

Spesialreglement Dragbike 2026

Godkjent 08.12.2025

© copyright Norges Motorsportforbund

Ingen kan kopiere, publisere eller på annen måte utnytte dette regelverket uten forutgående skriftlig samtykke fra Norges Motorsportforbund (NMF). Forbudet gjelder ikke for medlemmer i klubber tilsluttet NMF for bruk av regelverket i forbindelse med aktiviteter underlagt NMFs jurisdiksjon. Utnyttelse eller bruk i strid med forannevnte kan medføre erstatningsansvar samt straffes med bøter eller fengsel



Innhold

1. Generelt.....	10
1.1 Sprintløp	10
1.2 Dragracing	10
1.3 Motorsykler.....	10
1.3.1 Pro-klasser	10
1.3.2 Sportsman-klasser.....	11
1.3.3 Heads-up.....	11
1.4 Startnummer	11
1.5 Lisens.....	12
1.5.1 Aldersgrenser.....	12
1.5.2 Prosedyre for oppkjøring til lisens	12
1.5.3 Oversiktstabell lisenser	13
1.6 Personlig Sikkerhetsutrustning	14
1.6.1 Hjelmer	14
1.6.2 Sikkerhetsklasser.....	14
1.7 Barneidrettsbestemmelser.....	15
1.7.1 Sikkerhetskrav	16
1.8 Baner	16
1.8.1 Startlinje.....	16
1.9 Teknisk inspeksjon	16
1.10 Start av motor i depotet	17
1.11 Løp.....	17
1.11.1 Definisjon av en runde	17
1.11.2 Startmetode (klasser hvor Nitro er tillatt som drivstoff).....	18
1.11.3 Startmetode (klasser hvor Nitro ikke er tillatt som drivstoff).....	18
1.11.4 Vekt	18
1.12 Kvalifisering	18
1.12.1 Kvalifiseringsresultat	19
1.12.2 Elimineringsrekkefølge	19
1.13 Eliminering	19
1.13.1 Reserver	19
1.13.2 Antall maskiner i elimineringen	19
1.13.3 Banevalg.....	19
1.13.4 Vinner	19
1.13.5 Solo-runde.....	20

1.13.6	Utelukkelse fra runde	20
1.13.7	Absolutt break-out regel	20
1.13.8	Angivelse av Dial-in i handikapklasser	21
2.	Norgesmesterskap Dragbike	21
2.1	Gruppeinndeling	21
2.1.1	Klassestørrelser	22
2.2	Poengberegning	22
2.2.1	Poeng for påmelding og teknisk kontroll	23
2.2.2	Poeng for kvalifisering	23
2.2.3	Elimineringspoeng i alle klasser utenom Classic Dragbike	23
2.2.4	Elimineringspoeng i Norgesmesterskapet Classic Dragbike	23
2.2.5	Poeng ved avbrutt konkurranse	24
2.2.6	Poeng ved ekskludering	24
2.2.7	Lik poengsum ved avsluttet serie	24
2.2.8	Poengstillingens fastsettelse	24
2.2.9	Klage på poengberegning	24
2.3	Avsluttet konkurranse	25
2.4	Premiering	25
3.	Norges Cup Dragbike	25
3.1	Poeng	25
3.1.1	Poeng for påmelding og teknisk kontroll	25
3.1.2	Kvalifiseringspoeng	25
3.1.3	Elimineringspoeng	25
3.1.4	Poeng ved avbrutt konkurranse	25
3.1.5	Poeng ved ekskludering	25
3.1.6	Lik poengsum ved avsluttet serie	26
3.1.7	Poengstillingens fastsettelse	26
3.1.8	Klage på poengberegning	26
3.2	Avsluttet konkurranse	26
3.3	Premiering	26
4.	Reglement for Street Legal MC	26
4.1	Definisjoner	26
4.2	Bane	27
4.3	Krav til deltagere	27
4.4	Organisasjon	27
4.5	Tidtaking	27

4.6	Førstehjelpstjeneste	27
4.7	Sikkerhet	27
4.8	Teknisk kontroll	27
4.9	Førermøte.....	27
4.10	Arrangør/funksjonærer	28
4.11	Tilleggsregler.....	28
4.12	Tillatelser.....	28
5.	Teknisk reglement	28
5.1	Generelle konstruksjonsregler	28
5.2	Bremser.....	28
5.3	Hjul	28
5.4	Dekk og slanger	29
5.5	Ramme.....	29
5.6	Bakkeklaring	29
5.7	Framgaffel	29
5.8	Styre.....	30
5.9	Kontrollhåndtak	30
5.10	Karosserier	30
5.11	Sete.....	30
5.12	Wheeliebars	30
5.13	Beskyttelsesdeksler	31
5.14	Motorer	31
5.15	Oljematte/bellypan	31
5.16	Sikring av oljeplugg	31
5.17	Lystgass (nitrous oxide)	31
5.18	Drivstoff.....	32
5.19	Kompressorer	32
5.20	Drivstofftank og drivstoffsystemer	32
5.21	Forgassere og fuel injection	32
5.22	Dødmannsbryter.....	32
5.23	Oljeoppsamlingstanker	33
5.24	Eksosrør	33
5.25	Giremekanisme	33
5.26	Startanordning.....	33
5.27	Elektronikk og computere.....	33
5.28	Nummerplater	34

5.29	Ballast	34
5.30	Trykkbeholdere	34
6.	Klassereglement	34
6.1	Klassereglement for Pro Stock Bike (PSB)	34
6.2	Klassereglement for Top Fuel Bike (TF)	35
6.3	Klassereglement for Super Twin Top Fuel (ST)	35
6.4	Klassereglement for Super Street Bike (SSB).....	35
6.5	Klassereglement for Funnybike (FB)	35
6.5.1	Definisjon	35
6.5.2	Start	35
6.5.3	Kvalifisering	35
6.5.4	Eliminering.....	35
6.5.5	Motor.....	35
6.5.6	Drivstoff.....	35
6.5.7	Ramme.....	35
6.5.8	Karosseri	35
6.5.9	Wheeliebars	35
6.5.10	Felger/dekk	36
6.5.11	Vekt	36
6.5.12	Hjulavstand	36
6.5.13	Sikkerhet.....	36
6.5.14	Lisens	36
6.6	Klasseregler for Street ET (ET/S)	36
6.6.1	Definisjon	36
6.6.2	Indeks	36
6.6.3	Start	36
6.6.4	Kvalifisering	36
6.6.5	Eliminering.....	36
6.6.6	Motor.....	37
6.6.7	Drivstoff.....	37
6.6.8	Ramme.....	37
6.6.9	Karosseri	37
6.6.10	Wheeliebars.....	37
6.6.11	Felger/dekk	37
6.6.12	Øvrig.....	37
6.6.13	Sikkerhet.....	37

6.6.14	Lisens	37
6.6.15	Absolutt breakout.....	37
6.6.16	Snow ET	37
6.7	Klassereglement for Super Gas Bike (SGB)	38
6.7.1	Definisjon	38
6.7.2	Indeks	38
6.7.3	Start	38
6.7.4	Kvalifisering	38
6.7.5	Eliminering.....	38
6.7.6	Motor.....	38
6.7.7	Drivstoff.....	38
6.7.8	Ramme.....	38
6.7.9	Karosseri	38
6.7.10	Wheeliebars.....	38
6.7.11	Felger/dekk	38
6.7.12	Sikkerhet.....	38
6.7.13	Lisens	38
6.8	Klassereglement for Super Comp Bike (SCB)	39
6.8.1	Definisjon	39
6.8.2	Indeks	39
6.8.3	Start	39
6.8.4	Kvalifisering	39
6.8.5	Eliminering.....	39
6.8.6	Motor.....	39
6.8.7	Drivstoff.....	39
6.8.8	Ramme.....	39
6.8.9	Karosseri	39
6.8.10	Wheeliebars.....	39
6.8.11	Felger/dekk	39
6.8.12	Sikkerhet.....	39
6.8.13	Lisens	39
6.9	Klasseregler for Pro Comp Bike(PCB)	40
6.9.1	Definisjon	40
6.9.2	Indeks	40
6.9.3	Start	40
6.9.4	Kvalifisering	40

6.9.5	Eliminering.....	40
6.9.6	Motor.....	40
6.9.7	Drivstoff.....	40
6.9.8	Ramme.....	40
6.9.9	Karosseri	40
6.9.10	Wheeliebars.....	40
6.9.11	Felger/dekk	40
6.9.12	Lisens	40
6.9.13	Tid mellom rundene	40
6.10	Klassereglement for Super Twin Top Gas	41
6.10.1	Definisjon	41
6.10.2	Start	41
6.10.3	Kvalifisering	41
6.10.4	Eliminering.....	41
6.10.5	Motor.....	41
6.10.6	Drivstoff.....	41
6.10.7	Lading.....	41
6.10.8	Bremser og fjæring	41
6.10.9	Elektrisk.....	41
6.10.10	Ramme.....	41
6.10.11	Hjelpesystemer.....	42
6.10.12	Wheeliebars.....	42
6.10.13	Kamera	42
6.10.14	Hjulavstand	42
6.10.15	Sikkerhet.....	42
6.10.16	Lisens	42
6.11	Klassereglement for Classic Dragbike (CDB)	42
6.11.1	Definisjon	42
6.11.2	Indeks.....	42
6.11.3	Startmetode.....	43
6.11.4	Kvalifisering	43
6.11.5	Eliminering.....	43
6.11.6	Motor.....	43
6.11.7	Drivstoff.....	44
6.11.8	Ramme.....	44
6.11.9	Karosseri.....	44

6.11.10	Starter	44
6.11.11	Wheeliebars.....	44
6.11.12	Øvrig.....	45
6.11.13	Sikkerhet.....	45
6.11.14	Lisens	45
6.11.15	Startnummer	45
6.11.16	Tid mellom rundene	45
6.12	Klassereglement for Junior Bike 11 (JBK).....	45
6.12.1	Definisjon	45
6.12.2	Indeks.....	45
6.12.3	Start	45
6.12.4	Kvalifisering	46
6.12.5	Eliminering.....	46
6.12.6	Motor.....	46
6.12.7	Drivstoff.....	46
6.12.8	Ramme.....	46
6.12.9	Karosseri.....	46
6.12.10	Wheeliebars.....	46
6.12.11	Felger/dekk	46
6.12.12	Hjulavstand	46
6.12.13	Kjøreutstyr	46
6.12.14	Lisens	46
6.12.15	Absolutt breakout.....	46
6.13	Klassereglement for Junior Bike (JBA)	47
6.13.1	Definisjon	47
6.13.2	Indeks.....	47
6.13.3	Start	47
6.13.4	Kvalifisering	47
6.13.5	Eliminering.....	47
6.13.6	Motor.....	47
6.13.7	Drivstoff.....	47
6.13.8	Karosseri.....	48
6.13.9	Wheeliebars.....	48
6.13.10	Felger/dekk	48
6.13.11	Hjulavstand	48
6.13.12	Kjøreutstyr	48

6.13.13	Lisens	48
6.13.14	Absolutt breakout.....	48
6.14	Klassereglement for Junior Rekrutt (JBR)	48
6.14.1	Definisjon	48
6.14.2	Start	48
6.14.3	Absolutt break-out	48
6.14.4	Motor.....	48
6.14.5	Drivstoff	49
6.14.6	Ramme	49
6.15	Klassereglement for Junior Bike Pro (JB-Pro)	49
6.15.1	Definisjon	49
6.15.2	Indeks.....	49
6.15.3	Start	49
6.15.4	Kvalifisering	49
6.15.5	Eliminering.....	50
6.15.6	Motor.....	50
6.15.7	Drivstoff	50
6.15.8	Ramme	50
6.15.9	Karosseri.....	50
6.15.10	Wheeliebars.....	50
6.15.11	Felger/dekk	50
6.15.12	Hjulavstand	50
6.15.13	Kjøreutstyr	50
6.15.14	Lisens	50
6.15.15	Absolutt breakout.....	50

Spesialreglement Dragbike

Ihht. nasjonalt motorsportreglement §1.1 har seksjonsstyret MC ansvar for å godkjenne SR for grener under sin seksjon. Spesialreglementer skal ikke gå på akkord med overordnede regelverk i NMF eller NIF. Det er kun seksjonsstyret som kan godkjenne endringer, tillegg eller fravikelse fra spesialreglementene. Ved tolkningsspørsmål er det seksjonsstyret som har overordnet myndighet og beslutter hva som er rett tolkning. Dersom det er uklarheter, skal FIMs Sporting Code med engelsk tekst legges til grunn. For fullstendig bestemmelse om ansvar og myndighet se nasjonalt motorsportreglement §1.1

1. Generelt

1.1 Sprintløp

Sprintløp blir avviklet med én og én utøver over en distanse på 201,16 meter eller 402,33 meter fra et punkt til et annet, og det blir kjørt på tid. Resultatene settes opp på bakgrunn av oppnådde tider.

1.2 Dragracing

Dragracing er en akselerasjonskonkurranse mellom to utøvere basert på eliminasjons-metoden, over en nærmere angitt distanse fra et punkt til et annet, normalt 201,166 eller 402,33 meter.

1.3 Motorsykler

Motorsykler som tillates brukt skal være i overenstemmelse med generelle regler, teknisk reglement og aktuelt klassereglement.

Det er to hovedgrupper.

1.3.1 Pro-klasser

- Pro Stock Motorcycle (PSM)
- Top Fuel Bike (TF)
- Super Twin (ST)
- Funny Bike (FB)
- Super Street Bike (SSB)

1.3.2 Sportsman-klasser

Man kan kjøre i Sportsman-klassene fra og med det året man fyller 16 år. Ved spesielle tilfeller kan NMF gi dispensasjon etter søknad.

