



Norges Motorsportforbund

# **SPECIALREGLEMENT**

## **Dragrace**

**Endret 2010**

## INNHALDSFORTEGNELSE

Fellesdelen til spesialreglementene  
Vedtatt MC seksjonsstyret 19. mars 2009

<b>1. ANSVAR OG MYNDIGHET.....</b>	<b>6</b>
<b>2 Spesialreglementer (SR) .....</b>	<b>6</b>
2.1 GENERELT. ....	6
028A.1.1 Reglementets gyldighetsperiode. ....	6
028A.2. MOTORSYKLER. ....	6
028A.2.1 GENERELT UTØVERE .....	7
028A.2.2 Lisensklasser .....	7
028A.2.3 Personlig Sikkerhetsutrustning.....	8
028A.3. BANER.....	10
028A.3.1. Startlinje.....	10
028A.4. TEKNISK INSPEKSJON.....	10
028A.5. START AV MOTOR I DEPOTET .....	11
028A.6. LØP .....	11
028A.6.1. Definisjon av en runde.....	11
028A.6.2. Startmetode (klasser hvor Nitro er tillatt som drivstoff) .....	12
028A.6.3. Startmetode (klasser med etanol, metanol eller bensin som drivstoff).....	12
028A.6.4. Vekt .....	12
028A.7. KVALIFISERING. ....	12
028A.7.1. Kvalifiseringsresultat .....	12
028A.7.2. Elimineringsrekkefølge.....	12
028A.8. ELIMINERING .....	13
028A.8.1. Reserver .....	13
028A.8.2. Antall maskiner i elimineringen .....	13
028A.8.3. Banevalg .....	13
028A.8.4. Vinner .....	13
028A.8.5. Solo-runde.....	13
028A.8.6. Utelukkelse fra runde.....	13
028A.8.7. Absolutt break-out regel i indekssklasser.....	14
028A.8.8. Angivelse av Dial-in i handikapklasser .....	14
028A.9. Norgesmesterskap i Dragbike .....	15
028A.9.1 Gruppeinndeling .....	15
028A.9.2 Poengberegning .....	16
028A.9.3 Avsluttet konkurranse .....	17
028A.9.4 Premiering.....	17

<b>83.1. TEKNISK REGLEMENT FOR DRAGBIKES.....</b>	<b>17</b>
<b>GENERELLE KONSTRUKSJONSREGLER.....</b>	<b>17</b>
83.1.01. Bremsler.....	18
83.1.02. Hjul.....	18
83.1.03. Dekk og slanger.....	18
83.1.04. Ramme.....	18
83.1.05. Bakkeklaring.....	18
83.1.06. Framgaffel.....	19
83.1.07. Styre.....	19
83.1.08. Kontrollhåndtak.....	19
83.1.09. Karosserier.....	19
83.1.10. Sete.....	19
83.1.11. Wheeliebars.....	20
83.1.12. Beskyttelsesdeksler.....	20
83.1.13. Motorer.....	20
83.1.14. Oljematte / Bellypan.....	20
83.1.15. Sikring av oljeplugger.....	20
83.1.16. Lystgass (Nitrous oxide).....	20
83.1.17. Drivstoff.....	21
83.1.18. Kompressorer.....	21
83.1.19. Drivstofftank og drivstoffsystemer.....	21
83.1.20. Forgassere og fuel injection.....	21
83.1.21. Dødmannsbyrter.....	21
83.1.22. Oljeoppsamlingstanker.....	22
83.1.23. Eksosrør.....	22
83.1.24. Gearmekanisme.....	22
83.1.25. Startanordning.....	22
83.1.26. Elektronikk og computere.....	22
83.1.27. Nummerplater.....	23
83.1.28. Ballast.....	23
83.1.29. Trykkbeholdere.....	23
83.1.30. Tolkning av regler i klassereglement.....	23
83.2. KLASSEREGLER FOR PRO STOCK ( P).....	24
83.3. KLASSEREGLER FOR TOP FUEL (TF).....	26
83.4. KLASSEREGLER FOR SUPER TWIN (STTF).....	27
83.6. KLASSEREGLER FOR Street Bike (SB).....	29
83.7. KLASSEREGLER FOR Street ET (ET/S).....	30
83.8. KLASSEREGLER FOR PRO ET (ET/P).....	31
83.9. KLASSEREGLER FOR SUPER GAS BIKE (SGB).....	32
83.10. KLASSEREGLER FOR SUPER COMP BIKE (SCB).....	33
83.11. KLASSEREGLER FOR TOP GAS BIKE (TGB).....	34
83.12. KLASSEREGLER FOR HARLEY BREAKOUT (HBO).....	35
83.13. KLASSEREGLER FOR HARLEY DRAGS (HD).....	36
83.14. KLASSEREGLER FOR CLASSIC DRAGBIKE (CDB).....	37

83.15. KLASSEREGLER FOR Junior Bike 10 (JB10) .....	38
83.16. KLASSEREGLER FOR Junior Bike 13 (JB13) .....	40
<b>3. ENDRINGER ELLER TILLEGG TIL SR OG AB .....</b>	<b>42</b>
<b>4. APPROBASJONER, FORSIKRINGER OG ANDRE AVGIFTER .....</b>	<b>42</b>
<b>5. ARRANGØRENS FUNKSJONÆRER OG DERES ANSVARSOMRÅDE.....</b>	<b>43</b>
5.1 Juryen .....	43
5.2 Juryformann sine plikter.....	43
5.3 STEVNELEDEREN.....	43
5.4 TEKNISK KONTROLLANT .....	45
5.5 TIDTAKERE.....	45
5.6 MILJØKONTROLLANT .....	45
5.7 Jurysekretær.....	45
5.8 Andre stevnefunksjonærer.....	46
<b>6. DELTAGERE .....</b>	<b>46</b>
6.1 Lisens og lisenskurs .....	46
6.2 Utøvere plikter å overholde reglementer.....	46
6.3 Ansvarshavende.....	47
6.4 Utøver.....	47
6.5 Forsikringer .....	48
6.6 Folketrygden.....	48
<b>7. LØPSDOKUMENTER OG PÅMELDING.....</b>	<b>48</b>
7. 1 Tilleggsregler.....	48
7.2 Akkrediteringer.....	49
7.3 Påmeldinger.....	49
7.4 Avvisning av påmeldinger .....	49
7.5 Uteblivelse fra et løp.....	50
7.6 Refusjon av startavgift og kansellering av en påmelding .....	50
7.7 Etteranmeldinger.....	50
<b>8. UNDER LØPET .....</b>	<b>50</b>
8.1 Offisielle signaler.....	50
8.2 Farlige kjøretøy.....	51
8.3 Uønsket adferd.....	51
<b>9. ETTER LØPET .....</b>	<b>51</b>
9.1 Resultatlistor .....	51
9.2 Forlate arenaen .....	51

9.3 Faktaavgjørelser i grenen .....	51
-------------------------------------	----

# 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 statusløp. Forbundsstyret kan også vedta avvikling av grener og nasjonale statusklasser.

