

Teknisk reglement PCN Porsche Challenge 2005-2009

Formål og målsetning.

En grunnleggende tanke med klubbbracing er at medlemmene skal få anledning til å konkurrere med hverandre i sikre og trivelige former. Tanken er å holde kostnadene på et så rimelig nivå som mulig. Det legges også vekt på at bilene skal kunne brukes til andre klubbaktiviteter enn hastighetsløp.

Reglene vil kontinuerlig tilpasses den pågående produktutvikling hos Porsche samtidig som det tas hensyn til de eldre modellene.

Med bakgrunn i den variasjon som finnes i medlemmenes bilpark, alt fra gamle klassikere til moderne "Cup" biler, så kan det aldri bli konkurranse på eksakt like vilkår.

Dette reglementet er derfor laget med tanke på å gi deltakerne tilnærmet like konkurransevilkår. Noen eksakt "rettferdighet" er det umulig å oppnå og denne racingklassen er derfor kun egnet for de førere som kan akseptere dette.

Deltakende førere.

Samtlige førere skal inneha gyldig førerlisens for hastighetsløp, Alle førere skal være medlem av PCN Racing eller være spesifikt innbudt av PCN Racing.

Regelkomiteen.

Regelkomiteen utnevnes av styret i PCN Racing, og har som oppgave å håndheve de konkurranseregulerende deler av regelverket, her under regler som gjelder klasseinndeling og tidstillegg ved karosserikontakt. Regelkomiteen vil i eventuelle tvistespørsmål innhente opplysninger fra alle berørte parter og forelegge dommer/jury alle fakta og gi en anbefaling. For å ivareta regelkomiteens upartiskhet har regelkomiteens medlemmer ikke anledning til å delta i konkurranse på PCN Racings arrangementer.

1. Krav til fører.

1.1 Førerutrustning i henhold til NSR § 304.1-7.

2. Krav til bil.

2.1 Tillatte biler.

Alle biler produsert av Porsche AG får delta i konkurranse. Dispensasjon kan gis dersom gjestefører med annet bilmerke er spesifikt innbudt av PCN Racing. Fra 2007 er det ikke krav til registrering.

Alle deltakende biler må ha gyldig vognlisens, og skal ha utfylt PCN Racings vognbok, som inneholder alle tekniske opplysninger om vekt, effekt, dekkdimensjoner osv.

2.2 Klasseinndeling.

Klasseinndeling skjer etter nedenstående prinsipp. Med effekt forstås målt motor effekt og med vekt forstås bilens vekt ved målgang, dvs bilens vekt inklusive fører.

Klasse GT

For biler med minimum 3,0 kg/hk.

Klasse 1

For biler med minimum 4,0 kg/hk.

Klasse 2

For biler med minimum 5,0kg/hk. Om bilen har ABS bremses (originale eller ettermontert) beregnes et effekttilllegg på 6% ved beregningen. Eksempel; om effekten er 200 hk så må bilens vekt være minst 1000 kg uten ABS bremses og 1060 kg dersom bilen har ABS bremses.

Klasse 3

For biler med minimum 6,5 kg/hk. Om bilen har ABS bremses (originale eller ettermontert) beregnes et effekttilllegg på 6% ved beregningen. I klasse 3 er det ikke tillatt å utruste biler med coilovers på modeller hvor dette ikke er standard.

Grensene gjelder uten avrunding. Dersom en bil har 200 hk og veier 1298 kg, så blir vekt/effekt forholdet 6,49 kg/hk, hvilket innebærer at bilen ikke klarer grensen for klasse 3 som er 6,5 kg/hk.

Biler som opprinnelig tilhører klasse 2 eller 3, men har blitt modifisert slik at de ikke lenger klasser inn i sin opprinnelige klasse, tillates og delta i en høyere klasse under forutsetning av at den oppfyller kravene som gjelder for denne klassen.

Klasseinndeling fastsettes av løpsledelsen eller regelkomiteen og kan ikke appelleres.

3. Sikkerhetsbestemmelser

3.1 Sikkerhetsseleer.

I henhold til NSR § 304.8. Det er tillatt å lage hull i setet for beltet. Armstropper er obligatoriske for åpne biler.

