

Regelverk for FIA-klassene:

Advanced ET (Top Doorslammers)
Pro Mod
Top Metanol Dragster
Top Metanol Funny Car
Pro Stock
Funny Car
Top Fuel Dragster

Finnes i FIAs regelbok. (www.fia.com)

Konkurransereglement for dragrace

§ 631

1. Konkurransemetode

Dragracing er en akselerasjonskonkurranse mellom to biler fra stående start på en 402,336 m lang rett bane (quartermile) eller på 201,168 m (1/8 mile).

2. Gruppeinndeling med startnummer

Top Fuel	(TF)	Tildeles av FIA
Funny Car	(FC)	Tildeles av FIA
Pro Stock	(PS)	Tildeles av FIA
Top Metanol	(TMD og TMFC)	Tildeles av FIA
Pro Mod	(PM)	Tildeles av FIA
Competition	(C/D og C/A)	311 - 499
Sportsman junior/C	(SJ/C)	711-749
Sportsman junior/D	(SJ/D)	761-799
Super Comp	(S/C)	1011 - 1199
Super Gas	(S/G)	1211 - 1499
Super Street	(S/ST)	1511 - 1699
ET Handicap	(T/S, P/S og S)	6000 - 6999
Junior Dragster	(J/S - J/M – J/MA)	11 – 299
Street Legal	(SL)	Tildeles av arrangør

De ti første sifrene i hver gruppe er sperret for mesterskapets nummer i de grupper det kjøres mesterskap. Alle deltakende biler har i tillegg et ordinært startnummer innenfor gruppen. Dersom en fører eller bil deltar i flere grupper, må de selv sørge for å følge løpets tidsskjema.

3. Lisenser

Alle som ønsker å delta i konkurranse må ha gyldig lisens utstedt av NBF.

Lisensene deles inn i flere klasser og juniorlisenser. Med unntak av juniorer, kreves det gyldig førerkort klasse B. For samtlige lisenser kreves gyldig medlemskort i klubb tilsluttet NBF.

Se NSR kapittel 6 og 9.

I klassen Street Legal kan det løses engangslisens på stevner eller ordinær SL-lisens etter søknad til NBF.

Lisensens gyldighetsområde:

Juniorlisens: J/S J/M J/MA

En fører kan delta i gruppen fra det året vedkommende fyller 8 år.

J/S: Det året vedkommende fyller 8 år.

J/M: Det året vedkommende fyller 12 år.

J/MA: Det året vedkommende fyller 13 år.

Det kreves bestått teorikurs og 3 godkjente drag med aktuell bil.

Sportsman juniorlisens: SJ/C, SJ/D

En fører kan delta i gruppen fra det året vedkommende fyller 15 år

Det kreves bestått teorikurs og 3 godkjente drag med aktuell bil.

Deltagerens 3 første konkurransedrag skal kjøres som singel drag.

For biler med ET 10.00 og saktere.

Det kreves bestått teorikurs og 3 godkjente drag med aktuell bil.

For biler med ET 7.50 – 9.99.

Det kreves bestått teorikurs og 3 godkjente drag med aktuell bil, hvor ett drag skal være raskere enn 9.99. I tillegg kreves det pakking og bruk av bremseskjerm samt "blind-test" i aktuell bil.

For biler med ET 6.00 – 7.49.

Det kreves bestått teorikurs og 3 godkjente drag med aktuell bil, hvor ett drag skal være raskere enn 7.49. I tillegg kreves det pakking og bruk av bremseskjerm samt "blind-test" i aktuell bil.

Debutantkort.

Ved delt lisens kurs og oppkjøring skal debutantkort utstedes.

Debutantkortet skal leveres juryleder før hvert stevne.

TF, FC, PS, PM, TMD, TMFC

For krav til lisens i disse klasser se FIA reglement www.fia.com

Det kreves internasjonal lisens.

