

Belgian Old Timers Championship (BOTC) 2020

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 peuvent être apportés 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 des motos et les accessoires sont définis dans le Règlement Technique (voir plus loin).

La participation aux épreuves oldtimers demande 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 définie par le règlement technique et par les fédérations) et réduire au minimum toute autre forme de pollution (tapis de sol, déchets etc. ...) sont la responsabilité de chacun. 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 interdite. Une infraction à cette règle équivaut à une suspension (fixée par le BOTC ou les fédérations). Pilotes qui ont été suspendus ne peuvent participer ni aux épreuves ou ni aux entraînements.

Des tests d'abus d'alcool ou d'autres produits stimulants / interdits peuvent être exécutées en collaboration avec le docteur. En cas de test positif le pilote sera interdit de participer aux épreuves de la journée. Le refus de collaborer pour le test sera automatiquement interprété comme résultat positif et impliquera une interdiction de participation.

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 l'organisation, des fédérations et de la BOTC seront sanctionnées (exclusion des épreuves) avec le soutien de la fédération organisatrice.

Licence, 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 / Jean Poesmans (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 (MXVintage).

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 toutes les catégories excepté :

Pré65 et Pré73 : l'âge minimal est de 30 ans.

Pour la catégorie Old 125cc 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).

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).

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 Transpondeur.

Chaque pilote doit s'inscrire avant chaque épreuve aux près de l'organisateur de la 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.

À l'inscription le pilote reçoit le **«ticket d'inscription»** qu'il / elle doit remettre aux préposés de la fédération avant d'entrer dans le parc fermé.

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.**

Catégories, Courses et Classement.

Catégories:

Une catégorie est définie autant par la qualification de la moto et par l'âge du pilote (*). Une catégorie est qualifiée « Open » quand il y en a pas de différence d'âge du pilote. Néanmoins une catégorie peut impliquer un âge minimal du pilote.

Pour la qualification des motos par catégorie voir le règlement technique (voir plus loin).

Pré 65 Open

(Cette catégorie regroupe les « Classics » avec des plaques de numéros de couleurs différentes pour les -60, +60, -66 et +70 ans. Tous ces pilotes roulent ensemble dans la catégorie Pré 65 Open).

Pré 73 A -60 ans

Pré 73 B +60 ans

Pré 78 A -55 ans

Pré 78 B +55 ans

4-Temps Open

Old 125cc A -50 ans

Old 125cc B +50 ans

Old 125cc Youngsters

Twinshocks A -55 ans

Twinshocks B +55 ans

Twinshocks Masters

Pré 92 A -50 ans

Pré 92 B +50 ans

Pré 92 Masters

Pré 92 -125cc Open

(*) Pour l'attribution des points pour le classement du jour et pour le Belgian oldtimers championship, les catégories sont basées sur l'âge du pilote selon le principe de *l'année prise en considération*.

Définition de l'année qui sera prise en considération. L'âge du pilote, utilisée pour la sélection de la catégorie est basée sur l'âge que le pilote a atteint ou atteindra dans le cours de l'année de la saison. Par exemple en Pré 78 (-55 et + 55) : un pilote qui atteint l'âge de 55 ans en octobre 2020 sera classifié dans la catégorie +55 ans, même si au début de la saison il / elle n'a que 54 ans.

« Masters » :

Dans la catégorie Twinshocks et Pré 92, des pilotes seront repris comme masters d'après leurs âge, 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.

« Youngsters » :

Cette catégorie est accessible pour les jeunes pilotes (dans la catégorie Old 125) à partir de l'âge 16ans jusqu'à -21ans. Dès que le pilote atteint 21 ans, selon la définition de *l'année considérée*, ce pilote ne peut plus rouler dans cette catégorie. Comme déjà cité, **les pilotes de moins de 18 ans doivent posséder d'une autorisation parentale.**

Ces pilotes ne peuvent pas avoir une licence motos modernes dans les autres fédérations. Cette catégorie est considérée comme une période de stage pour le pilote.

Un pilote peut décider de ne pas rouler dans cette catégorie.

Les « Youngsters » roulent ensemble avec les catégories Old 125 cc.

Les « Youngsters » roulent avec les mêmes plaques que les pilotes de la catégorie Old 125cc mais doivent coller une « Y » devant leur numéro.

