

KONKURRANSEREGLEMENT NORGESCUP I RACING 2010

Rød skrift = Endringer fra forrige år.

Blå skrift = Endringer inneværende år.

Siste revisjon 28.04.2010

Norgescup i racing 2010

1. Innbydelse

Det arrangeres individuelt Norgescup i racing. I tillegg til bestemmelsene i ISR, NSR og den enkelte konkurranses tilleggsregler, gjelder disse bestemmelser.

2. Deltakere

Mesterskapet er åpent for førere som innehar gyldig lisens for deltagelse i hastighetsløp utstedt av nasjonalt bilsportforbund tilsluttet FIA. Utenlandske deltagere plikter å medbringe starttillatelse fra eget bilsportforbund.

2.1 Debutanter i Formel Basic

Debutanter i Formel Basic starter bakerst i heat/finaler. Løpets juryleder skal på forhånd ha mottatt førerens debutantkort. Dersom kjøringen godkjennes, påfører juryleder debutantløpet på kortet. Det kan godkjennes to heat pr. løp. Etter 4 påtegninger om godkjent debutantkjøring, sendes lisensen og debutantkortet til NBF. Disse erstattes av en ordinær lisens. Fører er å anse som debutant inntil ordinær lisens er utstedt. RAC kan gi dispensasjon til førere med tilfredsstillende kjøreefaring fra andre klasser/grener til å starte i kvalifiseringsposisjon.

3. Klasser

Det innbys til deltakelse i:

NC-klasse 1: GT klasse 1

NC-klasse 2: GT klasse 2

NC-klasse 3: GT klasse 3

NC-klasse 4: GT klasse 4

NC-klasse 5: Standard Production

NC-klasse 6: Formel Basic

NC-klasse 7: Seven Racing Jr.

Klasse GT 1 er biler som klasser inn i henhold til teknisk regelverk for GT klassen i 2007 med felgbredde over 10 tommer. Basis skal være bilmodeller som er serieprodusert og ikke prototyper, formula biler eller biler produsert i små serier kun for racing formål.

Klasse GT 2 har samme regelverk som GT 1 med felger 10 tommer eller smalere.

Klasse GT 3 er biler som klasser i teknisk regelverk for tidligere klasse Special Saloon A og Roadsport A

Klasse GT 4 er biler som klasser i teknisk regelverk for tidligere klasse Special Saloon B og Roadsport B og C. Klassene vil også kunne passe for biler fra Gatebil Racing serien og Gatebil Extreme.

KONKURRANSEREGLEMENT NORGESCUP I RACING 2010

Alle klasser har fritt dekkvalg.

Oppklassing

RACs kan, i samråd med føreforeningen, beslutte at en deltakende bil blir klasset opp dersom det viser seg at deltakeren er vesentlig (mer enn 3 % pr runde) raskere enn de tre neste deltakere og samtidig er konkurransedyktig (blant topp fem) i klassen over.

Ved eventuell oppklassing skal deltaker få poengberegning som tilsvarer den plass totaltiden ville ha gitt i den "nye" klassen. Det skal tas hensyn til om det er særlige forhold som er årsak til at en deltaker kommer i en posisjon til oppklassing, herunder svak deltakelse, ulike konkurranseforhold eller annet som påvirker tider eller poengberegning.

Deltakere kan også klasses ned dersom rundetider avviker betydelig fra hovedfeltet i klassen. Førere kan også søke om å få delta i annen klasse om forholdene tilsier dette (første års deltakelse, tekniske begrensninger eller annen årsak). Søknad om dette skal gå via føreforening.

Norges Cup premieres i enkelt løp som tidligere, men kun med 1. plass dersom klassen starter med mindre enn 5 biler. Alle GT klasser kan settes i samme heat.

4. Tellende løp

14.-15. mai	Vålerbanen, KNA Solør Motorsport	NC Klasse 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7
19.-20. juni	Rudskogen, Racing NM AS	NC Klasse 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7
30.juli-1.aug.	Kinneulle, SSK	NC Klasse 1, 2, 3, 4, 5, 6
14.-15.august	Rudskogen, Racing NM	NC Klasse 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7
27.-29.august	Vålerbanen, NSK	NC Klasse 1, 2, 3, 4
04.-05.sept.	Jyllandsringen	NC Klasse 7
18.-19.sept.	Racing NM, Solør Motorsport	NC Klasse 1, 2, 3, 4, 5, 6 , 7

5. Bedømmelse

Alle løp er dobbeltløp og alle løp er tellende. Norges Cup gjennomføres etter poengberegning. Cupmester blir således den som oppnår flest poeng etter bestemmelser i pkt.12 og 13. I NC klasse 1,2,3 og 4 kan det være 2 førere pr. bil. Disse skal anmeldes som team, og førstefører skal kjøre alle løp i serien bilen deltar i for å telle med i NC.

