

Corsa Italianas formålsparagraf og styre.

Corsa Italiana er KLUBB ALFA ROMEO NORGES egen racingserie for italienske biler. Intensjonen med Corsa Italiana er at det skal være en enkel og oversiktlig serie hvor terskelen for deltakelse skal være så lav som mulig. Serien kjøres organisert som klubbracing og prinsippet om "Gentlemansracing" gjelder. Platekontakt og ufin oppførsel skal søkes unngått. Serien organiseres av seriens eget styre som sitter ett år av gangen. Styret skal bestå av teknisk personell, representanter fra KARN, og representanter for deltakerne.

Styret for 2015 består av:

Leder : Ole Petter Friberg

Nestleder: Jon-Even Johansen

Løpsleder: Olav Barhaugen

Teknisk sjef: Stian Henriksen

Teknisk personale: Hans Rune Horne, Rune Risholt, Vegar Johannessen

Deltakerrepresentanter: Vegar Johannessen, Dan Tore Stensland.

§1 Konkurransereglement

§1.1 Deltagere

Corsa Italiana er åpen for enkeltførere, og team bestående av ~~max~~ inntil to førere som deler én bil i løpet av årets sesongen. Alle førere må til enhver tid ha gyldig hastighetslisens utstedt av NBF, og medlemskap i klubb tilknyttet NBF. Team med to sjåfører må forhåndspåmelde seg innen sesongens første løp med bil, fører 1 og fører 2.

§1.2 Tillatte biler

Alle produksjonsmodeller(*) av biler av italiensk fabrikat, med merkeskorrekt motor (eks. Fiatmotor i en Fiat). Identiske motorer som har vært levert i forskjellige biler, f.eks. Fiat/Lancia TC-motorer, regnes som merkeskorrekte for alle modeller der motoren har vært levert originalt fra fabrikk. Bilen må være minst 15 år gammel, basert på produksjonsdato iht. chassisnummer. Både gateregistrerte biler og uregistrerte biler kan delta. Alle biler må inneha gyldig vognlisens utstedt av NBF.

() "Produksjonsmodell" defineres som en modell levert fra fabrikk, allment tilgjengelig fra forhandler, og godkjent for bruk på offentlig vei. Homologeringsmodeller som er bygget i en begrenset serie regnes som en produksjonsmodell. Rene racebiler bygget kun for racing i en meget begrenset antall, tillates ikke. Replikaer av italienske bilmodeller tillates ikke.*

Styret skal godkjenne alle deltakende biler før deltakelse i Corsa Italiana. Styret forbeholder seg retten til å godkjenne / avslå alle søknader om deltakelse. Styrets beslutning er endelig.

§1.3 Antall løp

Serien skal avvikles med minst 8 tellende enkeltløp i løpet av en sesong. Blir det kjørt fler enn 8 løp gis det poeng for de 8 beste resultatene.

§1.4 Klasseinndeling

Corsa Italiana kjøres i 5 klasser, klasse 1, 2, 3, 4 og Coppa Mille Tre Cento. Klassene bygger på bilens forhold mellom vekt og effekt. Hvilken klasse bilen tilhører beregnes ved å dividere bilens vekt med inklusiv fører, på beregnet effekt. Coppa Mille Tre Cento bygger på klasse 4, men er kun åpen for sugemotorer inntil 1301 ccm.

Klassene er inndelt etter følgende vekt/effekt forhold:

- Klasse 1: 2,25 - 4,24 kg/hk
- Klasse 2: 4,25 - 5,59 kg/hk
- Klasse 3: 5,60 - 6,99 kg/hk
- Klasse 4: over 7,0 kg/hk
- Coppa Mille Tre Cento: **for biler med sugemotorer** over 7,0 kg/hk **og , samt biler med sugemotorer inntil 1301 ccm.**

§1.5 Poengberegning

Poeng deles ut for alle løp, innenfor hver klasse, etter følgende skala.

- 1. plass: 10 poeng
- 2. plass: 8 poeng
- 3. plass: 6 poeng
- 4. plass: 4 poeng
- 5. plass: 2 poeng
- 6. plass og dårligere: 1 poeng

Poeng deles ut kun ved fullført løp, dvs. målgang for egen maskin. Én fører kan kun ta poeng i én klasse pr. løp.