		Minimum index		Absolutt breakout	
a. Indexklasser (Handikap)		402meter	201 meter	402 meter	201 meter
ET Street	ET/S	10.00	06.40	09.50	06.20
Classic	CDB	7.50	4.80	7.50	4.80
Junior 8 år	JBR	Ikke tillatt	12.00	Ikke tillatt	12.00
Junior 11 år	JBK	Ikke tillatt	9.80	Ikke tillatt	9.80
Junior 13 år	JBA	Ikke tillatt	6,90	Ikke tillatt	6,60
Junior Pro	JBPro	Ikke tillatt	5,90	Ikke tillatt	5,40
Super Gas Bike	SGB	9.50	6,20	n/a	n/a
Super Comp Bike	SCB	8,50	5.50	n/a	n/a
Pro Comp Bike	PCB	7,50	4.80	n/a	n/a

1.3.3 Heads-up

		Minimum index		Absolutt breakout	
		402meter	201 meter	402 meter	201 meter
Super Twin Top	Gas Bike (STG)	n/a	n/a	n/a	n/a

1.4 Startnummer

Startnummer består av klassespesifikasjon (2-4 bokstaver) samt et utøvernummer.

Utøvernummer i FIM-klasser tildeles av FIM for klassen 10 første basert på fjorårets resultat.

1.5 Lisens

Lisenser krever aktivt medlemskap i NMF-tilsluttet klubb og gjelder pr kalenderår. Det er åpnet for å løse del-lisens, dette åpner for kjøring i klasser som ikke har NM-status.

Utøvere med dragbikelisens kan delta i nasjonale dragracestevner og Street Legal. Utøvere med lisens i andre motorsykkelgrener trenger kun å delta på ett forenklet lisenskurs som holdes i forbindelse med arrangement (utvidet førermøte med gjennomgang av prosedyrer). Før konkurranser må deltager gjennomgå e-læringskurset i Dragbike.

For mer informasjon om hvordan man kan kjøpe lisens, lisens kategorier og priser – se NMFs nettside www.nmfsport.no.

1.5.1 Aldersgrenser

Junior klasser: Se eget juniorreglement.

Fra det året man fyller 16 år kan man kjøre seniorklasser.

1.5.2 Prosedyre for oppkjøring til lisens

Oppkjøring til lisens skal gjennomføres med;

- minst ett drag med rolig start på grønn lampe og rolig gjennomkjøring av banens lengde,
- minst ett drag med litt raskere start på grønt og medium gasspådrag over hele banens lengde
- minst ett drag med normal start og fullt gasspådrag over hele banens lengde.

Ingen oppkjøringsdrag kan telle som kvalifiseringsdrag i et stevne.

Stevnets NMF Juryleder eller lisenskursholder, samt Stevneleder MC skal observere alle oppkjøringsdrag og vurdere hvordan utøveren behersker kjøretøyet. Rekker man ikke å kjøre alle oppkjøringsdrag i forbindelse med et stevne, skal utøveren fortsette oppkjøringen ved neste eller senere stevner. Juryleder må gjøre merknad om oppkjøringen og resultat i stevnerapporten.

1.5.3 Oversiktstabell lisenser

Tabellen viser hvilke klasser man kan kjøre med de ulike lisenene.

Lisenstype		Aldersgrense	Gyldig for	Gyldig hvor	Merknad
Barnelisens		Fra fylte 5 år	Kun trening og evt. oppvisning på stevner	Norge	Ikke proklasser
Nasjonal lisens	JBR	Året man fyller 8 år	JuniorBike (JBR)	Norge	
	JBK	Året man fyller 11 år	JuniorBike 11 (JBK)	Norden	
	JBA	Året man fyller 13 år	JuniorBike 13 (JBA)	Norden	
	JBPRO	Året man fyller 16 år	JuniorBike PRO	Norden	
	B	16 år	Sportsmann-klasser	Norden	
	A	16 år	Pro-klasser	Norden	Krav om dokumentert erfaring fra B-lisens før lisens kan løses
Internasjonal lisens		16 år	Alle klasser	Verden	Påkrevd for kjøring utenfor Norden

1.6 Personlig Sikkerhetsutrustning

1.6.1 Hjelmer

Integralhjelmer (helhjelmer) med følgende merking er tillatte:

FIM	FRHPhe-01 eller FRHPhe-02
EUROPE	ECE 22-05 or ECE 22-06 (only "P" type)
JAPAN	JIS T 8133:2015 (only "Type 2 Full face")
USA	SNELL M 2015 or SNELL M 2020D or SNELL M 2020R or SNELL 2025R or SNELL 2025D

FIM har innført krav om FRHPhe-02 godkjenning fra 2026. NMF vurderer tilsvarende for nasjonale løp fra 2027.

Alle hjelmer skal ha ett fungerende visir som gir god sikt når det er i lukket posisjon. Farget eller sotet visir er ikke tillatt ved kvelds-/ nattkjøring. Listen ovenfor vil endres ofte. For oppdatert versjon; se gjeldende FIM-reglement.

Hjelmkameraer er ikke tillatt.

1.6.2 Sikkerhetsklasser

1.6.2.1 Klasse 3 – langsommere enn 10,00 sek på 402m / 6,40 sek på 201m

Følgende sikkerhetsutstyr er minimumskrav:

Utøvere skal benytte skinndress eller bukse og jakke av skinn. Separat ryggskinne er påkrevd. Klærne skal være hele i sømmer og glidelåser. Fôr i skinnklær skal ikke være av nylon eller annet syntetisk materiale, unntak kan gjøres dersom heldekkende undertøy av silke eller bomull brukes nærmest kroppen. Dersom bukse og jakke brukes skal disse i midjen overlappe hverandre med minst 50 mm når utøveren har inntatt kjørestilling. Utøvere skal bruke godkjent integralhjelmer (helhjelmer).

Sko skal være av mc-type eller lignende, minimum 150 mm høye målt fra sålens overkant, overdel skal være av lær, sålen skal være stabil og stødig og ikke ha metallbeslag. Buksene skal overlappe skoene, eller omvendt, med minst 50 mm når utøveren har inntatt kjørestilling.

Hansker skal være beregnet for racing og være utstyrt med forsterkede overflater på knoker og håndbak. Jakke-ermet skal overlappe hansker, eller omvendt.

Separat ryggskinne skal ha et midjebånd med minimumsbredde på 75mm og ryggskinnen skal dekke minimum 75 % av ryggens lengde målt fra halebenet til nakken (overkant av skuldre). Som et alternativ til separat ryggskinne godkjennes sikkerhetsvest med tilsvarende funksjonalitet.

Ryggskinner av pleksiglass eller andre materialer som splintrer seg er ikke tillatt. Ryggskinner/ sikkerhetsvester skal bæres under skinnjakke/ skinndress og sitte godt fast til utøveres kropp slik at den ikke kan vri seg ut av posisjon. Skinne i innvendig lomme i ryggen i jakke eller dress er ikke tillatt.

For klassene JBA, JBK, Street Legal og lisenskjøring kan det godkjennes GoreTex jakke og bukse eller tilsvarende i god kvalitet som er beregnet for motorsykkelkjøring og har gode beskyttelsesputer/-skåler på knær, albuer og skuldre. Dersom bukse og jakke brukes skal disse i midjen overlappe hverandre med minst 50mm når utøveren har inntatt kjørestilling.

1.6.2.2 Klasse 2 – Raskere enn 10,00 sek på 402m / 6,40 sek på 201m

Følgende sikkerhetsutstyr er minimumskrav;

Som for Klasse 3 samt att skinndress kan være delbar med glidelås som går helt rundt i midjen og som er sydd fast i skinnet på hver del, med overlapp både på inn- & utside med minst 50 mm.

Separat jakke og bukse skal være sammenkoblet med glidelås som går helt rundt i midjen og som er sydd fast i skinnet på hver del, jakke og bukse skal da overlappe både på inn- & utside med minst 50 mm.

Skinndress eller bukse og jakke skal være av god kvalitet og i god tilstand, samt være utstyrt med gode forsterkninger/beskyttelser på knær, skuldre og albuer. Støvler skal være av MC-type utstyrt med forsterkninger.

1.6.2.3 Klasse 1 – Raskere enn 7,5 sek på 402m / 4,8 sek på 201m

Følgende sikkerhetsutstyr er minimumskrav;

Som for Klasse 2 samt at utøveren skal bruke hel skinndress beregnet for MC-racing (ikke touringdress). Skinndressen kan alternativt være delbar med glidelås som går helt rundt i midjen og som er sydd fast i skinnet på hver del, men jakke og bukse skal da overlappe både på inn- & utside med minst 50 mm.

Beskyttelsesvest istedenfor separat ryggskinne anbefales. Nitrometanol & metanol: Brannsikkert undertøy er påkrevd.

SuperTwin og TopFuel: Mage-/brystbeskytter påkrevd

1.7 Barneidrettsbestemmelser

All aktivitet med barn frem til det året det fyller 13 år regnes som barneidrett og skal følge NIF og NMFs bestemmelser om barneidrett, samt dette og andre aktuelle reglementer.

Dragracing kan kjøres fra det året man er 5 år. Fra det året man fyller 8 år kan man delta under stevnet i klassen Juniorbike Rekrutt, NM kan først kjøres fra det året man fyller 13 år.

Barn kan delta med alle typer motorsykler fra standard lettvektene, crosssykler og opp til motorsykler som er modifiserte eller spesialbygget for dragracing

Kun 1 motor. Overladning og/ eller lystgass ikke tillatt. For øvrig ingen restriksjoner.

Motorsyklene skal godkjennes av en og samme tekniske kontrollant utnevnt av NMF.

Banene for motorsvake sykler skal tilpasses kjøretøyet. Vanligvis er underlaget asfalt, men for barn og unge kan underlaget gjerne være gress, grus, sand, jord og lignende.

Arrangementet ledes av en lisensiert aktivitetsleder/stevnleder.

Fra det året man fyller 5 år kan barn delta som en form for oppvisning under dragracestevner, uavhengig av status, eller på egne områder satt av til denne barneaktiviteten. Gjerne parallelt der et stevnet pågår. Starten kan foregå ved flaggstart. Foreldrene eller verge må godkjenne deltagelse på hvert stevnet.

For rene barneidrettsarrangementer (§4.1.4.1) kan barn delta på disse uavhengig av reisevei, grunnet få tilgjengelige baner.

1.7.1 Sikkerhetskrav

Hansker, støvler og ryggskinne/beskyttelsesvest i henhold til sikkerhetskrav som omhandler Juniorbike i SR Drabike.

Skinnbukse og skinnjakke, eller Goretex bukse og jakke som er beregnet for motorsykkelkjøring.

1.7.1.1 Krav til hjelm

- CE-merket alpinhjelmer (kun glassfiber, kevlar eller tilsvarende kvalitet er godkjent, ikke plasthjelmer) kan benyttes for de mellom 5 og 8 år.
- For øvrig godkjente motorsykkelhjelmer i henhold til grenens tekniske reglement.
- Hjelmer skal ikke veie over 1600 gram som offisiell vekt ny (det er ikke tillatt å fjerne eller endre konstruksjon for å få ned vekten).
- Wheeliebars: Påbudt når kjøringen foregår på dragracebane fra året man fyller 11 år.

1.8 Baner

Treninger og konkurranser må avvikles på baner som er godkjent for formålet av NMF. Se eget banereglement.

1.8.1 Startlinje

Linjer/fotoceller bør ha disse innbyrdes avstandene:

Prestage < 178 mm > Stage < 340–mm >

Startlinje < 18,29m > 60fot

Startlinje < 181,16m > Start Fartsmåling 201,16m < 20m > Mållinje 201,16m

Startlinje < 382,33m > Start Fartsmåling 402,33m < 20m > Mållinje 402,33m

Deep-staging er tillatt i Junior og Street ET.

Når starteren aktiverer treet, dvs. setter i gang starten, vil reaksjonstiden begynne å løpe når den grønne lampen tenner og avsluttes når utøveren bryter fotocellen for Startlinje.

Tiden utøveren bruker på å tilbakelegge strekningen starter når fotocellen for Startlinje brytes og avsluttes når fotocellen for mållinjen brytes.

Slutthastighet beregnes på bakgrunn av tid brukt fra fotocelle for Start Fartsmåling til Mållinjen. Ved autostart skal FIM reglement § 10.8.11 benyttes.

1.9 Teknisk inspeksjon

Alle motorsykler må godkjennes i teknisk kontroll før de er klare til start. Teknisk kontroll skal ha spesielt fokus på sikkerhetsdetaljer samt om motorsykkelen samsvarer med Teknisk reglement og klassereglementet for den klassen motorsykkelen er påmeldt. Samsvarer ikke motorsykkelen med klassereglementet skal den ikke godkjennes til bruk i klassen, men utøveren skal da gis mulighet til å klasse om til en klasse hvor motorsykkelen samsvarer med klassereglementet.

En motorsykkle kan kun delta i en klasse i samme stevne, med mindre utøveren ønsker å klasse om som en følge av at utøveren har brutt regelen om Absolutt Break-out i en indekssklasse.

En utøver kan ikke ha flere motorsykler i samme klasse godkjent samtidig. Utøver kan kun bytte motorsykkle så lenge det gjenstår, og gjennomføres, minst 1 kvalifiseringsrunde med den nye

motorsykkelen. Den nye motorsykkelen må godkjennes i teknisk kontroll før den deltar i kvalifiseringen. Alle foregående kvalifiseringstider på den andre motorsykkelen strykes når utøveren har fått en godkjent kvalifisering med den nye.

Spesielt skal teknisk kontrollant vektlegge i Juniorklasser at utøver og motorsykel passer sammen. Motorsykler i disse klasser skal være konstruert slik at det er et fornuftig forhold mellom motorsykelens lengde, høyde, vekt, vektfordeling og effekt i forhold til utøverens alder, høyde, vekt og styrke.

