

Dragrace reglement- samling 2021

Husk at alle reglene ligger på www.bilsportboka.no. Alle oppdateringer vil komme der. Denne PDF versjonen er kun ment som et hjelpemiddel dersom noen ønsker å skrive ut alt for å ha selv.



§ 605 Spesialreglement for Dragrace 2021

© 2021 Norges Bilsportforbund (NBF) – Alle rettigheter forbeholdes. All opphavsrett og andre immaterielle rettigheter for dette reglementet og dets innhold, tilhører NBF. Enhver reproduksjon, overføring, endring, utnyttelse eller publisering av reglementet eller dets innhold, i sin helhet eller delvis i noen form (inkludert, men ikke begrenset til, framing, innlemming på andre nettsteder eller andre publikasjoner), av enhver offentlig og/eller kommersiell årsak, er forbudt for enhver, uten skriftlig forhåndstillatelse fra NBF. Dette gjelder likevel ikke NBFs tilsluttede klubber eller arrangører godkjent av NBF som kan bruke reglementet eller dets innhold for ikke-kommersielle formål

§ 605 Spesialreglement for Dragrace

Dragracing er en aksellerasjonskonkurranse mellom to biler på en 402,33 m(mile) lang rett bane. Konkurransen består av kvalifisering og finaler (elimination).

Konkurransemetode

Når kvalifiseringen er avsluttet, tas de beste deltakerne i hver gruppe ut, og disse plasseres inn på et skjema, en elimineringsstige, for å delta i finalene, elimination.

Elimineringsstigen kan kjøres med 4, 8, 16, 32 eller 64 kvalifiserte biler.

I finalene startes bilene parvis i heat og elimineringen utføres etter tre forskjellige metoder, avhengig av gruppen det konkurreres i.

A. Head up: Bilene starter likt, Første bil over mållinjen vinner.

B. Break out: Bilene starter likt. Første bil over mållinjen uten å ha kjørt raskere enn et fastsatt indeks er vinner.

C. Handicap: Bilene starter med tidsdifferanse. Første bil over mållinjen er vinner.

Den tapende bilen i hvert heat er utslått (eliminert), mens den vinnende bilen fortsetter til neste elimineringsrunde, Til slutt møtes de to gjenværende bilene i en finale hvor en vinner (top eliminator) kåres.

Grupper	Betegnelse	Konkurranse
Top Fuel	TF	Heads Up
Funny Car	FC	Heads Up
Pro Stock	PRO	Heads Up
Top Metanol	TMD og TM/FC	Heads Up
Pro Mod	PM	Heads Up
Competition	D og A	Handicap
Super Comp	S/C	Break Out
Super Gas	S/G	Break Out
Super Street	S/ST	Break Out
ET Racing	PET og SPET	Handicap
Pro Street	P/S	Break Out
Junior Dragster	J/S-J/M	Handicap
Street Legal	S/L	Break Out

Aldersgrense for Juniorklassen

J/SR 6 år 20,00 på 1/8 mile

J/S 8år ET 12,90 1/8 mile

J/MB 10år ET 8,90 1/8 mile

J/M 12år ET 7,90 1/8 mile Max 140 km/t

5A/J15, 5C/J15 15år ET 10,90 1/4 mile (ET 6,90 1/8 mile)

4C/J16 16år ET 9,90 1/4 mile (ET 6,40 1/8 mile)

4A/J16 16år ET 8,90 1/4 mile (ET 5,70 1/8 mile)

4A/J16 16år ET 7,50 1/4 mile (ET 4,60 1/8 mile) kun etter søknad og godkjenning fra NBF.



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no



§ 605 Spesialreglement for Dragrace 2021

© 2021 Norges Bilsportforbund (NBF) – Alle rettigheter forbeholdes. All opphavsrett og andre immaterielle rettigheter for dette reglementet og dets innhold, tilhører NBF. Enhver reproduksjon, overføring, endring, utnyttelse eller publisering av reglementet eller dets innhold, i sin helhet eller delvis i noen form (inkludert, men ikke begrenset til, framing, innlemming på andre nettsteder eller andre publikasjoner), av enhver offentlig og/eller kommersiell årsak, er forbudt for enhver, uten skriftlig forhåndstillatelse fra NBF. Dette gjelder likevel ikke NBFs tilsluttede klubber eller arrangører godkjent av NBF som kan bruke reglementet eller dets innhold for ikke-kommersielle formål

§ 605 Spesialreglement for Dragrace

Dragracing er en aksellerasjonskonkurranse mellom to biler på en 402,33 m(mile) lang rett bane. Konkurransen består av kvalifisering og finaler (elimination).

Konkurransemetode

Når kvalifiseringen er avsluttet, tas de beste deltakerne i hver gruppe ut, og disse plasseres inn på et skjema, en elimineringsstige, for å delta i finalene, elimination.

Elimineringsstigen kan kjøres med 4, 8, 16, 32 eller 64 kvalifiserte biler.

I finalene startes bilene parvis i heat og elimineringen utføres etter tre forskjellige metoder, avhengig av gruppen det konkurreres i.

A. Head up: Bilene starter likt, Første bil over mållinjen vinner.

B. Break out: Bilene starter likt. Første bil over mållinjen uten å ha kjørt raskere enn et fastsatt indeks er vinner.

C. Handicap: Bilene starter med tidsdifferanse. Første bil over mållinjen er vinner.

Den tapende bilen i hvert heat er utslått (eliminert), mens den vinnende bilen fortsetter til neste elimineringsrunde, Til slutt møtes de to gjenværende bilene i en finale hvor en vinner (top eliminator) kåres.

Grupper	Betegnelse	Konkurranse
Top Fuel	TF	Heads Up
Funny Car	FC	Heads Up
Pro Stock	PRO	Heads Up
Top Metanol	TMD og TM/FC	Heads Up
Pro Mod	PM	Heads Up
Competition	D og A	Handicap
Super Comp	S/C	Break Out
Super Gas	S/G	Break Out
Super Street	S/ST	Break Out
ET Racing	PET og SPET	Handicap
Pro Street	P/S	Break Out
Junior Dragster	J/S-J/M	Handicap
Street Legal	S/L	Break Out

Aldersgrense for Juniorklassen

J/SR 6 år 20,00 på 1/8 mile

J/S 8år ET 12,90 1/8 mile

J/MB 10år ET 8,90 1/8 mile

J/M 12år ET 7,90 1/8 mile Max 140 km/t

5A/J15, 5C/J15 15år ET 10,90 1/4 mile (ET 6,90 1/8 mile)

4C/J16 16år ET 9,90 1/4 mile (ET 6,40 1/8 mile)

4A/J16 16år ET 8,90 1/4 mile (ET 5,70 1/8 mile)

4A/J16 16år ET 7,50 1/4 mile (ET 4,60 1/8 mile) kun etter søknad og godkjenning fra NBF.



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no



§ 606 Arrangørbestemmelser for Dragrace 2021

© 2021 Norges Bilsportforbund (NBF) – Alle rettigheter forbeholdes. All opphavsrett og andre immaterielle rettigheter for dette reglementet og dets innhold, tilhører NBF. Enhver reproduksjon, overføring, endring, utnyttelse eller publisering av reglementet eller dets innhold, i sin helhet eller delvis i noen form (inkludert, men ikke begrenset til, framing, innlemming på andre nettsteder eller andre publikasjoner), av enhver offentlig og/eller kommersiell årsak, er forbudt for enhver, uten skriftlig forhåndstillatelse fra NBF. Dette gjelder likevel ikke NBFs tilsluttede klubber eller arrangører godkjent av NBF som kan bruke reglementet eller dets innhold for ikke-kommersielle formål

1. Arrangør- og banelisens

Arrangørlisens utstedes etter søknad til NBF. NBFs søknadsskjema skal benyttes.

Skisse av banen og sjekkliste Dragrace / Street legal skal sendes NBF sammen med søknad om et hvert arrangement. Arrangørens miljøplan må vedlegges.

Ved evt. avvik i mål, må banen besiktiges før godkjenning av NBF.

Alle faste installasjoner som finnes rundt banetrase skal defineres om hvordan de er sikret.

Bilder skal vedlegges. Ref. §607-2.1. (Banegodkjenning)

Banen skal til en hver tid være tilstrekkelig opplyst.

Arrangørlisens utstedes kun i de tilfeller hvor det forefinnes gyldig banelisens for den banen som skal benyttes. I tillegg er arrangøren forpliktet til å innhente tillatelse fra grunneier, baneier og politi.

1.1 Tidsfrister og avgift for anmeldelse av løp.

Tidsfrister og avgift for anmeldelse av nasjonale konkurranser se Generelle bestemmelser. Art 19.1

Oppsetting av nasjonal terminliste se Generelle bestemmelser. Art 19.1

Etteranmeldelse av nasjonale konkurranser se Generelle bestemmelser. Art 3.2.2

Endring av fastsatt dato for en konkurranse se Generelle bestemmelser. Art 19.2

Internasjonale konkurranser se Generelle bestemmelser. Art 19.4

Avlysning av løp se Generelle bestemmelser. Art 19.5

2. Forsikring

Arrangøren er forpliktet til å akseptere og betale den forsikring NBF tegner på arrangørens vegne.

Se [Bilsportforsikringer](https://bilsportboka.no/kapittel/generelt/bilsportforsikringer/) (<https://bilsportboka.no/kapittel/generelt/bilsportforsikringer/>).

3. Arrangementskomité (sportskomité)

Det skal oppnevnes en arrangementskomité for et hvert løp.

Se Generelle bestemmelser. Art 21, 3.5, 3.6, og 3.7

4. Offisielle funksjonærer

For et hvert løp skal det oppnevnes offisielle funksjonærer med spesifisert ansvarsområde.

Hovedfunksjonærer kan ikke inneha mer enn én funksjon under et løp med følgende unntak:

– dersom det er hensiktsmessig, kan en person inneha flere funksjoner før og etter selve løpsavviklingen.

Dog skal det under selve løpet oppnevnes assistenter som frigjør vedkommende slik at han ikke har mer enn



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

én funksjon å ivareta.

- under trening og mindre løp med få biler og lite eller ingen tilskuere, kan én og samme person inneha flere funksjoner dersom det er hensiktsmessig og gjennomførbart.
- Hovedfunksjonærer kan ikke være deltakere i løpet.

5. Hovedfunksjonærer

Følgende opplisting angir i hovedtrekk de forskjellige hovedfunksjonærers ansvarsområder. Tillegg i ansvars- og arbeidsområder kan forekomme. Variasjoner og praktiske tillemperinger kan være nødvendig, og oversikten må derfor anses som en ledetråd for arrangører av løp eller trening.

5.1 Løpsleder

Løpsleder skal inneha gyldig NBF funksjonærlisen for løpsleder.

Løpslederen er ansvarlig for den sportslige og konkurransemessige delen av arrangementet, herunder banens sikkerhet og preparering, og at dette gjennomføres i samsvar med reglementet og det oppsatte program.

Løpslederen skal:

- Forvisse seg om at et nødvendig antall vakter engasjeres og er på plass under løpet.
- Forvisse seg om at alle nødvendige lisenser og tillatelser foreligger.
- Forvisse seg om at alle funksjonærer er tilstrekkelig informert med hensyn til utøvelsen a sine plikter, og at de er på plass under stevnet, eventuelt at fravær blir rapportert til løpets jury.
- Forvisse seg om at alle funksjonærer er på sine poster, og rapporterer ethvert fravær til stevnets jury.
- Kontrollere deltakerne og deres biler og forhindre at en anmelder eller fører som er utelukket, suspendert eller diskvalifisert deltar i løpet.
- Forvisse seg om at hver bil, og hvis det er bestemt, hver fører bærer sitt fastsatte nummer i henhold til programmet.
- Forvisse seg om at den riktige fører kjører bilen og starter i den klassen som er bestemt.
- Meddele stevnets jury alle forslag til endring av programmet, forslag til endringer av tilleggsreglene ved force majeure, en deltakers dårlige oppførsel, brudd på reglementet eller protest.
- Motta protester og gi dem videre til juryen.
- Innhente rapporter fra tekniske kontrollanter, baneobservatører og andre funksjonærer som måtte være nødvendige for fastsettelse av resultater.
- Informere juryen om aktuelle hendelser.
- Tilrettelegge resultatlister og data for juryens rapport som nevnt i Generelle bestemmelser. Art 11.10
- Sammen med sportskomiteen beslutte eventuelle omkjøringer.
- Avholde førermøter. Dette skal inneholde følgende informasjoner:
 - Presentasjon av løpsledelse og jury.
 - Lege og dennes plass.
 - Rednings personell og deres plassering.
 - Kjøremønster ved baneslutt og retur.
 - Oppslagstavlens plassering.
 - Sikkerhetsregler i bane og depot.
 - Tidsplan.
 - Opprop / sign on



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

5.2 Assisterende løpsleder

Assisterende løpsleder/sekretær skal bistå løpslederen i å følge opp de oppgaver denne er pålagt.

5.3 Løpssekretær/Ankomstsekretariat.

Løpssekretæren skal før løpet starter befinne seg i ankomstsekretariatet.

Løpssekretæren har ansvar for at lisenser, medlemskort og eventuelt førerkort kontrolleres.

I ankomstsekretariatet skal deltagerne motta nødvendig akkreditering og papirer for teknisk kontroll.

I tillegg til deltakerne, skal også andre som har rett til akkreditering henvende seg i ankomstsekretariatet.

Løpssekretæren har ansvar for at ved stevner som avikles over flere dager, skal førerkort kontrolleres før kjøringen starter hver løpsdag.

5.4 Teknisk sjef

Teknisk sjef skal organisere og lede den tekniske kontrollen. Teknisk sjef skal inneha gyldig NBF funksjonærlisens som teknisk kontrollør.

Teknisk sjef skal:

- Før konkurransen/trening starter, kontrollere at alle deltakerbilene oppfyller tekniske og sikkerhetsmessige krav.
- Rapportere til løpslederen om biler som ikke oppfyller de krav som gjelder for den klassen den er påmeldt i, eventuell omklassing.
- Kontrollere bilens lisenser.
- Påse at bilens tilstand er iht. til gjeldene teknisk reglement.
- Kontrollere førerens personlige sikkerhetsutstyr.
- Observere bilene under løpet, og umiddelbart rapportere observasjoner som bør føre til reaksjon fra løpslederen.
- Foreta etterkontroller som kontrollveiing, drivstoffprøver eller andre kontroller beordret av løpsleder.
- Delta på jury møte og informere fra teknisk kontroll.
- Ikke meddele resultater av teknisk kontroll til utenforstående.

5.5 Område- og sikkerhetssjef

- Kontrollere alle sikkerhetsinstallasjoner sammen med NBFs juryleder.
- Organisere baneovervåkingen og påse at denne er i tråd med baneinstruksen.
- Kontrollere at sikkerhetspersonellet (brannmannskap og ambulanspersonell) er kjent med sine instruksjoner og er korrekt utstyrt.
- Påse at det er avsatt plass for sikkerhetsbiler, ambulanser, kranbiler og vaktbiler.
- Gi beskjed til løpsleder og starter når løpet kan starte.
- Kontrollere sikkerhet for depot og bane før og under løpet.
- Kontrollere alle publikumssperringer og områder som er åpne for publikum.
- Påse at høytaleranlegg og annet teknisk utstyr er forsvarlig og riktig plassert.
- Påse at sambandsutstyret virker.
- Påse at det finnes vann og strøm der det er behov.
- Påse at funksjonærer og vakter får utlevert nødvendig utstyr.
- Påse at førere, sponsorer, presse og publikum får til rådighet de fasiliteter som er aktuelle, og at eventuelle krav fra arrangementsledelse eller myndighetene innfris.
- Utarbeide instruks med plassering av poster og vakter.
- Påse at parkering utenfor banen fungerer og at aktuelle veier er åpne for ferdsel.

5.6 Miljøansvarlig



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

Alle arrangører skal ha en miljøstasjon.

Alle arrangører skal opprette en miljøhåndbok.

Alle deltagere (uansett gren) skal benytte tett presenning, absorberingsmatte eller tilsvarende beskyttelse under bilen på/i alle service og depotplasser. Beskyttelsen skal være så stor at den beskytter mot utslipp mot miljøet, minimum 4x5m. Et eventuelt utslipp må samles med absorberingsmiddel/miljømatte og deponeres i arrangørens miljøstasjon. Det er deltagerens ansvar å inneha nødvendige midler for å kunne utføre dette.

5.7 Starter

Starteren skal:

- Inneha gyldig NBF funksjonærlisens som starter.
- Oppnevnes som faktadommer.
- Organisere burnout, stage og startprosedyren.
- Sammen med andre funksjonærer i startområdet påse at gjeldende bestemmelser for bil og fører følges.
- Avbryte startprosedyren når dette kreves av sikkerhetsmessige hensyn.
- Overvåke banens beskaffenhet med tanke på like konkurransevilkår og sikkerhetsmessige hensyn, som rapporteres til løpsleder.
- Organisere sine hjelpere på følgende oppgaver:
 - Påse at bilene kjøres frem til startlinjen i riktig rekkefølge.
 - Vise deltakerne til stage og iverksette starten.
 - Beordre frem reserve når det er aktuelt.

5.8 Depotsjef

Depotsjefen skal :

- Organisere plass til deltakerbiler og følgebiler i depotet.
- Organisere og overvåke passeringskontrollen til depotet og til startområdet.
- Overvåke orden i depot og startområde.
- Kontrollere brannvernutstyr og se til at avfallsdunker og spilloljefat er på plass i depotet og fungerer.
- Forberede og gi beskjed til klasseverter om fremmating til start.

5.9 Tidtakingssjef

Tidtakingssjefen skal:

- Organisere tidtakingen og opprette deltakerstiger.
- Anvende tidtakingsutstyr iht. reglement.
- Fastsette hver førers tid i løp (heat).
- Opprette, undertegne og overlevere original tidtakingsprotokoll til løpslederen.
- Umiddelbart varsle løpsleder når underkjøring av indeks eller overkjøring av hastighet har forekommet.

5.10 Jury

NBF oppnevner en juryleder.

I tillegg oppnevnes minimum to jurymedlemmer av arrangøren. Samtlige jurymedlemmer skal inneha den nødvendige autorisasjon fra NBF. Løpets jury har de plikter og rettigheter som er fastsatt i Generelle bestemmelser. Art 11.10 og 10.11

Alle offisielle løpsdokumenter skal på forhånd sendes til samtlige jurymedlemmer i god tid før løpet. Juryen skal gjennomføre et møte med løpsleder, starter, sekretær og teknisk ansvarlig før løpet starter. Juryleder skal kontrollere at alle tillatelser (forsikringer, arrangørtillatelser fra NBF, politi- og grunneier-tillatelser) foreligger og er oppdatert. Juryleder skal før arrangementet starter forsikre seg om at lege og ambulanse er tilstede.



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

Juryleder skal etter løpet utarbeide egen rapport som sendes NBF.

Påmeldingskjemaene til de deltakere som ikke har møtt uten å melde avbud, vedlegges rapporten.

6. Øvrige funksjonærer

Øvrige funksjonærer og assistenter skal utføre de oppgaver de pålegges.

7. Arrangementsleder

Enkelte store stevner kan oppnevne en arrangementsleder som fungerer som administrerende leder. Denne skal ha hovedansvaret for alt som ikke vedrører det konkurransemessige og løpstekniske opplegget.

8. Speaker

- Speakeren skal nøytralt og objektivt informere deltakere og publikum om stevnets gang, heatvinnere, tider, førerpresentasjoner, deltakerbiler og sponsorer.
- Speakeren skal ikke ha andre oppgaver under stevnet, eller noen form for befatning med løps- og konkurranseopplegget.

9. Områdefunksjonærer

Områdefunksjonærer er:

- Hovedsekretær
- Kasserer
- Billettsjef, billettselgere og billettkontrollører
- Pressesjef
- Arbeidsleder og arbeidslag
- Materialforvalter
- Sambandssjef
- Vaktsjef, assisterende vaktsjefer og vakter
- Salgsfunksjonærer og programselgere
- Sanitetspersonell
- Brannmannskap

10. Rapportering til NBF

Etter hvert publikumsstevne skal arrangøren sende inn en liste til NBF med fortegnelse over alle startende med startnummer, navn på førere, bilmerke, klubbtilhørighet, gruppe/klasse samt beste tid notert under kvalifisering og eliminering.

© 2021 Norges Bilsportforbund (NBF) – Alle rettigheter forbeholdes.

§ 607-609 Bane og Sikkerhetsbestemmelser

Dragrace 2021

© 2021 Norges Bilsportforbund (NBF) – Alle rettigheter forbeholdes. All opphavsrett og andre immaterielle rettigheter for dette reglementet og dets innhold, tilhører NBF. Enhver reproduksjon, overføring, endring, utnyttelse eller publisering av reglementet eller dets innhold, i sin helhet eller delvis i noen form (inkludert, men ikke begrenset til, framing, innlemming på andre nettsteder eller andre publikasjoner), av enhver offentlig og/eller kommersiell årsak, er forbudt for enhver, uten skriftlig forhåndstillatelse fra NBF. Dette gjelder likevel ikke NBFs tilsluttede klubber eller arrangører godkjent av NBF som kan bruke reglementet eller dets innhold for ikke-kommersielle formål

Bane- og sikkerhetsbestemmelser

§ 607

Endring:	Gjeldende fra Dato:	Publisert Dato:
2.1 Dokumenter til NBF	01.01.2021	31.12.2020

Rediger (https://bilsportboka.no/wp-admin/admin.php?page=tablepress&action=edit&table_id=72).

1. Banegodkjenning

Det skal foreligge skriftlig banegodkjenning for alle baner som benyttes i løp.

Godkjenning utstedes av NBF.

Denne skal settes i en egen baneprotokoll sammen med sjekkliste og baneforskrifter som skal være tilgjengelige løpsdagen.

2. Rutiner for banegodkjenning

2.1 Dokumenter til NBF

For alle nye og endrede baner skal arrangøren i god tid (min. 2 måneder) før det planlagte arrangementet sende banedokumentasjon til NBF.

Sjekkliste, baneskisse i målestokk 1:2000, detaljerte tegninger i målestokk 1:1000, baneforskrifter i henhold til pkt. 3 og fotografier av området skal vedlegges.

Sjekkliste skal inneholde bl.a.:

- Banens bredde og lengde
- Start- og mållinjens plassering
- Bremsefelt og avkjøringssoner
- Sideavkjøringsfelt dersom barrierer ikke benyttes langs hele banen og returlane
- Planlagte beskyttelsesanordninger rundt faste gjenstander som ligger inntil banen (hus, gjerder, stolper, ledninger, fjell, stein etc.)
- Tilskuernes plassering og beskyttelse. Avstander fra banen må angis og sikkerhetssoner må markeres, likeså eventuelle monterte barrierer
- Depoets plassering, utforming og mål
- Plassering av lege, ambulanse, sikkerhetsbiler, brannslukningsutstyr og servicebiler
- Andre forhold som vedrører banens brukbarhet og sikkerhet



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

Ovennevnte dokumenter skal komplettere hverandre og gi et klart inntrykk av de forhold som er av interesse for bedømmelsen av førernes, publikums og funksjonærenes sikkerhet. Arrangøren må på forhånd innhente tillatelser fra politi, baneieier og grunneier(e).

2.2 Baneinspeksjon

Inspeksjon av baner foretas av representant oppnevnt av NBF.

Representanter fra arrangøren skal være til stede under inspeksjonen. Disse representantene skal ha god kjennskap til baneområdet og de dokumenter som er utarbeidet.

Under baneinspeksjon skal arrangørens miljøplan fremlegges.

Etter inspeksjonen utarbeider NBFs representant en rapport. Denne rapporten sendes NBF og baneieier. Eventuelle mangler skal anmerkes i rapporten. Likeså skal det anmerkes om ny inspeksjon må gjennomføres før godkjenning kan utstedes.

Så snart baneieier har etterkommet eventuelle mangler, skal dette meddeles NBF. Dersom det er nødvendig, skal ny baneskisse utarbeides og sendes NBF.

Arrangør skal sende banegodkjenningsrapport med tilhørende dokumenter til jurylederen i god tid før løpet, slik at det kan kontrolleres at kravene er oppfylt.

Utgifter i forbindelse med første gangs inspeksjon dekkes av NBF. Utgifter i forbindelse med konsulentvirksomhet og eventuelle gjentatte inspeksjoner koster av arrangør.

3. Baneforskrifter

Arrangøren er forpliktet til å treffe alle de sikkerhetsforanstaltninger som kreves for å sikre deltagere, publikum og funksjonærer. Arrangøren skal være forberedt på å ta hånd om ulykker og branntilløp. For en hver bane skal det være utarbeidet baneforskrifter.

