

2017



Norges Motorsportforbund

SPECIALREGLEMENT Dragrace 2017

**Avdeling Norges Motorsykkelforbund
Godkjent januar 2017**



INNHOLDSFORTEGNELSE

1. ANSVAR OG MYNDIGHET	6
2. DEFINISJONER.....	6
2.1 Spesialreglementer (SR)	6
2.1.1 Regler for Norgesmesterskap og Norgescup (NM/NC regler)	6
2.1.2 Teknisk reglement (TEKR).....	6
2.1.3 Banereglement (BR)	6
2.2 Andre bestemmelser (AB)	6
3. ENDRINGER ELLER TILLEGG TIL SR OG AB	6
3.1 Endringer i SR.....	7
3.2 Eventuelle forandringer eller tillegg i AB	7
4. APPROBASJONER, FORSIKRINGER OG ANDRE AVGIFTER	7
5. ARRANGØRENS FUNKSJONÆRER OG DERES ANSVARSOMRÅDE	7
5.1 Juryen.....	7
5.2. Juryleders plikter.....	8
5.3 Stevnelederen (i båt også kalt OOD)	8
5.4 Teknisk kontrollant	9
5.5 Tidtakere	9
5.6 Miljøkontrollant	9
5.7 Jurysekretær	9
5.8 Andre stevnefunksjonærer	10
6. DELTAKERE	10
6.1 Lisens og lisenskurs	10
6.2 Utøveres plikt til å overholde reglementer.....	11
6.3 Ansvarshavende	11
6.4 Utøver	12
6.5 Forsikringer.....	12
6.6 Folketrygden	12
7. KONKURRANSEDOKUMENTER OG PÅMELDING	13
7. 1 Tilleggsregler	13
7.1.1 Ansvar for utfylling og innsendelse.....	13
7.1.2. Arrangementsnummer.....	13
7.1.3 Tilleggsreglenes innhold.....	13
7.1.4 Utøverens rett til tilleggsreglene.....	13
7.2 Akkrediteringer	13
7.3 Påmeldinger	13
7.4 Avvisning av påmeldinger	13
7.5 Uteblivelse fra en konkurranse	14

7.6 Refusjon av startavgift og kansellering av en påmelding	14
7.7 Etteranmeldinger	14
8. UNDER KONKURRANSEN	15
8.1 Offisielle signaler	15
8.2 Farlige kjøretøy/fartøy	15
8.3 Uønsket adferd	15
8.4 Faktaavgjørelser	15
9. ETTER KONKURRANSEN	15
9.1 Resultatlistor	15
9.2 Forlate arenaen	15
10. Spesialreglementer (SR)	16
028A.1. GENERELT	16
028A.1.1. Reglementets gyldighetsperiode	16
028A.2. MOTORSYKLER	16
Pro-klasser	16
Sportsman-klasser	16
028A.2.1. GENERELT UTØVERE	17
028A.2.1.2 Startnummer	17
028A.2.2 Lisensklasser	17
028A.2.2.1 Aldersgrenser	17
028A.2.2.2 Prosedyre for oppkjøring til lisens (gjelder ikke A-lisens)	17
028A.2.2.3 Treningslisens	17
028A.2.2.4 Roadracinglisens	17
028A.2.2.5 Barnelisens	17
028A.2.2.6 Nasjonal JR-lisens	17
028A.2.2.7 Nasjonal B-lisens	17
028A.2.2.8 Nasjonal A-lisens	18
028A.2.2.9 Internasjonal lisens	18
028A.2.2.10 Oversiktstabell lisenser	18
028A.2.3 Personlig Sikkerhetsutrustning	19
028A.2.3.1 Hjelmer	19
028A.2.3.2 Klasse 3 – Langsomme enn 10,00 sek på 402m / 6,40 sek på 201m.	19
028A.2.3.3 Klasse 2 – Raskere enn 10,00 sek på 402m / 6,40 sek på 201m.	19
028A.2.3.4 Klasse 1 – Raskere enn 7,5 sek på 402m / 4,8 sek på 201m.	20
028A.3. BANER	20
028A.3.1. Startlinje	20
028A.4. TEKNISK INSPEKSJON	20
028A.5. START AV MOTOR I DEPOTET	21
028A.6. LØP	21
028A.6.1. Definisjon av en runde	21
028A.6.2. Startmetode (klasser hvor Nitro er tillatt som drivstoff)	22
028A.6.3. Startmetode (klasser hvor Nitro ikke er tillatt som drivstoff)	22
028A.6.4. Vekt	22

028A.7. KVALIFISERING	22
028A.7.1. Kvalifiseringsresultat	22
028A.7.2. Elimineringsrekkefølge	22
028A.8. ELIMINERING	23
028A.8.1. Reserver	23
028A.8.2. Antall maskiner i elimineringen	23
028A.8.3. Banevalg	23
028A.8.4. Vinner	23
028A.8.5. Solo-runde	23
028A.8.6. Utelukkelse fra runde	23
028A.8.7. Absolutt break-out regel	24
028A.8.8. Angivelse av Dial-in i handikapklasser	24
028A.9. Norgesmesterskap i Dragbike	24
028A.9.1 Gruppeinndeling	25
028A.9.1.1 Klassestørrelser	25
028A.9.2 Poengberegning	25
028A.9.2.1 Poeng for påmelding og teknisk kontroll	25
028A.9.2.2 Poeng for kvalifisering	26
028A.9.2.3 Elimineringspoeng	26
028A.9.2.4 Poeng ved avbrutt konkurranse	26
028A.9.2.5 Poeng ved ekskludering	26
028A.9.2.6 Lik poengsum ved avsluttet serie	26
028A.9.2.7 Poengstillingens fastsettelse	26
028A.9.2.8 Klage på poengberegning	27
028A.9.3 Avsluttet konkurranse	27
028A.9.4 Premiering	27
83.1. TEKNISK REGLEMENT FOR DRAGBIKES	28
83.1.01. Bremseser	28
83.1.02. Hjul	28
83.1.03. Dekk og slanger	28
83.1.04. Ramme	28
83.1.05. Bakkeklaring	29
83.1.06. Framgaffel	29
83.1.07. Styre	29
83.1.08. Kontrollhåndtak	29
83.1.09. Karosserier	29
83.1.10. Sete	30
83.1.11. Wheeliebars	30
83.1.12. Beskyttelsesdeksler	30
83.1.13. Motorer	30
83.1.14. Oljematte / Bellypan	30
83.1.15. Sikring av oljeplugger	30
83.1.16. Lystgass (Nitrous oxide)	30
83.1.17. Drivstoff	31
83.1.18. Kompressorer	31
83.1.19. Drivstofftank og drivstoffsystemer	31
83.1.20. Forgassere og fuel injection	31
83.1.21. Dødmannsbryter	31
83.1.22. Oljeoppsamlingstanker	32