Motorsykler som brukes til testkjøring eller oppvisning kan ikke i samme stevne tas inn i konkurransen. Motorsykler som kjøres i Test-klasse kan ikke delta i offisiell kvalifisering eller eliminering. Unntaket er når motorsykkelen lånes ut til lisenskjøring.

Skal en motorsykel lånes ut til utøver med dragbikelisens, må dette skje etter at utøver er slått ut av konkurransen.

En utøver kan kjøre en motorsykel som test eller oppvisning i tillegg til en annen motorsykel i konkurranse, men utøveren må inneha lisens som er gyldig for den klassen motorsykkelen normalt klasser inn i.

Hvis en motorsykel er innblandet i en ulykke må den gjennom teknisk kontroll på nytt før videre deltagelse i konkurransen.

Et konkurransekjøretøy som bringes/kjøres ut av konkurranseområdet skal gjennomgå ny teknisk kontroll før kjøretøyet igjen kan gis tillatelse til å delta i konkurransen. Det er utøvers ansvar å sørge for å få gjennomført ny teknisk kontroll.

1.10 Start av motor i depotet

Gjelder motorsykler med sentrifugalclutch:

Når motoren startes i depotet skal fronten på motorsykkelen peke mot en solid gjenstand som umiddelbart og effektivt kan stanse en løpsk motorsykel. Det må ikke kunne befinne seg mennesker mellom motorsykkelen og den solide gjenstanden så lenge motoren er i gang eller forsøkes startet. Drivhjulet må løftes fritt opp fra bakken med en sikker og stabil innretning så lenge motoren er i gang eller forsøkes startet. Dødmannsbryter/-snor (engine kill lanyard) skal til enhver tid være festet til den personen som betjener motorsykkelen, med unntak av for de motorsykler som er unntatt fra krav om dødmannssnor.

Motorisert rullestarter tillatt. Utøver skal da sitte på motorsykkelen, forbundet til sykkelens dødmannsbryter, og eventuelt shut-off.

Reglene gjelder alle motorsykler uansett klasse.

1.11 Løp

1.11.1 Definisjon av en runde

Motorsykkelen må stage inn, motta startsignal og forlate startlinjen for egen motorkraft. I kvalifiseringsrunder må motorsykel og utøver krysse mållinjen uten å ha berørt noen av banens grenselinjer for å få godkjent runden.

I en kvalifiseringsrunde hvor 2 utøvere har Staget inn og mottatt startsignal må hver av utøverne passere mållinjen for å få godkjent runden.

I en elimineringsrunde hvor 2 utøvere har Staget inn og mottatt startsignal, men bare den ene utøveren passerer mållinjen, regnes denne som vinner – **forutsatt at deltageren ikke har brutt punktene i §1.13.6.**

I en elimineringsrunde hvor bare én utøver har Staget inn og mottatt startsignal må kjøretøyet passere startlinjen for at utøveren skal få godkjent runden og bli tildelt rundeseier.

Motorsykler som ikke starter på startfunksjonærens signal kan bli utelukket fra runden, men starteren skal utvise tilstrekkelig tålmodighet. Dersom en utøver får motorstopp etter burnout skal utøveren tillates å starte motoren på nytt i henhold til reglene i pkt 028A.6.3, dog gjelder dette ikke Nitro-drevne sykler. En utøver som forlater startlinjen før startsystemet er aktivisert, eller før starterens signal, vil få sin runde strøket. Hvis begge utøvere starter før startsystemet er aktivisert, vil de begge bli utelukket fra runden.

Mener Starteren at en av deltakerne bevisst drøyer med å gå inn i pre-Stage eller Stage, eller på annen måte utviser usportslig opptreden, kan Starteren utelukke den ene eller begge deltakerne fra den runden. Starteren kan alternativt aktivere treet, slik at den utøveren som da ikke står i Stage vil da få ”Stage-fault” og blir dermed utelukket fra runden.

Starteren er faktadommer, dvs. den som tar alle avgjørelser ved starten. Starterens avgjørelser er endelige, dvs at starterens avgjørelser kan det ikke protesteres på.

Omkjøring skal kun skje dersom det har oppstått feil ved tidtakeranlegget eller ved feil forårsaket av funksjonærer. En omkjøring er stevneleders beslutning.

1.11.2 Startmetode (klasser hvor Nitro er tillatt som drivstoff)

Maksimum to "burn-outs" er tillatt. Starteren gir signal til utøverne når de skal fram til stage-linjen.

Når en utøver har startet sin motor og har tatt burn-out, eller gått inn i burn-out-sonen har han ikke lov til å starte opp motoren på nytt. Hvis begge motorsyklene får motorstopp i finalen bør alt gjøres for at en vinner skal kåres. Sikkerheten må dog prioriteres.

1.11.3 Startmetode (klasser hvor Nitro ikke er tillatt som drivstoff)

Prosedyren under §1.11.2 gjelder med unntak av at man kan gjøre en (1) oppstart etter burnout.

1.11.4 Vekt

I de klasser som har bestemmelser om minimumsvekt må alle utøvere være forberedt på vektkontroll av sykkelen før eller etter hver runde.

1.12 Kvalifisering

For alle klasser skal det være planlagt tid til minimum tre kvalifiseringsrunder i tilleggsreglene.

For Sportsman- og Juniorklasser bør det settes av tid til minimum 3 kvalifiseringsrunder på 1-dags stevner, minimum 5 kvalifiseringsrunder på 2-dagers stevner og minimum 7 kvalifiseringsrunder på 3-dagers stevner. Utøver får kun ett forsøk i hver runde.

Utøvere er pålagt å kjøre kvalifisering i begge baner, hvis ikke bane forholdene tilsier noe annet. Alle deltagerne må delta i den offisielle kvalifiseringen, og de må gjennomføre minst en godkjent runde med tid for å kunne delta i elimineringen. Hvis en utøver berører eller krysser grenselinjene for sin bane i et kvalifiseringsforsøk, er tiden ugyldig.

1.12.1 Kvalifiseringsresultat

Arrangøren må registrere tidene på hver utøver i hver av kvalifiseringsrundene og lage en liste som viser beste kvalifiseringstid på hver av utøverne. Tiden skal måles i 1/1000 sekund nøyaktighet eller bedre. Hvis to utøvere er registrert med identiske bestetider, vil den utøveren som har den høyeste topphastigheten registrert under kvalifisering få den beste kvalposisjonen. Hvis to utøvere er registrert med identiske bestetider, vil den utøveren som har den høyeste topphastigheten i angjeldende drag få den beste kvalposisjonen. I Dial in klasser vil den som satt tiden først bli rangert øverst ved identiske tider.

I Juniorklassene og ClassicDragbike, gjelder reaksjonstid som kvalifiseringstid.

I klassen Street ET kvalifiseres det på dial-in.

Utøver setter sitt personlige Dial-in før hver kvalifiseringsrunde. Personlig Dial-in skal være lett synlig for tidtakere, men må ikke kunne forveksles med startnummeret. Dial-in skrives ved siden av eller under startnummeret eventuelt på wheeliebar.

1.12.2 Elimineringsrekkefølge

Kvalifiseringstidene er grunnlaget for elimineringsstigen hvor utøverne er satt sammen i par i en bestemt rekkefølge. Se SBFs mal for Pro-stiger og Sportsman-stiger.

1.13 Eliminering

1.13.1 Reserver

I første runde skal eventuelle reserver som ikke kvalifiserte seg inn i stigen stå lett synlige og klare i startområdet og ta ledige plasser i stigen, i den rekkefølge de kom på kvalifiseringslisten. Reserver kan kun tre inn på direkte beskjed fra stevneleder. Stevneleder har plikt til å la reserver slippe til dersom reservene har møtt opp. Starter skal gi reserven(e) tilstrekkelig tid for å foreta oppstart og gjøre seg klar til kjøring.

1.13.2 Antall maskiner i elimineringen

For Pro-klasser gjelder følgende;

En elimineringsstige for 8 deltagere krever minimum 6 kvalifiserte utøvere. En elimineringsstige for 16 deltagere krever minimum 13 kvalifiserte utøvere. En elimineringsstige for 32 deltagere krever minimum 28 kvalifiserte utøvere.

For Sportsman- og Juniorklasser skal det kjøres ”All-in” stiger.

”All-in” stiger betyr at dersom antallet kvalifiserte deltakere overstiger en stiges størrelse, skal neste stigestørrelse benyttes. ”All-in”-stiger skal kjøres etter reglene for haltende stiger i henhold til SBF’s mal.

1.13.3 Banevalg

Høyest kvalifiserte utøver har banevalg i hver runde. For Top Fuel Bike, Super Twin Top Fuel, Pro Stock Bike og Super Street Bike har utøver med lavest ET fra forrige elimineringsrunde banevalg.

1.13.4 Vinner

Utøveren som krysser mållinjen først er vinner, med unntak av eventuell breakout-kjøring i indeks- eller ET-klasser.

1.13.5 Solo-runde

Ved et solo drag er utøveren regnet som en vinner så snart han har mottatt startsignal og krysset startlinjen. Rødlykt eller kjøring under klassens faste indeks eller personlig dial-in er ikke til hinder for å få godkjent runden, men kjøring under klassens Absolutt break-out indeks vil medføre at utøveren blir ekskludert i henhold til §1.13.7. Hvis utøveren berører grenselinjene for sin bane på et solo drag er tiden ugyldig for banevalg i neste runde.

1.13.6 Utelukkelse fra runde

Nedenfor er det spesifisert en liste over feil som vil føre til utelukkelse fra runde.

I tilfelle to brudd vil en ”først eller verst”-regel gjelde. Hvis to utøvere gjør samme feil, vil bare den som gjør det først bli utelukket. Hvis de gjør forskjellige feil, vil bare den som gjør den alvorligste feilen i henhold til listen under bli diskvalifisert, uavhengig av hvem som gjorde det først.

Feilene er rangert slik at feil nr 1 er alvorligere enn feil nr 2 osv.

Med kryssing av senterlinjen menes at noe av dekket er på eller over den malte linjen.

1. Kryssing av senterlinjen, foran eller på siden av konkurrenten.
2. Kjøre på en hvilken som helst del av baneanlegget, inkludert tidtakerutstyr.
3. Hvis motorsykkelen er ulovlig i henhold til reglementet.
4. Tjuvstart/kjøring på rødt lys.
5. Miste deler foran konkurrenten, i konkurrentens bane.
6. Kryssing av senterlinjen bak konkurrenten, men før mållinjen.

1.13.7 Absolutt break-out regel

En kvalifiseringskjøring raskere enn klassens angitte Absolutt break-out vil medføre at utøver blir gitt en advarsel. Gjentakelse i samme stevne vil medføre utelukkelse av utøveren fra det aktuelle stevnet.

Ved første kvalifiseringskjøring raskere enn klassens angitte Absolutt break-out skal utøver gis anledning til å klasse om sin påmelding til en annen klasse som passer bedre i forhold til motorsykkelenes kapasitet. Klassen man ønsker å klasse om til må være innbudt til av arrangør og nevnt i Tilleggsreglene.

Valgmuligheten gjelder bare dersom det gjenstår flere kvalifiseringsrunder i den valgte klassen slik at utøveren faktisk har mulighet til å kvalifisere seg for eliminering i sin nye klasse. Det skal gjennomføres ny teknisk kontroll i henhold til reglene i den nye klassen før kvalifiseringskjøring i ny klasse. Velger utøveren å klasse om skal det ikke gis advarsel.

Utøver er selv ansvarlig for å få klasset om og å få gjennomført ny teknisk kontroll i tide.

Ved meget grov overtredelse av Absolutt break-out regelen, dvs. en utøver kjører mer enn 1 sekund (402m)/ 0,7 sek (201m) fortere enn klassens Absolutt break-out, vil utøveren bli utelukket fra stevnet ved første gangs overtredelse uten forutgående advarsel.

Dersom Absolutt break-out brytes i eliminering vil utøver bli utelukket fra stevnet uten forutgående advarsel. Bryter begge utøvere i et par i eliminering sin Absolutt break-out vil begge utøvere bli utelukket. Ved utelukkelse vil alle utøverens resultater fra det aktuelle stevnet bli strøket, slik at ingen poeng eller tider blir gjeldende og eventuell premiering bortfaller.

1.13.8 Angivelse av Dial-in i handikapklasser

I Juniorklassene, Street ET og Classic Dragbike er hver utøver ansvarlig for å tydelig angi sitt personlige Dial-in tid på motorsykkelen i henhold til klassereglementet.

Personlig Dial-in kan endres mellom hver runde i elimineringen. Angitt Dial-in kan under ingen omstendighet endres etter at utøveren har kjørt inn i eller over burnout-gropa.

Utøveren er selv ansvarlig for å kontrollere på scoreboard'et at tidtagningen har satt riktig Dial-in, før runden kjøres. Utøveren må meddele eventuell feil Dial-in-tid til Starteren før utøveren går inn i Pre- Stage.

2. Norgesmesterskap Dragbike

Norgesmesterskapet i Dragbike arrangeres hvert år som en serie og er åpent for utøvere med gyldig lisens for Dragbike. **Det er kun utøvere med lisens utstedt av NMF som kan motta medlaje i Norgesmesterskapet.** Plasseringer premieres i henhold til **Nasjonalt Motorsportreglements** regler for Norgesmesterskap.

Det konkurreres om Norgesmestertittelen i 3 grupper **og en klasse** og det kåres én Norgesmester i hver gruppe **og en klasse**.

For at en NM runde skal beholde sin status må det være minimum 10 deltagere i seniorklasser og 4 deltagere i juniorklasser.

Avhengig av antall arrangører som kan/vil kjøre løp med NM-status vil det kjøres et bestemt antall løp i hver gruppe. En NM-runde arrangør må invitere alle klasser som inngår i en gruppe, men trenger ikke å invitere alle grupper.

