

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, i henhold til paragraf 7 i NSR, 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. Disse kan delta og oppnå plassering i løpet, men må søke NBF om tillatelse til å ta poeng i Norgescupen.

2.1 Debutanter i Formel Basic

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. Racingseksjonen kan gi dispensasjon til førere med tilfredsstillende kjøreerfaring fra andre klasser/grener til å starte i kvalifiseringsposisjon.

3. Klasser

Det innbys til deltagelse 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: Formel Basic

NC-klasse 6: Seven Racing Jr.

Klasse for Standard Production utgår som egen klasse, bilene kjører i GT klasse 4 (se teknisk reglement for GT 3 og 4)

3.1 Oppklassing og nedklassing i GT-klassene

Ved etablering av de nye GT-klassene i 2008 var intensjonen å lage et konkurransereglement og et teknisk regelverk som inkluderte bredden av lisensierte lukkede løpsbiler i Norge med GT 3 og 4 som en videreføring av klassene Spesial Saloon og Roadsport, og GT 1 og 2 som nye frie klasser i forholdet vekt/effekt og andre tekniske begrensninger. Hensikten er videre at konkurransen innenfor hver av de fire klassene tilstrebes å være jevn og underholdene, dog hensyntatt førernes kvalifikasjoner og bilenes konkurransedyktighet.

For å oppnå dette, har Racingseksjonen i NBF anledning til å flytte en deltaker (bil og fører) opp eller ned til annen klasse. Oppklassing etter kriteriene i § 3.1.1. under gjelder innenfor klassene som kjører samme heat (ref NC 1 og 2 respektive 3 og 4 og NM klassene 1 respektive 2).

3.1.1 Oppklassing

Dersom en deltaker i gjentatte løp, minst fire finaler av seks kjørte, viser seg vesentlig raskere enn de tre nærmeste deltakere i samme klasse og samtidig er konkurransedyktig (blant topp fem) i klassen over, kan deltaker klassen opp.

Med vesentlig raskere anses rundetider som er 3% lavere (veiledende) enn gjennomsnittet av tidene til de tre nærmeste bakenforliggende konkurrentene i samme heat, målt over en distanse på minst fem runder. Ved siden av tidsforskjell skal det utøves skjønn hvor det og tas hensyn til om det er særlige

forhold som er årsak til at en deltaker kommer i posisjon til oppklassing, herunder svak deltakelse, ulike konkurranseforhold, usportslig opptreden, eller annet som har påvirket deltakerne i løpet. Før det tas beslutning om oppklassing, skal fører kontaktes og informeres om situasjonen og ha mulighet til selv å be om å få skifte klasse. Videre skal RAC informere førerforeningen som gis anledning til å uttale seg om forholdet.

Beslutning om oppklassing skal gjøres kjent for deltaker senest fem dager etter siste kjørte løp som ble regnet som grunnlag for beslutningen.

Ved eventuell oppklassing skal deltaker få poengberegning som tilsvarer den plass totaltiden ville ha gitt i den "nye" klassen.

3.1.2 Nedklassing

Racingseksjonen kan og beslutte nedklassing av en deltaker dersom det er åpenbart at deltaker ikke "henger med" i feltet. Dersom dette gjentar seg i minst fire individuelle løp, kan fører ta initiativ overfor RACS og eventuelt legge inn en skriftlig søknad om nedklassing. Som relevante men ikke bindende begrunnelser, regnes første års deltakelse og tekniske begrensninger ved bilen. Førerforeningen gis anledning til å uttale seg om forholdet.

4. Tellende løp

I henhold til offisiell terminliste publisert på NBFs hjemmeside www.bilsport.no.

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. **Oppnådde NC-poeng tildeles teamets førstefører.**

NBF forbeholder seg retten til å oppnevne tilleggslop 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. Klasser som kjører sammen i løp, kjører også sammen under tidstrening. 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.

Raskeste rundetider satt under gult flagg strykes. Overtallige førere i forhold til banens kapasitet er ikke kvalifisert for løpet.

