



1 Doelstelling

De Vintage Motocrossclub Nederland, hierna te noemen de VMCN, heeft tot doel **het in standhouden van Classic Motocross in Nederland**. Het bestuur tracht haar doelstelling te bereiken door onder andere in overleg met landelijke motorsportverenigingen wedstrijden te organiseren.

2 De VMCN kent de volgende wedstrijdgroepen:

- | | |
|------------------|---|
| A Classic 50 cc | rijders van alle leeftijden, minimumleeftijd 16 jaar |
| B Classic 60- | rijders jonger dan 60 jaar, minimum leeftijd 30 jaar |
| C Classic 60+ | rijders 60 jaar en ouder |
| D Twin Shock 50- | rijders jonger dan 50 jaar, minimum leeftijd 16 jaar |
| E Twin Shock 50+ | rijders 50 jaar en ouder |
| F Pré 90 | rijders van alle leeftijden, minimum leeftijd 16 jaar |

3 Leden / Rijders

- 3.1 Minderjarigen dienen goedkeuring te krijgen van ouder of voogd.
- 3.2 Leden mogen niet in bezit zijn van een motocross startbewijs.
- 3.3 De contributie bedraagt €35,- per seizoen.
- 3.4 Voor behoud van uw lidmaatschap en rijnummer dient u voor 15 februari de contributie betaald te hebben.
- 3.5 Voor deelname aan de wedstrijden is het bezit van een geldige KNMV districtlicentie (trainingspas) verplicht.
- 3.6 Leden zijn bij wedstrijden in het buitenland en andere niet door het VMCN georganiseerde wedstrijden zelf verantwoordelijk voor verzekering(en).
- 3.7 Alleen leden mogen deelnemen aan VMCN wedstrijden.
- 3.8 Voor personen die geen lid zijn of lid zijn geweest kan het bestuur dispensatie verlenen om eenmalig als introductie deel te nemen aan een wedstrijd. Zij betalen vooraf € 10,00 administratiekosten aan de VMCN. Bij dispensatie gelden alle regels van het reglement, met uitzondering van de uitslagbepaling. Deelname geschiedt geheel buiten mededinging, zowel voor de dagprijzen als de kampioenspunten.
- 3.9 Leden dienen voldoende beschermende kleding te dragen.

4 Motoren algemeen

- 4.1 Motoren dienen in een goede technische staat te verkeren.
- 4.2 Het balhoofd, de achtervorklagers, en de wiellagers mogen geen voelbare speling hebben.
- 4.3 Motoren dienen voorzien te zijn van opklapbare voetsteunen en er mogen geen uitstekende of scherpe delen aan de motor aanwezig zijn. Koppeling- en remhendel dienen aan het einde afgerond te zijn.
- 4.4 De uiteinden van de handvatten mogen geen beschadigingen of scherpe randen vertonen, en het stuur dient voorzien te zijn van een beschermhoes.
- 4.5 Tank, benzinekransen en motorblok dienen lekvrij te zijn.
- 4.6 Motoren dienen minder dan 94 decibel te produceren, een hoger geluidsniveau is niet toegestaan. (aanpassingen aan de uitlaat om dit geluidsniveau te halen zijn toegestaan).
- 4.7 Uitsluitend handelsbenzine met maximaal 98 octaan is toegestaan.
- 4.8 De motoren dienen voorzien te zijn van een juiste transponder.
- 4.9 De rijder is verantwoordelijk voor een goede zichtbaarheid van de rijnummers. Indien rondetellers het rijnummer - bij circuits zonder elektronische tijdmeting - niet kunnen waarnemen, zal de uitslag worden bepaald door de organiserende club.
- 4.10 Tijdens het verblijf in het rennerskwartier is het gebruik van een milieumat onder de motor verplicht.

