzien van onderdelen die in die jaren verkrijgbaar waren alsook met een veerweg conform aan deze gebruikt tijdens die jaartallen.

Vb.: CCM, BSA , Honda, Yamaha, ea.

Pré 80 50cc:

Toegestaan: luchtgekoelde motoren met 2 veringen achteraan, conventionele voorvork en trommelremmen voor en achter.

Complete, originele, 50cc moto's met mono vering tot bouwjaar 31/12/79 zijn toegelaten.

Cilinderinhoud meer dan 50 cc hoort thuis in de categorie tot -175 cc.

De veerweg voor en achter is vrij.

Pré 80 -175 cc (minder dan 175 cc):

Toegestaan: luchtgekoelde motoren met 2 veringen achter, conventionele voorvork en trommelremmen voor en achter.

2-takt motoren tot -175 cc

Originele motoren van een jongere datum dan Pré 80 die wel voldoen aan alle vier bovenstaande vereisten van deze categorie worden ook toegestaan.

De veerweg voor en achter is vrij.

Complete 125cc motoren met mono vering van het type "cantilever" en met uiterste productiedatum 31/12/79 zijn toegestaan.

Motoren die niet voldoen aan één van de bovenstaande vereisten en met een cilinderinhoud van minder dan 125 cc gaan naar de categorie Pré 90 -125 CC

Pré 82 Enduro: (type Twinshock categorie)

Toegestaan: luchtgekoelde Enduro 2 en 4-takt motoren met 2 veringen achter, trommelremmen voor en achter en een conventionele voorvork. Een "omgekeerde voorvork" is niet toegestaan. Achtervering van het type mono-shock link-systeem zijn niet toegestaan zelfs al zijn die motoren van voor 1982.

Opmerking: omwille van de veiligheid moeten midden en/of zijwaartse motor steunen worden verwijderd, dit inclus de uitstekende bevestigingspunten. Zowel het frame alsook het motorblok moeten van het type Enduro zijn. Een Enduro motor in een cross frame of omgekeerd een cross blok in een Enduro frame kan niet aantreden in deze categorie en moet rijden in de categorie Twinshocks.

Bij deze motoren is de veerweg voor en achter vrij. De doormeter van de vorkbenen moet bij voorkeur conform zijn aan de toen gebruikte doormeters, maximaal 43mm.

Indien de werkgroep constateert dat een Enduro sterk is "opgevoerd" of sterk afwijkende onderdelen gebruikt, wordt deze uit de categorie gehaald en verwezen naar de Twinshocks.

TWIN SHOCKS:

2-takt jonger dan Pré 77.

4-takt jonger dan Pré 77.

Toegestaan: luchtgekoelde motoren met 2 veringen achter, trommelremmen voor en achter en een conventionele voorvork. (Een “omgekeerde voorvork” is niet toegestaan).

Bij deze motoren is de veerweg voor en achter vrij. De doormeter van de vorkbenen moet conform zijn aan de toen gebruikte doormeters, maximaal 43mm.

Motoren die origineel voorzien zijn van het “cantilever” veersysteem zoals de Yamaha en Kramer motoren zijn ook toegestaan in deze categorie.

Pré 90:

Toegestaan: alle motoren van voor 1990 die voorzien zijn van onderdelen die eveneens voor 1990 in de handel waren.

Mono vering, schijfremmen voor en achter, waterkoeling zijn toegestaan.

Een “omgekeerde voorvork” (USD) is toegelaten indien deze niet jonger is dan de uiterste productiedatum voor een Pré 90.

Open Pré 90 -125 CC:

Toegestaan: 125 CC motoren die niet voldoen aan de categorie Pré 80, dus waarvan aan één of meerdere van de vier vereisten (trommelremmen, luchtkoeling, conventionele voorvork en stereo vering) niet voldaan is en de motor niet jonger is dan de uiterste productiedatum geldig voor de Pré 90 categorie.

Opmerking: Het is niet mogelijk om buiten klassement in een bepaalde categorie te rijden wanneer de motor niet voldoet aan de reglementen van die categorie. Indien een rijder een motor van een onbekend merk of type ter keuring aanbiedt, zal hij met volledig en duidelijk bewijsmateriaal het bouwjaar moeten kunnen aantonen. Bij twijfel beslissen de leden van de technische commissie.