NBF forbeholder seg retten til å oppnevne tilleggsløp samt å stryke løp.

6. Organisering av konkurransen

For å få starte i løpet må hver enkelt fører være kjent på banen, og min. 2 treningsrunder må være gjennomført. Juryen kan i spesielle tilfeller avvike fra denne bestemmelsen.

For alle klasser avgjøres startposisjonen i første løp av den beste treningstiden. Tidstreeningen er 15 min. for alle klasser. Klasser som kjører sammen i løp, kjører også sammen under tidstreening. Den beste rundetid som oppnås for hver enkelt fører er tellende. Resultatene plasserer førerne i løpet, der den fører som har oppnådd beste rundetid i sin klasse starter i

KONKURRANSEREGLEMENT NORGESCUP I RACING 2010

pole position. Den fører som har nest beste rundetid starter i nest beste startposisjon osv. Dersom flere førere oppnår lik tid, vil den som satte sin beste tid først gå foran.

Raskeste rundetider satt under gult flagg strykes. Overtallige førere i forhold til banens kapasitet er ikke kvalifisert for løpet. Treningstiden avgjør hvem som får kjøre. Arrangøren kan også velge å dele store klasser eller slå sammen små klasser der de finner det hensiktsmessig.

Startposisjon i første løp avgjøres etter tidstrening. Startposisjon i andre løp avgjøres etter raskeste rundetid i første løp for NC klassene.

Løpene for klassene 1, 2, 3 og 4 består av 1 løp på 14 til 18 kilometer og ett løp på 60 til 70 kilometer med obligatorisk førebytte. Se spesialreglement for **GT-klassene**. Klasse 5 (**Standard Production**) og klasse 6 (**Formel Basic**) består av to løp over 12 til 16 runder.

Blir det nødvendig å bruke "Safety Car", vil de tre første rundene med "Safety Car" ikke telle som runder i løpet.

Premieliste og løpskontroll gjennomføres i henhold til § 246.

7. Startoppstilling

Klassene skal ha rullende start. Starthastigheten skal være ca. 60 km/t. Bilen i pole position har ansvaret for å følge hastighetsbestemmelsene. Bilene skal ligge i to rekker til starten har gått.

Klasse 7 (Seven racing Jr.) skal ha stående start, to og to i bredden med 12 meter mellom startlinjene. Startrekkefølge for Race 1 skal være bestemt ut fra tidskvalifisering. For Race 2 snus de 6-7 beste fra Race 1. Beste plassering i Race 1 starter på 6-7. plass i Race 2 o.s.v. De øvrige plasseres etter beste rundetid.

8. Startsignal

Start skjer ved lyssignal. Tyvstart medfører en "stop and go" – straff.

~~Tyvstart gir tillegg på 1 min. i anvendt sluttid. Arrangøren kan benytte "stop and go". I de tilfeller "stop and go" benyttes, skal dette klart fremgå i løpets tilleggsregler.~~

9. Tidtaking

Tidtaking skal skje elektronisk og med 1/1000 sek. nøyaktighet. Det skal tas manuelle reservertider. Ved brudd i tidtakersystemet skal startrekkefølgen for det første løpet trekkes, og startrekkefølgen for det andre løpet avgjøres av resultatet fra det første løpet.

10. Teknisk kontroll

Papirkontroll, kontroll av personlig sikkerhetsutstyr og bilens startnummer skal være gjennomført før fritrening. Før tidstrening skal bilen ha gjennomgått full teknisk kontroll. Teknisk kontroll kan også foretas under- og etter konkurransen.

Teknisk kontroll kan foretas på hver enkelt deltagers depotplass, der hvor arrangøren finner det hensiktsmessig. Bilen skal da være oppjekket og hjulene skal da være fjernet slik at det er

KONKURRANSEREGLEMENT NORGESCUP I RACING 2010

lett for teknisk kontroll å inspisere bilen. Ved dobbeltløp som går på samme dag, vil det ikke være parc fermé etter det første løpet.

