

Rød skrift = Endringer fra forrige år
Blå skrift = Endringer inneværende år.

Norgesmesterskap i racing 2009

1. Innbydelse

Det arrangeres individuelt NM 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.

3. Klasser

Det innbys til deltagelse i:

NM-klasse 1: Standard Production

NM-klasse 2: Seven Racing

NM-klasse 3: GT (GT1+GT2+GT3+GT4)

NM-klasse 4: Formel Basic

NM-Shortcar

4. Tellende løp

08.-09. mai	Vålerbanen, KNA Solør Motorsport	NM Klasse 1, 2 og 3 + Shortcar
06.-07. juni	SSK Karlskoga	NM Klasse 1 og 3
23.-26. juli	SSK Kinnekulle	NM Klasse 3
31. juli-1. august	NMK Frøya	NM Klasse 1 og 2
15.-16. august	Jyllandsringen	NM Klasse 2
04.-05. september	Rudskogen, NMK Sarpsborg	NM Klasse 1, 2 og 3
18.-19. september	Vålerbanen, KNA Solør Motorsport	NM Klasse 1, 2, 3 og 4 + Shortcar

5. Bedømmelse

NM-klassene 1, 2 og 3 kjører 5 dobbeltløp. Alle løp er tellende.

NM for klasse 4 Formel Basic kjøres over 1 løp **18.-19. september på Vålerbanen.**

Mesterskapet gjennomføres etter poengberegning. Mester blir således de som oppnår flest poeng etter bestemmelser i pkt.12 og 13. I NM klasse 3 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 NM.

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.

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 3 avgjøres startposisjonen i det andre løp etter raskeste rundetid i det første løpet. For klasse 1 og 2 avgjøres startrekkefølgen for det andre løp av resultatet i det første løpet.

Startrekkefølgen for de 6 beste vendes, mens de neste førerne starter etter resultatet ved målgang i løp1. Raskeste rundetider satt under gult flagg strykes.

For klasse 4 vil resultatet av løp 1 avgjøre startposisjon i løp 2, således at vinner av løp 1, får beste startposisjon. Nummer 2 får nest beste startposisjon osv. Vinner av løp 2 blir Norgesmester. Løp 1 kjøres over 8 runder. Løp 2 kjøres over 16 runder.

Overtallige førere i forhold til banens kapasitet er ikke kvalifisert for løpet.

For NM klasse 1 og 2 kjøres alle løp over en strekning som tilsvarer 12 til 16 runder. For NM klasse 3 kjøres ett løp på 14 til 18 kilometer og ett løp på 60 til 70 kilometer med obligatorisk førerbytte.

Se spesial reglement for NM klasse 3.

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.

7. Startoppstilling

Klassene 1, 2 skal ha stående start, to og to i bredden med 12 meter mellom startlinjene. Klasse 3 og 4 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.

8. Startsignal

Start skjer ved lyssignal. 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 1/100 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 lett for teknisk kontroll å inspisere bilen. Ved dobbeltløp som går på samme dag, vil det ikke være parc fermè etter det første løpet.

11. Dekk

Hver klasses regelverk bestemmer antall dekk. Kun de dekk som merkes ved teknisk forhåndsbesiktigelse kan benyttes. Disse skal merkes på teknisk kontroll med bilens startnummer og arrangørens egen merkefarge. Regndekk er unntatt fra bestemmelsen om antall og merking. 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.

11.1. "Wet-race".

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 NM poeng etter deltagerens plassering ved målgang og det er kun de førerne som fullfører 90% av race-distansen 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. I NM klasse 3 tildeles doble poeng i hovedløpet.

2) Det gis 2 deltagerpoeng til deltagerne som står på arrangørens offisielle resultatliste.

3) I NM klasse 3 hvor vi har 4 kategorier som kjemper om samme NM tittel, tildeles NM poeng i henhold til [oppnådde NC-poeng](#). [Se for øvrig NC reglementet for GT klassene](#).

Det er ikke tillatt å samle sammen poeng i flere kategorier og det må ved anmeldelse til løpet klart gå frem hvilken kategori man deltar i.

Poengberegningen foretas av NBF ved RACS. Den fører som oppnår høyest poengsum i sin NM klasse blir Norgesmester.

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

13. Mesterskapspremier

Den som kåres som mester tildeles NBFs gullmedalje. Andre mann tildeles sølvmedalje og tredjemann bronsemedalje.

I tillegg skal det utdeles laurbærkrans til NM vinnere i klassene. Sistnevnte bekostes av NBF v/Racingseksjonen og deles ut under premieutdelingen på det siste løpet.

14. Protester

Protester leveres på vanlig måte for behandling av stevnets jury. Poengberegningen for NM 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

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

For NM klasse 3, GT 1+2+3+4 gjelder det spesielle regler for løpsgjennomføringene i 2009.

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 "pool 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 3 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 merke fjernes som bevis på at førerbytte er gjennomført. Tidsvinduet vil være mellom runde 5 og 25. Eget signal skal henges opp ved hovedflaggposten når tidsvinduet er åpent.
Det er tillatt å ha radiokommunikasjon mellom fører og førers team.
6. Det vil også være tillatt å fylle bensin og bytte dekker ved fører- bytte, men dette vil da bli gjort på egne merkede plasser i Pitlane. Skal det fylles bensin skal det være en mekaniker med brannslukningsutstyr til stede.
7. Det vil bli nødvendig å gå ut med "Safety car" for å rydde banen under løpet, de 3 første rundene bak "Safety car" skal 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 tids-straff.
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) 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. Eks, vis 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 **bensin**-kanner 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 brannsikert tøy med en brannslukker på minimum 6 kg til stede.
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.
Biler i GT klasse 1 skal ha siste siffer som slutter på 1, dvs 1-11-21-31-41 osv
Biler i GT klasse 2 skal ha siste siffer som slutter på 2, dvs 2-12-22-32-42 osv
Biler i GT klasse 3 skal ha siste siffer som slutter på 3, dvs 3-13-23-33-43 osv
Biler i GT klasse 4 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.