3.2 Førerstol/nakkestøtte.

Stol skal være av konkurransetype med fast rygg og integrert hodestøtte. Dog behøver ikke FIA's aldersgrense å oppfylles.

3.3 Batteri.

Batteriet skal være godt festet. Batteripolene skal være tildekket for å forhindre kortslutning. Dersom batteriet er plassert i kupeen, må det dekket med et isolerende og lekkasjefritt materiale.

3.4 Hovedstrømbryter.

I henhold til NSR § 307 A.

3.5 Tauekroker.

I henhold til NSR § 307 P.

3.6 Speiler.

Obligatorisk.

3.7 Beskyttelsesbur.

Biler med fast ståttak skal ha bøyler med to strever bakover fra bøylens høyeste del. Innfesting gjøres i henhold NSR § 304.11. eller i bilens originale forsterkede selefester. For biler uten fast ståttak kreves en burkonstruksjon bygget etter prinsippene i NSR § 304.11. NBF kan etter skriftlig søknad godkjenne individuelle løsninger. Det kreves at buret gir føreren tilstrekkelig sidebeskyttelse i de tilfeller det originale karroseriet ikke beskytter føreren.

3.8 Bremsler.

Skal være av Porsche type. Alle biler må ha 2 krets bremsesystem.

3.9 Felger.

Dimensjon som tilgjengelig fra Michelin.

3.10 Dekk.

Samtlige deltakere skal benytte Michelin Pilot Sport Cup. Mønsterdybde før start i forhold til gjeldende krav i kjøretøyforskriftene (Pt 1,6 mm). Deltakere kan møte til konkurranse medbringende maks 6 stk. dekk og kan ikke benytte andre/flere dekk enn de medbrakte i løpet av konkurransen. Dekkene skal merkes v/teknisk kontroll.

3.11 Karosseri.

Spoilere, støtfangere, dører, lokk og skjermer kan være i annet material enn det originale, dersom bærende konstruksjoner ikke påvirkes. Sideruter og bakrute kan byttes mot plastruter.

3.12 Vinger og spoilere.

Vinger og spoilere kan ikke være justerbare fra førerplass under kjøring. Vinger og spoilere får ikke gå utover karroseriets yttermål. Vinger kan således ikke være høyere enn takets høyeste punkt (antennor og luftinntak regnes ikke inn i takets høyde). Vinger kan heller ikke stikke ut over karroseriets bakerste eller forreste punkt eller være bredere enn bredeste mål (speiler og antenner regnes ikke inn i bilens bredde).

3.13 Drivstoff.

Kun bensin med maksimalt 98 oktan som finnes å få kjøpt fra regulære bensinpumper på vanlige bensinstasjoner kan benyttes. Ingen bensintilsetninger er tillatt, unntatt blyerstatning. Løpsledelse eller regelkomiteen kan når som helst foreta kontroll av drivstoff.

3.14 Støykrav.

Deltakende biler får ikke støye mer enn det som tillates av den aktuelle banens reglement. Dog ikke mer enn 100 dBA målt i henhold til NSR § 303.

3.15 Brannslukker.

Brannslukkere anbefales. Dersom brannslukkere monteres skal disse være i henhold til NSR § 304.10.

3.16 Oljeoppsamler.

I henhold til NSR § 307 J.

3.17 Øvrig.

Videre skal bilen være hel og eventuelle skader være reparert innen hver løpshelg. Dersom deltakeren har tungtveiende grunn for å ikke reparere bilen før neste konkurranse, kan det søkes om dispensasjon fra regelkomiteen. Deltakere skal holde bilen så hel og pen som mulig.

Dersom konkurranse kjøres på samme dag som Porsche Club Norge har kjøretrening, er det ikke tillatt for den deltakende og også delta på klubbens kjøretrening.

4. Tekniske bestemmelser

4.1 Påmelding til serien og måling av vekt/effekt

Før en deltaker deltar i sitt første race, anbefales en effekttest om deltaker er usikker på bilens effekt. Resultatet av en slik test vil kun være veiledende for regelkomiteen som vil fatte sitt vedtak om klasse basert i hovedsak på opplysninger gitt i vognbok.

