

SPECIALREGLEMENT

Dragrace

Avdeling Norges Motorsykkelforbund
Godkjent januar 2023

© 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.



SPECIALREGLEMENT DRAGRACING (SR) 028A. SPRINT OG DRAGRACING

7

028A.1	GENERELT	7
028A.2	MOTORSYKLER	7
028A.2.1.	GENERELT UTØVERE	7
028A.2.2	LISENSKLASSER	8
028A.2.3	PERSONLIG SIKKERHETSUTRUSTNING	10
028A.3	BANER	11
028A.4	TEKNISK INSPEKSJON	11
028A.5	START AV MOTOR I DEPOTET. GJELDER MOTORSYKLER MED SENTRIFUGALCLUTCH:	12
028A.6	LØP	12
028A.7	KVALIFISERING	13
028A.8	ELIMINERING	14
028A.9	NORGESMESTERSKAP I DRAGBIKE	15

83.1. TEKNISK REGLEMENT FOR DRAGBIKES

19

83.1.01	BREMSER	19
83.1.02	HJUL	19
83.1.03	DEKK OG SLANGER	19
83.1.04	RAMME	19
83.1.05	BAKKEKLARING	20
83.1.06	FRAMGAFFEL	20
83.1.07	STYRE	20
83.1.08	KONTROLLHÅNDTAK	20
83.1.09	KAROSSERIER	20
83.1.10	SETE	21
83.1.11	WHEELIEBARS	21
83.1.12	BESKYTTELSESEKSLER	21
83.1.13	MOTORER	21
83.1.14	OLJEMATTE / BELLYPAN	21
83.1.15	SIKRING AV OLJEPLUGGER	21
83.1.16	LYSTGASS (NITROUS OXIDE)	21
83.1.17	DRIVSTOFF	22
83.1.18	KOMPRESSORER	22
83.1.19	DRIVSTOFFTANK OG DRIVSTOFFSYSTEMER	22
83.1.20	FORGASSERE OG FUEL INJECTION	22
83.1.21	DØDMANNSBRYTER	22
83.1.22	OLJEOPPSAMLINGSTANKER	23
83.1.23	EKSOSRØR	23
83.1.24	GIREMEKANISME	23
83.1.25	STARTANORDNING	23
83.1.26	ELEKTRONIKK OG COMPUTERE	23
83.1.27	NUMMERPLATER	24
83.1.28	BALLAST	24
83.1.29	TRYKKBEHOLDERE	24

83.1.30	TOLKNING AV REGLER I KLASSEREGLEMENT	24
83.2	KLASSEREGLER FOR PRO STOCK BIKE (PSM)	24
83.6.	<u>KLASSEREGLER FOR FUNNYBIKE (FB)</u>	<u>25</u>
83.6.1	DEFINISJON	25
83.6.2	START	25
83.6.3	KVALIFISERING	25
83.6.4	ELIMINERING	25
83.6.5	MOTOR	25
83.6.6	DRIVSTOFF	25
83.6.7	RAMME	25
83.6.8	KAROSSERI	25
83.6.9	WHEELIEBARS	25
83.6.10	FELGER/ DEKK	25
83.6.11	VEKT	25
83.6.12	HJULAVSTAND	25
83.6.13	SIKKERHET	25
83.6.14	LISENS	25
83.7	<u>KLASSEREGLER FOR STREET ET (ET/S)</u>	<u>26</u>
83.7.1	DEFINISJON	26
83.7.2	INDEKS	26
83.7.3	START	26
83.7.4	KVALIFISERING	26
83.7.5	ELIMINERING	26
83.7.6	MOTOR	26
83.7.7	DRIVSTOFF	26
83.7.8	RAMME	26
83.7.9	KAROSSERI	26
83.7.10	WHEELIEBARS	26
83.7.11	FELGER/ DEKK	26
83.7.12	ØVRIG	26
83.7.13	SIKKERHET	27
83.7.14	LISENS	27
83.7.15	ABSOLUTT BREAKOUT	27
83.10	<u>KLASSEREGLER FOR SUPER GAS BIKE (SGB)</u>	<u>28</u>
83.10.1	DEFINISJON	28
83.10.2	INDEKS	28
83.10.3	START	28
83.10.4	KVALIFISERING	28
83.10.5	ELIMINERING	28
83.10.6	MOTOR	28
83.10.7	DRIVSTOFF	28

83.10.8	RAMME	28
83.10.9	KAROSSERI	28
83.10.10	WHEELIEBARS	28
83.10.11	FELGER/ DEKK	28
83.10.12	SIKKERHET	28
83.10.13	LISENS	28