NM-klasser skal prioriteres høyest på stevner som inngår i NM. Cuper og serier som ikke inngår i offisielle mesterskap rangerer lavere enn NM. NM stevner kjøres etter det norske spesialreglementet for Dragbike.

Kjøres NM i en gruppe kun over ett stevne, må elimineringen kjøres ferdig på det stevnet for at det skal kunne kåres en Norgesmester.

2.1 Gruppeinndeling

Gruppe 1	Gruppe 2	Junior	Classic
Super Twin	ET Street Bike	Juniorbike 13	Classic Dragbike
Top Fuel Bike	Super Gas Bike	Junior Pro	
Pro Stock Motorcycle	Super Comp Bike		
Pro Comp Bike			
Super Street Bike			

2.1.1 Klassestørrelser

I NM-stevner skal det kjøres "All-in" stiger i gruppe 2 og 3. Arrangør bestemmer stigestørrelse i Gruppe 1. Pro-klasser kjører Pro- stiger, Sportsman-klasser og JuniorBike 13 kjører Sportsman-stiger, haltende om nødvendig.

En utøver kan be om å bli flyttet til en annen klasse i løpet av kvalifiseringen, men kun 1 gang pr stevne, og bare dersom det gjenstår og blir gjennomført minst 1 kvalrunde i utøverens nye klasse. Utøveren må oppnå minst 1 godkjent kvaltid i den nye klassen for å kunne delta i elimineringen.

Dersom antall påmeldte ved påmeldingsfristens utløp i en klasse er 3 eller mindre kan arrangøren velge å flytte disse utøverne til annen klasse.

Beslutning om flytting(er) skal tas av arrangøren senest 30 minutter før første kvalifiseringsrunde starter, og utøvere som berøres skal umiddelbart gis beskjed slik at de får endret klasseangivelse i sitt startnummer. Arrangørens beslutning er endelig og kan ikke omgjøres etter at berørte utøvere har fått beskjed. Utøvere som ankommer og/eller blir godkjent i teknisk kontroll, eller melder seg på i en klasse som er flyttet, etter at en beslutning om flytting er tatt, skal automatisk bli flyttet til den nye klassen.

Dersom det bare er 1 utøver fremmøtt og godkjent i teknisk kontroll i en klasse 30 minutter før første kvalifisering starter skal Arrangøren flytte utøveren til en annen passende klasse i samme gruppe hvor det er flere deltagere. Flytting kan da bare gjøres til en klasse hvor sykkelens tilfredsstiller de tekniske og sikkerhetsmessige kravene. Finnes det ikke mulighet for å flytte utøveren til en annen passende klasse hvor det er andre utøvere skal det ikke kjøres kvalifisering eller eliminering i en klasse med bare 1 utøver. Utøveren får da bare poeng for gyldig påmelding og godkjent teknisk kontroll (20 poeng) fra det stevnet, **samt 8 poeng for kvalifisering – forutsatt at en kvalrunde er kjørt**. Utøveren kan da kreve å få kjøre Test når det ellers hadde vært den klassens tur til å kjøre kvalifisering/ eliminering.

2.2 Poengberegning

Alle NMF-approberte NM-stevner pr. 15. januar i hver gruppe er tellende i poengberegningen..

Det tildeles poeng til utøvere i henhold til resultater i det enkelte NM-stevne. Poeng opptjenes innen hver gruppe. Poeng opptjent i én gruppe kan ikke flyttes over til en annen gruppe.

F.eks. hvis en utøver konkurrerer i SuperTwin i et stevne og i Super Gas Bike i de resterende stevnene vil utøveren ikke kunne ta med seg poengene opptjent i Gruppe 1 over til Gruppe 2. Utøveren vil da bli tildelt poeng og plassering i hver av gruppene uavhengig av hverandre.

En utøver kan bare få poeng for én motorsykel i hvert stevne. Utøverens beste poengsum fra det enkelte stevne blir tellende.

Skulle vær eller baneforhold gjøre at utøvere kun får en kvalrunde under et stevne, kan ukvalifiserte utøvere settes inn i elimineringsstigen. Regelen gjelder kun for stevner der to dager er satt av til kvalifisering. Utøver og kjøretøy må ha kommet til startområdet, utøver skal selv ta kontakt med stevneleder slik at stevneleder vurderer om utøver er kvalifisert til å settes inn i elimineringsstugen. Utøver skal da settes inn på siste plass i elimineringsrunden. Skulle dette gjede flere utøvere skal plasseringen trekkes.

2.2.1 Poeng for påmelding og teknisk kontroll

Gyldig påmelding og godkjent teknisk kontroll = 20 poeng.

2.2.2 Poeng for kvalifisering

Det tildeles kvalpoeng på hvert stevne etter følgende skala uavhengig av stogens størrelse i klassen:

Kval-plass	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
Poeng	16	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1

Kvalplassering utover nr. 16 får ingen poeng for kval.

Skulle vær eller baneforhold gjøre til at utøvere kun får en kvalrunde under et stevne, kan ukvalifiserte utøvere settes inn i elimineringsstigen. Regelen gjelder kun for stevner der to dager er satt av til kvalifisering. Utøver må ha kjørt frem til burn-out før regelen trer i kraft. Utøver skal selv ta kontakt med stevneleder slik at stevneleder vurderer om utøver er kvalifisert til å settes inn i elimineringsstigen. Utøver skal da settes inn på siste plass i elimineringsrunden. Skulle dette gjelde flere utøvere, skal plasseringen trekkes.

2.2.3 Elimineringspoeng i alle klasser utenom Classic Dragbike

Elimineringspoeng gis til vinner av runde etter følgende tabell avhengig av stogens størrelse i klassen på det enkelte stevne:

Antall i stigen	1.runde vinner	2.runde vinner	3.runde vinner	4.runde vinner	5.runde vinner	6.runde vinner	7.runde vinner	VINNER
2	N/a	N/a	N/a	N/a	N/a	N/a	N/a	20
3 – 4	20	+ 20	N/a	N/a	N/a	N/a	N/a	40
5 – 8	20	+ 20	+ 20	N/a	N/a	N/a	N/a	60
9 – 16	0	+ 20	+ 20	+ 20	N/a	N/a	N/a	60
17 – 32	0	0	+ 20	+ 20	+ 20	N/a	N/a	60
33 – 64	0	0	0	+ 20	+ 20	+ 20	N/a	60
65 - 128	0	0	0	0	+ 20	+ 20	+ 20	60

2.2.4 Elimineringspoeng i Norgesmesterskapet Classic Dragbike

Det telles 20 poeng til vinner fra første runde.

En utøver som ikke har kvalifisert seg, kan settes inn i stigen under følgende kriterier:

1. Teknisk kontroll er gjennomført.
2. Utøver gir beskjed til tidtaking senest 15 minutter etter siste kvalifiseringsrunde.
3. Stevneleder skal godkjenne at utøver settes inn i elimineringsstigen.
4. Utøver settes inn i stigen på siste kvalifiseringsplass og det gis ikke kvalifiseringspoeng.

2.2.5 Poeng ved avbrutt konkurranse

Ved avbrutt konkurranse beholder samtlige gjenværende i stigen forrige rundes” vinner”-poeng.

Skulle konkurranse avbrytes midt i en omgang, beholder samtlige utøvere som var med når den omgangen begynte, poeng som forrige omgangens” vinner”, og de heat som eventuelt er kjørt i den omgangen strykes.

I NM gjelder regelen for alle i NM gruppene.

Om elimineringen ikke er påbegynt når konkurransen avbrytes, får samtlige innkvalede utøvere 20 poeng for gyldig påmelding og godkjent teknisk kontroll + oppnådde poeng for kvalifisering.

2.2.6 Poeng ved ekskludering

Utøver som blir ekskludert fra et stevne mister samtlige poeng fra det stevnet, uansett årsak til eksklusjon.

2.2.7 Lik poengsum ved avsluttet serie

Blant de 3 øverste plasseringene skal det i Norgesmesterskapet ikke deles plassering. Dersom 2 eller flere utøvere har oppnådd like mange poeng skal den som har flest stevneseiere gå foran. Ved likt antall seiere skal den med flest 2. plasser gå foran osv. Dersom alle elimineringsplasseringer er like, skal kvalplasseringer telle. Dersom alt fremdeles er likt skal plassering i elimineringen i siste fullførte stevne være avgjørende, og hvis lik plassering der skal beste kval tid i det stevnet avgjøre.

2.2.8 Poengstillingens fastsettelse

NMF beregner poeng fra hvert løp på bakgrunn av innsendte resultater fra arrangør, og sammenfatter foreløpig poengstilling fortløpende.

Poengstillingen etter hvert løp skal offentliggjøres innen 5 dager etter at konkurransen er ferdigkjørt. Poengstillingen anses fastsatt 5 dager etter offentliggjøring, med mindre det har kommet inn skriftlig klage innen klagefristen.

Offisiell poengstilling offentliggjøres fortløpende på NMF's hjemmeside: www.nmfsport.no og eventuelt andre passende hjemmesider.

Endelig fastsettelse av årets resultater offentliggjøres på NMF's hjemmeside ca 10 dager etter siste approberte NM-stevne.

2.2.9 Klage på poengberegning

Utøver som ønsker å klage på poengberegningen for et NM-stevne må rette en skriftlig klage, med detaljert begrunnelse om hva utøveren mener er feil, til NMF v/Drage-utvalgets Leder innen 3 dager etter at stevnets poengberegning er offentliggjort. Poengstillingen anses fastsatt når klagen(e) er ferdigbehandlet og klager(e) har fått skriftlig svar på sin klage. Utøver er selv ansvarlig for å følge opp at klagen er mottatt av NMF innen fristen.

Det presiseres at denne type klage bare kan gjelde tildeling/beregning av NM-poeng for stevnet, ikke resultatlisten fra stevnet. For stevneresultater gjelder egne klagefrister etter at resultatlisten er offentliggjort (se eget NMF-reglement, evnt tilleggsregler for stevnet).

2.3 Avsluttet konkurranse

Hver konkurranse avsluttes for seg, og kan ikke kjøres ferdig på en annen konkurranse.

2.4 Premiering

Premiering foretas i henhold til **Nasjonalt Motorsportreglements bestemmelser** for Norgesmesterskap. Sted og tid for premieutdeling bestemmes av NMF.

3. Norges Cup Dragbike

Det åpnes opp for å kjøre Norges Cup i alle klasser. **Norges Cup er åpent for utøvere med lisens utstedt av NMF.**

For at Norges Cup skal telle må det være minimum 3 runder, med minimum 5 deltagere i seniorklasser og 4 utøvere i juniorklasser per runde.

3.1 Poeng

3.1.1 Poeng for påmelding og teknisk kontroll

Gyldig påmelding og godkjent teknisk kontroll = 20 poeng.

3.1.2 Kvalifiseringspoeng

Det tildeles kvalpoeng på hvert stevne etter følgende skala, uavhengig av stignens størrelse i klassen:

Kvalplass	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
Poeng	16	15	14	13	12	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1

Kvalplassen utover 16 får ingen poeng.

3.1.3 Elimineringspoeng

Utøver får 20 poeng for hver vunnet elimineringsrunde uavhengig av elimineringsstignens størrelse.

3.1.4 Poeng ved avbrutt konkurranse

Ved avbrutt konkurranse beholder samtlige gjenværende i stigen forrige rundes «vinner»-poeng.

Skulle konkurranse avbrytes midt i en omgang, beholder samtlige utøvere som var med når den omgangen begynte, poeng som forrige omgangens «vinner», og de heat som eventuelt er kjørt i den omgangen strykes.

Om elimineringen ikke er påbegynt når konkurransen avbrytes, får samtlige innkvalde utøvere 20 poeng for gyldig påmelding og godkjent teknisk kontroll + oppnådde poeng for kvalifisering.

3.1.5 Poeng ved ekskludering

Utøver som blir ekskludert fra et stevne mister samtlige poeng fra det stevnet, uansett årsak til ekskluderingen.

3.1.6 Lik poengsum ved avsluttet serie

Blant de 3 øverste plasseringene skal det i Norges Cupen ikke deles plassering. Dersom 2 eller flere utøvere har oppnådd like mange poeng skal den som har flest stevneseire gå foran. Ved likt antall seire skal den med flest 2. Plasser gå foran osv. Dersom alle elimineringsplasseringer er like, skal kvalplasseringer telle. Dersom alt fremdeles er likt skal plassering i elimineringsene i siste fullførte stevne være avgjørende, og hvis lik plassering der skal beste kval tid i det stevnet avgjøre.

3.1.7 Poengstillingens fastsettelse

Juryen beregner poeng etter hver konkurranse. Poengstillingen etter hvert løp skal offentliggjøres innen 5 dager etter at konkurransen er ferdigkjørt med mindre det har kommet inn protest.

Offisiell poengstilling offentliggjøres fortløpende på NMFs nettside, www.nmfsport.no, og eventuelt andre passende hjemmesider.

Endelig fastsettelse av årets resultater offentliggjøres på NMFs nettside ca. 10 dager etter siste approberte NC-stevne.

3.1.8 Klage på poengberegning

Utøver som ønsker å klage på poengberegningen for et NC-stevne må rette en skriftlig innsigelse innen 72 timer fra poengene er utregnet. Innsigelsen sendes til grenansvarlige dragbike for behandling. Det presiseres at denne type innsigelse bare kan gjelde tildeling/beregning av NC poeng for stevnet, ikke resultatlisten fra stevnet.

For stevneresultater gjelder egne klagefrister etter at resultatlisten er offentliggjort (se NMFs sanksjonsreglement, evt. Tilleggsregler for stevnet).

3.2 Avsluttet konkurranse

Hver konkurranse avsluttes for seg, og kan ikke kjøres ferdig på en annen konkurranse.

