

Belangrijke informatie:

Reglement 2024:

Er zijn GEEN aanpassingen aan het reglement voor 2024, maw dezelfde regels als voor 2023 zijn geldig. Niettemin worden er tijdens het seizoen enkele testen (zie verder Pré 73/74 en Twinshocks) gedaan om nieuwe motoren aan te trekken. Indien hier een positieve reactie op komt zal de werkgroep BOTC dit verder uitwerken en de finale regels voor 2025 opstellen.

- Pré 65 Open: Geen wijzigingen
- Pré 73: **Als test zullen Pré 74 machines worden toegelaten. De testperiode loopt tot eind juli en zal dan geëvalueerd worden. De motoren moeten uiterlijk van modeljaar 1973 zijn, origineel van frame en motor, met originele positie van de bevestigingspunten van de achterste schokbrekers.**
- Pré 78 en 4-Takt Open: Geen wijzigingen
- 125cc AC en LC: Geen wijzigingen
- Twinshocks: **Om deze reeks te doen opleven worden bij wijze van test, gedurende het ganse seizoen 2024 motoren toegelaten met de volgende eigenschappen: Maximum 250cc, waterkoeling, mono vering achteraan, schijfrem vooraan, trommelrem achteraan, max. 43mm vorkpoten, geen upside-down vork, originele machines en dus geen ombouw.**
Deze motoren rijden in seizoen 2024 buiten competitie en kunnen geen punten vergaren en er is ook geen dagklassement.
Na het seizoen zal dit gegeven geëvalueerd worden. Een officiële benaming voor deze motoren is er nog niet.
- Pré 92 en Pré 95 masters: Geen wijzigingen
- Een belangrijke opmerking over het gesloten park. Om de reeksen **tijdig** te kunnen starten is het belangrijk dat **de piloten uiterlijk 10 minuten voor de start aanwezig zijn in het gesloten park.**
- Motorpaspoort: Het document blijft verplicht bij het aanbieden van een nieuwe of gewijzigde motor (zie site voor de laatste versie van het paspoort). Elke motor met een geldig paspoort zal uitgerust worden met een niet verwijderbare sticker BOTC op het frame.
- Vanaf 2024 zal in geen enkel geval de status van Belgisch kampioenschap toegekend worden aan wedstrijden op de kalender die van datum wijzigen. In het verleden werden enkele uitzonderingen toegestaan maar dat zal vanaf dit jaar niet meer mogelijk zijn. Een wedstrijd die van locatie wijzigt op de oorspronkelijke datum behoudt wel haar BK-status. Op zulke wedstrijden worden dus wel punten toegekend voor het Belgisch kampioenschap.

De BOTC-werkgroep wenst iedereen een veilig en sportief motorcross seizoen toe.

Belgian Old-timers Championship (BOTC)

2024

Algemeen Reglement

Doelstelling en werking.

De doelstelling van de oldtimer organisatie BOTC is het in stand houden van de **klassieke crossmotoren** 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 (omgevingslawaaai, 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 zo 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 (milieumatten, zwerfvuil etc.). Alleen door gezamenlijk mee te werken aan deze vereiste, zal onze sport nog vele jaren kunnen blijven bestaan. Zoals vereist door de Federaties en Inrichters zal er op gelet worden dat de motoren niet teveel lawaai maken en in overeenstemming blijven met de reglementen en de wet. Voor de oldtimer motoren wordt hier speciaal aandacht gevraagd gezien naast de demper ook allerhande loszittende en of trillende delen de geluidsoverlast versterken. Van alle piloten wordt er verwacht dit met de grootste zorg te behandelen.

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 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.

Controletests op het misbruik van alcohol of enig ander verboden middel kunnen worden uitgevoerd in samenwerking met een arts. Bij positief testen zal de piloot geweigerd worden deel te nemen aan de wedstrijden van die dag. Weigering mee te werken aan deze tests zal automatisch tot gevolg hebben dat de piloot wordt gesanctioneerd met een startverbod voor de ganse wedstrijd.

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-mailadres 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 BOTC. 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 verplicht om een **persoonlijke ongevallenzeker**ing af te sluiten via een jaarvergunning of een dagvergunning. Verder ondertekent de piloot 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 Old 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 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 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 Transponder.

Iedere piloot 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 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.**

Categorieën, Wedstrijden en Klassementen.

