

TECHNISCH REGLEMENT
INTERNATIONAL DUTCH
CHAMPIONSHIP

2024



Inhoudsopgave

1. Algemeen.....	4
1.1 Eigen verantwoordelijkheid.....	4
1.2 Klasse-indelingen	4
1.3 Verplichte veiligheidseisen	5
1.3.1 Onderkuip	5
1.3.2 Achtervork.....	5
1.3.3 Borgen	5
1.3.4 Benzinetank	5
1.3.5 Beschermende deksels.....	5
1.3.6 Camera	5
1.3.7 Kleding.....	6
1.3.8 Helmen	6
1.4 Gedrag bij valpartij.....	6
2. Nummers en nummerplaten.....	6
2.1 Kleuren.....	6
3. Banden	6
3.1 Wet race.....	7
3.2 Bandenwarmers	7
4. Specificaties motorblok	7
4.1 Carterontluchting(en).....	7
4.2 Radiator.....	7
4.3 Luchtfilter.....	7
5. Frame en rijwielgedeelte	7
5.1 Veiligheids-achterlicht.....	7
5.2 Remmen.....	7
5.3 Stuur / clip-ons en bedieningshendels	8
5.3.1 Stuur / clip-ons	8
5.3.2 Koppelings- en remhendels.....	8
5.3.3 Remhendel bescherming voorrem	8
5.3.4 Gashendel	8
6. Uitlaatsystemen en demper(s)	8
6.1 Geluid.....	8
6.1.1 Geluidslimiet	8
6.1.2 Controle dBA-killer(s) / IDC dempersticker.....	9

6.1.3 Statische geluidsnorm en toleranties.....	9
6.1.4 Uitvoering statische meting	9
6.1.5 Toerentallen bij statische geluidmeting.....	9
7. Verwijderen van onderdelen.....	10
8. Beslissingen.....	10

1. Algemeen

Dit technisch reglement is van toepassing op de IDC klassen: Dutch ProClass 600, Dutch ProClass 600 NG, Dutch Supersport, Dutch Supersport NG, Dutch ProClass 1000, Dutch Superbike.

1.1 Eigen verantwoordelijkheid

De deelnemer is en blijft zelf te allen tijde hoofverantwoordelijk voor het in een perfecte technische staat verkeren van zijn complete motor, kleding en het voldoen aan het technisch reglement IDC 2024. De deelnemer is en blijft zelf verantwoordelijk voor de veiligheid van zichzelf en het voorkomen van onveilige situaties voor andere rijders.

1.2 Klasse-indelingen

Vanaf het IDC seizoen 2024 zijn genoemde Next Generation bikes (NG-bikes) in de Dutch ProClass 600 en Dutch Supersport toegelaten volgens onderstaande diagram. Indeling klassen is op basis van gestelde klasse-limiettijden.

NG motoren, welke **WEL voorzien** zijn van de door de IDC gestelde restricties welke beschreven staan in het IDC technisch reglement Next Generation 2024, rijden in de Dutch Proclass 600 of Dutch Supersport.

NG motoren, welke **NIET voorzien** zijn van de door de IDC gestelde restricties welke beschreven staan in het IDC technisch reglement Next Generation 2024, rijden in de Dutch Proclass 600 NG of Dutch Supersport NG.

De volgende klassen rijden gezamenlijk met een aparte huldiging en kampioenschap.

Dutch Proclass 600 en Dutch Proclass 600 NG.

Dutch Supersport en Dutch Supersport NG.

Dutch ProClass 600 - Dutch ProClass 600 NG - Dutch Supersport - Dutch Supersport NG

Cilinder inhoud (cc)	Aantal cilinders	Max. versnellingen
598-636	4	6
Suzuki GSX-R750 NG	4	6
600-680	3	6
MV Agusta F3 800 NG	3	6
MV Agusta F3 Superveloce NG	3	6
Triumph ST765RS NG	3	6
600-800	2	6
Ducati Panigale V2 NG	2	6

Dutch Superbike - Dutch ProClass 1000

Cilinder inhoud (cc)	Aantal cilinders	Max. versnellingen
740-1110	4	6
950-1200	3	6
955-1300	2	6

1.3 Verplichte veiligheidseisen

1.3.1 Onderkuip

Een gesloten onderkuip is in toenemende mate bij meerdere type motoren niet of nauwelijks meer gemonteerd. De verplichte montage van een gesloten onderkuip is hierdoor komen te vervallen. Motoren dienen zonder onderkuip bij de technische controle aangeboden te worden.