FIA	A Chassis over 125" Dragster	B Chassis under 125" Funnycar	C Biler med karosseri og Altereds	Grupper
Class 1	TF	FC/PM	PS	
Class 2	TMD	TMFC		
Class 3	ET 6.00 – 7.49	ET 6.00 – 7.49	ET 6.00 – 7.49	Comp
Class 4	ET 7.50 – 9.99	ET 7.50 – 9.99	ET 7.50 – 9.99	Comp, S/C, S/G, ET, SJ/C, SJ/D
Class 5	ET > 10.00	ET > 10.00	ET > 10.00	ET, S/ST, SJ/C, SJ/D
Class 6 / (Junior)				J/S, J/M, J/MA
Class 7/(1/8)			ET > 7.70	S/L

Ved oppgradering av lisens fra gammel NBF betegnelse til ny FIA betegnelse må det i søknaden merkes hvilken gruppe man deltar i og oppgis den ET som bilen har oppnådd. Det må oppgis chassis lengde.

Oppgradering fra en tidligere C- eller B- lisens, kan aksepteres hvis det kan dokumenteres at lisensinnehaver har deltatt med samme bil siste år og oppgradering skjer pga. endring av klassegrenser.

Dette gjøres uten ny oppkjøring eller nytt kurs så sant dokumentasjon foreligger i form av stiger eller ET kort fra stevner innenfor de tre siste år.

4. Heat

Det konkurreres kun to deltakere pr. heat. Disse starter samtidig (heads-up), eller i enkelte klasser med tidsforskjell mellom deltakerne (handicap). Et heat begynner når bilen går inn i burnoutområdet.

5. Tidtaking

Det kjøres på tid og hastighet som måles flere steder på banen.

ET er den tid deltakeren har anvendt over strekningen

Tidtakingen på begge banene skal være skilt fra hverandre.

Tidtakingen starter først etter at nedtellingen har begynt og når guard-strålen brytes på startlinjen.

Tyvstart indikeres ved at rød lampe tennes for den respektive banen hvis stage-strålen forlates eller guard-strålen brytes før nedtellingen er ferdig, dvs. før grønn lampe tennes.

For at det skal kunne registreres tid ved tyvstart, må nedtellingen ha begynt.

Nedtellingen avbrytes på den gule lampen der tyvstarten skjer, og gul og rød lampe lyser samtidig.

Tyvstart skal indikeres umiddelbart. Føreren er da utelukket hvis heatet gjelder eliminering. I elimineringen skal det være mulig å tenne bare ett rødt lys, dvs. at den som tyvstarter først får det røde lyset.

Ved kvalifisering og trening har tyvstart ingen betydning. Tid (ET) og hastighet (top speed) registreres uansett.

Reaksjonstid beregnes fra den grønne lampen tennes, og til tidtakingen startes.

Reaksjonstiden måles fra det tidspunktet den siste gule lampen tennes, for å gi føreren en bedre informasjon om hvor mye han tyvstartet.

Tyvstart kan vises med minustegn og minustid på utskriften.

60 fots tid er den tiden deltakeren har brukt på de første 60 fot (18 m). Denne tiden gir deltageren en indikering på bilens grep i starten.

Det registreres også tid på 1/8 mile som er tiden som er brukt ved halvkjørt distanse i de tilfeller det kjøres 1/4 mile.

Måling av topphastighet er tiden det tar å passere målfellen. dvs. tiden fra beamstrålen brytes på første fotocelle i fellen til beamstrålen på målcellen brytes. Tiden regnes om til km/t.

Avrunding av desimaler skal skje nedover.

Vinnerindikeringen, skal på en utvetydig måte indikeres. Ved stevner med publikum bør dette skje ved mål. Vinnerindikering skal ikke gis ved tyvstart hvis det ikke finnes en tyvstartindikering ved mål. Når den ene banen tyvstarter, vil den andre banen få vinnerindikering umiddelbart.

Avbrutt start. Uansett hvilket startutstyr som brukes, skal starteren ha mulighet til å avbryte startforløpet, dvs. nedtellingen. Ved avbrudd under nedtellingen skal treet slukke helt, eller i det minste så må det ikke tennes ytterligere lamper.

Ved avbrutt start, avbrytes starten på grunn av feil ved stagingen.

Blokkert bane betyr at banen ikke er klar for start. Da skal begge banenes røde lamper lyse eller blinke. Start skal derved ikke være mulig. Blokkert bane gis ved melding om ikke klar bane, olje på banen, havari og lignende.

5.1 Resultatservice (Race Control)

Tidkort (ET-kort) skrives for hver kjøring, og gir opplysninger om reaksjonstid, fart og tid i mål, vinnerindikering og eventuell diskvalifikasjon. Det kan med fordel produseres et tidkort pr par, med kopi til begge deltakere i paret.