Baneforskriften skal inneholde opplysninger om:

- Publikums plassering og publikumssperringer
- Inn- og utkjøringsveier til og fra depoet, samt avsperring av disse
- Funksjonærenes plassering
- Seksjonering av opplningsfelt, felt for burnout, løpsfelt og bremsefelt
- Start- og mållinjens plassering
- Lege- og ambulansetjenesten og deres plassering
- Sikkerhetsbilen og brannslukningsutstyrets plassering
- Servicetjenesten og utstyrets plassering
- Sambandstjenesten
- Vedlikehold av banen under løp og trening
- Vaktmannskapenes antall og plassering

Generelle krav til dragracebaner

§ 609

Endring:	Gjeldende fra Dato:	Publisert dato:
1. Banedekke	01.01.2021	31.12.2020
2. Banelengde/Bredde	01.01.2021	31.12.2020
4. Banebredde	01.01.2021	31.12.2020
6. Sikkerhetssone uten barriere	01.01.2021	31.12.2020
7. Sikkerhetssone med enkel barriere	01.01.2021	31.12.2020



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

Endring:	Gjeldende fra Dato:	Publisert dato:
8. Sikkerhetssone med tett barriere	01.01.2021	31.12.2020
9.1 Montering av barriere	01.01.2021	31.12.2020
9.2 Plassering av barriere	01.01.2021	31.12.2020
10. Sideavkjøringsfelt	01.01.2021	31.12.2020
11. Avkjørsel	01.01.2021	31.12.2020
13. Nødvei	01.01.2021	31.12.2020
14 Startområdet	01.01.2021	31.12.2020
15.1 Antall og plassering	01.01.2021	31.12.2020
15.6 Bergningsbil og sanering	01.01.2021	31.12.2020
16.1 Tidtaking	01.01.2021	31.12.2020
16.2 Fotoceller	01.01.2021	31.12.2020
16.4 Nøyaktighetskrav	01.01.2021	31.12.2020

Rediger (https://bilsportboka.no/wp-admin/admin.php?page=tablepress&action=edit&table_id=73).

Alle baner som benyttes ved trening og løp skal være godkjent av NBF.

1. Banedekke

Banedekket i løps- og bremsefelt skal være av asfalt eller betong. Det skal være jevnt, uten kanter, ujevnheter eller sjenerende sprekker. Det skal gi godt feste til hjulene.

Dersom en kombinasjon mellom betong og asfalt benyttes, må overgangen være jevn og minimum 50 m fra startlinjen. Kjøres klasser med ET under 9.0 sek (402,33m) skal banen prepareres med trackbite. Banen skal da være preparert i full bredde fra start til minimum passert mål.

2. Banelengde/Bredde

Banelengde består av startplate, konkurransestrekning og bremsestrekning. Startplaten skal ikke være kortere enn 15m. Konkurranse strekning er normalt 201,17 eller 402,33m lang. Andre distanser kan også benyttes men da gjelder krav til bremstrekket som for 201,17m for baner under 201,17m og som for 402,33m for baner mellom 201,17 til 402,33m. Baner lengre enn 402,33m tillates ikke,

Følgende krav til bremsestrekning skal være oppfylt:

Street Legal: Bremsestrekke 200m *1

Jr. Dragster: Bremsestrekke 200m *1

*1 – Ved kortere konkurranse strekning skal bremsestrekket være minst like langt som konkurransestrekningen.

	402,33m	201,17m
ET > 12 sekunder:	400m	300m



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

ET > 10 sekunder:	400m	300m
ET > 7,5 sekunder:	500m	400m
ET < 7,5 sekunder:	600m	400m

Bremsefeltet skal ikke ha større lengde enn 900m.

Dersom baneslutt ikke er avkjøringsvennlig skal der finnes ett stoppnett eller en sand/leca -felle. Sand og Leca -feller skal pløyes opp slik at massen er løs for hvert stevne.

Avkjøringsvennlig baneslutt defineres som en sikker sone på 100 m.

Sand og/eller leca -feller skal være minimum 30m lange og ha en sand/leca dybde på ca 20cm i innløpet med gradvis stigning til 40cm mot slutten. Fellen skal ha samme bredde som banen. I slutten av fellen skal der finnes en sikring (f.eks dekkstabel med jordvoll bak). Dersom banen har barriere til fellen skal denne også fortsette i full lengde av ellen. Det skal være fremkommelig for beredskapskjøretøy og tauebil på utsiden av fellen .

Ved bruk av stoppnett skal stolpene til dette være stukket ned i nedgravde betong fundamenter som har en størrelse på minimum 1 m3 hver. Stolpene skal være i stål med tykkelse minst 12mm og diameter minst 150mm, Stolpene skal ha sikringswirer fra toppen og ned til bakkenivå med en fallvinkel på mindre enn 45 grader. Disse skal løpe ut til sidene i 90 grader på banen samt mot start. Wirene skal ha en tillatt arbeidslast på 5 ton og skal festes med doble wireklemmer.

3. Trening og Oppvisningskjøring

Trening og oppvisningskjøring betinger samme lengdemål som konkurransekjøring.

4. Banebredde

Uavhengig av konkurransestrekningens lengde gjelder følgende mål for banens bredde totalt for begge løpsfelt:

Biler med	ET under 7,50 sek:	MINIMUM 18 m
Biler med	ET under 10,50 sek:	MINIMUM 14 m
Biler med	ET under 13,99 sek:	MINIMUM 10 m
Biler med	ET over 13.99 sek:	MINIMUM 9 m
Street Legal:		MINIMUM 7 m
Jr. Dragster:		MINIMUM 5 m



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

Banebredden skal ikke være mer enn 22 m. Dersom banen ikke har barriere skal banens ytterkanter markeres med hvit stripe langs konkurransestrekket.

5. Barrierer

En barriere kan være av betong eller autovernskinner.

6. Sikkerhetssone uten barriere

Området mellom banens ytterkanter og eventuelle publikumssperringer kalles sikkerhetssoner. De er like brede uansett konkurransestrekning, konkurransetype eller grupper. De samme bestemmelsene gjelder også for trening og oppvisningskjøring.

På baner uten barriere formes sikkerhetssonene i vifteform ut fra starten på følgende måte:

Fra 15 m bak start: 15 m bredde.

Derfra en rett linje som spriker utover i forhold til banens ytterkant etter de mål som er angitt nedenfor.

15 m før start sikkerhets sone 15 m,

200 m ned på konkurransestrekningen: min. 75 m bredde

Publikum er ikke tillatt etter 200m fra start.

Street Legal:

70 m ned på løpsfeltet: min 30m bredde. Ikke tillatt med publikum etter 70 m fra start.

(Se også spesialreglement for Street Legal)

Jr. dragster:

35 m ned på løpsfeltet: min 15 meter bredde. Ikke tillatt med publikum etter 70 m fra start.

7. Sikkerhetssoner med enkel barriere

(ikke godkjent for ET lavere en 11,99 sek).

15 m før start: 15 m bredde

Fra start til 150 m ned på løpsfeltet: 15 m bredde

300 m ned på løpsfeltet: 30 m bredde (for 201,17 m baner 20 m ved mål)

Det er ikke tillatt å plassere publikum etter 300 m. (ved 201,17 m og kortere baner er det ikke tillatt å plassere publikum etter mål)

8. Sikkerhetssone med tett barriere, alle grupper.

Ved start: 15 m bredde

Fra start og 300 m ned på løpsfeltet: 20 m bredde

Fra 300 m til mål i en vifteform på 45 grader ut til siden.

Det er ikke tillatt å plassere publikum etter mållinjen.

Ingen reduksjon av sikkerhetssonens bredde selv om publikum er plassert på forhøyning.

9. Barriere

En barriere kan være av betong eller autovernskinner.

Det anbefales å benytte betongelementer som sidesikring.

9.1 Montering av barriere

Det kan benyttes autovernskinner som er 30 cm brede.

Skinnene skal ved hjelp av skruer festes forsvarlig fast til solide stolper som er godt festet i bakken med maks 2 meter mellom feste stolpene. Stolpene skal ikke stikke opp over skinnene. Skinnenes overlapp skal ligge med fartsretningen og på stolpefestet.

Enkel barriere:

Tillates kun for kjøretøy med ET høyere en 11,99 sek.

De skal monteres 50 cm over bakken slik at høyden totalt blir 80 cm.

Tett barriere:

Tett barriere monteres med nedre seksjon maks. 5cm over bakken og øverste seksjon monteres slik at den totale høyden blir minimum 100cm, maks. 120cm. Betongelementene skal være 100 cm høye med rett side mot banen. Denne høyden kan økes utover banen ved behov, men skal



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

ikke være høyere enn at personell kan ta seg over så lenge det er mulig å komme til banen via beredskapsvei (kjørevei for beredskaps kjøretøyer). Dersom betong elementene kan vippe ved påkjørsel skal det være en sikkerhets sone på 2 m bak disse som er forbudt område for personell.

9.2 Plassering av barriere

Barriere skal plasseres langs og inntil banekanten på konkurransestrekningen. Etter mål kan denne bredden økes, men total bredde bør ikke overskride 25 m.

10. Sideavkjøringsfelt

Sideavkjøringsfeltet er området som går parallelt med løpsfelt og bremsefelt på baner uten barriere. Det er absolutt forbudt område. Hverken deltakere, funksjonærer, vakter eller fotografer får oppholde seg der. Bredden er lik ved 402,33 m og 201,17 m.

På baner med barriere er det ikke sideavkjøringsfelt. På baner med delvis barriere er det sideavkjøringsfelt fra det punkt hvor barriere opphører.

Sideavkjøringsfeltet skal være avkjøringsvennlig, dvs. jevnt og slett uten stolper, steiner, grøfter, trær eller andre hindringer.

Sideavkjøringsfeltets bredde følger fra starten sikkerhetssonen, men avtar som følger for de forskjellige kategoriene:

Fra banekant:

Biler med	ET under 7,50 sek:	MINIMUM 25 m
Biler med	ET under 10,50 sek:	MINIMUM 12 m
Biler med	ET under 13,99 sek:	MINIMUM 10 m
Biler med	ET over 13.99 sek:	MINIMUM 9 m
Street Legal:		MINIMUM 6 m
Jr. Dragster:		MINIMUM 5 m

Når de angitte minsteverdiene benyttes, skal det ikke være spesielt farlige hinder som steiner, dype grøfter, vann o.l. i et felt som er min. så bredt som det opprinnelige sideavkjøringsfeltet.

Dersom det er grøfter, dumper, forhøyninger eller andre hinder innenfor sikkerhets sonen skal disse sikres med barriere. Denne kan være av betong eller såkalt FIA nett. Ved street legal stevner kan slik barriere være stål railguard. Barrieren skal enten gå helt fra start med en gradvis økning frem mot hinderet, eller være konstruert slik at den ikke utgjør noen fare ved påkjørsel. Betong barriere skal ha en minimumshøyde på 1,5 m fra 20 m før hinderet til etter hindret. Betongen skal avstives slik at den ikke knekker ved påkjørsel. Ved bruk av FIA nett skal FIA's anbefalinger følges.

11. Avkjørsler

Banen skal ha mulighet for avkjørsel ved mål samt rett før baneslutt. Avkjørslene bør arrangeres slik at bilene kan rulle helt ut av sikkerhets sonen. Avkjørselen ved mål skal være slik at beredskapskjøretøyer også kan benytte denne for å kjøre inn på banen. Denne inn/avkjørselen skal være slik arrangert at den ikke utgjør noen fare ved påkjørsel.

12. Returbane

Dersom barriere benyttes, kan returbane være i sikkerhetssonen bak barrieren, men da med en avstand til barrieren på minst 15 m. Dersom avstanden er kortere enn 15m skal deltageren i retur være sikret mot flyvende deler fra banen med nett eller annen ordning godkjent av dragrace seksjonen.



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

Bredde skal være min. 3 m.

13. Nødvei

Nødvei ut av området må finnes slik at ambulansen kan forlate baneområdet raskt. Ved større arrangement eller på baner hvor helikopter inngår i beredskapen skal det være avsatt en egnet landingsplass, f.eks i brems strekket.

14. Startområdet

Startområdet skal være oversiktlig. Kun hovedfunksjonærer og det antall medhjelpere som er nødvendig for de forskjellige grupper for klargjøring til start og sikkerhet får oppholde seg der. Det skal finnes et felt for starter på midten av banen i startområdet. Starter skal ha tilstrekkelig plass og sikring.

Selve startplaten bør være minimum 15 m lang.

Det er ikke tillatt for team medlemmer å berøre bilene når bilens forhjul er 0,6 m fra pre-stage. (Blue line)

Det bør være et burnout-felt som er min. 3 m bredt og 2 m langt foran hvert startfelt.

Ved kjøring av klasser som benytter nitrometan skal området hvor disse starter motorene samt området ved start tømmes for alt personell som ikke er team eller funksjonærer.

Foto område

Dersom banen har barriere tillates akkrediterte fotografer innenfor ett område 1 m bak barrieren fra start og 50 m utover. Dette området skal være markert. Fotografer får ikke under noen omstendighet gå nærmere barrieren enn 1 m, eller lene seg over denne. Ved barrierer som kan gi seg eller velte skal sikkerhetsavstanden være 2 m.

15. Sikkerhetsbiler

15.1 Antall og plassering

Det skal være minimum to biler for løp med ET over 7.50 sek. Ved raskere grupper minimum tre brann- og redningsbiler utplassert.

En av disse skal ved eventuelle ulykker være ved skadestedet umiddelbart. De skal stå slik at de er skjermet, eventuelt stasjonert utenfor sideavkjøringsfeltet. Bilene bør være beregnet på kjøring utenfor baneområdet, eventuelt utstyrt med vinsj.

Ressursene skal disponeres slik at deltagere i begge lanes er ivaretatt.

Redningsbilenes plassering skal fremgå av banegodkjenningen.

15.2 Utstyr i sikkerhetsbilene

Følgende utstyr skal minimum finnes i bilen:

- Brannslukkere i samsvar med klassenes drivstoff.
- Brekkjern
- Beltekniv

En av bilene skal være utstyrt med hydraulisk saks/spenntang.



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

15.3 Bemanning

Sikkerhetsbilene skal alltid være bemannet med tre personer, hvor alle skal være iført brannhemmende sikkerhetsutstyr.

15.4 Opplæring av mannskap

Mannskapet skal i forkant av hvert stevne gjennomgå følgende:

- Bruk av utstyr, kontrollere at dette fungerer
- Sikkerhetsbilens innfartsveier til banen og det øvrige området
- Plassering av strømbrytere på deltakerbilene samt utløsere for deltagerbilenes brannslukningsutstyr
- Frigjøring av fastklemt fører
- Prosedyrer for vending av biler som har veltet
- Bruk av sambandsutstyr, ordremeddelelse og samarbeidsrutiner med sikkerhetssjef, starter og løpsleder

15.5 Ambulanse og sanitetspersonell

Det skal alltid være minimum én ambulanse med ordinær utrustning til stede.

Hovedambulanzen bør plasseres ved målområdet og slik at den har fri utkjørsel til løps- og bremsefelt.

Et av ambulansepersonellet skal være lege. Dette kan være stevnele gen. I tillegg skal det i stevner som har klasser som kjører raskere enn 7.50 være en bil som kan benyttes til å transportere bære, plassert hensiktsmessig.

15.6 Bergnings bil og sanering

Ved startplaten skal det stå en bergningsbil og en banesaneringsbil med utstyr for rask sanering dersom det oppstår olje- eller vannlekkasje fra en deltakerbil. Denne bilen skal være utstyrt med oljeabsorberende pulver samt et større antall koster og oppsamlingsbeholdere for brukt absorbent. Det skal også finnes tilgjengelig utstyr for å påføre "Track-Bite" ved behov.

16. Tidtaking

16.1 Innledning

Disse bestemmelsene tar for seg organisering av konkurranseområde, funksjonsmåte og nøyaktighetskrav til tidtakingsutstyr, registrering og rapportering av tid hastighet, og stevnekontroll.

Bestemmelsene ved internasjonale og nasjonale mesterskap, skal følge FIAs regler.

Det finnes også bestemmelser om tidtakingen i §631.

Unntaket her er ved Street Legal og publikumsfrie treningsstevner der rapportering av fart og tider ikke er nødvendige, og arrangøren derfor kan sette tidtagningen til et ønsket nivå.

Alle eventuelle unntak skal godkjennes av regelverksansvarlig myndighet, som er NBF.

For rekorder i klasser som kjører FIA mesterskap se FIA's bestemmelser.

16.2 Fotoceller

Startområdet:

Startområdet skal ha tre fotoceller, prestage, stage og guard (start). Avstanden mellom prestage og stage skal være 7", og avstanden mellom stage og guard skal være 16".

Samtlige fotoceller i startområdet skal være plassert i en sann høyde at de midt i hvert kjørefelt brytes først 50 mm over banen. Fotocellene skal være brutt.

Ved ujevnheter i underlaget skal det ikke være større forskjell enn +/- 0,5 cm. Dette kontrolleres best ved å måle "Roll out" på flere steder i begge baner. Alle fotocellene bør være avskjermet for



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

mulige “falske signal” som refleks fra sollys og lignende.

Nøyaktigheten på fotocellene i startområdet måles med dertil egnet utstyr, og skal være så lik som mulig for hver bane. Fotocellene skal være brutt av et objekt 30 mm over bakken, og skal ikke brytes av et objekt 60 mm over bakken.

Eventuelle kabler over noen av banene skal henge så høyt at det er mulig å kjøre under de for beredskapskjøretøy.

Konkurransestrekning:

Konkurransestrekningen mellom start og mållinjen skal være 402,33 m +/- 10 cm. ved 1/4 mile, eller 201,17 m +/- 5 cm. ved 1/8 mile. Det skal skille maksimum +/- 2 cm på banelengden mellom høyre og venstre lane. Denne strekningen bør måles med laser eller interferometer.

Alle fotocellene etter guard skal plasseres i en høyde av 6” (152 mm) med unntak av 60 fot som alternativt kan plasseres i en høyde av 300 mm. Tyngre objekter så som batterier etc. skal enten graves ned under bakkenivå eller plasseres på utsiden av barrieren.

Målområdet:

Målområdet skal ha 2 fotoceller, 1 for fartsfelle og 1 for mållinje. Fotocellene skal plasseres i en høyde av 6” (152 mm). Fartsfellen skal ha en lengde på 15 til 20 m men ikke mer enn 20 m. Toleransekravet til nøyaktighet i målt hastighet i fartsfellen skal være 0.1 km/t. Toleransekravet i målt ET skal være 0,001 sekunder eller bedre.

Alt materiellet som brukes på banen skal være “overkjørbart”, d.v.s. ikke være festet for hardt eller ha for stor vekt (max 1 kg). Ingen kabler skal henge i luften over banen.

16.3 Starttre

Det skal være 2 Prestage- og 2 Stage-lamper. Disse skal være hvite eller gule. To rekker med 3 gule nedtellingslamper, 1 grønn startlampe og 1 rød lampe for tyvstart, alle Spotlights. For hver bane skal det være en rekke med lamper rettet mot føreren av kjøretøyet, og en rekke mot publikum. Lamper til dette bruket bør ha en styrke tilsvarende 75 -100 Watt.

Starttreets høyde fra bakken skal være 2.28 m. +/-10 cm. til senter i Prestage-lampen, og det skal være minst 90 cm. mellom rødlys-lampen og bakken. Avstanden fra guardlinjen og frem til start-treet skal være 12m.

16.4 Nøyaktighetskrav

Prestage- og Stage-lampene skal tennes innen 0,1 sekund etter at de respektive strålene brytes. Nedtellingene skal være nøyaktig på 0,001 sekunder.

Handikap skal være nøyaktig på 0,01 sekunder.

Tidtakingen skal være nøyaktig på 0,001 sekunder.

Topphastigheten skal være nøyaktig på 0,1 km/t.

Vinnerindikering skal være nøyaktig på minst 0,001 sekund.

§ 610-612 Bestemmelser om Vognlisens, Reklame og Teknisk Kontroll Dragrace 2021

© 2021 Norges Bilsportforbund (NBF) – Alle rettigheter forbeholdes. All opphavsrett og andre immaterielle rettigheter for dette reglementet og dets innhold, tilhører NBF. Enhver reproduksjon, overføring, endring, utnyttelse eller publisering av reglementet eller dets innhold, i sin helhet eller delvis i noen form (inkludert, men ikke begrenset til, framing, innlemming på andre nettsteder eller andre publikasjoner), av enhver offentlig og/eller kommersiell årsak, er forbudt for enhver, uten skriftlig forhåndstillatelse fra NBF. Dette gjelder likevel ikke NBFs tilsluttede klubber eller arrangører godkjent av NBF som kan bruke reglementet eller dets innhold for ikke-kommersielle formål

Bestemmelser om vognlisens

§ 610

Se NSR §300.

Bestemmelser om reklame

§ 611

Se NSR §301.

Bestemmelser om teknisk kontroll

§ 612

Den tekniske kontrollen har to meget vesentlige siktepunkt: Det sikkerhetsmessige og det konkurransemessige.

Kontrollen kan deles i følgende avsnitt: Forhåndsbesiktigelse, overvåkning og kontroll under og etter løpet.

Ved forhåndsbesiktigelse og overvåkning under løpet, skal i første rekke den sikkerhetsmessige side tilgodeses. Ved etterkontroll og dels ved kontroll under løpet skal det tas hensyn til de konkurransemessige forhold.

Som ansvarshavende for den tekniske kontrollen skal det oppnevnes en autorisert kontrollør. Han skal ha til hjelp assistenter som han peker ut i samråd med arrangøren.

A. Forhåndsbesiktigelse

Forhåndsbesiktigelse av deltakerbiler skal begynne så tidlig at man er ferdig i god tid før førermøtet. Ansvarshavende for den tekniske kontrollen skal tas med på råd og ha det avgjørende ord når det gjelder planlegging av tidsskjema og depotordningen. Når deltakerantallet er stort, er det påkrevet å opprette spesielle stasjoner for kontroll av bl.a. vogn/reklamelisens og førerens personlige utstyr. Kontroll av førerkort, medlemskort, anmelder og personlig lisens bør foregå i ankomstsekretariatet. Kontrollplassen må være så godt utstyrt som mulig. Kontrollen skal foregå i henhold til NBFs tekniske kontrollskjema. Er det gjort merknad på skjemaet om feil eller mangler som må rettes opp før neste løp og tilsvarende merknad er gjort i vognlisensen, skal den tekniske kontrolløren anmerke dette i sin rapport til NBF.

Er de tekniske kontrollørene i tvil om en bil er i sikkerhetsmessig forsvarlig stand kan den prøvekjøres, men som hovedregel gjelder at i sikkerhetsmessige spørsmål skal tvil ikke komme deltakeren tilgode. Førere som ikke innfinder seg til forhåndsbesiktigelse til fastsatt tid, kan av stevnelederen nektes å starte.

Innfesting av løse deler som kamera o.l. skal godkjennes av teknisk kontroll. Dersom bilen tas ut av baneområdet, skal dette på forhånd meddeles ansvarlig teknisk kontrollør. Når bilen bringes



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

tilbake, skal bilen på nytt kontrolleres og veies.

Dersom ekstramotor (byttemotor) ikke er forevist ved teknisk forhåndskontroll, skal ny kontroll og veiing gjennomføres dersom ny motor tas i bruk.

B. Overvåkning og kontroll

De tekniske kontrollører skal ha sin oppmerksomhet rettet mot hendelser som kan påvirke deltakende bilers kjøresikkerhet.

De skal holde juryen og stevnets leder underrettet om sine iakttagelser.

Drivstoffprøver, motorkontroll og vektkontroll kan foretas etter hver runde.

En bil kan klasseres om før andre kvalrunde og etter at ny teknisk kontroll er gjennomført.

C. Etterkontroll

Etterkontroll foretas etter beslutning av juryen. En bil som er anmeldt for deltakelse i et løp, og som har deltatt i dette, kan ikke unndras fra etterkontroll.

Juryen og/eller NBF har anledning til å holde en hvilken som helst deltakerbil tilbake for full kontroll av NBF. Uansett hvem det er som foretar tilbakeholdelsen, påligger det arrangøren å få bragt bilen til kontrollstedet under betryggende oppsyn. Anmelder/deltaker dekker eventuelle kostnader i forbindelse med transport av bilen. Kontrollen skal foretas så snart som mulig.

Anmelder/deltaker skal vederlagsfritt stille bil til disposisjon for kontroll og er ansvarlig for å stille personell/utstyr til disposisjon for å kunne foreta nødvendige demonteringer.

Det gis ingen økonomisk erstatning for montering av komponenter etter teknisk kontroll.