11. Dekk

Hver classes regelverk bestemmer dekktype og dimensjon. Med regndekk forstås dekk som er konstruert for bruk på våt bane og som har en kontaktflate som er mindre enn 75% av kontaktflaten til et slick i tilsvarende størrelse.

Regndekk kan fritt benyttes når løpsleder har erklært "wet-race".

12. Poengberegning

Det gis poeng i 3 kategorier og poengene fordeles etter de deltagerne som står på arrangørens offisielle resultatliste.

- 1) Det gis NC poeng etter deltagerens plassering ved målgang, og det er kun de førerne som fullfører 90% av vinnerens kjørte distanse (klassevis) som får tildelt disse poengene. Her brukes det følgende skala: 20-15-12-10-8-6-4-3-2-1. slik at nr. 1 får 20 poeng og nr. 10 får 1 poeng.
- 2) Det gis 2 deltagerpoeng til deltagerne som står på arrangørens offisielle resultatliste.
- 3) Deretter gis det i GT-klassene som har flere klasser og konkurrerer om samme NM-tittel, bonuspoeng for antall deltagere i hver av klassene, slik at det gis 2 poeng for hver deltager t.o.m. 5 deltagere. Dvs. at hvis det er 5 eller flere deltagere i klassen, vil alle som er kvalifisert til NC-poeng også få 10 bonuspoeng.

Det er ikke tillatt å samle poeng i flere klasser, og det må ved anmeldelse til løpet klart gå frem hvilken volumklasse man deltar i.

Poengberegningen foretas av NBF ved RACS. Den fører som oppnår høyest poengsum i sin Norges Cup-klasse blir Cup-vinner.

Ved poenglikhet mellom to eller flere førere avgjøres rekkefølgen på grunnlag av deltakerens tellende løp, gjennom antall seire, andreplasser osv. Er det fortsatt likhet, skal resultatet fra siste tellende NC-runde være avgjørende, evt. nest siste osv.

13. Premiering

De tre beste i hver NC-klasse tildeles NBFs Norgescupmedaljer.

14. Protester

Protester leveres på vanlig måte for behandling av stevnets jury. Poengberegningen for Norges Cup foretas som nevnt under pkt.12 av NBF ved RACS. Poengberegningen skjer først etter at evt. protester/appeller er avgjort, og det kan således ikke nedlegges protest på beregningen. Eventuell appell mot beregningen kan foretas som fastsatt i NSR kap.11.

15. Juryoppnevning

Rød skrift er endringer i reglementet fra 2009 til 2010.

KONKURRANSEREGLEMENT NORGESCUP I RACING 2010

NBF oppnevner juryleder og ett av de øvrige jurymedlemmene. Arrangøren oppnevner jurymedlem 3.

KONKURRANSEREGLEMENT NORGESCUP I RACING 2010

For NC klasse 1, 2, 3 og 4, henholdsvis GT 1, 2, 3 og 4 gjelder det spesielle regler for løpsgjennomføringene i 2010 (samme som for NM klasse 1).

1. Alle 4 klassene skal kjøres sammen så fremt dette kan gjennomføres innenfor banens kapasitet. Overskrides banens kapasitet skal den største klassen kjøre separat.
2. Det vil bli kjørt som dobbelt løp med et kort sprintløp på 14-18km som i praksis betyr 7 runder, og et lengre hovedløp på 60-70km som i praksis betyr 30 runder på de fleste baner.
3. Tidstreningen bestemmer startrekkefølgen i sprintløpet, slik at den raskeste føreren starter i "pole position".

4. Organisering av konkurransen

For å få starte i løpet må hver enkelt fører være kjent på banen, og min. 2 treningsrunder må være gjennomført. Juryen kan i spesielle tilfeller avvike fra denne bestemmelsen.

For alle klasser avgjøres startposisjonen i første løp av den beste treningstiden.

Tidstreningen er 15 min. for alle klasser. Den beste rundetid som oppnås for hver enkelt fører er tellende. Resultatene plasserer førerne i løpet, der den fører som har oppnådd beste rundetid i sin klasse starter i pole position. Den fører som har nest beste rundetid starter i nest beste startposisjon osv. Dersom flere førere oppnår lik tid, vil den som satte sin beste tid først gå foran.

For klasse 1 avgjøres startposisjonen i det andre løp etter raskeste rundetid i det første løpet. Raskeste rundetider satt under gult flagg strykes. Overtallige førere i forhold til banens kapasitet er ikke kvalifisert for løpet. Klassen kjører ett løp på 14 til 18 kilometer og ett løp på 60 til 70 kilometer med obligatorisk førerbytte.