3.3 Premiering

Premiering foretas i henhold til NMRs reglement for Norges Cup. Sted og tid for premieutdeling bestemmes av NMF. For at det skal deles ut premie for Norges Cup må det ha vært minimum 5 deltagere i klassen per runde igjennom gjeldende sesong, og det må kjøres minimum 3 runder – ihht. Nasjonalt motorsportreglement.

4. Reglement for Street Legal MC

I tillegg til det som er beskrevet for gruppen i de øvrige reglementene gjelder følgende.

4.1 Definisjoner

Street Legal er en form for dragrace som kan arrangeres på avstengte gater, veier eller baner over en distanse på inntil 1/8 mile (201,1 meter). Med en index på 6,40 sek.

Street Legal kan også kjøres over en distanse på 1/4 mile (402,33 meter), men kun på NMF godkjente dragracebaner. Med index på 10,00 sek.

Street Legal som kjøres 1/4 mile (402,33 meter) på NMF godkjente baner, har strengere krav til personlig kjøreutstyr. **Se §1.6.2.1.**

4.2 Bane

Banelengden er inntil 1/8 mile (201,16) på godt dekke av asfalt eller betong. Min. banebredde er 7m.

Bremsedistanse skal være 25% lenger enn akselerasjonsdistansen.

Det anbefales å bruke halmballer til sikring av lyktestolper, betongkanter og andre hindringer langs banen.

Publikum skal plasseres min. 15 m til siden for banen ved start, maks 70 m nedover banen, da med en avstand til banen på 30 m.

Skisse av banen skal sendes NMF sammen med søknad om arrangementet. Ved eventuelt avvik i mål, må banen besiktiges før godkjenning av NMF.

4.3 Krav til deltagere

Deltageren må ha gyldig førerkort klasse A1, A2 eller A og lisenser i henhold til gjeldende reglement. Utøvere med A1 settes i egen klasse. Det er kun tillatt å delta med MC godkjent og registrert for gatebruk.

4.4 Organisasjon

Løpet avvikles enten som et dragracestevnet med dial-in, eller som heads-up. Dette eller andre alternativer fastsettes i løpets tilleggsregler.

4.5 Tidtaking

Fritt. Elektronisk tidtaking med start-tre anbefales.

4.6 Førstehjelpstjeneste

Ihht. NMFs medisinske bestemmelser.

4.7 Sikkerhet

Ved start skal det forefinnes minst 2 stk. brannslukningsapparater

Ved nedre halvdel av banen skal det være en. bil med minimum to personer utstyrt som flg.:
2.stk. brannslukkere. Saneringsmiddel og nødvendig verktøy bør finnes

4.8 Teknisk kontroll

Samtlige deltagere skal før start ha gjennomført teknisk kontroll av kjøretøy og personlig utrustning. Det skal fremvises kjøretøybevis under teknisk kontroll. Ansvarlig for teknisk kontroll skal være autorisert hos NMF.

4.9 Førermøte

Førermøte skal gjennomføres. Steveleder er ansvarlig for å gi nødvendig informasjon til nye førere.

4.10 Arrangør/funksjonærer

Arrangørtillatelse utstedes etter søknad til NMF. Kun klubber tilsluttet NMF kan søke.

Det kreves autorisert stevneleder og teknisk kontrollant. I tillegg oppnevner NMF juryleder. Ytterligere to jurymedlemmer skal oppnevnes. Disse oppnevnes av arrangør, og bør ha god kjennskap til dragrace.

4.11 Tilleggsregler

Det skal utarbeides tilleggsregler i god tid før arrangementet finner sted.

4.12 Tillatelser

I tillegg til NMFs arrangørlisens, skal det foreligge skriftlig tillatelse fra politiet og grunneier. Søknadsfrist i henhold til Nasjonalt Motorsportreglement.

5. Teknisk reglement

5.1 Generelle konstruksjonsregler

Alle motorsykler som skal delta i konkurranse skal tilfredsstille konstruksjonskriterier i dette reglement. Unntak fra enkelte spesialregler kan gjøres for standard gateregistrerte motorsykler som deltar i Street ET samt for Junior Bike-klassene. I disse klassene skal det legges spesiell vekt på at alle skal få delta, dog under forutsetning av at motorsyklene og utøverne tilfredsstiller minimum sikkerhetskrav og at eventuelle avvik ikke gir utøveren konkurransemessige fortrinn.

En motorsykel skal ha 2 hjul, 1 foran og 1 bak, med kraftoverføring kun til bakhjulet. Kjøretøy med færre eller flere enn 2 hjul skal ikke klassifiseres som motorsykel.

5.2 Bremses

Motorsykkelen skal være utstyrt med to uavhengige bremses som virker direkte på hvert sitt hjul, og som kan opereres med hender og føtter i normal kjørestilling. Bremses må være tilstrekkelig effektive til å kunne stoppe motorsykkelen trygt innenfor godkjente minimumsgrenser for bremsestrekning.

Motorsykler på over 500 ccm skal ha skivebremses foran (**kun anbefalt i classic**). Doble skivebremses foran anbefales. Minimum mål er 295 x 4 mm for enkel skive, og minimum 230 x 4 mm for doble skiver, unntatt der hvor original diameter eller tykkelse er mindre. Bremseslanger og rør må være i god stand og være beskyttet mot unormal slitasje eller kontakt med bevegelige deler. Stålomspunnede slanger anbefales sterkt. Karbonfiber bremseklosser og/eller bremseskiver er forbudt.

5.3 Hjul

Motorsykkelen skal være utstyrt med et forhjul laget for motorsykler. Minimum frontfelg er 1" x 16", dog minimum 1" x 1+" for sykler opp til 125ccm. Bakfelgens bredde må ikke understige bakdekkets bredde på kontaktflaten med mer enn 50mm.

5.4 Dekk og slanger

Dekk skal være av typen "slicks" eller ha minimum mønsterdybde på 2 mm.. Slicks skal være utstyrt med minst tre synlige slitasjeindikatorer (hull) med minimum 120 graders mellomrom. Motorsykler med topphastighet over 200 km/t skal ha fordekk med minimum "V" merking, eller være av road-racing type. Slanger for bakhjul skal være av naturgummi, racing type. Ventilhetter av metall med gummitetting skal monteres. Det er ikke tillatt å bruke dekk som har smalere breddeangivelse enn felgens bredde.

5.5 Ramme

Rammens bærende deler skal være av minst 25 x 1,5 mm chrome-moly 4130 eller tilsvarende kvalitet. Hvis det er brukt enkelt øvre rammerør skal dette være minst 50 mm.. Motoren skal ikke være en bærende del av rammen, med mindre den var det originalt fra fabrikk og rammen ikke er modifisert.

Motoren bør være slik plassert at man oppnår en sikker vektfordeling.

For klasser/MC som ikke går fortere enn 7,50 sek på 402m/ 4,80 sek på 201m kan det brukes rør i bærende konstruksjoner som tilsvarer ST52 kvalitet sømløse rør, sk hydraulikkør, i minimumsdiameter 25mm med godstykkelse minimum 1,5mm.

Aluminium ramme er ikke tillatt med mindre hovedrammen er holdt original slik den forlot motorsykkelfabrikanten, eller det kan fremvises sertifikat på at modifiseringen er utført av sertifisert sveiser som har styrkeberegnet rammen etter modifisering. Styrken må være minst som for originalramme.

Stiv bakramme er tillatt med mindre annet er fastsatt i klassens reglement. Hjulavstand er fritt med mindre annet er fastsatt i klassens reglement.

5.6 Bakkeklaring

Minimum bakkeklaring med utøver i posisjon på sykkelen og riktig lufttrykk i dekkene (0,5 bar) skal være minimum 50 mm. Ingen annen del av sykkelen enn dekkene får være nærmere bakken enn 20 mm når fjæringen er helt komprimert. Det skal være mulig å lene motorsykkelen 12 grader til hver side, fra rett posisjon, uten at noe annen del av motorsykkelen enn dekkene har kontakt med bakken.

5.7 Framgaffel

Framgaffelen skal være av hydraulisk type. Gaffelbena får ikke gå mer enn 50 mm over styrekronen. Det skal måles på gaffelbenets høyeste punkt på selve rørets ytterdiameter, luftnipler, justeringsmekanismer og lignende ovenpå røret skal ikke medregnes/ måles.

Strap-down eller lignende innretning for å presse sammen framgaffel er ikke tillatt.

Det skal være fjæring i gaffelbena og fjæringen må være stiv nok til at gaffelbena ikke bunner. Det skal være minimum 10mm klaring mellom framskjerm og kåpe/lykt når fjæringen er maksimalt komprimert.

Gaffelbenas diameter skal være minimum:

Under 100cc:	25 mm,
100 – 349 cc:	28 mm,
350 – 749 cc:	32 mm,
750 cc og over:	34 mm.

5.8 Styre

På rammen skal det finnes faste styrestoppere som ikke tillater styret eller framhjulet å berøre strømlinjekåpen eller andre deler av motorsykkelen, også ved full nedfjæring.

Det skal alltid være minst 25 mm klaring mellom styre/ håndtak og tanken eller kåpen ved fullt styreutslag. Klaring mellom styrekåper og styre, samt mellom styrekåper og andre deler av motorsykkelen skal være tilstrekkelig til å ikke skape vanskeligheter ved manøvrering.

Originale Clip-On-styrer og såkalte TT-styrer er tillatt.

Styredempere får ikke brukes som styrestoppere. Sveising av styret er ikke tillatt.

5.9 Kontrollhåndtak

Alle kontrollhåndtak (clutch, brems, etc.) skal være avsluttet med en kule i enden. Disse endene må være permanent laget, som en fast del av håndtaket.

5.10 Karosserier

Bakre del av karosseriet eller bakskjerm skal minimum gå bakenfor bakhjulsbolten. Utover dette er karosseri fritt med mindre annet er fastsatt i klassens reglement, men det totale utseende skal ligne på en motorsykel.

Alle karosserier og/eller karosserideler skal være tilfredsstillende fastskrudd eller festet med hurtiglåser slik at de ikke kan løsne under løpet. Det er ikke tillatt å bruke tape, strips, borrelås eller tilsvarende for å feste karosseri eller karosserideler. Alle fester for karosseri eller karosserideler skal være satt fast i stål- eller aluminiums braketter eller ramme.

Strømlinjekåper skal være slik utformet at utøveren kan stige av og på motorsykkelen uten å fjerne noen deler. Strømlinjekåper bør ikke skape vanskeligheter ved kontroll av motorsykkelen.

Alle motorsykler som bruker lystgass skal bruke ”Butterfly”-type hurtiglåser på de delene av karosseriet som dekker motor, tank og lystgassflaske. Hurtiglåsene må kunne løsnes for hånd uten bruk av verktøy.

5.11 Sete

Setet skal være slik konstruert at det gir utøveren en sikker kjøreposisjon og må ikke være ukomfortabelt. Alle gatesykler må ha et polstret sete eller polstret sal.

5.12 Wheeliebars

Wheeliebars er tillatt med mindre annet er fastsatt i klassens reglement.

Benyttes bakdekk av typen ”flatslicks” med en breddeangivelse på større enn 7,5”, og/eller motorsykkelen går fortere enn 7,50 sek på 402m/ 4,80 sek på 201m er det påbudt med wheeliebars uansett klasse. Wheeliebars er uansett påbudt i klassene JuniorBike 13 og juniorbike 11, Super Twin Top Gas, FunnyBike, Super Twin Top Fuel, Pro Stock og Top Fuel.

Wheeliebars skal være konstruert for formålet og fastmontert i motorsykkelens ramme. Er wheeliebar helt eller delvis festet i baksving skal bakfjæring være fjernet. Wheeliebar-hjulenes slitebane skal være laget av et materiale som ikke kan lage gnister. Hjulene på wheeliebar anbefales ikke høyere enn 7,5 cm over bakken, når utøveren sitter i kjøreklar stilling.

Lengden på wheeliebar, målt fra senter bakhjulsbolt til senter av wheeliebarhjul, kan ikke overstige motorsykkelens hjulavstand.

5.13 Beskyttelsesdeksler

Alle åpne overføringer må ha deksler som hindrer uforutsett kontakt med roterende deler. Kjedekasser skal minimum dekke hele kjedets bredde ovenfra og minst nedover slik at øvre kjedegang er dekket.

Mekanisk drevne kompressorer av ”roots”-type skal ha deksel som er minimum 3 mm stål eller 5 mm aluminium eller SFI-godkjent sprengmatte. Utvendig monterte clutcher inklusivt armer og vakter skal ha deksel av minimum 3 mm stål eller 5 mm aluminium.

5.14 Motorer

Motorer skal være i god stand og ikke ha lekkasjer. Tillatte modifiseringer fremgår av det enkelte klassereglement.

Der hvor de individuelle klassereglene tillater det er motorer uten overlading tillatt med slagvolum på maksimalt 5000ccm, for motorer med kompressor eller turbo er det tillatt med maksimalt 3000ccm slagvolum.

Dersom det brukes bilmotor skal den ha svinghjul av stål og SFI-godkjent sprengmatte rundt hele svinghjulet, evtnt sprengplate av minimum 3mm stål eller 5mm aluminium.

5.15 Oljematte/bellypan

En Bellypan under motoren er påbudt i alle klasser unntatt i klassen ET Street,

Bellypan bør være innvendig kledd med absorberende oljematte. Alternativt kan det brukes en såkalt bleie (oljematte) som skal være sikkert festet til motoren med stropper.

5.16 Sikring av oljeplugger

Alle tappeplugger for olje, dekselbolter for interne oljefilter og utenpåliggende oljefilter skal sikres tilfredsstillende.

5.17 Lystgass (nitrous oxide)

Lystgass er tillatt med mindre annet er fastsatt i klassens reglement.

Lystgass flasker må komme fra en anerkjent leverandør og ventilen må ha en innebygd overtrykksventil. Det er forbudt å bruke ramme, svingarm eller andre type beholdere som beholder for lystgass.