83.1.23. Eksosrør	32
83.1.24. Giremekanisme	32
83.1.25. Startanordning.....	32
83.1.26. Elektronikk og computere.....	32
83.1.27. Nummerplater	33
83.1.28. Ballast	33
83.1.29. Trykkbeholdere.....	33
83.1.30. Tolkning av regler i klassereglement.....	33
83.2. KLASSEREGLER FOR PRO STOCK BIKE (PRO)	34
83.3. KLASSEREGLER FOR TOP FUEL BIKE (TF).....	34
Klassen kjøres etter gjeldene FIM regler som finnes på FIM sin hjemmeside.....	34
83.4. KLASSEREGLER FOR SUPER TWIN TOP FUEL BIKE (ST)	34
Klassen kjøres etter gjeldene FIM regler som finnes på FIM sin hjemmeside.....	34
83.6. KLASSEREGLER FOR FUNNYBIKE (FB)	35
83.7. KLASSEREGLER FOR STREET ET (ET/S).....	36
83.8. KLASSEREGLER FOR PRO ET (ET/P)	37
83.9. KLASSEREGLER FOR ELIMINATOR BIKE (EB)	38
83.10. KLASSEREGLER FOR SUPER GAS BIKE (SGB).....	39
83.11. KLASSEREGLER FOR SUPER COMP BIKE (SCB).....	40
83.12. KLASSEREGLER FOR 7.50 BIKE (7.5BIKE).....	41
83.13. KLASSEREGLER FOR PRO TWIN BIKE (PTB)	42
83.14. KLASSEREGLER FOR SUPER TWIN TOP GAS BIKE (STG)	43
83.16. KLASSEREGLER FOR JUNIOR BIKE 11 (JBK).....	46
83.17. KLASSEREGLER FOR JUNIOR BIKE JBA/JBB	47
83.18 KLASSEREGLER FOR JBR (JUNIOR REKRUTT)	49

FELLESEDELEN

Dette er en felles del for alle grener, og skal være første del av alle greners spesialreglement. Det er ikke anledning til å gjøre grenvise endringer eller tillegg i denne delen. Ved behov for endringer, må det gjøres i egne bestemmelser i den grenvise spesialdelen. Eventuelle endringer i denne fellesdelen må vedtas i Seksjonsstyrene, og alle seksjonens reglement må oppdateres tilsvarende.

1. ANSVAR OG MYNDIGHET

Forbundsstyret (FS) har ansvaret for at det til enhver tid forefinnes gyldige reglementer som nevnt under. Forbundsstyret kan delegere ansvaret for godkjenning av reglementer som nevnt under § 2 til nærmeste underliggende ledd.

Forbundsstyret er eneste myndighet i NMF som kan godkjenne nye grener, nye statusklasser og reglementer for nasjonale statuskonkurranser. Forbundsstyret kan også vedta avvikling av grener og nasjonale statusklasser.

2. DEFINISJONER

Følgende definisjoner brukes i NMF:

2.1 *Spesialreglementer (SR)*

Spesialreglementer er spesifikke regler som gjelder en eller flere grener, øvelser eller kategorier av konkurranser, og kommer i tillegg til reglene nedfelt i NKR. Bestemmelser i spesialreglementene kan ikke fravike prinsippene i NKR.

2.1.1 Regler for Norgesmesterskap og Norgescup (NM/NC regler)

Regler for avvikling av NM og NC er en del av grenens spesialreglement, men kan fravike det øvrige reglementet når det gjelder konkurranseform og premiering.

2.1.2 Teknisk reglement (TEKR)

Teknisk reglement er en del av spesialreglementet og skal angi hvilke tekniske regler som gjelder for alle kjøretøy/fartøy i hver enkelt gren. Hvor intet er angitt i det nasjonale tekniske reglement i en gren, vil det internasjonale tekniske reglement for grenen gjelde.

2.1.3 Banereglement (BR)

Banereglement er en del av spesialreglementet og skal angi hvilke banespesifikke regler som gjelder for alle konkurranse- og treningsbaner i hver enkelt gren. Banereglementene skal bygge på banereglementene i de respektive internasjonale forbund så langt dette er mulig. Hvor intet er angitt i det nasjonale banereglement i en gren, vil de internasjonale forbunds banereglement for grenen gjelde.

2.2 *Andre bestemmelser (AB)*

Utfyllende regler laget av NMF eller NIF som kommer i tillegg til NKR og spesialreglementene.

3. ENDRINGER ELLER TILLEGG TIL SR OG AB

Dette kapittelet regulerer hvilke organisasjonsledd som kan vedta endringer og tillegg i Spesialreglementer og Andre Bestemmelser og rutiner for vedtak og ikrafttredelse.

3.1 Endringer i SR

Grenansvarlig utarbeider forslag til Seksjonsstyret, som fatter endelig vedtak om endringer og tillegg. Unntak fra dette er regulert i kapittel 1.

Endringer og tillegg i SR skal vedtas senest 31. januar og tre i kraft fra den tid Seksjonsstyret bestemmer. For typiske vintergrener skal forandringer være godkjent og tre i kraft senest 1. september.

Endringer og tillegg med bakgrunn i sikkerhet, force majeure eller vesentlige endringer i internasjonale reglement etter disse fristene kan tre i kraft i løpet av året, men ikke mindre enn en uke etter at vedtaket er publisert sammen med dato for iverksettelse.

I de tilfeller hvor endringene medfører avvikling av klasser eller vesentlige endringer av TEKR for en klasse, bør endringene først tre i kraft fra 1. januar minst 1 år etter at vedtaket er fattet og publisert.

3.2 Eventuelle forandringer eller tillegg i AB

Forbundsstyret fatter vedtak om endringer i AB. Endringer trer i kraft fra den tid FS bestemmer, og publiseres sammen med dato for iverksettelse.

4. APPROBASJONER, FORSIKRINGER OG ANDRE AVGIFTER

Ved faste motorsportsanlegg skal det alltid foreligge en dokumentmappe hvor alle godkjenninger og kvitteringer forefinnes. Denne skal fremlegges for kontroll ved forlangende av kontrollmyndighet.

Alle klubber tilsluttet NMF skal betale en årlig klubbkontingent og forsikringsavgift. Kontingenten og forsikringsavgiften dekker klubbens approbasjonsavgift og ansvarsforsikring for bane/anlegg og arrangement. Avgiftens størrelse vedtas av FS for hvert enkelt år. Dokumentasjon på disse betalingene skal til en hver tid kunne fremvises ved trening eller arrangement.

Ved approbasjon av konkurranser senere enn fastsatt frist skal klubben ilegges en tilleggsavgift. Forbundsstyret bestemmer hvert år frist for approbasjon og størrelse på tilleggsavgiften.

Ved avlysning av approberte konkurranser kan Forbundsstyret ilegge en avgift avhengig av tidspunkt, omstendigheter og konkurransens status.

5. ARRANGØRENS FUNKSJONÆRER OG DERES ANSVARSOMRÅDE

Beskrivelse av funksjonærer og andres ansvarsområder.

5.1 Juryen

Juryleder ved Norgesmesterskap må inneha gyldig jurylederlisens. Leder av juryen ved andre statuskonkurranser og åpne konkurranser må minst inneha gyldig jury A-lisens.