Viser det seg ved kontroll at mistanken er berettiget, blir alle omkostninger i forbindelse med kontrollen å belaste vedkommende anmelder/deltaker.

Vedkommende anmelder/deltaker kan meddeles startforbud av NBF inntil saken er avgjort.

Foretas slik kontroll etter anmodning fra en protesterende, blir alle omkostninger å belaste den protesterende hvis protesten etter kontrollen finnes grunnløs.

Anmeldere/deltakere må være inneforstått med at deres biler for en kortere tid kan stilles under arrest som nevnt ovenfor.

D. Rapportering

Etter et hvert løp skal teknisk kontrollør snarest fylle ut og sende inn rapportskjema fra teknisk kontroll til NBF.

E. Vektkontroll

Vektkontroll kan foretas når som helst under en konkurranse. I slike tilfeller gjelder arrangørens vekt. Vekta skal være tilgjengelig for prøveveiing i forbindelse med teknisk forhåndsbesiktigelse.

En vektkontroll er inappellabel.

F. Kontroll etter havari

I forbindelse med havari eller alvorlig ulykke skal de innblandede biler kontrolleres av teknisk kontrollør. Det skal legges vekt på bilens sikkerhetsutstyr, så som bur, hjuloppheng, bremses, sikkerhetsbelter og skjerm. Alle skader skal beskrives i kontrollrapporten. Videre skal førers personlige utrustning kontrolleres for skader. Skadde belter, skjermer, hjelmer etc. skal gjøres ubrukelige. Det skal skrives en protokoll etter kontrollen som overleveres stevnets jury. Stevnets jury skal legge denne ved rapporten til NBF. Ved skade eller misstanke om skade på bilens sikkerhets bur/bøyle skal chassis godkjenningsmerke fjernes på biler med slikt. Kun nødvendige funksjonærer samt medlemmer av berørte team kan være tilstede ved kontrollen.

Kontrollen skal utføres på avskjermet sted.

© 2021 Norges Bilsportforbund (NBF) – Alle rettigheter forbeholdes.



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

§ 614 Generelle Tekniske Bestemmelser

Dragrace 2021

§614 Generelle tekniske bestemmelser

Dragrace

© 2021 Norges Bilsportforbund (NBF) – Alle rettigheter forbeholdes. All opphavsrett og andre immaterielle rettigheter for dette reglementet og dets innhold, tilhører NBF. Enhver reproduksjon, overføring, endring, utnyttelse eller publisering av reglementet eller dets innhold, i sin helhet eller delvis i noen form (inkludert, men ikke begrenset til, framing, innlemming på andre nettsteder eller andre publikasjoner), av enhver offentlig og/eller kommersiell årsak, er forbudt for enhver, uten skriftlig forhåndstillatelse fra NBF. Dette gjelder likevel ikke NBFs tilsluttede klubber eller arrangører godkjent av NBF som kan bruke reglementet eller dets innhold for ikke-kommersielle formål

Generelt

Dersom klasseregler spesifiserer andre krav enn §614 er det klassereglene som gjelder.

Endring:	Gjeldende fra dato:	Publisert dato:
1.3 Eksosystem	01.01.2021	01.01.2021
1.7 Endret begrep til Catch Tank	01.01.2021	01.01.2021
2.3 Kraftoverføring	01.01.2021	01.01.2021
4.10 Veltebur	01.01.2021	01.01.2021
10.2 Nakkekrave/FHR	01.01.2021	01.01.2021
10.4 Kjøre dress	01.01.2021	01.01.2021
10.7 Sikkerhetsseler	01.01.2021	01.01.2021
11.1.2 NBG/FIA/NHRA/SFI spesifikasjoner	01.01.2021	01.01.2021

Rediger (https://bilsportboka.no/wp-admin/admin.php?page=tablepress&action=edit&table_id=74).

1. Motor

1.1 Kjølesystem

Alt kjølesystem/radiator skal være montert på original plass i biler med karosseri.

Frontmotor-dragstere skal ha kjølesystemet plassert foran motoren.

For bakmotor-dragstere er plassering fri, med ved radiator montert foran motor, skal det være en deflektorplate som dekker fra rammerør til rammerør og opp til toppen av veltebøylen.

Se §614 4.3 deflektorplate. Kjølevæske med glykol er forbudt.

1.2 Motor

For klassene med ET raskere enn 10,99 sek. er det obligatorisk med en fabrikkprodusert vibrasjonsdemper for veivaksel som oppfyller kravene til harmonic balancer SFI Spec 18.1.

I gruppene med ET raskere en 10,99 sek. med manuell gearkasse, skal et ekstra motorfeste finnes



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

som fungerer slik, at bakre del av motoren ikke faller ned ved evt. clutch/svinghjuls havari.

Alternativt motor, Elektrisk.

Maksimum høyde på elektrisk motors utgående aksling er 914 med mer på OEM «trukcs», øvrige 610mm. Biler hvor den elektriske motoren er åpen skal ha ett skjold i minimum 0,6mm stål, 0,8 mm aluminium eller 3mm Lexan. Svinghjul og clutch skal være i henhold til SFI Spec 1.1 eller 1.2 (2-skive maksimum) på alle biler som kjører 11,49 (7,35) og raskere. Svinghjuls hus skal være i henhold til SFI 6.1, 6.2 eller 6.3 på alle biler som kjører 11,49 (7,35) og raskere.

Dersom den elektriske motoren er åpen for omgivelsene (åpen motorramme, børsteluker, ventilasjonsåpninger el.) skal det være installert ett skjold i minimum 0,6mm stål/0,8mm aluminium som dekker motoren i 360 grader og som er i stand til å beskytte mot flyende kommutatordeler, smeltet kobber, plasma etc. dersom motoren skulle overbelastes. En motorplate i 6mm stål eller 12mm aluminium kan benyttes til å forbinde el-motor med konvensjonelle clutch/girkasser.

Elektriske biler skal ha beskyttelse for føreren mot el-motor overbelastning, flygende kommutatordeler, smeltet kobber, eksploderende batterier og elektrolytt sprut.

1.3 Eksosystem

Alle biler skal være utstyrt med et system som leder eksosen ut av karosseriet bakover, bort fra fører, bensintank og dekk. Separate rør fra hver sylinder skal festes sammen på en slik måte at de ikke kan løsne under løpet. Fleksible rør av metall er tillatt, max lengde 500mm.

Samtlige demonterbare komponenter i eksos systemet (eks: kollektor/lyddemper) skal være godt festet med minst 2 M6 bolter dersom de ikke er sveiset. Dersom kollektor sveises skal denne være festet med minst en 15mm lang sveis pr. kollektor rør.

Alternativt godkjennes NHRA aksepterte fangsystem (header teathers).

Se NHRA tilatte produkter (<http://www.nhracer.com/Files/Tech/NHRAAcceptedProducts.pdf>).

Se side 88-90



Eksempel på fang system.

1.4 Flammebeskytter

Forgassere skal i de tilfeller hvor de stikker opp over panseret eller om panser ikke finnes, være utstyrt med flammebeskytter eller trakt av metall for å forhindre at drivstoffet dras ut i luftstrømmen og blåser mot føreren.

1.5 Drivstoffsystem

Plassering.

Alle tanker, rør, slanger, ventiler og pumper skal plasseres utenfor førerplass/coupe men innenfor ramme rør og chassis. Alle tanker skal være montert utenfor førerplass, og isolert fra denne med en brannvegg som helt forhindrer at drivstoff kan lekke inn.

Tanker.

Drivstoff-tanker plassert utenfor chassi og ramme skal være montert i en ramme av stålrør.

Denne skal være konstruert av rør med minimum 1 1/4" diameter og 0.065" tykkelse av crom moly kvalitet eller 0,118" tykkelse i mild steel.

Tanken skal være utstyrt med tett lokk og utlufting utenfor karosseriet med en anordning som

hindrer lekkasje ved eventuelt velt.

Dersom tanker av type fuel cells anvendes, skal denne være beskyttet med metall dersom den stikker utenfor karosseriet eller under gulvet i bagasjerommet. Beskyttelsen kan være laget av 0.6 mm stål eller 0.8 mm aluminium. Alle ikke-metalliske tanker eller fuel cells skal være jordnet til rammen. Fuel cell anbefales lik FIA standard eller SFI spec 28.1.

Rør og slanger.

Alle ikke originale drivstoffrør skal være av metall, metallomspunnede slanger eller aramid/kevlar slanger akseptert av FIA/NHRA.

Mellom ramme og motor tillates maksimum 12" fuel slange som ikke er metallomspunnet.

Dersom rør er trukket i umiddelbar nærhet av svinghjulet, skal disse være innkapslet i ett 16" langt stålrør med minimum 1/8" tykkelse og godt festet.

I de tilfeller der drivstoffrør passerer i nærheten av kompressordrift, skal røret være innkapslet i et stålrør.

Drivstoffrør/slanger får ikke gå i kardangtunnel.

Pumper/ventiler.

Biler med ikke OEM mekaniske pumper eller innsprøytning, skal ha en hurtigvirkende avstengningsventil som er montert på hovedrøret mellom tank og forgasser/injektor. (Biler utstyrt med elektronisk insprøytningssystem er unntatt) Denne skal være lett tilgjengelig fra førerplassen. Elektriske drivstoffpumper får bare virke med tenningsbryter i posisjon "PÅ"

Dersom en fossilt drevet bil er konvertert til elektrisk drift skal rør, pumper og tank/beholdere fra det opprinnelige drivstoffsystemet fjernes helt.

El-bil batterier skal være sikkert montert utenfor fører rommet. Batteriene skal monteres slik at festene tåler en kraft på 4 x batterienes vekt vertikalt og 8 x batterienes vekt horisontalt, og ethvert batteri/batteri pakke må installeres med bolter/stropper som står i forhold til dets vekt. På biler uten skjermer (dragsters, alteredes ol.) skal batterienes topp være under topp av hjul. Batteriene kan ikke installeres utenfor karosseriets linjer på biler med konvensjonelt karosseri, med unntak av OEM. Batterier må være fullstendig isolert fra fører rommet. Alle biler med åpent karosseri må benytte AGM, Li-ion eller forseglede ventilerte NICAD batterier. Drivmotor og høyeffekt strømkabler kan ikke være i fører rommet. Ledninger til instrumentering er tillatt i fører rommet. Alle kabler til drivmotoren må være isolert fra chassis/karosseri.

Biler som er konvertert til elektrisk drift kan ikke benyttes til Street Legal uansett gruppe.

1.6 Drivstoff

Ved bruk av bensin, er NHRAs normer for "Racing-gas" gjeldende.

Miljøbensin E85 er tillatt.

Diesel er tillatt.

Ved bruk av metanol, er NHRAs normer gjeldende

"Water-injection" er tillatt.

Ved bruk av fossilt drivstoff anbefales bruk av den mest miljøvennlige typen.

Alle metoder for å kjøle eller oppvarme drivstoff i bilen, er forbudt.

EL- drevet bil AGM, Li-ion eller forseglede ventilerte NICAD batterier

Bruk av Propylenoxid, Hydrazin og tilsvarende stoffer er forbudt. Ved bruk av Nitrometan kreves egen lisens fra NBF.

1.7 Catch tank

Alle biler med noen form for væskeoverflod fra kjølesystemet som kan spilles på banen, skal ha en catch tank på min. 0,5 liter som forhindrer at dette skjer. Beholderen skal tømmes før hvert heat og søl/lekkasje fra denne skal medføre diskvalifikasjon fra gjeldende heat.

1.8 Lystgass



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

I de grupper hvor lystgass er tillatt gjelder følgende:

Flasken skal være merket med minimum DOT – 1800 pound og være identifisert som Nitrous Oxide. Den skal være godt festet til rammen eller gulvet. Det skal være god ventilasjon. Flasken skal ikke monteres i motorrom. Dersom flasken er montert i nærhet av førerplass skal den være utstyrt med en sikkerhetsventil som har en utluftning på utsiden av kjøretøy. Alle slanger skal tåle min. 3000 PSI. Lystgassflasker intill 15kg skal monteres med minst 2 stålbånd.

Lystgassflasker over 15kg skal monteres med minst 3 stålbånd. Stålbåndene skal være festet i ramme eller tilsvarende innretning med minst M10 styrke 10,9 bolter. Lystgassens elektriske system skal være separert fra bilens øvrige elektriske system koblet via reléer. Tenning- og startbrytere skal være adskilte, og avstengningsventilen skal være merket “kill NOS”. Systemet skal bare kunne aktiveres ved fullt gasspådrag. Solenoidene skal være produsentens originale til systemet.

En “pressure safety switch” skal bryte lystgasstilførselen ved trykkfeil i bensinsystemet. Bak på bilen skal det finnes en hovedbryter for avstenging av lystgassanlegget.

Bilen skal være påført varselskilt for “gass under trykk”.

Se § 614 9.5

Hvit firkant med rød ramme og sort flaske, samt FIAs varselskilt for NOS, grønn firkant med hvit tekst og ramme.

Oppvarming av flaskene er kun tillatt ved bruk av originale varmebeltes fra systemets produsent.

Lystgasssystemets mateledning skal kunne fjernstenges fra førerplass på alle biler raskere enn 8,50 sek. Når lystgass benyttes skal fører ha integralhjelme med brannsikket visir.

1.9 Oljesystem

Ingen del av oljesystemet er tillatt i førerrom eller utenfor chassiset. Oljetrykksmåler med stålrør eller metallomspunnet slange er tillatt i coupéen. Kunststoffslange fra leverandør av instrument er tillatt. Alle slangetilkoblinger til oljesystemet skal være med skrudde koblinger. Slangeklemme er IKKE tillatt.

1.10 Overlading

Kompressor og turbo er tillatt. Intercooler er tillatt, kan kjøles med luft eller væske. Se reglement for de enkelte grupper/klasser.

Biler som har kompressor må utstyres med en beskyttelseskåpe over drivningen av min. 1,5 mm tykk stålplate eller 2,5 mm aluminiumsplate, fast montert i motor eller i rammen.

Ved reimdrift skal drivstoffslanger og oljeledninger som passerer reimdriften være innkapslet i stålrør.



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

Se klasseregler for tillatt kompressortype. Maks tillatt overdrivning 70%. Variabel drivning av kompressor er ikke tillatt. Kompressor skal monteres til innsuget med aluminiumsbolter. Det er tillatt å montere ladeluftkjøler i forer rommet når denne inneholder vann eller is.

1.11 Sikkerhetsutstyr kompressor.

For biler med Etanol og Metanol som drivstoff kreves SFI Spec 14.1 fangremmer som forhindrer kompressorløft. Disse skal oppdateres hvert 4år fra produksjonsdato.

For biler med ET raskere enn 7,50 kreves SFI 14,2

For biler med skrukompressor kreves SFI 14.21 og sprengblekk ihht SFI 23.1 i tillegg til panel i kompressor. Fangreimer skal være slik installert at når kompressor reimene strekkes fullt ut ved kompressorløft skal ikke drivstoff slanger eller rør belastes. Ventilåper i støpt eller presset metall er obligatorisk på alle biler med kompressor som benytter metanol som drivstoff. Alle festebolter skal benyttes.

For sentrifugal kompressor kreves det ikke fangremmer.

1.12 Gasspedal

Alle biler skal ha fotbetjent gasspedal som påvirker spjeldakselen.

Det skal også monteres en stopper som hindrer at gasstagene låser spjeldet i full-gass stilling.

Det kreves også en ekstern returfjær som påvirker gasstaget, to stk. returfjærer anbefales.

Elektronisk styrt gasspjeld er tillatt under forutsentning at hele originalsystemet benyttes, fra gasspedal til gasspjeld inkludert stynger.

1.13 Veivhusventilasjon

Veivhusventilasjon er obligatorisk. Biler med åpen veivhusventilasjon, skal være tilkoblet en fast montert tank med minimum volum på 1 QT / 1 liter. Tanken skal være konstruert med skillevegger som forhindrer at olje som kommer inn på tanken ikke kan søles ut på banen.

Tanken skal ha gjennomiktig nivåør montert utvendig, dette for å kontrollere at tanken ikke inneholder væske før start. Alle slanger skal være festet til tanken med klemkoblinger, og det samme gjelder mot motor. Biler med veivhus utlufting via headers tillates under forutsetning av at det finnes en fungerende enveisventil på systemet.

1.14 Oppsamler for deler og olje.

Hver enkelt deltager plikter å sette seg inn i arrangørens miljøplan.

Alle biler med ET under 10.99 sek. skal utrustes med en innretning som effektivt samler opp deler og olje ved motor havari.

Godkjente løsninger er «bleie», alternativt ett oppsamlingskar.

Ett oppsamlingskar skal være montert mellom rammevangene og strekke seg fra foran svingningsdemper til motorplaten (svinghjuls hus).

Platen skal ha 5 cm høye karmen, og skal kun ha minimalt med hull for styrestag, montering/innfesting og trekking av rør/slanger.

En flammesikker absorpsjonsmatte skal være godt forankret i bunn av karet. Denne matten skal skiftes ved behov.

På biler med automatgir anbefales en tilsvarende løsning også under girkasse/converter.

2. Drivverk

2.1 Clutchhus sikring

Der det angis i de respektive klassereglement, skal stag eller annen innretning finnes, som forhindrer at clutchhuset forskyves bakover ved en eventuell clutch- eller svinghjuls- eksplosjon. Minste tillatte dimensjon på staget er 22 mm (7/8«) diameter med godstykkelse på 2,1 mm (0,083") ved bruk av chrome moly alternativ 3 mm "mild steel". Stagene skal festes med bolter med minimum dimensjon på 10 mm (3/8"). Bolter med hurtiglås er forbudt.



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

2.2 Clutch

Alle biler med unntak av de som har automatgear, skal være utstyrt med fotbetjent clutchpedal. Alle clutcher skal være i henhold til SFI. Spec. 1.1, 1.2, 1.3, 1.4 eller 1.5 der dette kreves. (se klasseregler). Alle pedaler skal ha et sklifritt belegg.

2.3 Kraftoverføring

I biler der føreren sitter umiddelbart ovenfor eller bak sentrum på bakakselen, skal det finnes et beskyttelsesskjold av stålplate, min. 3 mm tykk på biler hvor «U-joints» (universal ledd) benyttes. Dette skal være forsvarlig montert. Platen skal beskytte føreren mot evt. akselbrudd/krysshavarier. Såkalte «couplers» (koplinger) anbefales fremfor universal ledd. Ved bruk av såkalt couplers, rette koplinger uten aksel kryss, er minimum tykkelse på beskyttelsesplate i aluminium 1.5 mm (0,63«), i denne skal det finnes en inspeksjonsluke for inspeksjon av koplingen.

Beskyttelsesplaten skal være boltet til bakaksel og clutchhus/gearkasse.

Biler med mønstrede dekk av original dimensjon og type (ikke gateslicks) kan delta ned til ET 11.49 (7.39) uten mellomakselring.

I biler som ikke har universal ledd men hvor mellomaksling passerer førerens kropp skal hver ende av mellomakslingen dekket av ett deksel produsert i minimum 1,6mm stål eller 3,2mm aluminium. Det fremre dekselet må omslutte mellomaksslingen fra enden av girkasse til enden av splines hylse i området ved førerens ben. Det bakre dekselet må omslutte koplingen. Begge dekslene må være sikkert festet i girkasse, chassis/ramme eller egnet oppheng.

Mellomaksel deksel

Åpne mellomakslinger (mellomakslinger inne i cupe) skal dekket av ett rundt, ovalt eller konisk rør som strekker seg fra fremre universal ledd og minimum 305mm bakover. Røret skal være minimum 1.27mm stål eller titan. Røret skal ha minimum fire (4) festepunktenter sveisetsveiset, festet med 8mm Grade 8 bolter eller 6,35mm hurtiglås pinner. To delte deksler er tillatt om det benyttes minimum seks 10mm Grade 8 bolter.

Mellomakselring

Alle biler med ET under 13.99 sek. som har fritt roterende og åpne mellomakslar, skal ha ring (bøyle 360°) laget av min. 6 mm tykk og 50 mm bred stålplate sikkert montert innenfor 150 mm fra det fremste krysset. Dette for å holde mellomakselen oppe ved evt. kryss-svikt.

Anbefales også ved bakre krysset. Når hel rørramme benyttes, kan også mellomakselringen være av rør med minimumsmålene 7/8" x 0,065" eller 22,5 x 1,7 mm.

Biler med kjededrift skal ha ett kjededeksel av minimum 3mm stål/6mm aluminium som dekker toppen av kjedet ned til center av kjedets drivhjul i kjedets fulle bredde.

2.4 Svinghjul.

Svinghjul i støpejern er forbudt. Ved ET raskere enn 10.00 sek (6.40) kreves svinghjul og clutch ihht. SFI spec 1.1 eller 1.2 (max 2 lameller) For ET under 7.50sek kreves svinghjul og clutch ihht SFI Spec. 1.1, 1.2, 1.3 eller 1.4. Dersom det er krav til svinghjul ihht SFI spec kreves også svinghjulshus etter SFI spec.

2.5 Clutchhus og Motorplate



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

All form for modifisering av clutchhus som er ihht. SFI Spec 6.1 eller 6.2 er forbudt.

Biler raskere en 10,00sek (6,40sek):

Svinghjulsdeksel ihht SFI spec 6.1, 6.2, 6.3 eller 9.1

Biler med Wankelmotor:

Se 2.5.3

Biler med Boxer motor:

Se 2.5.2

På biler som har effekt under 150 hk og mønstede orginaldekk kreves ikke svinghjulsbeskyttelse. (hk = Vekt/(ET/5.825)³ for ¼ mile, 1/8 mile tider multipliseres med 1.56 før disse settes inn i formelen)

Biler med ET under 7.50:

Svinghjulsdeksel ihht SFI spec 6.1 på alle biler med svingjul og clutch ihht SFI spec 1.1 eller 1.2 (maks 2 lameller), 6.2 eller 6.3 på alle biler med mer enn 2 lameller/SFI spec 1.2/1.3/1.4, eller med lystgass eller overlading.

På alle biler hvor SFI spec 6.1 eller 6.3 svinghjulsdeksel kreves, kreves også motorplate mellom svinghjuls hus og blokk, foran svinghjulet. Denne skal være produsert i stål eller 6061-T6, 7075-T6 eller 2024-T3 Aluminium plate, minimum 3.2mm tykkelse for 6.1 spec og 5mm for 6.3 spec.

2.5.1 Svinghjulsbeskyttelse Motorplate

På alle biler hvor SFI spec clutch og svinghjulsdeksel kreves, kreves også motorplate mellom svinghjuls hus og blokk, foran svinghjulet. Denne skal være produsert i stål min 5mm tykkelse Maks tykkelse 12,7mm. Alle bolter som benyttes skal være indentifiserbare mhht styrke. Alle bolter skal dras helt inn. Forsenkede bolter og umbrako bolter kan ikke benyttes.

2.5.2 Svinghjulsbeskyttelse Boxer

Biler med boxer motor som har sugemotor med bensin som drivstoff er untatt disse regler.

2.5.3 Svinghjulsbeskyttelse

For motorer hvor en SFI spec svinghjulsbeskyttelse ikke finnes må svinghjulshuset utstyres med en beskyttelse produsert fra minimum 6 mm stålplate som er sikkert festet i bilens bærende konstruksjon. Denne må omslutte clutchhuset 360°. Beskyttelsen skal ikke være boltet til motor, girkasse eller svinghjulshus og skal strekke seg minst 25mm foran og bak de roterende deler av clutch, trykkplate og svinghjul. Beskyttelsen kan være i flere deler boltet sammen med minimum 2 stk pr side 10mm grad 8.8 bolter (3/8 Grade 5).

Alternativt kan ett passende SFI 6.1, 6.2 eller 6.3 spec clutch hus benyttes sammen med en motorplate som er festet i alle tilgjengelige bolthull.



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

Forhjulsdrevne biler og biler med tverrstilt motor som har under ET 11.50 hvor SFI spec 6.1, 6.2 eller 6.3 svinghjuls beskyttelse ikke finnes må utstyres med en beskyttelse produsert i minimum 6mm stålplate som omkranser clutchhuset 360° totalt, bortsett fra området i nærheten av differensial og akslinger. Beskyttelsen kan være i flere deler boltet sammen med 10mm grad 8.8 bolter (3/8 Grade 5). Beskyttelsen kan boltes i motor/clutchhus.

2.6 Bakaksel

Sveising av differensialdrev er forbudt.

Akslinger spesialprodusert for dragracing er obligatorisk på alle biler med ET 10.99 (6.99) og raskere samt alle biler med låst differensial.

Dette gjelder også for fremhjulsdrevne biler.

Biler med vekt over 907kg og ET raskere enn 10.00sek med individuelt avfjæret bakaksling og som ikke har øvre og nedre bærearmer må skifte til konvensjonell stiv bakaksling. (eks 1963-1982 Corvette). På pendelakslinger anbefales stropper som forhindrer positiv Camber.