## 2 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 01.01.2009.

#### 028A.2. MOTORSYKLER.

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

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

##### 1. Pro-klasser, UEM

- a. Pro Stock Bike (Pro)
- b. Top Fuel Bike (TFB)
- c. Super Twin Top Fuel Bike (STTF)

##### Pro-klasser, ikke UEM

- a. Funny Bike (FB)

Man kan kjøre i Sportsman-klassene fra og med det året man fyller 16 år:

2. Sportsman-klasser	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
b. Index-klasser (heads-up)	Fast indeks		Absolutt breakout	
i. Harley Breakout (HBO)	11,30	7,10	11,00	6,90
ii. Street Bike (SB)	10,40	6,60	10,10	6,40
iii. Super Gas Bike (SGB)	9,50	6,20	9,20	6,00
iv. Super Comp Bike (SCB)	8,80	5,70	8,50	5,50
v. Top Gas Bike (TGB)	8,20	5,20	7,90	5,00
c. Heads-up				
i. Harley Drags (HD)	n/a	n/a	7,50	4,80

ii. Classic Dragbike (CDB)                      n/a                      n/a                      n/a                      n/a

## 028A.2.1 GENERELT UTØVERE

### 028A.2.1.2 Startnummer

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

Utøvernummer 1-99 deles ut av SVEMO, se [www.svemo.se](http://www.svemo.se) for Nordiske serier, og av UEM for UEM-klasser. Utøvernummer fra og med nr 100 deles ut av NMF. Norske utøvere i sportsmanklasser som i 2007 eller tidligere har brukt et fast 3-sifret startnummer kan beholde dette som sitt faste startnummer etter å ha meldt dette inn til NMF.

### 028A.2.2 Lisensklasser

Lisenser krever aktivt medlemskap i NMF-tilsluttet klubb og gjelder pr kalenderår. Priser iht NMF's gjeldende prisliste.

#### 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 Stevnelederlisens. 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 Barnelisens

Barneidrettslisens utstedes iht reglene i NMF's barneidrettsutvalg.

#### 028A.2.2.5 Nasjonal JR-lisens

Nasjonal konkurranselisens for Junior-klasser fra det året man fyller 10 år. Kan også benyttes i tilsvarende Junior-klasser i de øvrige nordiske land. Krever godkjenning fra foreldre/ verge pr stevne. Lisensen utstedes av NMF etter godkjent teorikurs og oppkjøring i henhold til 028A.2.2.2.

#### 028A.2.2.6 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.2.2.7 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 bør 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.2.2.8 Internasjonal lisens

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

### 028A.2.2.9 Oversiktstabell lisenser

	Aldersgrense	Gyldig for	Gyldig hvor	201m Tidsbegr.	402m Tidsbegr.	Merknad
<b>Trening</b>	5 år	Kun treninger og evt klubbmesterskap	Norge	Ihht klasse	Ihht klasse	Ikke Pro-klasser
<b>Barnelisens</b>	5 år	Kun treninger og evt oppvisning på stevner	Norge	13,00 sek	Ikke gyldig	
<b>Junior</b>	10 - 12 år 13 - 15 år	JuniorBike 10 (JBB) JuniorBike 13 (JBA)	Norden	11,00 sek 7,90 sek	Ikke gyldig Ikke gyldig	
<b>B</b>	16 år	Sportsman-klasser	Norden	4,80 sek	7,50 sek	
<b>A</b>	16 år	Pro-klasser	Norden	Ingen	Ingen	Krav om dokumentert erfaring med B-lisens før lisens kan løses.
<b>Internasjonal</b>	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;  
Australia AS1698

Danmark DS2124  
Europa ECE 22-03, 22-04, 22-05  
Finnland SF 3653  
Frankrike AFNOR (NF) S. 72.305  
England BS 6658 GRANDE A (Road Racing)  
Sverige SIS  
Japan JIS T 8133/1982 Class C  
USA DOT Federal standard No 218/ SNELL M95, M2000, M2005/ SFI

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 UEM-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 for utøvere med lisens fra NMF. Klærne skal være hele i sømmer og glidelåser. Fôr i skinnklær skal ikke være av nylon eller annet syntetisk materiale, unntak kan gjøres dersom heldekkende undertøy av silke eller bomull brukes nærmest kroppen. Dersom bukse og jakke brukes skal disse i midjen overlappe hverandre med minst 50 mm når utøveren har inntatt kjørestilling. Utøvere skal bruke godkjent integralhjelme (helhjelme).

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

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

Separat ryggskinne skal ha et midjebånd med minimumsbredde på 75mm og ryggskinnen skal dekke minimum 75 % av ryggens lengde målt fra halebenet til nakken (overkant av skuldre). Som et alternativ til separat ryggskinne godkjennes sikkerhetsvest med tilsvarende funksjonalitet. Ryggskinner av pleksiglass eller andre materialer som splintrer seg er ikke tillatt. Ryggskinner/ sikkerhetsvester skal bæres under skinnjakke/ skinndress og sitte godt fast til utøveres kropp slik at den ikke kan vri seg ut av posisjon. Skinne i innvendig lomme i ryggen i jakke eller dress er ikke tillatt.

For 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 sekunder på 402m / 4,8 sekunder 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 overlape 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 under skinndressen.

### **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.

### **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 motorsykkelenes lengde, høyde, vekt, vektfordeling og effekt i forhold til utøverens alder, høyde, vekt og styrke.

Motorsykler som brukes til testkjøring eller oppvisning kan ikke i samme stevne tas inn i konkurransen.

Motorsykler som kjøres i Test-klasse kan ikke delta i offisiell kvalifisering eller eliminering.

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

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

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

## **028A.5. START AV MOTOR I DEPOTET**

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

Reglene gjelder alle motorsykler uansett klasse.

## **028A.6. LØP**

### **028A.6.1. Definisjon av en runde**

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

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

I en elimineringsrunde hvor 2 utøvere har Staget inn og mottatt startsignal, men bare den ene utøveren passerer mållinjen, regnes denne som vinner. Den utøver som da ikke passerer mållinjen, erklæres DNF (did not finish) og tildeles eventuelle poeng som rundens taper, uavhengig av om motorsykkelen i det hele tatt passerte startlinjen. Utøvere som ikke Stager inn og mottar startsignal erklæres DNS (did not show) og tildeles ikke eventuelle poeng for den runden.

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

Motorsykler som ikke starter på startfunksjonærens signal kan bli utelukket fra runden, men starteren skal utvise tilstrekkelig tålmodighet. Dersom en utøver får motorstopp etter burnout skal utøveren tillates å starte motoren på nytt i henhold til reglene i pkt 028A.6.3, dog gjelder dette ikke 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 og kan ikke appelleres.

#### **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 med etanol, metanol eller bensin 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, Harley Breakout 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.

Dersom arrangøren og utøverne ønsker det kan "All-in"-stiger også kjøres i Pro-klasser.

### **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 utøver samme feil, vil bare den som gjør det først bli utelukket. Hvis de utøver forskjellige feil, vil bare den som utøver 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 i indekssklasser

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

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

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

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

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

For alle klasser med indeks settes Absolutt break-out til 0,3 sek under klassens indeks på 402m og 0,2 sek under klassens indeks på 201m. Absolutt break-out kan ikke settes lavere enn 10,00 sek på 402m/ 6,40 sek på 201m for klasser med indeks ned til 10,00 sek. For klasser med indeks under 10,00sek kan Absolutt break-out ikke settes lavere enn 7,50 sek på 402m/ 4,80 sek på 201m.