Kvalifiseringslistene skal kjøres ut etter hver runde for hver klasse.

Etter endt kvalifisering settes det opp elimineringsstiger. Disse listene er etter oppslag og protestfristens utløp endelige.

Det produseres nye elimineringslister for hver runde.

Etter endt eliminering produseres og offentliggjøres en komplett liste med oversikt over alle runder i klassen. Disse listene er stevnets offisielle resultater etter protestfristens utløp.

Brukes elektronisk tidtaking, betjenes denne via en PC med ferdig programvare som tar vare på elimineringsstigenes oppsett. Variasjoner eller avvik avtales mellom stevnets arrangør og jury, og kunngjøres for deltakerne på forhand.

Dataloggen inneholder alle registrerte data på stevnet.

Løpende registrering av tidsforbruk gir både arrangør og deltakere informasjon om stevnets framdrift.

Kvalifiseringslister signeres og påføres klokkeslett av løpsleder eller den han bemyndiger når disse henges opp. Protestfrist på kvalifiseringslister er før neste runde maksimalt 15 minutter. Endelig kvalifiseringsliste samt stige for første runde i eliminering signeres og påføres klokkeslett av løpsleder eller den han bemyndiger når disse henges opp. Protestfrist er 15 min. Endelige resultater signeres og påføres klokkeslett av løpsleder eller den han bemyndiger når disse henges opp. Etter protestfristens utløp godkjenner juryen den endelige resultatliste.

Arrangøren plikter å sende kvalifiserings lister og resultatlister til NBF senest første virkedag etter NM stevner til mail adr: e-jacob2@online.no

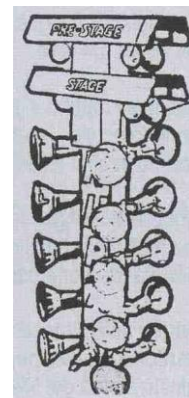
6. Startmetode

Starten foregår elektronisk med et starttre med fargede lamper.

Når Prestage-strålen brytes, skal prestage-lampene tennes. Denne lampen tennes når forhjulet bryter den første fotocellen.

Når stage-strålen brytes, skal stage-lampene lyse. Denne lampen tennes når forhjulet bryter den neste fotocellen.

Når guard-strålen brytes, skal stage-lampen på treet slukke, dette gjelder også prestage-lampen.



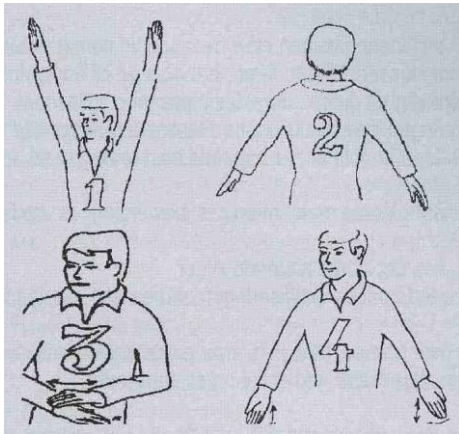
Handicap start er når de tre gule lampene tennes ovenfra og nedover med 0,500 sekunders mellomrom. Deretter tennes den grønne (Start) 0,500 sekunder etter den siste gule. Det skal bare være en lampe tent om gangen.

Prostart er når alle de gule lampene tennes samtidig 0,400 sekunder før den grønne lampen tennes, og de gule slukkes.

For S/ST er det 0,500 sekunder.

7. Starterens tegn

På starterens tegn kjører førerne sakte frem til startlinjen og iakttar starttreets øvre hvite posisjonslampe (Pre-stage light). Dersom en deltaker unnlater å gå i stage etter annen gangs tegn fra starteren kan start aktiviseres.



Når begge de hvite lampene er tent, (pre-stage og stage) står bilene klar til start. Mekaniker eller funksjonær får ikke stille bilen i startposisjonen.

Staging skal skje med forhjulet og ikke med spoiler e.l. Ekstra plater e.l. for å bryte fotocellen før eller etter forhjulet er forbudt.

Hvis den øvre hvite lampen slukker igjen, har forhjulet passert den første fotocellen, og bilen står for langt frem. Føreren rygger da forsiktig tilbake over stage og pre-stageline for å kjøre på nytt inn i startposisjon.