Oppvarming av lystgassflasker skal kun skje ved hjelp av termostatregulerte eller trykkregulerte varmekabler. Bruk av åpen ild eller varmluftspistol er strengt forbudt.

5.18 Drivstoff

Kun kommersielt tilgjengelig diesel, bensin, etanol, E85, metanol, nitro, eller blandinger av disse typene, beregnet for forbrenningsmotorer, er tillatt.

Bensin defineres som bensin man får kjøpt på bensinstasjon eller hos forhandlere, inkl. oktanbooster, ventilbeskyttende kadmium/bly erstatning, og racefuel.

Ren metanol skal tilsettes fargestoff slik at den brenner med en synlig flamme. Alle andre former for drivstoff og/eller tilsetningsstoffer er forbudt i alle klasser.

5.19 Kompressorer

Kompressorer er tillatt med mindre annet er fastsatt i klassens reglement.

Mekanisk drevne kompressorer på nitro-drevne motorsykler skal ha overtrykksventil, gummioverføring til innsuget eller annen patent som beskytter mot tilbakeslag.

5.20 Drivstofftank og drivstoffsystemer

Drivstofftanken må være beregnet til det drivstoff den skal inneholde, være solid konstruert og skal være forsvarlig festet til rammen. Alle motorsykler må ha en ventil (kran) for å kunne stenge av drivstofftilførselen til motoren.

Alle drivstoffslanger skal være beregnet for det drivstoff de skal føre, tåle det trykk de utsettes for med god margin og være godt festet. Pumpedrevne fuel injection-systemer skal ha høytrykkslanger type aeroquip eller tilsvarende.

5.21 Forgassere og fuel injection

Gassreguleringen på alle motorsykler må kontrolleres av et håndbetjent vridbart håndtak, gassreguleringen må også ha en returfjær direkte montert på spjeld-mekanismen.

Forgasserne/spjeldene skal stenge automatisk om utøveren slipper håndtaket.

For alle motorsykler som bruker nitro som drivstoff er det påbudt med en returwire, i tillegg til returfjær. For alle motorsykler som bruker lystgass er det påbudt med en bryter i gassreguleringsmekanismen som sikrer at systemet ikke er operativt før ved tilnærmet fullt gasspådrag.

Motorsykler med sentrifugalclutch eller automatgir skal være utstyrt med en sikkerhetsanordning som forhindrer gasspådrag mens assistenten dytter sykkelen tilbake til startområdet etter burn out.

5.22 Dødmannsbryter

Motorsykkelen skal være utstyrt med en elektrisk kontakt som bryter all strøm til motoren, (og til lystgass-systemet hvis dette brukes) hvis utøveren skulle miste kontrollen over motorsykkelen.

Kontakten skal alltid være forbundet med utøveren med en snor som ikke er lengre enn 1 meter i utstrakt tilstand og den skal være festet til utøveren når motoren er i gang, også ved varmkjøring i depot.

Umodifiserte gateregistrerte motorsykler i Street ET er unntatt fra kravet om snor, så lenge original nødstoppbryter er tilstede og fungerer som originalt.

Motorsykler som bruker Nitro som drivstoff skal ha en snor-operert avstengingskran for drivstoffet som er uavhengig av hoved drivstoffkranen. Den samme kranen/ventilen kan ikke brukes til begge deler.

Bryter/hendel for hoved-drivstoffkranen skal være plassert slik at utøveren kan betjene den med begge hendene på styret og den bør være rød. Ingen andre røde brytere/hendeler er tillatt på styret.

Den snor-opererte avstengningskranen (emergency fuel shut off) skal alltid være forbundet med utøveren med en snor som ikke er lengre enn 1 meter i utstrakt tilstand når motoren startes. Den skal være konstruert slik at drivstofftilførselen stenges hvis utøveren forlater motorsykkelen, og må virke i alle retninger (gjelder også ved varmkjøring i depot).

5.23 Oljeoppsamlingstanker

Alle motorer som har oljeutlufting må enten koble denne til original luftfilter boks eller ende i en tank. Motorer med overladning (Turbo eller Kompressor) skal ha montert en oljeutluftingsslange som må tilkobles mekanisk i begge ender.

For FIM-klasser gjelder følgende;

Utluftingstanken skal bestå av 2 celler, slik at inntaket og uttaket på tanken er adskilt. Utløpet på tanken skal sitte høyere enn inntaket, slik at oljen ikke kan trykkes rett igjennom. Utløpet på tanken skal enten kobles til eksosanlegget eller til en annen tank. For atmosfæriske motorer skal tanken romme 0,5liter, på motorer med overladning skal denne romme 2 liter.

5.24 Eksosrør

Eksosrør får ikke gå lengre bak enn til bakdekkets bakerste punkt, og være vendt bort fra utøver, drivstofftank og dekk. Fleksible rør er ikke tillatt.

5.25 Giremekanisme

Giremekanismen skal være konstruert slik at giringen kan skje uten at hendene flyttes fra styret. Luftgiring er tillatt i alle klasser, med mindre det er forbudt i klassereglementet.

For alle Junior og Sportsman-klasser gjelder følgende;

Mekanisk, pneumatisk eller elektronisk autoshift-funksjon som automatisk veksler til neste gir ved et bestemt turtall, tid, turbotrykk, eller på annen måte er ikke tillatt. Standard automatgirkasse med konverter, halvautomatisk girkasse (uten bruk av clutch) eller variomatic regnes ikke som autoshift- funksjon.

5.26 Startanordning

En portabel startanordning som fungerer når motorsykkelen står i nøytral er tillatt. Det er tillatt å bruke clutchen som nøytral. Ruller eller «push Start» er ikke tillatt.

5.27 Elektronikk og computere

Batterier skal monteres sikkert og beskyttet.

Ved kjøring i mørke skal alle motorsykler ha et fungerende baklys som minst er synlig hele banelengden, inkludert bremsestrekning.

Computere kan bare benyttes for å samle informasjon. Visning eller sending av innsamlet informasjon, eller bearbeidet informasjon, til utøveren eller en annen lokasjon er forbudt under løpet.

Bortsett fra tenning og injeksjon er alle elektroniske systemer forbudt, inkludert alle former for traction kontroll. Elektronisk Wheelie kontroll er tillatt i klassene SGB, SCB, PCB og SST. I indeksklasser kan reguleringsmekanismer for tenning, gasspådrag og injeksjon ikke inneholde funksjonalitet som gjør det mulig å hel- eller halvautomatisk regulere motorsykkelens framferd i forhold til forbrukt tid og lokasjon. Det skal heller ikke være mulig å vise slik informasjon underveis.

Gassregulering, giring, clutch aktivisering/styring og bremses skal kun utføres manuelt av utøveren. Ingen funksjon på motorsykkelen tillates styrt med fjernkontroll.

Inneholder monterte systemer funksjonalitet som ikke er tillatt brukt er utøver forpliktet til å uoppfordret skriftlig dokumentere på tilfredsstillende måte til Stevneleder at den forbudte funksjonaliteten ikke er i bruk under hele stevnet.

5.28 Nummerplater

Nummerplaten skal være lett å lese. Numrene må være av en farge som står i klar kontrast til bakgrunnsfargen og skal ikke reflektere sollys. Klasseangivelse skal være med bokstaver som er minst 6 cm høye, og startnummeret skal ha siffer som er minst 10 cm høye.

5.29 Ballast

Ballast er ikke tillatt med mindre annet er fastsatt i klassens reglement. Ballast skal være sikkert festet til rammen eller motor.

5.30 Trykkbeholdere

Trykkbeholdere til lystgass, luftgiring, osv. må sitte godt beskyttet. Utenpåliggende montering er ikke tillatt. PVC eller plasttanker er uansett forbudt som trykkbeholdere for lystgass, luftgiring, clutchstyring etc. Bruk av lystgass i luftgiringsbeholdere er forbudt.

6. Klassereglement

Del enkelte klassereglementet er å tolke slik: Ved motstrid mellom de generelle tekniske reglene og klassereglementet, gjelder klassereglene foran de generelle tekniske reglene.

Linker til de internasjonale regelverkene:

<http://fim-europe.com/index.php/sport/road-racing--drag-bike/drag-bik>

<http://www.fim-live.com/en/sport/sport/european-dragbike-championship/>

6.1 Klassereglement for Pro Stock Bike (PSB)

Klassen kjøres etter gjeldende FIM regler som finnes på FIM sin hjemmeside.

6.2 Klassereglement for Top Fuel Bike (TF)

Klassen kjøres etter gjeldende FIM regler som finnes på FIM sin hjemmeside.

6.3 Klassereglement for Super Twin Top Fuel (ST)

Klassen kjøres etter gjeldende FIM regler som finnes på FIM sin hjemmeside.

6.4 Klassereglement for Super Street Bike (SSB)

Klassen kjøres etter gjeldende FIM regler som finnes på FIM sin hjemmeside.

6.5 Klassereglement for Funnybike (FB)

6.5.1 Definisjon

Funnybike er en klasse for spesialbygde motorsykler

6.5.2 Start

Heads-up Pro Tree start, med 0,4 sek forsinkelse mellom de 3 gule og grønt.

6.5.3 Kvalifisering

Beste ET.

6.5.4 Eliminering

Pro-Stige, eventuelt haltende etter SBFs mal-

6.5.5 Motor

Kun 1 motor, standard blokk er tillatt, ettermarkedsblokk er anbefalt.

Max slagvolum 2500cc med girkasse eller 3278cc uten girkasse. Max slagvolum 2500cc med turbo eller kompressor.

6.5.6 Drivstoff

Nitro er ikke tillatt ved overlading med turbo eller kompressor.

6.5.7 Ramme

Standard ramme er ikke tillatt. Sitte høyde minimum 400mm med fører i kjøreklar stilling og setet komprimert.

6.5.8 Karosseri

Påbudt med framskjerm og baksjerm. Baksjerm må lengdemessig gå lengre bak enn bakhjulbolten. Sete må være trukket med stoff eller anti-skli materiale. Frontkåpe må ha gjennomiktig vindskjerm.

6.5.9 Wheeliebars

Tillatt. Anbefales sterkt. **Se §5.12.**

6.5.10 Felger/dekk

Slicks tillatt, minimum 10" og maks 14" bredde bak slicks.

6.5.11 Vekt

295kg minimum.

6.5.12 Hjulavstand

Minimum 1880mm.

6.5.13 Sikkerhet

Klasse 1

6.5.14 Lisens

Nasjonal eller internasjonal lisens.

6.6 Klasseregler for Street ET (ET/S)

6.6.1 Definisjon

Street ET er en klasse for vanlige registrerte gatesykler, uregistrerte gatesykler eller sukler som er modifiserte eller spesialbygget for dragracing. Motorsykler som ikke er gateregistrert må være registrert i NMFs motorvognregister.

6.6.2 Indeks

Klassen kjører etter prinsippene for ET/Bracket-racing. Utøver setter sitt personlige Dial-in etter endt kvalifisering i god tid før første elimineringsrunde. Personlig Dial-in skal være lett synlig for tidtakere men må ikke kunne forveksles med startnummeret. Dial-in skrives ved siden av eller under startnummeret, eventuelt på wheeliebar.

Personlig Dial-in kan endres mellom elimineringsrundene, men bare innenfor klassens grenser. Maksimum dial-in tillatt er 14.99 sek (402m)/ 9.99 sek 201m). Minimum dial-in tillatt er 10.00 sek (402m)/ 6.40 sek (201m). Break-out regler gjelder.

6.6.3 Start

Handikap start basert på forskjell i personlig Dial-in valgt av hver utøver. Full Tree start, tre gule teller ned med 0.5 sek mellom hver av de gule og 0.5 sek mellom den siste gule og grønn.

6.6.4 Kvalifisering

Rangert etter differanse fra dial-in.

6.6.5 Eliminering

Sportsman stige, evt. haltende etter SBF sin mal. I eliminering vil kjøring fortære enn personlig Dial-in diskvalifisere utøveren, med mindre konkurrenten har blitt utelukket fra runden. Kjørere begge utøvere under sitt personlig Dial-in vinner den utøver som kjører nærmest sitt personlige Dial-in.

6.6.6 Motor

Ingen restriksjoner utover generelle tekniske regler.

6.6.7 Drivstoff

Bensin.

6.6.8 Ramme

Ingen restriksjoner utover generelle tekniske regler.

6.6.9 Karosseri

Ingen restriksjoner utover generelle tekniske regler.

6.6.10 Wheeliebars

Tillatt. **Se §5.12.**

6.6.11 Felger/dekk

Slicks tillatt.

6.6.12 Øvrig

Registrerte gatesykler som er helt standard slik de forlot fabrikken fritas fra kravet om egen dødmannsbryter med snor i henhold til **5.22**, men bare dersom original dødmannsbryter finnes og virker. Funksjonalitet tilsvarende original montert elektronikk tillates. For øvrig i henhold til generelle tekniske regler og sikkerhets regler. Stropp som er produsert av godkjent produsent for det formål å senke MC fremme, er tillatt. Stroppen skal være skrudd fast og ferdig montert før teknisk kontroll. Kun en stropp tillatt.

6.6.13 Sikkerhet

Klasse 3.

6.6.14 Lisens

Nasjonal **eller internasjonal lisens.**

6.6.15 Absolutt breakout

9,50 sek(402m)/6,20 sek(201m).

6.6.16 Snow ET

I klasse Street ET kan snøscootere i klasse Snow ET inviteres inn. Den sammenslåtte klassen vil beholde navnet Street ET og følge reglene for Street ET, med unntak av de tekniske krav til snøscooteren og krav til snøscooterfører, herunder lisens og førerutrustning, konf SR Snøscooter §5.6.21.

6.7 Klassereglement for Super Gas Bike (SGB)

6.7.1 Definisjon

Bensindrevet motorsykkel basert på standard konstruksjon, men modifisert for dragracing.