5 Motoren per klasse

A Classic 50cc

- a Bouwjaar vóór 1982
- b Kleuren: nummerplaat geel, cijfers zwart
- c Maximale cilinderinhoud 50cc. Bij protest moet een rijder toestaan dat dit door de rijders commissie gecontroleerd kan worden door middel van een meting door het bougiegat.
- d Alleen het gebruik van originele carters is toegestaan. Het pasvlak van de carters mag niet verbreed worden. De carters mogen aan de buitenkant niet bewerkt worden.
- e Motoren dienen zuigergestuurd te zijn, roterende inlaat of membraan is niet toegestaan.
- f Motoren dienen luchtgekoeld te zijn. Waterkoeling is alleen toegestaan bij de originele van Veen Kreidler, de HeJa Sachs en de watergekoelde cilinders uit die periode.
- g Het gebruik van moderne carburateurs is toegestaan tot een maximale doorlaat van 28 mm.
- h Acceleratiepompen en alle vormen van drukvulling zijn verboden. De gasschuif dient automatisch te sluiten als het gashendel wordt los gelaten.

B Classic 60-

Motoren korte veerweg bouwjaar vóór 1965

Motoren korte veerweg bouwjaar vóór 1974

C Classic 60+

Motoren korte veerweg bouwjaar vóór 1965

Motoren korte veerweg bouwjaar vóór 1974

a Kleuren

Leeftijd 35+ nummerplaat zwart, cijfers wit	} volgens ECMO Reglement
Leeftijd 50+ nummerplaat geel, cijfers zwart	
Leeftijd 60+ nummerplaat wit, cijfers zwart	
Leeftijd 66+ nummerplaat groen, cijfers wit	

b Motoren moeten origineel zijn en niet gemodificeerd. Replica's en zelfbouw zijn toegestaan mits ze voldoen aan het reglement.

c Alle motoren dienen voor en achter te zijn uitgerust met goed functionerende trommelremmen, kabelbediend of met een remstang. Hydraulische remmen en schijfremmen zijn niet toegestaan.

d Alleen gevlochten spaakwielen zijn toegestaan.

e Motor dient te zijn voorzien van drie nummerborden, een aan de voorzijde van de motor, een aan de linkerzijde en een aan de rechterzijde.

f Veerweg vóór: maximaal 180 mm. Veerweg achter: maximaal 130 mm. Voorvork diameter max. 35 mm of origineel volgens fabriek. Geen upside down.

g Toegestaan zijn:

4-takt motoren: alleen 2 kleppen per cilinder. Uitzondering: Complete originele motoren.

2-takt motoren: zonder membraam/reed-valves.

Pré 65: CZ tweepijp met koppeling op de krukas, Husqvarna 250cc met geschroefd achterframe, BSA Victor B44 met ronde cilinder en originele cilinderkop met opzij gemonteerde carburateur, Metisse MK 3/3 A, Triumph en BSA twin-blokmotor, Cheney duplex frame voor pré unit motoren, Matchless G 85, Hedlund met Hedlund carters en JAWA speedway motor (2 k).

Pré 74: Rickman MK IV, BSA Victor B44 met vierkante cilinder, Cheney.

BSA B50 is toegestaan bij Pré 70.

Controle voor BSA: gemeten cilinderbouten c-c, B44 = 74mm. B50 = 80mm.

D Twin Shock 50-

E Twin Shock 50+

a Kleuren:

125 ccm³ : nummerplaat zwart, cijfers wit.

250 ccm³ : nummerplaat groen, cijfers wit.

500 ccm³ : nummerplaat geel, cijfers zwart.

4 takt: nummerplaat wit, cijfers zwart

b Motoren dienen een minimale cilinderinhoud van 120 cc te hebben, minder is niet toegestaan.

c Motoren dienen twee schokdempers op de achterbrug gemonteerd te hebben. Alleen plaatsing van de schokdempers op de achterbrug tussen het hart van het achterwiel en de buitenomtrek van de achterband voldoen. Andere schokbrekermontage is niet toegestaan.