NMF-oppnevnt jurymedlem ved nasjonale statuskonkurranser må minst inneha gyldig jury B-lisens. Klubbens jurymedlem må minst inneha gyldig stevnelederlisens.

5.2. Juryleders plikter

Juryleder sammenkaller til jurymøter i henhold til tilleggsreglene og eventuelt ekstraordinært jurymøte om han/hun finner dette nødvendig. Juryleder leder jurymøtet som skal påse følgende:

Foreta eventuelle nødvendige forandringer av tilleggsreglene (TR) etter kunngjøringen og forsikre seg om at alle deltakere har blitt informert om endringene, se bestemmelser i NKR.

- Konkurransens sekretær skal avgi rapport om at alle deltakerne og lisenspliktige funksjonærer har sine respektive lisenser, medlemskort og dokumentene for kjøretøy/fartøy i orden.
- Stevneleder skal avgi rapport om at alle forholdsregler er tatt for at konkurransen kan avvikles på en tilfredsstillende måte
- Rapport om den sikkerhetsmessige og medisinske standarden ved arrangementet
- Kontroll av den offisielle tillatelsen fra lokale myndigheter og NMF til å avholde arrangementet, og arrangørens ansvarsforsikring.

Ved slutten av hver konkurransedag skal juryleder sammenkalle til et jurymøte for å gjennomgå rapporter fra stevneleder, sekretær og eventuelt andre ledende funksjonærer.

Ved slutten av konkurransen, i løpet av juryens siste møte, skal juryleder sammen med stevneleder skrive under konkurransens-offisielle resultatlister. Sammen med juryens sekretær skal han/hun også skrive under alle referater fra jurymøtene.

Ved statuskonkurranser skal jurylederen legge inn alle dokumenter, herunder eventuelle protester i forbindelse arrangementet i SAS innen 72 timer etter arrangementets avvikling.

5.3 Stevnelederen (i båt også kalt OOD)

Stevnelederen er juridisk ansvarlig for arrangementet og er ansvarlig for en behørig og effektiv avvikling av konkurransen. Han/hun kan ikke være et stemmeberettiget medlem av juryen eller være lagleder.

Stevneleders viktigste oppgaver er:

- Å sørge for at banen er i god forfatning, påse at alle funksjonærer er til stede og er klare til å utføre sine funksjoner og påse at sikkerheten inklusive sanitetstjenesten er i orden.
- Å kontrollere deltakernes identitet og påse at deltakernes kjøretøy/fartøy er riktig nummerert, samt å forvisse seg om at det ikke er noe som forhindrer en utøver i å delta i konkurransen, som f.eks. suspensjon, diskvalifikasjon eller annet.
- Å utsette en konkurranse hvis det er viktig for sikkerheten eller i andre tilfeller av "force majeure", ev. å fortsette med utbedringer av baneforholdene. Han/hun kan eventuelt stoppe et løp før tiden eller avlyse deler av/hele løpet av sikkerhetsmessige grunner eller force majeure.
- Å nekte en utøver eller et kjøretøy/fartøy å delta i en konkurranse på bakgrunn av reglementer eller av sikkerhetsmessige hensyn.
- Å forvisse seg om at NMFs regler følges, og han/hun kan ilegge sanksjoner mot deltakere så langt reglementer tillater eller foreslå sanksjoner ovenfor juryen.
- Å sørge for å få fjernet fra banen og dens umiddelbare nærhet alle personer som unnlater å følge ordre fra en funksjonær i tjeneste.

- Å underrette juryen om alle avgjørelser som skal tas eller allerede er tatt, og om alle protester som er overlevert til ham/henne.
- Å skaffe til veie alle rapporter fra tidtakere og andre utøvende funksjonærer, og all den informasjon som er nødvendig for å kunne legge fram sin rapport for juryen. Dessuten skal han/hun sørge for å få godkjent konkurransens resultater.

Stevneleder kan ilegge sanksjoner i henhold til NKR, Sanksjonsreglementet og/eller SR. Stevneleder/ dommer kan ilegge advarsel, tids/prikk/poengsanksjon, bot eller diskvalifikasjon fra et heat eller del av konkurransen. Men stevneleder kan ikke under noen omstendighet ilegge høyere bot enn kr. 2000,- eller diskvalifisere en utøver fra hele konkurransen.

Slike sanksjoner skal alltid rapporteres til juryen. Er forseelsen så alvorlig at stevneleder anser at sanksjonen skal være strengere enn han/hun har kompetanse til å ilegge, skal saken alltid overlates til juryen som så skal avgjøre om forholdet skal avgjøres av juryen eller oversendes til NMF. Anser juryen at forholdet er så graverende at saken skal oversendes NMF, skal juryen fatte vedtak om diskvalifikasjon og informere den saken gjelder, om at forholdet rapporteres til NMF med innstilling på at saken skal ha en strengere sanksjon enn juryen kan ilegge.

Etter konkurransen skal stevneleder sørge for at alle skriftlige rapporter og godkjente resultatlistene sendes NMF innen 72 timer.

5.4 Teknisk kontrollant

Teknisk kontrollant oppnevnes av arrangørklubben, og har som oppgave å se til at konkurransekjøretøyet/fartøyet, utstyr og bekledning er i overensstemmelse med nasjonale regler samt tilleggsreglene. Han/hun skal forestå eventuelle etterkontroller pålagt av juryen. Teknisk kontrollants oppgave varer helt fra tidspunkt for teknisk kontroll starter og til all protesttid er utløpt og eventuelle protester er ferdigbehandlet.

5.5 Tidtakere

Tidtakerne ved statuskonkurranse eller rekordforsøk oppnevnes av arrangør og må være godt kvalifisert til å bruke tidtakerutstyr og resultatprogram.

5.6 Miljøkontrollant

Ved nasjonale statuskonkurranser kan NMF oppnevne en miljøkontrollant.

Miljøkontrollantens oppgaver er:

- Å forsikre seg om at Miljøreglementet blir fulgt.
- Å ha tilgang til all informasjon om arrangementet, og kan gi anbefalinger både før, under og etter arrangementet til stevneleder og juryleder om alle sider ved arrangementet som er av miljømessig betydning.
- Å delta i åpne jurymøter, men uten å ha stemmerett.
- Å rapportere til juryen om miljømessige forhold og å utarbeide skriftlig rapport, evt. på fastsatt skjema. Rapporten sendes NMFs administrasjon.

5.7 Jurysekretær

Stevneleder skal stille til rådighet en egen jurysekretær for juryen. Jurysekretæren skal føre protokoll fra alle jurymøter og ellers utføre de oppgaver juryleder finner nødvendig. Jurysekretær skal ikke inneha andre oppgaver samtidig med denne oppgaven (under samme arrangement). Jurysekretæren skal benytte PC for å utføre oppgaven.

Protokollene skal gi en detaljert beskrivelse av alle sanksjoner som er ilagt, avgjørelser i forbindelse med alle protester som er mottatt (kopi av protester skal vedlegges), detaljer omkring eventuelle ulykker, eventuelle uregelmessigheter, juryens vurdering av arrangementet og andre forhold som kan være verd å nevne.

