

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 Porsche Club Norge (PCN).

Inviterte gjesteklasser kan delta på samme arrangement, men tar ikke poeng i sammendraget for PCN Racing.

Regelkomitéen

Regelkomiteen utnevnes av **styret i PCN** og har som oppgave å håndheve de konkurranseregulerende deler av regelverket, herunder regler som gjelder klasseinndeling og tidstillegg ved karosserikontakt.

Regelkomitéen vil i eventuelle tvistesporsmål kunne innhente opplysninger fra alle berørte parter og forelegge dommer/jury alle fakta og gi en anbefaling. For å ivareta regelkomitéens upartiskhet har regelkomitéens medlemmer ikke anledning til å delta i konkurranse på **PCN**-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**. Det er ikke krav til at bilen er registrert. Alle deltakende biler må ha gyldig vognlisens, og skal ha utfylt vognbok for PCN Racing. Vognboken inneholder alle tekniske opplysninger om vekt, effekt, dekkdimensjoner osv.

2.2 Klasseinndeling.

Klasseinndeling skjer etter nedenstående prinsipp. Med effekt forstås målt motoreffekt og med vekt forstås bilens vekt ved målgang, det vil si bilens vekt inklusive fører.

Ved beregning av vekt kan biler uten ABS-bremser som standard redusere ytterligere 50 kg i forhold til inndeling nedenfor. **Dette fratrukket gjelder kun biler som ble levert originalt uten ABS.**

944 Cup

Merkeklasse for biler inntil 7,36 kg/hk. Se eget klassereglement nedenfor.

Klasse 8a

For biler med minimum 6,5 kg/hk

Klasse 8b

For biler med minimum 5,0 kg/hk.

Klasse 8c

For biler med minimum 4,0 kg/hk

Klasse 8d

For biler med minimum 3,5 kg/hk

Klasse 5

- **5A:** Originale 996 Cup og andre biler under 400 hk.

- **5B:** Originale 997 Cup av alle varianter opp til 450 hk samt andre biler mellom 400 og 450 hk, som f.eks. trimmet 996 Cup osv.

- **5C:** Ekstrembiler, biler over 450 hk, som f.eks. RSR, Turbo, 991 Cup, trimmet 996 Cup, 997 Cup og eventuelle andre biler over 450 hk. Dokumentasjon på virkelig effekt og motoren originalitet kan kreves.

Sikkerhetsbestemmelser

2.3 Sikkerhetsseleer.

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

2.4 Førerstol/nakkestøtte.

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

2.5 Batteri.

Batteriet skal være godt festet. **Plusspol** skal være tildekket for å forhindre kortslutning. Dersom batteriet er plassert i kupeen **må det monteres i en isolerende og lekkasjefri boks.**

2.6 Hovedstrømbryter.

I henhold til NSR § 307 A.

2.7 Tauekroker.

I henhold til NSR § 307 P.

2.8 Speil.

Obligatorisk i henhold til kjøretøyforskriftene.

2.9 Beskyttelsesbur.

Biler med fast ståltak skal ha bøyler med to strever bakover fra bøylerens høyeste del. Innfesting gjøres i henhold NSR § 304.11. eller i bilens originale forsterkede selefester. For biler uten fast ståltak 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 karosseriet ikke beskytter føreren.

2.10 Bremseser.

Tokrets bremsesystem, fritt mht. type og fabrikat.

2.11 Felger.

Fritt.

2.12 Dekk.

Samtlige deltakere i klasse 1 til 4 skal benytte det til enhver tid av klubben bestemte enhetsmerke gategodkjente dekk (r-dekk). Mønsterdybde før start i forhold til gjeldende krav i kjøretøysforskriftene (p.t. 1,6 mm).

Deltagere i klasse 5 skal også benytte det til enhver tid av klubben bestemte enhetsmerke (slicks). Ved manglende tilgang på dekk i kurante dimensjoner kan styret i PCN gjøre nødvendige endringer i regelverket i løpet av sesongen.

Karosseri

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

2.13 Vinger og spoilere.

Vinger og spoilere kan ikke være justerbare fra førerplass under kjøring. Vinger og spoilere får ikke gå utover karosseriets 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 karosseriets bakerste eller forreste punkt eller være bredere enn bredeste mål (speiler og antenner regnes ikke inn i bilens bredde).

2.14 Drivstoff.

Kun bensin med maksimalt 99 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. Biodrivstoffet E 85 kan benyttes, men kun etter meddelelse til regelkomitee.

E85 kan brukes, men skal meldes inn til regelkomitee i vognbok. Kjøretøy skal merkes tydelig med grønt merke «E85». Alle førere som kjører med E85 plikter å melde fra klart og tydelig på første førermøte per løp. Dette på grunn av brannmannskap som må vite hvilke biler som har E85.

2.15 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.

2.16 Brannslukker.

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

2.17 Oljeoppsamler.

I henhold til NSR § 307 J.

2.18 FHR (Frontal Head Restraint System)

FHR, også omtalt som HANS, er påbudt.