1.3.2 Achtervork

Op iedere achtervork dient op deugdelijke manier een kettingbeschermer te zijn aangebracht. De bescherming dient op een dusdanige manier te zijn aangebracht dat in geen geval enig lichaamsdeel tussen de onderste kettingloop en het tandwiel kan raken. Het materiaal dient voldoende sterk en vrij van scherpe delen te zijn.

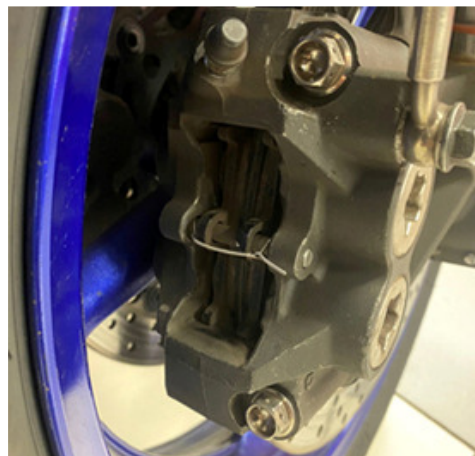
1.3.3 Borgen

De volgende delen dienen geborgd te zijn:

- olie vul- en aftappluggen
- oliefilter en oliedeksels
- indien mogelijk borgpennen van de remblokken
- advies borgen remtangen en remverankeringen



Borgen borgpennen remblokken



Advies borgen remtangen

1.3.4 Benzinetank

De benzinetank dient ter vermindering van het explosie- en brandgevaar voorzien te zijn van explosafe of een ander explosiewerend product.

1.3.5 Beschermende deksels

Het gebruik van beschermende deksels, welke geplaatst worden voor motordeksels waarachter zich olie bevindt, is verplicht. Zwaar beschadigde motordeksels en/of zwaar beschadigde beschermende deksels zijn niet toegestaan.

1.3.6 Camera

Een camera op de motor dient deugdelijk gemonteerd en middels een borgkabel gezekerd te zijn. De camera aangebracht op of aan de motorfiets mag niet buiten de vorm van de stroomlijn uitsteken. Het gebruik van een camera op het lichaam of helm is niet toegestaan.

1.3.7 Kleding

Alleen het dragen van een eendelige leren overall is toegestaan. Niet toegestaan zijn combipakken welke met een ritssluiting aan elkaar bevestigd zijn. Het dragen van een rugbeschermer, leren motorlaarzen en leren motorhandschoenen is verplicht.

1.3.8 Helmen

Helm dient van het integraaltype te zijn en te zijn voorzien van één van de volgende keurmerken, Europese ECE 22.05 en ECE 22.06, Japanse JIS T8133, Amerikaanse SNELL M2010. Het keurmerk (lang nummer beginnend met 05 of 06) dient leesbaar in de helm aanwezig te zijn. De helm dient strak passend te zitten en mag geen beschadigingen vertonen aan de schaal (onder de lak). Alleen helmen met een kinband en "dubbel D" sluiting zijn toegestaan. Rijder is zelf verantwoordelijk voor het dragen van een helm conform het reglement.

1.4 Gedrag bij valpartij

Na iedere valpartij dient de rijder zich aansluitend te melden bij de medische dienst. Pas nadat de medische dienst de rijder medisch akkoord heeft bevonden mag deze weer deelnemen aan training of race. De motor dient na de valpartij en voor de hernieuwde deelname aan training of race opnieuw ter technische controle te worden aangeboden.

2. Nummers en nummerplaten

Rijnummer met ondergrond dient aan de voorzijde en aan beide onderkanten van de motor te worden aangebracht. Rijnummers aan de beide onderkanten kunnen zowel aan de voorzijde als aan de achterzijde van de onderkuip geplaatst worden.

De gebruikte cijfers dienen uit één van de volgende lettertypes te bestaan: Futura, Franklin of Univers. Dubbele lijnen of creatieve-cijfers zijn niet toegestaan.

Afmetingen per cijfer voorzijde: 14 cm hoog; 8 cm breed; lijndikte 2 cm; tussenruimte 1 cm.

Afmetingen per cijfer zijkant: 12 cm hoog; 7 cm breed; lijndikte 2 cm; tussenruimte 1 cm.

Afwijkingen zijn ter beoordeling van technische commissie / wedstrijdleder.

2.1 Kleuren

Kleuren ondergrond en kleuren rijnummer in matte uitvoering

klasse	achtergrond	cijfer kleur	RAL nummer
Dutch ProClass 600	Wit	Rood	RAL 3020
Dutch Supersport	Wit	Zwart	RAL 9005
Dutch ProClass 1000	Wit	Rood	RAL 3020
Dutch Superbike	Wit	Zwart	RAL 9005

3. Banden

Bandenkeuze is vrij, dit betekent dat er met slickbanden, profielbanden en regenbanden gereden mag worden. Indien er straat gehomologeerde racebanden gemonteerd zijn moet er minimaal een V- codering op staan (>240 km). Opgesneden slicks zijn niet toegestaan

Op slickbanden en regenbanden moet de volgende tekst vermeld zijn:

"NOT FOR HIGHWAY USE" .