83.11. KLASSEREGLER FOR SUPER COMP BIKE (SCB) 29

83.11.1	DEFINISJON	29
83.11.2	INDEKS	29
83.11.3	START	29
83.11.4	KVALIFISERING	29
83.11.5	ELIMINERING	29
83.11.6	MOTOR	29
83.11.7	DRIVSTOFF	29
83.11.8	RAMME	29
83.11.9	KAROSSERI	29
83.11.10	WHEELIEBARS	29
83.11.11	FELGER/ DEKK	29
83.11.12	SIKKERHET	29
83.11.13	LISENS	29

83.12. KLASSEREGLER FOR PRO COMP BIKE (PCB) 30

83.12.1	DEFINISJON	30
83.12.2	INDEKS	30
83.12.3	START	30
83.12.4	KVALIFISERING	30
83.12.5	ELIMINERING	30
83.12.6	MOTOR	30
83.12.7	DRIVSTOFF	30
83.12.8	RAMME	30
83.12.9	KAROSSERI	30
83.12.10	WHEELIEBARS	30
83.12.11	FELGER/ DEKK	30
83.12.12	SIKKERHET	30
83.12.13	LISENS	30

83.15. KLASSEREGLER FOR CLASSIC DRAGBIKE (CDB) 33

83.15.1	DEFINISJON	33
83.15.2	INDEKS	33
83.15.3	STARTMETODE	33
83.15.4	KVALIFISERING	33
83.15.5	ELIMINERING	33
83.15.6	MOTOR	33

83.15.7	DRIVSTOFF	34
83.15.8	RAMME	34
83.15.9	KAROSSERI	34
83.15.10	STARTER	34
83.15.11	WHEELIEBARS	34
83.15.12	ØVRIG	34
83.15.13	SIKKERHET	34
83.15.14	LISENS	34
83.15.15	STARTNR	35
83.16. KLASSE REGLER FOR JUNIOR BIKE 11 (JBK)		36
83.16.1	DEFINISJON	36
83.16.2	INDEKS	36
83.16.3	START	36
83.16.4	KVALIFISERING	36
83.16.5	ELIMINERING	36
83.16.6	MOTOR	36
83.16.7	DRIVSTOFF	36
83.16.8	RAMME	36
83.16.9	KAROSSERI	36
83.16.10	WHEELIEBARS	36
83.16.11	FELGER/ DEKK	36
83.16.12	HJULAVSTAND	36
83.16.13	KJØREUTSTYR	37
83.16.14	LISENS	37
83.16.15	ABSOLUTT BREAKOUT	37
83.17 KLASSE REGLER FOR JUNIOR BIKE JBA		38
83.17.1	DEFINISJON	38
83.17.2	INDEKS	38
83.17.3	START	38
83.17.4	KVALIFISERING	38
83.17.5	ELIMINERING	38
83.17.6	MOTOR	38
83.17.7	DRIVSTOFF	38
83.17.8	RAMME	38
83.17.9	KAROSSERI	38
83.17.10	WHEELIEBARS	39
83.17.11	FELGER/ DEKK	39
83.17.12	HJULAVSTAND	39
83.17.13	KJØREUTSTYR	39
83.17.14	LISENS	39
83.17.15	ABSOLUTT BREAKOUT	39
83.18 KLASSE REGLENE FOR JBR (JUNIOR REKRUTT)		39

83.18.1	DEFINISJON	40
83.18.2	START	40
83.18.4	MOTOR	40
83.18.5	DRIVSTOFF	40
83.18.6	RAMME	40
84.	REGLEMENT FOR STREET LEGAL MC	54
<hr/>		
84.1	DEFINISJONER	54
84.2.	BANE	54
84.3	KRAV TIL DELTAKERE	54
84.4	ORGANISASJON	54
84.5.	TIDTAKING	54
84.6.	FØRSTEHJELPSTJENESTE	54
84.7.	SIKKERHET	54
84.8.	TEKNISK KONTROLL	54
84.9.	FØRERMØTE	54
84.10.	ARRANGØR/FUNKSJONÆRER	55
84.11.	TILLEGGSREGLER	55
84.12.	TILLATELSER	55
84.5.	TILLATELSER	55

Spesialreglement Dragracing (SR)

028A. Sprint og dragracing

028A.1 Generelt

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. Dragracing er en akselerasjonskonkurranse mellom to utøvere basert på eliminasjons- metoden, over en nærmere angitt distanse fra et punkt til et annet, normalt 201,16 eller 402,33 meter.

028A.1.1 Reglementets gyldighetsperiode

Reglementet gjelder fra 01.01.2020.