2.19 Kjølevæske

Glykolholdig kjølevæske er forbudt.

2.20 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 å også delta på klubbens kjøretrening.

3. Tekniske bestemmelser

3.1 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. Regelkomiteen vil fatte sitt vedtak vedrørende klasse i hovedsak basert på opplysninger gitt i vognbok.

Vognbok skal være utfylt og levert regelkomiteen i god tid før første løp. Modifiseringer 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.

3.2 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 totalsammendraget for sesongen beregnes poengene ut fra de seks (6) beste løpene av åtte(8).

Ved avlyste løp er det stadig de seks beste løp som teller. Det settes ikke opp ekstra løp som erstatning for avlyste løp.

3.3 Tidstillegg ved karosserikontakt

All form for karosserikontakt mellom deltakerne straffes med 20 sekunder tidstillegg.

Denne straffen tildeles samtlige involverte uansett skyldspørsmål. Skjer karosserikontakt under offisiell tidstrening, legges 20 sekunder til beste kvalifiseringsrunde og denne regnes som kvalifiseringstid. Også her får alle involverte parter tillegget.

Tillegget gjelder per hendelse. Hvis tre biler har kontakt i én hendelse får altså alle tre biler 20 sekunder tillegg. Skjer derimot sammenstøt ved flere ulike tilfeller under racet, adderes tilleggene.

20-sekundersregelen vil bli brukt aktivt ved platekontakt og utestengelse fra serien kan utøves.

3.4 Førermøte og parc fermè.

Førermøte avholdes før konkurranse/tidstrening. Etter konkurranse premieutdeling avholdes premieutdeling.

Førermøte er obligatorisk for alle deltakere.

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

3.5 Startmetode

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

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

3.6 Startoppstilling

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

3.7 Reklame

I henhold til paragraf 65 og 301, ledd 2 og 3, i NSR.

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

3.8 Påmelding til konkurranse og regler for fri trening

Påmelding til konkurranse gjøres ved at startavgift betales i henhold til instruksjon i invitasjon fra terminlisten.

3.9 Deltagergrense

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

3.10 Kontroll

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.

3.11 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.

944 Cup

TEKNISK REGLEMENT

Formål og målsetning:

Klassen skal ha som målsetting å fremme interesse for racing i PCN og gi ett tilbud som har en trygg, morsom og rimelig inngangsbillett for klubbens medlemmer samt gi førere med erfaring mulighet til å konkurrere på likt grunnlag.

Dette reglementet beskriver kun de regler som er spesifikke for 944 Cup. I tillegg skal ovenstående reglement for Porsche Club Norge Racing også følges.

1. Tillatte biler:

Modellår fra	Modellår til	Modell	Motorvolum	Ventiler	Effekt
1976	1985	924	2.0L	8v	125 hk
1985	1987	924S	2.5L	8v	150 hk
-	1988	924S	2.5L	8v	160 hk
1982	1984	944	2.5L	8v	163 hk
1985	1987	944	2.5L	8v	163 hk
-	1988	944	2.5L	8v	160 hk
1988	1989	944	2.7L	8v	165 hk

1.1 Krav til originalitet

Begrepene standard og original i dette reglementet er å forstå som deler som normalt hører til de bilene som til enhver tid er tillatt i 944 Cup, med mindre noe annet er eksplisitt definert i reglementet. Det er ikke krav til at delene er originale så lenge de er av original type og det er lov å kombinere deler fra de ulike modellene som er tillatt i 944 Cup.

Alle endringer og modifikasjoner som ikke gir en vesentlig og åpenbar fordel er godkjent så lenge de ikke bryter med formålet eller konkrete regler i 944 Cup.

Regelkomitéen i PCN har absolutt myndighet i avgjørelser på hva som gjelder som standard og original.

Teknisk årskontroll og teknisk kontroll på løp skal fokusere på sikkerhet og at gjeldende regelverk fra NBF er oppfylt.

2. Krav til bil:

Bilen må ha gyldig vognlisens og dermed følge alle sikkerhetskrav som NBF stiller.

3. Vekt:

944 serie 1 og -2 skal ved målgang veie minimum 1200 kg inkl fører. Dette gir vekt/effekt forhold på 7,36 kg/hk som skal gjelde for beregning av følgende biler:

- o 924 (125 hk) skal ha minimumsvekt ved målgang inkl. fører på 920 kg.
- o 924S (150 hk) skal ha minimumsvekt ved målgang inkl. fører på 1104 kg.
- o 924S / 944 (160 hk) skal ha minimumsvekt ved målgang inkl. fører på 1178 kg.
- o 944 (163 hk) skal ha minimumsvekt ved målgang inkl. fører på 1200 kg.
- o 944 (165 hk) skal ha minimumsvekt ved målgang inkl. fører på 1214 kg.

4. Understell:

Foran skal det være vanlig fjærbein av MacPherson-type som ble levert på bilene som er godkjente i 944 Cup. Senkefjærer foran tillattes og anbefales. Bak skal det benyttes torsjonsstaver.

Dempertype er fritt foran og bak.