Sammen med juryleder skal sekretæren skrive under alle protokoller fra jurymøtene.

5.8 Andre stevnefunksjonærer

Andre stevnefunksjonærer er underlagt stevneleders ansvar, og skal utføre de oppgaver stevneleder har tildelt vedkommende. Slike funksjonærer har ingen selvstendig myndighet til å ilegge sanksjoner, men skal rapportere alle nødvendige hendelser til stevneleder. Slike funksjonærer kan også bli pålagt å avgi forklaringer til juryen når juryen finner dette nødvendig.

6. DELTAKERE

Beskrivelse av deltakere.

6.1 Lisens og lisenskurs

Alle som kjører med kjøretøy/fartøy i regi av en klubb tilsluttet NMF skal løse lisens. Dette er enten lisenser som kan løses ved frammøte og gjennomgå en sikkerhetsopplæring eller lisens hvor man må gjennomføre lisenskurs/debutantkurs og godkjent legesjekk inkl. en egenerklæring.

For alle årslisenser skal lisenssøknad utfylles på standardisert skjema. Skjemaet skal være signert, greninstruktør, utøver selv og eventuelle foresatte dersom utøveren er under 18 år. Lisenssøknader sendes av søker til NMF enten pr mail eller pr post.

Lisenssøker skal fra det året de fyller 13 år først gjennomføre og bestå NMFs E-læringsmodul for lisens. Så skal lisenssøknad utfylles og sendes inn til NMF sammen med egenattest over helsetilstand. Alle skal fra det året en fyller 13 år også sende inn NMFs skjema for legeerklæring utfylt av lege. NMF registrerer søknaden i Sportsadministrasjonssystemet SAS. Når alle forhold knyttet til søknaden er godkjent kan lisenssøkeren logge inn i SAS og velge lisenstype og betale for valgt lisens.

For utøvere i aldersgruppene 5 —12 år

For denne aldersgruppen kreves det at en forelder/foresatt gjennomfører E-læringskurset. Deretter følger samme prosedyre som beskrevet i leddet ovenfor dog slik at de i denne aldersgruppen sammen med lisenssøknaden kun skal sende inn egenattest over helsetilstand. Fra det året lisensinnehaber av barnelicens fyller 13 år må vedkommende følge de generelle regler som gjelder i avsnittet ovenfor

Kravene til medisinske egenerklæringer og legeerklæringer i forbindelse med lisensiering er beskrevet i NMFs Medisinsk Reglement.

Deltagere som fra før ikke har hatt lisens eller det er mer enn 5 år siden vedkommende sist løste lisens, kan i opplæringsøyemed løse opplæringslisens. Slike lisenser kan kun benyttes i opplæringsøyemed under instruksjon. Opplæringslisens kan ikke benyttes i åpen konkurranse, oppvisning, lukket konkurranse eller vanlig

trening. Ytterligere informasjon og fremgangsmåten er beskrevet på NMFs hjemmeside www.nmfsport.no

Gjeldende bare for Radiostyrt motorsport

For å løse en Radiostyrt Motorsport lisens er det kun gyldig klubbmedlemskap som kreves av utøveren. Denne lisensen kjøpes direkte i SAS av utøveren selv. For nærmere beskrivelse av detaljer relatert til alder og gyldighet se grenens SR og Barneidrettsforskriften.

6.2 Utøveres plikt til å overholde reglementer

Enhver deltaker forplikter seg ved deltakelse på enhver form for trening eller fra det tidspunkt det er levert en påmelding til en konkurranse, å følge de reglementer som gjelder for deltakelse i trening eller konkurranser underlagt NMF. Ved ethvert brudd på trenings- og/eller konkurransereglene kan deltakeren bli ilagt sanksjoner i tråd med reglene i sanksjonsreglementet. Hvor kompetansen til å ilegge sanksjoner ikke spesifikt er lagt til stevneleder er det juryen som har myndighet til å ilegge sanksjoner eller sende saken videre til NMF for behandling i henhold til bestemmelsene i sanksjonsreglementet. Hvor det foreligger brudd på NIFs lov kan NMF behandle saken selv om juryen ikke har behandlet forholdet.

For trening utenom konkurranse kan sikkerhetsleder bortvise utøvere som ikke retter seg etter hans/hennes anvisninger. For hendelser av mer alvorlig karakter som kan føre til strengere sanksjoner, skal hendelsen behandles av organisasjonsleddets styre i henhold til NMFs sanksjonsreglement, eventuelt NIFs lov.

6.3 Ansvarshavende

Ved trening (utenom konkurranser), oppvisninger, rekrutteringsaktivitet og konkurranser skal utøvere under 16 år ha med seg en ansvarshavende person (foreldre eller annen myndig person). Den ansvarshavende kan ikke delta i samme trening/konkurranse, med mindre annet er angitt i grenens spesialreglement.

Den ansvarshavende skal være medlem i en NMF-tilsluttet klubb. Vedkommende skal kunne dokumentere kjennskap til regelverket gjennom enten

- gyldig utøver- eller funksjonærlisens, eller
- å fremlegge annet kompetansebevis på gjennomgått teori tilsvarende lisenskurs, eller
- å signere på en erklæring der vedkommende erklærer å kjenne til gjeldende regler og forplikter seg til å følge disse.

Utøver og ansvarshavende er ansvarlig for at utøverens kjøretøy/fartøy og personlig utstyr er i reglementert forfatning i henhold til forskrifter og teknisk reglement.

Den ansvarshavende skal i likhet med utøveren rette seg etter gjeldende reglement, tilleggsregler, banereglement og lignende.

Brudd på disse bestemmelsene kan medføre startforbud, treningsforbud, utelukkelse eller annen sanksjon eller straff mot utøvere eller den ansvarshavende.

Den ansvarshavende skal ha ansvar for kun en utøver under konkurranser. Under trening, oppvisning og rekrutteringstiltak kan ansvarshavende ha ansvar for to utøvere.

NMFs Treningsreglement regulerer vilkår for unntak fra kravene om ansvarshavende ved treningsleirer og treningssamlinger.

For øvrig gjelder NMFs treningsreglement for organisering, treningsledelse og ansvarsforhold ved trening i regi av NMF tilsluttet klubb.

6.4 Utøver

Dette punktet gjelder i konkurranser, trening til konkurranser og i treninger utenom konkurranser eller på annet sted underlagt NMFs jurisdiksjon.

En lisensiert utøver uansett lisenstype er til enhver tid underlagt de lover og regler som gjelder for NMF, se også NKR pkt. 3.

En utøver plikter å yte sitt beste og opptre på en rettskaffen måte, samt følge de sportslige regler og forordninger som gjelder og etterkomme beskjeder og pålegg fra funksjonærer, NMF, NIF og andre som har myndighet til de i henhold til reglementene og forskriftene.

Uønsket adferd i ord eller handling eller annet brudd på regelverk som nevnt i denne bestemmelse kan sanksjoneres i henhold til sanksjonsreglementet.