Arrangøren kan velge å dele store klasser eller slå sammen små klasser der de finner det hensiktsmessig.

Løpene for GT klassene 1, 2, 3 og 4 består av ett løp på **10 runder**, og ett løp på **30 runder** med obligatorisk **depotstopp**. Se spesialreglement for GT-klassene. Startrekkefølge i løp 2 (30 runder) bestemmes av beste rundetid i løp 1 for respektive deltakere. Løp 2 teller dobbelt i poengberegningen både for Cup og NM. Klassene har rullende start med starthastighet

ca 60 km. Bilene skal ligge 2 i bredden og det skal beholdes åpning i feltet dersom en deltaker ikke starter eller må kjøre til siden under oppvarmingsrunden.

Klasse 5, Formel Basic, kjører to løp over 12 **til 14** runder.

Startrekkefølge for løp 2 avgjøres i løp 1 slik at vinner av løp 1 starter først osv.

Klassen har rullene start med starthastighet ca 60 km (se for øvrig tekst over).

Klasse 6, Seven Racing jr. kjører to løp hvor løp 1 går over 12 runder og løp 2 går over 15 runder.

Startrekkefølge i løp 2 **avgjøres** av resultatet i det første løpet og startrekkefølgen for de 7 beste vendes mens de resterende starter fra og med plass 8 etter beste rundetid.

Klassen har stående start, to og to i bredden med 12 meter mellom startlinjene.

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.

Antall kjørte runder pr heat kan kortes ned på lange baner (eks. Nye Rudskogen), vurderes i RACS.

Der norske klasser kjører sammen med skandinaviske klasser i felles løp, gjelder løpsreglene i arrangørlandet (dvs. startoppstilling, løpslengde mm.).

7. Startsignal

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

8. 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.

9. 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 **etterkontroll** kan også foretas under- og etter konkurransen.

Teknisk kontroll kan foretas på hver enkelt deltagers depotplass, **eller på arrangørens angitte område**.

Ved dobbeltløp som går på samme dag, vil det ikke være parc fermè etter det første løpet.

10. Dekk

Hver klasses 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 slicks i tilsvarende størrelse.

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

11. Poengberegning

Det gis poeng som følger;

1) Det gis NC poeng etter deltakernes plassering ved målgang og for deltakere som har fullført 90% av vinnerens kjørte distanse (klassevis). Her brukes følgende skala: 20-15-12-10-8-6-4-3-2-1.

GT-klassene har doble poeng i "langløpet".

2) For GT-klassene som har flere klasser og konkurrerer om to NM titler, gis bonuspoeng for antall deltakere i hver klasse, slik at det gis to bonuspoeng for hver deltaker til og med 5 deltakere. Dvs at med 5 eller flere startende, vil de som får NC poeng etter §1) over, 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 **klasse** 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, andre plasser osv. Er det fortsatt likhet, skal resultatet fra siste tellende NC-runde være avgjørende.

12. Premiering

Norges Cup premieres i enkeltløp som tidligere, men kun med 1. plass dersom klassen starter med mindre enn 5 biler. Alle GT klasser kan settes i samme heat. De tre beste i hver NC-klasse tildeles NBFs Norgescupmedaljer

13. Protester

Protester leveres **skriftlig til** stevnets jury **innen oppsatt frist, ihht. kapittel 10 i NSR.**

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.

14. Juryoppnevning

NBF oppnevner juryleder og ett av jurymedlemmene. Arrangøren oppnevner **ett jurymedlem.**