Uitzondering: De Kramer, Yamaha en overige merken origineel uitgevoerd met een zogenoemde "Cantilever" veersysteem kunnen dispensatie verkrijgen op deze regel. (Dus géén link systemen als de "Pro-link", "Full-Floater", "Uni-track", "Pro-Lever", "Mono cross", etc.). Bij twijfel beslist het bestuur.

d Motoren dienen luchtgekoeld te zijn, andere vorm van koeling is niet toegestaan.

e Motoren dienen voorzien te zijn van trommelremmen, schijfremmen zijn niet toegestaan.

f Motoren dienen voorzien te zijn van een traditionele telescoopvork, up-side-down vorken zijn niet toegestaan.

g Er wordt gestreefd om alleen motoren in originele staat aan de start toe te laten. Indien omgebouwde motoren voldoen aan het reglement, wordt deelname aan een wedstrijd niet geweigerd.

F Pré 90

a Bouwjaar vóór 1990

b Kleuren:

125 ccm³ : nummerplaat zwart, cijfers wit.

250 ccm³ : nummerplaat groen, cijfers wit.

500 ccm³ : nummerplaat geel, cijfers zwart.

4 takt: nummerplaat wit, cijfers zwart

c Motoren dienen een minimale cilinderinhoud van 120 cc te hebben, minder is niet toegestaan.

d Motoren dienen geproduceerd te zijn in de jaren t/m modeljaar 1989.

e Motoren dienen alleen voorzien zijn van de originele onderdelen of van de accessoires die ook in deze jaren voor iedereen en tegen een redelijke prijs verkrijgbaar waren. Bij twijfel beslist het bestuur.

6 Organiserende verenigingen

Aan de organiserende motorsportverenigingen wordt verzocht te voldoen aan:

- 6.1 Geschiktheid van de baan voor vintage/classic motoren
- 6.2 Voldoende vlaggenisten op gevaarlijke punten; bij niet voldoende vlaggenisten kunnen in overleg tussen de VMCN en de organiserende club rijders aangewezen worden hierin te voorzien.
- 6.3 Een duidelijke bewegwijzering naar het circuit te plaatsen.
- 6.4 De organiserende motorsportverenigingen ontvangen vóór de wedstrijddag de inschrijffijsten van de VMCN. Personen die niet op de staan kunnen niet aan wedstrijden deelnemen. Alleen het bestuur van de VMCN is gemachtigd dispensatie te verlenen.
- 6.5 Het bestuur van de organiserende motorsportverenigingen en de bestuursleden van VMCN zijn gemachtigd aan rijders een legitimatie te vragen. Indien deze niet overhandigd kan worden, is het VMCN bestuur gemachtigd de persoon in kwestie uit te sluiten van de wedstrijden.
- 6.6 Organiserende motorsportverenigingen zorgen voor loting van de startopstelling per klasse.
- 6.7 Aan de organiserende motorsportverenigingen wordt gevraagd om voor de dagwinnaars van elke klasse een prijs ter beschikking te stellen.
- 6.8 Na afloop van de wedstrijd wordt gevraagd de wedstrijdresultaten te zenden naar john@vmcn.mx, zodat hij ze kan verwerken voor de bepaling van het kampioenschap.