Ved færre enn 3 startende i en klasse brukes følgende poengberegning:

Løp med 2 startende:

- 1. plass: 8 poeng
- 2. plass: 6 poeng

Løp med 1 startende:

- 1. plass: 6 poeng

- 1.plass: 6 poeng

§1.6 Kåring av **sammenlagt**vinnere

8 løp teller med i poengsammendraget. Deltagere som har tatt poeng i flere enn 8 løp, stryker sine dårligste plasseringer, inntil det gjenstår 8 plasseringer.

Klassevinner:

Den fører/team med flest poeng i sin klasse ved sesongens slutt kåres til klassevinner. ~~Ved likt antall poeng deles plasseringen.~~ Hvis to eller flere deltagere har samme poengsum vinner den som har flest førsteplasser totalt. Er det fortsatt likt, telles antall andre plasser og eventuelt antall tredjeplasser. Skulle det fortsatt være likt telles også de to strøkne løpene med.

Serievinner:

Den fører/team som ved sesongens slutt har flest poeng totalt, uansett klasse, **kåres til serievinner.** ~~Ved likt antall poeng deles plasseringen.~~ Hvis to eller flere deltagere har samme poengsum vinner den som har flest førsteplasser totalt. Er det fortsatt likt, telles antall andre plasser og eventuelt antall tredjeplasser. Er det fortsatt likt, vinner deltageren med størst poengmargin til nr 2 i sin klasse. Skulle det fortsatt være likt telles også de to strøkne løpene med. Det arrangeres en egen premieutdeling etter avsluttet sesong.

§1.7 Seriesponsor

Alle deltagere forplikter seg til å kjøre med profilering av seriens gjeldende seriesponsor, i tilknytning til bilens startnummer.

§1.8 Brudd på reglene

I henhold til kapittel 9, §78 i Det Nasjonale Sportsreglementet (NSR).

§1.9 Straffer

I henhold til kapittel 9, §79 til §92 i Det Nasjonale Sportsreglementet (NSR).

§2 Teknisk reglement

§2.1 Drivstoff

Vanlig handels pumpebensin **med max. oktantall 99** iht. 'Teknisk reglement for hastighetsløp' §307 pkt. Q i Bilsportboken. **Okтанforhøyende tillsats er tillatt.** Det er ikke tillatt å kjøre på E85 og **racefuel** i Corsa Italiana.

§2.2 Dekk

Godkjente R-dekk/gateslicks finnes listet i den til enhver tid gjeldende dekkliste på <http://www.corsaitaliana.no>. Dekkene skal ved start av trening og løp ha en minimum mønsterdybde på 1,6 mm.

§2.3 Støy/eksosanlegg

Etter gjeldende regler på gjeldende bane iht. 'Bestemmelser om støymåling og vektkontroll', §303 i Bilsportboken. Støygrensen er 100dB om ikke annet er angitt.

Det kan i enkelte tilfeller gis dispensasjon fra kravet i 'Teknisk reglement for hastighetsløp' §307 pkt. B, om at eksosrøret må munne ut bak bakhjulene. Kravet ved en slik dispensasjon vil alltid være at munningen(e) skal være nærmere bakhjul enn forhjul samt være montert min. 10cm over bakken. En evt. søknad om en slik dispensasjon må skje skriftlig til styret.

§2.4 Modifiseringer

Følgende modifiseringer er tillatt innenfor regelverket:

2.4.1 Radiator

Fritt med hensyn til type og fabrikat. Frostvæske av type glykol er ikke tillatt.

2.4.2 Bremseser

Modifiseringer tillatt. 2 krets bremsesystem **er påbudt**, fritt mhp. type og fabrikat.

2.4.3 Hjuloppheng

Forhjulsoppheng: Begrensede modifisering er tillatt. Hjulopphengets type og innfestinger må være som originalt. Foringer/uniballs er fritt, støtdempere og fjærer er fritt.

Tilleggskonstruksjoner som stabilisatorstag, wattlink, panhardstag eller andre tilsvarende typer er fritt å modifisere/montere.

Bakhjulsoppheng: Bakhjulsoppheng er fritt . Alle mekaniske endringer må være av en forsvarlig konstruksjon.

Bruk av spacere er tillatt men må ha en forsvarlig konstruksjon. Spaceren i seg selv må bestå av kun én del og skal være skrudd fast i navet med egne festeskruer. Løse spacere som ligger mellom nav og felg uten å være festet med egne bolter er ikke tillatt.

2.4.4 Drivverk

Girkasse og differensial må være av original type med original plassering. Modifisering/montering av andre utvekslinger og/eller diffsperrer/brems er fritt, men kan gi effekttillegg. I klasse 1 er girkasse og differensial/bakaksel fritt men må ~~være plassert på originalt sted.~~ **være montert på opprinnelig plass.**

2.4.5 Felg

Fritt med hensyn til type og fabrikat.