028A.2 Motorsykler

Motorsykler som tillates brukt skal være i overensstemmelse med Generelle regler, Teknisk Reglement og aktuelt klassereglement.

Det er to hovedgrupper. For å kjøre i Pro-klassene må man inneha en A-lisens:

Pro-klasser

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

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	11.00/9.8	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

c. Heads-up

Super Twin Top Gas Bike (STG) n/a n/a n/a n/a

028A.2.1. Generelt utøvere

028A.2.1.2 Startnummer

Startnummer består av klassespesifikasjon (2-4 bokstaver) samt et utøvernnummer. Utøvernnummer i FIM-klasser tildeles av FIM for klassens 10 første basert på fjorårsresultatet.

028A.2.2 Lisensklasser

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

028A.2.2.1 Aldersgrenser

Juniorklasser: Se eget Juniorreglement.
Fra det året man fyller 16 år kan man kjøre seniorklasser.

028A.2.2.2 Prosedyre for oppkjøring til lisens (gjelder ikke A-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. Alle oppkjøringsdrag må være godkjent før utøveren kan få A-lisens. 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.

028A.2.2.4 NMF lisens

Deltagere med MC lisens i NMF kan delta i nasjonale dragracestevner og Street Legal. Krav om deltagelse på ett forenklet lisenskurs som holdes i forbindelse med arrangement (utvidet førermøte med gjennomgang av prosedyrer).

028A.2.2.5 Barnelicens

Barneidrettslisens utstedes iht reglene i NMF's barneidrettsutvalg.

028A.2.2.6 Nasjonal JR-lisens

Nasjonal konkurranselisens for Junior-klasser fra det året man fyller 13 år. Kan også benyttes i tilsvarende Junior-klasser i de øvrige nordiske land. JBR fra man fyller 8 år. JBR kan kun kjøre i Norge. Krever godkjenning fra foreldre/ verge pr stevne. Lisensen utstedes av NMF etter godkjent teorikurs og oppkjøring i henhold til 028A.2.2.2.

028A.2.2.7 Nasjonal B-lisens

Nasjonal konkurranselisens for Sportsman-klasser som ikke går fortere enn 7,5sek på 402m. Kan også benyttes i Sportsman-klasser i de øvrige nordiske land. Lisensen utstedes av NMF etter godkjent teorikurs og oppkjøring i henhold til 028A.2.2.2. For deltagere under 18 år kreves godkjenning fra foreldre/ verge pr stevne.

028A.2.2.8 Nasjonal A-lisens

Nasjonal Konkurranselisens for Pro-klasser som potensielt går fortere enn 7,5 sekunder på 402m. Oppkjøring til lisens i Pro Stock Bike, Top Fuel Bike og Super Twin:
Utøver skal ha kjørt minst 3 stevner i en seniorklasse før oppkjøring kan finne sted. Det vil være naturlig å sette av minst en helg til oppkjøring i disse klassene.

Super Street Bike: Nye utøvere i denne klassen skal debutere med minst to solodrag. Solodragene kan skje i kvalifisering og gi kvalifiseringspoeng.

Juryleder i samarbeid med stevneleder godkjenner oppkjøringen. Juryleder må gjøre merknad om oppkjøringen og resultat i stevnerapporten.

028A.2.2.9 Internasjonal lisens

Konkurranselisens som kreves for kjøring utenfor Norden. Utstedes av NMF.

028A.2.2.10 Oversiktstabell lisenser

Barnelisens		Aldersgrense	Gyldig for	Gyldig hvor	201m Tidsbegr.	402m Tidsbegr.	Merknad
		5 år	Kun treninger og evt oppvisning på stevner	Norge	Ihht klasse	Ikke gyldig	Ikke proklasser
Nasjonal lisens	JBR	Året man fyller 8 år	JuniorBike (JBR)	Norge	12,00 sek	Ikke gyldig	
	JBK	Året man fyller 11 år	JuniorBike 11 (JBK)	Norden	11,00 sek/9,80 sek	Ikke gyldig	
	JBA	Året man fyller 13 år	JuniorBike 13 (JBA)	Norden	6,90 sek	Ikke gyldig	
	JBPRO	Året man fyller 16 år	JuniorBike Pro	Norden	5,90 sek	Ikke gyldig	
	B	16 år	Sportsmann-klasser	Norden	4,80 sek	7,50 sek	
	A	16 år	Pro-klasser	Norden	Ingen	Ingen	Krav om dokumentert erfaring med B-lisens før lisens kan løses.
	Inter nasjonal	16 år	Alle klasser	Verden	Ihht klasse	Ihht klasse	Påkrevd ved kjøring utenfor Norden.