En utøver er også ansvarlig for sine teammedlemmer og hjelpere. Utøveren plikter å være fysisk og mentalt skikket til å delta.

En utøver plikter å påse at kjøretøy/fartøy og utstyr til enhver tid tilfredsstiller kravene i teknisk reglement.

En utøver som starter i en konkurranse, men som ikke gjør et ærlig forsøk på å kjøre etter beste evne, skal utelukkes fra konkurransen og kan ilegges sanksjon av juryen.

6.5 Forsikringer

En utøver er forsikret når alle formaliteter er i orden og når utøveren har betalt riktig lisens, kjører på godkjent bane/område, i regi av en klubb tilsluttet NMF og at aktiviteten er ledet av en sikkerhetsleder eller stevneleder.

Forsikringen er i henhold til forsikringsdekningen for den aktuelle lisenstype vedkommende har betalt for angjeldende år.

For alle NMFs grener som har aktive barn under 13 år gjelder NIFs forsikringsvilkår for alle barn i Norsk Idrett.

6.6 Folketrygden

En utøver må også være registrert og tilhøre folketrygden for at forsikringen skal gjelde. For utenlandske førere må disse ha lisens som dekker minimumskravene til det internasjonale forbund eller norske myndigheter setter som krav.

7. KONKURRANSEDOKUMENTER OG PÅMELDING

Følgende dokumenter og påmeldingsregler gjelder.

7. 1 Tilleggsregler

7.1.1 Ansvar for utfylling og innsendelse

Stevneleder skal sørge for å fylle ut tilleggsregler for alle åpne konkurranser og statuskonkurranser. Disse skal være registrert i SAS senest 60 dager før konkurransen.

Ved for sent innkommet TR kan tilleggsavgift tilkomme.

7.1.2. Arrangementsnummer

Alle arrangement i regi av NMF, konkurranser og oppvisninger, skal ha et arrangementsnummer tildelt av NMF. Arrangementsnummer blir gitt i tilleggsreglene når tilleggsreglene blir godkjent. Godkjente tilleggsregler med arrangementsnummer skal legges ved søknad om polititillatelse. Uten dette arrangementsnummer er arrangementet ikke godkjent av NMF og vil ikke gå inn under forsikringsordningen.

NMF oversender utfylte tilleggsregler til grenansvarlig eller den vedkommende har bemyndiget, for godkjenning.

7.1.3 Tilleggsreglenes innhold

TR skal settes opp i samsvar med standard mal for vedkommende gren. TR må eventuelt inneholde antall startende som tillates i hver konkurranse og angivelse av frammøtetid, tid for teknisk kontroll og førermøter. TR skal videre angi eventuell påmeldingsavgift samt eventuell avgift for ikke å ha meldt avbud.

7.1.4 Utøverens rett til tilleggsreglene

Godkjente TR vil være tilgjengelige for alle påmeldte utøvere i SAS, dog senest 10 dager før konkurransen.

7.2 Akkrediteringer

Enhver arrangør kan kreve at presse akkrediterer seg. Akkreditert presse skal gis vilkår som gjør det mulig for ham/henne å utføre sine profesjonelle oppgaver. Akkrediterte pressefolk skal skriftlig forplikte seg til å rette seg etter regler, vilkår og begrensninger som arrangøren har for å ivareta sikkerheten og gjennomføringen av arrangementet. Presseakkreditering utstedes på egen risiko. Respekteres ikke pålegg fra arrangøren vil dette medføre øyeblikkelig inndragelse av akkrediteringen.

7.3 Påmeldinger

Påmeldinger til konkurranser skjer i SAS. Påmeldingsfristen er 15 dager før konkurransen om ikke annet er bestemt i egne reglement eller TR. Påmeldingen skal enten skje til hver enkelt konkurranse, eller som en seriepåmelding.

7.4 Avvisning av påmeldinger

Individuelle påmeldinger kan bli avvist, enten av den føderasjonen som har utstedt utøverens lisens, NMF eller arrangøren, under forutsetning av at TR og de respektive

regler for vedkommende gren følges. Arrangøren kan også avvise eller ikke godkjenne en påmelding dersom påmeldingen mangler vesentlige opplysninger. Skriftlig beskjed om en avvisning må sendes til utøveren senest 72 timer etter påmeldingsfristens utløp.

En utøver som mener at påmeldingen har blitt uriktig avvist, kan protestere i overensstemmelse med reglene i vedkommende gren.

NMF kan avvise en påmelding eller nekte en utøver deltakelse, når en konkurranse kolliderer med et Norgesmesterskap eller representasjonskjøring for Norge. NMF kan også forby utøvere å delta på konkurranse samme dag eller inntilliggende dager for utøvere som er uttatt til representasjonskjøring. Mot beslutninger som nevnt i dette ledd kan det ikke protesteres eller appelleres. Dette gjelder påmelding til andre arrangement enn NM, og vil gjelde alle typer konkurranser og stevner i Norden eller andre internasjonale arrangement, både konkurranser, show og oppvisninger

7.5 Uteblivelse fra en konkurranse

En utøver, som er påmeldt i en konkurranse og ikke kan delta, må melde avbud i SAS. Dersom avbudsgrunnen inntreffer kort tid før konkurransen starter, må utøver informere arrangøren om avbudet så snart som mulig og oppgi en akseptabel og gyldig grunn.

Hvis utøveren ikke melder avbud, eller hvis grunnen som gis erklæres ugyldig, kan stevnelederen ilegge sanksjon i henhold til gjeldende regelverk.

En utøver som ikke deltar i en konkurranse utøveren er påmeldt til, og som samme dag deltar i en annen konkurranse uten å ha fått godkjennelse fra arrangøren eller NMF, får sin lisens automatisk suspendert i inntil to uker. NMF skal innen suspensjonens utløp ha behandlet saken og tatt beslutning på om det skal legges en administrativ forføyning.

7.6 Refusjon av startavgift og kansellering av en påmelding

De avgifter som er betalt for deltakelse i en konkurranse skal beholdes av arrangøren hvis utøveren blir utelukket for brudd på reglementet. Uteblivelse fra et arrangement uten korrekt avbudsmelding før konkurransstart medfører krav til innbetaling av startavgift til arrangørklubben. Allerede innbetalt startavgift refunderes ikke.

Suspensjon, utestenging eller eksklusjon innebærer kansellering av alle påmeldinger fra den sanksjonerte eller straffede personen for den perioden som straffen gjelder. I slike tilfeller skal arrangører eventuelt refundere avgifter som allerede er betalt.

Ved gyldig avbud har utøver krav på å få refundert innbetalt startavgift. Utøver plikter å fremlegge dokumentasjon på at avbud er gitt for å få refusjon.

7.7 Etteranmeldinger

Utøvere som melder seg på en konkurranse etter at påmeldingsfristen er utløpt kan ilegges en etteranmeldingsavgift om ikke annet står nevnt i grenens konkurransereglement. Etteranmeldingsavgiften skal være angitt i TR og kan ikke sammen med startavgiften overstige det dobbelte av startavgiften.

8. UNDER KONKURRANSEN

Beskriver punkter som skal følges under konkurransen.

