

TECHNISCHE VORSCHRIFTEN

***INTERNATIONAL DUTCH
CHAMPIONSHIP***

2022



Technische Vorschriften International Dutch Championship 2022

Version 10-12-2021



Eigene Verantwortung

Der Teilnehmer ist und bleibt jederzeit hauptverantwortlich dafür dass sein Motorrad in einem technisch einwandfreiem Zustand ist und die technischen Vorschriften der IDC 2022 erfüllt. Ebenfalls ist der Teilnehmer verantwortlich für seine eigene Sicherheit und das Vermeiden bedrohlicher Situationen für andere Fahrer.

Klasseneinteilungen

Für IDC Races werden folgende Klasseneinteilungen verwendet:

Klassenspezifikationen

Dutch Supersport - Dutch ProClass 600

600 ccm - 636 ccm - 4 Takt - maximal 4 Zylinder - maximal 6 Gänge

600 ccm - 765 ccm. - 4 Takt - maximal 3 Zylinder - maximal 6 Gänge

675 ccm - 750 ccm. - 4 Takt - maximal 2 Zylinder - maximal 6 Gänge

Dutch Superbike - Dutch ProClass 1000 - Dutch SportClass 1000

601 ccm - 1000 ccm. - 4 Takt - maximal 4 Zylinder - maximal 6 Gänge

750 ccm - 1300 ccm - 4 Takt - maximal 2 Zylinder - maximal 6 Gänge

Reifen

Die Wahl der Reifen ist frei was bedeutet dass Slick-, Profil- und Regenreifen erlaubt sind.

Wenn homologierte Reifen montiert sind müssen sie zumindest mit einer V-Kodierung beschriftet sein (>240 km). Auf Slick- und Regenreifen muss Beschriftung vorhanden sein:

“NOT FOR HIGHWAY USE”

Slicks mit geschnittenem Profil sind nicht zulässig.

Die Verwendung von Reifenwärmern ist erlaubt.

Reifenwahl

Die IDC Races werden gefahren wie ein **“Wet Race”**.

Der Fahrer und/oder das Team sind selbst verantwortlich für seine oder ihre Reifenwahl während des Trainings und der Race. Das Training oder der Race werden bei wechselnden Wetterbedingungen nicht angehalten. *Ausnahme von Katastrophen.*

Startnummern

Eine Startnummer mit Untergrund soll an der Vorderseite und an beiden Unterseiten des Motorrads angebracht werden. Die Startnummern an beiden Unterseiten können sowohl an der Vorder- als auch an der Hinterseite der unteren Verkleidung platziert werden.

Maße pro Nummer auf der Vorderseite: 14 cm hoch; 8 cm breit; Strichbreite 2 cm; Abstand 1 cm.

Maße pro Nummer auf der Seite: 12 cm hoch; 7 cm breit; Strichbreite 2 cm; Abstand 1 cm.

Abweichungen liegen im Beurteilung des Technischen Kommission / Rennleiters.

Färben Hintergrund und Farben Startnummer in der Mattversion

Dutch ProClass 600	- weißer Untergrund	- rote Nummer	- RAL 3020
Dutch Supersport	- weißer Untergrund	- schwarze Nummer	- RAL 9005
Dutch SportClass 1000	- weißer Untergrund	- blaue Nummer	- RAL 5010
Dutch ProClass 1000	- weißer Untergrund	- rote Nummer	- RAL 3020
Dutch Superbike	- weißer Untergrund	- schwarze Nummer	- RAL 9005

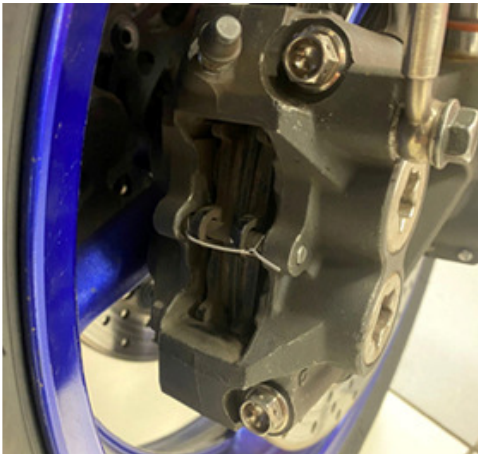
Unterverkleidung

An der Unterverkleidung soll mindestens ein verschließbarer Loch mit einem Mindestdurchmesser von 25 mm vorhanden sein. Bei trockenen Wetterbedingungen ist dieses Loch mit einem Gummi Stopfen verschlossen. Bei Regen muss dieses Loch offen sein.

Sicherungen

Folgende Teile müssen mit Draht gesichert sein:

- Öl Füll- und Ablassschraube
- Ölfilter und Öldeckel
- Sicherungstifte der Bremsbeläg wenn möglich
- Empfehlung zur Sicherung der Bremszangen und Bremsanker



Sicherung Sicherungstifte Bremsbeläg



Empfehlung Sicherung Bremszangen

Benzintank

Um Explosion- und Brandgefahr zu verhindern, muss der Benzintank mit Explosafe oder einem anderen explosionsabwehrenden Produkt versehen sein.