For juniordragstere uten revers skal starter være behjelpelig med å få dragstere langt nok tilbake for ny inn-staging, eller foresatte kan gjøre det etter tegn fra starter.

Når begge bilene står i rett posisjon, trykker starteren på startknappen, og nedtellingen begynner.

Etter fullført løp skal bilene vende tilbake til sine anviste plasser i depot.

8. Fremmating – startoppstilling

Uteblivelse fra oppstilling i startkøen medfører at bilen automatisk utestenges fra sin plass i pågående trening/kvalifiseringsrunde.

Under eliminering medfører uteblivelse utelukkelse.

Bilen skal under en konkurranse alltid være bemannet, dvs. at det skal alltid være en person som har ansvar for denne og som umiddelbart skal få den ut i køen.

Maks to væske-burnouts (vann/grep/væske) tillates. Funksjonærer eller mekanikere får ikke holde bilen under burnout. Det er ikke tillatt å snu på banen og kjøre tilbake til start.

Kun biler med ET 9.99 og raskere får krysse startlinjen under burn-out. Gjelder også med biler med ET over 9.99sek med kun tohjulsbrems.

Arrangørens tilleggsregler kan tillate andre klasser å krysse startlinjen under burnout. Ved innkjøring til start får ingen berøre bilen (uansett gruppe) etter passering av "blueline", 60 cm før prestage.

9. Løpsgjennomføring

En konkurranse består av kvalifisering og finaler (elimination).

Når kvalifiseringen er avsluttet, går de beste førerne i hver gruppe til finalene (elimination). Elimineringstigen kan kjøres med 4, 8, 16 eller 32, evt. 64 bilers felt.

Førerne plasseres inn på elimineringsstigen etter hvor god tid de har notert under kvalifiseringen kontra gjeldende indeks for klassen. Hvis to førere har kjørt på lik tid kontra indeks på 1000-dels sek., avgjør høyeste topphastighet deres innbyrdes plassering. I klassene J/S, J/M, J/MA og ET-klassene, foretas kvalifiseringen etter reaksjonstid. Raskeste reaksjonstid er førstekval. Ved like reaksjonstider, er det den fører som først har oppnådd best reaksjonstid som er førstekval.

Hvis bare to biler er kvalifisert, kjøres matchrace, dvs. beste gjennom tre heat.

Hvis stigene ikke er fulle, kan det kjøres haltende stiger.

Ref: www.fia.com finnes maler for haltende sportsmannstiger.

Plasseringen som blir oppnådd under kvalifiseringen endres ikke, unntatt ved evt. protest.

Normalt kjøres en stige i hver gruppe, men hvis arrangøren ønsker det kan flere grupper kvalifiseres inn på samme stige (f.eks. ved et lite antall startende).

I en del grupper finnes begrensning for min. ET, hvor "break-out"-regelen gjøres gjeldende. Den er satt opp for 1/4 mile og 1/8 mile, benevnelse er i sek.:

Ved omregning brukes faktor 1,56.

f.eks: 13,99 = 8,96

Stigeoppsett etter NHRAs stiger for Sportsman (kval nr. 1 møter kval nr. 9) for nasjonale klasser og Pro. (kval nr. 1 møter kval nr. 16) for EM klasser.

Eksempel på haltende stiger se: <http://bilsport.no/reglement/reglement-dragrace/>

Eksempel på 16 bils Sportsmans-stige



10. Eliminering

Eliminering for de forskjellige gruppene gjennomføres på følgende måte:

Top Fuel, Funny Car, Pro Stock, Pro Mod og Top Metanol:

Begge bilene starter likt ved pro-start. Den som først passerer mållinjen, uansett tid, har vunnet heatet og går videre til neste runde.

Super Comp, Super Gas og Super Street:

Begge bilene starter likt ved pro-start. Både pre-stage og stage-lyset må være tent for å oppnå en legal tid. Ingen av bilene tillates å tenne stage-lampen før begge bilene er i pre-stage, såkalt courtesy staging. I elimineringen fører brudd på courtesy staging til utelukkelse, unntatt i finalen hvor det da skal foretas omkjøring. I kvalifiseringen skal bilene vinkes tilbake for å stage på nytt. Antallet ganger dette gjøres ved gjentatt feil er opp til starteren. Superstart skal indikeres på startreet med Bluelight (blå lampe i treets mast mellom stage og prestage lampene).

