



# Norges Bilsportforbund Bilsportkonferansen 2009



**NORGES  
BILSPORT  
FORBUND**

*Gardermoen  
10. og 11. Oktober 2009*

## Agenda



- SBF/DASU/NBF
- Regelendringer
- Protester og Appeller
- Åpent forum



**SBF/DASU/NBF**

 Bilsportkonferansen 2009

- Svenska Bilsportförbundet 
- Dansk Automobil Sports Union 
- Norges Bilsportforbund 

 Bilsportkonferansen 2009 Norges Bilsportforbund



 *Gardermoen*  
10. og 11. Oktober 2009

## Kartingvisjon 2015

 Bilisportkonferansen  
2009



*”Nasjonal bredde gjennom målbevisst satsing på tilgjengelighet og kunnskap”*

 NOROES  
BILSPORT  
FORBUND



## Kartingvisjon 2015

 Bilisportkonferansen  
2009

- NBF skal fokusere på og legge forholdene spesielt til rette for barn og ungdom
- Breddesatsing i de NBF tilsluttede klubbene i nært samarbeid med Kartingseksjonen og NBF`s Talentutviklingsgruppe
- Opplæring av forbundets funksjonærer angående skolering og håndtering av barn og ungdom
- Kontaktnettverk i det politiske miljøet og departementene skal styrkes med den hensikt å sikre gunstige rammevilkår for kartsporten

 NOROES  
BILSPORT  
FORBUND



## Kartingvisjon 2015

Norsk Motorsportforbund  
Bilsportkonferansen  
2009

Innen 2015 skal Norsk kartsport ha en bredde som gjør karting tilgjengelig for flest mulig, og Norsk kartsport skal kunne hevde seg i internajonal konkurranse. Bredden skal sørge for fremtidig vekst og synlighet i det Norske motorsportmiljøet



NORRES  
BILSPORT  
FORBUND



## Kartingvisjon 2015

Norsk Motorsportforbund  
Bilsportkonferansen  
2009

- Bane og Anleggsplan
- Klasse-struktur
- Løpsformer
- Media & Kommunikasjon
- Miljø
- Ansvar og Plikter
- Hovedmål og Delmål



NORRES  
BILSPORT  
FORBUND



## Kartingvisjon 2015

Norges Bilsporforbund  
Bilsporkonferansen  
2009

- **Bane og Anleggsplan**
  - Antall og lokalisering i henhold til Nasjonal anleggsplan
  - Høy tilgjengelighet og aktive miljøer



NORRES  
BILSPORT  
FORBUND



## Kartingvisjon 2015

Norges Bilsporforbund  
Bilsporkonferansen  
2009

- **Klassestruktur**
  - Økonomi, forutsigbarhet og høy tilgjengelighet vektlegges
  - Nasjonale klasser som sikrer lang levetid



NORRES  
BILSPORT  
FORBUND



## Kartingvisjon 2015

Norges Bilsporforbund  
Bilsporkonferansen  
2009

- **Løpsformer**
  - Differensierte kostnadsnivåer
  - Styrking av lokale løp
  - Antall løp



NORRES  
BILSPORT  
FORBUND



## Kartingvisjon 2015

Norges Bilsporforbund  
Bilsporkonferansen  
2009

- **Media & Kommunikasjon**
  - TV dekning
  - Kartsport nyheter til øvrige media
  - [www.bilsport.no](http://www.bilsport.no)
  - Lokal mediakontakt



NORRES  
BILSPORT  
FORBUND



## Kartingvisjon 2015



- **Miljø**
  - Implementere NBFs miljøpolitikk
  - Miljøsertifisering
    - Arrangement
    - Anlegg







## Kartingvisjon 2015



- **Ansvar og Plikter**
  - Klubbene
    - Sørge for levende lokalmiljø
    - Organisere trening og medlemsmøter
    - Holde seg oppdatert gjennom NBF's kursprogram
  - NBF Talentutvikling
    - Kompetanse bistand
    - Regions-samlinger og treninger
    - Koordinering og oppfølging av klubbene
  - NBF
    - Ansvarlig for oppnåelse av visjonen
    - Vedta reglement og retningslinjer
    - Kontakt med politiske og kommersielle partnere
    - Synlig-gjøring









## Kartingvisjon 2015

Norges Bilsportforbund  
Bilsportkonferansen  
2009

- **Hovedmål**

- Norsk kartsport skal vokse og være en betydelig aktør nasjonalt. Norske utøvere og arrangører skal hevde seg i det internasjonale bilsportmiljøet som et resultat av målrettet satsing på bredde og kunnskap

- **Delmål**

- Klubbvirksomhet
- Mediaplan
- Kompetanseheving
- Klasse-struktur
- Anleggsplan



NORGES  
BILSPORT  
FORBUND



Norges Bilsportforbund  
Bilsportkonferansen  
2009



NORGES  
BILSPORT  
FORBUND

Gardermoen  
10. og 11. Oktober 2009

## Reglement 2010






- NBFs Tidtakerteam
- Foreløpige Vedtak
- Innkomne forslag





## NBFs Tidtakerteam



- NBFs Tidtagerteam opphører fra 1. januar 2010.