028A.2.3 Personlig Sikkerhetsutrustning

028A.2.3.1 Hjelmer

Integralhjelmer (helhjelmer) med følgende merking er tillatte:

Europa ECE22-05 «P»
Japan Jis 8133:2015
USA Snell M 2015, Snell M 2020

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.

028A.2.3.2 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. Fór 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 overlape hverandre med minst 50 mm når utøveren har inntatt kjørestilling. Utøvere skal bruke godkjent integralhjelme (helhjelme).

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 overlape 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 overlape 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/ 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 motorsykkeltkjøring og har gode beskyttelsesputer/-skåler på knær, albuer og skuldre. Dersom bukse og jakke brukes skal disse i midjen overlape hverandre med minst 50mm når utøveren har inntatt kjørestilling.

028A.2.3.3 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 skinnen 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 skinnen på hver del, jakke og bukse skal da overlape 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.

028A.2.3.4 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

028A.3 Baner

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

028A.3.1 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 tennes 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.

028A.4 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 motorsykel 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 motorsykel 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 motorsykkel passer sammen. Motorsykler i disse klasser skal være konstruert slik at det er et fornuftig forhold mellom motorsykkelenes 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.

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

Hvis en motorsykkel 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.

028A.5 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 motorsykkel. Det må ikke kunne finnes 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.

Reglene gjelder alle motorsykler uansett klasse.

028A.6 Løp

028A.6.1 Definisjon av en runde

Motorsykkelen må stage inn, motta startsignal og forlate startlinjen for egen motorkraft. I kvalifiseringsrunder må motorsykkel 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. Den utøver som da ikke passerer mållinjen, erklæres DNF (did not finish) og tildeles eventuelle poeng som rundens taper, uavhengig av om motorsykkelen i det hele tatt passerte startlinjen. Utøvere som ikke Stager inn og mottar startsignal erklæres DNS (did not show) og tildeles ikke eventuelle poeng for den runden.

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.

028A.6.2 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.

028A.6.3 Startmetode (klasser hvor Nitro ikke er tillatt som drivstoff)

Prosedyren under artikkel 028A.6.2 gjelder med unntak av at man kan gjøre en (1) oppstart etter burnout.

028A.6.4 Vekt

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

028A.7 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.

028A.7.1 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 kvalifiseringsposisjonen. I tilfelle hvor begge utøverne har identisk kvalifiseringstid og topp hastighet, skal nest beste tid under kvalifiseringen bestemme kvalifiseringsposisjonen.

I Juniorklassene og ClassicDragbike, gjelder reaksjonstid som kvalifiseringstid. Arrangøren skal umiddelbart etter siste kvalifiseringsrunde skrive ut en logg pr klasse som innbefatter alle kvalifiseringstidene til alle utøvere, i tillegg til kvalifiseringslisten.

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.

028A.7.2 Elimineringsrekkefølge

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

028A.8 Eliminering

028A.8.1 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 Løpsleder. Løpsleder 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.

028A.8.2 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.

028A.8.3 Banevalg

Utøver med beste kvalplassering har banevalg første runde i eliminering. I påfølgende runder har de med beste tid foregående runde, banevalget. I klasser som kvalifiserer på reaksjonstid, skal utøver med best reaksjonstid i foregående runde gid banevalg.

028A.8.4 Vinner

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

028A.8.5 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 028A.8.7. Hvis utøveren berører grenselinjene for sin bane på et solo drag er tiden ugyldig for banevalg i neste runde.

028A.8.6 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.

028A.8.7 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.

028A.8.8 Angivelse av Dial-in i handikapklasser

I Juniorklassene, Street ET og ClassicDragbike 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.

028A.9 Norgesmesterskap i Dragbike

Norgesmesterskapet i Dragbike arrangeres hvert år som en serie og er åpent for utøvere med gyldig lisens for Dragbike utstedt av NMF, DMU, SML eller Svemo. Det konkurreres om Norgesmestertittelen i 3 grupper og det kåres én Norgesmester i hver gruppe. Plasseringer premieres i henhold til NLR's regler for Norgesmesterskap.

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.

028A.9.1 Gruppeinndeling

Gruppe 1:	Gruppe 2:	Gruppe 3:
Top Fuel Bike	Street ET	JuniorBike13
Pro Stock Bike	Super Gas Bike	JuniorBike Pro
Super Twin Top Fuel	Super Comp Bike	
Super street bike		
Pro Comp Bike		
Classic Bike		

028A.9.1.1 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 sykkelen tilfredsstillende 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. Utøveren kan da kreve å få kjøre Test når det ellers hadde vært den klassens tur til å kjøre kvalifisering/ eliminering.