7 Wedstrijden

- 7.1 Klassen:
 - klasse A classic 50cc
 - klasse B classic 60-
 - klasse C classic 60+
 - klasse D twin shock 50-
 - klasse E twin shock 50+
 - klasse F Pré 90
- 7.2 Bij elke wedstrijd zal een VMCN-bestuurslid aanwezig zijn.
- 7.3 Het dagprogramma wordt door de vereniging in overleg met de VMCN gemaakt.
- 7.4 Een wedstrijd wordt verreden over twee manches, elk 15 minuten plus één ronde.
- 7.5 De wedstrijd wordt afgevlagd na 15 min en één ronde van de koploper. Door omstandigheden kan de rijtijd ingekort worden. Alleen indien er langer dan 10 minuten gereden is, telt de wedstrijd mee voor het klassement.
- 7.6 Afhankelijk van de deelname of andere redenen, (b.v. weersomstandigheden, veiligheid), kan het bestuur de wedstrijd-, klasse- en/of de manche indeling aanpassen.
- 7.7 Indien het aantal deelnemers in een klasse dat noodzakelijk maakt, kan de betreffende klasse gesplitst worden. De rijders worden dan opgedeeld in series van gelijk aantal rijders. Deze verdeling wordt per wedstrijd bekeken door de organiserende club in overleg met het bestuur van de VMCN. De eerste helft van iedere serie gaat over naar de A finale, en de overige rijders gaan over naar de B finale. Wanneer er een splitsing gemaakt moet worden tijdens de eerste wedstrijd van het seizoen, wordt de splitsing als volgt gemaakt:
Voorbeeld: Er zijn 52 rijders in een klasse aanwezig, om bij dit voorbeeld te gebruiken, startnummer 1 t/m 52 is aanwezig. Dan wordt dit opgedeeld in 2 series. De 1^e serie zal bestaan uit startnummer 1 t/m 26, en de 2^e serie zal bestaan uit startnummer 27 t/m 52.
De serie wordt verreden over 15 minuten + 1 ronde. De eerste helft (in dit geval dus de eerste 13) rijders gaan over naar de A-finale, en de andere helft gaat over naar de B- finale.
Wanneer er een splitsing gemaakt moet worden tijdens het seizoen, wordt de splitsing als volgt gemaakt:
In de series wordt er om en om gesplitst op positie uit de tussenstand van de aanwezige rijders.
Voorbeeld: de nummers 1,2,4,5,7,8,9,14,15 enz. zijn aanwezig, dan wordt het als volgt:
Serie A: 1,4,7,9,15, enz.
Serie B: 2,5,8,14, enz.
Rijders die op dat moment geen punten hebben behaald, worden verdeeld per groep.
- 7.8 Bij de verdeling van kampioenswedstrijden wordt zo veel mogelijk rekening gehouden met geografische ligging van de banen. Bij voorkeur wordt het aantal kampioenschapwedstrijden boven de denkbeeldige scheidingslijn in het midden van Nederland gelijk gehouden aan het aantal onder deze denkbeeldige lijn.
- 7.9 Indien een rijder tijdens de wedstrijden van inhoud van motor wisselt dan dient dit, op de wedstrijddag, te worden doorgegeven aan een vertegenwoordiger van het bestuur.
- 7.10 Bij roekeloos rijgedrag of onaanvaardbaar gedrag ten opzichte van leden, toeschouwers, organiserende motorsportverenigingen of bestuursleden is het bestuur gemachtigd rijders als lid te schorsen, te royeren en algeheel verbod op VMCN wedstrijden op te leggen. Straffen kunnen schriftelijk of mondeling per direct gegeven worden. Bij mondelinge uitspraak zal schriftelijke bevestiging zal per post geschieden.
- 7.11 Op de website <http://www.vmcn.mx> wordt de contactinformatie van de organiserende verenigingen aangegeven. Indien men graag op voorhand de baangesteldheid wil weten, wordt geadviseerd op de website van die vereniging te kijken voor informatie.
- 7.12 Indien een kampioenswedstrijd gedurende het jaar komt te vervallen, beslist het bestuur of deze wedstrijd op een andere datum (alleen op de reservedata op kalender) verreden kan worden. Tevens of deze wedstrijd de status kampioenswedstrijd kan behouden. Het bestuur kan beslissen een inhaalwedstrijd op een ander circuit te laten plaatsvinden, mocht het niet mogelijk zijn de oorspronkelijke locatie te gebruiken.