Kurbelgehäuse Entlüftung(en)

Es ist nicht zulässig das Kurbelgehäuse Entlüftung(en) direkt im Freien enden aber in der Airbox.

Kill Schalter - Kill switch

Auf einer der beiden Lenkerstümmel soll eine rot wirkenden Schalter montiert sein die den Motor und das elektrische System ausschaltet.

Auspuffanlage und Auspuffdämpfer

Der erzeugte dynamische Gesamtschallpegel muss den Bestimmungen zur Lärmmessung nach Typ des Lärmtages entsprechen.

Abgassysteme und Schalldämpfer müssen dem statischen Lärmstandard von 102.9 dBA entsprechen, es gibt jedoch keinen Referenz zum dynamischen Lärmgrenzstandard. In allen Fällen bei Verwendung von Auspuffanlagen und Auspuffdämpfern, ob mit oder ohne ausgestattetem dBA-Killer(n), wird die Technische Kommission in Absprache mit dem Rennleiter entscheiden. Es sind nur Auspuffanlagen und Dämpfer mit der IDC Aufkleber 2022 zulässig. Der Auspuffdämpfer darf das Hinterrad nicht überragen.

Lärmgrenzwert

Auf dem TT Circuit Assen beträgt der dynamische Lärmgrenzwert beim Events des Typs 3 101 dBA, der statische Lärmgrenzwert beim Events des Typs 2 und 3 beträgt 102.9 dBA. Bei IDC Races im Ausland müssen die Motoren dem IDC Vorschriften entsprechen und es gelten die gleichen Lärmgrenzwerte wie bei IDC Races auf dem TT Circuit Assen. Wenn in ausländischen Strecken strengere Lärmgrenzwerte gelten müssen diese beachtet werden. Bei IDC Races können statische Lärmmessungen durchgeführt werden.

Um eine Reduzierung der Lärmentwicklung zu erreichen sollte, zusätzlich zur strukturellen Dämpfung des Einlass- und Auslasslärm, die Innenseite des Verkleidung, des Sitzes und der Unterseite des Tanks wo möglich mit schallabsorbierendem, selbstklebendem und flexiblem Isoliermaterial versehen werden.

Positive Erfahrungen wurden mit selbstklebendem flexiblem AF / Armaflex-Isolationsmaterial gemacht. Die Verwendung dieses Materials zeigt dass Resonanz und Schallübertragung stark eingeschränkt wird.

Kontrolle dBA-Killer(s) / IDC Aufkleber

Ab 10 Minuten vor dem Ende der Qualifikation und am Ende der Qualifikation wird die technische Kommission in der Boxengasse überprüfen ob der Motor mit der statischen Lärmmessung übereinstimmt.

Nach dem Race werden die Motorräder im Parc-Fermé des Technozentrums eingesammelt um zu überprüfen ob die Motorräder die statischen Lärmmessungen einhalten.

Statischer Lärmgrenzwert und Toleranzen

Bei einer Temperatur von weniger als 10 Grad wird eine Toleranz von +1 dBA angelegt, 102.9 dBA wird 103.9 dBA.

Bei Regen wird eine Toleranz von +1 dBA angewendet, 102.9 dBA wird 103.9 dBA.

Beim Nachkontrolle wird eine Toleranz von + 2 dB angelegt, 102.9 dB wird 104.9 dBA.

Ein Motor, der vor dem Training / Race nicht dem statischen Lärmgrenzwert entspricht, kann mehrmals mit verschiedenen Dämpfern für die statische Lärmmessung angeboten werden, bevor er am Training / Race teilnehmen kann.

All dies in Absprache mit dem technischen Kommission.

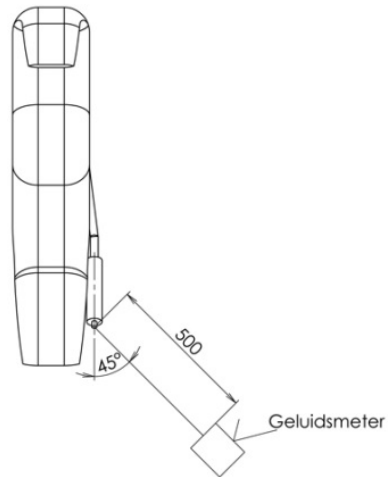
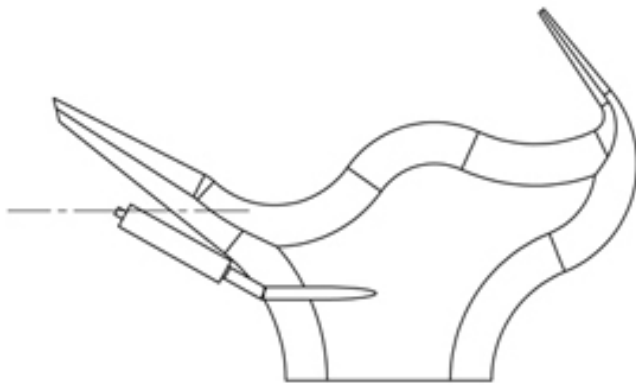
Ausführung statische Lärmmessung

Das dBA-Messgerät ist auf 50 cm. Abstand vom Ende des Dämpfers in einem Winkel von 45° zur Mittellinie des Dämpfers auf gleicher Höhe eingestellt. Das dBA-Messgerät befindet sich mindestens 20 cm über dem Boden.