Biler med individuell avfjæret bakaksling som har øvre og nedre bærearmer kan beholde sin bakaksling men det kreves at stikkakslingene er forhindret fra å svinge ut ved akslebrudd. Dette kan f.eks gjøres ved å benytte en ring av 25x6mm stål som omslutter begge stikkakslene For å forhindre at stikkakslar sklir ut av akselhylsene skal alle biler være utstyrt med en sikring som låser drivakslene, minimumskrav er en låse-brikke av aluminium med godstykkelse på 3 mm (0,120”), eller en av stål med minimum godstykkelse på 2,25 mm (0.090”).

Fullflytende aksler anbefales. Original C-clip låsning er ikke tillatt når spesial aksling kreves. For- og bakaksel med uavhengig drivakslar er tillatt, aksel med uavhengig fjæring er tillatt.

2.7 Transmisjon.

Alle biler med unntak av junior dragster og elbil skal ha girkasse med revers. For elbil kreves at bilen kan kjøres bakover. Fjærbelastet sperre for revers og fungerende “neutral safety switch” er obligatorisk.

Ved bruk av Lenco type girkasse, kreves det på allebiler med overladning, lystgass eller metanol somdrivstoff og ET under 10.00 sek en sprengbeskyttelseover planetgearene i transmisjonen ihht. SFI Spec 4.1. Dersom en automat/manuell girkasse monteres inne i kupeen, skal sprengbeskyttelsen alltid bestå av en sprengmatte.

I biler med lystgass eller overladning kreves sprengmatte ihht SFI spec 4.1.

Biler med automatgir og ET 9.99 sek og under:

Fleksplate beskyttelse ihht SFI spec 30.1

Fleksplate ihht SFI spec 29.1 eller 29.2

Biler med automatgir og ET 10.99sek og under:

Girkassebeskyttelse ihht SFI spec 4.1

Biler med automatgir og ET 7.50 sek og under:

Girkassebeskyttelse ihht SFI spec 4.1

Fleksplate beskyttelse ihht SFI spec 30.1

Fleksplate ihht SFI spec 29.1, 29.2. Ved ET under 7.50 sek anbefales 29.2

Svinghjulshus ihht SFI spec 6.1, 6.2 eller 6.3 anbefales i stedet for flexsplatebeskyttelse etter SFI 30.1.



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

Ved montering av en planet girkasse (Lenco mfl) uten sprengmatte, skal gearkassens fremre og bakre hus være sammenkoblet på forsvarlig måte slik at deler av huset ikke kan separeres eller rotere i bilen. Denne braketten for sammenkobling skal også være montert til bilens øvrige rammekonstruksjoner.

For gruppene S/C, S/G, må automatkassen være utstyrt med en flexplate i henhold til SFI Spec. 29.1. Det skal være en sprengbeskyttelse for flexplaten i henhold til SFI Spec 30.1

3. Understell og bremses

3.1 Bremses

På alle biler, uansett gruppe, skal "pedalreserven", dvs. hvor langt bremsepedalen går før bremsevirkning inntreffer, kontrolleres.

Alle biler skal min. ha brems på begge bakhjul med hydraulisk system. Overdreven letting av bremseskjold, bremsesko, bremsetromler etc. er forbudt.

Kjølehull skal om dette er nødvendig borres på en slik måte at de ikke svekker konstruksjonen.

Om håndbetjent bremsespak benyttes (COMP, D, TAD, FC, TM), må håndtaket være plassert innenfor chassis.

Hvis det i umiddelbar nærhet av beskyttelseskåpen for svinghjulet befinner seg bremserør, skal disse kapsles inn i min. 3 mm tykke- og 35 cm lange stålrør.

Line-loc tillates i samtlige grupper med firehjulsbrems. Line-Loc skal ikke virke på drivhjulene.

3.2 Støtdempere

Samtlige biler skal ha fungerende støtdempere på de hjul som er avfjæret.

3.3 Styring

Unormalt stor slark må ikke forekomme. Styrestag og parallellstagender skal være sikret og låste.

Ombygde og modifiserte styresystemer må kontrolleres med hensyn til sveiser og feilaktige deler. Sveisefuger skal ikke slipes overdrevent. Kun tradisjonelle styresystemer produsert av bilfabrikant må benyttes. Alle styrestagender skal ha min. 3/8" eller 10 mm diameter, og de skal monteres med en skive slik at kuleledd ikke kan skli ut. Styresnekker skal monteres i rammen.



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

Egenproduserte rattakslinger skal utstyres med en stopp som forhindrer at akslingen kan komme inn i kupe ved sammenstøt. Rattakselens ledd kan bestå av bøyelig wire. Styresnekken kan erstattes med tannstang.

3.4 Fjæring

Alle biler skal være utstyrt med helt avfjærede aksler og med fjæringssystem produsert av bilprodusenten (f.eks. blad-, spiral-, torsjons-fjær).

Fastmonterte bak- eller framaksler er tillatt i henhold til klasseregler.

3.4.1 Forstilling

På alle biler med A-armer som er ubelastede og Mc Pherson skal stagender av type "Heim-joints", "Uni-ball" ha min. diameter på 3/8" eller 10 mm. På biler med belastede A-armer skal stagendene være 1/2" eller 12 mm. For alle stagender gjelder at de skal monteres med en plan skive for å forhindre at lagerkulen hopper ut av sitt leie eller dras av.

3.4.2 Bakstilling

For alle biler med ombygd eller spesialkonstruert bakakseloppheng av fjærende konstruksjon, kreves det at boltfestninger og stagender (tractionbars, radius rods etc.) har en min. diameter av 5/8" eller 16 mm. Imidlertid anbefales diameter 3/4" eller 18 mm av kvalitetsstål (120 kg/mm²). Ladder bar skal ha fremre stagende 3/4" eller 18 mm, mens bakre stagender skal være 5/8 eller 16 mm.

4-link skal ha stagender på minimum 5/8" eller 16 mm i begge ender.

Tractionstag og bakakselfester får ikke være lavere enn laveste punkt på bakfelgen.

3.5 Wheelie-bars

Hjulene får ikke være av metall.

All form for forspenning mot banen er forbudt. Wheelie-bars skal kun benyttes til å hindre rotasjon på kjøretøyet. Innfestingen av wheeliebars skal være slik at den ikke kan rotere på bakakslingen.

4. Ramme

4.1 Forstillingsvinkler

Alle biler, uansett gruppe, skal ha vel balansert positiv caster for å ha en god retningsstabilitet i alle hastigheter, selv også ved innbremsing.

4.2 Ballast

Materialer som brukes til ballast skal være permanent montert, festet ved hjelp av verktøy.

Ballasten skal ikke monteres bak karosseriet, og ikke over høyeste punkt på bakhjulene.

Væsker, sandsekker, steiner, uformelige metallgjenstander og lignende skal ikke benyttes som ballast.

Vektbokser (to stykker) konstruert av 3 mm stål, kan inneholde mindre gjenstander. Maksimal vekt på hver vektboks er 45,4 kg (100 lbs). Vektboksen skal være montert til bilens rammekonstruksjon med minst 2 stk. 12 mm bolter.

Hver enkelt vekt får ikke veie mer enn 45,4 kg/enhet (100 lbs). Maks. tillatte ballast er spesifisert under hver klasse, men får ikke være mer enn 226.8 kg (500 lbs.), unntatt junior dragster der maks. er 11,3 kg (25 lbs).

4.3 Deflektorplate

På samtlige dragstere med bakmontert motor skal det være en beskyttelseplate mellom fører og motor. Den skal være av en min. 1,5 mm tykk stål/titan-plate, evt. 3 mm aluminiumsplate (6061 T6).

Denne platen skal strekke seg 25 mm over øvre kompressordriving til 25 mm under nedre kompressordriving. Den skal være minst 25 mm bredere enn det bredeste stedet på kompressordrivingen. Denne platen kan med fordel sveises til rammen eller festes med minimum 4 stk. 8mm stålbolter.

Selv når kompressor ikke benyttes, skal det være en brannvegg som strekker seg ut til sidene av karosseriet, samt fra nedre del av rammen og minst opp til øvre rammerør (tverr-røret bak skulderpartiet).

Samtidig skal dette være en beskyttelse for de som har drivstofftanken plassert bak føreren.

Ingen komponent kan monteres på deflektorplate over skulderhøyde.

4.4 Ramme

Sveisefuger skal ikke slipes overdrevent og skal kunne kontrolleres tilfredsstillende. Der fremakselen i en-rørs ramme er montert over rammen, skal det finnes en fjæringsstopp (bøyle e.l.) for å unngå at rammen kommer i kontakt med banen ved eventuelt fjærbrudd.

Ramme for biler med ET raskere enn 8,50 7.50 sek. skal være bygget etter SFI Spec.

4.5 Bakkeklaring

Samtlige biler skal ha en bakkeklaring på minimum 75 mm frigang målt fra bilens fremre parti til 30 cm bak forhjulenes sentrum. For øvrige deler av bilen skal bakkeklaringen være minimum 51 mm. For bunnpanne og eksossystem kan klaringen være lavere.

4.6 Sprekk test

Ved ombygninger eller sveising av chassis, kan NDT test utført av sertifisert teknisk personell bli pålagt.

4.7 Bremseskjerm

Bremseskjerm er obligatorisk på alle biler med slutthastighet over 240 km/t. og der hvor klassereglement krever dette.

Er bilen utrustet med to skjermer skal den ha felles utløserhåndtak. Doble bremseskjermer er obligatorisk i kjøretøy med slutthastighet over 320 km/t. Dessuten skal skjermen lineinnfesting og den del som linen er sammenbundet i, være innkapslet i flammehemmende materiale.

Det skal være en sikkerhetsanordning (transportsikring) for skjermen utrustet med en rød vimpel. Sikringer til bremseskjerm skal fjernes før "stage".

Bremseskjermen skal ikke være pakket mer enn to timer før hvert heat

Skjermen skal være festet til chassis. Doble skjermer skal ha separat innfesting.

Kun bolt med mutter og hylse er godkjent.

For kjøretøy med doble bremseskjermer er det obligatorisk med minimum ½ tomme eller M14.

For øvrige kjøretøy gjelder 3/8 tomme eller M10

4.8 ”Pinion support”

Alle biler med åpen roterende mellomaksel skal være utrustet med en form for momentstag for å forhindre at bakakselen vrir seg.

4.9 Veltebøyle

Veltebøyle kreves på alle biler med ET raskere enn 11,00sek, alle biler type beachbuggy saktere enn 11,99sek og alle cabrioletter med ET mellom 11,00 og 13,39 sek.

Dette gjelder ikke cabrioletter med originalt montert hardtop eller oppfellbart tak av metall, som har ET saktere enn 10.99. Taket skal være oppslått eller montert under konkurransen.

På biler med uendret originalkarosseri (fra og med torpedovegg og bakover) som kjører saktere enn 10.00 kan veltebøyle benyttes i stedet for veltebur.

2008 modellår og nyere OEM biler som går langsommere enn 9,99 (6,39) og ikke over 217 km/t behøver ikke å oppfylle kravene og spesifikasjonene i klasseregler, såsant de ikke er kabriolet eller utstyrt med T-tak. Forutsetningen for fritak for krav er at disse biler oppfyller alle krav til motorkjøretøyer i registreringslandet. Alle OEM installerte antiblokkeringsbremses, kollisjonsbeskyttelses systemer og andre OEM sikkerhets systemer må være på plass og fungere som orginalt. Dekk som benyttes kan være uoriginale, men de må være godkjent for bruk på offentlig vei. Når det gjelder andre modifikasjoner skal disse være i henhold til klasseregler.

Ved føreren i normal kjørestilling skal hovedbøylen strekke seg minst 8 cm over, og innen 15 cm bak hjelmen. Der føreren risikerer å støte mot rørene skal rørene være beskyttet med FIA/SFI godkjent polstring Se NSR § 11.2.2.6. Bøylen skal være minst like bredsom førerens skuldre og minst 25 mm fra førerdøren.

Alle biler med en OEM stålramme skal ha bøylen sveist til denne. Alle andre biler som ikke har OEM stålramme skal ha bøylen festet med 152x152x3mm stålblater over og under gulvet som er sikkert innfestet med minst 4 10mm bolter, alternativt øvre plate sveist til OEM kanal.

Alle rør skal være min. 44,5 mm x 3,0 mm sømløse stålrør.

Alternativt se NSR §304.11.3



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

Hovedbøylen skal være laget i ett stykke og være utstyrt med et lett tilgjengelig 6 mm inspeksjonshull. Innfesting av bakre støtter skal være maksimalt 127 mm fra hovedbøylens hjørne. Radien på bøylen får ikke være mindre enn 3 x rørets diameter, og bøyene bør ikke være mer en 90°.

En sideavstiver min 44,5 x 3mm stålrør skal være montert på førersiden. Dersom bilen skal benyttes til kjøring med passasjer (sit-in) skal det være sideavstiver på begge sider. Sideavstivere og rør bak stolene kan være demonterbare (se tegn. 253-27 til 253-37 i GB §304)

Sveising av bøyler/bur skal utføres med TIG- eller MIG sveising.

Se Sveiseinstruksjoner NSR §304.11.2.2.8

All sveiser skal være av normalt god kvalitet og skal ikke slipes

Se FIAs reglement §4.10, www.fia.com, for spesifikasjoner og tegninger.

4.10 Veltebur

Se 4.9 for OEM biler av modellår 2008 og nyere. Velebur kreves på alle biler med ET under 10.00sek eller hastighet over 217 km/t. Karrosserbiler med uendret torpedovegg, gulv og karrosseri (fra torpedovegg og bakover, større hjulhus bak tillatt) med ET mellom 10.00 og 10,99 sek kan benytte veltebøyle i stedet for bur. Kabrioletter med ET under 11,00 eller hastighet over 217 km/t må ha veltebur.

Bur er obligatorisk i alle biler med ET 10.00 og raskere, eller med toppfart over 217 km/t, samt biler type beachbuggy med ET raskere enn 12,00sek. Biler med raskere ET enn 8.50 eller toppfart over 290 km/t må tilfredstille SFI spesifisering.

Alle biler med ET under 10.00 sek eller hastighet over 217 km/t må ha ett chassis godkjenningssmerke utstedt av en NBF chassis inspektør. Dette godkjenningssmerke utstedes med en gyldighet på 3 år. Ved uhell hvor det blir skade på veltebur eller tilstøtende rør skal chassis godkjenningssmerket fjernes av stevnets tekniske kontrollør. Bilen må etter reparasjon gjennomgå ny chassis inspeksjon og godkjenning. Se NBF's webside bilsport.no for NBF chassis inspektører.

Dersom biler med ET over 10.00 sekunder eller hastighet under 217 km/t har rørchassis gjelder at dette skal følge samme regler som for raskere biler, men det kreves ikke at bilen har chassis tag.

Alle veltebur skal være konstruert med tanke på at føreren skal beskyttes fra enhver vinkel. På veltebur i Chromo/Docol R8 skal sveisemetoden TIG benyttes. På veltebur i vanlig stål kan sveisemetodene TIG eller MIG benyttes. Sveis skal være uten slagg og porer og av god kvalitet. Sveis skal ikke slipes. Forkromming tillates ikke på bur bygget etter 1/1-2003. Lakking/Maling av bur er tillatt. Bur skal ha beskyttelse på alle steder det kan komme i kontakt med førerens hjelm. Beskyttelsen skal være i henhold til FIA 8857-2001 eller SFI 45.1.

Med føreren i normal posisjon skal det være klaring på minst 25 mm mellom oversiden på hjelm og underkant beskyttelsesbur. (50 mm anbefales)

Samt 100 mm mellom fremkant hjelm og beskyttelsesbur.

For JR Dragster kreves 75 mm.

4.10.1 Roadsters

Roadsters med ET 8,50 sek og saktere må tilfredstille følgende.

Rør nummerering i tegning	Utvendig Rørdiameter	Veggtykkelse rør ved Stål	Vehhtykkelse rør ved CrMo eller Docol R8
A	38	3	1,7
A1	38	3	1,5
B	42	3	1,7
C	35	3	1,5
D	32	3	1,5
	29	3	1,7

Rør nummerering i tegning	Utvendig Rørdiameter	Veggtykkelse rør ved Stål	Vehhtykkelse rør ved CrMo eller Docol R8
D1	26	3	1,2
E	19	3	1,5
	25	3	1,2
E1	16	3	1,5
F	32	3	1,5
	35	3	1,2
G	16	3	1,5
H	25	3	1,5
I	32	3	1,2

Rediger (https://bilsportboka.no/wp-admin/admin.php?page=tablepress&action=edit&table_id=65).

1) Minimum 6 innfestingspunkt på «bur» ved rør dimensjon B.

C) Øvre rammerør. Dersom rør dimensjon A er benyttet for øvre rør og dimensjon C er benyttet for nedre rør (F) og vertikaler rør (D) kreves ikke rammediagonaler #3 langs ytre ramme, men #3 vertikaler er fremdeles påkrevd.

D) Vertikaler minst dimensjon D

3) Enkel diagonal minst dimensjon E første linje. X eller K minst dimensjon E1

F) Nedre ramme rør dimensjon F

I) Fot vertikal rørdimensjon D.

F)@ Nedre ramme skal ha forlengere når venstre side henger over nedre rammerør F

D)@ Horisontal forbindelse som binder sammen indre og ytre øvre rammerør kun når anner forbindelse ikke finnes.

H) «Fotboks» forbindelse minimum dimensjon H

H)@ Fangbeskyttelse (hindrer at førers bein falle ut ved velt) kan også være dashbord forbindelse/innfesting i dimensjon H.

X) Hjelmer må være minst 75mm bak fremre veltebur rør.

Roadsters raskere enn 8,50 sek må tilfredstille SFI 10.4. Alle biler hvor SFI spec kreves skal ha en hjelm beskyttelse i 1 x 0,058" (25,4 x 1,5mm) rundt rør ved første gangs eller re sertifisering. Biler uten tverrstag over førers bein må ha en stropp eller tilsvarende som forhindrer at førers bein kommer på utsiden av chassis.

4.10.2 Altereds og Funnecars

Altereds og Funnecars med ET 8,50 sek og saktere må tilfredstille følgende.



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

Rør nummerering i tegning	Utvendig Rørdiameter	Veggtykkelse rør ved Stål	Vegghyttykkelse rør ved CrMo eller Docol R8
A	38	3	1,7
A1	38	3	1,5
B	42	3	1,7
C	35	3	1,5
D	32	3	1,5
	29	3	1,7
D1	26	3	1,2
E	19	3	1,5
	25	3	1,2
E1	16	3	1,5
F	32	3	1,5
	35	3	1,2
G	16	3	1,5
H	25	3	1,5
I	32	3	1,2

Rediger (https://bilsportboka.no/wp-admin/admin.php?page=tablepress&action=edit&table_id=65).

1. Funny Cars og Altereds med 6 festepunkt må ha bur i dimensjon A. Funny Cars og Altereds med 5 festepunkt må ha bur i dimensjon B og rør dimensjon A1 for øvre rammerør (C)
2. Dersom (3) er X eller K design kan kan rørdimensjon E1 benyttes. Ellers skal dimensjon E benyttes.
3. Dersom nedre rammerør går over i vertikale ryggbøyler skal det være en (D1) rør mellom vertikale ryggbøyler plassert mellom 127 og 254mm over nedre rammerør.
4. Nyre vertikaler.
5. Hjelmbeskyttelse påkrevd i alle biler, minimum dimensjon H.
6. Dersom vertikal ryggbøyle (7) er ett enkelt rør må dette være minimum dimensjon D, ellers er dimensjon D1 tilstrekkeligX) Hjelms må være minst 75mm bak fremre veltebur rør.



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

4.10.3 Dragsters

Dragsters med ET 8,50 sek og saktere må tilfredstille følgende.

Bakmotor Dragster

Frontmotor dragster

1. Bakmotordragster med 5 eller 6 festepunkt bur må ha bur i dimensjon A.
Frontmotordragsters med 6 festepunkt må ha bur i dimensjon A. Frontmotordragsters med 5 festepunkt må ha bur i dimensjon B og rør dimensjon A1 for øvre rammerør (C)
2. Dersom mål 2 er større enn 457mm skal rør dimensjon A erstattes med rør dimensjon B og rør dimensjon C erstattes med rør dimensjon A1.
3. Dersom nedre rammerør går over i vertikale ryggbøyler skal det være en (D1) rør mellom vertikale ryggbøyler plassert mellom 127 og 254mm over nedre rammerør.
4. Nyre vertikaler.
5. Hjelmbeskyttelse påkrevd i alle biler, minimum dimensjon H.
6. Dersom vertikal ryggbøyle (7) er ett enkelt rør må dette være minimum dimensjon D, ellers er dimensjon D1 tilstrekkelig
X) Hjelms må være minst 75mm bak forre veltebur rør.

Frontmotor dragsters må være slik konstruert med tanke på sete oppoverstrevere og ryggbøyler at en rett linje kan trekkes utvendig over to av disse i alle retninger uten å berøre førerstolen. Tilleggs strebere maks 30 grader fra vertikalen kan settes inn for å oppnå dette kravet. Dersom ikke vertikale oppoverstrevere eller «W» side konstruksjon er benyttet (f.eks sidestrebre i mer enn 30 grader fra vertikalen) må tilleggs vertikaler være i samme dimensjon som hoved vertikale. Motorinnfestninger og bakre vertikalen kan være i 44,5 x 25,4 x 1,5mm firkant rør. (med unntak av bakmotor dragsters)

Se SFI spec for biler raskere enn 8,50.

4.10.4 Biler med fullt karroseri

Full karosseri biler som har ET 8,50 sek og saktere må tilfredstille følgende. Ved kun nasjonal deltagelse er også veltebur iht. NSR § 304.11 tillatt ved ET 8,50 sek og sakteret.



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

Rørnummer i tegning	Utvendig diameter	Veggtykkelse på rør ved Stål	Veggtykkelse på rør ved CrMo/Docol R8
A	41	3	2,1
B1	38	3	1,5
B2	35	3	1,2
B3	32	3	1,2
C	32	3	1,7
D	32	3	1,5
E	28	3	1,7

Rediger (https://bilsportboka.no/wp-admin/admin.php?page=tablepress&action=edit&table_id=66).

1: Dersom rør (1) holder dimensjon A aksepteres 2 rør på enhver lengde.

Dersom rør (1) holder dimensjon B1 aksepteres 2 rør på maks 760mm lengde som er festet innefor 127mm fra toppen av hovedbøylen.

Dersom rør (1) holder dimensjon B2 kreves minimum 4 rør hvor minst 2 av disse er innfestet i den horisontale delen av hovedbøylen.

Dersom rør (1) holder dimensjon B3 kreves minimum 6 rør hvor minst 2 av disse er innfestet i den horisontale delen av hovedbøylen.

2: Rør (2) kreves dersom hovedbøylen er sveist til gulvet (når nedre kanalrør mangler). Rør (2) skal da festes mot under-ramme (sub-frame) og må tilfredstille dimensjon D.

3: Rør (3) kan erstattes med ett kryss i dimensjon E.

Alle biler med en OEM stålramme skal ha buret sveist til denne. Alle andre biler som ikke har OEM stålramme skal ha buret festet med 152x152x3mm stålplater over og under gulvet som er sikkert innfestet med minst 4 10mm bolter, alternativt øvre plate sveist til OEM kanal.

Med førern i normal posisjon skal hjelm være foran hovedbøylen. Dersom hjelm er bak eller under hovedbøylen må ekstra rør i dimensjon A settes inn for å beskytte fører. Hovedbøylen kan være lagt forover eller bakover, men føreren må sitte innefor påkrevde rør i velteburet.

På biler med selvbærende karosseri med orginalt gulv og brannvegg (modifiserte hjulhus er tillatt) kan buret sveises eller boltes til gulv/kanal. Dersom buret ikke sveises/boltes til OEM gulv/kanal eller ramme kreves minimum rør i dimensjon A, alt. 51x51x1,5mm firkant rør som kobler buret sammen med ramme eller underramme.



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

Bur skal ha montert horisontalt rør bak førerstolen i dimensjon minst Ø32mm x 3mm tykkelse samt sidebeskyttelse på førersiden i dimensjon minst Ø41mm x 3mm tykkelse. Horisontalrøret bak førerstolen skal fungere som innfestning for sikkerhets seler samt støtte for førerstolen og skal være montert ikke mindre enn 10 cm under og ikke over førerens skuldre.