15. Utvidet reglement for NC klasse 1-4, hhv. GT 1, 2, 3 og 4.

- 15.1 Klasse 1 og 2 kjører sammen i ett heat, og klasse 3 og 4 kjører sammen i ett heat. Ved begrenset deltagelse, og såfremt banens kapasitet tillater det, kan Løpsleder beslutte at alle 4 klasser kjører i samme heat.
- 15.2 Det vil bli kjørt som dobbelt løp med et kort sprintløp på **10 runder**, og et lengre hovedløp på 30 runder.
- 15.3 Startrekkefølge for Race 1 bestemmes ut fra tidskvalifisering. Startrekkefølgen for Race 2 bestemmes av beste rundetid i Race 1.
- 15.4 I hovedløpet (ref. par. 16.2) er det obligatorisk med minst ett depotstopp, og dette skal gjennomføres mellom runde 5 og runde 25 i løpet. Skiltet "Pit Open" vil vises fra hovedflaggposten mens depoet er åpnet.
Førerbytte kan gjøres i forbindelse med dette depotstoppet.
Bilene skal være merket med et gult lett synlig merke på bilens venstre sidevindu, og dette merket fjernes når depotstoppet er gjennomført.
Når én fører gjennomfører hele løpet alene, skal bilen stå helt i ro på anvist plass i minst 25 sekunder, alternativt kan føreren selv gå helt ut av bilen, og fjerne merket for depotstopp på siden av bilen.
Det er også tillatt å fylle bensin og bytte dekk i forbindelse med depotstoppet, men dette vil da bli gjort på egne merkede plasser i Pitlane. Motoren skal i så tilfelle stoppes. Skal det fylles bensin, skal dette gjøres av teamets egne mekanikere i brannsikker påkledning, og ikke av fører.
Det er tillatt å ha radiokommunikasjon mellom fører og førers team i forbindelse med depotstoppet.
- En fører som gjør sitt obligatoriske **depotstopp** utenfor tidsvinduet, ilegges 1 minutt tidsstraff.
- 15.5 Blir det nødvendig å gå ut med "Safety Car", skal de 3 første rundene bak "Safety Car" ikke telle med i løpet (gjelder kun første gang). **Det er ikke tillatt å gjennomføre obligatorisk depotstopp mens Safety Car er på banen og SC-skiltet vises.**
- 15.6 "Stop and Go" **eller tidsstraff** ilegges førere som bryter sperrelinjene ved ut- og innkjøring av Pit Lane, eller som bryter fartsgrensen i Pit Lane (40km/t).
- 15.7 "Stop and Go" **eller tidsstraff** ilegges også førere som ikke respekterer flaggreglene, samt førere som **holder for stor avstand til Safety Car eller forankjørende bil under SC-flagget. "Stop and Go" eller tidsstraff kan også brukes ved annen reglementsstridig og/eller usportslig opptreden.**
- 15.8 Alle baner må ha egnede, godt merkede plasser i Pitlane for førerbytte, **og det** må være plass til **minst 25 %** prosent av de startende bilene **samtidig**. I Pitlane er største tillatte hastighet 40km/t.

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 and Go, tidstillegg og/eller bot. Ved drivstoff-fylling skal det alltid være en person i brannsikert tøy med en brannslukker på minimum 6 kg tilstede. Fører som planlegger bensinfylling skal gi arrangøren skriftlig beskjed om dette ved innsjekk.

For å kunne skille bilene fra hverandre ute på banen skal hver klasse ha sine nummerserier.

Biler i GT1 skal ha siste siffer som slutter på 1, dvs 1-11-21-31-41 osv.

Biler i GT2 skal ha siste siffer som slutter på 2, dvs 2-12-22-32-42 osv.

Biler i GT3 skal ha siste siffer som slutter på 3, dvs 3-13-23-33-43 osv.

Biler i GT4 skal ha siste siffer som slutter på 4, dvs 4-14-24-34-44 osv.

(I tillegg skal hver bil ha et godt synlig merke med respektive GT-klasse, GT1, GT2 osv.).

Under løpet kan det bli nødvendig å berge biler som står farlig til. Løpslederen er suveren til å avgjøre når dette er nødvendig. Bli en bil berget til en sikker plass og det er mulig for føreren å starte bilen uten ekstern hjelp kan han fortsette løpet.

Alle førere som får målflagg eller har gjennomført 90% av løpsdistansen klassevis, anses å ha fullført konkurransen.