2.4.6 Dekk

Ikke i bruk.

2.4.7 Modifiseringer karosseri

For å redusere bilens løpsvekt kan følgende modifiseringer gjøres:

- Interiør og isolasjon kan fjernes. Sideruter og bakrute kan erstattes med klart gjennomsiktig hardt plastmateriale **av type polykarbonat (Makrolon®, Lexan® eller lignende) med min. 3 mm tykkelse. Frontrute må være som originalt, dvs. av laminert type. Dette iht. Se ellers 'Teknisk reglement for hastighetsløp' §307 pkt. C i Bilsportboken.**
- Karosseriets løse deler som panser, koffertluke, dører kan lettes/erstattes med tilsvarende i lettere materialer.
- Skjermer og andre karosserideler kan erstattes med lettere materialer, så fremt de er sikkerhetsmessig forsvarlig og fast montert og ikke svekker bilens bærende konstruksjon.
- Ved karosserimodifiseringer som fastmonterte skjermer og frontstykker ol., skal bilens opprinnelige identitet tydelig fremkomme.
- **Panser og koffertlokk/bakluke må sikres med ekstra låser som enkelt kan åpnes uten bruk av verktøy. Original panserlås må settes ut av funksjon.**
- Såkalt flippfront som vippes fremover er ikke tillatt.
- Bilens bærende struktur og konstruksjon skal beholdes original.
- På biler med frittliggende støtfangere kan disse fjernes. På biler hvor støtfangere er en integrert del av karosseriet skal disse beholdes.

2.4.8 Aerodynamikk

Uoriginale spoilere kan benyttes men vil gi effekttillegg iht. gjeldende klasseberegningsskjema.

2.4.9 Lys

Alle biler skal ha følgende lysutstyr montert og i funksjon:

- Bremselys: 3 stk i funksjon når ~~motoren går/tenning~~ er på. To av disse skal ha tilnærmet original plassering. Det tredje skal være montert i midten og høyere enn de to andre.
- Forover: 2 stk. minimum tilsvarende nærlys, plassert på tilnærmet original plassering.
- Bakover: 2 stk røde baklys plassert på tilnærmet original plassering.
- For- og baklys skal kunne slås på/av ved behov med egen bryter.

§3 Beregning av konkurranseeffekt

§3.1 Konkurranseeffekt regnes som motorens originaleffekt pluss evt. tillegg, minus evt. fradrag, basert på gjeldende klasseberegningsskjema.

§3.2 Omregningsfaktorer:

1 hk SAE = 0,92 hk DIN

1 kW SAE = 1,25 hk DIN

1 kW DIN = 1,36 hk DIN

Hvis en effektangivelse er åpenbart feil, kan løpsledelse tillempe en realistisk effekt med evt. annen klasseinndeling som følge.

§4 Markfrigang

Bilens laveste punkt må ha en markfrigang på minimum 50 mm, og skal ikke berøre bakken hvis hjulene på den ene siden tappes for luft.-Sikkerhetsmessige innretninger, som f.eks bunnpannebeskytter, må ha en markfrigang på minimum 25 mm.

§5 Motor, definisjon, fratrekk og tillegg

Modifiseringer tillatt, men kan gi effekttillegg iht. gjeldende klasseberegningsskjema.

§5.1 Definisjon motor

Standard motor: Med standard motor menes en fabrikkstandard motor med følgende tillatte modifiseringer:

- Luftfilter samt eksosanlegg, ekskl. grenrør, er fritt til å modifiseres.
- Inntil 1 mm planslipping av topp.
- Porting av topp og kanaler.
- Letting av svinghjul.

Trimmet motor: Motorer som trimmes utover reglene for Standard motor ansees som trimmet og medfører tillegg iht. gjeldende klasseberegningsskjema.

§5.2 Fratrekk og tillegg

Tillegg og fratrekk i effektgrunnlag ved modifisering gis iht. gjeldende klasseberegningsskjema.

§6 Sikkerhetsreglement

§6.1 Generelle sikkerhetsbestemmelser

Iht. 'Tekniske sikkerhetsbestemmelser for rally og hastighetsløp' §304.i BilSPORTboken.