028A.9.2 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 motorsykkel i hvert stevne. Utøverens beste poengsum fra det enkelte stevne blir tellende.

028A.9.2.1 Poeng for påmelding og teknisk kontroll

Gyldig påmelding og godkjent teknisk kontroll = 20 poeng

028A.9.2.2 Poeng for kvalifisering

Det tildeles kvalpoeng på hvert stevne etter følgende skala uavhengig av stige 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.

028A.9.2.3 Elimineringspoeng

Elimineringspoeng gis til vinner av runde etter følgende tabell avhengig av stige 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

Kjøres det eliminering med bare 2 utøvere i en klasse på et stevne skal denne kjøres som ”best av 3”, dvs. at den utøver som vinner 2 eller 3 av oppgjørene blir kåret til vinner.

028A.9.2.4 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.

028A.9.2.5 Poeng ved ekskludering

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

028A.9.2.6 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.

028A.9.2.7 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.

028A.9.2.8 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/Dragrace-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).

028A.9.3 Avsluttet konkurranse

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

028A.9.4 Premiering

Premiering foretas i henhold til NLR's reglement for Norgesmesterskap, sted og tid for premieutdeling bestemmes av NMF.

83.1. TEKNISK REGLEMENT FOR DRAGBIKES

GENERELLE KONSTRUKSJONSREGLER

Alle motorsykler som skal delta i konkurranse skal tilfredsstillte 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 motorsykkel 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 motorsykkel.

83.1.01 *Bremser*

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

Motorsykler på over 500 ccm skal ha skivebremsere foran. Doble skivebremsere 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 bremsekliver er forbudt.

83.1.02 *Hjul*

Motorsykkelen skal være utstyrt med et forhjul laget for motorsykler. Minimum frontfelg er 1" x 16", dog minimum 1" x 10" for sykler opptil 125ccm. Bakfelgens bredde må ikke understige bakdekkets bredde på kontaktflaten med mer enn 50mm.

83.1.03 *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.

83.1.04 *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.

83.1.05 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.

83.1.06 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.

83.1.07 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.

83.1.08 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.

83.1.09 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.

83.1.10 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.

83.1.11 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.

83.1.12 Beskyttelsesdeksler

Alle åpne overføringer må ha deksler som hindrer uforutsett kontakt med roterende deler. Kjededekasser 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 vekter skal ha deksel av minimum 3 mm stål eller 5 mm aluminium.

83.1.13 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.

83.1.14 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.

83.1.15 Sikring av oljeplugg

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

83.1.16 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.

83.1.17 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.

83.1.18 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.

83.1.19 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.

83.1.20 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.

83.1.21 Dødmannsbryster

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).

83.1.22 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.

83.1.23 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.

83.1.24 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 automatgirskasse med konverter, halvautomatisk girskasse (uten bruk av clutch) eller variomatic regnes ikke som autoshift-funksjon.

83.1.25 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.

83.1.26 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 motorsykkelen 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.

83.1.27 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 bør være med bokstaver som er minst 6 cm høye, og startnummeret bør ha siffer som er minst 10 cm høye.

83.1.28 Ballast

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

83.1.29 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.

83.1.30 Tolkning av regler i klassereglement

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

83.2 Klasseregler for Pro Stock Bike (PSM)

Klassen kjøres etter gjeldene FIM regler som finnes på FIM sin hjemmeside

83.3 Klasseregler for Top fuel Bike (TF)

Klassen kjøres etter gjeldene FIM regler som finnes på FIM sin hjemmeside

83.4. Klasseregler for Super Twin Top Fuel (ST)

Klassen kjøres etter gjeldene FIM regler som finnes på FIM sin hjemmeside

83.5 Klasseregler for Super Street Bike (SSB)

Klassen kjøres etter gjeldene FIM regler som finnes på FIM sin hjemmeside

Linker til regelverket

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

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

83.6. KLASSEREGLER FOR FUNNYBIKE (FB)

83.6.1 Definisjon

Funnybike er en klasse for spesialbygde motorsykler.

83.6.2 Start

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

83.6.3 Kvalifisering

Beste ET.

83.6.4 Eliminering

Pro-stige, evt haltende etter SBF's mal.

83.6.5 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.

83.6.6 Drivstoff

Nitro ikke tillatt ved overlading med turbo eller kompressor

83.6.7 Ramme

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

83.6.8 Karosseri

Påbudt med framskjerm og bakskjerm. Bakskjerm må lengdemessig gå lengre bak enn bakhjulbolten.