Categorieën:

Een "categorie" wordt bepaald zowel door de kwalificatie van de motor en de ouderdom (*) van de piloot. Indien een categorie "Open" is er geen leeftijdsindeling. Wel is er in sommige categorieën een minimumleeftijd vereist.

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

Pré 65 Open

(Deze categorie omvat ook de Classics met nummerborden met verschillende kleuren voor de -60jr, +60jr, +66jr en +70jr. Al deze piloten rijden samen in een categorie de Pré 65 Open).

Pré 73 A -60jr

Pré 73 B +60jr

Pré 78 A -55jr

Pré 78 B +55jr

4-Takt Open (geen leeftijdsindeling)

Old 125cc AC (Air Cooled / luchtgekoeld) Open

Old 125cc LC (Liquid Cooled / watergekoeld) Open

Twinshocks A -55jr

Twinshocks B +55jr

Pré 92 A -50jr

Pré 92 B +50jr

Pré 95 Masters

(*) Voor de ouderdomsindeling in een categorie alsook het toekennen van de punten voor het dagklassement en het Belgian Oldtimer Championship (BK), wordt de leeftijd van de piloot gehanteerd volgens het principe van het "**Peiljaar**".

*Definitie "**peiljaar**". Dit is het jaar waarin de piloot de ouderdom bereikt overeenstemmend met de leeftijdsindeling van de categorie.*

Als voorbeeld geven we de categorie Pré 78 met de onderverdeling - 55 jaar en +55 jaar. Een piloot die in de loop van het kalenderjaar waarin het seizoen valt, bvb 2020, 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 beslist de werkgroep of deze al dan niet wordt ingedeeld bij de "Masters". Masters kunnen enkel rijden in de categorie Pré 95 Masters.

Wedstrijden:

De oldtimer wedstrijden worden georganiseerd in **vijf groepen van elk twee reeksen** waarin de volgende categorieën samen rijden:

Pré 65 Open en Pré 73.

Pré 78 en 4-takt Open (zie technisch reglement voor deze aangepaste categorie).

Old 125 cc AC en LC . (Er zijn geen 250 cc 4-takt motoren toegelaten in deze categorie).

Twinshocks

Pré 92/Pré 95 Masters

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

Verloop 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 opname van de uitslagen. Rijden zonder transponder heeft tot gevolg dat de piloot 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 defect is zullen de opnames manueel gebeuren.

De piloot 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.

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

De startvolgorde aan het hek voor de eerste reeks wordt bepaald aan de hand van een nummertrekking. Het onderling verwisselen van de getrokken nummers is verboden alsook het wisselen van de positie aan het startheek nadat dit is ingenomen.

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.

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:

Old 125cc AC en LC / Pré 65 +60jr / Pré 73 +60jr

Pré 65 -60jr / Pré 73 -60jr / Pré 78 / 4-takt Open

Twinshocks

Pré 92 / Pré 95 Masters

De trainingssessies bij VMCF verlopen volgens de volgende volgorde:

Pré 65 / Pré 73

Pré 78 / 4-takt Open

Old 125cc AC en LC

Twinshocks

Pré 92 / Pré 95 Masters

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 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).

Bij defect aan de motor tijdens de officiële oefeningen, of tijdens de 1^{ste} reeks van de vastgelegde voorkeurencategorie, kan de piloot met een andere motor, **buiten kampioenschap (BK)**, wel deelnemen in de 2 reeksen van een andere categorie, altijd conform aan de categorie waarin de motor is toegelaten. De piloot komt wel in aanmerking voor het dagklassement in de gereden categorie. Hierdoor kunnen de piloten die deelnemen aan het BOTC (BK) van deze categorie geen punten verliezen door de deelname van een piloot die deze categorie niet heeft gekozen. Deze deelname moet altijd op voorhand worden gemeld aan de verantwoordelijken van de tijdsopname.

Timing van de proeven :

Trainingsessies: 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)

Klassementen, indeling van de categorieën:

Dagklassement.

Pré 65 Open		(geen leeftijdsindeling)
Pré73	A	- 60 jaar
	B	+ 60 jaar
Pré 78	A	- 55 jaar
	B	+ 55 jaar
4-takt Open		(geen leeftijdsindeling)
Old 125 cc	AC	Air Cooled (geen leeftijdsindeling)
	LC	Liquid Cooled (geen leeftijdsindeling)
Twinshocks	A	- 55 jaar
	B	+ 55 jaar
Pré 92	A	- 50 jaar
	B	+ 50 jaar
Pré 95 Masters	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, 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.