Alle påkrevde bakoverstrebere skal være montert i en vinkel på minst 30 grader fra vertikalen og skal være fastsveist. (kan boltes mot karrosseri via 152x152x3mm plater på begge sider) Sidebøylen skal passere fører midtveis mellom skulder og albue. Biler som ikke har ramme på utsiden av førerplassen, uoriginalt gulv eller kanaler innenfor burets hovedbøyler skal ha kanalrør i dimensjon A, alternativt 51x51x1,5mm firkantør som er festet til hovedbøylen, frontbøylen, ramme forlengere eller side diagonal, Kanalrør kan ikke festes i utsvingbare sideavstivere. (Tilkost til girkassen tillates dersom denne er mindre enn 0,56m²). Kanalrør må være innfestet i burets hovedbøyler, ramme eller ramme forlengere, og må ligge på utstiden av førerens kropp. Dersom kanalrøret er festet til side diagonal mer enn 127mm (kant til kant) fra hovedbøylen eller frontbøylen skal forsterkninger i dimensjon A settes inn mellom diagonal og bøyler(ene).

På alle biler hvor veltebur kreves og hvor original torpedovegg er endret eller modifisert over mer enn 929 cm² for å kunne ta ut girkasse el. kreves en rør langs dashbordet i minimum dimensjon D som kopler sammen de forre kne på burets A-stolper.

Sideavstivere kan være utsvingbare på biler med ET ikke raskere enn 8,50sek. I så fall gjelder følgende:

1. Sideavstiver må være i minimum dimensjon A. Bolter/Låsepinner må være minimum 10mm stål i dobbeltskjærforbindelse i begge ender.
2. Hann eller hunn koblinger tillates. Hann koblinger må bestå av minst 2 3.2mm tykke braketter sveist til hovedbøylens vertikale rør, Hunnkoblinger må bestå av minst 6,35mm tykk brakett sveist til hovedbøylens vertikale rør. Låsepinner må være innenfor 204mm fra vertikal del på både hoved og frontbøylen. Koblingene må være forsterket med ett halvrør som sveises på innsiden til hovedbøylen eller utsiden til sideavstiverens øvre innfesting. Denne må overdekke låsepinner med minst 41mm fra senter av pinnen. Dersom koblingen er produsert i 4,5mm tykke hann og 8,9mm tykke hunn braketter koblet med 12,7mm bolter/pinner i 8.8 kvalitet kreves ikke halvrør.
3. Skyvekoblinger i dimensjon 35x2,1mm CroMo/Docol R8 eller 35x3mm stålrør som har minst 51mm overdekning er tillatt i stedet for øvre kobling.
4. Alle bolt/pinne hull i sideavstiveren skal ha minimum hulldiameter material på utsiden av hullet.

“D” rør installasjon på fullkarosseri biler:

På forhjulsdrevne biler med komplett OEM gulv (fra torpedovegg til bakplate i koffert) og kanaler, kan de dimensjon D rør (som kreves når hovedbøylen ikke er sveist til ramme) sveises til ett dimensjon A rør som er innfestet mellom kanalene slik som for buret.

På bakhjulsdrevne biler, som verken har ramme eller hjelperammer som er koblet sammen, men med komplett OEM gulv (fra torpedovegg til bakplate i koffert med unntak av hjulhus som kan være modifisert i stål eller aluminium), kan de dimensjon D rør sveises til 1,52x1,52x3mm firkantplater som er festet i mellomakseltunellen.

4.10.4 Rør

Disse stålkaliteter kan benyttes om ikke annet er spesifisert i SFI Spec:

- E220/E235 (DIN 2394) – Runde (min 215 mPa flytegrense)
- E220/E235 (DIN 2395) – Firkant (min 215 mPa flytegrense)
- E235+N – Sømløse (min 215 mPa flytegrense)



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

- Crome moly 4130N
- Docol R8

Crome moly/Docol R8 skal alltid Tig-sveises. Ellers tillates også MIG sveis. All sveis i selve beskyttelsesburet skal være av normalt god kvalitet og skal ikke slipes.

4.10.5 Krav til SFI Spec rørchassis

Biler med en sluthastighet over 290 km/tim på en ¼ mile (402,33m) skal ha chassis være bygget i henhold til SFI Spesifikasjon (se tabell under) På bur hvor SFI spec ikke kreves se «FIA Technical Regulations and Race Procedures», ssamt «FIA Dragracing Drawings» som finnes under «Sport-Regulations-Drag Racing» på fia.com. For skjøting/demonterbare forbindelser av rør se også §304. pkt 11.2. Det er ikke tillatt å skjøte hoved, front og sidebøyler.

Chassispec Nummer	Dragster
2.1A*	Bakmotordragster (Top Methanol dragster) – 5,99 sekunder og raskere
2.2C*	Frontmotordragster – 5,99 sekunder og raskere (NTF)
2.4C*	Frontmotordragster – 6,00 til 7,49 sekunder
2.5C*	Bakmotordragster – 6,00 til 7,49 sekunder
2.6.A*	Frontmotordragster – 7,50 sekunder og saktere
2.7.C*	Bakmotordragster-7,50 sekunder og saktere
	Funnycars, Altereds og Roadsters
10.1E*	Methanol Funny Car, Advanced ET, Nostalgia FC
10.2*	Altered Car – 6,00 til 7,49 sekunder
10.3*	Altered Car – 7,50 sekunder og saktere
10.4*	Venstre- eller høyrestyrt Roadster – 7,50 sekunder og saktere
	Biler med helt karosseri
25.1E*	Biler med hel karosseri og rørchassi – 7,49 sekunder og raskere. Max vekt 1270 kg.
25.2*	Biler med hel karosseri og rørchassi – 6.00 til 7,49 sekunder. Max vekt 1451 kg.
25.3*	Biler med hel ettermarked karosseri og rørchassi. Biler med original karosseri og original ramme med original eller modifisert gulv og brandvegg. Biler med selvberende karosseri med original eller modifisert gulv og brandvegg. – 6,50 til 7,59 sekunder. Max vekt 1633 kg
25.4*	Biler med helt karosseri og rørchassi – 7,50 til 8,49 sekunder. Max 1633 kg.
25.5*	Biler med helt karosseri og original eller modifisert originalgulv og brandvegg med originalramme eller selvberende konstruksjon – 7,50 til 8,49 sekunder. Maximal vekt 1633 kg.



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

page=tablepress&action=edit&table_id=43).

* Nyere chassiespesifikasjon er tillatt.

* NB ved kjøring raskere enn 6.0 sek eller deltagelse i FIA klasser gjelder nyeste SFI Spec.

Ved all nybygging er det chassisbyggeren og bileierens ansvar å kontinuerlig holde seg oppdatert om de nyeste SFI spesifikasjonene for den aktuelle biltypen. Tabellen over gjelder ikke for Advanced ET

4.11 Akselavstand

Min. 228 cm (90"), om ikke bilen er levert fra kjøretøyfabrikant med kortere akselavstand. Max. differanse mellom venstre og høyre side er 25 mm (1") for biler som ikke har original motor. For dragstere gjelder 50 mm (2") differanse. El-biler skal ha minimum 228cm (90") med mindre bilen har original el-motor eller er ombygd til el-drift med el-motoren på original plass. Biler med akselavstand kortere enn 228cm men større enn 101,6cm kan ikke kjøres raskere enn 80km/t.

5. Felger og dekk

5.1 Dekk

Dekk som er fabrikkert med mønster skal ha min. 1,6 mm mønsterdybde.

Luftventil av skrutype er obligatorisk om slangeløse dekk benyttes på biler med ET 11,00 (7,00) eller raskere.

Dekk foran skal være tilpasset bilens vekt. Alle biler skal ha dekkmerking som er iht. bilens slutt hastighet, eller av type Front Runner.

På dragstere er det tillatt med motorsykkeldekk med høyhastighetsmerking.

Dekk bak skal være tilpasset bilens vekt. Alle biler skal ha dekkmerking som er iht. bilens slutt hastighet, eller av type slicks.

Reservehjul av en hver type, traktor eller tilhenger dekk, er ikke tillatt.

Alle former for regummierte dekk er forbudt.

5.2 Felger, innfesting

Bruk av hjulkapsler er forbudt. Hjulbolter skal stikke minst like langt ut gjennom felgen som diameteren på bolten. Hjulmuttere skal gripe i hele sin lengde. Ved ET under 7,50 kreves felger med SFI Sertifisering ihht 15.1, 15.2 eller 15.3. Det er ikke krav til resertifisering på 15.1 og 15.2.

6. Innredning

6.1 Førerplass

Paneler eller bekledning av magnesium er forbudt.

6.2 Stol



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

Stoltypen er valgfri, men den skal være beregnet på konkurransekjøring og være så høy at minimum 2/3 av hjelmen dekkes. For biler med ET raskere enn 10.99 kreves innfesting iht. NSR §304, pkt 9. Stol av magnesium er forbudt, og stol av glassfiber type skal ha rammeverk av stålrør med minimum ytterdiameter 12,7 mm.

6.3 Vindusnett

Beskyttelsesnett for sideruten av NASCAR-type er obligatorisk alle biler med ET under 10,00sek. Nettet skal være festet på innsiden av buret. Nettet skal ha FIA eller SFI. Spec 27.1

7. Karosseri

Biler med helt karosseri (doorslammers) skal ha fungerende dører. Materialer er fritt i henhold til klasserreglement.

7.1 Reklame

Reklame kan plasseres hvor som helst på karosseriet med unntak av plasser der startnummeret skal sitte, se Generelle bestemmelser. Art 10.7

7.2 Spoiler og vinger

Se respektive klasseregler.

Ingen del av spoiler eller vinge får monteres nærmere noen del av bakdekk enn 152 mm, (6"). Fjærbelastet spoiler eller vinge er forbudt. Ingen automatisk justering eller forflytting av spoiler eller vinge er tillatt under kjøring.

7.3 Startnummer

Startnummer skal markeres på begge sider av bilen. Tall skal være min. 15 cm og bokstaver min. 8 cm.

Startnummeret skal være sorte på lys bunn, eller hvite på mørk bunn. I tillegg benyttes gjerne høyre side av bakruten.

Samtlige kjøretøy (inklusive mopeder og motorsykler) som benyttes på baneområdet skal merkes med deltagerens startnummer.

7.4 Brannvegg



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

Alle biler skal være utstyrt med en flammesikker og brenselbestandig brannvegg som skal dekke ut til sidene mot karosseriet, og fra høyeste punkt i motorrommet ned til gulvet. Alle hull i brannveggen må dekkes med metall eller annet flammesikkert materiale. Egenprodusert brannvegg skal være av minimum 0,8 mm aluminium eller 0,6 mm stål. Magnesium er forbudt.

7.5 Gulv

Alle biler med modifisert gulv skal være utstyrt med et gulv av minimum 0,8 mm aluminium eller 0,6 mm stål som dekker førerhusets fulle lengde og bredde, samt til førersetets bakkant. Gulv av magnesium er forbudt. Gulv av kompositt materiale kan godkjennes på individuelt grunnlag. Alle biler med gulv i glassfiber eller annet knusbart materiale skal ha ett firkantør 50x50x2,5mm mellom rammeskinnene som fester for førerstol og sikkerhetsbelte i tillegg til ett ekstra gulv på førersiden i 0,6mm stål/0,8mm aluminium.

7.6 Luftinntak

Scoop har maksimalt tillatt høyde på 279 mm (11") hvis ikke annet er angitt i klassereglene. Denne høyden måles fra forgasserens topp til overkant av luftinntak. På biler med helt karosseri skal høyden måles fra panserets plane overflate.

7.7 Frontrute

I de grupper hvor uoriginale ruter kan anvendes, skal lexan/polycarbonate anvendes i frontruten, minimum tykkelse 3,0 mm (1/8"). Farget glass i frontrute er kun tillatt i de biler som har dette originalt fra fabrikanten. Biler som ikke har frontrute skal ha en vindavviser i ikke brennbart materiale. Denne skal forhindre at vesker og objekter treffer føreren. I allerede roadsters skal denne være minimum 127x305mm

7.8 Ruter

Ruter kan være plexiglass (3 mm tykk) i side- og bakrute. Sideruter skal ikke være mere farget enn at man tydelig kan se føreren.

8. Elektrisk

8.1 Batterier

Batteri montert på uoriginal plass skal fastspennes på forsvarlig måte med metallramme eller bøyle over batteriet med gjennomgående bolter (min. 10 mm), og skiver med minimums diameter 20 mm på begge sider dersom batteriet er festet til gulvet. Minimum tykkelse på 3 mm ved gulv av aluminium eller stålplate.

Batteri får ikke monteres i førerrom. Maksimalt to batterier med total vekt 68 kg (150 Lbs) får monteres. Gjelder ikke for El-bil.

Batteri original plassert inne i kupéen kan tillates hvis batteriet byttes ut med tørrbatteri, korrekt festet iht. regelverk.

El-biler med unntak av OEM skal ha visuell indikasjon på «LIVE-CAR». En utvendig bryter eller kontroll merket med OFF posisjon skal være installert. Denne skal merkes med ett rødt triangel som er klart synlig når strømmen er slått på. Triangelet kan være ett skilt eller en mekanisk indikator. Driv batteriene skal være fysisk frakoblet når bryteren er i stilling «OFF».

8.2 Teningssystem

Alle biler skal være utstyrt med tenningsstrømbryter som skal nåes av føreren fra fastspent plass i stolen. Bryteren skal tydelig merkes med "on" og "off"stilling.

Kortslutningsbryter for magnettenning er ikke tillatt, kun strømbryter med "on" og "off".

Strømbryteren skal dessuten være slik dimensjonert at den klarer en strømstyrke på min. 25 amper ved 12 volt.



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

8.3 Hovedstrømbryter

Hovedstrømbryter er obligatorisk når batteriet er montert på uoriginal plass eller ved ET under 10,00sek.

Den skal monteres lett synlig bakerst på bilen slik at en person utenfor bilen har lett tilgang til denne. Tenningsstrømmen skal brytes uavhengig av type tenningsystem.

Bryteren skal være merket med en blå triangel og et lyn.

Den skal tydelig merkes med "on" og "off" stilling.

8.4 Startmotor

Alle biler skal være selvstartende. "Push start" er forbudt.

9. Hjelpemiddel

9.1 Computer

Forbudt, med unntak av styring av tennings-system, samt biler originalt levert fra fabrikk med OEM computersystemer.

9.1.1 Data Recorders

Data recordere får benyttes kun til registrering av data. De får ikke styre funksjoner i kjøretøyet, med unntak av tenningsmoduler. Aktivering av datarecorder får kun gjøres med manuell bryter. Alle data får kun utskrives med tilkobling av kontakter på depotplass.

9.2 Brannslukker

Brannslukke system skal være montert dersom det kreves i klassereglene.

Dersom det kreves godkjent slukkesystem skal dette følge:

SFI 17.1

System FIA Technical List No 16. Slukkemiddel FIA Technical List No 06

Fogmaker Ex.001.97 under forutsetning at de regler som gjelder for slukkesystemer generelt er fulgt.

Ellers skal slukkesystemet være i henhold til disse generelle regler.

Slukkesystemer skal være montert i henhold til følgende:



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

De slukkemiddelvekter som er anngitt i klassereglene skal følges.

Systemet skal kunne utløses i henhold til produsentens anvisninger. Systemet skal være montert på innsiden av ramme/chassis. Beholdere skal være godkjent og sikkert montert (slangeklemmer og buntbånd er ikke tillatt). Se figur.

Minimum 1 munnstykke skal være montert i førerrommet slik at det beskytter føreren. Minimum 1 munnstykke skal være montert ved motorens front. 2 st anbefales. Dersom systemet har felles beholder skal munnstykkene dimensjoneres slik at halvparten av slukkemiddelet slippes ut i førerrommet. Når systemet aktiveres skal det tømmes helt. Mulighet for å stenge av utløst system er forbudt. Beholdere skal være montert slik at de ikke kan skades av flygende deler fra motorhavari og lignende. De skal være montert så høyt i bilen at de ikke skades ved punktering eller om ett hjul skulle falle av. Utløserwire skal være produsert i metall. Wire i plast eller med plast strømpe er ikke tillatt. Wire skal være montert slik at de er beskyttet ved kollisjon og lignende. Der hvor wire passerer svinghjulsbeskyttelse eller motor skal de være forlagt ikke i ett rammerør eller separat stålrør.

Slukkesystemet skal alltid monteres i henhold til fabrikantens anvisninger. Kun rør, slanger og koblinger som anbefales av produsenten er tillatt. Bøyningsradius på rør og slanger skal følge produsentens anvisninger. Rør og slanger skal ikke ha sammenklemninger eller kink. Systemene skal ha rør og munnstykker i metall. Beholdere skal være utrustet med manometer og skal ha beholderens vekt innstempelt. Det er utøverens ansvar at systemet er i orden.

Biler med brannslukke system montert skal være merket med rød «E» i rød ring med diameter minimum 100mm

Hvert team skal ha en brannslukker, minimum 1x6 kg/liter pulver/skum, lett tilgjengelig og klar for bruk ved depotplass. Denne skal fremvises ved teknisk kontroll merket med førers lisensnr.

9.3 Jekker – støttebukker

Ikke noe arbeide/varmekjøring får utføres på en bil i depoet når den kun er oppjekket på vanlig jekk eller donkraft. Støttebukker eller tilsvarende skal anvendes i tilfelle jekken/donkraften skulle gi etter.

9.4 Varmekjøring

I alle grupper skal fører/mekaniker være i bilen på førerplass ved varmekjøring selv om den står på støttebukker eller tilsvarende.

Se § 631.20.d.

9.5 Trykkflasker



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

Alle biler med trykkflasker som nitrous oxide og luftflasker for gearskifting skal være utstyrt med hvit firkant med rød ramme og sort flaske i tilknytning til startnummeret.

9.6 Tauebøyle

Alle biler skal ha en taueanordning som er godt merket. Denne skal fortrinnsvis sitte foran på bilen, biler hvor det ikke er mulig å ha dette foran kan taueanordningen monteres i bilens ramme/,chassi på en slik måte at det gir en trygg og sikker tauing. Push anordninger kan benyttes.

Ved tauing av åpen løpsbil skal fører i sitte i kjøretøyet med hjelm.

10. Fører

Krav til personlig sikkerhetsutstyr varierer i de forskjellige klasser/grupper. Se tabell s 17

10.1 Hjelm

Hjelm kreves for samtlige klasser.

Hjelm skal være i henhold til NSR § 304

All form for klistremerker eller lakkering skal kun skje iht produsentens retningslinjer.

10.2 Beskyttelsesbriller

I biler uten frontrute kreves det beskyttelsesbriller av sikkerhets type.

I de biler hvor det kreves briller, kan brillene erstattes med integralhjelm med visir.

I de klassene hvor hjelm/ansiktsmaske med åndefilter kreves, kan dette erstattes med spesialhjelm.

10.3 Nakkekrave/ FHR

Nakkekrave godkjent av SFI eller FIA som dekker 360° kreves ubetinget for klassene Junior, og ved ET. raskere enn 11.99 sek. Bruk av FHR anbefales.

FHR=Frontal Head Restrain system

FIA Standard 8858-2002, 8858-2010 og 8859-2015 eller SFI 38-1

FHR- er påbudt i junior dragster ~~modified fra og med 2020. FHR vil bli påbudt i junior stock fra 2021.~~

FHR er påbudt for ved ET lavere enn 9,90 og /eller slutthastighet over 320 km/t. Se klassereglement.

10.4 Kjøredress

Minimumskrav iforhold til biltype, klasse og ET er i tabellen under:

Første kolonne beskriver de forskjellige tilfellene som bestemmer hvilken bekledning som skal benyttes.

Ved å lese tabellen fra toppen og så velge ruten med det første treff i kolonne 1 som passer den



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

aktuelle bil vil kolonne 2 til denne ruten angi de kravene som stilles til bekledning. Spesifikasjonene i parentes angir krav til sokker/hansker/balaklava/undertøy etc. mens spesifikasjonene uten parentes angir kjøredress/jakke/bukse. Dersom samme beskrivelse finnes i flere ruter (f.eks «Biler med ET 10,00 til 11,99 (6,40-7,70 sek)» kan begge disse rutene benyttes. Dette angir i så fall flere alternativer som gir tilsvarende krav.

Dersom beskrivelsen høyere oppe i tabellen også dekker aktuell bil er det alltid den øverste spesifikasjonen som gjelder. (tabellen leses fra toppen).

Eksempel.:

Bil med ET ned til 8,50 som har metanol som drivstoff skal ha SFI 3.2A/5. Dersom den i tillegg har kompressor kommer beskrivelsen i ruta over til anvendelse og da skal SFI 3.2A/15 benyttes.

Bil med ET 10,00 sek kan benytte SFI 3.2A/1, FIA 1986 (ISO 6940), FIA 8856-2000, eller rett og slett heldekkende klær i ull eller bomull.

Bil med automatkasse i førerrommet og ET 7,50 sek eller saktere vil uansett få treff i rute 2 først og skal da benytte SFI 3.2A/15.

Beskyttelsesklær av høyere standard (høyere i tabellen) kan benyttes i stedet for de klær tabellen krever. Dersom klær av høyere standard benyttes gjelder samme resertifiseringskrav som for den standard de benyttes i stedet for. Beskyttelsesklær skal være i god stand. Med dette menes at dressen skal være uten hull og rifter, uten revner i sømmer, og uten slitasje.

Vis **10**  linjer

Søk:

Type bil (Skal leses fra toppen, Det som gir utslag først gjelder)	◆ Krav ◆
• Åpne Biler med ET 7,50 til 6,00 (3,66-4,49) sek med frontmotor som har kompressor eller turbo. (Undertøy, Balaklava, Hansker og sko obligatorisk etter SFI spec 3.3/15.)	SFI 3.2A/20 SFI 3.3/20 (SFI 3.3/15)
• Alle biler med automatkasse i fører rommet uten dekkende gulv. • Lukkede biler med frontmotor som har lystgass, kompressor eller turbo og som ikke har original brannvegg eller brannvegg av min 0,6mm stål. • Åpne biler med frontmotor som har lystgass, kompressor eller turbo. • Biler med ET 7,50 til 6,00 (3,66-4,49) sek med bakmotor som har kompressor eller turbo. • Alle biler ET 9,99 (6,39) og under som har overlading og metanol som drivstoff. (Balaklava, Hansker og sko obligatorisk etter SFI spec 3.3/15.)	SFI 3.2A/15 (SFI 3.3/15) FIA 8856-2000* FIA 8856-2018*
• Super Gas med overlading. • Biler med ET 6,00 til 7,49 (3,66-4,49) sek uten overlading eller lystgass. • Biler med ET 9,99 til 7,50 (6,39-4,50) sek • Alle biler ET 9,99 (6,39) som har metanol som drivstoff. (Undertøy, Balaklava, Hansker og sko obligatorisk etter SFI spec 3.3/5)	SFI 3.2A/5 (SFI 3.3/5)
• Super Gas uten overlading eller girkasse i fører rommet. • Biler med ET 10,00 til 11,99 (6,40-7,70) sek • Jr. Dragster med metanol motor (Sko og Hansker av lær eller SFI 3.3/1 obligatorisk)	SFI 3.2A/1 (SFI 3.3/1)
• Super Gas uten overlading eller girkasse i fører rommet. • Biler med ET 10,00 til 11,99 (6,40-7,70) sek • Jr. Dragster med metanol motor (Sko og Hansker av lær eller SFI 3.3/1 obligatorisk)	SFI 3.2A/1 (SFI 3.3/1)



Norges Bilsport Forbund
 Telefon: 23 05 45 00
 Epost: info@bilsport.no

Type bil (Skal leses fra toppen, Det som gir utslag først gjelder)	⚡ Krav ⚡
• Biler med ET 10,00 til 11,99 (6,40-7.70) sek (Kun godkjent sammen med brannhemmende undertøy i Nomex eller Zirpro/ull) • Biler med ET 9,99 til 7,50 (6,39-4,50) sek (Kun godkjent sammen med undertøy ihht SFI Spec 3.3/5) • Jr. Dragster med metanol motor Super Gas uten overlading Sko og Hansker av lær eller SFI 3.3/1 obligatorisk	FIA 1986 (ISO 6940) SFI 3.3/1
• Biler med ET 10,00 til 11,99 (6,40-7.70) sek, Jr. Dragster med metanol motor (Kun godkjent sammen med brannhemmende undertøy i Nomex eller Zirpro/ull) • Biler med ET 9,99 til 7,50 (6,39-4,50) sek (Kun godkjent sammen med undertøy ihht SFI Spec 3.3/5) Supergas uten overlading (Sko og Hansker av lær eller SFI 3.3/1 obligatorisk.)	FIA 8856-2000 (SFI 3.3/1)
• Biler med ET 10.00 – 13,99 (6,40 - 8,60) og over • Jr. Dragster (ikke metanol) Heldekkende klær i ull, bommull eller annet brannhemmende materiale. Type kjeledress anbefales. Sko og sokker skal dekke ankelen. Sko og Hansker skal være i Lær eller SFI 3.3/1. Det anbefales at FIA standard 1986 (ISO 6940), FIA standard 8856-2000 eller SFI spec 3.2A/1 benyttes.	Ull eller bommull, heldekkende.
• Biler med ET 14.00 (8,60) og over, • Jr. Dragster (ikke metanol) Heldekkende klær i ull, bommull eller annet brannhemmende materiale. Type kjeledress anbefales. Sko og sokker skal dekke ankelen og skal ikke være tøysko. Lær anbefales.	Ull eller bommull, heldekkende.
Åpne biler med ET under 11,99 (6,40) Sko og hansker av Nomex eller SFI 3.3/1 samt fangreimer obligatorisk.	SFI 3.3/1

Rediger (https://bilsportboka.no/wp-admin/admin.php?page=tablepress&action=edit&table_id=31).