Sete må være trukket med stoff eller anti-skli materiale. Frontkåpe må ha gjennomsiktig vindskjerm.

83.6.9 Wheeliebars

Tillatt. Anbefales sterkt. Se 83.1.11.

83.6.10 Felger/ dekk

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

83.6.11 Vekt

295kg minimum

83.6.12 Hjulavstand

Minimum 1880mm.

83.6.13 Sikkerhet

Klasse 1

83.6.14 Lisens

Internasjonal eller Nasjonal A

83.7 KLASSEREGLER FOR STREET ET (ET/S)

83.7.1 Definisjon

Street ET er en klasse for vanlige registrerte gatesykler, uregistrerte gatesykler eller sykler som er modifiserte eller spesialbygget for dragracing. Motorsykler som ikke er gateregistrert skal være registrert i NMF's motorvognregister.

83.7.2 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.

83.7.3 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.

83.7.4 Kvalifisering

Rangert etter **differanse fra dial-in**.

83.7.5 Eliminering

Sportsman stige, evt. 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.

83.7.6 Motor

Ingen restriksjoner utover Generelle tekniske regler.

83.7.7 Drivstoff

Bensin

83.7.8 Ramme

Ingen restriksjoner utover Generelle tekniske regler.

83.7.9 Karosseri

Ingen restriksjoner utover Generelle tekniske regler.

83.7.10 Wheeliebars

Tillatt. Se 83.1.11.

83.7.11 Felger/ dekk

Slicks tillatt.

83.7.12 Øvrig

Registrerte gatesykler som er helt standard slik de forlot fabrikken fritas fra kravet om egen dødmansbryter med snor i henhold til 83.1.21, men bare dersom original dødmansbryter finnes og virker. Funksjonalitet tilsvarende original montert elektronikk tillates. For øvrig i henhold til generelle tekniske regler og sikkerhets regler.

83.7.13 Sikkerhet

Klasse 3

83.7.14 Lisens

Nasjonal B

83.7.15 Absolutt breakout

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

83.7.16

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 SS
6.8.21

83.10 KLASSEREGLER FOR SUPER GAS BIKE (SGB)

83.10.1 Definisjon

Bensindrevet motorsykkel basert på standard konstruksjon men modifisert for dragracing.

83.10.2 Indeks

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

83.10.3 Start

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

83.10.4 Kvalifisering

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

83.10.5 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 028A.8.6. Kjører begge utøvere under indeks vinner den utøver som kjører nærmest indeks.

83.10.6 Motor

Ingen restriksjoner utover Generelle tekniske regler.

83.10.7 Drivstoff

Bensin

83.10.8 Ramme

Skal være basert på standard motorsykkelramme, men modifisering er tillatt.

83.10.9 Karosseri

Ingen restriksjoner utover Generelle tekniske regler.

83.10.10 Wheeliebars

Ikke tillatt.

83.10.11 Felger/ dekk

Slicks tillatt.

83.10.12 Sikkerhet

Klasse 2

83.10.13 Lisens

Nasjonal B

83.11. KLASSEREGLER FOR SUPER COMP BIKE (SCB)

83.11.1 Definisjon

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

83.11.2 Indeks

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

83.11.3 Start

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

83.11.4 Kvalifisering

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

83.11.5 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 028A.8.6. Kjører begge utøvere under indeks vinner den utøver som kjører nærmest indeks.

83.11.6 Motor

Ingen restriksjoner utover Generelle tekniske regler.

83.11.7 Drivstoff

Nitro er ikke tillatt. **Ellers ingen restriksjoner.**

83.11.8 Ramme

Ingen restriksjoner utover Generelle tekniske regler.

83.11.9 Karosseri

Ingen restriksjoner utover Generelle tekniske regler.

83.11.10 Wheeliebars

Tillatt. Anbefales sterkt. Se 83.1.11.

83.11.11 Felger/ dekk

Slicks tillatt.

83.11.12 Sikkerhet

Klasse 2

83.11.13 Lisens

Nasjonal B

83.12. KLASSEREGLER FOR PRO COMP BIKE (PCB)

83.12.1 Definisjon

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

83.12.2 Indeks

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

83.12.3 Start

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

83.12.4 Kvalifisering

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

83.12.5 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 028A.8.6. Kjører begge utøvere under indeks vinner den utøver som kjører nærmest indeks.

83.12.6 Motor

Ingen restriksjoner utover Generelle tekniske regler.

83.12.7 Drivstoff

Ingen restriksjoner utover Generelle tekniske regler.

83.12.8 Ramme

Nitrometan forbudt ellers ingen restriksjoner utover Generelle tekniske regler.