8 Puntenklassement

- 8.1 Het kampioenschap wordt bepaald over een aantal wedstrijden.
- 8.2 Voor de klassen classic 50cc, classic 60- en classic 60+ geldt dat alle manches van de Kampioenswedstrijden meetellen voor het kampioenschap, verminderd met 3 schrapresultaten.
- 8.3 Voor de klassen B en C wordt aan het eind van het seizoen onderscheid gemaakt op Pré 65 en Pré 74 motoren.
- 8.4 In de klassen twin shock 50-, twin shock 50+ en Pré 90 geldt een algemeen klassement met een totaalstand voor het Nederlands Kampioenschap van de deelnemers, ongeacht inhoud van de motoren.
- 8.5 In de klassen D, E en F wordt er aan het eind van het seizoen ook een onderscheid gemaakt op
- a 125 ccm³: motoren van 120 ccm³ tot 125 ccm³, maximaal +3% afwijking toegestaan.
 - b 250 ccm³: motoren tot 250 ccm³, maximaal +3% afwijking toegestaan.
 - c 500 ccm³: motoren boven de 257 ccm³.
 - d 4 takt: motoren voorzien van 4 takt.
- 8.6 Rijders in de klassen D, E en F dienen gedurende het seizoen met steeds dezelfde motorinhoud aan de start te verschijnen om op inhoud van de motor geklasseerd te worden.
- 8.7 In elke groep zal de rijder, die de hoogste eindstand behaalt worden gehuldigd.
- 8.8 Geen melding van motorinhoud betekent uitsluiting in deze klasse.
De puntentelling voor het algemeen klassement komt hierbij niet in het geding
- 8.9 Om in aanmerking te komen voor kampioenspunten geldt voor rijders van alle klassen
- h Het rijnummer stemt overeen met het toegekende nummer.
 - i De rijder is reglementair gestart.
 - j Twee derde (2/3) van het aantal ronden van de winnaar is verreden en men is reglementair gefinisht.
 - k De door de organisator aangeleverde resultaten zijn bindend.
 - l Bij een gelijk aantal wedstrijdpunten geeft het grootste aantal manche-overwinningen de doorslag.
Is dit aantal ook gelijk, dan is de uitslag van de laatste manche bepalend voor de eindzege.
- 8.10 Opbouw van de punten geldend voor het VMCN kampioenschap

Positie	Punten	Positie	Punten	positie	Punten	positie	Plaats
1	50	11	30	21	20	31	10
2	47	12	29	22	19	32	9
3	45	13	28	23	18	33	8
4	43	14	27	24	17	34	7
5	41	15	26	25	16	35	6
6	39	16	25	26	15	36	5
7	37	17	24	27	14	37	4
8	35	18	23	28	13	38	3
9	33	19	22	29	12	39	2
10	31	20	21	30	11	40	1

- 8.11 Voor de klassen twin shock 50-, twin shock 50+ en Pré 90 geldt wordt het schrapresultaat als volgt bepaald:

Aantal verreden manches	Aantal schrapresultaten
Minder dan 8	Geen schrapresultaten
8-14	1
15-24	2
25-32	3
Meer dan 32	4

9 Rijderscommissie

- 9.1 De Rijderscommissie is het aanspreekpunt voor de rijders.
- 9.2 Samenstelling
- 1 vertegenwoordiger uit het bestuur
 - 2 vertegenwoordiger uit Classic 50 cc
 - 3 vertegenwoordiger uit Classic 60- en 60+
 - 4 vertegenwoordiger uit Twin Shock 50- en 50+
 - 5 vertegenwoordiger uit Pré 90

10 Europees classic motorcross

- 10.13 Nederland wordt in de European Classic Motocross Organisation (ECMO) vertegenwoordigd door een lid van de VMCN.
- 10.14 De rijders, die namens Nederland wensen deel uit te maken van een van de teams (35+ - 50+ - 60+ - 66+) bij de Classic Motocross des Nations (CMCdN) melden zich vóór 15 juli van het lopende jaar aan bij het bestuur van de VMCN.
- 10.15 Het bestuur beslist, in overleg met de Rijderscommissie, welke rijders definitief in een team worden opgenomen.
- 10.16 De deelnemers aan een team stellen zich via de ECMO-website op de hoogte van de Regulations CMCdN
- 10.17 De deelnemers krijgen via de Nederlandse vertegenwoordiger hun rijnummer toegewezen.

In de gevallen waarin het VMCN reglement niet voorziet, beslist het VMCN bestuur.