Break-out og Absolutt Break-out brukes ikke i ClassicDragbike, StreetBike, SuperGasBike, SuperCompBike, TopGasBike eller HarleyBreakout.

### 028A.8.8. Angivelse av Dial-in i handikapklasser

I Juniorklassene, samt Street ET, Pro ET og Harley Breakout er hver utøver ansvarlig for å tydelig angi sitt personlige Dial-in tid på motorsykkelen i henhold til klassereglementet. I Classic Dragbike skal utøverens beste tid fra kvalifisering brukes som personlig dial-in i første elimineringsrunde.

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. I Classic Dragbike skal personlig dial-in endres til neste runde dersom utøveren i eliminering kjører fortere enn satt personlig dial-in fra kvalifiseringen.

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 Norges mestertittelen 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. Dersom det for en gruppe ikke inviteres til mer enn et løp med NM-status vil NM avgjøres der. En 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.

### 028A.9.1 Gruppeinndeling

Gruppe 1:	Gruppe 2:	Gruppe 3:
Top Fuel Bike	Pro ET	JuniorBike13
Pro Stock Bike	Street ET	
Super Twin Top Fuel	Super Gas Bike	

#### 028A.9.1.1 Klassestørrelser

I NM-stevner skal det kjøres "All-in" stiger i alle klasser. 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 i klassene Harley Breakout eller Street Bike er 3 eller mindre ved påmeldingsfristens utløp kan arrangøren velge å flytte disse utøverne fra sin påmeldte klasse til Street ET for å skape en større elimineringsstige.

Dersom antall påmeldte ved påmeldingsfristens utløp i en av klassene Super Gas Bike, Super Comp Bike, Top Gas Bike, Harley Drags er 3 eller mindre kan arrangøren velge å flytte disse utøverne fra sin påmeldte klasse til Pro Bike ET for å skape en større elimineringsstige.

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

Dersom det bare er 1 utøver fremmøtt og godkjent i teknisk kontroll i en klasse 30 minutter før første kvalifisering starter skal Arrangøren flytte utøveren til en annen passende klasse i samme gruppe hvor det er flere deltagere. Flytting kan da bare gjøres til en klasse hvor sykkelen tilfredsstillende 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. I poengsammendraget skal utøvere med maks antall ha fratrukk for dårligste stevne  
Eks: 6 NM-stevner, de 5 beste er gjeldende i poengsammendraget.

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 Bike 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 motorsykkel i hvert stevne. Utøverens beste poengsum fra det enkelte stevne blir tellende.

### 028A.9.2.1 Poeng for påmelding og teknisk kontroll

Gyldig påmelding og godkjent teknisk kontroll = 20 poeng

### 028A.9.2.2 Poeng for kvalifisering

Det tildeles kvalpoeng på hvert stevne etter følgende skala uavhengig av stigestørrelse 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 stigestørrelse 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	10	N/a	N/a	N/a	N/a	N/a	N/a	10
3 – 4	10	+ 10	N/a	N/a	N/a	N/a	N/a	20
5 – 8	10	+ 10	+ 10	N/a	N/a	N/a	N/a	30
9 – 16	10	+ 10	+ 10	+ 10	N/a	N/a	N/a	40
17 – 32	10	+ 10	+ 10	+ 10	+ 10	N/a	N/a	50
33 – 64	10	+ 10	+ 10	+ 10	+ 10	+ 10	N/a	60
65 - 128	10	+ 10	+ 10	+ 10	+ 10	+ 10	+ 10	70

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 innkvalede utøvere 10 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**

Dersom 2 eller flere utøvere har oppnådd like mange poeng ved seriens avslutning skal utøverne dele endelig plassering.

#### **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](http://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 stevne må rette en skriftlig klage, med detaljert begrunnelse om hva utøveren mener er feil, til NMF v/Dragrage-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.

#### **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 tilfredsstillе konstruksjonskriterier i dette reglement. Unntak fra enkelte spesialregler kan gjøres for standard gateregistrerte motorsykler som deltar i Street Bike, Street ET og Harley Breakout, 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

tilfredsstill 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 minimumsgrensers for bremseserrekning.

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 bremseslanger og/eller bremseser skiver 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.

### 83.1.04. Ramme

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

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

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

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

Hjulavstand er fritt med mindre annet er fastsatt i klassens reglement.

### 83.1.05. Bakkeklaring

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

### 83.1.06. Framgaffel

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

Strap-down eller lignende innretning for å presse sammen framgaffel er ikke tillatt. Det skal være fjæring i gaffelbena og fjæringen må være stiv nok til at gaffelbena ikke bunner. Det skal være minimum 10mm klaring mellom framskjerm og kåpe/lykt når fjæringen er maksimalt komprimert.

Gaffelbenas diameter skal være minimum;

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

### 83.1.07. Styre

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

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

Originale Clip-On-styrer og såkalte TT-styrer er tillatt. Styredempere får ikke brukes som styrestoppere. Sveising av styret er ikke tillatt.

### 83.1.08. Kontrollhåndtak

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

### 83.1.09. Karosserier

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

Alle karosserier og/eller karosserideler skal være tilfredsstillende fastskrudd eller festet med hurtiglåser slik at de ikke kan løsne under løpet. Det er ikke tillatt å bruke tape, strips, borrelås eller tilsvarende for å feste karosseri eller karosserideler. Alle fester for karosseri eller karosserideler skal være satt fast i stål- eller aluminiumsbraketter 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 motorsyklar 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 gatesyklar må ha et polstret sete eller polstret sal.

### 83.1.11. Wheeliebars

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

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

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

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

### 83.1.12. Beskyttelsesdeksler

Alle åpne overføringer må ha deksler som hindrer uforutsett kontakt med roterende deler. 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, evtnt sprengplate av minimum 3mm stål eller 5mm aluminium.

### 83.1.14 Oljematte / Bellypan

En Bellypan under motoren er påbudt i alle klasser unntatt i klassen Street Bike, 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 trykkflaske 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, racefuel, etanol, metanol og/eller nitro beregnet for forbrenningsmotorer er tillatt.

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

Ren metanol skal tilsettes fargestoff slik at den brenner med en synlig flamme.

Alle andre former for drivstoff og/eller tilsetningsstoffer er forbudt i alle klasser.

### 83.1.18. Kompressorer

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

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

### 83.1.19. Drivstofftank og drivstoffsystemer

Drivstoffstanken 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 vribart håndtak, gassreguleringen må også ha en returfjær direkte montert på forgassermekanismen. Forgasserne 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 automatgear skal være utstyrt med en sikkerhetsanordning som forhindrer gasspådrag mens assistenten dytter sykkelen tilbake til startområdet etter burn out.

### 83.1.21. Dødmannsbryster

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

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

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

Motorsykler som bruker nitromethan 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 depoet).

### 83.1.22. Oljeoppsamlingstanker

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

For UEM-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. Gearmekanisme

Gearmekanismen 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 automatgearkasse 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 ( P)

### **Tolkning:**

Reglene her er oversatt direkte fra gjeldende UEM klassereglement. Ved endringer i UEM klassereglement gjøres automatisk de samme endringene gjeldende i det norske reglementet. Ved uoverensstemmelse mellom UEM og det norske klassereglement så er det gjeldende engelsk tekst i UEM klassereglementet som går foran.