Pour le championnat, les « Youngsters » recevront un brevet et une coupe. Une vareuse de champion n'est pas prévue.

Epreuves :

Les épreuves oldtimers sont organisées en **cinq groupes** qui disputent chacune deux manches dans lesquelles roulent ensemble les catégories suivantes:

Pré 65 Open et Pré 73

Pré 78 et 4-temps Open (voir le règlement technique pour cette catégorie adaptées)

Old 125cc (les motos 250cc 4-temps ne sont pas tolérées dans cette catégorie). Les « Youngsters » roulent aussi dans cette catégorie

Twinshocks / Twinshocks Masters

Pré 92 / Pré 92 Masters et Pré 92- 125cc Open.

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

Déroulement des épreuves 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.

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 privé de départ.

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

Tirage des numéros: comme d'habitude avant la première manche il y a le tirage de numéro pour déterminer la position de départ. **Il est interdit d'échanger les numéros entre les pilotes. Il est également interdit de changer les positions à la herse de départ.**

Il est **défendu de prendre part à plus de 2 manches.** Dans des cas exceptionnels, une troisième manche peut être roulée seulement après avoir obtenu l'autorisation du groupe de travail BOTC.

Les séances d'entraînement (4 à la JMS et 5 à la VMCF) sont organisées en fonction des différentes catégories et peuvent être modifiées de par le nombre de pilotes ou d'autres circonstances.

Les séances d'entraînement à la JMS se dérouleront selon l'ordre suivant:

Old 125cc / Pré65 + 60 ans/ Pré 73 +60 ans

Pré65 – 60 ans/ Pré 73 -60 ans / Pré 78 / 4-temps Open

Twinshocks

Pré 92 / Pré 92 -125cc Open

Les séances d'entraînement à la VMCF se dérouleront selon l'ordre suivant:

Pré65 / Pré 73
Pré 78 + 4-temps Open
Old 125cc
Twinshocks
Pré 92 / Pré 92 -125cc Open

Le maximum des pilotes qui roulent sur le circuit en même temps est limité à 45 qui implique que dans certains cas on priera des pilotes de prendre part à leur entraînement avec la catégorie suivante.

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 nécessaire), le pilote doit se présenter chez le responsable des entraînements. Dans certaines fédérations il faut un ticket supplémentaire à demander près des officiels (bus).

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

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 distribués à l'inscription. Programme à voir sur le site web, si transmis à temps.

Classements des catégories :

Classement du jour.

Pré 65 Open		(pas de catégorie d'âge)
Pré 73	- 60 ans	
	+ 60 ans	
Pré 78	- 55 ans	
	+ 55 ans	
4-temps Open		(pas de catégories d'âge)
Old 125 cc	A	-50 ans
	B	+50 ans
Twinshocks	A	-55 ans
	B	+55 ans
	Masters	(pas de catégories d'âge)
Pré 92 / Pré 92-125cc	A	-50 ans
	B	+50 ans
	Masters	(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.

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 points pour le championnat.

Toutes les courses (manches BK du calendrier) BOTC rentrent en ligne de compte pour le championnat.

Les courses de championnat seront disputées 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 l'accumulation des points du championnat. Une épreuve tenue à une autre date ne compte pas pour accumuler des points pour le championnat.

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

Pour le championnat, le titre sera attribué si aux moins 5 (cinq) participants, avec licence à l'année, ont été inscrits dans la catégorie. (Ce critère n'est pas d'application pour les « Youngsters ».)

Il est possible de changer (cas exceptionnels) de catégorie en cours de saison, mais le pilote ne peut plus accumuler des points pour le championnat dans la nouvelle catégorie. Les points accumulés dans l'ancienne catégorie (catégorie préférentielle choisie) restent valables et seront comptabilisés pour le championnat dans son ancienne catégorie, selon les règles applicables pour le championnat (les x-meilleurs résultats sont pris en compte).

Pré 65 Open		(pas de catégories d'âge)
Pré 73	A	- 60 ans
	B	+ 60 ans
Pré 78 (2-temps)	A	- 55 ans
	B	+ 55 ans
Old 125 cc	A	- 50 ans
	B	+ 50 ans
Old 125cc Youngsters		(seulement un brevet)
4-temps Open		(pas de catégories d'âge)
Twinshocks	A	-55 ans
	B	+55 ans
	Masters	(pas de catégories d'âge)
Pré 92	A	- 50 ans
	B	+ 50 ans
	Masters	(pas de catégories d'âge)
Pré 92 – 125 CC Open		(pas de catégorie d'âge, seulement un brevet)

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 Twinshocks 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% 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 annulés. (Les manches BOTC tenues sont toutes les manches du calendrier BOTC qui ne seront pas annulés *).