8.1 Offisielle signaler

Offisielle signaler skal gis med hjelp av flagg, tavler eller lys. Nøyaktig beskrivelse av dette finnes i de gjeldende spesialreglementene for hver enkelt gren.

Alle deltakere plikter å rette seg etter de signaler som gis fra konkurranseledelsen. Brudd på denne regelen kan medføre diskvalifikasjon. Er forseelsen alvorlig skal denne rapporteres til NMF som da vil avgjøre om saken skal sanksjoneres eller anmeldes til NIFs domsutvalg.

8.2 Farlige kjøretøy/fartøy

Stevnelederen eller dommeren (i speedway) kan når som helst under konkurransen stanse et kjøretøy/fartøy som anses å kunne utgjøre en fare på grunn av konstruksjonen eller tilstanden.

8.3 Uønsket adferd

Enhver deltaker skal respektere pålegg og andre direktiver gitt av stevneleder eller funksjonærer satt til dette. Uakseptabel eller uønsket adferd ilegges sanksjon av stevneleder eller juryen, såfremt saken ikke er så alvorlig at den må behandles etter NIFs lov kap 11. I slike tilfelle skal juryen følge bestemmelsen i dette reglements § 5.3. 3.ledd og Sanksjonsreglementet, samt saksbehandlingsreglene idet regelverket, jfr. NIFs lov kap. 11.

8.4 Faktaavgjørelser

Faktaavgjørelser er skjønnsavgjørelser basert på hva en funksjonær oppfatter har skjedd. Som eksempel kan starters vurdering av tyvstart og hvem som tyvstartet, måldommers vurdering/oppfattelse av hvem som passerte målstreken først, seksjonsdommers vurdering av foting i trial, flaggavgjørelser av flaggvakt, stevneledere og lignende.

9. ETTER KONKURRANSEN

Beskriver hva som skal skje etter et arrangement.

9.1 Resultatlistar

Arrangøren skal så raskt som mulig offentliggjøre den preliminnære resultatlisten. På resultatlisten skal det angis når den er offentliggjort og når protestfristen utløper.

9.2 Forlate arenaen

Ingen utøver må forlate arenaen før tidsfristen for protester i egen klasse er utløpt uten først å ha fått tillatelse fra stevneleder. Skulle en utøver forlate arenaen før protesttiden er utløpt, taper utøveren enhver rett til å protestere på resultatlisten.

10. Spesialreglementer (SR)

028A. SPRINT OG DRAG RACING.

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 trer i kraft fra 01.01.2012.

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 Bike	(Pro)
Top Fuel Bike	(TFB)
Super Twin Top Fuel Bike	(STTF)
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 indeks		Absolutt breakout	
a. Index-klasser (handikap)		402m	201m	402m	201m
i. Street ET	(ET/S)	10,00	6,40	10,00	6,40
ii. Pro ET	(ET/P)	7,50	4,80	7,50	4,80
iii. EliminatorBike	(EB)	7,50	4,80	7,50	4,80
iv. Classic Dragbike	(CDB)	7,50	4,80	7,50	4,80
V. Junior Bike 8 år	(JBR)	Ikke tillatt	12,00	Ikke tillatt	12,00
V1. Junior Bike 11	(JBK)	Ikke tillatt	11,00/9,80	Ikke tillatt	10,80/9,80
V11 Junior Bike 13	(JBB/JBA)	Ikke tillatt	7,90/6,90	Ikke tillatt	7,70/6,70
b. Index-klasser (heads-up)		Fast indeks		Absolutt breakout	
i. Super Gas Bike	(SGB)	9,50	6,20	n/a	n/a
ii. Super Comp Bike	(SCB)	8,50	5,50	n/a	n/a
iii. 7.50 Bike	(7.5Bike)	7,50	4,80	n/a	n/a

NB! For klassen JBK11 gjelder følgende:

Utøvere som fyller 11 år eller har sitt første år i drag det år de fyller 12 år har 11,00 i min.indeks og 10,80 i absolutt breakout. Utøvere som fyller 12 år og som har kjørt i det året de fyller 11 vil ha min.indeks og absolutt breakout på 9,80

c. Heads-up

i. ProTwinBike	(PTB)	n/a	n/a	n/a	n/a
ii. 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 prisliste. 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 16år 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 Dommer eller lisenskursholder, samt Stevneleder MC skal observere alle oppkjøringsdrag og vurdere hvordan utøveren behersker kjøretøyet og forholdene, samt om utøveren har forståelse for startprosedyrer og tegngivning. Alle oppkjøringsdrag må være godkjent før utøveren kan få utstedt sin lisens.

028A.2.2.3 Treningslisens

Kan kun benyttes på treninger, ikke i kvalifisering eller eliminering i konkurranse. Utstedes av den klubb som arrangerer treningen etter gjennomført lisenskurs i klubben. Lisenskurs og oppkjøring skal avholdes av person med minimum gyldig Stevneleder lisens. Lisensen krever medlemskap i klubben, og gjelder for kalenderåret. Treningslisens kan ikke brukes for å kjøre kjøretøy som krever A-lisens. Kun gyldig i Norge.

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 Barnelisens

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. JBR fra man fyller 8 år. Kan også benyttes i tilsvarende Junior-klasser i de øvrige nordiske land. 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 7,5sek på 402m. Kan også benyttes i Pro-klasser i de øvrige nordiske land. Lisensen utstedes av NMF etter godkjent teorikurs og oppkjøring i henhold til regler i dette punkt. Kreves for klassene Funny Bike, Pro Stock, Top Fuel og Super Twin Top Fuel.

For å få utstedt A-lisens skal utøver ha løst B-lisens og gjennomført minst 1 stevne med godkjent deltagelse i en Sportsman-klasse, uansett utøverens alder og tidligere erfaring.

Oppkjøring til A-lisens skal gjennomføres med;

- minst ett drag med gass-avslag ved 60-fot,
- minst ett drag med gass-avslag ved 201m,
- minst 1 fullgass drag over 402m.

Alle oppkjøringsdrag skal kjøres som solo-drag og teller ikke som kvalifiseringsdrag i stevner.

Stevnets NMF Dommer eller lisenskursholder, samt Stevneleder MC skal observere alle oppkjøringsdrag og vurdere hvordan utøveren behersker kjøretøyet. Alle oppkjøringsdrag må være godkjent før utøveren kan få utstedt sin A-lisens. Rekker man ikke å kjøre alle oppkjøringsdrag i forbindelse med et stevne, skal utøveren fortsette oppkjøringen ved neste eller senere stevner. Dommer 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

	Aldersgrense	Gyldig for	Gyldig hvor	201m Tidsbegr.	402m Tidsbegr.	Merknad
Trening	5 år	Kun treninger og evt klubbmesterskap	Norge	Ihht klasse	Ihht klasse	Ikke Pro-klasser
NMF lisens	16 år	Sportsmann-klasser Street Legal	Norge	Ihht klasse	Ihht klasse	Ikke Pro-klasser
Barnelisens	5 år	Kun treninger og evt oppvisning på stevner	Norge	13,00 sek	Ikke gyldig	
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	
JBB/JBA	Året man fyller 13 år	JuniorBike 13 (JBA-JBB)	Norden	7,90 (6,90)sek	Ikke gyldig	
B	16 år	Sportsman-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.
Internasjonal	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 8133:2007

USA Snell M 2010

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.

