

Belgian Old-timers Championship (BOTC)

2019

Algemeen Reglement

Doelstelling en werking.

De 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 motorcrosswedstrijden en trainingssessies worden georganiseerd door verscheidene motorcross federaties die, in samenwerking met de "BOTC werkgroep", een jaarplanning opstellen. De BOTC wedstrijden worden ingedeeld in verscheidene "categorieën".

De technische- en uitrustingsvereisten worden besproken in het Technisch Reglement als onderdeel van dit reglement (zie verder).

Het deelnemen aan de oldtimer wedstrijden vereist 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 of de vereisten van de federaties) 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 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

federaties, worden gesanctioneerd door uitsluiting en verbod nog verder deel te nemen aan de wedstrijd(en).

Vergunning, 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 / Jean Poesmans (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 ongevallenverzekering** 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 alle categorieën behalve:

*Categorie **Pré65 en Pré73**: de vereiste minimale leeftijd is **30 jaar**.*

*Voor de **50cc-Open** en **125cc** categorie is deelname mogelijk vanaf 16 jaar mits **officiële toelating van de beide ouders** (gewettigd document afgegeven door het gemeentebestuur waar zij zijn gehuisvest).*

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..

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.

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.

Bij de inschrijving ontvangt de piloot/pilote het "**inschrijvingsbewijs**" welke hij/zij moet overhandigen aan de startmeester voor de toegang tot het gesloten park.

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.**

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 2 wedstrijdreeksen te starten. In uitzonderlijke gevallen mag een derde reeks worden gereden enkel na goedkeuring door de werkgroep BOTC.

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

De trainingssessies (4 bij JMS en 5 bij VMCF) worden georganiseerd volgens de deelnemende categorieën en kunnen, afhankelijk van het aantal piloten of andere omstandigheden, worden samengevoegd of gesplitst indien nodig.

De trainingssessies bij JMS verlopen volgens de volgende volgorde: 50cc-Open+ 125cc , Pré65 / Pré 73 + Pré 78 + 4-takt Open, Twinshocks, Pré 92. Deze aanpassing is nodig om er voor te zorgen dat er geen zwaardere motoren samen trainen met de 50cc en 125cc. Er mogen maximaal 45 piloten aanwezig zijn op de omloop waardoor het soms nodig is de piloten te laten aanschuiven in de volgende categorie.

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 (bv 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).

Bij defect van de motor tijdens de officiële oefeningen, of tijdens de 1^{ste} reeks van de vastgelegde voorkeurencategorie , 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. Deze deelname moet altijd op voorhand worden gemeld aan de verantwoordelijken van de tijdsopname.

Timing van de proeven :

Trainingssessies: aantal en start wordt door de federatie bepaald

Wedstrijden: 2 reeksen van 12 minuten + 1 ronde

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)

Categorieën en Klassementen.

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

Pré 65 en Pré73 motoren

Pré 78 en 4-takt Open (zie technisch reglement voor deze aangepaste categorie. De 4-takt categorie is en blijft een "Twinshock" categorie, deze trainen en rijden samen met de Pré 78 categorie voor zolang deze Pré 78 categorie niet te veel piloten telt. De werkgroep beslist wanneer deze categorie samen met de Twinshocks rijdt)

50 CC-Open en – 125 cc. Deze twee groepen rijden samen in deze categorie. (Er zijn geen 250 cc 4-takt motoren meer toegelaten in deze categorie). In deze groep rijden ook de "Youngsters" -125cc.

Twinshocks / Twinshocks Masters, motoren jonger dan Pré 78

Pré 92/Pré 92 Masters en Open Pré 92 – 125 cc

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

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

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 gedefinieerd volgens het principe van het "**Peiljaar**").