83.12.9 Karosseri

Ingen restriksjoner utover Generelle tekniske regler.

83.12.10 Wheeliebars

Tillatt. Anbefales sterkt. Se 83.1.11.

83.12.11 Felger/ dekk

Slicks tillatt.

83.12.12 Sikkerhet

Klasse 2

83.12.13 Lisens

Nasjonalt B

83.13. KLASSEREGLER FOR Super Twin Top Gas

83.13.1 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.

83.13.2 Start

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

83.13.3 Kvalifisering

Beste ET.

83.13.4 Eliminering

Pro-stige, evt haltende etter SBF's mal

83.13.5 Motor

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

83.13.6 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.

83.13.7 Ladning

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.

83.13.8 Bremses og fjæring

Minstemål for skive ved enkeltskivebremses er diameter 250 mm x tykkelse 4,5 mm. Ved dobbeltskivebremses må skivene ha en minimum diameter på 200 mm x 4,5 mm tykkelse.

83.13.9 Elektrisk

8.1 Strømkretsbyter (kill switch).

83.13.10 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.

83.13.11 Hjelpesystemer

Computer, data-recorder.

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

83.13.12 Wheeliebar

Påbudt

83.13.13 Kamera

I utgangspunktet er bruk av ett (1) kamera tillatt. Kamera skal kun festes til mc med fabrikkgodkjente fester og festesystem, levert med godkjenningpapirer fra kamerafabrikken.

83.13.14 Hjulavstand

Minimum hjulavstand er 1700 mm, senterbolt til senterbolt.

83.13.15 Bakkeklaring

Med 0,5 bar lufttrykk i dekk, og fører sittende på kjøretøy, må bakkeklaring under kjøretøyet minimum være 50 mm. Det må være mulig å lene sykkelen 12 grader til begge sider uten at noe annet enn dekkene berører bakken.

83.13.16 Hjelpesystemer

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

83.13.17 Sikkerhet

Klasse 2

83.13.18 Lisens

Nasjonal B

83.15. KLASSEREGLER FOR CLASSIC DRAGBIKE (CDB)

Ny eller revidert tekst i forhold til gjeldende reglement er i *(kursiv)*.

83.15.1 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.

83.15.2 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.

83.15.3 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.

83.15.4 Kvalifisering

Rangeres etter reaksjonstid.

83.15.5 Eliminering

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

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

83.15.6 Motor

En eller flere motorer med fri modifisering er tillatt.

*Forgasser(e), mekanisk innsprøytning eller **original** elektronisk innsprøytning 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 godkjenningssbrev med serienummer på blokk er utstedt. For godkjenning av ny billett motorblokk, så henvises det til retningslinjer for godkjenning av CDBS cup regler.**

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*

Spesialreglement for Dragrace

(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 "Dødmanns Bryter" som bryter ALL strøm på motorsykkelen, evt. kortslutter magnet-tenningen hvis slikt brukes. Dødmanns bryteren skal være forbundet til utøveren med en snor som er max 1 meter lang.

83.15.7 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.

83.15.8 Ramme

Ingen restriksjoner utover det at bygget skal se tidsriktig ut.

83.15.9 Karosseri

Ingen restriksjoner utover det at bygget skal se tidsriktig ut.

83.15.10 Starter

En portabel startanordning som fungerer når motorsykkelen står i nøytral er tillatt. Det er tillatt å bruke sentrifugal clutch som nøytral. Motorsykkelen skal kun startes når føreren eller en medhjelper er forbundet til sykkelens dødmanns bryter, og evt shut-off.

83.15.11 Wheeliebars

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

83.15.12 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.

83.15.13 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.

83.15.14 Lisens

Classic, Nasjonal eller Internasjonal.

83.15.15 Startnr

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.

83.16. KLASSEREGLER FOR JUNIOR BIKE 11 (JBK)

83.16.1 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 lettvektene, krossykler og opp til motorsykler som er modifiserte eller spesialbygget for dragracing. Det kjøres maks en distanse på 201m. Motorsykel og utøver må passe sammen. Se 028A.4. Foreldre eller verge må godkjenne deltakelse for hvert stevne.

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

83.16.2 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.

83.16.3 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.

83.16.4 Kvalifisering

Rangeres etter reaksjonstid.

83.16.5 Eliminering

Sportsman stige, evt. 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.

83.16.6 Motor

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

83.16.7 Drivstoff

Kun vanlig bensinstasjon-bensin, E85 eller elektrisk.

83.16.8 Ramme

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

83.16.9 Karosseri

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

83.16.10 Wheeliebars

Påbudt.