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.... .

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.

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. (En cas de plainte contre la cylindrée supérieure à 125cc dans la catégorie Old 125cc une somme plus élevée est pratiquée).

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 Meersman: luc.meersman@live.me gsm: 0477 22 43 37

Homologation des circuits :

Ludo Peeters: anita.ludopeeters@telenet.be gsm: 0494 10 22 57

Représentant des pilotes:

Ivan Van Den Broeck : vamo@telenet.be gsm : 0499 97 34 19

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

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 complémentaire aux règlements émis par les fédérations et ne remplace pas ces règlements des 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 construite à l'époque.

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

Et bien sur également tous les autres critères du règlement technique seront à respecter.

Si des critères ne sont pas conforme, la moto sera retirée de la compétition ou versée dans une catégorie supérieure.

Le pilote est responsable pour la conformité de sa moto aussi bien vis à vis du règlement général que pour 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.

Voir les normes et règles des fédérations.

Motos règles générales.

Voir les normes et règles des fédérations.

Règles technique spécifiques.

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 avec réservoirs additionnels seront seulement acceptés pour les catégories suivantes : Pré 78, 4-temps Open, Twinshocks, Old 125cc et Pré 92 / Pré 92 -125cc Open.

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 73 :	36 mm
Pré 78 :	38 mm
Old 125cc:	41 mm
4-temps Open:	38 mm (pas de USD)
Twinshocks :	43 mm (pas de USD)
Pré 92 :	45 mm
Pré 92 -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. 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 correspondant à l'année la plus récente sera pris 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 73 date limite de production: 31/12/72

Pré 78 date limite de production: 31/12/77

Old 125cc: pas d'année de fabrication spécifiques

4-temps Open: pas d'année de fabrication spécifiques

Twinslocks: pas d'année de fabrication spécifiques

Pré 92 date limite de production: 31/12/91

Pré 92 -125 date limite de production: 31/12/91

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'à 1978 peut rouler en pré 78.

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 73).

Pré 73 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 73 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 et Pré 73 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 78.

Pré 78 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 écrous de culasse, 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 78 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

Old 125cc

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 -125cc.

Le débattement avant et arrière est libre.

Motos originelles (125) avec suspension « cantilever » (pas de link) 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 92 -125cc.

Dans cette catégorie ne sont admises que les motos avec une cylindrée inférieure à 125cc. Toute infraction de cette spécification aura comme conséquence que le pilote perdra tous ses points accumulés pour le championnat (BK) et sera obligé de rouler dans la catégorie Twinshocks et ne pourra plus revenir dans la catégorie Old 125cc pour toute la saison. Toutefois, si, lors d'un contrôle de cylindrée (après une déposition de plainte), le pilote avoue spontanément l'infraction avant qu'il ne soit prié d'ouvrir le bloc moteur (démontage de la culasse) il pourra malgré tout continuer à rouler dans la catégorie Old 125cc avec une moto à représenter remise conforme au règlement auprès des contrôleurs technique. Et bien sur ses points accumulés seront perdus pour toute l'année. Dans tous les cas il doit présenter un nouveau Passeport Moto.

Une plainte déposée (seulement par un pilote de même catégorie) et accompagnée d'un montant de 100€ remise aux membres du groupe de travail BOTC. Le pilote visé sera dans l'obligation d'ouvrir son moteur (démontage de la culasse) afin de constater la cylindrée réelle.

1) Dans le cas ou la plainte est fondée (plus de 125cc) le montant versé (100 euros) sera remis au pilote qui a déposé la plainte.

2) Si la plainte n'est pas fondée (moins de 125cc) un montant de (50 euros) reviendra a la BOTC (participation pour le championnat) et un montant de (50 euros) sera remis au propriétaire de la moto pour contribuer aux frais de remise en état de son moteur.

3) TOUS REFUS de présenter sa moto ou de démonter (la culasse de son moteur) sera automatiquement considéré comme moto non conforme au règlement technique Old 125cc et

sera obligatoirement prié de rouler dans les Twinshocks pour toute la saison.