Egne retningslinjer vedtatt av NBF for statusløp (NM og Norgescup) 2010, 2011 og 2012.





## Foreløpige vedtak

---

- **§737.5. Dekk (Teknisk reglement for KF2)**  
 Dekk av følgende type og dimensjoner skal benyttes:

Dunlop <del>DDH</del> <b>DDM</b>	4,50 x 10 X5"	7,10 x 11 x 5"
Regndekk Dunlop KT11 CIK	4,50 x 10 X5"	6,50 x 11 x 5"
  
- **§739.5. Dekk (Teknisk reglement for KZ2)**  
 Dekk av følgende type og dimensjoner skal benyttes:

Dunlop <del>DDH</del> <b>DDM</b>	4,50 x 10 X5"	7,10 x 11 x 5"
Regndekk Dunlop KT11 CIK	4,50 x 10 X5"	6,50 x 11 x 5"






## Innkomne forslag

---

- **§732.1 Motor (Teknisk reglement Formel Yamaha)** (fra Rune Rødset, KNA Nordvest)  
*"Kun Yamaha KT 100 S, importert av Yamaha Motor Scandinavia AS kan benyttes. Alle motorer skal merkes med NBFs godkjenningssmerke."*

Innsender mener paragrafen er uklar i forhold til hvilke deler på motoren som skal merkes med NBF's godkjenningssmerke.
  
- **§732.1 Motor (Teknisk reglement Formel Mini)** (fra Rune Rødset, KNA Nordvest)  
*"All form for trimming, bearbeiding og forandring av motoren og dens enkelte deler inklusive forgasser, eksosanlegg og tenningsanlegg er forbudt, med unntak av stempel"*

Innsender mener det bør tillates forsterking av eksosanleggets innfesting.
  
- **Generelt** (fra Rune Rødset, KNA Nordvest)  
 Tillate trening med tidligere nasjonalt og CIK homologert utstyr under forusettning av at kart og motor tilfredstiller dages gjeldene generelle tekniske krav og sikkerhetskrav.






## Innkomne forslag

---

- **§713.2. Hjelmer** (fra Eivind Bredrup Pedersen)

Det foreslås å innføre krav til hjelmer ihht. Snell-FIA CMH standard for førere under 15 år. Forslaget innebærer at kravet innføres for Formel Cadetti, Formel Mini og Junior 60 fra 2010, og for Formel Yamaha og KF3 fra 2011.

Det foreslås også krav til dokumentasjon på lakkering av hjelmer fra produsent eller lakkere, som skal sikre at produsentens anbefalinger og retningslinjer er fulgt.







## Innkomne forslag


---


- **§34. Anmeldelsens bindende virkning** (fra Paul Erik Broz)

Paragrafen må endres for å juridisk likestille E-post/elektronisk påmelding med skriftlig påmelding.

Innsender tolker paragrafen slik at E-post/elektronisk påmelding må bekreftes skriftlig for å være juridisk bindende.

Ref. §61 ang. påmelding til flere stevner på samme dato.





## Foreløpige vedtak



### • §750.2. Kvalifisering/Tidkjøring

Arrangøren kan fritt velge kvalifiseringsmetode. Denne skal angis i tilleggsreglene.

Tidkjøring

Velges tidkjøring trekker arrangør startrekkefølgen, og den skal foregå etter en av følgende to former:

- a Det kjøres først en oppvarmingsrunde, deretter kjøres to runder med manuell eller elektronisk tidtaking (type AMB eller tilsvarende). Beste rundetid er tellende. Hvis en deltaker får stopp, gis det ingen rett til ny tidkjøring.
- b Tidkjøring foregår over minimum 5 minutter, hvor oppstillingen loddtrekkes av arrangørens sekretariat eller stevneleder. Overstiger antall deltakere i en enkelt klasse 20 førere, skal tidkjøringen for gjeldene klasse deles opp i grupper med like mange startende i hver gruppe, maks 20 deltagere. En fører som kjører inn i pitlane eller parkeringsdepot har valgt å avbryte sin tidkjøring, og får dermed ikke lov til å kjøre ut på banen igjen. En fører som ikke har fått registrert en tid (runde), har ingen mulighet til ny tidkjøring. Oppnår 2 eller flere førere samme tid, er det deltakeren med best 2. tid som settes først.