3.1 Wet race

IDC races worden verreden als een “wet race”. De rijder en/of het team zijn zelf verantwoordelijk voor zijn of haar bandenkeuze tijdens training en race. De training of race zal niet worden gestopt bij wisselende weersomstandigheden. *Calamiteiten uitgezonderd.*

3.2 Bandenwarmers

Gebruik van bandenwarmers is toegestaan in / voor de pitboxen, op het paddock en in de vooropstelling. Bandenwarmers zijn niet toegestaan op de startgrid.

4. Specificaties motorblok

4.1 Carterontluchting(en)

Carterontluchting(en) dienen te eindigen in de airbox.

4.2 Radiator

Radiatorventilator en bedrading mogen worden verwijderd. Er is alleen water in het koelsysteem toegestaan, geen enkele andere vorm van koelmiddel is toegestaan.

4.3 LuchtfILTER

Gebruik van het type luchtfILTER is vrij.

5. Frame en rijwielgedeelte

5.1 Veiligheids-achterlicht

Motoren dienen voorzien te zijn van een werkend rood veiligheids-achterlicht welke bij regen, slecht zicht en bij controle technische commissie dient te functioneren.

De wedstrijdleider bepaalt voorafgaand aan de race of het rode veiligheids-achterlicht ingeschakeld dient te zijn.

Het achterlicht dient aan de volgende eisen te voldoen:

- deugdelijk gemonteerd zijn in het midden onder het zitje aan de achterzijde
- de lichtbundel moet vanuit het midden recht naar achter schijnen alsmede onder een hoek van ca. 15 graden zichtbaar zijn
- er dient een lamp gemonteerd te zijn met een lichtsterkte van ca. 10-15 watt (gloeilamp) of ca. 3-5 watt (led) welke tenminste 40 lumen gemeten op 30 cm. uitstraalt.
- de verlichting moet constant rood branden

Het veiligheidslicht mag voorzien zijn van een aparte voeding.

5.2 Remmen

Motoren dienen te beschikken over minimaal twee goed werkende remmen, één op het voorwiel en één op het achterwiel.

Rubberremleidingen dienen te worden vervangen door staalommantelde remleidingen.

Het verdeelstuk, ten behoeve van de verbinding van beide voorste remklauwen, dient gemonteerd te worden onder de onderste kroonplaat.

5.3 Stuur / clip-ons en bedieningshendels

5.3.1 Stuur / clip-ons

Open clip-on en stuur einden dienen opgevuld te zijn met slijtvast materiaal. Clip-ons, voorspatbord en voorwiel mogen bij geen enkele uitslag en over de gehele veeruitslag de stroomlijn raken. Er dient minimaal één rode werkende schakelaar op één van beide clip-ons gemonteerd te zijn welke de motor en het elektrische systeem uitschakelt.

5.3.2 Koppelings- en remhendels

Koppeling- en voorremhendel moeten eindigen in een bolvorm.

5.3.3 Remhendel bescherming voorrem

Motoren dienen voorzien te zijn van een remhendel bescherming voor de voorrem welke in geval van een aanraking met een andere moet voorkomen dat het remhendel per ongeluk geactiveerd kan worden.

5.3.4 Gashendel

Gashendel dient van het zelfsluitende type te zijn.

6. Uitlaatsystemen en demper(s)

Vervangen van het volledige uitlaatsysteem is toegestaan, katalysator mag verwijderd worden. Het totaal aan geproduceerd dynamisch geluid dient te voldoen aan de bepalingen met betrekking tot de geluidmeting per type geluidsdag.

Uitlaatsystemen en demper(s) dienen te voldoen aan de statische geluidnorm van 102.9 dBA, er bestaat echter geen enkele referentie tot de dynamische geluidnorm. Over het gebruik van geluiddempers, met of zonder dBA killer, beslist de Technische Commissie in overleg met de wedstrijdleider en de technische wedstrijdleider.

Alleen uitlaatsystemen en dempers voorzien van de IDC keuringssticker 2023 zijn toegelaten. Uitlaatdemper mag niet voorbij het achterwiel steken.

6.1 Geluid

6.1.1 Geluidslimiet

IDC races worden georganiseerd op type 2 en 3 dagen waar de maximale statische geluidslimiet van 102,9 dBA geldt. Bij IDC races kunnen statische geluidmetingen plaatsvinden.