Viser 1 til 10 av 10 linjer

◀ Forrige Neste ▶

* Kun godkjent sammen med undertøy ihht SFI spec 3.3/5 eller FIA 8856-2000/20018

10.5 Balaklava

Balaklava i flammehemmende materiale kreves for samtlige klasser, med unntak av Street Legal og ET saktere enn 12.00 sek.

10.6 Sko, hansker og sokker

Hansker og sokker av flammehemmende materiale, samt lær- eller racing sko er obligatorisk for samtlige klasser med unntak av Street Legal.

10.7. Sikkerhetssele

Samtlige biler skal være utstyrt med belte med hurtigkobling av god kvalitet. I biler hvor bøyse er obligatorisk, kreves et firepunkts belte. I biler hvor bur er obligatorisk, kreves fempunkts belte. Beltet skal være sikkert montert i ramme, tverrbjelke eller annen passende forsterket plass med min. 8 mm stålbolt og på en slik måte at alle innfestninger ligger i rett vinkel på trekkretningen. Om plane metallplater anvendes for installasjon, skal de ha en min. tykkelse på 3 mm og



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

avrundede kanter for å forhindre at beltet skades eller skjæres av.
Bolter som skrues direkte gjennom beltets vev er ikke under noen omstendighet tillatt.
Alle typer belter skal kunne løsgjøres med et eneste håndgrep.
Se også NSR §304.8.

Skulderbåndet skal være sikkert montert i ramme, tverrbjelke eller på annen forsterket plass og ikke kunne gli oppover eller fremover.

Topunkts belte av type "ordensbånd" og midjebelte er forbudt.

Alle biler med ET. lavere enn 10,89 sek. skal min. være utstyrt med fempunkts belte som tilfredsstillende SFI 16.1-kravene eller av FIA godkjent standard.
For at et belte skal kunne godkjennes, kreves tydelig merking fra produsenten.

Følgende krav gjelder for de forskjellige gruppene:

J/S – J/M : Fempunkts belte min. 44,5 mm (1 3/4").

Armstroppe er obligatorisk.

Biler med ET 12.00 og saktere: Minimum trepunkts belte.

Biler med ET 11.99 -10.90: Firepunkts belte er obligatorisk.

Biler med ET 10.89- og lavere: Fempunkts belte iht. SFI Spec.16.1/16.5/FIA 8853-98/8853-2016.

For seler med evt. ett festepunkt for skulderstroppene, skal belastningen svare til summen av 2 stropper.

I forbindelse med FHR kan sikkerhetsbelter som fra fabrikanten er utstyrt med 50mm skulderstropper benyttes.

Ved bruk av FHR skal sikkerhetssele være godkjent med bruk for aktuell FHR

Festepunktet skal være i stand til å tåle en belastning på 1470 daN = 2940 daN,
se NSR §304-8.1 og 8.2

Maksmale og minimale vinkler for selens innfestinger er angitt i figuren under.

NB! Ved deltakelse i andre land kan andre regler gjelde.

10.8 Armstroppe

Armstroppe er obligatorisk for førere av alle åpne biler og Funny Cars. Disse skal være festet som to separate enheter, og kunne utløses sammen med beltets sentrallås.



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

10.9 Nakkestøtte

I alle biler med bøyle eller bur skal en polstret støtte være plassert bak førerens hjelm for å hindre en nakkesleng. Sete med integrert nakkestøtte er tillatt. De områder i burkonstruksjonen som hjelmen kan støte bort i skal være polstret.

11. SFI

11.1 SFI spesifikasjoner

NBF er medlem av SFI-foundation og benytter deres spesifikasjoner og anbefaling i sitt regeleverk. Det tillates i noen tilfeller at utløpsdatoen på SFI spec utstyr overskrides. Alt SFI spec utstyr tillates brukt ut sesongen. Videre tillates lengre intervaller enn det SFI selv spesifiseres på noe av utstyret. I noen tilfeller er SFI taggen hullet med datoen for sertifisering og da legges antall år utstyret kan brukes til denne dato. I andre tilfeller er utstyret merket med uløpsdato. Her må differansen mellom SFI's levetid og NBF's levetid legges til dato på tag. I tabellen under er dette i noen tilfeller merket med (+Xår). I andre tilfeller må differansen regnes ut fra tabell <http://www.sfifoundation.com/wp-content/pdfs/SpecList3.pdf> og NBF's tabell 11 under. For å få godkjent årskontroll og utstedt ny vognlisens må alle tagger være gyldige.

11.2 FIA spesifikasjoner

NBF følger FIA's spesifikasjoner for levetid og resertifisering på alt utstyr bortsett fra FHR. For å få godkjent årskontroll og utstedt ny vognlisens må alle tagger være gyldige.

12. NBF / FIA / NHRA / SFI spesifikasjoner

SFI/FIA Spec	Beskrivelse	Resertifiseringstid (år) ADV ET	Resertifiseringstid (år) Øvrige klasser
1.1	Svinghjul og clutch, enskive		
1.2	Svinghjul og clutch, flerskive, ET – Comp. For 8,50 sek og saktere kreves ikke resertifisering	2	4



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

SFI/FIA Spec	Beskrivelse	Resertifiseringstid (år) ADV ET	Resertifiseringstid (år) Øvrige klasser
1.3, 1.4	Svinghjul og clutch, flerskive	2	4
1.5	Svinghjul og clutch, flerskive	1	2
3.2A/1 – 3.2A/5	Beskyttelses klær	God Stand	God Stand
3.2A/15 – 3.2A/20	Beskyttelses klær dersom benyttet når kun 3.2A/1-3.2A/5 kreves	God Stand	God Stand
3.2A/15 – 3.2A/20	Beskyttelses klær	10	10
FIA 8856-2000 FIA 8856-2018	Beskyttelsesklær kun godkjent sammen med undertøy	God Stand	God Stand
FIA 8856-2018	Beskyttelsesklær kun godkjent sammen med undertøy	Utløpsdato beskrevet på dress	Utløpsdato beskrevet på dress
3.3 – 3.3/15	Tilbehør til Beskyttelses klær		
4.1	Beskyttelses kåpe i metall til automatgir	5	8
4.1	Beskyttelses matte til automatgir	5	5
6.1	Svinghjulsbeskyttelse, enskive eller 2-disk max eller 3-disk maks 203,2mm dia.	5	5
6.1W	Svinghjulsbeskyttelse med justerings luke til 1.1 og 1.2 clutcher	2	2
6.2	Svinghjulsbeskyttelse flerskive i stål/titan	2	2
6.3	Svinghjulsbeskyttelse flerskive i stål/titan	2	2
7.1, 7.2	Nedre sprengmatte motor	5	5
9.1	Svinghjulsbeskyttelse til 1.1 og 1.2 clutcher med maks 2 lameller		8

SFI/FIA Spec	Beskrivelse	Resertifiseringstid (år) ADV ET	Resertifiseringstid (år) Øvrige klasser
14.1, 14.2, 14.3	Fangsystem kompressor	4(+2)	4(+2)
15.1, 15.2, 15.3	Felger, bakhjul	*3	
16.1, 16.5	Sikkerhets sele	4	4
16.1 jr	Sikkerhets sele Jr. Dragster		10
FIA 8854-98	Sikkerhets sele, FIA		Utløp
FIA 8853-98 FIA 8853- 2016	Sikkerhets sele, FIA		Utløp
17.1	SFI merket brannslukknings system	2	2
18.1	Svingningsdemper		
23.1	Sprengblekk kompressor		
27.1	Vindusnett	6(+4)	6(+4)
28.1	Brenselcelle		
29.1	Flexiplate	10	10
29.2	Flexiplate, høyeffekt 2)	3	3
30.1	Flexiplate beskyttelse	5	8
34.1	Skrukompressor	3	3
38.1	HNRS	5(1)	5(1)
FIA 8858- 2010	FHR	Utløp (+5)	Utløp (+5)
42.1	Rattnav		
45.1, FIA 8867- 2001	Polstring bur/bøyle		

SFI/FIA Spec	Beskrivelse	Resertifiseringstid (år) ADV ET	Resertifiseringstid (år) Øvrige klasser
---------------------	--------------------	--	--

45.2 Støtpute

Chassis SFI Chssis spec 3 3

Rediger (https://bilsportboka.no/wp-admin/admin.php?page=tablepress&action=edit&table_id=45).

Utstyr med utgangsdato kan benyttes ut kalenderåret. Øvrige spec.se tekst.

(+X) Kan benyttes +X år utover påstemplet utløpsdato

1): fabrikantens SFI utløp eller FIA norm 8858-2002.

2): Høyeffekt betyr motor med skrue kompressor

Minimumskrav

SFI/FIA Spec	Beskrivelse	Kreves fra ET under
SFI 14.1, 14.2, 14.21	Fangsystem Kompressor	Metanol
SFI 3.3	Armstraps	Åpne Biler
	Kardangring	13,99
SFI 3.2A/1-3.2A/5	Sikkerhetsklær	12.00
	Brannslukker	Overlading N2O + ET<8.00 ET<7,5
	Hovedstrømsbryter	11.00
	4-Punkt Sikkerhetssele	11.00
SFI 18.1	Svingningsdemper	11.00
	Aftermarked bakaksling	11.00
	Bleie	11.00
	Ballaklava	11.00
	FHR/HANS	9.90
	5-Punkts sikkerhetssele	11.00
SFI 27.1	Vindusnett	11.00
SFI 4.1	Gerkasse/beskyttelse	11.00
SFI 29.1/29.2	Flexplate	11.00
SFI 30.1	Flexplate skjold	11.00
SFI 1.1/1.2/1.3	Svinghjul/ Cluch	11.00



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

SFI/FIA Spec	Beskrivelse	Kreves fra ET under
SFI 6.1-6.3, 9.1	Svinghjulshus	11.00
	Bremseskjerm	240 KM/T
	Bur	10.00
SFI 45.1 FIA 8867-2001	Polstring bur/bøyle	
	Hovedstrømsbryter	10.00
SFI 3.2A/15-3.2A/20	Sikkerhetsklær	7.50
SFI 15.1/ 15.2/ 15.3	Felger/hjul	7.50
SFI 28.1	Tank	7.50
SFI 23.1	Kompressor sprengblekk	7.50
SFI 14.1/ 14.2/ 14.21	Kompressor stropper	7.50

Rediger (https://bilsportboka.no/wp-admin/admin.php?page=tablepress&action=edit&table_id=51).

Se tekst for de enkelte punkt i klasseregler, deretter generelle regler for flere detaljer

© 2021 Norges Bilsportforbund (NBF) – Alle rettigheter forbeholdes.

§ 615 Arrangørbestemmelser for Junior Dragracing 2021

© 2021 Norges Bilsportforbund (NBF) – Alle rettigheter forbeholdes. All opphavsrett og andre immaterielle rettigheter for dette reglementet og dets innhold, tilhører NBF. Enhver reproduksjon, overføring, endring, utnyttelse eller publisering av reglementet eller dets innhold, i sin helhet eller delvis i noen form (inkludert, men ikke begrenset til, framing, innlemming på andre nettsteder eller andre publikasjoner), av enhver offentlig og/eller kommersiell årsak, er forbudt for enhver, uten skriftlig forhåndstillatelse fra NBF. Dette gjelder likevel ikke NBFs tilsluttede klubber eller arrangører godkjent av NBF som kan bruke reglementet eller dets innhold for ikke-kommersielle formål

Arrangementsreglement for junior dragracing

§ 615 JUNIOR DRAGRACING

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

1. Definisjon

Junior dragracing er en gruppe for 1/2 skala dragstere eller Funny Cars som konkurrerer over en distanse på maks. 1/8 mile (201 m). Bilen skal merkes med J/SR, J/S, J/MB eller J/M etterfulgt av startnummer.

Dragsters eller Funny Cars i henhold §616 er tillatt.

Bilen må ha gyldig vognlisens.

Klassene kan kjøres ved Street Legal men da med ET 8,90 og saktere.

Kjøring i depoet er forbudt!

Retur på offentlig vei er forbudt.

2. Krav til deltaker/ledsager

En fører kan delta på trening i gruppen fra det året vedkommende fyller 6 år. Det året deltageren fyller 8 år kan vedkommende delta i konkurranse.

Se dog Generelle bestemmelser. Art 9.1, 9.8 og 12.1 (vedrørende tapt førerrett).

J/SR: Det året vedkommende fyller 6 år.

J/S: Det året vedkommende fyller 8 år.

J/MB: Det året vedkommende fyller 10 år

J/M: Det året vedkommende fyller 12 år.

Det kreves obligatorisk ledsagerlisens for ledsager til utøvere under fylte 18 år. Som ledsagerlisens godkjennes alle personlige lisenser.

Det kreves at deltakeren er medlem av klubb tilsluttet NBF, har gjennomgått kurs og fått utstedt lisens.

Krav til deltagere og ledsagere er beskrevet i Generelle Bestemmelser art. 9.

3. Personlig sikkerhetsutstyr

Se Generelle tekniske bestemmelser §614.10.

4. Konkurransbestemmelser

Klassen kjøres kun over 1/8 mile.

J/SR 6 år: ET 20,00 eller saktere

J/S 8 år: ET 12,90 eller saktere

J/MB 10 år: ET 8,90 eller saktere

J/M 12 år: ET 7,90 eller saktere, maks.140 km/t.



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

For J/SR gjelder i tillegg følgende: Absolutt breakout ET 20,00.

For J/S gjelder i tillegg følgende: Absolut breakout ET 12,70.

Ved kjøring raskere enn 12.70/20,00, vil deltakeren øyeblikkelig bli diskvalifisert fra resten av stevnet.

For J/MB gjelder i tillegg følgende: Absolut breakout ET 8,70. Ved kjøring raskere enn ET 8,70 vil deltakeren øyeblikkelig bli diskvalifisert fra resten av stevnet.

For J/M gjelder i tillegg følgende: Absolut breakout ET 7,70. Ved kjøring raskere enn ET 7.70 eller hastighet over 140,99 km/t, vil deltakeren øyeblikkelig bli diskvalifisert fra resten av stevnet.

Ved diskvalifikasjon skal deltageren miste alle poeng fra stevnet.

Klassene kan deles og kjøres separat.

Startnr. skal merkes i forhold til klassen. (J/SR, J/S, J/MB og J/M)

I baneslutt anbefales det at en startmotor forefinnes til starthjelp for retur.

Kvalifisering

Kvalifiseringslister settes opp etter best oppnådd reaksjonstid ved godkjent drag. Med godkjent drag menes passering av mållinjen for egen maskin før tidsanlegget går i timeout. Underkjøres absolut breakout er den føreren diskvalifisert fra resten av stevnet, og ikke kvalifisert for kjøring etter All-inn prinsipp.

Alle tider lik eller over klassens breakout er godkjent. Reaksjonstid sorteres etter lik og nærmest over 0,500, deretter nærmest under.

Eliminering

Arrangør bestemmer om pro-start eller handicap-start skal benyttes.

Ved Handicap-start kan føreren velge indeks mellom hver runde.

Startmetoden Deep-stage er tillatt.

5. Trening / rekrutteringsarbeid

Trening/rekrutteringsarbeid må skje i regi av NBF tilsluttet klubb/avdeling. Det må innhentes tillatelser og lisenser iht. reglement for dragracing.

© 2021 Norges Bilsportforbund (NBF) – Alle rettigheter forbeholdes.

§ 616 Teknisk Reglement Junior Dragster 2021

§ 616 JUNIOR DRAGSTER

© 2021 Norges Bilsportforbund (NBF) – Alle rettigheter forbeholdes. All opphavsrett og andre immaterielle rettigheter for dette reglementet og dets innhold, tilhører NBF. Enhver reproduksjon, overføring, endring, utnyttelse eller publisering av reglementet eller dets innhold, i sin helhet eller delvis i noen form (inkludert, men ikke begrenset til, framing, innlemming på andre nettsteder eller andre publikasjoner), av enhver offentlig og/eller kommersiell årsak, er forbudt for enhver, uten skriftlig forhåndstillatelse fra NBF. Dette gjelder likevel ikke NBFs tilsluttede klubber eller arrangører godkjent av NBF som kan bruke reglementet eller dets innhold for ikke-kommersielle formål

Endring:	Gjelder fra dato:	Publisert dato:
10.4 Nakkekrave	01.01.2021	01.01.2019

Rediger (https://bilsportboka.no/wp-admin/admin.php?page=tablepress&action=edit&table_id=75).

Benevning

Gruppene benevnes J/SR, J/S, J/MB og J/M etterfulgt av bilens startnummer.

1. Motor

1.1 Kamaksel

J/SR: Ingen modifisering tillatt.

J/S: Ingen modifisering tillatt.

J/MB: Ventilstørrelse og ventilfjærer er valgfritt.

J/M. Ventilstørrelse og ventilfjærer er valgfritt.

1.2 Motorblokk og topplokk

Alle grupper er begrenset til max en (1) bakmontert ensylindret motor som skal være av fabrikat Briggs & Stratton eller nedenfor angitt. Tilføring av metall eller montering av spacere på anleggsflate mellom sylindreblokk og topplokk eller andre modifiseringer med det formål å øke sylindreblokkens dekkhøyde er forbudt. Maks dekkhøyde 271,5 mm. Tappeplugg for motorolje skal sikres, slik at den ikke faller ut. Ventil størrelse er valgfri så lenge ventilens originale plassering beholdes.

Godkjente fem (5) hk firetakts sidventilsmotorer:

- Metro racing flathead
- McGee racing flathead
- Tecumseh flathead
- LPW racingproducts monster racingblock
- JR racecar flathead
- Pure power racing flathead
- M-1 Machine Racing Block
- SR71 Racing Block by Stolts Racing
- Huddleston Performance Sniper
- R & S Machine Terminator



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

- TRS Block
- Briggs & Stratton 206 factory-sealed engine.

På de toppventilmotorer som er spesifisert under er ingen modifiseringer av motoren tillatt

- Intek modellnr 127332
- Intek med modellnr 123332 6,5 HK
- Vanguard modellnr 12H132
- Vanguard modellnr 12H332 6,5 HK
- Animal modellnr 124432 8001 01
- B&S World Formula modellnr 124335
- B&S Motor Junior 206 modellnr 124432 8202-01 Type 8202-01

1.3 Eksossystem

Ingen del av eksossystemet får strekke seg lenger enn 686mm fra eksosflens på motorens blokk. Eksos skal rettes bakover og vekk fra fører. Fungerende lyddemper skal være montert.

1.4 Drivstoff

J/SR: Bensin

J/S: Bensin, E85 eller Metanol er tillatt.

J/MB: Bensin, E85 eller Metanol er tillatt.

J/M: Bensin, E85 eller metanol er tillatt.

1.5 Drivstoffsysteem

Alle metoder for å tilføre luft og drivstoff til motoren på annen måte enn gjennom en sugende forgasser er forbudt. Ekstra drivstoffpumpe av vakuumentype er tillatt. Tanken skal være sikkert fastmontert bak fører. Maks. størrelse i volum er 3,78 liter. Det er ikke tillatt å trykks sette tanken.

1.6 Tenningsystem

Valgfritt magnet- eller batteritenningsystem etter listen nedenfor er tillatt.

Maks. en tennplugg.

Tillatte batteritennings systemer:

- MSD tenningsystem kit 41500 och 41510
- MSD 42231 kun "high-side chip" tillatt, "low-side chip" skal være null(0)
Godkjente coiler:
- MSD 42921, 8232
- Master Blaster Modell 2 eller 3

1.7 Smøresystem

Tilsetningsprodukter i smøreoljen for høyning av motoreffekten er forbudt.

1.8 Startmotor

Elektrisk startmotor er tillatt. Startmotor som betjenes av fører er forbudt. Startmotor skal sikres på en slik måte at tilkoblingsenhet ikke løsner.

1.9 Kompressor og turbo

Kompressor og turbo er forbudt.

1.10 Gasspedal

Gasspedal skal betjenes manuelt av førerens fot. Ingen elektronikk, pneumatikk, hydraulik eller andre systemer får påvirke betjeningen.

Alle biler skal være utstyrt med en retur fjær som vil stenge forgassersp jeldet når gasspedalen slippes opp.



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

2. Drivverk

2.1 Kjedebeskyttelse

Alle biler skal være utstyrt med kjedebeskyttelse som dekker hele kjedet eller drivremmens bredde.

Beskyttelsen skal dekke hele den øvre del av kjedet eller remmen, og ned til den horisontale sentrumslinjen for respektive rem- eller tannhjul. Dekselet skal være laget av min. 1,5 mm tykk stålplate eller min. 3,2 mm tykk aluminiumsplate.

2.2 Clutch

Alle biler skal være utstyrt med en sentrifugalclutch med tørrlamell. Maks. en clutch er tillatt. Kun kjede- eller remdrift er tillatt. Clutcher av akseltype er forbudt.

2.3 Svinghjul

Standard svinghjul, alt. smidd svinghjul er tillatt. Modifisering av låsekil er tillatt. Letting eller modifisering av standard svinghjul er forbudt. Støpte aluminiums svinghjul er forbudt. Smidde "aftermarket" svinghjul eller beskyttelse rundt svinghjulet er obligatorisk når ikke original forgasser benyttes.

2.4 Transmisjon

Transmisjon av tannhjulstype er forbudt. Transmisjon av variomatic type er tillatt.

3. Bremses og hjuloppheng

3.1 Bremses

Hydraulisk trommel- eller skivebrems på bakhjul er påbudt. Bremses på forhjul er kun tillatt sammen med bremses på bakhjul. Bremsesør av plast er forbudt.

Letting av deler som inngår i bremsesystemet er forbudt. På biler med hel bakaksel er det tillatt med skivebremses av gokart-type med min. 178 mm diameter skive (7"). Det er ikke tillatt å benytte bakdrevet som bremseskiye. Line-loc er ikke tillatt. Håndbrems er tillatt. Den får ikke være koblet separat eller serie i bremsesystemet, men må være en virkende del av fotbremsen.

3.2 Styling

Kun tannstangstying er tillatt. Det anbefales montering av gummibeskyttelse over tannstangens åpne deler.

Låsinger og overganger på styrestag og rattstamme får ikke være av typen låseskrue.

Kun låsing ved hjelp av gjennomgående bolt er tillatt. Minimum spindeldiameter er 12.7 mm (1/2").

4. Ramme

4.1 Deflektorplate

Deflektorplate av min. 1,5 mm tykk aluminium eller min. 1,0 mm stålplate skal finnes mellom motor og veltebur. Platen skal dekke hele burets bredde fra underkant av rammen opp til tverrrøret i førerens akselhøyde.

4.2 Ramme



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

Alle biler må ha ett chassis godkjenningsmerke utstedt av en NBF chassis inspektør. Dette godkjenningsmerke utstedes med en gyldighet på 3 år. Ved uhell hvor det blir skade på veltebur eller tilstøtende rør skal chassis godkjenningsmerket fjernes av stevnets tekniske kontrollør. Bilen må etter reparasjon gjennomgå ny chassis inspeksjon og godkjenning. Se NBF's webside bilsport.no for NBF chassis inspektører.

Fempunkts veltebur er obligatorisk. Biler som skal kjøre raskere enn 8,90 må ha bur i Chorme Moly/Docol R8. Velteburet samt øvre og nedre rammerør skal være stålrør med min. 29 mm (1 1/8") i diameter og godstykkelse på min. 2 mm (0,083"). Chassisets loddrette rør skal være min. 23 mm (7/8") i diameter og en godstykkelse på min. 2 mm (0,083"). Chassisets diagonale rør skal være stålrør med min. 19 mm (3/4") i diameter og godstykkelse på min. 3 mm (0,083").

Maks. avstand mellom loddrette rør i sittebunnen er 508 mm (20"). Benyttes chrome moly er min. godtykkelse 1,5 mm (0,058").