Bei mehreren Dämpfern wird eine Messung für jede Dämpfer separat durchgeführt.

Die statische Messung wird mit einem Lärmpegelmesser durchgeführt.

Jeder Teilnehmer bringt sein Motor auf die Drehzahlen wie in Technischen Vorschriften IDC 2022 beschrieben.



Drehzahlen statische Messung

Drehzahl 4-Takt Motoren				
Anzahl cc	1 Zylinder	2 Zylinder	3 Zylinder	4 Zylinder
400cc:	5000	6500	7000	8000
600cc:	5000	5500	6500	7000
750cc:	5000	5500	6000	7000
+750cc:	4500	5000	5000	6000

Luftfilter

Die Verwendung des Luftfiltertyps ist frei.

Entfernen von Teilen

Folgende Teile sollte von Motor entfernt sein: Horn, Blinker, Scheinwerfer(s), alle Glas Beleuchtung Teile, Mittelständer und Seitenständer.

Kühlflüssigkeit

Im Kühlsystem ist nur Wasser gestattet, somit ist kein anderes Kühlmittel erlaubt.

Lenkerstümmel

Offene Lenkerstümmel müssen mit verschleißfesten Materialien aufgefüllt sein. Lenkerstümmel, Vorderschutzblech und Vorderreifen dürfen bei keinem einzigen Ausschlag und über den gesamten Federausschlag die Verkleidung berühren.

Kupplung- und Vorderbremshebel

Kupplung- und Vorderbremshebel müssen in einer Kugelform enden.

Gashebel

Der Gashebel muss selbstschließend sein.

Bremsen

Motorräder müssen mindestens zwei gut funktionierende Bremsen besitzen, eine am Vorderrad und eine am Hinterrad.

Vorderradbremsehebel Schutz

Motorräder sollen mit einem Bremshebelerschutz für die Vorderradbremsehebel ausgestattet sein, die im Falle einer Kollision mit einem anderen Motorrad das versehentliche aktivieren vom Vorderradbremsehebel vermeiden.

Sicherheits Rücklicht

Motorräder müssen mit einem funktionierenden roten Rücklicht ausgestattet sein das auch bei Regen, schlechter Sicht und bei einer Kontrolle durch die technische Kommission funktionieren muss.

Die Rennleitung entscheidet, ob das Rücklicht eingeschaltet werden muss oder nicht.

Die Rückleuchte muss folgende Anforderungen erfüllen:

- sicher in der Mitte unter dem Rücksitz montiert werden
- der Lichtstrahl muss von der Mitte aus gerade nach hinten gerichtet und in einem Winkel von etwa 15 Grad sichtbar sein
- es soll eine Lampe mit einer Leistung von ca. 10-15 Watt (Glühlampe) oder ca. 3-5 Watt (LED) eingesetzt werden mit einer Lichtleistung von mindestens 40 Lumen, gemessen in 30 cm Entfernung.
- die Leuchte muss ein konstantes rotes Licht haben.

Die Sicherheitsleuchte kann eine separate Stromversorgung haben.

Kamera

Eine Kamera auf dem Motor soll richtig installiert und befestigt sein mittels ein Verriegelungskabel. Die Verwendung eines Kamera am Körper oder Helm ist nicht erlaubt.

Schutzdeckel

Die Verwendung von Schutzdeckeln, vor dem Motordeckel hinter denen sich Öl befindet, ist obligatorisch. Stark beschädigte Motordeckel und / oder stark beschädigte Schutzdeckel sind nicht zulässig.

Kleidung

Das Tragen von einem einteiligen Lederoverall ist Pflicht. Nicht erlaubt sind Combianzüge die über Reißverschlüsse miteinander verbunden sind. Das Tragen von Rückenschutz, Leder Motorradstiefeln und Lederhandschuhen ist obligatorisch.

Helme

Ein Helm muss vom Type Integral sein und soll eine der folgenden Genehmigungen haben, die Europäische ECE.22.05, die Japanische JIS T8133 und die Amerikanische SNELL 2010.

Das Label (lange Nummer, beginnend mit 05) muss lesbar auf dem Helm beschriftet sein.

Der Helm soll eng um den Kopf sitzen und die Helmschale darf keinen Schaden am Lack haben.

Es sind nur Helme mit Kinnriemen und "Doppel D" Verschluss erlaubt.

Der Fahrer ist für das Tragen eines Helms gemäß den Vorschriften selbst verantwortlich.

Verhalten beim Sturz

Nach jedem Sturz muss der Fahrer sich anschließend beim medizinischen Dienst melden. Erst nachdem der medizinische Dienst es erlaubt darf sie/er wieder am Training oder Race teilnehmen. Das Motorrad muss nach dem Sturz, und vor der nächsten Teilnahme am Training oder Race, zur technischen Kontrolle vorgeführt werden.