Følgende gjelder:

Bur/veltebøyle:

- Alle biler skal ha min. 6 punkts helbur bygget etter gjeldene regler fra NBF.
- Alle biler skal ha min. 1 dørstrever på førersiden.
- ~~I gategodkjente biler skal buret i tillegg være godkjent av Statens vegvesen.~~

Sikkerhetskrage: FHR (Frontal Headrestraint System) er påbudt. HANS er her et av flere godkjente varemerker. Sikkerhetssystemet må ha godkjenninger iht. gjeldende krav fra NBF/FIA.

§6.2 Belter og stol

Iht. 'Tekniske sikkerhetsbestemmelser for rally og hastighetsløp', §304.i BilSPORTboken. FIA godkjent stol samt FIA-godkjent minimum 4-punktsbelte med godkjente innfestningspunkter. **FIA's aldersgrense på stol behøver ikke å oppfylles.** Obligatorisk med armstopper i åpen bil.

§6.3 Hovedstrømsbryter

Iht. 'Teknisk reglement for hastighetsløp' §307 pkt.A i BilSPORTboken.

Innvendig bryter. Innvendig bryter skal enkelt nås av fører i fastspent stilling. Denne skal slå av all strøm i bilen.

Utvendig bryter. Egen utvendig bryter skal plasseres på førersiden, ved frontrutens nedre hjørne. Denne bryteren skal slå av all strøm i bilen, alternativt kan utvendig bryter være koblet til innvendig bryter **via en ståltråd/wire** og som deaktiverer denne.

§6.4 Batteri

Batteriet skal fortrinnsvis monteres utenfor førerkupeen, sikkert fastmontert for å unngå kortslutning. Ved montering innenfor kupéen skal batteriet være dekket med et isolerende og lekkasjefritt materiale.

§6.5 Smøresystem og ledninger

Oljetank får ikke monteres utenfor bilens hovedstruktur. Trykksatte ledninger inne i kupe skal ha koblinger av fast type, alternativt rillede koblinger med slangeklemmer og skal være beskyttet mot mekanisk påvirkning. Oljekjøler kan monteres, men må da monteres innenfor bilens hovedstruktur.

§6.6 Oljeoppsamler (oil catch tank)

Iht. 'Teknisk reglement for hastighetsløp' §307 pkt.J i Bilsportboken.

Biler med åpen veivhusventilasjon skal ha oljeoppsamler.

- Motor inntil 2 liters slagvolum skal ha oljeoppsamler med min. 2 liters kapasitet.
- Motor over 2 liters slagvolum skal ha oljeoppsamler med min 3 liters kapasitet

§6.7 Brannvegg

En effektiv brannvegg skal finnes mellom motorrom og førerkupe, og mellom bensintank og førerkupe.

§6.8 Bensintank

Originaltank kan benyttes i original innfesting. Sikkerhetstank kan benyttes og skal i så fall være sikkert og fornuftig plassert innenfor bilens hovedkonstruksjon. Ved plassering innenfor kuperom skal bensintanken ha en effektiv brannvegg mellom tank og førerkupe.

§6.9 Sikkerhetsutstyr fører

Førere skal fremvise og benytte godkjent sikkerhetsutstyr iht. 'Tekniske sikkerhetsbestemmelser for rally og hastighetsløp' §304. i Bilsportboken. Godkjent hjelm, undertøy (inkl. sokker), kjøredress, hansker og balaklava.

§7 Lisenser

§7.1 Vognbok

"Bestemmelser om vognlisens for biler i rally og hastighetsløp" §300 i Bilsportboken ligger til grunn for alle deltakende biler. Gyldig vognbok utstedt av NBF samt vognkort, skal fremvises ved teknisk kontroll. Bil som ikke kan fremvise gyldig dokumentasjon, kan ikke stille til start. Anmerkning fra tidligere konkurranser som noteres i vognboken, skal utbedres før neste konkurranse. Teknisk kontrollant signerer i vognboken at feil har blitt utbedret ved å notere navn, dato og arrangør. I tillegg skal alltid oppdatert utskrift av klasseberegningsskjemaet **være satt opp i venstre siderute bak slik at dette er synlig** fremvises ved teknisk kontroll.

§7.2 Personlig lisens

Alle deltakere må fremvise personlig, gyldig hastighetslisens utstedt av NBF, gyldig førerkort, samt gyldig medlemsbevis i den klubb der lisensen er utstedt

§7.3 Reklamelisens

Har man private sponsorer kreves gyldig reklamelisens utstedt av NBF. En anmelder har anledning til å ha reklame på sin bil under deltakelse i hastighetsløp såfremt det er løst reklamelisens, og såfremt reklamen er iht. ”Bestemmelser om reklame på biler i rally og hastighetsløp” §301 pkt. 2 i Bilsportboken.