83.16.11 Felger/ dekk

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

83.16.12 Hjulavstand

Minimum 95 cm.

83.16.13 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 motorsykkeltkjøring.

83.16.14 Lisens

Nasjonal JR

83.16.15 Absolutt breakout

9,80 sek (201m).

83.17 KLASSEREGLER FOR JUNIOR BIKE JBA

83.17.1 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 028A.4. 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;

83.17.2 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: 6,90 sek

83.17.3 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.

83.17.4 Kvalifisering

Rangeres etter reaksjonstid.

83.17.5 Eliminering

Sportsman stige, evt 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.

83.17.6 Motor

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

83.17.7 Drivstoff

Handelsbensin, metanol, E85 er tillatt.

83.17.8 Ramme

83.17.9 Karosseri

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

83.17.10 Wheeliebars

Påbudt.

83.17.11 Felger/ dekk

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

83.17.12 Hjulavstand

Minimum 125 cm.

83.17.13 Kjøreutstyr

Godkjent helhjelm med visir eller godkjent crosshjelm med crossbriller.

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

83.17.14 Lisens

Nasjonal JR

83.17.15 Absolutt breakout

JBA: 6,70 sek (201m)

83.18 KLASSEREGLENE FOR JBR (JUNIOR REKRUTT)

83.18.1 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 lettvektede, Cross sykler og opp til motorsykler som er modifiserte eller spesialbygget for dragracing. Det kjøres maks en distanse på 201m. Motorsykkelen 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.

83.18.2 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.

83.18.3

Absolutt break-out. 12,00

83.18.4 Motor

Kun 1 motor.

83.18.5 Drivstoff

Kun vanlig bensinstasjon-bensin **eller elektrisitet**.

83.18.6 Ramme

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

83.19 KLASSEREGLER FOR JUNIOR BIKE PRO (JB-PRO)

83.19.1 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, crossykler og opp til motorsykler som er modifiserte eller spesialbygget for dragracing. Det kjøres maks 201m. Motorsykkel og utøver må passe sammen. Utøver skal når han/hun sitter på sete, nå ned til bakken med begge ben. Se 028A.4. Foreldre eller verge må godkjenne deltakelse for hvert stevne.

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

83.19.2 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.

83.19.3 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.

83.19.4 Kvalifisering

Rangeres etter reaksjonstid.

83.19.5 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.

83.19.6 Motor

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

83.19.7 Drivstoff

Handelsbensin, metanol, E85 er tillatt.

83.19.8 Ramme

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

83.19.9 Karosseri

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

83.19.10 Wheeliebars

Påbudt.

83.19.11 Felger/ dekk

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

83.19.12 Hjulavstand

Minimum 125 cm.

83.19.13 Kjøreutstyr

Godkjent helhjelm med visir eller godkjent crosshjelm med crossbriller.^[11] Hansker, støvler og ryggskinne/beskyttelsesvest i henhold til sikkerhetskrav Klasse 3.

83.19.14 Lisens

Nasjonal JR

83.19.15 Absolutt breakout

5,40 sekunder (201 meter)

84. Reglement for Street Legal MC

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

84.1 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. Henviser til Teknisk reglement sikkerhetsgruppe 3.

84.2. Bane

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

Min. banebredde er 7 m.

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.

84.3 Krav til deltakere

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.

84.4 Organisasjon

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

84.5. Tidtaking

Fritt. Elektronisk tidtaking med start-tre anbefales.

84.6. Førstehjelpstjeneste

Iht. NMF's medisinske reglement.

84.7. 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

84.8. Teknisk kontroll

Samtlige deltakere skal før start ha gjennomført teknisk kontroll av kjøretøy og personlig utrustning. Ansvarlig for teknisk kontroll skal være autorisert hos NMF.

84.9. Førermøte

Førermøte skal gjennomføres.

Løpsleder er ansvarlig for å gi nødvendig informasjon til nye førere.

84.10. Arrangør/funksjonærer

Arrangørtillatelse utstedes etter søknad til NMF. Kun klubber tilsluttet NMF kan søke. Det kreves autorisert løpsleder og teknisk kontrollant. I tillegg oppnevner NMF juryleder. Ytterligere to jurymedlemmer skal oppnevnes. Disse oppnevnes av arrangør, og bør ha god kjennskap til dragrace.

84.11. Tilleggsregler

Det skal utarbeides tilleggsregler i god tid før arrangementet finner sted

84.12. Tillatelser

I tillegg til NMF's arrangørlisens, skal det foreligge skriftlig tillatelse fra politiet og grunneier. Søknadsfrist ihht. NKR.