Vognbok skal være utfylt og levert regelkomiteen i god tid før første løp. Modifikasjoner utover originalt, skal noteres og oppdateringer i løpet av sesongen skal innmeldes for regelkomiteen.

Regelkomiteen vil når som helst kunne flytte en bil fra en klasse til en annen, hvis det anses nødvendig.

4.2 Poengberegning

Poengberegning skjer separat for klasse 1,2 og 3 etter følgende skala: 15-12-10-8-7-6-5-4-3-2-1-1 osv. Samtlige startende får altså poeng. Som startende regnes deltakere som har passert start/mållinjen etter at startsignal er gitt.

I tillegg tildeles 1 poeng for raskeste rundetid ved tidstrening i hver klasse og 1 poeng for raskeste rundetid i konkurransen for hver klasse. Alle sesongens race er med ved poengberegningen.

4.3 Tidstillegg ved karosserikontakt

All form for karosserikontakt mellom deltakerne straffes med 20 sek. Tidstillegg. Denne straffen tildeles samtlige involverte uansett skyldspørsmål. Skjer karosserikontakt under offisiell tidstrening, legges 20 sek. til beste kvalifiseringsrunde, og denne regnes som kvalifiseringstid. Også her får alle involverte parter tillegget.

Tillegget gjelder pr. "incident". Hvis f. eks bil A bulker med bil B og C i samme situasjon, får man bare ett tillegg pr bil. Skjer derimot sammenstøtningen ved flere ulike tilfeller under racet, adderes tilleggene.

4.4 Førermøte og parc fermè.

Førermøte avholdes før konkurranse/tidstrening og etter konkurranse da også premieutdeling avholdes. Førermøte er obligatorisk for alle deltakere.

Etter målgang i konkurransen er det obligatorisk 15 min. parc fermè på anvist sted.

4.5 Startmetode

I løpet av sesongen vil startmetoder kunne alternere mellom rullende og stående start.

Hvilken metode som skal anvendes angis i innbydelsen til løpet. Om løpsledelsen finner det nødvendig, kan startmetode endres.

4.6 Startoppstilling

Beste rundetid i tidskvalifiseringen gir beste startspor osv. Beste rundetid i race 1, gir beste startspor i race 2 osv.

4.7 Reklame

Deltakerne skal montere reklame som bestemt av løpsledelsen. Om ikke bestemmelsene blir fulgt, skal kr. 500.- betales pr. uteblitt sponsornavn til klubben.

Reklame for seriens hovedsponsor -Michelin- er alltid obligatorisk.

4.8 Påmelding til konkurranse og regler for fri trening

Påmelding til konkurranse gjøres ved at startavgiften innbetales til PCN Racing sin førerforening. Prisen vil til enhver tid være avhengig av hva førerforeningen og NBF blir enig om.

4.9 Deltagergrense

I tilfelle antall anmeldte deltakere overstiger banekapasiteten, vil tidspunkt for påmelding være avgjørende for hvem som får delta.

4.10 Kontroll

Deltaker må vite at bilen kan bli plukket ut for teknisk kontroll, f.eks. effektmåling. Denne kontrollen kan utføres på banen eller et annet sted. Det kan innebære at deltaker blir nødt til å levere fra seg bilen for en tid. Deltaker bærer selv risikoen for bilen under en evt. transport og kontroll. Er bilen i overensstemmelse med regelverket, står klubben for kostnadene, ellers svarer deltaker selv for kostnadene.

4.11 Regeltolkning

Regelkomiteen har rett til, etter innkommet søknad, å gi dispensasjon fra ovennevnte reglement, dog ikke vedrørende saker som angår sikkerhetsbestemmelsene. Det forbeholdes løpsleder og/eller regelkomite fortrinnsrett i å tolke meningen med regelspørsmål. Dispensasjonssøknaden skal være skriftlig, og sendes til regelkomiteen. For å sikre at søknaden vil bli behandlet i tide, må den være regelkomiteen i hende senest 8 dager før løpshelga.

Utgave 1.07.

RACS 15.01.2007