*Definitie "**peiljaar**". De ouderdom van de piloten gebruikt in de categorieën verwijst specifiek naar het peiljaar. Als voorbeeld geven we de categorie Pré 78 met de onderverdeling - 55 jaar en +55 jaar. Dus een piloot die in de loop van het kalenderjaar waarin het seizoen valt, nu 2019, de leeftijd van 55 zal bereiken wordt geklasseerd bij de + 55 jarigen ook al is hij of zij bij aanvang van het seizoen nog maar 54 jaar.*

"Masters":

Afhankelijk van de ouderdom, prestaties en ervaring van een piloot/pilote beslist de werkgroep of deze al dan niet wordt ingedeeld bij de "Masters". Masters kunnen enkel rijden in de categorieën Twinshock en Pré 92. .

"Youngsters" BOTC. De volgende definities en regels zijn van toepassing:

De categorie is toegankelijk voor jonge piloten vanaf de (volle) ouderdom 16 jaar tot 21 jaar (dus zodra ze 21 jaar zijn of worden in het seizoenjaar, gaan ze over naar een andere categorie). Hier is ook de definitie van het "peiljaar" van toepassing. Zoals gemeld is hier ook een ouderlijke toelating verplicht tot de volle ouderdom van 18 jaar.

De piloten in deze categorie mogen geen vergunning "moderne moto" hebben of gehad hebben. Het wordt gezien als een "stage" voor de latere categorie.

De piloten mogen ervoor kiezen om niet als "Youngster" te worden geklasseerd en kunnen kiezen voor de andere 50cc – Open of -125cc categorie.

De "Youngsters" rijden met dezelfde nummerborden als de -125 cc maar er wordt een Y voor het nummer gekleefd.

De "Youngsters" mogen ook uitkomen in de andere categorie -125cc en kunnen daar ook punten verzamelen zowel voor het dagklassement als voor het BK. Indien een piloot heeft

gekozen voor deze categorie mag hij of zij niet uitkomen in een andere categorie.

De “Youngsters” rijden samen met de groep 50cc - Open en - 125cc.

Voor het BK krijgen ze een brevet en een beker. Een kampioentruif wordt niet voorzien.

Indeling van de categorieën voor het dagklassement.

Pré 65 / Pré73	A	- 60 jaar
	B	+60 jaar
Pré 78	A	- 55 jaar
	B	+ 55 jaar
4-takt Open		(geen leeftijdsindeling)
50cc-Open		(geen leeftijdsindeling)
- 125 cc	A	- 50 jaar
	B	+ 50 jaar
Twinshocks	A	- 40 jaar
	B	- 55 jaar
	C	+55 jaar
	Masters	(geen leeftijdsindeling)
Pré 92 / Pré92 -125cc	A	- 50 jaar
	B	+ 50 jaar
	Masters	(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).

Alle proeven (BK) 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.

Alle BOTC kampioenschapwedstrijden komen in aanmerking.

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 **voorkeurencategorie** (slechts 1 enkele) **voor de aanvang van haar of zijn eerste wedstrijd van het seizoen**.

Voor het BOTC kampioenschap wordt een titel enkel uitgereikt indien er voor die categorie

minstens 5 (vijf) deelnemers hebben ingeschreven. (Niet van toepassing voor de categorie: "Youngsters").

Er kan (uitzonderlijk) van categorie worden veranderd loop van het jaar, maar dan worden geen punten meer toegekend voor het kampioenschap in de nieuwe categorie. De behaalde punten in de oude categorie (voorkeurscategorie) blijven behouden en verrekend volgens de regels van het kampioenschap tzt de x-aantal beste resultaten tellen.

BOTC kampioenschappen / brevetten.

Pré 65	Open categorie 2 en 4 takt (geen leeftijdsindeling)	
Pré 73	A	- 60 jaar
	B	+ 60 jaar
Pré 78 2-takt	A	- 55 jaar
	B	+ 55 jaar
50 cc-Open	(enkel een brevet, geen leeftijdsindeling)	
- 125 cc	A	- 50 jaar
	B	+ 50 jaar
-125cc Youngsters	(enkel een brevet)	
4-takt Open	(geen leeftijdsindeling)	
Twinshocks	A	- 40 jaar
	B	- 55 jaar
	C	+55 jaar
	Masters	(geen leeftijdsindeling)
Pré 92	A	- 50 jaar
	B	+ 50 jaar
	Masters	(geen leeftijdsindeling)
Pré 92 -125 cc	Open categorie (geen leeftijdsindeling) (enkel een brevet)	

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% 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..