Den som først passerer mållinjen har vunnet heatet og går videre til neste runde. Dersom den som passerer mållinjen først kjører raskere enn det faste indekset, blir dette betraktet som "break-out" og motstanderen blir automatisk vinner av heatet uansett tid. Dersom begge kjører raskere enn indekset, blir den som kommer nærmest indekset vinner. Dersom motstanderen tyvstarter eller det er et solodrag, gjelder ikke regelen om break-out.

Startmetoden kalt "deep staging" er ikke tillatt ved superstart.

ET handikap racing og Competition:

Begge bilene starter med handicap-start. Dvs. at en bil får grønt lys før motstanderen, men for begge gjelder det å passere mållinjen først.

Competitiongruppen deles inn i klasser basert på bilens vekt kontra motorens slagvolum. Hver klasse får sitt indeks, og differansen mellom de forskjellige indeksene danner grunnlag for handicapet ved start.

I ET klassen er det deltakeren selv som setter sitt indeks (dial-in). Dette indekset kan ikke brytes. (break-out)

11. Indeks/Dial-in

Indeksen er det utregnede potensiale i en klasse, og er basert på et stort antall noterte tider. Forskjellen mellom to klassers indeks er handicapet mellom dem under elimineringen.

For Comp benyttes CIC (Competition Index Control).

For to klasser som benytter CIC gjelder følgende regel: Alle deltakere som i elimineringen (ikke kvalifisering eller trening) kjører fortere enn 0,50 sekunder under sitt indeks skal ha sitt personlige indeks justert med den differansen de er mer enn 0,50 sekunder under sitt indeks i resten av konkurransen. Dersom de kjører mer enn 0,610 sekunder under sitt indeks skal den personlige indeks justeres i henhold til tabellen nedenfor.

Kjøring under indeks med:	Personlig indeks skal justeres med:
0,610 – 0,619 sek.	0,01 sek.
0,620 – 0,629 sek.	0,02 sek.

0,630 – 0,639 sek.	0,03 sek.
0,640 – 0,649 sek.	0,04 sek.
0,650 – 0,709 sek.	0,05 sek.
0,710 – 0,719 sek.	0,06 sek.
0,720 – 0,729 sek.	0,07 sek.
0,730 – 0,739 sek.	0,08 sek.
0,740 – 0,749 sek.	0,09 sek.
0,750 –over	0,10 sek.
Osv...	

Dersom to biler med samme CIC gruppe møtes skal det uansett være heads up start selv om de har forskjellig personlig indeks. Eventuelle senkninger av klasseindeks skal rapporteres til det Svenske Bilsportforbundet (som oppjusterer CIC indekser i Europa) på eget skjema. Eventuelle senkninger av klasseindeks trer først i kraft på neste stevne. Oppdaterte indeks er publisert i www.sbf.se. Indeksen revideres løpende gjennom året.

For ET-Racing:

Dial in settes av deltakeren selv og benyttes i klassen ET handicap. Dersom deltakeren kjører raskere enn sitt dial in fører dette til breakout. Dial in settes før elimineringen starter og skal være påført bilen på en måte som er godt synlig for tidtagningen. Indekset kan settes fritt mellom hver runde, selv ved omkjøring. Handicapstart i forhold til indeks.

12. Fremmating

Hvis begge deltakerne får problemer i fremmating, under kvalifiseringen, kan nytt forsøk tillates som siste par i pågående runde. Dersom omstart ikke lar seg gjøre, er deltakerne utelukket i pågående runde.

13. Godkjent drag

13.1 Kvalifisering

Under kvalifiseringen vil samtlige feilaktigheter gi underkjent kvalifiseringstid.

Men ved tyvstart vil kvaltid bli gjeldende. Dette gjelder også for klasser som kvalifiserer på reaksjonstid.

For å kunne anses som kvalifisert i klasser som kvalifiserer på reaksjonstid, må man ha gjennomført ett gyldig kvaldrag over ET og uten tyvstart.

13.2 Eliminering

For å bli vinner av et heat og gå videre til neste runde i elimineringen, kreves det at bilen har gått inn i stage på normalt vis.

Det er forbudt å dytte bilen til start eller inn i stage.

Bilen skal selv starte og kjøres frem av egen kraft.

Under elimineringen utelukkes den føreren som feiler først.

