

Innbydelse VM (Vestlandsmesterskap)

Det arrangeres individuelt VM i racing.

I tillegg til bestemmelsene i ISR, NSR og den enkelt konkurranses tilleggsregler, gjelder disse bestemmelser.

1. Deltagere

VM er, i henhold til Generelle bestemmelser art 2.2 åpent for førere som innehar gyldig lisens for deltagelse i racing. VM er åpent for alle nasjonaliteter.

1.1 Debutanter Racing

Alle som er debutanter skal merke bilen med en D godt synlig foran og bak på bilen, denne skal være i fargen signalgul.

Etter å ha dokumentert 4 godkjente finaler, sendes debutantlisensen sammen med resultatlistene inn til NBF. Ordinær lisens vil da bli utstedt.

Fører er å anse som debutant inntil ordinær lisens er utstedt. NBF kan gi dispensasjon til førere med tilfredsstillende kjøreefaring fra andre klasser/grener til å starte som ordinær deltaker.

1.2 Aldersbestemmelser i henhold til RacingNM

2. Klasser

Det innbys til deltagelse i VM i følgende klasser:

VM-klasse 1: GT+/GT1

VM-klasse 2: GT3

VM-klasse 3: GT4

VM-klasse 4: GT5

VM-klasse 5: B-zero

VM-klasse 6: Seven Racing/ Roofless Sportscar Racing/ Formel basic/ Shortcar

VM-Klasse 7: Historisk Racing periode E og F, og G

VM-Klasse 8: Historisk Racing periode H, I, J1, J2 og TWL

VM-klasse 9: Norsk Club sport klasse 1, 2, 3.

3. Tellende løp

VM runde 1. 06.04.2024

VM runde 2. 22/23.06.2024 (3 NM runde)

VM runde 3. 21.09.2024

Mesterskap gjennomføres etter poengberegning. Mestere blir dermed de som oppnår flest poeng etter bestemmelser i pkt.11.

4. Organisering og kvalifisering

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 **finale** av den beste kvalifiseringstiden. Kvalifisering er anbefalt 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 beste startsport. Den fører som har nest beste rundetid starter i nest beste startposisjon osv. Dersom flere førere oppnår lik tid, vil den **føreren med nest beste tid gå foran, deretter tredje og fjerde beste tid.** Arrangør kan slå sammen klasser i kvalifiseringen.

Arrangør kan slå sammen klasser i finalene dersom antall startende er lavt, eller at andre forhold for løpsgjennomføringen gjør slik endring nødvendig.

4.1 Oppstilling finale 2 og 3

Startposisjon i Finale 2 og Finale 3 bestemmes etter plassering fra foregående finale. Biler med resultat DNS, DNF, eller DQ fra foregående finale stiller alltid bak biler med godkjent plassering i sin klasse. Antallet finaler beskrives i tilleggsreglene.

5. Klasser

5.1 GT Klassene

GT klassene blir delt etter antall biler tilgjengelig. GT+, GT1, og GT3 kan kjøre sammen om nødvendig. GT4 og GT5 kan også kjøre sammen. Inndelingen skal synliggjøres i tidskjema/tilleggsreglene. Bilene skal ha merking som angir klasse, og siste siffer i startnummer skal slutte på klassenummer.

For GT-klassene er det et overordnet mål at klassene innbyrdes tilstrebes å ha jevn og underholdende racing. Løpende oppgradering av teknisk reglement søker å ta hensyn til dette.

Det er ikke ønskelig at det spekuleres i å tøye reglementet til egen fordel og slik at det blir for store variasjoner i potensiale mellom bilene i respektive klasser. NBF/Racingseksjonen vil følge opp med stikkprøver og vil forbeholde seg retten til å benytte vekttilllegg og eventuelle andre tiltak dersom det er åpenbart at en bil ligger utenfor klassens konkurransenivå.