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. Alle proeven voor het BOTC (BK) worden op de kalender vermeld.

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 bepaalt zijn of haar **voorkeurcategorie** (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.

Er kan (uitzonderlijk) van categorie worden veranderd in de loop van het jaar, maar er 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.

Pré 65 Open	(geen leeftijdsindeling)	
Pré73	A	- 60 jaar
	B	+ 60 jaar
Pré 78	A	- 55 jaar
	B	+ 55 jaar
4-takt Open	(geen leeftijdsindeling)	
Old 125 cc	AC	Air Cooled (geen leeftijdsindeling)
	LC	Liquid Cooled (geen leeftijdsindeling)
Twinshocks	A	- 55 jaar
	B	+ 55 jaar
Pré 92	A	- 50 jaar
	B	+ 50 jaar
Pré 95 Masters	Masters (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 de piloot minstens 66% van het aantal ronden, afgerond naar boven, van de wedstrijd hebben afgelegd en zijn afgevlagd aan de finish.

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 (BK) 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. (Niet van toepassing in 2022)

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 klacht wenst neer te leggen, kan deze enkel tegen een piloot 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.

(*) Voor de eventuele klacht in verband met de te grote cilinderinhoud bij een 125cc motor (zie verder) wordt er een hoger bedrag vereist.

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 organisatie van de 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

Keuring van het circuit:

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

Piloten vertegenwoordiging:

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

Website:

Danny Hermans

danny.hermans@motocrossmag.be

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 complementair aan het reglement van de federaties en vervangt de reglementen van de federaties op generlei wijze.

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 crossmotoren**.

Het **algemene principe** is de motor zo conform mogelijk te houden aan de motoren geproduceerd in de tijd welke overeenstemt 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 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 de reglementen van de federaties.

Motor algemeen.

Zie de reglementen van de federaties.

Geluid.

De federaties stellen eisen aan het maximaal geluid. Respecteer dit altijd. Piloten die zich niet houden aan de geluidsregels zullen hierop worden aangesproken en indien nodig uit de wedstrijd worden genomen!

Kill Switch.

De "kill switch" om de motor stil te leggen moet werken. Dit staat al jaren in de reglementen maar wordt niet altijd toegepast. Ingeval van een ongeval kan de verzekering hier aanspraak op maken en de verantwoordelijkheid betwisten. Deze zal steekproefsgewijs worden getest maar de goede werking van de kill switch blijft de verantwoordelijkheid van de piloot.

Vering algemeen. (Zie wijzigingen vork diameters)

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 dempers met externe reservoirs, is enkel toegelaten in de volgende categorieën: Pré 78, 4-takt Open, Twinshocks, Old 125cc, Pré 92 en Pré 95 Masters. 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
- 4-takt Open: 43 mm (geen USD)
- Old 125cc AC: 43 mm
- Old 125cc LC: 43mm
- Twinshocks: 43 mm (geen USD)
- Pré 92: 45 mm
- Pré 95 Masters: 46 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 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

Old 125 CC : geen specifiek jaartal

4-takt Open: geen specifiek jaartal

Twinshocks: geen specifiek jaartal

Pré 92: uiterste productiedatum: 31 december 1991, niet jonger dan model '91

Pré 95 Masters: uiterste productiedatum: 31 december 1994, niet jonger dan model '94

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 achterframe.

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 cilinderkopmoeren, Husqvarna 250-360 – 400 cc, Maico 250-400 cc., motoren van Japanse, Spaanse en Italiaanse makelij: Suzuki TM250 en 400, Honda Elsinore 250 met grijze tank, Kawasaki KX, Montesa VR250, Bultaco Pursang MK6 en MK7, Ossa Phantom 250 en Yamaha MX250 en 360.

Pré 73 4-takt:

Toegestaan: 4 takt motoren met 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 cilinderkopmoeren, 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

Old 125 cc AC (luchtgekoeld)

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

Originele 2-takt motoren tot 125 cc.

Originele 125cc motoren met vering van het type "cantilever" (geen link systeem) zijn toegestaan.