6.7.2 Indeks

9.50 sek (402m)/ 6.20 sek (201m). Break-out regler gjelder.

6.7.3 Start

Heads-up Pro Tree start, med 0.4 sek forsinkelse mellom de 3 gule og grønt

6.7.4 Kvalifisering

Nærmest mulig klasseindeks, men ikke under. I kvalifisering vil kjøring fortere enn indeks bli plassert på bunnen av kvalifiseringslista.

6.7.5 Eliminering

Sportsman stige, evt. haltende etter SBF's mal. I eliminering vil kjøring fortere enn indeks diskvalifisere utøveren, med mindre konkurrenten har blitt utelukket fra runden etter reglene i §1.11. Kjører begge utøvere under indeks vinner den utøver som kjører nærmest indeks.

6.7.6 Motor

Ingen restriksjoner utover generelle tekniske regler.

6.7.7 Drivstoff

Bensin.

6.7.8 Ramme

Skal være basert på standard motorsykkelramme, men modifisering tillatt.

6.7.9 Karosseri

Ingen restriksjoner utover generelle tekniske regler.

6.7.10 Wheeliebars

Ikke tillatt.

6.7.11 Felger/dekk

Slicks tillatt.

6.7.12 Sikkerhet

Klasse 2.

6.7.13 Lisens

Nasjonal **eller internasjonal lisens.**

6.8 Klassereglement for Super Comp Bike (SCB)

6.8.1 Definisjon

Super Comp Bike er en klasse beregnet for standard motorsykler som er modifisert for dragracing eller motorsykler spesialbygd for dragracing.

6.8.2 Indeks

8.50 sek (402m)/ 5.50 sek (201m). Break-out regler gjelder.

6.8.3 Start

Heads-up Pro Tree start, med 0.4 sek forsinkelse mellom de 3 gule og grønt.

6.8.4 Kvalifisering

Nærmest mulig klasseindeks, men ikke under. I kvalifisering vil kjøring fortere enn indeks bli plassert på bunnen av kvalifiseringslista.

6.8.5 Eliminering

Sportsman stige, evt. haltende etter SBF sin mal. I eliminering vil kjøring fortere enn indeks diskvalifisere utøveren, med mindre konkurrenten har blitt utelukket fra runden etter reglene i **§1.11**. Kjører begge utøvere under indeks vinner den utøver som kjører nærmest indeks.

6.8.6 Motor

Ingen restriksjoner utover generelle tekniske regler.

6.8.7 Drivstoff

Nitro er ikke tillatt. Ellers ingen restriksjoner.

6.8.8 Ramme

Ingen restriksjoner utover generelle tekniske regler.

6.8.9 Karosseri

Ingen restriksjoner utover generelle tekniske regler.

6.8.10 Wheeliebars

Tillatt. Anbefales sterkt. **Se §5.12.**

6.8.11 Felger/dekk

Slicks tillatt.

6.8.12 Sikkerhet

Klasse 2

6.8.13 Lisens

Nasjonal **eller internasjonal lisens.**

6.9 Klasseregler for Pro Comp Bike(PCB)

6.9.1 Definisjon

Pro Comp Bike er en klasse beregnet for motorsykler som er spesialbygd for dragracing.

6.9.2 Indeks

7.50 sek (402m)/ 4.80 sek (201m). Break-out regler gjelder.

6.9.3 Start

Heads-up Pro Tree start, med 0.4 sek forsinkelse mellom de 3 gule og grønt.

6.9.4 Kvalifisering

Nærmest mulig klasseindeks, men ikke under. I kvalifisering vil kjøring fortere enn indeks bli plassert på bunnen av kvalifiseringslista.

6.9.5 Eliminering

Sportsman stige, evt. haltende etter SBF sin mal. I eliminering vil kjøring fortere enn indeks diskvalifisere utøveren, med mindre konkurrenten har blitt utelukket fra runden etter reglene i **§1.11**. Kjører begge utøvere under indeks vinner den utøver som kjører nærmest indeks.

6.9.6 Motor

Ingen restriksjoner utover generelle tekniske regler.

6.9.7 Drivstoff

Ingen restriksjoner utover generelle tekniske regler.

6.9.8 Ramme

Nitrometan forbudt eller ingen restriksjoner utover generelle tekniske regler.

6.9.9 Karosseri

Ingen restriksjoner utover generelle tekniske regler.

6.9.10 Wheeliebars

Tillatt. Anbefales sterkt. **Se §5.12.**

6.9.11 Felger/dekk

Slicks tillatt

6.9.12 Lisens

Nasjonal **eller** internasjonal.

6.9.13 Tid mellom rundene

Arrangøren skal gi utøver minimum et time mellom alle kval- og elimineringsrunder.

6.10 Klassereglement for Super Twin Top Gas

6.10.1 Definisjon

Klassens forkortede navn er STW/TG, og startnummer skal stå etter kortnavn. Klassen Super Twin Top-Gas er for motorsykler med to eller firetakts to-sylindret forbrenningsmotor med eller uten ekstra lading (kompressor), beregnet for bensin.

6.10.2 Start

Heads-up Pro Tree start, med 0,4 sek forsinkelse mellom de 3 gule og grønt.

6.10.3 Kvalifisering

Beste ET.

6.10.4 Eliminering

Pro-Stige, eventuelt haltende etter SBFs mal.

6.10.5 Motor

Motorstørrelse ikke begrensen. Forgasser eller kompressormating er tillatt. Motorbeskyttelse (bleie) er påbudt.

6.10.6 Drivstoff

Det er kun vanlig bensin, bensin-etanol blanding (E85), eller racebensin som er tillatt. Lystgass (N₂O), nitrometan eller metanol som drivstoff er ikke tillatt. (Se generelle bestemmelser 1.4)

Alle drivstoff og drivstofftilsetninger inneholdende stoffene propylen-oxid og hydrazin er forbudt. Som bensin regnes all blyfri bensin som selges på vanlige bensinstasjoner. Racefuel som kan kjøpes fritt er tillatt, men må ikke ha en dielektrisitetskonstant større enn 4 (DC-meter) Såkalt Oktan Booster er tillatt.

6.10.7 Lading

Lading med kompressor eller turbo er tillatt. Overføringer for å drifte kompressor må være tildekket. Ved kjededrift av kompressor må dette være tildekket med 3mm aluminiumsplate eller 1mm stålplate. Kompressor må ha eksplosjonsbeskyttelse.

6.10.8 Bremses og fjæring

Minstemål for skive ved enkeltskivebremses er diameter 250mm x tykkelse 4,5mm. Ved dobbeltskivebremses må skivene ha en minimum diameter på 300mm x 4,5mm tykkelse.

6.10.9 Elektrisk

8,1 strømkretsbyter (kill switch)

6.10.10 Ramme

Bærende rammerør må minimum være 20 mm diameter x 1,5 mm veggtykkelse. Sentralrammerør må minimum være 50 mm diameter.

Øvre gaffelrørdiameter er minimum 34 mm.

6.10.11 Hjelpesystemer

Computer, data-recorder.

Computer, datarecorder kan kun brukes til innsamling av data, og ikke til å automatisere kjøringen

6.10.12 Wheeliebars

Påbudt.

6.10.13 Kamera

Det er kun tillatt med bruk av ett kamera. Kamera skal kun festes til mc med fabrikkgodkjente fester og festesystem, levert med godkjenningsskilt fra kamerafabrikken.

6.10.14 Hjulavstand

Minimum hjulavstand er 1700 mm, senterbolt til senterbolt.

6.10.15 Sikkerhet

Klasse 2

6.10.16 Lisens

Nasjonalt **eller internasjonal lisens.**

6.11 Klassereglement for Classic Dragbike (CDB)

6.11.1 Definisjon

Klassen er åpen kun for motorsykler med motor ikke nyere enn 1984-årsmodell,

Motorsykkelen bør være spesialbygd eller modifisert for dragracing.

Motorsykkelen skal se tidsriktig ut, dvs fra før 1985 årsmodell, eventuelt se ut som en spesialbygd dragbike slik de så ut før 1985. Med årsmodell mener produsentens årsmodell. uavhengig av evt dato for førstegangs-registrering etc.

6.11.2 Indeks

Klassen kjører etter prinsippene for Bracket-racing.

Personlig Dial-in for elimineringen settes til utøverens beste ET fra kvalifiseringen, minus 0,5sek (402m) / 0,3sek (201m).

Utøveren kan selv velge å sette Personlig Dial-in lavere enn beste ET minus 0,5sek/0,3sek, hvis han/hun ønsker.

Personlig Dial-in kan ikke settes lavere enn 7,50sek på 402m / 4,80sek på 201m.

Personlig Dial-in kan ikke settes høyere enn 12,00 sekunder på 402m/7,80 sekunder på 201m. Personlig Dial-in kan ikke endres i løpet av elimineringen på et stevne.

Personlig Dial-in skal leveres skriftlig til tidtakingen i god tid før elimineringen starter, helst på en samlet liste for CDB-utøvere. Det er dog hver enkelt utøvers ansvar å sørge for at Personlig Dial-in blir levert til tidtakingen i tide.

Personlig Dial-in skal også TYDELIG angis på begge sider av motorsykkelen i elimineringen.

6.11.3 Startmetode

Handikap start i eliminering basert på differanse i Personlig Dial-in.

Full Tree start, dvs. 0,5 sek forsinkelse mellom hver av de 3 gule, og deretter grønn lampe.

6.11.4 Kvalifisering

Rangers etter reaksjonstid.

6.11.5 Eliminering

ALL-IN Sportsman stige. Evt. haltende Sportsman-stige etter SBF sin mal.

I eliminering vil kjøring fortære enn Personlig Dial-in diskvalifisere utøveren, med mindre konkurrenten har blitt diskvalifisert fra runden for en alvorligere feil. Kjører begge utøvere under sitt Personlig Dial-in vinner den utøver som kjører nærmest sitt Personlige Dial-in.

6.11.6 Motor

En eller flere motorer med fri modifisering er tillatt.

Forgasser(e), mekanisk innsprøyting eller original elektronisk innsprøyting er valgfritt, dog med begrensninger som angitt nedenfor.

Magnet-tenning, stift-tenning eller elektronisk tenning er valgfritt, dog med begrensninger som angitt nedenfor.

Basic 1-trinns shiftlight er tillatt. Ny og brukt billett motorblokk er tillatt forutsatt at blokken er godkjent av den tekniske gruppen i CDBS med godkjenningsbrev med serienummer på blokk er utstedt. For godkjenning av ny billett motorblokk, så henvises det til retningslinjer for godkjenning av CDBS cup regler. Ny og brukt motorblokk er tillatt.

Om bilmotor brukes skal kjøretøyets vekt og vektfordeling kunne sammenlignes med hva som gjelder for drag bike konstruksjon.

Bil motorer skal ha svinghjul av stål og tilfredsstillende beskyttelseskåpe over svinghjul og clutch/ konverter.

HD Evo motor er ikke tillatt.

Ettermontert computer eller motorstyringssystemer som ikke fantes før 1985 er ikke tillatt.

Tenningsanlegg med funksjonalitet som gjør at tenningsinnstilling kan varieres elektronisk (f.eks retard) under kjøring er ikke tillatt. Se nedenfor for eksempler på tillatte/ ikke tillatte tenningsanlegg. Elektronisk tractioncontrol er ikke tillatt. Throttlestop er ikke tillatt.

Elektroniske eller mekaniske timere som styrer funksjoner på kjøretøyet er ikke tillatt.

Eventuell elektronisk innsprøyting skal være original for motoren fra før 1985 årsmodell, og være i helt original urørt utførelse. Uoriginale elektroniske styringer og/eller sensorer er ikke tillatt.

Logger er ikke tillatt.

2-step launchcontrol er ikke tillatt.

Ved tvil om en komponent er tillatt er det utøverens ansvar å skriftlig dokumentere at tilsvarende komponent var i bruk på drag bikes før 1985. Dokumentasjon skal forelegges senest ved teknisk kontroll på stevner, samt evt på forespørsel fra Styret i CDB Scandinavia.

Eksempler på tillatte tenningsanlegg; Dyna 3/S/2000/4000 - MSD MC-2/MC-3 og lignende.

Eksempler på IKKE tillatte tenningsanlegg; Dyna ARC/2000SE/2Ki - MSD MC-4/SB6 og lignende.

Dyna 4000/ MSD MC-3 og lign. må sette 2-step rpm.limit lik max rpm.limit = ute av funksjon.

Motorsykler skal ha en "Dødmannsbryter" som bryter ALL strøm på motorsykkelen, evt. kortslutter magnet-tenningen hvis slikt brukes. Dødmannsbryteren skal være forbundet til utøveren med en snor som er max 1 meter lang.

6.11.7 Drivstoff

Tillatte motorkombinasjoner / drivstoff;

Bensin – Sugemotor, Turbo og/ eller Kompressor. Lystgass tillatt. Metanol – Sugemotor, Turbo og/ eller Kompressor. Lystgass tillatt. Nitro – Sugemotor eller Kompressor

NB! Lystgass kan være forbudt i enkelte land (ex Sverige).

For motorsykler som går på metanol eller nitro skal det være montert en fungerende Emergency Fuel shut-off. Shut-off'en skal ha en fjær-belastet avstengingskran sikret med en splint. Splinten skal være forbundet til utøveren med en snor som er maks 1 meter lang.

6.11.8 Ramme

Ingen restriksjoner utover det at bygges skal se tidsriktig ut.

6.11.9 Karosseri

Ingen restriksjoner utover det at bygget skal se tidsriktig ut.

6.11.10 Starter

En portabel startanordning som fungerer når motorsykkelen står i nøytral er tillatt. Det er tillatt å bruke sentrifugal clutch som nøytral. Motorisert rulletarter er tillatt. Utøver skal da sitte på motorsykkelen, forbundet til sykkelens dødmannsbryter, og eventuelt shut-off. Ellers skal motorsykkelen kun startes når føreren eller en medhjelper er forbundet til sykkelens dødmannsbryter, og evt shut-off.