Tous les pilotes dans cette catégorie sont obligés de fournir un nouveau passeport moto aux membres de la commission technique BOTC et ce pour recommencer sur de bonnes bases dans cette catégorie.

4-temps Open

Toléré : motos avec moteur 4-temps (la liste des moteurs autorisés et non-autorisés dans cette catégorie est à consulter auprès des contrôleurs technique), 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 tolérées.

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

Le **diamètre des fourreaux de fourche** doit être **d'un maximum 38 mm**. Les motos avec une fourche plus grosse que 38mm doivent rouler dans la catégorie Twinshocks.

La cylindrée maximum est de 650cc et seulement les monocylindres sont tolérés. Les blocs moteur de type moto cross 4-temps ne sont pas autorisés.

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

Twinshocks

Motos plus jeune que Pré 78.

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 92

La catégorie Pré 92 acceptera de motos construite avant la fin de '91. **Les modèles 92, même si construite au cours de l'année '91 ne sont pas tolérée.**

Toléré : toutes les motos d'avant 1992 et équipées d'accessoires disponibles avant 1992.

Suspension mono, les freins à disques avant et arrière, refroidissement par eau sont tolérées.

Une fourche inversée (usd) est tolérée si l'année de fabrication de cette dernière n'est pas plus récente que la date de fabrication de la moto Pré 92.

Pré 92 125cc Open

La catégorie Pré 92 acceptera de motos construite avant la fin de '91. **Les modèles 92, même si construite au cours de l'année '91 ne sont pas tolérée.**

Toléré : motos -125cc qui ne sont pas acceptée dans la catégorie Old 125 Open dont un ou plusieurs des quatre points cités si 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 92.

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.

Numéros, Plaques (disques) et Dossard.

Attribution des numéros : seulement par Eddy Wijnants.

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

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.

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 fixées pendant toute la saison

Plaques.

Il y aura 3 plaques fixées sur la moto, une à l'avant et 2 latérales, une droite et une gauche. **Les chiffres doivent avoir une hauteur minimale de 150 mm et largeur de 20 mm et bien lisibles.** (Dans le cas où les plaques ne sont pas suffisamment lisibles, les pointeurs peuvent refuser de pointer le pilote).

Les majuscules **M** (Master) et **Y** (Youngster) : hauteur entre 40mm et 50mm, type de lettre : Arial Narrow ou équivalent.

Couleur préconisées pour les plaques :

Pré 65 en Pré 73

- 60 ans : fond **noir**, chiffre **blanc**



+ 60 ans : fond **jaune**, chiffre **noir**



+ 66 ans : fond **vert**, chiffre **blanc**



+ 70 ans : fond **rouge**, chiffre **blanc**



(Note : les pilotes qui participent au Classic European Championship peuvent garder les couleurs de leurs plaques.)

Pré 78

- 55 ans : fond **bleu**, chiffre **blanc**



+ 55 ans : fond **jaune**, chiffre **noir**



4-takt Open

fond **vert**, chiffre **blanc**



Old 125 cc

-50 fond **blanc**, chiffre **noir**



+50 fond **bleu**, chiffre **blanc**



Youngsters : fond **blanc**, chiffre **noir** + lettre **Y**



(Note : les « Youngsters » doivent coller la lettre Y devant les chiffres sur la plaque).

Twinslocks

- 55 ans : fond **rouge**, chiffre **blanc**



+ 55 ans : fond **jaune**, chiffre **noir**



Masters : fond **jaune**, chiffre **noir** + lettre **M**



(Note : les « Masters » doivent coller la lettre M devant les chiffres sur la plaque).

Pré 92

- 50 ans : fond **rouge**, chiffre **blanc**



+ 50 ans : fond **jaune**, chiffre **noir**



Masters : fond **jaune**, chiffre **noir** + lettre **M**



(Note : les « Masters » doivent coller la lettre M devant les chiffres sur la plaque).

Pré 92 -125cc

fond **vert**, chiffre **blanc**



Passeport technique 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 demandé 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 d'un autre pilote contre vous.

En cas d'absence du passeport de la moto, ou en cas de litige éventuel (dépôt de plainte) il sera rédigé un passeport avec les membres du contrôle technique pour solutionner le problème.

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.

A tout moment, le pilote doit pouvoir 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).

BOTC