Startposisjon for klasser med til med **inntil** 10 startende snus de 4 beste.

Startposisjon for klasser med over 10 startende snus de 6 beste. Resultat i foregående finale som avgjør startposisjonen i finale 2 og finale 3. (Gjelder kun 2. VM/ 3 NM runde)

Under VM runde 1 og 3 snus ikke startrekkefølgen for finale 2.

Det skal være minimum 3 billengders avstand mellom klassene ved start der flere klasser kjører i samme finale.

Klassen har rullende start. Bilene innenfor en klasse skal ligge i to rekker med maks avstand 2 billengder. Klassene GT+ og GT1 skal kjøre 2 oppvarmingsrunder før start. Det kan benyttes to-trinns start ved behov i finalene.

Utøveren skal før sesongstart melde inn og underskrive på Vekt / effekt info på sin bil. Det er utøverens plikt å påse at dette gjøres, og dersom dette ikke gjøres kan utøveren bli diskvalifisert. Eventuelle endringer skal meldes inn fortløpende.

Utøveren er pålagt å melde inn vekt/effekt elektronisk på [Selvangivelse](#) – [Powerlog](#) Eventuelle endringer skal meldes inn fortløpende.

5.2 Formula Basic

Klassen har rullende start. Bilene skal ligge i to rekker, med maks avstand 2 billengder. Klassen skal kjøre 1 oppvarmingsrunde før start.

5.3 Seven racing /Roofless Sportscar Racing

Klassen har rullende start. Bilene skal ligge i to rekker, med maks avstand 2 billengder. Klassen skal kjøre 1 oppvarmingsrunde før start. Under NM runde 3 gjelder NM reglementet

5.4 Shortcar

Klassen har rullende start. Bilene skal ligge i to rekker, med maks avstand 2 billengder. Klassen skal kjøre 1 oppvarmingsrunde før start. Under NM runde 3 gjelder NM reglementet

5.5 Historisk Racing

Historisk Racing kjører etter det til enhver tid gjeldende FIA Appendix K reglement. Dette reglement oppdateres årlig av FIA. (se <http://historicdb.fia.com>). Det kan kjøres løp med biler fra periode E (47-61), F (62-65), G (66-71), H (72-76), I (77-81) og J1 (82-85) og J2 (86-90).

Biler med åpne hjul kan ikke benyttes. Innenfor hver periode kan biler bygget etter reglement for Gr.1 – Gr.5, Gr.A, Gr.N og Gr.B kjøre, samt prototype, men merk at kun Gr.1-Gr.4, Gr.A og Gr.N med gyldig norsk HTP teller i NM. Det er altså kun Gr.1 – Gr.4,Gr.A og Gr.N biler med angitt kategori Touring, Competition Touring, GT og GTS med gyldig Norsk HTP, som kan oppnå NM poeng. Gruppe B biler spesifikt spesifisert i App K pkt 7.4.1, kan ikke delta.

6. Løpsleder og Jury

Juryen kan delegere myndighet til Løpsleder for å kunne gi tidsstillegg. Juryen kan gi tilleggsstraff utover løpsleders beslutning.

6.1 Løpsleder:

De generelle bestemmelser i NSR gjelder for Løpsleders plikter og rettigheter. I tillegg gjelder følgende oppgave delegert av jury:

1. Advarsel flagg gis for mindre foreteelser. Eks sporskifte, uroligheter i startfelt, usportslig kjøring. (Svart /hvit diagonalt flagg sammen med startnr, krever ikke kjøring til pitlane)
 - Advarsel flagg skal føre til muntlig tilbakemelding til gjeldende fører etter målgang. Advarsel flagg skal protokollføres og henges opp etter fullført dag/løp.
2. Tidstillegg 5 sekunder og inntil 10 sekunder straff for foreteelser som for eksempel feilstart, repeterende usportslig kjøring, aktiv sperring, bevist kjøring utenfor banens begrensning.
 - Eventuelt kan straffen meddeles fører umiddelbart etter målgang.
 - Straffen skal protokollføres og henges opp etter løp.
3. Svart Flagg gis for foreteelser som for eksempel påkjørsler, farlig opptreden på banen.
Repeterende kjøring utenfor banens begrensning. Feilstart. Straffen meddeles i pitlane.