### **Definisjon:**

Denne klassen vil være for standard utseende og bensindrevne motorsykler. ( Må være fabrikkproduserte motorsykler som er allment tilgjengelige, men modifisert for dragracing)

### **Rammer:**

Tillatt å bytte ramme. Styrehodets geometri, baksving, og hjulavstand kan endres om det er gjort på en sikker og profesjonell måte. Styrehodets vinkel kan ikke være mindre enn standard vinkel/rake, eller mer enn 40 grader maksimum vinkel/rake. Maksimum hjulavstand er 1780 millimeter målt fra lengst bakerste posisjon i svingarmen.

### **Framgaffel:**

Minimum fjæringsveg er 40 millimeter. Indre gaffeldiameter er minimum 34 millimeter. Tillatt å endre/bytte framgaffel.

### **Bremser:**

Hydraulisk opererte.

Minimum diameter bremseskive foran, enkel skive: 250x4,5 millimeter, doble skiver 200x4,5 millimeter

Minimum diameter bremseskive bak, 200x4,5 millimeter

### **Håndkontroller og styre:**

Håndkontroller må være på original plassering. Er tillatt å bytte både håndkontroller og styre.

Sveisede aluminiumsstyrer er forbudt. Sveisede forlengere i stål og Chrome-moly er tillatt, disse kan ikke være lengre enn 100 millimeter fra original bredde. Minimum styrebredde er 500 millimeter.

Bremsepedal og fothvilere kan flyttes bakover, men må være minimum 380 millimeter foran senter bakhjul.

Fothvilere skal være avrundet og i solid utforming med minimum radius 8 millimeter.

### **Karosseri:**

Alle hoveddeler på karosseriet må ha originalt/standard utseende, og kan ikke byttes om i fra andre modeller.

Karosseriet må ha vært originalt produsert til en motorsykel med minimum 750 ccm motorvolum.

Utskiftede deler av karosseriet skal ha tilsvarende form og utseende som en original del. Lavere deler på karosseriet kan være modifisert eller fjernet for å få klaring til eksosanlegg. Karosseriet skal ha en simulert front/baklykt med samme konfigurasjon og utseende som de originale lyktene de skal etterligne. Tilleggshull for luftgjennomstrømning i karosseriet er forbudt. Alle aerodynamiske innretninger er forbudt, unntatt de som er originale for motorsykkelen. Frontskjermen kan endres.

### **Sete:**

Tillatt å modifisere setet med en kant for å hindre utøveren i å skli bakover. Setets endedel og bakskjerm kan være i en enhet/del. Minimum setehøyde målt fra setets laveste punkt og til bakken skal være 500 millimeter.

### **Felger:**

Felger kan byttes ut. Dimensjon frontfelg, minimum 16", maksimum 19" eller som original dimensjon.

Dimensjon bakfelg, minimum 15".

**Dekk:**

Minimum bredde fordekk 2,75", Maksimum bredde bakdekk 10", målt med motorsykkel nede på bakken.

**Wheelie Bars:**

Maksimum lengde fra senter forhjul til senter wheelie bars hjul skal være 3300 millimeter målt i en rett linje mellom sentrene. Hjul skal være av ikke-metallisk materiale.

**Motor:**

Motorens fabrikasjon skal tilsvare motorsykkelens betegnelse.

Motoren må være av samme design og være bygd som en tilsvarende fabrikkprodusert motorsykkel.

Ingen modifiseringer av motorblokk er tillatt, unntak er reparasjoner.

Motorblokk og veiv til 2-sylindrede og 2-takts motorer kan byttes.

**Sylindertopper:**

Må være laget av samme produsent som motorblokken. Andre sylindertopper enn originale er tillatt av UEM, men UEM må kontaktes for godkjenning ved bruk av andre sylindertopper.

**Drivstoff-innsprøytningsystemer:**

Andre systemer enn originale elektroniske innsprøytningsystemer og spjeldhus er tillatt.

**Drivstoff:**

Alle typer av blyfri salgsbensin og blyfri race-fuel er tillatt.

Bruk av propylene oxide og/eller nitrous oxide er forbudt.

**Vektgrenser:**

Minimum vekt av motorsykkel og utøver er for disse kombinasjonene:

2 ventiler DOHC - vekt 260 kg - maks 1510 ccm

2 ventiler DOHC - vekt 270 kg - maks 1600 ccm

2 ventiler DOHC - vekt 275 kg - maks 1655 ccm

4/5 ventiler - vekt 270 kg - maks 1510 ccm

4/5 ventiler - vekt 280 kg - maks 1600 ccm

4/5 ventiler - vekt 285 kg - maks 1655 ccm

2 sylindret / støtstenger - vekt 265 kg - maks 3000 ccm

2 sylindret - vekt 220 kg - maks 2000 ccm

2 takt - vekt 220 kg - maks 1000 ccm n2o tillatt

Kombinasjoner som bruker drivstoff-innsprøytningsystemer skal tillegges 10 kg vekt

Ved bruk av andre UEM godkjente sylindertopper skal det tillegges 10 kg vekt

For 2 sylindrede med uoriginale motorblokker skal det tillegges 10 kg vekt

Motorsykler med standard motorblokk og originalt oppheng kan det reduseres med 5 kg vekt

**Girkasse:**

Alle girkasser med minimum 4 eller maksimum 6 gir kan benyttes. Girskift må skje manuelt eller med luftstyring.

Turtalls-regulerte eller datastyrt girkasser er forbudt. Girkassen må være i et originalt hus med originalt utseende. Unntatt for 2-takt og 2 sylindrede motorer.

**Kontroll av motor:**

Ved volumkontroll av motorer i Pro Stock Bike klassen til finalister skal/må begge fjerne sylindertopper i nærvær av teknisk kontrollør. For å kunne gjøre en forsegling av motorer mulig i klassen Pro Stock Bike må det bores ett 1 millimeter hull i sylindertopper og motorblokk.

### 83.3. KLASSEREGLER FOR TOP FUEL (TF)

**Tolkning:**

Reglene her er oversatt direkte fra gjeldende UEM klassereglement. Ved endringer i UEM klassereglement gjøres automatisk de samme endringene gjeldende i det norske reglementet. Ved uoverensstemmelse mellom UEM og det norske klassereglement så er det gjeldende engelsk tekst i UEM klassereglementet som går foran.

**Motor:**

Enkle eller doble motorer.

Maksimum 3200 ccm volum for sugemotor.

Maksimum 1700 ccm volum for overladede / turboladede motorer.

Minimum volum er 750 ccm.

Motorsykler som klasser inn i Super Twin-klassen er tillatt.

**Drivstoff:**

Blyfri race-fuel, metanol og/eller nitromethanol er tillatt.

**Hjulavstand:**

Minimum hjulavstand er 1800 millimeter.

**Dekk:**

Forhjul minimum bredde er 2,75"

Anbefalt bredde bakhjul er 11" målt med motorsykkel nede på bakken.