Stabilisatorstag er fritt, men standard innfestning på karosseriet skal benyttes.

Tårnstag er tillatt.

Foringer er fritt.

Hjulvinkler er fritt, **inkludert eksenterbolter, camberplater eller annen tilsvarende modifisering.**

Ingen del av bilen skal være lavere enn 7,5 cm over bakken. Det skal kunne rulles et 75 mm rør fritt under bilen inkl fører.

5. Bremses:

Standard bremseskiver og kalipere. Bremseklosser er fritt.

6. Motor og gir:

Standard motor uten noen form for endringer og modifikasjoner! Luftfilter er fritt men må beholdes på original plass.

Standard eksosanlegg og **-manifold. Vanlig brukte erstatningsanlegg med tilsvarende antall og plassering av lydempere tillattes. Maks indre rørdiameter 63.5mm (2,5 tommer).**

Standard girkasse uten noen form for endringer og modifikasjoner. **Girspak og -overføring er fritt.**

Det skal være standard åpen differensial. **For unntak, se punkt 15 om vekttillegg på uoriginalt utstyr.**

Biler som mistenkes høyere effekt skal kunne effektmåles i regi av regelkomitéen. Hvis det er merkbart mer effekt **har regelkomitéen myndighet til å ilegge straff. Dette kan være alt fra tidstillegg, nedrykk i startposisjon, bortfall av poeng, utestengelse eller annen passende straff.**

7. Karosseri:

Standard karosseri uten noen form for aerodynamiske anordninger. Original spoiler på bakluken er lov.

Om deler skal erstattes er materialet fritt bare formen er **tilsvarende** original. Dette fordi komposittmaterialer er mer tilgjengelig og rimeligere om uhellet er ute. Totalvekten må likevel overholdes.

Ruter:

Frontruten skal være av glass i original utførelse. Sideruter samt bakrute kan være av plast/polykarbonat (f.eks. Lexan) med minimum tykkelse på 3 mm. Totalvekten skal dog overholdes!

8. Dekk:

Maks dimensjon er 225 mm bredde og 16 tommer diameter. Det skal være enhetsdekk av typen r-dekk. Fabrikat offentliggjøres på **PCN** sine nettsider i god tid før hver sesong. Det er kun tillatt med to sett (8 dekk) i løpet av en sesong.

Det er fritt dekkvalg på trening, men merkede dekk skal brukes i alle kvalifiseringer og løp.

9. Væsker:

Bensin med maks 99 oktan er tillatt. Alle oljer er fritt, men det anbefales racingtyper. Samme med bremsevæske av typen racing med god varmeholdbarhet.

Bruk av frostvæske av type glykol er forbudt. **Som erstatning kan Water Wetter eller tilsvarende produkt uten glykol brukes.**

10. Stol:

Det anbefales bruk av racingstol med god sidestøtte, men dette er ikke et krav. Stolen må være laget for minimum 4-punkt belte.

Ellers i henhold til NSR/ISR.

11. Bur:

Det er krav til minimum halvbur. Sidestrever på førerside anbefales. Helbur er tillatt og anbefales! Ellers i.h.t NSR/ISR.

12. Sikkerhetsbelte:

Det er krav til 4-punkt FIA-godkjent belte yngre enn 5 år. 6 punkt anbefales.

Ellers i.h.t NSR/ISR

13. FHR (Frontal Head Restraint System)

FHR (HANS) er påbudt fra og med 2012.

14. Første gangs løpshelg for en bil:

Til første løpshelg kreves det at alle slangekoblinger og slangeklemmer til olje, vann og bremsevæske er nye. Alle slanger anbefales byttet siden gamle slanger ved hard belastning på bane kan sprekke eller gå i stykker.

Det anbefales en enkel catch-tank til veivhusventilasjon.

Dette sjekkes på første løpshelg, alternativt kan en kontrollant fra PCN eller NBF sjekke bilen i forkant.

15. Vekttillegg på uoriginalt utstyr

Ved bruk av differensialsperr tillegges det 50 kg til totalvekten.

16. Startprosedyre

Under en løpshelg kjøres det normalt én kvalifisering og to løp. Startrekkefølgen i første løp avgjøres etter tider satt under kvalifiseringen. Beste tid har pole, nest beste tid starter som nummer 2, osv.

I løp 2 snus startrekkefølgen på de 6 beste etter plassering ved målgang i løp 1, fra og med 7. spor og ut gjelder beste tid.

Snudd startrekkefølge krever at det er minst 6 biler til start i det aktuelle løpet og det må være praktisk gjennomførbart fra arrangørens side. Førere i 944 Cup som deltar den aktuelle løpsdagen kan ved enstemmig avgjørelse på førermøte avgjøre om snudd startrekkefølge skal benyttes eller ikke.

17. Vinnertillegg

Det er ingen vektt tillegg for totalvinnere av 944 Cup.

Justeringer i regelverk kan foretas av styret i PCN hver sesong for å sørge for konkurranse på rettfærdige vilkår. Regelkomiteén er ansvarlig for eventuelle tiltak under løp.