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. Fôr i skinnlær 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 plexiglass 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. Skinn i innvendig lomme i ryggen i jakke eller dress er ikke tillatt.

For Junior og Street ET-klassen kan det godkjennes GoreTex jakke og bukse i god kvalitet som er beregnet for motorsykelkjøring og har gode beskyttelsesputer/ -skåler på knær, albuer og skuldre.

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 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.

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: Det anbefales sterkt at utøveren bruker mage-/brystbeskytter.

028A.3. BANER

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

028A.3.1. Startlinje

En blå linje skal være markert 600 mm før pre-stage linjen. Når starteren har gitt signal til utøveren om å gå i stage og forhjulet har passert den blå linjen kan ingen andre enn utøveren berøre sykkelen. Linjer/fotoceller bør ha disse innbyrdes avstandene:

Blå linje	< 600mm >	Prestage	< 150–200mm >	Stage	< 290–310mm >	Startlinje
Startlinje	< 18,5m >	60fot				
Startlinje	< 171,16m >	Start Fartsmåling 201m	< 30m >	Mållinje 201,16m		
Startlinje	< 372,33m >	Start Fartsmåling 402m	< 30m >	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.

Topp hastighet beregnes på bakgrunn av tid brukt fra fotocelle for Start Fartsmåling til Mållinjen. **Ved autostartskal 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 motorsykel passer sammen. Motorsykler i disse klasser skal være konstruert slik at det er et fornuftig forhold mellom

motorsykkelens 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 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.

028A.5. START AV MOTOR I DEPOTET

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.

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 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. 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 Nitrodrevne 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. Hvis to utøvere er registrert med identiske bestetider, vil den utøveren som har den høyeste topphastigheten registrert under kvalifisering få den beste kvalposisjonen. I tilfelle hvor begge utøverne har identisk kvalifiseringstid og topp hastighet, skal nest beste tid under kvalifiseringen bestemme kvalposisjonen.

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

028A.7.2. Elimineringsrekkefølge

I alle kategorier vil en grunnleggende regel alltid gjelde; deltagerne med beste og nest beste kvalifiseringstid kan bare møte hverandre i finalen. Det samme prinsippet indikerer også at tredje og fjerde beste kvalifiseringstid bare kan møte den beste og den nestebeste i semifinalen.

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

Deltager med best tid i foregående runde skal velge bane i elimineringen.

For ET- og Juniorklassene skal best reaksjonstid i foregående runde gjelde for banevalg.

I første runde er kvalifiseringsrekkefølgen avgjørende.

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 motorsykkelens 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. Gjelder ikke JuniorBike som bare skal gis advarsel ved første gangs overtredelse.

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, samt Street ET, Pro ET, Eliminator Bike 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	
Super Twin Top Fuel	Super Comp Bike	
FunnyBike	7.50 bike	

028A.9.1.1 Klassestørrelser

I NM-stevner skal det kjøres "All-in" stiger i alle klasser. Valgfritt 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 tilfredsstillende 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 (10 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 Pro ET 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.

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	20	+ 20	+ 20	+ 20	N/a	N/a	N/a	80
17 – 32	20	+ 20	+ 20	+ 20	+ 20	N/a	N/a	100
33 – 64	20	+ 20	+ 20	+ 20	+ 20	+ 20	N/a	120
65 -128	20	+ 20	+ 20	+ 20	+ 20	+ 20	+ 20	140

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.motorsportforbundet.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/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, evt tilleggeregler 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 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 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. Bremseser

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

Motorsykler på over 500 ccm skal ha skivebremseser foran. Doble skivebremseser 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 1 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. **Dekket skal ikke være eldre enn 6 år.**

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 hydraulikkrør, 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 fortare 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 motorsykkelenes 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 kjørekklar stilling.

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

83.1.12. 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 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, evt 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 oljeplugger

Alle tappeplugger 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. m

Motorsykler som går på elektrisitet er tillatt ned til 7,50 sekunder.

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 drivstoffsysterer

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. 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).

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 automatgirkasse med konverter, halvautomatisk girkasse (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 og wheelie-begrensere. I indekssklasser 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 (PRO)

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 BIKE (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, evtnt 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. Sitte høyde 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 reaksjonstid
- 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 / **Elektrisitet**
- 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.
- 83.6.11 Felger/ dekk: Slicks tillatt.
- 83.7.12 Øvrig: Registrerte gatesykler som er helt standard slik de forlot fabrikken fritas fra kravet om egen dødmannsbryster med snor i henhold til 83.1.21, men bare dersom original dødmannsbryster 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: 10.00 sek (402m)/ 6.40 sek (201m).

83.8. KLASSEREGLER FOR PRO ET (ET/P)

- 83.8.1 Definisjon: Pro ET er en klasse for motorsykler modifisert for, eller spesialbygget for dragracing.
- 83.8.2 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 9.99 sek (402m)/ 6.39 sek (201m). Minimum dial-in tillatt er 7.50 sek (402m)/ 4.80 sek (201m). Break-out regler gjelder.
- 83.8.3 Start: Handikap start basert på forskjell i dial-in valgt av hver utøver. Pro Tree start, med 0.4 sek forsinkelse mellom de 3 gule og grønt.
- 83.8.4 Kvalifisering: Rangert etter reaksjonstid.
- 83.8.5 Eliminering: Sportsman stige, evt. haltende etter SBF's mal. I eliminering vil kjøring fortere enn personlig Dial-in diskvalifisere utøveren, med mindre konkurrenten har blitt utelukket fra runden etter reglene i 028A.8.6. 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.
- 83.8.6 Motor: Ingen restriksjoner utover Generelle tekniske regler.
- 83.8.7 Drivstoff: Ingen restriksjoner utover Generelle tekniske regler.
- 83.8.8 Ramme: Ingen restriksjoner utover Generelle tekniske regler.
- 83.8.9 Karosseri: Ingen restriksjoner utover Generelle tekniske regler.
- 83.8.10 Wheeliebars: Tillatt. Se 83.1.11.
- 83.8.11 Felger/ dekk: Slicks tillatt.
- 83.8.12 Sikkerhet: Klasse 2.
- 83.8.13 Lisens: Nasjonal B
- 83.8.14 Absolutt breakout: 7.50 sek (402m)/ 4.80 sek (201m).