## **83.4. KLASSEREGLER FOR SUPER TWIN (STTF)**

### **Tolkning:**

Reglene her er oversatt direkte fra gjeldende UEM klassereglement. Ved endringer i UEM klassereglement gjøres automatisk de samme endringene gjeldende i det norske reglementet. Ved uoverensstemmelse mellom UEM og det norske klassereglement så er det gjeldende engelsk tekst i UEM klassereglementet som går foran.

### **Motor:**

Motorer i samsvar med Top Fuel reglene.

Enkel 4 takt motor med maksimum 2 sylindere/stempler og minimum 750 ccm

Maksimum volum er 3000 ccm for injekterte/sugemotorer, med bruk av inntil 100% nitromethanol.

Maksimum volum er 2000 ccm for overladede / turboladede motorer med bruk av nitromethanol.

Maksimum tillatt er 90% nitromethanol blandet med metanol.

Maksimum volum er 1700 ccm for overladede / turboladede motorer med bruk av inntil 100% nitromethanol.

### **Sikring av motor:**

Motorer som bruker nitromethanol hvor sylindertoppen ikke er montert direkte på motorblokken skal være utstyrt med stroppesikring. ( Se anbefalt utstyr i SFI 46,1 )

### **Hjulavstand:**

Minimum hjulavstand er 1800 millimeter.

### **Dekk:**

Forhjul minimum bredde er 2,75". Anbefalt bredde bakhjul er 11" målt med motorsykkel nede på bakken.

## **83.5. KLASSEREGLER FOR FUNNY BIKE (FB)**

83.5.1 Definisjon: Funny Bike er en klasse for motorsykler som er spesialbygd for dragracing.

83.5.2 Tidsbegrensning: Ingen

83.5.3 Start: Heads-up Pro Tree start, med 0.4 sek forsinkelse mellom gult og grønt.

83.5.4 Kvalifisering: Raskeste tid

83.5.5 Eliminering: Pro stige, evt haltende etter SBF's mal.

83.5.6 Motor: Kun 1 motor. Ingen volumgrense. Fri modifisering. Overlading er tillatt.

Turbo og lystgass kan kombineres.

Motorfabrikat avgjør fabrikatet på motorsykkelen.

Girkasse får ikke være en separat enhet, unntatt hvis originalt.

Ingen restriksjoner på clutch, tenningssystem, computer eller datalogger

83.5.7 Drivstoff: Turbo og/eller lystgass - Bensin

Turbo eller kompressor - Metanol

Innsprøytning/forgasser - Nitrometanol

83.5.8 Ramme: Ingen restriksjoner i forhold til Generelle tekniske regler. Min. hjulavstand 1700mm.

83.5.9 Karosseri: Helt karosseri tillatt, men skal utformes slik at de likner en motorsykelmodell.

Sal som er utformet som en fordypning for å hindre utøveren i å skli bakover er tillatt.

Bakskjerm og sal kan bygges sammen til en enhet.

Frontlys og baklys skal være lignende original, men behøver ikke fungere.

83.5.10 Wheeliebars: Påbudt.

83.5.11 Dekk og felger: Slicks bak skal ha maks 14 tommer bredde.

83.5.12 Sikkerhet: Klasse 1

83.5.13 Lisens: Nasjonal A

83.5.14 Absolutt

breakout: Ingen.

## 83.6. KLASSEREGLER FOR Street Bike (SB)

83.6.1 Definisjon: Street Bike er en klasse for vanlige registrerte eller uregistrerte gatesykler som er umodifisert i forhold til sykkelens typegodkjenning. Motorsykler som ikke er gateregistrert skal være registrert i NMF's motorvognregister..

83.6.2 Indeks: 10.40 sek (402m)/ 6.60 sek (201m). Break-out regler gjelder.

83.6.3 Start: Heads-up Pro Tree start, med 0.4 sek forsinkelse mellom gult og grønt.

83.6.4 Kvalifisering: Nærmest mulig klasseindeks, men ikke under. I kvalifisering vil kjøring fortere enn

indeks bli plassert på bunnen av kvalifiseringslista.

83.6.5 Eliminering: Sportsman stige, evtnt 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.

83.6.6 Motor: Fri trimming. Overlading eller lystgass er ikke tillatt.

Fungerende lyddemper skal være montert, maks 110dba støynivå.

Ladning, generator, original startanordning, frontlys, baklys og bremselys skal være montert og i funksjon.

Hel- eller halvautomatisk girkasse, luftgiring og/eller tenningskutt er ikke tillatt.

83.6.7 Drivstoff: Bensin.

83.6.8 Ramme: Original i henhold til typegodkjenning.

83.6.9 Karosseri: Original i henhold til typegodkjenning.

83.6.10 Wheeliebars: Ikke tillatt.

83.6.11 Felger/ dekk: Kun felger og dekk som er godkjent for gatebruk er tillatt.

83.6.12 Øvrig: Registrerte gatesykler som er helt standard slik de forlot fabrikken fritas fra kravet om egen dødmanns Bryter med snor i henhold til 83.1.21, men bare dersom original dødmanns Bryter finnes og virker. For øvrig i henhold til generelle tekniske regler og sikkerhets regler.

83.6.13 Sikkerhet: Klasse 3

83.6.14 Lisens: Nasjonal B

## 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. Street ET er den vanligste rekrutteringsklassen.

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's 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 i forhold til Generelle tekniske regler.

83.7.7 Drivstoff: Bensin.

83.7.8 Ramme: Ingen restriksjoner i forhold til Generelle tekniske regler.

83.7.9 Karosseri: Ingen restriksjoner i forhold til Generelle tekniske regler.

83.7.10 Wheeliebars: Tillatt. Se 83.1.11.

83.7.11 Felger/ dekk: Slicks tillatt.

83.7.12 Øvrig: Registrerte gatesykler som er helt standard slik de forlot fabrikken fritas fra kravet om egen dødmanns Bryter med snor i henhold til 83.1.21, men bare dersom original dødmanns Bryter finnes og virker. 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 gult 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. 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.

83.8.6 Motor: Ingen restriksjoner i forhold til Generelle tekniske regler.

83.8.7 Drivstoff: Ingen restriksjoner i forhold til Generelle tekniske regler.

83.8.8 Ramme: Ingen restriksjoner i forhold til Generelle tekniske regler.

83.8.9 Karosseri: Ingen restriksjoner i forhold til 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 SUPER GAS BIKE (SGB)**

83.9.1 Definisjon: Bensindrevet motorsykkel basert på standard konstruksjon men modifisert for dragracing.

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

83.9.3 Start: Heads-up Pro Tree start, med 0.4 sek forsinkelse mellom gult og grønt.

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

83.9.5 Eliminering: Sportsman stige, evnt 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.

83.9.6 Motor: Ingen restriksjoner i forhold til Generelle tekniske regler.

83.9.7 Drivstoff: Bensin.

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

83.9.9 Karosseri: Ingen restriksjoner i forhold til 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

## **83.10. KLASSEREGLER FOR SUPER COMP BIKE (SCB)**

- 83.10.1 Definisjon: Super Comp Bike er en klasse beregnet for standard motorsykler som er modifisert for dragracing, eller motorsykler spesialbygd for dragracing.
- 83.10.2 Indeks: 8.80 sek (402m)/ 5.70 sek (201m). Break-out regler gjelder.
- 83.10.3 Start: Heads-up Pro Tree start, med 0.4 sek forsinkelse mellom gult 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, evtnt 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. Kjørere begge utøvere under indeks vinner den utøver som kjører nærmest indeks.
- 83.10.6 Motor: Ingen restriksjoner i forhold til Generelle tekniske regler.
- 83.10.7 Drivstoff: Bensin, etanol eller metanol.
- 83.10.8 Ramme: Ingen restriksjoner i forhold til Generelle tekniske regler.
- 83.10.9 Karosseri: Ingen restriksjoner i forhold til Generelle tekniske regler.
- 83.10.10 Wheeliebars: Tillatt. Anbefales sterkt. Se 83.1.11.
- 83.10.11 Felger/ dekk: Slicks tillatt.
- 83.10.12 Sikkerhet: Klasse 2
- 83.10.13 Lisens: Nasjonal B