Dersom en bil tyvstarter og den andre krysser en av linjene, vil den som tyvstarter bli kåret som vinner. Breakout er nå ikke gjeldene, men regelen for absolutt breakout er fortsatt gjeldene.

13.3 Solodrag

Et solodrag er når kun en bil stiller til start. Dersom denne berører sidemarkeringene har han fullført, men tiden er ikke gjeldende for banevalg i neste runde.

14. Omkjøring

Omkjøring av et elimineringsheat skal kun skje dersom det har oppstått feil ved tidtakeranlegget, ved feil forårsaket av funksjonærer eller ved feil i finalen ved courtesy staging. Omkjøringen skjer uansett i slutten av runden, og bare etter løpslederens direkte oppfordring. Omkjøring behøves ikke dersom begge førerne er enige om resultatet av heatet.

15. Valg av bane

I første runde velger deltakerne med beste plassering i kvalifiseringen bane.

I TF, FC, PS, PM, TMD og TMFC får deltakerne med beste tid i foregående runde velge bane.

I Competition velger deltakeren med best tid i forhold til indeks i forrige runde bane.

I de øvrige klasser gjelder kvalifiseringsposisjon.

16. Handicap

Handicap er differansen mellom to deltakers indeks under eliminering.

17. Rekord

Rekord noteres for raskeste tid og høyeste slutt hastighet i hver klasse.

Rekord kan sette under kvalifisering eller eliminering, og må bakkes opp innenfor 1% av rekorden under samme stevne. Rekord kan bare settes ved en konkurranse der det er muligheter til kontroll av bilens vekt, motorstørrelse og drivstoff samt at godkjent tidtagningsutstyr er anvendt.

18. Reserver

Dersom noen av deltakerne ikke kan stille til start i første runde, dvs. ikke starter og ikke kan gjøre første burnout, kan plassen, dersom det er tid, gis til den reserven som har plassert seg nærmest utenfor stigen under kvalifiseringen. Reserver får bare gå inn på løpsledelsens direkte oppfordring. Dersom det er plass til flere reserver i stigen, går de inn i tur og orden etter hvert som første runde kjøres.

19. Bytte av bil under konkurransen

Deltakeren får bytte bil under konkurransen innenfor samme gruppe. Bytte av bil må skje før kvalifiseringsrundene for gruppen er avsluttet. Min. en kvalifiseringsrunde må kjøres med den nye bilen. Tidligere oppnådde kvalifiseringstider før bilbytte strykes.

Den bil det byttes til må være godkjent av teknisk kontroll og tildeles nytt startnummer.

Med bil menes chassis, eventuelt flipkarosseri eller annet løst karosseri som er montert.

Motor kan byttes når som helst under konkurransen, under forutsetning av at byttemotoren oppfyller kravene iht. tekniske bestemmelser for gruppen, og at denne er registrert ved teknisk kontroll.

Bytte av fører under eliminering er ikke tillatt. Bytte av fører under kvalifisering skal godkjennes av stevnets jury.

20. Grunner til utelukkelse

Følgende brudd på reglementet er noen av grunnene som fører til utelukkelse:

- a) Endringer på bilen som blir foretatt etter teknisk kontroll
- b) Unnlater å følge gjeldende sikkerhetsregler
- c) Viser usportslig opptreden
- d) Foretar varmekjøring uten fører i bilen
- e) Ikke klarer å kjøre inn i stage for egen maskin under eliminering

- f) Kryssing av sidemarkeringene med ett eller flere hjul under eliminering. Dersom begge deltakerne gjør dette, blir begge utelukket.
- g) Spredning av væsker, karosseri- eller motordeler på banen under eliminering
- h) Tyvstart ved eliminering (unntatt forhold som forklart i pkt.13).
- i) Berøring av bilen etter at framhjulene har passert blue-line under eliminering.
- j) Nøytralstart (gjelder kun biler med automatgear)
- k) Ukorrekt staging.
- l) Dersom utøver unnlater og følge arrangørens miljøplan.
- m) **Absolutt breakout**

Forøvrig henvises til Det Nasjonale Sportsreglement (Bilsportboken), Kapittel 9.

Testing/prøvekjøring av løpsbiler
Se §269 NSR (Bilsportboken).

Bestemmelser om organisert trening
Se NSR §269 (Bilsportboken).