In deze categorie (Old 125cc Open) zijn geen motoren met een cilinderinhoud van meer dan 125cc toegestaan. Bij inbreuk op deze regel zal de piloot alle punten voor het Belgisch Kampioenschap (BK), die hij of zij eerder scoorde verliezen. Hij of zij zal ook worden verplicht om de rest van het seizoen over te gaan naar de categorie Twinshocks en kan in datzelfde jaar niet meer terugkeren naar de categorie Old 125cc. Indien de piloot, voor het openen van het blok, toegeeft dat hij of zij een inbreuk pleegt op deze regel mag hij of zij verder deelnemen in de categorie Old 125cc na het aanbieden van een reglementaire motor met maximaal 125cc. De tot dan verzamelde punten blijven verloren. Uiteraard dient de piloot eerst een nieuw motor paspoort op te stellen en aan te bieden.

Een klacht kan worden neergelegd (enkel door een piloot van deze categorie) bij de werkgroep van de BOTC, mits storting van een som van 100€. De geviseerde piloot wordt verzocht zijn motor open te doen (demontage van de culasse) om de werkelijke inhoud ervan te constateren.

- 1) In het geval de klacht terecht is (meer dan 125cc) zal het bedrag (100€) terug worden gegeven aan de piloot die de klacht heeft ingediend.*
- 2) In het geval de klacht NIET terecht is zal een deel van het bedrag (50€) worden ingehouden voor de organisatie van het kampioenschap en het andere deel (50€) zal worden doorgestort aan de geviseerde piloot als bijdrage aan de kosten voor het openen van de motor.*
- 3) Elke weigering door de piloot de motor aan te bieden of deze te openen voor inspectie wordt automatisch beschouwd als een inbreuk op het technisch reglement OLD 125cc. De piloot zal worden verzocht verder deel te nemen bij de Twinshocks voor de rest van het seizoen.*

Old 125 cc LC (watergekoeld)

Originele watergekoelde motoren met een maximale cilinderinhoud van 125cc.

Ombouw of zelfbouw is NIET toegelaten.

Vering achteraan: monoveer type Pro-Link, Full Floater, Uni-Track, Monoshock etc. Hier is een "link" system wel toegestaan.

Vering vooraan: conventionele vork met een maximale diameter van de vorkpoten van 43mm. GEEN upside down.

Remmen: schijfrem vooraan, trommelrem achteraan.

4-takt Open:

Deze motoren hebben twee achterveren, trommelremmen voor en achter en een luchtgekoeld 4takt motorblok (de lijst met blokken die zijn toegestaan of verboden kan worden geraadpleegd bij de technische commissie). De motoren mogen een maximale cilinderinhoud hebben van 650cc en enkel mono-cilinders zijn toegelaten. Blokken van crossmotoren zijn niet toegelaten in deze categorie.

Bij deze motoren is de veerweg voor en achter vrij.

De doormeter van de vorkbenen is maximaal 43mm. Een "omgekeerde voorvork" is niet toegestaan. Achtervering van het type mono-shock linksysteem zijn niet toegestaan.

Opmerking: omwille van de veiligheid moeten midden en/of zijwaartse motorsteunen 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.

Toegestaan: 125 CC motoren die niet voldoen aan de categorie, dus waarvan aan één of meerdere van de vier vereisten (trommelremmen, conventionele voorvork en stereo vering) niet voldaan is en de motor niet jonger is dan de uiterste productiedatum geldig voor de Pré 92 categorie.

Bestaat deze categorie nog ????

Pré 95 Masters:

Motoren gebouwd voor einde 1994 worden toegelaten. Het moeten wel motoren zijn van het MODEL 94. **Dus hier worden motoren Model 95, al gebouwd op het einde van 1994 NIET toegelaten. De vork diameter is aangepast naar maximaal 46mm.**

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 en Rugnummers.

Toekenning van nummers: enkel door Eddy Wijnants

Nummers voor een **dagvergunning: 7xx**

Rugnummers: verplicht op alle wedstrijden. Bij falen van het elektronisch opname systeem, kunnen de wedstrijd ronde tellers weigeren de piloot op te nemen in het klassement indien hij / zij geen of onjuist rugnummer draagt!

Houdbaarheid van de toegekende nummers:

BOTC-vergunningshouders: maximaal 1 jaar na het laatste vergunningsjaar

Nummers toegekend voor een dagvergunning blijven het ganse seizoen behouden

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**



Old 125 cc AC (luchtgekoeld)

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



Old 125 cc LC (watergekoeld) VOORSTEL VOOR 2023

achtergrond: **blauw** cijfers: **wit**



4-takt Open

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



Twinshocks

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



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



Pré 92

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



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



Pré 95 Masters:

achtergrond: geel cijfers: zwart + M



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

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. Vul het in en stuur het naar: botc@outlook.be

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 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 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 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)