## 83.11. KLASSEREGLER FOR TOP GAS BIKE (TGB)

- 83.11.1 Definisjon: Top Gas Bike er en klasse beregnet for motorsykler som er modifisert for dragracing, eller motorsykler spesialbygd for dragracing.
- 83.11.2 Indeks: 8.20 sek (402m)/ 5.20 sek (201m). Break-out regler gjelder.
- 83.11.3 Start: Heads-up Pro Tree start, med 0.4 sek forsinkelse mellom gult 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'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.
- 83.11.6 Motor: Ingen restriksjoner i forhold til Generelle tekniske regler.
- 83.11.7 Drivstoff: Bensin, etanol eller metanol.
- 83.11.8 Ramme: Ingen restriksjoner i forhold til Generelle tekniske regler.
- 83.11.9 Karosseri: Ingen restriksjoner i forhold til 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 HARLEY BREAKOUT (HBO)

- 83.12.1 Definisjon: Harley Breakout er en klasse for standard eller modifiserte motorsykler av merket Harley Davidson.
- 83.12.2 Indeks: Klassen kjører etter prinsippene for ET/Bracket-racing. Utøver setter sitt personlige Dial-in etter endt kvalifisering i god tid før første elimineringsrunde. Personlig Dial-in skal være lett synlig for tidtakere men må ikke kunne forveksles med startnummeret. Dial-in skrives ved siden av eller under startnummeret, eventuelt på wheeliebar. Personlig Dial-in kan endres mellom elimineringsrundene, men bare innenfor klassens grenser. Minimum dial-in tillatt er 11.30 sek (402m)/ 7.10 sek (201m). Break-out regler gjelder.
- 83.12.3 Start: Handikap start basert på forskjell i personlig Dial-in valgt av hver utøver. Full Tree start, tre gule teller ned med 0.5 sek mellom hver av de gule og 0.5 sek mellom den siste gule og grønn.
- 83.12.4 Kvalifisering: Rangert etter reaksjonstid.
- 83.12.5 Eliminering: Sportsman stige, evt haltende etter SBF's mal.
- 83.12.6 Motor: 2-sylindret motor i 45 graders V-form med støtstenger. Motorvolum maks 2100ccm, for øvrig ingen restriksjoner.
- 83.12.7 Drivstoff: Bensin.
- 83.12.8 Ramme: Ingen restriksjoner i forhold til Generelle tekniske regler.
- 83.12.9 Karosseri: Ingen restriksjoner i forhold til Generelle tekniske regler.
- 83.12.10 Wheeliebars: Tillatt. Se 83.1.11.
- 83.12.11 Dekk/ felger: Slicks tillatt.
- 83.12.12 Sikkerhet: Klasse 2.
- 83.12.13 Lisens: Nasjonal B.

### **83.13. KLASSEREGLER FOR HARLEY DRAGS (HD)**

- 83.13.1 Definisjon: Harley Drags er en klasse for modifiserte motorsykler av merket Harley Davidson.
- 83.13.2 Tidsbegrensing.: Ingen
- 83.13.3 Start: Heads-up Pro Tree start, med 0.4 sek forsinkelse mellom gult og grønt.
- 83.13.4 Kvalifisering: Raskeste tid
- 83.13.5 Eliminering: Sportsman stige, evtnt haltende etter SBF's mal.
- 83.13.6 Motor: 2-sylindret motor i 45 graders V-form med støtstenger.  
Motorvolum maks 2100ccm, for øvrig ingen restriksjoner.
- 83.13.7 Drivstoff: Bensin, etanol eller metanol.
- 83.13.8 Ramme: Ingen restriksjoner i forhold til Generelle tekniske regler.
- 83.13.9 Karosseri: Ingen restriksjoner i forhold til Generelle tekniske regler.
- 83.13.10 Wheeliebars: Tillatt. Se 83.1.11.
- 83.13.11 Dekk/ felger: Slicks tillatt.
- 83.13.12 Sikkerhet: Klasse 2.
- 83.13.13 Lisens: Nasjonal B.
- 83.13.14 Absolutt break-out: 7.50 sek (402m)/ 4.80 sek (201m).

## 83.14. KLASSEREGLER FOR CLASSIC DRAGBIKE (CDB)

83.14.1 Definisjon: Klassen er ment for eldre motorsykler til og med 1984-modell, spesialbygd for dragracing, kjørt på nitro, metanol eller bensin. Aldersbegrensningen gjelder både utseende, chassis og drivverk. Nybygg skal, foruten motoren, se tidsriktig ut i forhold til klassen.

Sykler som har chassis- eller drivverkkomponenter som normalt ikke klasser inn på bakgrunn av ovennevnte regler, kan allikevel godkjennes brukt i klassen dersom de ikke strider mot den overordnede filosofien for Classic dragbikes.

83.14.2 Indeks: Klassen kjører etter prinsippene for ET/Bracket-racing, med unntak av det ikke brukes break-out. Utøverens beste ET fra kvalifisering settes som dial-in i første elimineringsrunde.

83.14.3 Start: Handikap start basert på forskjell i dial-in.  
Full Tree start, med 0.5 sek forsinkelse mellom hver av de gule og grønt.

83.14.4 Kvalifisering: Rangert etter reaksjonstid.

83.14.5 Eliminering: Sportsman stige, evt haltende etter SBF's mal. Det skal kjøres All-in stige. Vinner er den som først passerer mållinjen. Kjøreren vinneren av en runde fortare enn sitt dial-in fra kvalifisering skal neste rundes dial-in justeres ned til den raskere tiden.

83.14.6 Motor: En eller flere motorer med fri modifisering er tillatt. Om bilmotor brukes skal kjøretøyets vekt og vektfordeling kunne sammenlignes med hva som gjelder for motorsykkel konstruksjon. Bil motorer skal ha svinghjul av stål. Ettermontert computer eller avanserte motorstyringssystemer er ikke tillatt.

83.14.7 Drivstoff: Tillatte motorkombinasjoner / drivstoff

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

Forgasser(e) eller mekanisk innsprøytning er valgfritt. Ettermontert elektronisk innsprøytning er ikke tillatt.

83.14.8 Ramme: Ingen restriksjoner utover det som fremgår av 83.14.1.

83.14.9 Karosseri: Ingen restriksjoner utover det som fremgår av 83.14.1.

83.14.10 Starter: En portabel startanordning som fungerer når motorsykkelen står i nøytral er tillatt. Det er tillatt å bruke sentrifugal clutchen som nøytral. Ruller som startmetode er tillatt der motorsykkel er bygget som dragbike, og har vært brukt som dragbike, før 1985.