Op type 3 dagen geldt de dynamische geluidslimiet van 101 dBA.

Overschrijding van de geldende statische en/of dynamische geluidslimiet kan leiden tot diskwalificatie.

Rijder is verantwoordelijk dat zijn motor de geldende statische en dynamische geluidslimiet niet overschrijdt.

Om tot een reducering van de geluidproductie te komen dient, naast een structurele demping van het inlaat- en uitlaatgeluid, waar mogelijk maximaal de binnenzijde van kuip, zitje en onderzijde tank van geluidsabsorberend, zelfklevend en flexibel isolatiemateriaal te worden voorzien.

Positieve ervaringen zijn opgedaan met zelfklevend flexibel AF/Armaflex isolatiemateriaal.

Gebruik van dit materiaal laat zien dat resonantie en geluidoverdracht sterk beperkt wordt.

6.1.2 Controle dBA-killer(s) / IDC dempersticker

Vanaf 10 minuten voor het einde van de kwalificaties en bij einde kwalificaties controleert de technische commissie ingang pitstraat of de motor conform de statische geluidmeting is.

Na de race worden de motoren opgevangen in het parc-fermé bij het technocentrum voor controle of de motor conform de statische geluidmeting is.

6.1.3 Statische geluidsnorm en toleranties

Bij een temperatuur lager dan 10 graden wordt een tolerantie van +1 dBA toegepast, 102.9 dBA wordt 103.9 dBA.

Bij regen wordt een tolerantie van +1 dBA toegepast, 102.9 dBA wordt 103.9 dBA.

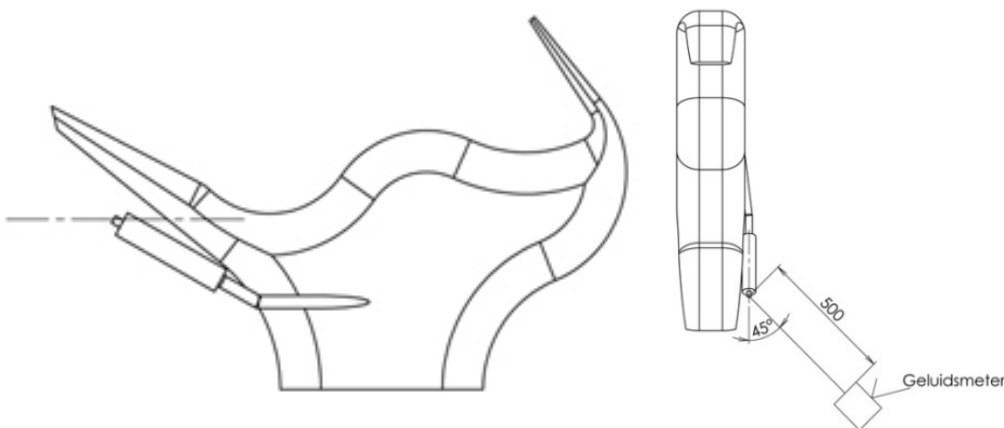
Bij de nacontrole wordt een tolerantie van + 2 dBA toegepast, 102.9 dBA wordt 104.9 dBA.

Een motor, welke voorafgaand aan training/race niet aan de statische geluidnorm voldoet, kan meerdere keren met verschillende dempers voor de statische geluidmeting worden aangeboden alvorens deze aan de training/race mag deelnemen, dit in overleg met de Technische Commissie.

6.1.4 Uitvoering statische meting

De dBA-meter wordt op 50 cm. afstand van het uiteinde van de demper onder een hoek van 45° ten opzichte van de hartlijn van de demper op gelijke hoogte geplaatst. Statische meting wordt uitgevoerd met een geluidmeter.

Iedere deelnemer dient zijn motor op het in het technisch IDC reglement 2024 beschreven toerental te brengen.



6.1.5 Toerentallen bij statische geluidmeting

Toerental 4-takt motoren			
aantal cc	2 cilinder	3 cilinder	4 cilinder
600	5500	6500	7000
750	5500	6000	7000
+750	5500	6000	6500

7. Verwijderen van onderdelen

Onderdelen welke verwijderd moeten worden zijn:

- koplamp
- richtingaanwijzers
- achteruitkijkspiegels
- claxon
- nummerplaathouder
- helmhaken en haken voor bagagedrager
- duo-voetsteunen
- handgrepen voor duo-passagier
- veiligheidsbeugels
- middenbok
- zijstandaard

8. Beslissingen

In alle gevallen waar het technisch reglement niet in voorziet beslist de wedstrijdleader in samenspraak met de technische commissie.