Rørdimensjoner

Utvendig diameter	Tykkelse	
Chrome moly	Stål	
A 30 mm (1 1/8")	1,5 mm (0,058")	2 mm (0,083")
B 22 mm (7/8")	1,5 mm (0,058")	2 mm (0,083")
C 19 mm (3/4 ")	1,5 mm (0,058")	2 mm (0,083")

Helmet Guard 19x2mm stål eller 19x1,5mm Docol R8/ChroMo eller flattstål 12 x 2,3 mm. Helmet guard kreves i alle åpninger større enn 152mm. Overalt hvor førerens hjelm kan komme i kontakt med rørene i buret skal der være «padding» som minimum kan trykkes sammen 6mm. «Paddingen» skal være av en type som sitter godt på rørene, vinduslister, dørlistene og liknende er ikke tillatt som padding. Det anbefales å benytte padding beregnet for Jr. Dragster.

4.3 Vekt

Min. vekt uten fører er 102 kg (225 lbs).

Maksimal tilleggsvekt er 45,4 kg, inklusiv maks. flyttbar ballast som er 11,3 kg (25 lbs).

Ballasten skal være metallplater, metallstang eller rør med lokk. All ballast skal festes ved hjelp av verktøy.

4.4 Akselavstand

Min. 228,6 cm (90"). Maks. 381 cm (150"). Maks. tillatte avvik fra venstre til høyre side er 51 mm (2").

5. Hjul og dekk

5.1 Dekk

Bakdekkene skal være min. 457 mm (18") i diameter og min. 190 mm (7,5") brede i flg. anbefaling på dekket.

5.2 Felger



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

Felger bak skal være min. 203 mm (8") i diameter. Felger foran skal være min. 127 mm (5") i diameter.

Spindelmutter skal være låsbar med låsepinne eller nylonlåsning.

6. Interiør

6.1 Fotbeskyttelse

Det skal finnes en loddrett tverrvegg foran førerens føtter. Den skal monteres i umiddelbar nærhet av de diagonale rammerørene i chassisets bunn. Min. godstykkelse er 0,6 mm (0,024") stål eller 0,8 mm (0,032") aluminium.

6.2 Instrumentering

Turteller og temperaturmåler er tillatt.

6.3 Stol

Førerstol av glassfiber eller aluminium er tillatt. Stolen skal være forsterket og sikkert festet.

6.4 Interiør

Alle plater i cockpit må være av aluminium, stål, kullfiber eller glassfiber. Magnesium er forbudt.

7. Karosseri

7.1 Karosseri

Kun biler av type Dragster eller Funny Car er tillatt.

Generelt: Karosseriet og deksel over fører skal være av aluminium, kullfiber eller glassfiber.

Cockpit, ramme, karosseri og veltebur må være konstruert slik at ingen del av førerens kropp kan komme i kontakt med banens underlag. Fører skal ha utsyn 90 grader til hver side når han sitter i førerposisjon.

Dragster: Fremre overheng på dragsters får ikke overskride 381 mm (15") målt fra framakselen og til bilens fremre punkt. Canopy (deksel) på dragsters over cockpit er forbudt.

Funny Car: Maximalt overheng 635 mm (25") målt mellom center på fremaksling til forkant karosseri. Max takhøyde 1016 mm (40"), Takluke (rømningsluke) minimum 380mm (15") x 254 mm (10") kreves. Dragrace seksjonen kan stille høyere sikkerhetskrav for funny cars. Dragrace seksjonen er i tillegg endelig instans vedrørende godkjenning av junior funny cars.

7.2 Gulv

Heldekkende gulv fra deflektorplatene og fram til min. 150 mm (6") foran pedalene er obligatorisk. Gulvet skal være montert på oversiden av de nedre rammerørene, ikke under!

7.3 Vindavvisende rute

Obligatorisk. Det skal være en hel vindavvisende gjennomiktig rute eller skjerm som er minst 101,5mm høy. Denne skal lede fremmede objekter bort fra førerens hode. Skyggelapper på sidene er ikke tillatt. Føreren skal ha fritt synsfelt på 90 grader til begge sider.

7.4 Vinger

Vinger med sidestøtter skal være boltet til rammen slik at vingen er minimum 305mm bak beskyttelses buret. Ingen typer av hurtigkoblinger tillates.

8. Elektrisk

8.1 Batteri



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

Batteriet skal være montert utenfor førerplassen. Kun tørrbatteri tillates.

8.2 Elektrisk manøvrering

Forbudt. Elektronikk får under ingen omstendighet påvirke- eller styre noen av bilens funksjoner (f.eks. clutch, trottle, bremses, delay-bokser, timere, trottle-stop etc.). All manøvrering skal utføres av føreren.

8.3 Tenningsbryter

Det er obligatorisk med en bryter i cockpit som bryter all strøm til tenningen.

8.4 Hovedstrømbryter

Obligatorisk. Se generelle tekniske bestemmelser §614.

9 Hjelpemiddel

9.1 Data Recorders

Tillatt, se generelle tekniske bestemmelser §614.

9.2 Varmkjøring

I alle grupper skal fører/mekaniker være i bilen på førerplass ved varmkjøring selv om den står på støttebukker.

10. Fører

10.1 Armstroppe

Armstroppe er obligatorisk.

10.2 Sikkerhetssele

Fempunkts sikkerhetssele min. 44,5 mm (1 3/4") bredde er obligatorisk. Sikkerhetssele får ikke festet rundt nedre rammerør.

Fra 01.01.2016 kreves det at sikkerhetssele får ikke være eldre en 10 år.

10.3 Hjelme

Hjelme i henhold til NSR §304.

10.4 Nakkekrave

Head and Neck Restraint Support (HNRS) eller Frontal Head Restraint (FHR) er obligatorisk fra og med med 1/1 2021

FHR (HANS) spesialtilpasset for unge fører i henhold til SFI 38.1 anbefales.

10.5 Kjøredress

Følgende er minimumskrav til bekledning

Kjøreklær av bomull eller ull skal dekke hele kroppen. Sko strømper og hansker av ikke brennbart materiale er obligatorisk.

Dersom metanol eller etanol benyttes som drivstoff kreves kjøreklær i henhold til:

- SFI Spec 3.2A/1
- FIA Standard 1986 (ISO 6940) med undertøy
- FIA Standard 8856-2000 med undertøy

Se tabell §614 pkt. 10.4

Hansker og sko godkjent for motorsport er påkrevet.



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

10.6 Balaklava

Balaklava i flammehemmende materiale er obligatorisk.

© 2021 Norges Bilsportforbund (NBF) – Alle rettigheter forbeholdes.



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

§ 619A Spesialreglement for Street Legal 2021

© 2021 Norges Bilsportforbund (NBF) – Alle rettigheter forbeholdes. All opphavsrett og andre immaterielle rettigheter for dette reglementet og dets innhold, tilhører NBF. Enhver reproduksjon, overføring, endring, utnyttelse eller publisering av reglementet eller dets innhold, i sin helhet eller delvis i noen form (inkludert, men ikke begrenset til, framing, innlemming på andre nettstedet eller andre publikasjoner), av enhver offentlig og/eller kommersiell årsak, er forbudt for enhver, uten skriftlig forhåndstillatelse fra NBF. Dette gjelder likevel ikke NBFs tilsluttede klubber eller arrangører godkjent av NBF som kan bruke reglementet eller dets innhold for ikke-kommersielle formål

Reglement for Street Legal § 619A

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

1. Definisjon

Street Legal er en form for dragrace som kan arrangeres på avstengte gater eller veier over en distanse på 1/8 mile, med ET ikke raskere enn 7.70 sek. Biler som oppnår ET raskere enn 7,70 under kvalifisering får sine tider strøket, og ved kjøring raskere enn 7,60 (absolutt breakout) blir føreren umiddelbart nektet videre deltakelse. Tider lavere enn 7.60 vil ikke bli registrert. Under eliminerings med tider under 7,70 vil det gi breakout. Denne gruppen betegnes i dette regelverket for Gruppe 3. Absolutt makshastighet i Gruppe 3 er 170 km/t.. Hastigheter over dette medfører diskvalifikasjon og tap av samtlige poeng fra stevnet. Ved diskvalifikasjon som følge av teknisk eller absolutt breakout skal samtlige av deltagerens poeng fra stevnet strykes.

Lisenskrav

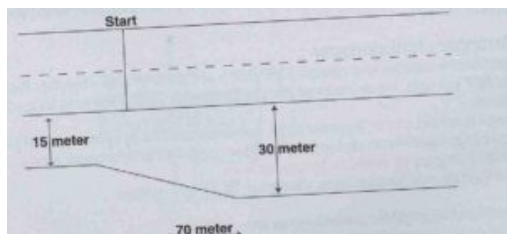
Street legal kan kjøres på engangslisens for Street Legal. Helårs lisens for vogn og fører kjøpt hos NBF kan også benyttes.

2. Bane

Banelengden er 1/8 mile (201,17 m) på godt dekke av asfalt eller betong med minimum 150 meters bremsestrekning. Min. banebredde er 7 m.

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

På baner med godkjent rail, kan publikum plasseres minimum 10 meter til side for banen ved start, til maks 75% banelengde, da med en baneavstand på minimum 20 meter.



Skisse av banen og sjekkliste Dragrace/Street legal skal sendes NBF sammen med søknad om et hvert arrangement.

Ved evt. avvik i mål, må banen besiktiges før godkjenning av NBF.

Alle faste installasjoner som finnes rundt banetrase skal defineres om hvordan de er sikret.



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

Bilder skal vedlegges. Ref. §607-2.1.
Banen skal til en hver tid være tilstrekkelig opplyst.
Gater, veier og industriområder skal være upreparerte

3. Krav til deltakere

Deltakere må ha gyldig førerkort kl. B, og lisenser i henhold til gjeldende reglement.
Se dog GB 9.1, 9.8 og 12.1 (vedrørende tapt førerrett og sperrefrist). Kravene i NSR § 100 (doping) og § 101 (alkohol) gjelder.

Som fører kan man også delta i street legal fra fylte 16 år. Før deltakelse må trafiktak grunnkurs være fullført, og ledsager må innestå for at fører innehar grunnleggende kjøreferdighet og kjennskap til den aktuelle bil. Ledsager må ha fylt 25 år, ha gyldig førerrett for bil og ha hatt slik førerrett uavbrutt de siste 5 år før løpet. NBF kan kreve å godkjenne ledsagere. Både fører og ledsager må være norske statsborgere. Ved kjøring skal ledsager være med i bilen. Ledsager må løse egen engangslisens.

Sit-In

Det er tillat med «Sit-in» i street legal når det kjøres 1/8 mile. Krav til passasjer er som fører på alle punkter (sete, sikkerhetssele, kjøreutstyr) med unntak av førerkort. Passasjer må være minimum 150 cm høy eller minimum 16 år. Kravene i NSR § 100 (doping) og § 101 (alkohol) gjelder også passasjer. Det skal løses egen engangslisens for street legal også for passasjer og bilen skal merkes at den er godkjent for kjøring med passasjer.

4. Organisasjon

Løpet avvikles enten som et ET-stevne med dial-in, eller som heads-up og fast indeks. Dette eller andre alternativer fastsettes av løpets tilleggsregler.

5. Tidtaking

Fritt. Elektronisk tidtaking med starttre anbefales. Dersom løpet kjøres med måldommere skal disse være plassert på sikker avstand fra banen.

6. Førstehjelpstjeneste

Sanitet/hjelpeskorp skal være tilstede. Bil for skadetransport skal finnes.

7. Redning / brann

Ved nedre halvdel av banen skal det være en brannbil med tre personer, utstyrt som følger:
Min. 2 stk. 12 kg brannslukkere, brekkjern og kniv for åpning av bil og eventuelt kapping av belter.

Ved start skal det være min. 2 mann med 2 stk. 5 kg brannslukkere.

Et 25 kg aktivt brannslukningsagregat (pulver, kullsyre, lightwater) bør være tilgjengelig.

Redningsmannskapene skal være kledd i brannhemmende dresser, hansker, balaklava, hjelm og støvler.

Bergningsbil for fjerning av havarerte biler bør ha løftemulighet eller redningsbil plan og vinsj. Det er ønskelig med følgende ekstrautstyr: Krok med kjede, klippeutstyr, spade, øks, spett og boltesaks.

Saneringsmiddel med nødvendig verktøy bør finnes. Til fjerning av frostveske, giroljer og mindre oljesøl anbefales rødsprit og filler.

8. Teknisk kontroll



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

Samtlige deltakerbiler skal før start ha gjennomført og godkjent teknisk kontroll. Under stevnet skal tekniske kontrollører være tilstede ved start å kontrollere at bil og utstyr er iht. reglement. Ansvarlig for teknisk kontroll skal være autorisert teknisk kontrollør for street legal eller dragrace hos NBF

9. Førermøte

Førermøte skal gjennomføres minimum 15 minutter før start. Løpsleder er ansvarlig for å gi nødvendig informasjon til førerne i samarbeide med jury.

10. Arrangør / funksjonærer

Arrangørtillatelse utstedes etter søknad til NBF. NBFs søknadsskjema skal benyttes. Kun klubber tilsluttet NBF kan søke. NBF utsteder funksjonærlisenser for Street Legal og dragrace som kan benyttes ved kjøring på 1/8 mile. Alle søknader skal inneholde en oppdatert baneskisse samt utfylt sjekklister for dragrace/street legal.

Det kreves autorisert, starter, løpsleder og teknisk kontrollør. I tillegg oppnevner NBF juryleder. Ytterligere ett jurymedlemmer skal oppnevnes. Denne oppnevnes av arrangøren, og skal inneha en funksjonærlisens for Street Legal eller Dragrace. Arrangøren skal i tillegg fritt oppnevne ett ytterligere jurymedlem. Dette jurymedlemmet behøver ikke være lisensiert. Ingen funksjonær med funksjon under stevnet kan gå inn som deltaker eller ha andre oppgaver under stevnet.

10.1 Tidsfrister og avgift for anmeldelse av løp.

Tidsfrister og avgift for anmeldelse av nasjonale konkurranser se Generelle bestemmelser. Art 3.2 og 19.1 Oppsetting av nasjonal terminliste se Generelle bestemmelser. Art 19.1 Etteranmeldelse av nasjonale konkurranser se Generelle bestemmelser. Art 3.2.2 Endring av fastsatt dato for en konkurranse se Generelle bestemmelser. Art 19.2 Internasjonale konkurranser se Generelle bestemmelser. Art 19.4 Avlysning av løp se Generelle bestemmelser. Art 19.5

11. Tilleggsregler

Det skal utarbeides tilleggsregler i god tid før arrangementet finner sted. Tilleggsreglene skal i tillegg til å inneholde alle relevante punkter i GB 3.5 også beskrive klassene det kjøres, og hvordan disse kvalifiseres og elimineres. Faktadommere skal opplyses i tilleggsregler eller ved oppslag på stevnets resultattavle i tillegg til at de presenteres sammen med stevnets øvrige hovedfunksjonærer på førermøte.

Påmelding/Signatur

Alle deltagere skal enten ved påmelding i sekretariat eller på teknisk kontroll skjema signere på at de er kjent med gjeldende regler, tilleggsregler, samt at de deltar på eget ansvar. Disse skjema skal arrangøren ta vare på til etter stevnet. Ved uhell skal skjema for berørte personer overleveres stevnets juryleder sammen med rapport fra stevnets medisinske ansvarlige.

12. Tillatelser

I tillegg til NBFs arrangørlisens, skal det foreligge skriftlig tillatelse fra politi, baneeier og grunneier. Søknadsfrister iht. NSR.

Det gis ikke anledning til oppvisningskjøring ved Street Legal arrangement med mindre dette er godkjent i hvert enkelt tilfelle av NBF. ET-klasser KAN i enkelte tilfeller tillates etter egen søknad til NBFs Dragraceseksjon. Se §621.

© 2021 Norges Bilsportforbund (NBF) – Alle rettigheter forbeholdes.



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

§619B Reglement for Legal at Racing 2021

© 2021 Norges Bilsportforbund (NBF) – Alle rettigheter forbeholdes. All opphavsrett og andre immaterielle rettigheter for dette reglementet og dets innhold, tilhører NBF. Enhver reproduksjon, overføring, endring, utnyttelse eller publisering av reglementet eller dets innhold, i sin helhet eller delvis i noen form (inkludert, men ikke begrenset til, framing, innlemming på andre nettsteder eller andre publikasjoner), av enhver offentlig og/eller kommersiell årsak, er forbudt for enhver, uten skriftlig forhåndstillatelse fra NBF. Dette gjelder likevel ikke NBFs tilsluttede klubber eller arrangører godkjent av NBF som kan bruke reglementet eller dets innhold for ikke-kommersielle formål

1. Definisjon

Legal at Racing er en klasse kun for registrerte biler når disse kjøres på Godkjent bane over $\frac{1}{8}$ mile eller $\frac{1}{4}$ mile. Klassen deles inn i 3 grupper.

Gruppe	ET 1/8 mile (Absolutt BO)	ET 1/4 mile (Absolutt BO)
1	6,40-6,99 (6,39)	10,00-10,99 (9,99)
2	7,00-7,69 (6,99)	11,00-12,00 (10,99)
3	7,70 og over (7,60)	12,00 og over (11,99)

Biler som oppnår ET raskere enn tillatt under kvalifisering får sine tider strøket, og ved kjøring raskere enn Absolutt BO blir føreren umiddelbart nektet videre deltakelse. Tider lavere enn gruppens breakout vil ikke bli godkjent. Eliminering med tider under gruppens breakout vil gi diskvalifikasjon. Hastigheter over max hastighet skal føre til diskvalifikasjon. Absolut breakout skal føre til diskvalifikasjon. (se §631 for definisjoner på breakout) Ved diskvalifikasjon som følge av teknisk eller absolutt breakout skal samtlige av deltagerens poeng fra stevnet strykes.

Lisenskrav

Legal at racing kan kjøres på engangslisens for Street Legal. Helårs lisens for vogn og fører kjøpt hos NBF kan også benyttes.

2. Bane

For Legal at racing kjøring se §609. Kjøring skal kun foregå på bane godkjent for dragracing. Skisse av banen og sjekkliste Dragrace/Legal at racing skal sendes NBF sammen med søknad om et hvert arrangement. Ved evt. avvik i mål, må banen besiktiges før godkjenning av NBF. Alle faste installasjoner som finnes rundt banetrase skal defineres med opplysninger om hvordan de er sikret. Bilder skal vedlegges. Ref. §607-2.1.

Banen skal til en hver tid være tilstrekkelig opplyst.

Gater, veier og industriområder skal være upreparerte.

3. Krav til deltakere

Deltakere må minimum ha gyldig førerkort kl. B, og lisenser i henhold til gjeldende reglement.



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

Se dog GB 9.1, 9.8 og 12.1 (vedrørende tapt førerrett og sperrefrist). Kravene i NSR § 100 (doping) og § 101 (alkohol) gjelder.

Sit-In

Det er tillat med «Sit-in» i Legal at racing gruppe «Gruppe 3» når det kjøres 1/8 mile. Ved kjøring på 1/4 mile tillates ikke «Sit-In». Sit-In tillates ikke i Gruppe 2 og Gruppe 1. Krav til passasjer er som fører på alle punkter (sete, sikkerhetssele, kjørestyr) med unntak av førerkort. Passasjer må være minimum 150 cm høy eller minimum 16 år. Kravene i NSR § 100 (doping) og § 101 (alkohol) gjelder også passasjer. Det skal løses egen engangslisens for Street Legal også for passasjer og bilen skal merkes at den er godkjent for kjøring med passasjer.

4. Organisasjon

Løpet avvikles enten som et ET-stevne med dial-in, eller som heads-up og fast indeks. Dette eller andre alternativer fastsettes av løpets tilleggsregler.

5. Tidtaking

Fritt. Elektronisk tidtaking med starttre anbefales. Dersom løpet kjøres manuelt med startdommere skal disse være plassert på sikker avstand fra banen.

6. Førstehjelpstjeneste

Sanitet/hjelpkorps skal være tilstede. Bil for skadetransport skal finnes. Ved kjøring i gruppene Gruppe 2 og Gruppe 1 skal det være lege og ambulanse tilstede på samme måte som for dragrace. Se §609.

7. Redning / brann

Gruppen Gruppe 3 over 1/8 mile:

Ved nedre halvdel av banen skal det være en brannbil med tre personer, utstyrt som følger:

Min. 2 stk. 12 kg brannslukkere, brekkjern og kniv for åpning av bil og eventuelt kapping av belter.

Ved start skal det være min. 2 mann med 2 stk. 5 kg brannslukkere.

Et 25 kg aktivt brannslukningsagregat (pulver, kullsyre, lightwater) bør være tilgjengelig.

Redningsmannskapene skal være kledd i brannhemmende dresser, hansker, balaklava, hjelm og støvler.

Bergningsbil for fjerning av havarerte biler bør ha løftemulighet eller redningsbil plan og vinsj.

Det er ønskelig med følgende ekstrautstyr: Krok med kjede, klippestyr, spade, øks, spett og boltesaks.

Saneringsmiddel med koster og nødvendig verktøy bør finnes. Til fjerning av frostveske, giroljer og mindre oljesøl anbefales rødsprit og filler.



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

Ved kjøring på godkjent dragrace bane med gruppene Gruppe 2 og Gruppe 1 kreves Redning/Brann i henhold til §609.

Ved deltagelse med el-biler kreves i tillegg Brannteppe beregnet for slukking/hindre spredning.

8. Teknisk kontroll

Samtlige deltakerbiler skal før start ha gjennomført og bestått teknisk kontroll. Under stevnet skal tekniske kontrollører være tilstede ved start og kontrollere at bil og utstyr er iht. reglement. Ansvarlig for teknisk kontroll skal være autorisert teknisk kontrollør for Street Legal eller dragrace hos NBF. Ved kjøring i gruppene Gruppe 2 og Gruppe 1 skal ansvarlig for teknisk kontroll være autorisert for dragrace.

9. Førermøte

Førermøte skal gjennomføres minimum 15 minutter før start. Løpsleder er ansvarlig for å gi nødvendig informasjon til førerne i samarbeide med jury.

10. Arrangør / funksjonærer

Arrangørtillatelse utstedes etter søknad til NBF. NBFs søknadsskjema skal benyttes. Kun klubber tilsluttet NBF kan søke. NBF utsteder funksjonær lisenser for Legal at racing og dragrace som kan benyttes ved kjøring på 1/8 mile i gruppen Gruppe 3. Funksjonær lisenser for dragrace skal benyttes ved kjøring med øvrige grupper. Alle søknader på ikke permanente baner skal inneholde en oppdatert baneskisse samt utfylt sjekkliste for dragrace/Legal at racing.

Det kreves autorisert, starter, løpsleder og teknisk kontrollør. I tillegg oppnevner NBF juryleder. Ytterligere ett lisensiert jurymedlemmer skal oppnevnes. Denne oppnevnes av arrangøren, og skal ha god kjennskap til dragrace og inneha en funksjonær eller førerlisens for dragrace. Arrangøren kan i tillegg fritt oppnevne ett ytterligere jurymedlem. Dette jurymedlemmet behøver ikke være lisensiert. Ingen funksjonær med funksjon under stevnet kan gå inn som deltaker eller ha andre oppgaver under stevnet.

10.1.1 Tidsfrister og avgift for anmeldelse av løp.

Tidsfrister og avgift for anmeldelse av nasjonale konkurranser se Generelle bestemmelser. Art 3.2 og 19.1

Oppsetting av nasjonal terminliste se Generelle bestemmelser. Art 19.1

Etteranmeldelse av nasjonale konkurranser se Generelle bestemmelser. Art 3.2.2

Endring av fastsatt dato for en konkurranse se Generelle bestemmelser. Art 19.2

Internasjonale konkurranser se Generelle bestemmelser. Art 19.4

Avlysning av løp se Generelle bestemmelser. Art 19.5



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

11. Tilleggsregler

Det skal utarbeides tilleggsregler i god tid før arrangementet finner sted. Tilleggsreglene skal i tillegg til å inneholde alle relevante punkter i GB 3.5 også beskrive klassene det kjøres, og hvordan disse kvalifiseres og elimineres. Faktadommere skal opplyses i tilleggsregler eller ved oppslag på stevnets resultattavle i tillegg til at de presenteres sammen med stevnets øvrige hovedfunksjonærer på førermøte.

Påmelding/Signatur

Alle deltagere skal enten ved påmelding i sekretariat eller på teknisk kontroll skjema signere på at de er kjent med gjeldende regler, tilleggsregler, samt at de deltar på eget ansvar. Disse skjema skal arrangøren ta vare på til etter stevnet. Ved uhell skal skjema for berørte personer overleveres stevnets juryleder sammen med rapport fra stevnets medisinske ansvarlige.