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 stil: Opgepast voorwerp of stilstaande piloot op de omloop.

Gele vlag zwaaiend: Gevaar, verboden te springen of in te halen en te allen tijde 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.

Geschillen.

Wanneer een piloot/pilote klacht wenst neer te leggen, kan deze enkel tegen een piloot/pilote uit dezelfde categorie. De klacht dient door de aanklager te worden 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, indien van toepassing, 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 bepalen wat de gepaste sancties zijn.

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	gsm: 0495 54 71 66
Jean Poesmans	poesmans@skynet.be	gsm: 0479 75 36 04
Luc Meersman	luc.meersman@live.be	gsm: 0477 22 43 37

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

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 mogen 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 in overeenstemming met 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)

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 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.** (Zie verder voor de kleuren).

Uitsluitend loodvrije benzine 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. Controleer steeds de normen van de federaties.**

*Met betrekking tot de geluidsnormen is het steeds mogelijk dat een bevoegde overheidsinstantie of een organisatie (bvb: Genk) een controle uitvoert. Houd 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 door de federaties verplicht.

Een "start" systeem, zijnde een installatie die toelaat om de vork ingedrukt te houden voor de start wordt nooit toegestaan.

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 78, 4-takt Open, Twinshocks, -125 CC en Pré 92 / Pré 92 -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 73:	36 mm
Pré 78:	38 mm
50cc-Open:	36 mm
– 125cc:	41 mm
4-takt Open:	43 mm (geen USD)
Twinshocks:	43 mm (geen USD)
Pré 92:	45 mm
Pré 92 -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 categorieaanwijzing 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. 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 73: uiterste productiedatum: 31 december 1972

Pré 78: uiterste productiedatum: 31 december 1977

50cc-Open : geen specifiek jaartal

-125 CC : geen specifiek jaartal

4-takt Open: geen specifiek jaartal

Twinshocks: geen specifiek jaartal

Pré 92: uiterste productiedatum: 31 december 1991

Open Pré 92 -125 CC: uiterste productiedatum: 31 december 1991

In de vroegere jaren werden bepaalde types motoren, zonder verandering, aangeboden gedurende meerdere jaren. Deze motoren en rijwielgedeelten van een jongere datum, maar die al 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 78 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 73 categorie)

Pré 73 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 73 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 Pré73 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 78 motor.

Pré 78 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 sinds 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 78 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

50cc-Open:

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

Het type achtervering is vrij: stereo vering, mono schok (met link) en cantilever.

Cilinderinhoud meer dan 50 cc hoort thuis in de categorie tot -125 cc.

De veerweg voor en achter is vrij.

-125 cc (tijdens het seizoen 2019 zijn de -175 cc voor de laatste maal toegelaten, vanaf seizoen 2020 zijn de motoren met een grotere cilinderinhoud dan 125cc definitief verboden in deze categorie):

Toegestaan: luchtgekoelde motoren met 2 veringen achter, conventionele voorvork en trommelremmen voor en achter. De veerweg voor en achter is vrij.

2-takt motoren tot -125 cc.

Originele 125cc motoren met vering van het type "cantilever" (geen link systeem) 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 92 -125 CC

4-takt Open: (type Twinshock categorie)

Deze motoren hebben zoals de Twinshocks twee achterveren, trommelremmen voor en achter en een luchtgekoeld 4-takt motorblok. De motoren mogen een maximale cilinderinhoud hebben van 650cc en enkel mono-cilinders zijn toegelaten.

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.