6.2 Jury

Jury og Løpsleder skal ha fortløpende kommunikasjon.

7. Startsignal

Start skjer ved lyssignal. Feilstart medfører tidsstillegg. Se forøvrig GB 8.6.1.

7.1 Start

Det kan bli aktuelt å starte heat med flere klasser med markert avstand mellom klassene. Opplyses på førermøte før første finale.

7.2 Hastighet ved rullende start

Startbestemmelser er beskrevet i Generelle Bestemmelser pkt 8. Her beskrives forskjellen på Rullende og Stående start.

Ved rullende start er det Safetycar som setter hastigheten. Generelt så er denne hastigheten Max 60km/t for alle klasser som benytter rullende start. Løpsleder kan sette lavere hastighet dersom kjøreforholdene er utfordrende.

For klassen GT5 skal safetycar benytte starthastighet på Max 50km/t

8. Tidtaking

Tidtaking skal skje elektronisk og med 1/1000 sek. nøyaktighet. Ved brudd i tidtakersystemet skal startrekkefølgen for det første løpet trekkes, og startrekkefølgen for det andre løpet bestemmes av resultatene i finale 1, og eventuelt finale 2 for de som kjører 3 finaler pr løpshelg.

9. Teknisk kontroll

Teknisk sikkerhetskontroll må foretas før enhver trening. Vektkontroll, høydemåling og evt andre påkrevde kontroller må være utført før tidstrening. Det er førers ansvar å sørge for påkrevd kontroll før han starter kjøringen. Teknisk etterkontroll kan også foretas under- og etter konkurransen.

Dersom teknisk etterkontroll viser avvik i forhold til rett innklassing kan dette føre til diskvalifikasjon (DQ). Lydkontroll skal foregå iht §303. Lyden måles på 60% av motorens maksturtall, begrenset oppad til 4500rpm.

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 fermé etter det første løpet. Teknisk kontrollør skal sende inn kontrollrapport, vektskjema og etterkontrollrapport til NBF etter løpet.

9.1 Startnummer

Alle biler skal være utstyrt med startnummer med tydelige tall og bokstaver iht §300, eller klassens respektive reglement. Det skal også være startnummer i frontruten på høyre side (C). Startnummer skal ikke være en del av bilens fargedesign men svart på hvit bunn eller hvit på svart bunn. Plasseringen av skal være som på eksempel tegningene under.

A= Startnr

B= Klasse tilhørighet (eks GT+, GT1, GT3, GT4, GT5)

C= Klasse tilhørighet og startnummer frontrute (eks GT+, GT1, GT3, GT4, GT5), alternativ plassering er bakrute øverst i venstre hjørnet.

Dette er å anse som et minimum.

For Historisk racing henvises til FIA. APP K.

GT+ skal ha startnr som slutter på 0 (10,20,100,110 etc)

GT1 skal ha startnr som slutter på 1 (1,11,21,101,111 etc)

GT3 skal ha startnr som slutter på 3 (3,13,23,103,113 etc)

GT4 skal ha startnr som slutter på 4 (4,14,24,104,114 etc)