83.14.11 Wheeliebars: Tillatt. Påbudt for flatslicks bredere enn 7,5 tommer og/eller motorsykler raskere enn 7,5 sek på 402m i henhold til 83.1.11.

83.14.12 Øvrig: I henhold til generelle tekniske regler og sikkerhets regler. Oljematte/ Bellypan er påbudt.

83.14.13 Sikkerhet: Klasse 2.

83.14.14 Lisens: Nasjonal B.

### **83.15. KLASSEREGLER FOR Junior Bike 10 (JB10)**

83.15.1 Definisjon: Junior Bike 10 er en klasse for de litt større barna. Deltagere kan kjøre i denne klassen fra og med det kalenderåret man fyller 10 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, crossykler 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;**

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

Personlig Dial-in kan endres mellom elimineringsrundene, men bare innenfor klassens grenser. Minimum dial-in tillatt er 11.00 sek. Break-out regler gjelder.

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

83.15.4 Kvalifisering: Rangeres etter reaksjonstid.

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

83.15.6 Motor: Max 125ccm. Kun 1 motor. Overlading og/ eller lystgass ikke tillatt. For øvrig ingen restriksjoner.

83.15.7 Drivstoff: Kun vanlig bensinstasjon-bensin.

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

83.15.9 Karosseri: Ingen restriksjoner i forhold til Generelle tekniske regler. Dødmannsbytter med snor i henhold til 83.1.21 er påbudt.

83.15.10 Wheeliebars: Påbudt.

83.15.11 Felger/ dekk: Minimum frontfelg er 1" x 10". Minimum bakfelg er 2" x 10". Slicks tillatt.

83.15.12 Hjulavstand: Minimum 100cm.

83.15.13 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.

83.15.14 Lisens: Nasjonal JR

83.15.15 Absolutt breakout: 10.80 sek (201m).

## 83.16. KLASSEREGLER FOR Junior Bike 13 (JB13)

83.16.1 Definisjon: Junior Bike 13 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 16 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, crosssykler og opp til motorsykler som er modifiserte eller spesialbygget for dragracing. Det kjøres maks 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 7.90 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's mal. I eliminering vil kjøring fortere enn personlig Dial-in diskvalifisere utøveren, med mindre konkurrenten har blitt utelukket fra runden. Kjørere begge utøvere under sitt personlig Dial-in vinner den utøver som kjører nærmest sitt personlige Dial-in. I solorunde gjelder kun Absolutt break-out.

83.16.6 Motor: Max 600cc 4-sylindret, eller maks 900cc 2-sylindret. Kun 1 motor. Overlading og/eller lystgass ikke tillatt. For øvrig ingen restriksjoner, men utøver må kunne mestre sykkelen på en trygg måte.

83.16.7 Drivstoff: Kun vanlig bensinstasjon-bensin.

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 frontfelg er 1" x 14". Minimum bakfelg er 2" x 14". Slicks tillatt.

83.16.12 Hjulavstand: Minimum 100cm.

83.16.13 Kjøreutstyr: Godkjent helhjelm med visir eller godkjent crosshjelm med crossbriller. Hansker, støvler og ryggskinn/beskyttelsesvest i henhold til sikkerhetskrav

Klasse 3. Skinnbukse og skinnjakke, eller Goretex bukse og jakke som er beregnet for motorsykkelkjøring.

83.16.14 Lisens: Nasjonal JR

83.16.15 Absolutt breakout: 7.70 sek (201m).

### **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 senest tre i kraft fra 1. februar. 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 medutøver 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 approbasjonavgift 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 løp kan Forbundsstyret ilegge en avgift avhengig av tidspunkt, omstendigheter og løpets status.

## **5. ARRANGØRENS FUNKSJONÆRER OG DERES ANSVARSOMRÅDE**

Beskrivelse av funksjonærer og andres ansvarsområder.

### **5.1 Juryen**

Juryformann ved Norgesmesterskap må inneha gyldig jurylederlisens. Juryformann ved Norgescup og åpne løp må minst inneha gyldig jury-A lisens.

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

### **5.2 Juryformann sine plikter**

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

- Foreta eventuelle nødvendige forandringer av tilleggsreglene (TR) etter kunngjøringen og forsikre seg om at alle deltakende kjørere har blitt informert om slike, se NLR § 50.2 og 100.3
- Stevnets sekretær skal avgi rapport om at alle deltakerne og lisenspliktige funksjonærer har sine respektive lisenser, medlemskort og kjøretøybevis i orden.
- Stevneleder skal avgi rapport om at alle forholdsregler er tatt for at løpet 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 kjøre stevnet og arrangørens ansvarsforsikring.

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

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

Ved statusløp skal Juryformannen sende alle dokumenter i forbindelse med eventuelle protester til NMF innen 72 timer etter løpets avvikling.

### **5.3 STEVNELEDEREN**

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 sykler er riktig nummerert, samt å forvise seg om at det ikke er noe som forhindrer en kjører eller passasjer fra å delta i løpet, som f.eks. suspensjon, diskvalifikasjon eller annet som forbyr ham å kjøre.
- Å utsette et løp 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 kjører, passasjer eller et kjøretøy å delta i et løp på bakgrunn av reglementer eller av sikkerhetsmessige hensyn.
- Å forvise seg om at NMFs regler følges, og han/hun kan ilegge sanksjoner mot deltagere så langt reglementer tillater eller foreslå sanksjoner overfor 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.
- 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 løpets resultater.

Stevneleder kan ilegge sanksjoner i henhold til NLR, sanksjonsreglementet og/eller SR. Sanksjonen kan være svartflagg, "stop and go" sanksjon, bot inntil kr. 1.000.- og/eller advarsel (gult kort). Slike sanksjoner skal alltid rapporteres til juryen. Er forseelsen så alvorlig at stevneleder anser at sanksjonen skal være strengere enn stevneleder har kompetanse til 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 løpet skal stevneleder sørge for at alle skriftlige rapporter og godkjente resultatlister sendes NMF innen 72 timer.

## **5.4 TEKNISK KONTROLLANT**

Teknisk kontrollant oppnevnes av arrangørklubben og har som oppgave å se til at konkurransekjøretøyet 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 statusløp eller rekordforsøk oppnevnes av arrangør og må være godt kvalifisert til å bruke tidtakerutstyr og resultatprogram.

## **5.6 MILJØKONTROLLANT**

Ved statusløp kan NMF oppnevne Miljøkontrollant. Miljøkontrollantens oppgaver er:

- Å forsikre seg om at Miljøreglementet blir fulgt.
- Å ha tilgang til all informasjon om løpet, kan gi anbefalinger både før, under og etter løpet til stevneleder, juryformann 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.
- Miljøkontrollanters kunnskaper og erfaringer vil bli benyttet på seminarer for å lære opp funksjonærer i de forskjellige grenene, dessuten for kjørere, arrangører og publikum.

## **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 Juryformann 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 straffer 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 Juryformann 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 deltagere, men skal rapportere alle nødvendige hendelser til stevneleder. Slike funksjonærer kan også bli pålagt å avgi forklaringer til jury når juryen finner dette nødvendig.