6.11.11 Wheeliebars

Påbudt for dragbikes med bak-slicks 6" eller bredere. Valgfritt for dragbikes med bak-slicks smalere enn 6" eller mønstret bak dekk.

6.11.12 Øvrig

I henhold til generelle tekniske regler og sikkerhets regler. Bellypan eller Oljematte under motor og girkasse er påbudt. Dersom åpningen i forgasser(e), spjeld hus el. lign er rettet mot føreren, skal det monteres en flammebeskyttelse som beskytter føreren i tilfelle tilbakeslag etc.

6.11.13 Sikkerhet

Klasse 2 (dvs ned til, men ikke under, 7,50s på 402m/ 4.80s på 201m) Heldekkende brannsikkert undertøy er påbudt hvis drivstoff er nitro eller metanol.

6.11.14 Lisens

Nasjonal eller internasjonal

6.11.15 Startnummer

Prefix CDB. Startnummer tildeles av foreningen CDB Scandinavia. Startnummer skal være sort skrift på hvit bunn, på begge sider av motorsykkelen eller på wheeliebar. Tallene skal være godt lesbare på 10 meters avstand. For motorsykler med metanol eller nitro som drivstoff skal det finnes en rund fargemerking på minst 50mm diameter som plasseres til høyre for startnummeret. Fargen skal være fluoriserende, oransje for metanol, rød for Nitro.

6.11.16 Tid mellom rundene

Arrangøren skal gi utøver minimum en tide depottid mellom alle kval- og elimineringsrunder.

6.12 Klassereglement for Junior Bike 11 (JBK)

6.12.1 Definisjon

JBK er en klasse hvor deltagere kan kjøre fra og med det kalenderåret man fyller 11 år og til og med det året man fyller 13 år. Her finner man alle typer motorsykler fra standard lettvektete, krossykler og opp til motorsykler som er modifiserte eller spesialbygget for dragracing. Det kjøres maks en distanse på 201m. Motorsykkel og utøver må passe sammen. **Se §5.22.** Foreldre eller verge må godkjenne deltakelse for hvert stevne.

Regler som øvrige generelle og tekniske regler i spesialreglement Dragbikes, unntatt;

6.12.2 Indeks

Klassen kjører etter prinsippene for ET/Bracket-racing. Utøver setter sitt personlige Dial-in etter endt kvalifisering i god tid før første elimineringsrunde. Personlig Dial-in skal være lett synlig for tidtakere men må ikke kunne forveksles med startnummeret. Dial-in skrives ved siden av eller under startnummeret, eventuelt på wheeliebar. Personlig Dial-in kan endres mellom elimineringsrundene, men bare innenfor klassens grenser. Minimum dial-in tillatt er 11.00/9,80 sek. Break-out regler gjelder.

6.12.3 Start

Handikap start basert på forskjell i personlig Dial-in valgt av hver utøver. Full Tree start, tre gule teller ned med 0.5 sek mellom hver av de gule og 0.5 sek mellom den siste gule og grønn.

6.12.4 Kvalifisering

Rangeres etter reaksjonstid.

6.12.5 Eliminering

Sportsman stige, evt. haltende etter SBF sin mal. I eliminering vil kjøring fortære enn personlig Dial-in diskvalifisere utøveren, med mindre konkurrenten har blitt utelukket fra runden. Kjørere begge utøvere under sitt personlig Dial-in vinner den utøver som kjører nærmest sitt personlige Dial-in. I solorunde gjelder kun Absolutt break-out.

6.12.6 Motor

Kun 1 motor. Overlading og/ eller lystgass ikke tillatt. For øvrig ingen restriksjoner.

6.12.7 Drivstoff

Kun vanlig bensinstasjon-bensin, E85, eller elektrisk.

6.12.8 Ramme

Standard eller egenbygd. Alle typer materialer og konstruksjoner er tillatt, men skal være fagmessig utført. Ramme skal godkjennes av teknisk kontroll.

6.12.9 Karosseri

Ingen restriksjoner i forhold til Generelle tekniske regler. Dødmannsbryter med snor i henhold til 5.22 er påbudt.

6.12.10 Wheeliebars

Påbudt.

6.12.11 Felger/dekk

Minimum diameter frontfelg er 7". Minimum diameter bak felg er 7". Slicks tillatt.

6.12.12 Hjulavstand

Minimum 95cm.

6.12.13 Kjøreutstyr

Godkjent helhjelm med visir eller godkjent crosshjelm med crossbriller. Hansker, støvler og ryggskinne/beskyttelsesvest i henhold til sikkerhetskrav Klasse 3. Skinnbukse og skinnjakke, eller Goretex bukse og jakke som er beregnet for motorsykkelkjøring.

6.12.14 Lisens

Nasjonal **eller internasjonal lisens**.

6.12.15 Absolutt breakout

9,80 sek (201m).

6.13 Klassereglement for Junior Bike (JBA)

6.13.1 Definisjon

JBA er en klasse for de største barna. Deltagere kan kjøre i denne klassen fra og med det kalenderåret man fyller 13 år til og med det året man fyller 18 år. I denne klassen kjører man vanlig dragracing med både kvalifisering og eliminering, og deltagerne kan delta i Norgesmesterskap og/eller serier. Her finner man alle typer motorsykler fra standard lettvektene, krossykler og opp til motorsykler som er modifiserte eller spesialbygget for dragracing. Det kjøres maks 201m. Motorsykel og utøver må passe sammen. Utøver skal når han/hun sitter på sete, nå ned til bakken med begge ben. **Se §1.9.** Foreldre eller verge må godkjenne deltakelse for hvert stevne. Siste stevnet utøver kjører Juniorbike, åpnes det opp for ett testdrag på 402 meter. Utøver må være 15 år, og dette skal godkjennes av Stevneleder og Teknisk ansvarlig.

Regler som øvrige generelle og tekniske regler i spesialreglement Dragbikes, unntatt;

6.13.2 Indeks

Klassen kjører etter prinsippene for ET/Bracket-racing. Utøver setter sitt personlige Dial-in etter endt kvalifisering i god tid før første elimineringsrunde. Personlig Dial-in skal være lett synlig for tidtakere, men må ikke kunne forveksles med startnummeret. Dial-in skrives ved siden av eller under startnummeret, eventuelt på wheeliebar. Dial-in skal stå på motorsykkelen under eliminering.

Personlig Dial-in kan endres mellom elimineringsrundene, men bare innenfor klassens grenser.

Kjøring under klassens index fører til at runden strykes. Ved absolutt break-out, vil utøver utelukkes fra stevnet og kun beholde poeng for teknisk/oppmøte. I eliminering gjelder kun absolutt break out. Minimum dial-in tillatt;

JBA: 6,90 sek (201m) absolutt break out: **6,60** sek

6.13.3 Start

Handikap start basert på forskjell i personlig Dial-in valgt av hver utøver. Full Tree start, tre gule teller ned med 0.5 sek mellom hver av de gule og 0.5 sek mellom den siste gule og grønn.

6.13.4 Kvalifisering

Rangeres etter reaksjonstid.

6.13.5 Eliminering

Sportsman stige, evtnt haltende etter SBF sin mal. I eliminering vil kjøring fortere enn personlig Dial-in diskvalifisere utøveren, med mindre konkurrenten har blitt utelukket fra runden. Kjørere begge utøvere under sitt personlig Dial-in vinner den utøver som kjører nærmest sitt personlige Dial-in. I solorunde gjelder kun Absolutt break-out.

6.13.6 Motor

Kun 1 motor. Overlading og/eller lystgass ikke tillatt. For øvrig ingen restriksjoner, men utøver må kunne mestre sykkelen på en trygg måte.

6.13.7 Drivstoff

Handelsbensin, metanol, E85 er tillatt.

6.13.8 Karosseri

Ingen restriksjoner i forhold til Generelle tekniske regler. Dødmannsbryter med snor i henhold til 5.22 er påbudt.

6.13.9 Wheeliebars

Påbudt.

6.13.10 Felger/dekk

Minimum diameter frontfelg er 10". Minimum diameter bak felg er 10". Slicks tillatt.

6.13.11 Hjulavstand

Minimum 125cm.

6.13.12 Kjøreutstyr

Godkjent helhjelm med visir eller godkjent crosshjelm med crossbriller.

Hansker, støvler og ryggskinne/beskyttelsesvest i henhold til sikkerhetskrav Klasse 3.

6.13.13 Lisens

Nasjonal **eller internasjonal lisens**.

6.13.14 Absolutt breakout

JBA: 6,60 sek (201m).

6.14 Klassereglement for Junior Rekrutt (JBR)

6.14.1 Definisjon

JBR (Junior Bike Rekrutt) er en klasse hvor deltagere kan kjøre året man fyller 8 år. Her finner man alle typer motorsykler fra standard lettvektene, Cross sykler og opp til motorsykler som er modifiserte eller spesialbygget for dragracing. Det kjøres maks en distanse på 201m. Motorsykkel og utøver må passe sammen og godkjennes av ansvarlig teknisk godkjenner i NMF utpekt av grengruppa innenfor dragrace.

Foreldre eller verge må godkjenne deltakelse for hvert stevne. Klassen er en ren oppvisningsklasse, der alle kåres som vinnere.

6.14.2 Start

Fullt tre, tre gule teller ned med 0.5 sek mellom hver av de gule og 0.5 sek mellom den siste gule og grønn.

6.14.3 Absolutt break-out

Absolutt break-out: 12,00

6.14.4 Motor

Kun 1 motor

6.14.5 Drivstoff

Kun vanlig bensinstasjon-bensin eller elektrisitet.

6.14.6 Ramme

Standard eller egenbygd. Alle typer materialer og konstruksjoner er tillatt, men skal være fagmessig utført. Ramme skal godkjennes av teknisk kontroll.

6.15 Klassereglement for Junior Bike Pro (JB-Pro)

6.15.1 Definisjon

JB-Pro er en klasse fra året man fyller 16 frem til året man fyller 18 år.

Deltagere kan kjøre i denne klassen fra og med det kalenderåret man fyller 15 år ved dokumentert flerårig konkurransetrening samt at man fremlegger egen søknad til grenen Dragbike i NMF. Da vil max 750 cc gjelde samt 6,5 sekunder som absolutt break out, frem til året de fyller 16 år.

I denne klassen kjører man vanlig dragracing med både kvalifisering og eliminering, og deltagerne kan delta i Norgesmesterskap og/eller serier i samme klasse som JBA. Her finner man alle typer motorsykler fra standard lettvektene, crosssykler og opp til motorsykler som er modifiserte eller spesialbygget for dragracing. Det kjøres maks 201m. Motorsykel og utøver må passe sammen. Utøver skal når han/hun sitter på sete, nå ned til bakken med begge ben. **Se §1.9.** Foreldre eller verge må godkjenne deltakelse for hvert stevne.

Regler som øvrige generelle og tekniske regler i spesialreglement Dragbikes, unntatt;

6.15.2 Indeks

Klassen kjører etter prinsippene for ET/Bracket-racing. Utøver setter sitt personlige Dial-in etter endt kvalifisering i god tid før første elimineringsrunde. Personlig Dial-in skal være lett synlig for tidtakere men må ikke kunne forveksles med startnummeret. Dial-in skrives ved siden av eller under startnummeret, eventuelt på wheeliebar. Dial-in skal stå på motorsykkelen under eliminering.

Personlig Dial-in kan endres mellom elimineringsrundene, men bare innenfor klassens grenser.

Kjøring under klassens index fører til at runden strykes. Ved absolutt break-out, vil utøver utelukkes fra stevnet og kun beholde poeng for teknisk/oppmøte. I eliminering gjelder kun absolutt break out. Minimum dial-in tillatt;

Index: 5,90 sekunder 201 meter (absolutt breakout 5,40 sekunder.

6.15.3 Start

Handikap start basert på forskjell i personlig Dial-in valgt av hver utøver. Full Tree start, tre gule teller ned med 0.5 sek mellom hver av de gule og 0.5 sek mellom den siste gule og grønn.

6.15.4 Kvalifisering

Rangeres etter reaksjonstid

6.15.5 Eliminering

Sportsman stige, evtnt haltende etter SBF sin mal. I eliminering vil kjøring fortære enn personlig Dial-in diskvalifisere utøveren, med mindre konkurrenten har blitt utelukket fra runden. Kjører begge utøvere under sitt personlig Dial-in vinner den utøver som kjører nærmest sitt personlige Dial-in. I solorunde gjelder kun Absolutt break-out.

6.15.6 Motor

Kun en motor. Ellers ingen restriksjoner, men utøver må kunne mestre sykkelen på en trygg måte. Fritt volum/antall sylindre.

6.15.7 Drivstoff

Handelsbensin, metanol, E85 er tillatt.

6.15.8 Ramme

Standard eller egenbygd. Alle typer materialer og konstruksjoner er tillatt, men skal være fagmessig utført. Ramme skal godkjennes av teknisk kontroll.

6.15.9 Karosseri

Ingen restriksjoner i forhold til Generelle tekniske regler. Dødmannsbryter med snor i henhold til 83.1.21 er påbudt.

6.15.10 Wheeliebars

Påbudt.

6.15.11 Felger/dekk

Minimum diameter frontfelg er 10". Minimum diameter bak felg er 10". Slicks tillatt.

6.15.12 Hjulavstand

Minimum 125cm.

6.15.13 Kjøreutstyr

Godkjent helhjelm med visir eller godkjent crosshjelm med crossbriller. Hansker, støvler og ryggskinne/beskyttelsesvest i henhold til sikkerhetskrav Klasse 3.

6.15.14 Lisens

Nasjonal **eller internasjonal lisens**.

6.15.15 Absolutt breakout

5,40 sek. (201m).