Een "omgekeerde voorvork" is niet toegestaan. Achtervering van het type mono-shock link-systeem zijn niet toegestaan.

Opmerking: omwille van de veiligheid moeten midden en/of zijwaartse motor steunen worden verwijderd, dit inclus de uitstekende bevestigingspunten.

TWINSHOCKS:

Motoren jonger dan Pré 78.

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 92:

Motoren gebouwd voor einde 1991 worden toegelaten. Het moeten wel motoren zijn van het MODEL 91. **Dus hier worden motoren Model 92, al gebouwd op het einde van 1991 NIET toegelaten.**

In deze categorie kunnen ook omgekeerde vorken worden gebruikt (Upside down) waarvan de poot (hier het onderste deel) een diameter heeft van maximaal 45 mm. De "klassieke" vorken kunnen een diameter hebben tot en met 45mm zoals in het huidige reglement voorzien.

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

Open Pré 92 -125 CC:

Motoren gebouwd voor einde 1991 worden toegelaten. Het moeten wel motoren zijn van het MODEL 91. **Dus hier worden motoren Model 92, al gebouwd op het einde van 1991 NIET toegelaten.**

Toegestaan: 125 CC motoren die niet voldoen aan de categorie, 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 92 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 of zij met volledig en duidelijk bewijsmateriaal het bouwjaar moeten kunnen aantonen. Bij twijfel beslissen de leden van de technische commissie.

Nummers en Nummerborden.

Toekenning van nummers: enkel door Eddy Wijnants

Nummers voor een **dagvergunning: 7xx**

Rugnummers: verplicht op alle wedstrijden

Houdbaarheid 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..

Nummerborden.

Elke motor moet voorzien zijn van 3 nummerborden (vooraan, links en rechts), **de nummers moeten minimaal 150 mm hoog, 20 mm lijndikte hebben en goed leesbaar zijn.** (Indien de nummers niet voldoende leesbaar zijn mogen de klassements-opnemers de opname van de piloot weigeren.)

De hoofdletters **M:** (Masters) en **Y:** (Youngsters), **hoogte minimum 40mm maximum 50mm,** lettertype Arial Narrow of gelijkvormig.

Kleuren van de nummerborden:

Pré 65 en Pré 73

-60: achtergrond: **zwart** cijfers: **wit**



+60: achtergrond: **geel** cijfers: **zwart**



+66: achtergrond: **groen** cijfers: **wit**



+70: achtergrond: **rood** cijfers: **wit**



(Nota: piloten die deelnemen aan het Europees Classics kampioenschap mogen de kleuren van hun nummerborden behouden).

Pré 78

-55: achtergrond: **blauw** cijfers: **wit**



+55: achtergrond: **geel** cijfers: **zwart**



4-takt Open

achtergrond: **groen** cijfers: **wit**



50 cc-Open

achtergrond: **zwart** cijfers: **wit**



-125 cc

-50 achtergrond: **wit** cijfers: **zwart**



+50 achtergrond: **blauw** cijfers: **wit**



Youngsters: achtergrond: **wit** cijfers: **zwart** + letter **Y**



(Nota: Youngsters dienen een "Y" te plaatsen voor de cijfers op het bord vooraan de motor)

Twinshocks

-40: achtergrond: **zwart** cijfers: **wit**



-55 : achtergrond: **rood** cijfers: **wit**



+55 : achtergrond: **geel** cijfers: **zwart**



Masters Twinshocks: achtergrond: **geel** cijfers: **zwart + M**



(Nota: Masters dienen een "M" te plaatsen voor de cijfers op het bord vooraan de motor)

Pré 92

-50 : achtergrond: **rood** cijfers: **wit**



+50 : achtergrond: **geel** cijfers: **zwart**



Masters: achtergrond: **geel** cijfers: **zwart + M**



(Nota: Masters dienen een "M" te plaatsen voor de cijfers op het bord vooraan de motor)

Pré 92 -125cc

achtergrond: **groen** cijfers: **wit**



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 al 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)