## **6. DELTAGERE**

Beskrivelse av deltager.

### **6.1 Lisens og lisenskurs**

Alle som kjører med kjøretøy 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.

En lisens som løses ved frammøte må fylles korrekt ut med alle opplysninger og signeres av utøver og foresatte om utøveren er under 18 år.

For andre lisenser skal lisenssøknad signert av klubb, kurslærer, lege og utøver selv, sammen med korrekt betaling, skal foreligge før lisens utstedes. Lisenssøknader sendes **av søker til** NMF på standardisert skjema.

For utøvere i aldersgruppene 5 – 8 år og 9 – 12 år er kravene til lisensiering beskrevet i NMFs Barneidrettsregler.

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

### **6.2 Utøvere plikter å overholde reglementer**

Enhver deltager forplikter seg ved deltagelse på enhver form for trening eller fra det tidspunkt det er levert en påmelding til en konkurranse, å følge de reglementer som gjelder for deltagelse i trening eller konkurranser underlagt NMF. Ved ethvert brudd på trenings- og/eller konkurransereglene kan deltageren 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. Hvor det foreligger brudd på NIFs lov kan NMF behandle saken selv om juryen ikke har behandlet forholdet.

### **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/løp, 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 kjørers kjøretøy og personlig utstyr er i reglementert forfatning i henhold til forskrifter og teknisk reglement.

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

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

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

NMFs Treningsreglement regulerer vilkår for unntak fra kravene om ansvarshavende ved treningsleire 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.

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

En utøver er også ansvarlig for sine team medlemmer og hjelpere. Utøveren plikter også å være fysisk og mentalt skikket til å delta. Samt påse at kjøretøyet og utstyr til enhver tid tilfredsstillende i teknisk reglement.

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

## **6.5 Forsikringer**

En utøver er forsikret når alle formaliteter er i orden og når utøveren har betalt riktig lisens, kjøre på godkjent bane/område, i regi av en klubb tilsluttet NMF og at aktiviteten er ledet av en treningsleder for grenen.

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 utlandske utøvere må disse ha lisens som dekker minimumskravene til det FIM, UEM eller Norske Myndigheter setter som krav.

# **7. LØPSDOKUMENTER OG PÅMELDING**

Følgende dokumenter og påmeldingsregler gjelder.

## **7.1 Tilleggsregler**

### **7.1.1 Ansvar for utfylling og innsending**

Stevneleder skal sørge for at utfylte tilleggsregler for åpne løp og statusløp er sendt inn for godkjenning i god tid og senest 60 dager før konkurransen. Rutinene rundt innsending og godkjenning av TR er beskrevet i Håndbok for tillitsvalgte.

Ved for sent innkommet TR kan tilleggsavgift tilkomme.

### **7.1.2 Arrangementsnummer**

Grenansvarlig skal sende de godkjente TR til NMFs som så vil tildele arrangøren arrangementsnummer.

Alle arrangement i regi av NMF, løp og oppvisninger, skal ha et verifiseringsbrev fra NMF hvor arrangementets arrangementsnummer er angitt. Dette verifiseringsbrevet skal legges ved søknad om polititillatelse. Uten dette verifiseringsbrev, er arrangementet ikke godkjent av NMF og vil ikke gå inn under forsikringsordningen.

### **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 hvert løp og angivelse av fremmøtetid, tid for teknisk kontroll og utøvermøter.

TR skal videre angi eventuell påmeldingsavgift samt eventuell avgift for ikke å ha meldt avbud.

#### **7.1.4 Utøverens rett til tilleggsreglene**

TR skal gjøres kjent for alle påmeldte utøvere på en slik måte at alle har mottatt dem i god tid før stevnet, dog senest 10 dager før løpet. Publisering av godkjente TR kan enten skje ved post, **e-post** eller legges ut på internett.

### **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 nasjonale løp kan, såfremt grenens spesialreglementet ikke sier noe annet, sendes direkte til arrangøren så snart terminlisten er offentliggjort. Påmeldingsfristen er 15 dager før løpet om ikke annet er bestemt i NM reglement eller TR

Påmeldingen skal enten skje til hvert enkelt løp eller som en seriepåmelding. Påmeldinger skal gjøres på et NMF-godkjent påmeldingsskjema og være underskrevet av utøveren og eventuell ansvarshavende (se kap. 6.4) Elektronisk påmelding via e-post eller internett kan skje dersom systemene for slik påmelding er godkjent av kompetent myndighet i NMF. Dersom elektronisk påmelding ikke omfatter godkjent ordning for signering, skal dokumenter signeres ved innsjekk.

### **7.4 Avvisning av påmeldinger**

Individuelle påmeldinger kan bli avvist, enten av den føderasjonen som har utstedt kjørerens 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 deltakeren senest 72 timer etter påmeldingsfristens utløp.

En utøver som mener at påmeldingen har blitt urettferdig avvist, og som på grunn av dette finner seg forbigått, kan appellere eller legge inn en protest i overensstemmelse med reglene i gjeldende gren.

NMF kan avvise en påmelding eller nekte en utøver deltagelse, når løp kolliderer med statusløp eller representasjons-kjøring. NMF kan også forby kjørere å delta på løp 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.

### **7.5 Uteblivelse fra et løp**

En kjører som er påmeldt i et løp og som ikke kan delta, må informere arrangøren om dette så snart som mulig og oppgi en akseptabel og gyldig grunn. I Norgesmesterskap skal arrangør og andre som påmeldingen er sendt til ha beskjed om avbud.

Hvis utøveren ikke melder avbud, eller hvis grunnen som gis erklæres ugyldig, skal stevnelederen rapportere utøveren til juryen ved løpet, og denne kan ilegge utøveren bøter i tråd med tilleggsreglene.

En utøver som ikke deltar i et løp utøveren er påmeldt til, og som samme dag deltar i et annet løp uten å ha fått godkjenning 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 ilegges en administrativ forføyning.

### **7.6 Refusjon av startavgift og kansellering av en påmelding**

De avgifter som er betalt for deltakelse i et løp, skal beholdes av arrangøren hvis kjøreren blir utelukket for brudd på reglementet.

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

### **7.7 Etteranmeldinger**

Utøvere som melder seg på et løp 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 LØPET**

Beskriver punkter som skal følges under løp.

### **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 deltagere plikter å rette seg etter de signaler som gis fra stevneledelsen. Brudd på denne regelen kan medføre diskvalifikasjon. Er forseelsen alvorlig skal denne

rapporteres til NMF som da vil avgjøre om saken skal avgjøres ved administrativ forføyning eller anmeldes til Domsutvalget.

## **8.2 Farlige kjøretøy**

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

## **8.3 Uønsket adferd**

Enhver deltager 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 saksbehandlingsreglene i sanksjonsreglementet, jfr NIFs lov kap 11.

# **9. ETTER LØPET**

Beskriver hva som skal skje etter et arrangement.

## **9.1 Resultatlist**

Arrangøren skal så raskt som mulig offentliggjøre den preliminaire 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. Skulle en utøver forlate arenaen før protesttiden er utløpt, taper utøveren enhver rett til å protestere på resultatlisten.

## **9.3 Faktaavgjørelser i grenen**

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.

Fortsett med Konkurransereglementet (innholdsfortegnelse osv) her