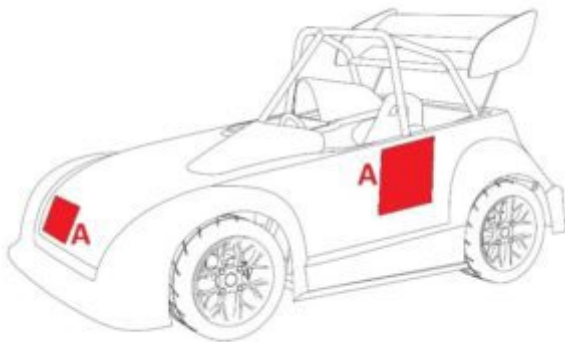
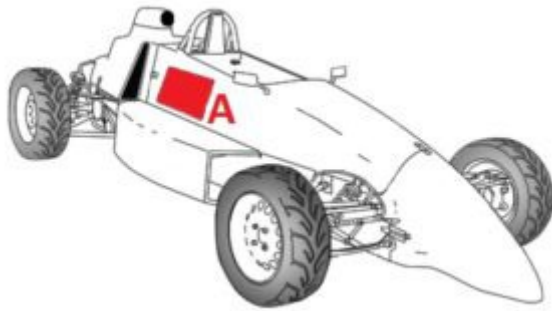
GT5 skal ha startnr som slutter på 5 (5,15,25,105,115 etc)

For info og tildeling av nye nr ta kontakt med Racing NM på mail

racing@bilsport.no

HRN tildeler faste startnummer for alle historiske klasser.

Andre klasser, ta kontakt med klasse-eier.



9.2. Kontroll av Vekt/effekt

Powerlogg er NBF`s valgte kontrollverktøy for GT klassene. Alle førere som ønsker å delta i GT-klassene må forholde seg til dette verktøyet. Alle målinger vil bli utført iht prosedyre utarbeidet av NBF som ligger tilgjengelig på Bilsportboka.no/racing.

Powerlog er en del av den tekniske kontrollen igjennom løpet. Teknisk kontroll vil velge ut biler for å kontrollere at de overholder klassens vekt/effekt og max effekt. Resultatet av målingen er gjenstand for videre behandling av Jury.

Alle biler som skal kjøre i klasser som benytter Powerlogg må legge til rette for montering iht teknisk reglement for klassen. Det er førerens ansvar at Powerlogg enheten til enhver tid er tilkoblet stabil 12 volt og at GPS antennen sitter tilkoblet

Dersom man måler et kjøretøy til for mye effekt, vil fører av kjøretøyet bli kontaktet av Teknisk kontroll. Alvorlighetsgraden av overskridelsen vil være avgjørende for videre behandling. Avvik følges igjennom hele sesongen.

10. Dekk

Dekk i henhold til klasse reglement.

11. Poengberegning

Deltakere som er kvalifisert og står oppført på startlisten får 2 poeng pr løp selv om løpene ikke kan fullføres. Ved betegnelsen DNS på resultatlista vil man ikke få 2 poeng.

11.1 VM Klasser

Det gis VM poeng etter deltakerens plassering ved målgang

Følgende skala benyttes for alle klasser:

20-15-12-10-8-6-4-3-2-1 slik at nr.1 får 20 poeng osv.

Under NM runden trekkes deltakere som ikke er påmeldt i VM ut av resultatlisten ved poengberegning.

Klassifisering i løpene:

- Biler/førere som blir klassifisert DNF, disse blir satt etter den siste plasserte med fullført i finalene.
- Biler/førere som blir klassifisert DNS, disse blir satt bakerst i totallisten etter de som har fullført finalene (A og B).
- Biler/førere som blir klassifisert DQ, disse blir satt bak de som har DNS på totallisten. Dersom det er flere med DQ i samme finale (A og B) vil tidspunktet for forselsen i løpet avgjøre hvem som blir helt sist, nest sist osv.

11.4 Poengberegning generelt

Poeng gis i hver finale

VM-klasse 1: GT+/GT1	7 finaler
VM-klasse 2: GT3	7 finaler
VM-klasse 3: GT4	7 finaler
VM-klasse 4: GT5	7 finaler
VM-klasse 5: B-zero	7 finaler

VM-klasse 6: Seven Racing/ Roofless Sportscar Racing/ Formel basic/ Shortcar 6 finaler

VM-Klasse 7: Historisk Racing periode E og F, og G. 6 finaler

VM-Klasse 8: Historisk Racing periode H, I, J1, J2 og TWL 6 finaler

VM-klasse 9: Norsk Club sport klasse 1, 2, 3. 6 finaler

11.5 Strykninger av løp

Alle løp teller.