Ved regnvåt bane kan løpsledelsen velge å redusere antall runder for å kunne holde tidsskjema. Blir det nødvendig å bruke "Safety Car", vil de tre første rundene med "SafetyCar" ikke telle som runder i løpet.

Premieliste og løpskontroll gjennomføres i henhold til § 250.

5. I hovedløpet skal alle biler være utstyrt med et gult lett synlig merke på bilens venstre sidevindu. Det er obligatorisk førerbytte som betyr at innenfor et gitt "tidsvindu" skal alle bilene inn å bytte "fører", Samme fører kan kjøre hele løpet alene men må allikevel inn for "førerbytte", hvor han går ut av bilen med hele kroppen og setter begge beina på bakken før han setter seg inn igjen. Samtidig skal det gule merket fjernes som bevis på at førerbyttet er gjennomført. Tidsvinduet vil være mellom runde 5 og 25. Et skilt med "pit Open" skal henges opp ved hovedflaggposten når tidsvinduet er åpent. Det er tillatt å ha radiokommunikasjon mellom fører og førers team.

KONKURRANSEREGLEMENT NORGESCUP I RACING 2010

-
6. Det vil også være tillatt å fylle bensin og bytte dekk ved førerbytte, men dette vil da bli gjort på egne merkede plasser i Pitlane. Skal det fylles bensin skal det være en mekaniker med brannslukningsutstyr tilstede.
 7. **Blir det** nødvendig å gå ut med "Safety car" for å rydde banen under løpet, **skal** de 3 første rundene bak "Safety car" ikke telle med i løpet (gjelder kun første gang). Det er tillatt å gå i Pit-lane under SF for å gjøre førerbytte, såfremt dette er innenfor tidsvinduet.
 8. En fører som gjør sitt obligatoriske førerbytte utenfor tidsvinduet, ilegges 1 minutt tidsstraff.
 9. "Stopp and Go" straff ilegges den fører som bryter sperrelinjene ved ut- og innkjøring av Pit Lane. Dette gjelder også førere som ikke respekterer de blå, gule og hvite flagg, som bryter fartsgrensen i Pit Lane (40km/t) samt de førere som ikke passer på å kjøre tett opp til SF bilen under SF flagget.
 10. Alle baner må ha egnede, godt merkede plasser i Pit Lane for førerbytte. Det må være minimum plass til 25 % prosent av de startende bilene på en gang og disse plassene skal kunne brukes uten at bilene må rygge. Eksempelvis vil det ved 20 startende være nødvendig å ha 5 slike plasser.
I Pit Lane er største tillatte hastighet 40km/t
 11. Ved førerbytte, dekkskift eller bensinfylling skal motoren stoppes.
 12. Ved dekkskifte er det ikke tillatt å bruke elektrisk drevne verktøy. Førere som planlegger dekkskift skal gi arrangøren skriftelig beskjed om dette ved innsjekk.
 13. Ved drivstoff-fylling skal det kun brukes bensinkanner med maks 20 liters volum. Enhver søling av drivstoff kan medføre en straff i form av Stopp & Go, tidstillegg og/eller bot. Ved drivstoff-fylling skal det alltid være en person i brannikkert tøy med en brannslukker på minimum 6 kg tilstede. Fører som planlegger bensinfylling skal gi arrangøren skriftelig beskjed om dette ved innsjekk.
 14. For å kunne skille bilene fra hverandre ute på banen skal hver klasse ha sine nummerserier.
 - a. Biler i GT1 skal ha siste siffer som slutter på 1, dvs 1-11-21-31-41 osv.
 - b. Biler i GT2 skal ha siste siffer som slutter på 2, dvs 2-12-22-32-42 osv.
 - c. Biler i GT3 skal ha siste siffer som slutter på 3, dvs 3-13-23-33-43 osv.
 - d. Biler i GT4 skal ha siste siffer som slutter på 4, dvs 4-14-24-34-44 osv.
 15. Under løpet kan det bli nødvendig å berge biler som står farlig til. Løpslederen er suveren til å avgjøre når dette er nødvendig. Blir en bil berget til en sikker plass og det er mulig for føreren å starte bilen uten ekstern hjelp kan han fortsette løpet.
 16. Alle førere som får målflagg anses som fullført race og skal stå på resultatlisten.