83.9. KLASSEREGLER FOR ELIMINATOR BIKE (EB)

- 83.9.1 Definisjon: Eliminator Bike er en klasse for motorsykler modifisert for, eller spesialbygget for Dragracing. Dette er en invitasjonsklasse for førere som løser Del-Lisens. Førere med del-lisens kan ikke delta i klasser med NM-status.
- 83.9.2 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 9.99 sek (402m)/ 6.39 sek (201m). Minimum dial-in tillatt er 7.50 sek (402m)/ 4.80 sek (201m). Break-out regler gjelder.
- 83.9.3 Start: Handikap start basert på forskjell i dial-in valgt av hver utøver. Pro Tree start, med 0.4 sek forsinkelse mellom de 3 gule og grønt.
- 83.9.4 Kvalifisering: Rangert etter reaksjonstid.
- 83.9.5 Eliminering: Sportsman stige, evt haltende etter SBF's mal. I eliminering vil kjøring fortære enn personlig Dial-in diskvalifisere utøveren, med mindre konkurrenten har blitt utelukket fra runden etter reglene i 028A.8.6. 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.
- 83.9.6 Motor: Ingen restriksjoner utover Generelle tekniske regler.
- 83.9.7 Drivstoff: Ingen restriksjoner utover Generelle tekniske regler.
- 83.9.8 Ramme: Ingen restriksjoner utover Generelle tekniske regler.
- 83.9.9 Karosseri: Ingen restriksjoner utover Generelle tekniske regler.
- 83.9.10 Wheeliebars: Tillatt. Se 83.1.11.
- 83.9.11 Felger/ dekk: Slicks tillatt.
- 83.9.12 Sikkerhet: Klasse 2.
- 83.9.13 Lisens: Nasjonal B
- 83.9.14 Absolutt breakout: 7.50 sek (402m)/ 4.80 sek (201m).

83.10. KLASSEREGLER FOR SUPER GAS BIKE (SGB)

- 83.10.1 Definisjon: Bensindrevet motorsykel 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 / **Elektrisitet**
- 83.10.8 Ramme: Skal være basert på standard motorsykelramme, 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 7.50 BIKE (7.5BIKE)

- 83.12.1 Definisjon: 7.50 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: 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: Nasjonal B

83.13. KLASSEREGLER FOR PRO TWIN BIKE (PTB)

- 83.13.1 Definisjon: Pro Twin Bike er en klasse for motorsykler modifisert for, eller spesialbygget for dragracing. Klasseprefix: PTB, Suffix: ihht kategori og kubikk – se nedenfor.
- 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: Sportsman stige, evt haltende etter SBF's mal.
- 83.13.5 Motor: For Pro Twin Bike gjelder ett vekt /volum system for å vise minimum vekt for kjøretøy med fører, samt forholdet mellom sylindervolum og:
A: 0-45 graders sugemotorer med støtstenger.
B: 0-180 graders kompressormatede motorer med støtstenger.
C: 46-180 graders sugemotorer med støtstenger.
D: 0-180 graders motorer uten støtstenger.
E: 0-180 graders kompressormatede motorer uten støtstenger.
- Vekt Index er et levende dokument som finnes på www.svemo.se
Justering, endring av vekt kan bli forekomme i løpet av en pågående sesong, etter beslutning hos SVEMO DR-seksjonen.
- 83.13.6 Drivstoff: Bensin eller E85
- 83.13.7 Gearsystem: Manuell giring.
- 83.13.8 Clutch: Sentrifugal clutch er ikke tillatt
- 83.13.9 Startmotor: Det er ikke tillatt med ekstern startmotor, men ekstra startbatteri kan benyttes. Mekaniker kan assistere ved start av motorsykkelen.
- 83.13.10 Ramme: For motorsykler med en akselavstand lengre enn 173 cm, skal avstanden mellom veivakselsenter og bakhjulakselen (når bakhjulet er i bakerste stilling) ikke overstige 93 cm. For motorsykler med en akselavstand på 173 cm eller mindre gjelder ingen krav til avstanden mellom veivakselsenter og bakhjuls aksel.
- 83.13.11 Karosseri: Ingen restriksjoner i forhold til Generelle tekniske regler.
- 83.13.12 Wheeliebar Ikke tillatt
- 83.13.13 Felger / Dekk: Største tillatte totalbredde på dekk er 200 mm. Slicks (maks 7") eller mønstrede dekk for motorsykel er tillatt. Motorsykel som er typegodkjent med mønstret bak dekk bredere enn 200 mm kan kjøre med dette.
- 83.13.14 Sikkerhet: Klasse 2
- 83.13.15 Lisens: Nasjonal B

83.14. KLASSEREGLER FOR SUPER TWIN TOP GAS BIKE (STG)

- 83.14.1 Definisjon: Super Twin Top Gas Bike er en klasse for motorsykler modifisert for, eller spesialbygget for dragracing, med én 4-takts 2-cylindret motor på minimum 750ccm
- 83.14.2 Start: Heads-up Pro Tree start, med 0.4 sek forsinkelse mellom de 3 gule og grønt.
- 83.14.3 Kvalifisering: Kvalifisering etter beste ET.
- 83.14.4 Eliminering: Pro-stige, evt. haltende etter SBF sin mal.
- 83.14.5 Drivstoff: Bensin, E85 eller metanol
- 83.14.6 Ramme: Minimum akselavstand 1700 mm.
- 83.14.7 Karosseri: Ingen restriksjoner utover Generelle tekniske regler.
- 83.14.8 Wheeliebars: Ingen restriksjoner utover Generelle tekniske regler.
- 83.14.9 Felger/dekk: Slicks påbudt, maks 12" bak.
- 83.14.10 Sikkerhet: Klasse 2.
- 83.14.11 Lisens: Nasjonal B

83.15. KLASSE REGLER 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. Kjører 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.
- Billet motorblokk er ikke 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 innsprøytning 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.

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 dødmannsbryter, 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 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.
- 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 Kjørestyr: 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 motorsykkelskjøring.
- 83.16.14 Lisens: Nasjonal JR
- 83.16.15 Absolutt breakout: 10.80 sek/**9,80 sek** (201m).

83.17. KLASSEREGLER FOR JUNIOR BIKE JBA/JBB

- 83.17.1 Definisjon: JBA/JBB 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.

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. 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;

JBB: 7,90 sek (201m).

JBA: 6,90 sek (201m)

Spesielt for Juniorbike JBA

Når utøver kan dokumentere deltagelse i 3 stevner, kan utøver søke om å kjøre i klassen JBA. Søknad rettes til grenkontakt i NMF eller stevnets jury. Det bør søkes i god tid før deltager skal melde seg på neste løp.

- 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, 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. 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 **eller elektrisitet** er tillatt.
- 83.17.8 Ramme: Standard eller egenbygd. Alle typer materialer og konstruksjoner er tillatt, men skal være fagmessig utført. Ramme skal godkjennes av teknisk kontroll.
- 83.17.9 Karosseri: Ingen restriksjoner i forhold til Generelle tekniske regler. Dødmannsbryter 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.
Skinnbukse og skinnjakke, eller Goretex bukse og jakke som er beregnet for motorsykkelkjøring.
- 83.17.14 Lisens: Nasjonal JR
- 83.17.15 Absolutt breakout: JBB: 7,70 sek (201m).
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 lettvektet, Cross sykler og opp til motorsykler som er modifiserte eller spesialbygget for dragracing. Det kjøres maks en distanse på 201m. Motorsykel 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. For øvrig ingen restriksjoner.

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.