Nummers en Nummerplaten

Toekenning van nummers: enkel door Eddy Wijnants

Nummers voor een **dagvergunning: 7xx**

Rugnummers: verplicht op alle wedstrijden

Geldigheid van de toegekende nummers:

BOTC vergunningshouders: maximaal 1 jaar na het laatste vergunningsjaar

Nummers toegekend voor een dagvergunning blijven het ganse seizoen behouden

Er wordt van de rijders verwacht dat zij achtergrond en nummerkleuren gebruiken die voldoende afsteken en **goed leesbaar** zijn.

Er zijn **drie nummerplaten** bevestigd aan de motor, één vooraan, één links en één rechts. De nummerplaten moeten uitgerust zijn met cijfergroottes zoals vermeld bij de algemene uitrusting.

De voorgestelde kleuren gebruikt voor de nummerplaten (sterk aangeraden):

Pré 72 en Pré 65, 2-takt en 4-takt

- 55 jaar: zwarte achtergrond met witte nummers
- +55 jaar: gele achtergrond met zwarte nummers
- +60 jaar: witte achtergrond met zwarte nummers

Pré 77, 2-takt en 4-takt

- 55 jaar: blauwe achtergrond en witte nummers
- +55 jaar: gele achtergrond met zwarte nummers

Pré 80 50 cc

Zwarte achtergrond met witte nummers

Pré 80 -175 cc

Witte achtergrond met zwarte nummers

Twinshocks

- 50 jaar: rode achtergrond met witte nummers
- +50 jaar: blauwe achtergrond met witte nummers
- Masters: gele achtergrond met zwarte nummers

Pré 82 Enduro

Groene achtergrond met witte nummers

Pré 90

- 50 jaar: rode achtergrond met witte nummers
- +50 jaar: blauwe achtergrond met witte nummers
- Masters: gele achtergrond met zwarte nummers

Open Pré 90 -125cc

Groene achtergrond met witte nummers

Motor paspoort

Voor elke gebruikte motor moet een motorpaspoort worden opgesteld welke een correcte weergave geeft van de belangrijkste technische specificaties van de motor. Piloten die met meerdere motoren rijden dienen een paspoort op te maken voor elke motor. Paspoorten die reeds zijn ingediend tijdens een vorig seizoen blijven geldig, aanpassingen kunnen altijd worden aangebracht.

Het paspoort formulier kan worden gevonden op de website MXVINTAGE.BE of gevraagd aan een van de leden van de werkgroep.

Het motorpaspoort wordt niet gevraagd om meer administratief werk te creëren maar om in geval van geschil sneller tot een beslissing te kunnen komen. Bij ontbreken van zulk paspoort zal een geschil slechts worden opgelost nadat het paspoort is opgesteld.

Keuring voor de training of wedstrijd

Voor de aanvang van de eerste training of wedstrijd wordt de motor en de uitrusting vluchtig gekeurd. Deze inspectie dient enkel om de piloot te wijzen op eventuele zichtbare gebreken. Deze keuring ontslaat de piloot of pilote niet van zijn of haar verantwoordelijkheid in verband met de goede zorgen en veiligheidsuitrusting van de aangeboden motor. Bij een vastgestelde inbreuk of defect kan de piloot/pilote worden verplicht het probleem eerst te herstellen voor de aanvang van een sessie.

Elke motor waarmee wordt gereden moet worden aangeboden voor deze korte inspectie, **met stilgelegde motor**.

De piloot of pilote informeert de technische keurders vooraf of er speciale eigenschappen zijn met betrekking tot de motor en de behandeling tijdens de keuring.

De medewerkers die de keuring van de motor uitvoeren dragen geen enkele verantwoordelijkheid voor de staat van de motor. Er kan dan ook geen verhaal worden ingespannen tegen hen voor eventuele gebreken of directe of indirecte schade, van welke aard ook, die zou worden veroorzaakt door het gebrekkig of onveilig werken van de motor.

(einde van het document)