## Foreløpige vedtak



### • §750.2. Kvalifisering/Tidkjøring (forts.)

Fra det øyeblikk starteren viser grønt flagg, er feltet under starterens kommando. Etter denne tid er det kun tillatt å motta nødvendig dyttehjelp for å starte karten første gang. All annen ekstern hjelp er forbudt.

Den fører som oppnår best tid får beste startposisjon i første heat, nest beste tid får nest beste startposisjon osv.

**Dersom det er to grupper og raskeste tid oppnådd i den saktere gruppen ikke er mer enn 101% av den raskeste tiden oppnådd i den raskeste gruppen: rekkefølgen vil bli fastsatt av tiden oppnådd av hver enkelt fører.**

**Dersom det er to grupper og raskeste tid oppnådd i den saktere gruppen er mer enn 101% av den raskeste tiden i den raskeste gruppen: 1. plass går til den raskeste tiden i den første gruppen (raskeste tid totalt), 2. plass til den raskeste tiden i den andre gruppen, 3. plass til andre beste tid i den første gruppen, 4. plass til den andre raskeste tiden i den andre gruppen, 5. plass til den tredje raskeste tiden i første gruppen osv.**

**(Ref. CIK-FIA Specific Prescriptions 18B)**

Dersom to eller flere deltakere har lik bestetid, legges andre runde til grunn, hvor den fører som har best andretid går foran.

I avviklingsformer hvor poengberegning benyttes, skal tidkjøringen legges til grunn ved poenglikhet. Tidstillegg på grunn av for høyt støynivå under tidkjøringen gis i henhold til § 712 (Støymåling).

Tilleggsreglene angir hvor mange karter som skal kjøres samtidig.



## Foreløpige vedtak



- **§750.4.1C. Nøytralisering av heat eller finale**

- a) Løpsleder kan avgjøre å nøytralisere et heat eller en finale. Denne prosedyren skal kun brukes dersom det er hindringer i banen, eller førere eller funksjonærer er i umiddelbar fysisk fare, men omstendighetene ikke rettferdiggjør at heatet eller finalen stoppes.*
- b) Når ordenen om nøytralisering er gitt skal alle flaggposter vise bevegelig gult flagg og vise et skilt med teksten "SLOW" (skilt med gul bakgrunn og teksten "SLOW" med sorte bokstaver), som vises helt til nøytraliseringen er avsluttet.*
- c) Alle konkurrerende karter må da samles i en rekke bak den ledene karten, og forbikjøring er strengt forbudt. Forbikjøring kan bare foretas derom en kart reduserer farten på grunn av et alvorlig problem.*
- d) I nøytraliseringsrundene skal den ledene karten betemme tempoet, i en moderat hastighet, og alle de andre kartene må holde seg i en så tett formasjon som mulig.*
- e) Kartene kan kjøre til Pitlane /repsjons sone under nøytraliseringen men kan bare kjøre ut på banen igjen når tillateles er gitt av funksjonær. En kart som kjører ut på banen igjen skal i moderat hastighet fortette til den har tatt igjen rekken bak den ledene karten og skal holde seg bakerst.*
- f) Når løpsleder bestemmer å avslutte nøytraliseringen skal startlysene tennes evt. startflagget vises ubevegelig, dette er signalet til førerene om at heatet eller finalen gjenopptas ved neste passering av start/mål-linjen. På siste nøytraliseringsrunde vises "SLOW" skiltet og ubevegelig gult flagg.*



## Foreløpige vedtak



- **§750.4.1C. Nøytralisering av heat eller finale (forts.)**

- a) På dette tidspunkt vil den ledene karten fortsette å bestemme tempoet, i en moderat hastighet. Løpsleder vil signalisere restart av heatet eller finalen ved å vise bevegelig grønt flagg ved start/mål-linjen. Forbikjøring er fremdeles forbudt inntil kartene har passert start/mål-linjen på avslutningen av nøytraliseringen av heatet eller finalen. Når kartene nærmer seg start/mål-linjen, hvor løpsleder viser bevegelig grønt flagg, er det kun lov å akselerere etter at den gule lingen før start/mål-linjen er passert. Det gule flagget og skiltet med "SLOW" tas bort og erstattes av grønt flagg på alle flaggposter. Det grønne flagget viser maksimum i én runde.*
- h) Alle runder fullført under nøytraliseringen regnes med i heatet eller finalen.*
- i) Dersom heatet eller finalen avsluttes under nøytraliseringen vises målflagget som vanlig. Forbikjøring er kun tillatt dersom en kart reduserer farten på grunn av et alvorlig problem.*



## Foreløpige vedtak



### • §715.4. Støtfangere/Sidebokser

Støtfangere skal være montert foran og bak på karten. Støtfangeren foran skal være forarbeidet av rør. Det fremre røret skal bæres opp av to vertikale støtter og ikke nå utover dekkene. Ved bruk av frontspoiler frafaller kravet om bruk av vertikale støtter foran.