12. Mesterskapspremier

Mesterskapsmedaljer tildeles de tre deltagerne som har oppnådd høyest poengsum sammenlagt i sine respektive klasser. Sammenlagt premie deles ut under VMs premieutdeling på banen lørdag kveld siste løpshelg.

13. Protester

Juryens avgjørelser er inappellable

14. Juryoppnevning

NBF oppnevner juryleder.

Løpene kjøres etter klubblop regler med kun juryleder.

15. Kjøredisiplin

Usportslig kjøring, gjentatt platekontakt med samme fører involvert og bevisst aggressiv kjørestil i feltet **kan** føre til straff.

Gjentatt kjøring på **utsiden** av "kurbs" kan straffes.

Det vises for øvrig til NSR §240, §268 og §270, samt **løpets** tilleggsregler for hver konkurranse.

16. Reklame og Sponsor

Alle rettigheter for bruk av bilsport som kommersielt objekt tilhører NBF. Racing NM og seksjonene er delegert adgang til å etablere sponsoravtaler til beste for racing seksjonens aktiviteter og til deltakernes beste. Dette kan gjøres på tre nivå, men alle avtaler skal godkjennes av RACs.

1. **Arrangør sponsor** avtaler er gjerne samarbeidsavtaler over lengere tid som forhandles sentralt og gjelder som en del av påmeldingsbetingelsene for alle deltakere. Dersom slike avtaler inneholder reklame på deltakers bil vil denne gjerne forbeholdes plass i nærhet av startnummer, for og eller bakskjerm. Dersom slike

avtaler innebærer «kjøp» av en løpshelg kan dette medføre ekstra markering på alle deltakeres biler.

2. Klasesponsor vil si at en klasse eller en gruppe klasser (GT klassene eller Historisk) kan inngå sponsoravtaler for å styrke kulturbygning og trivsel, rekruttering og andre gode formål innen egen og/eller nærstående klasser. Slike avtaler kan inngås for enkeltarrangement eller på sesongbasis. Det anbefales ikke å inngå slike avtaler for mer enn ett år av gangen. Slike avtaler skal godkjennes av RACs og reklameplass på bilene skal ikke konkurrere med arrangør sponsor, dette skal avtales på forhånd. Typisk plassering kan være øverst på frontrute, dog maks 10 cm høyde, nede på bakrute og bakpart av bilen, nede på kanalskjørt og på panser.
3. Private sponsorer, herunder sponsoravtaler som inngås av medlemsorganisasjon/klubb som representerer flere deltakere, eks HRN i Historisk, forholder seg i prinsippet til reglene i pkt 2 over. Fører med privat sponsor har ikke plikt til å innrapportere til RACs men må ta hensyn til pkt 1 og 2 når det gjelder reklameplassering på bilen. RACs kan nekte privat reklame på deltakers bil dersom denne har et urimelig format eller utseende og som reduserer verdien av overordnede avtaler, ref pkt 1 og 2. Dersom en medlemsorganisasjon eller klubb som representerer en gruppe eller et antall førere inngår sponsoravtale, har frittstående deltakere (ikkemedlemmer) i samme gren eller klasse, ingen plikt til å forholde seg til eventuell sponsoravtale som her beskrevet.

Dersom en deltaker finner det urimelig å måtte kjøre med en reklame på sin bil, kan det søkes fritak fra dette ved å sende en saklig og begrunnet søknad til Racingseksjonen i god tid før aktuelt arrangement. Dette gjelder for Arrangørsponsor, Klasse sponsor eller Private sponsorer.