Bakre støtfanger

Den bakre støtfangeren skal være slik utformet at den egner seg til den respektive kart. Det er ikke tillatt med endringer av chassis for tilpasninger av bakfanger, den skal være tilpasset chassis. Min. høyde skal være 200 mm over bakkenivå. Når bakfanger er utarbeidet av rør, skal det i tillegg være et tverrgående rør på min. 16 mm, mellom de langsgående rammerørene med senter i samme høyde som rammerørets senter. Fanger utarbeidet av plast skal være støpt som en hul del, og må under ingen omstendighet være fylt med skum eller lignende. Bakfanger som dekker skal dekke minimum 2/3 av respektive bakhjuls bredde bakhjulene, og må på ingen måte stikke på utsiden av bakhjulene. Avstand mellom bakhjulene og bakfanger skal være min. 15 mm, og maks. 50 mm.

For klassene ICA jr, ICA, KF3, KF2, KZ2, Rotax Max Challenge og Formula Production skal bakre fanger være ihht. gjeldene CIK-reglement.

Karosserideler som er påmontert karten når starter eller stevneleder viser grønt flagg SKAL også være påmontert iht. teknisk reglement når karten passerer mål, selv om ustyret ikke er påbudt for gjeldene klasse. F.eks sidebokser, frontspoiler, kjedebeskyttelse etc.



## Foreløpige vedtak



### • §715.4. Støtfangere/Sidebokser (forts.)

For alle klasser er det påbudt med frontplate forarbeidet av plastmateriale.

For klassene Formel Cadetti, Formel Micro, Formel Mini og Junior 60, er det tillatt påbudt med sidebokser, frontspoiler og bakfanger som er egnet for den respektive kart.

For klassene Formel Yamaha, Rotax Max Challenge og Formula Production er det tillatt påbudt med å bruke sidebokser, og frontspoiler og bakfanger. Tidligere og nåværende CIK godkjent type sidebokser og frontspoiler er tillatt.

I klassene Intercontinental A/Junior, Intercontinental A, KF3, KF2 og KZ2 er det påbudt med sidebokser og frontspoiler i henhold til gjeldene CIK-reglement.

Sidebokser og frontspoiler skal være forarbeidet av splintfritt plastmateriale. Carbonfiber eller kevlar er ikke tillatt. Frontspoiler skal ha maks. to festepunkter og ingen ytterligere eller endret festemåte enn det som er CIK-godkjent inneværende år.

Ved bruk av tidligere homologerte chassis, er det tillatt å foreta endring for å tilpasse ny frontspoiler.

For nasjonale klasser er det tillatt med frontspoiler som er egnet for den respektive kart.

For klassen Formel 250 Nasjonal, se CIK-reglementet for lange baner.

Foran bakhjulene skal det monteres hjulavvisere når det ikke benyttes sidebokser. Disse skal dekke min. 2/3 av dekkets bredde. Høyden på hjulavviseren ved dekket skal ligge ved senterlinjen av hjulet. Tillates ikke fra 01.01.2010

Det anbefales bruk av sidebokser, frontspoiler og bakre støtfanger som dekker bakhjulene i alle nasjonale klasser.

Påbudt fra 01.01.2010.



## Foreløpige vedtak

Norges Bilsportforbund  
Bilsportkonferansen  
2009

- **§750.5. Wet race** (klargjøring)

Det er kun løpsleder som kan erklære "wet race" (våt bane). Erklærer løpsleder "wet race", er det opp til førerne å velge om de vil kjøre med slicks eller regndekk, men det vil bli gitt svart flagg til en fører som p.g.a. feil dekkvalg kjører vesentlig saktere enn de andre førerne på banen.

**Bruk av slicks dekk er derfor obligatorisk i ethvert annet tilfelle.**

Blanding av slicks og regndekk på samme kart er ikke tillatt.



Norges Bilsportforbund  
Bilsportkonferansen  
2009



Gardermoen  
10. og 11. Oktober 2009