12. Tillatelser

I tillegg til NBFs arrangørlisens, skal det foreligge skriftlig tillatelse fra politi, baneier og grunneier(e). Søknadsfrister iht. NSR. Det gis ikke anledning til oppvisningskjøring ved Legal at racing arrangement med mindre dette er godkjent i hvert enkelt tilfelle av NBF. ET-klasser KAN i enkelte tilfeller tillates etter egen søknad til NBFs Dragraceseksjon. Se §621.

© 2021 Norges Bilsportforbund (NBF) – Alle rettigheter forbeholdes.

§ 620 A Teknisk Reglement for Street Legal 2021

© 2021 Norges Bilsportforbund (NBF) – Alle rettigheter forbeholdes. All opphavsrett og andre immaterielle rettigheter for dette reglementet og dets innhold, tilhører NBF. Enhver reproduksjon, overføring, endring, utnyttelse eller publisering av reglementet eller dets innhold, i sin helhet eller delvis i noen form (inkludert, men ikke begrenset til, framing, innlemming på andre nettsteder eller andre publikasjoner), av enhver offentlig og/eller kommersiell årsak, er forbudt for enhver, uten skriftlig forhåndstillatelse fra NBF. Dette gjelder likevel ikke NBFs tilsluttede klubber eller arrangører godkjent av NBF som kan bruke reglementet eller dets innhold for ikke-kommersielle formål

Dette reglement er ment for biler som er registrert for kjøring på vanlig vei. Bilene må ha ordinære grønne eller hvite skilter og gyldig vognkort. Bilen må ikke være begjært avskiltet. (kan sjekkes på vegvesenet.no). Det kreves minimum førerkort klasse B for å kjøre Street Legal. Kjennermerker skal være påmontert på vanlig plass under hele konkurransen og skal ikke tildekkes.

1 Sikkerhets inndeling

Kjøretøyet skal være tilpasset følgende sikkerhets kategori (se også §619A):

Street Legal har ET 7,70 sek. Absolut breakout ET 7,60 sek. Max hastighet over mål 170 km/t

Ved underkjøring av absolutt breakout eller høyere hastighet enn max hastighet skal deltager diskvalifiseres.

2. Tekniske Krav 1/8 mile

Gjenstand	Street Legal (gruppe 3)
Mellomakselring	Anbefalt
Bøyle (§614)	
3 punkt sele (original)	JA
4 punkt sele (ikke krav til datostempling)	
4 punkt sele (krav til datostempling)	
Sprengbeskyttelse clutch	
Sprengbeskyttelse automatgearkasse/ flexplate og converterhus	
Kjøreklær	Se punkt 12.1 i § 620 A
Hjelm	ECE – 22 GB §304
Teknisk Breakout	7.60

Rediger (https://bilsportboka.no/wp-admin/admin.php?page=tablepress&action=edit&table_id=52).



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

3. Øvrige tekniske krav

3.1 Motor

Diesel, Bensin, Gass, Hybrid og Elektrisk er tillatt. Kompressor eller Turbo er tillatt. Vanninjeksjon er tillatt. Lystgass er forbudt. Åpne roterende deler på motor skal være beskyttet med en kåpe eller bøyle dersom disse ikke er dekket av panser. Forgasser skal ha flammedemper eller luftfilter. Gasspedal skal være original mekanisk, hydraulisk, pneumatisk eller elektronisk system er tillatt.

Dersom det er benyttet ladeluftkjøler kan drivstoff kun tilsettes etter ladeluftkjøleren. Ingen deler skal være synlig over panser eller scoop med mindre dette er originalt eller innført i vognkort.

3.2 Drivstoff

Handelsbensin, diesel, E85, biogass, hydrogen og elektrisk strøm er tillatt. Alle andre drivstoff er forbudt. Dersom hydrogen eller elektrisk strøm benyttes skal bilen være originalprodusert med dette driftsystemet.

3.2.1 Drivstoffsystem

Forgasser, eller injeksjon er tillatt. Vanninjeksjon er tillatt. Det er ikke tillat å injisere andre stoffer enn vann og godkjent drivstoff i motoren. Modifiserte drivstoff systemer skal følge §622 og §614.

3.3 Veskeoverflod

Det skal være overflodstank min 0,5 liter på bilens kjølesystem.

3.4 Eksos system

Eksosen skal være rettet ut til sidene eller rett bakover. Eksosen skal ikke lede rett på drivhjulene. Lydpotter er obligatorisk ved kjøring på offentlig vei. Maksimalt lydnivå ved kjøring på offentlig vei er 100dB A.

3.7 Girkasse

Alle biler med automatgir skal ha nøytralstart sperre. Det skal ikke være mulig å sette bilen i revers uten å trykke ned knapp eller girspak.

4 Bremses

Det skal være bremses på alle hjul.

4.1 Hjuloppheg

Det skal være fjæring med fungerende støtdemper på alle hjul.

5 Veltebøyle

Veltebøyle i henhold til §614 er obligatorisk på alle åpne biler. Biler nyere enn 2008 med original integrert veltebøyle (fast montert) aksepteres. Kabrioletter med veltebøyle som spretter opp aksepteres ikke. Avtagbare tak skal være montert under kjøring. Generelt for alle typer bøylers er at hovedbøylen skal ligge innen 15 cm bak og 8 cm over førerens hode i normal sittestilling.

6 Tak/Glasstak

Avtagbare tak skal være montert under kjøringen. Convertibles skal ha taket på.

6.1 Ruter

Reklame eller annen tildekking på frontrute er ikke tillatt. Sideruter skal være lukket under kjøringen.

7. Sikkerhetsbelter

Minimum 3-punkt seler godkjent etter veitrafikkloven er tillatt. Selene skal være justerbare eller selvjusterende. «Racing» seler kan benyttes i stedet for 3-punkt seler, men skal da være festet i henhold til §614/§304. «Racing 3-punkt seler skal være merket i henhold til §614 men kan være utgått på dato. Sikkerhets seler skal være hele og rene. Ikke originalmonterte sikkerhetssele skal tilfredsstille DR §614-10.7 / NSR §304-8.1 og 8.2. med unntak av alderskrav.

7.1 Armstraps

Det kreves armstraps i alle åpne biler samt biler uten sidevinduer/nett.

8. Dekk og Felg

Kun dekk som oppfyller ECE/EEC eller DOT normene tillates brukt i street legal. Dette skal være tydelig merket på dekket fra produsent. Dekkene skal ha tilfredsstillende lufttrykk for å sikre stabilitet i kjøretøyet. Krav til mønsterdybde iht. vegtrafikkloven. DOT gateslicks er tillatt men disse skal ha mønster spor. Mønster skal være synlig også etter kjøring. Hjulcapsler skal være fjernet. Alle hjulbolter skal stikke minst like langt ut gjennom felgen som diameteren på bolten. Hjulmuttere skal gripe i hele sin lengde. Hjulcapsler skal være fjernet.

9. Rør og slanger

Alle drivstoff-, automatkasse-, brems- og servostyringsslanger må være godt festet og uten lekkasje

10. Batteri

Batterier skal ha original innfesting eller være festet med min. 2 stk. 10 mm bolter og ramme/brakett.

10.1 Tenningsbryter

Alle biler skal være utstyrt med tenningsstrømbryter som skal nåes av føreren fra fastspent plass i stolen. Biler med automatgir skal ha fungerende nøytral startbryter.

11. Ballast

Ballast må være festet i bagasjerom med bolter og muttere. Løse gjenstander som reservehjul, jekk, bukker etc. skal være fjernet før start. Ballast kan ikke plasseres andre plasser enn i bagasjerom eller under lasteplan (pick-ups)

12. Førersete



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

Førersetet må ha original innfesting eller være fastskrudd til bilens gulv med min. fire gjennomgående bolter med mutter (min. diameter 8 mm bolter med ø20mm stoppskiver på undersiden). Dersom bilen har uoriginalt gulv skal stol festes i rør av minimum dimensjon Ø32x2,75mm eller 2x2x1,65mm som er godt festet i bærende avstivning. Fester med plateskruer eller andre innfestinger er forbudt. Stol beregnet for konkurransekjøring anbefales.

12.1 Kjøreklær

Minimum bekledning er klær i ikke brennbart materiale så som ull eller bomull. Kjøredress beregnet for racing anbefales. Sko og sokker skal dekke ankelen og skal være produsert i ett ikke brennbart materiale. Kjøredress, skjorte/bukse skal dekke ned til sko/sokker og helt ut til håndleddene.

12.2 Hjelm

Hjelm skal være i henhold til Generelle Bestemmelser §304 – 1

<https://bilsportboka.no/kapittel/generelle-tekniske-bestemmelser/tekniske-sikkerhetsbestemmelser-for-rally-og-hastighetslop/#1.+Hjelm>

(<https://bilsportboka.no/kapittel/generelle-tekniske-bestemmelser/tekniske-sikkerhetsbestemmelser-for-rally-og-hastighetslop/#1.+Hjelm>).

Hjelm godkjent i henhold til ECE 22 kan også benyttes.

© 2021 Norges Bilsportforbund (NBF) – Alle rettigheter forbeholdes.

§620 B Teknisk reglement for Legal at Racing 2021

© 2021 Norges Bilsportforbund (NBF) – Alle rettigheter forbeholdes. All opphavsrett og andre immaterielle rettigheter for dette reglementet og dets innhold, tilhører NBF. Enhver reproduksjon, overføring, endring, utnyttelse eller publisering av reglementet eller dets innhold, i sin helhet eller delvis i noen form (inkludert, men ikke begrenset til, framing, innlemming på andre nettsteder eller andre publikasjoner), av enhver offentlig og/eller kommersiell årsak, er forbudt for enhver, uten skriftlig forhåndstillatelse fra NBF. Dette gjelder likevel ikke NBFs tilsluttede klubber eller arrangører godkjent av NBF som kan bruke reglementet eller dets innhold for ikke-kommersielle formål

Dette reglement er ment for biler som er registrert for kjøring på vanlig vei. Bilene må ha ordinære grønne eller hvite skilter og gyldig vognkort. Bilen må ikke være begjært avskiltet. (kan sjekkes på vegvesenet.no). For å kunne delta kreves det at man er medlem av Norsk Folketrygd og at bilen er registrert i Norge. Det kreves minimum førerkort klasse B for å kjøre Legal at Racing. Kjennermerker skal være påmontert på vanlig plass under hele konkurransen.

1. Sikkerhets inndeling

Kjoretøyet skal være tilpasset følgende sikkerhets kategorier (se også §619):

Gruppe	ET 1/8 mile (Absolutt BO)	ET 1/4 mile (Absolutt BO)
1	6,40-6,99 (6,39)	10,00-10,99 (9,99)
2	7,00-7,69 (6,99)	11,00-12,00 (10,99)
3	7,70 og over (7,60)	12,00 og over (11,99)

Ved underkjøring av absolutt breakout skal bilen inn til ny teknisk kontroll for å se om den tilfredstiller kravene til neste klasse. Dersom den ikke gjør det skal deltageren diskvalifiseres fra resten av stevnet. Lisenkravene skal også tilfredstilles ved klassebytte.

2. Tekniske Krav 1/8 mile

Gjenstand	Gruppe 1	Gruppe 2	Gruppe 3
Mellomakselring	JA	Anbefalt	Anbefalt
Bøyle §614	JA	Anbefalt	
3 punkt sele (original)			JA
4 punkt sele (ikke krav til datostempling)		JA	
4 punkt sele (krav til datostempling)	JA	Anbefalt	
Sprengbeskyttelse clutch	JA		
Sprengbeskyttelse automatgearkasse/ flexplate og converterhus	Anbefalt		



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

Gjenstand	Gruppe 1	Gruppe 2	Gruppe 3
Kjøreklær	§614 pkt 10.4	§620 B pkt 12.1	§620 B pkt 12.1
Hjelm	Generelle tekniske bestemmelser §304	Generelle tekniske bestemmelser §304	ECE-22 og Generelle tekniske bestemmelser §304
Teknisk Break out	6.39	6.99	7.60

Rediger (https://bilsportboka.no/wp-admin/admin.php?page=tablepress&action=edit&table_id=53).

* Gjelder ikke originale biler med originaltype dekk

2.1 Tekniske Krav 1/4 mile

Gjenstand	Gruppe 1	Gruppe 2	Gruppe 3
Mellomakslering	JA	Anbefalt	Anbefalt
Bøyle §614	JA	Anbefalt	
3 punkt sele (original)			JA
4 punkt sele (ikke krav til datostempling)		JA	
α punkt sele (krav til datostempling)	JA	Anbefalt	
Sprengbeskyttelse clutch	JA	11,39*	
Sprengbeskyttelse automatgearkasse/ flexplate og converterhus	Anbefalt		
Kjøreklær	§614- pkt.10.4	§620 B pkt.12.1	§620A pkt.12.1
Hjelm	Tekniske generelle bestemmelser §304	Tekniske generelle bestemmelser §304	ECE 22, eller Tekniske generelle bestemmelser §304
Teknisk Breakout	9.99	10.99	11.99

Rediger (https://bilsportboka.no/wp-admin/admin.php?page=tablepress&action=edit&table_id=54).

* Gjelder ikke originale biler med originaltype dekk

3. Øvrige tekniske krav



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

Generelt

De tekniske krav gitt i §622 og §614 gjelder ved kjøring under 7,70 (12,00) sek. Med de unntak som måtte være beskrevet under.

3.1 Motor

Diesel, Bensin, Hybrid og Elektrisk er tillatt. Kompressor eller Turbo er tillatt. Vanninjeksjon er tillatt. Lystgass er forbudt. Åpne roterende deler på motor skal være beskyttet med en kåpe eller bøyle dersom disse ikke er dekket av panser. Forgasser skal ha flammedemper eller luftfilter. Gasspedal skal være original mekanisk, hydraulisk, pneumatisk eller elektronisk system er tillatt. Dersom det er benyttet ladeluftkjøler kan drivstoff kun tilsettes etter ladeluftkjøleren. Krav til oljeoppsamlingstank på veivhusventilasjon fravikes. Krav til SFI 18.1 svingningsdemper fravikes. Ingen deler skal være synlig over panser eller scoop med mindre dette er originalt eller innført i vognkort.

3.2 Drivstoff

Handelsbensin, dielsel, E85, metanol, etanol, biogass, hydrogen og elektrisk strøm er tillatt. Alle andre drivstoff er forbudt. Dersom hydrogen eller elektrisk strøm benyttes skal bilen være originalprodusert med dette driftsystemet.

3.2.1 Drivstoffsystem

Forgasser, eller injeksjon er tillatt. Drivstoffledninger skal legges utenfor førerrommet. Dersom drivstofftank er plassert i bagasjerom skal det være tett vegg mellom bagasjerom og førerrom. Denne veggen skal være minst 0,6mm stål eller 0,8mm aluminium. Vanninjeksjon er tillatt. Det er ikke tillat å injisere andre stoffer enn vann og godkjent drivstoff i motoren. Modifiserte drivstoff systemer skal følge §622 og §614.

3.2.2 Elektrisk fremdriftsystem

Systemer for elektrisk fremdrift skal være umodifisert original eller i henhold til FIA section 1C. Elektriske biler skal følge øvrige tekniske krav i denne paragraf.

3.2.3 Hydrogen drevet fremsdriftsystem

Systemer drevet med hydrogen kan ikke modifiseres.

3.3 Veskeoverflod

Det skal være overflodstank min 0,5 liter på bilens kjølesystem.

3.4 Eksos system

Eksosen skal være rettet ut til sidene eller rett bakover. Eksosen skal ikke lede rett på drivhjulene. Lydpotter er obligatorisk ved kjøring på offentlig vei. Maksimalt lydnivå ved kjøring på offentlig vei er 100dB A.

3.5 Girkasse

Alle biler med automatgir skal ha nøytralstart sperre. Det skal ikke være mulig å sette bilen i revers uten å trykke ned knapp eller girspak. På biler i kategoriene Gruppe 2 og Gruppe 1 hvor motor er trimmet eller uoriginal skal Girkasse og Clutch hus følge §614.

4. Bremses

Det skal være bremses på alle hjul.

4.1 Hjuloppheng

Det skal være fjæring med fungerende støtdemper på alle hjul. Letting av hjulopphegets komponenter eller innfestinger er forbudt.

4.2 Wheelie bars

Kun tillatt i gruppe 1

5. Veltebøyle

Veltebøyle i henhold til §614 er obligatorisk på alle biler med ET under 7,00 sek (11,00) samt alle kabrioletter. Biler med fast montert tak eller «Hard Top» som er nyere enn 2008 og som kjører 10.00 (6,40)sek eller saktere og som har slutt hastighet 217 km/t eller under, behøver ikke veltebøyle. Kabrioletter med veltebøyle som spretter opp aksepteres ikke. Avtagbare tak skal være montert under kjøring.

Generelt for alle typer bøyler er at hovedbøylen skal ligge innen 15 cm bak og 8 cm over førerens hode i normal sittestilling. Se §614-4.9

5.1 Veltebur

Bur etter §614 eller GB §304 er obligatorisk på alle åpne biler. Dersom bur er bygget etter GB §304 skal dette være godkjent av en chassis kontrollør før kjøring. Tekniske kontrollører TKC, TKCÅ, TKR og TKL samt chassis kontrollører dragrace kan benyttes. Dersom bilen har kalesje skal det benyttes arm-straps. Generelt for alle typer bøyler er at hovedbøylen skal ligge innen 15 cm bak og 8 cm over førerens hode i normal sittestilling. Hovedbøylen skal være sikkert montert og oppstøttet som spesifisert i §614-4.9. Der føreren risikerer å støte mot rørene skal rørene være beskyttet med FIA godkjent polstring. Se generelle tekniske bestemmelser §614-4.10

6. Tak/Glasstak

Tak og takluke samt takluke/T-tak i glass aksepteres kun i gruppene «Gruppe 2» og «Gruppe 3». Biler med avtagbart tak (convertibles og avtagbar hardtop i metall eller glassfiber) skal ha veltebøyle etter §614 dersom de ikke er nyere enn 2008 modell og har integrert original veltebøyle. Avtagbare tak skal være montert under kjøringen. Convertibles skal ha taket oppfelt dersom de ikke har fullt bur.

6.1 Ruter

Reklame eller annen tildekking på frontrute er ikke tillatt. Godkjent vindusnett kan benyttes i stedet for lukket side vindu.

7. Sikkerhetsbelter

Minimum 3-punkt seler godkjent etter veitrafikkloven er tillatt i gruppen Gruppe 3. Selene skal være justerbare eller selvjusterende. «Racing» seler kan benyttes i stedet for 3-punkt seler, men skal da være festet i henhold til §614/§304. «Racing 3-punkt seler skal være merket i henhold til §614 men kan være utgått på dato. I gruppen Gruppe 2 kreves minimum 4-punkt sele i henhold til §614, men disse kan være utgått på dato. I gruppen Gruppe 1 kreves minimum 4-punkt sele i henhold til §614 med gyldig datostempling. Sikkerhets seler skal være hele og rene. Ikke originalmonterte sikkerhetssele skal tilfredsstillе DR §614-10.7 / NSR §304-8.1 og 8.2. med unntak av alderskrav..

7.1 Armstraps

Det kreves armstraps i alle åpne biler samt biler uten sidevinduer/nett.



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

8. Dekk og Felg

Kun dekk som oppfyller ECE/EEC eller DOT normene tillates brukt i street legal. Dette skal være tydelig merket på dekket fra produsent. Dekkene skal ha tilfredsstillende lufttrykk for å sikre stabilitet i kjøretøyet. Krav til mønsterdybde iht. vegtrafikkloven. DOT gateslicks er tillatt men disse skal ha mønster spor. Mønster skal være synlig også etter kjøring. Hjulcapsler skal være fjernet. Alle hjulbolter skal stikke minst like langt ut gjennom felgen som diameteren på bolten. Hjulmuttere skal gripe i hele sin lengde. Hjulcapsler skal være fjernet.

9. Rør og slanger

Alle drivstoff-, automatkasse-, brems- og servostyringsslanger må være godt festet og uten lekkasje. Slinger som inneholder oljer, drivstoff eller varme vesker kan ikke førers gjennom førerrommet.

10. Batteri

Batterier skal ha original innfesting eller være festet med min. 2 stk. 10 mm bolter og ramme/brakett. Batteri kan ikke være montert i førerrommet.

10.1 Tenningsbryter

Alle biler skal være utstyrt med tenningsstrømbryter som skal nåes av føreren fra fastspent plass i stolen. Biler med automatgir skal ha fungerende nøytral startbryter.

11 Ballast

Ballast må være festet i bagasjerom med bolter og muttere. Løse gjenstander som reservehjul, jekk, bukker etc. skal være fjernet før start. Ballast kan ikke plasseres andre plasser enn i bagasjerom eller under lasteplan (pick-ups)

12. Førersete

Førersetet må ha original innfesting eller være fastskrudd til bilens gulv med min. fire gjennomgående bolter med mutter (min. diameter 8 mm bolter med ø20mm stoppskiver på undersiden). Dersom bilen har uoriginalt gulv skal stol festes i rør av minimum dimensjon Ø32x2,75mm eller 2x2x1,65mm som er godt festet i bærende avstivning. Fester med plateskruer eller andre innfestinger er forbudt. Stol beregnet for konkurransekjøring anbefales.

12.1 Kjøreklær

Minimum bekledning er klær i ikke brennbart materiale så som ull eller bommull. Kjøredress beregnet for racing anbefales. Sko og sokker skal dekke ankelen og skal være produsert i ett ikke brennbart materiale. Kjøredress, skjorte/bukse skal dekke ned til sko/sokker og helt ut til håndleddene. Ved kjøring i gruppen «Gruppe 1» kreves kjøreklær i henhold til §614.

I gruppen «Gruppe 1» kreves hansker i ikke brennbart materiale.

12.2 Hjelmer

Hjelmer skal være i henhold til Generelle Bestemmelser §304 – 1

<https://bilsportboka.no/kapittel/generelle-tekniske-bestemmelser/tekniske-sikkerhetsbestemmelser-for-rally-og-hastighetslop/#1.+Hjelmer>
(<https://bilsportboka.no/kapittel/generelle-tekniske-bestemmelser/tekniske-sikkerhetsbestemmelser-for-rally-og-hastighetslop/#1.+Hjelmer>)



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

I gruppen Gruppe 3 kan dessuten hjelm godkjent i henhold til ECE 22 benyttes.

© 2021 Norges Bilsportforbund (NBF) – Alle rettigheter forbeholdes.



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

§ 622 Teknisk Reglement for ET racing 2021

© 2021 Norges Bilsportforbund (NBF) – Alle rettigheter forbeholdes. All opphavsrett og andre immaterielle rettigheter for dette reglementet og dets innhold, tilhører NBF. Enhver reproduksjon, overføring, endring, utnyttelse eller publisering av reglementet eller dets innhold, i sin helhet eller delvis i noen form (inkludert, men ikke begrenset til, framing, innlemming på andre nettsteder eller andre publikasjoner), av enhver offentlig og/eller kommersiell årsak, er forbudt for enhver, uten skriftlig forhåndstillatelse fra NBF. Dette gjelder likevel ikke NBFs tilsluttede klubber eller arrangører godkjent av NBF som kan bruke reglementet eller dets innhold for ikke-kommersielle formål

Regelverk for FIA-klassene:

Advanced ET (Top Doorslammers) ET 6.00-7.49

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

§ 622 ET Racing

Endring:	Gjelder fra dato:	Publisert dato:
Benevning	01.01.2021	01.01.2021
1.5 Endret begrep til Catch tank	01.01.2021	01.01.2021
2.2 Kraftoverføring	01.01.2021	01.01.2021
9.2 Brannslukking systemer	01.01.2021	01.01.2021

Rediger (https://bilsportboka.no/wp-admin/admin.php?page=tablepress&action=edit&table_id=77).

Benevning

PET etterfulgt av startnummer for klassen 9.0 sek og saktere
SPET etterfulgt av startnummer for klassen raskere enn 9.0 sek
(Stevnets tilleggsregler kan bestemme andre benevninger).

Generelt

Hver arrangør kan valgfritt benytte den klassesittel og inndeling de ønsker.
Dette skal påføres i søknaden om løp og defineres i tilleggsreglene.
Klasseinndeling for NM, se § 632.

Definisjon

ET kjøres fra 6.00 og saktere på ¼ mile (3,85 sek.) på 1/8 mile.

ET 7.50 (4.50) og saktere iht § 622

ET 6.00(3.66) til og med 7.49 (4.49) kjører iht FIA Advanced ET

Absolutt breakout er ET 6,00 (3.66) sek eller bilens tekniske breakout i henhold til chassis godkjenning. Underkjøres absolutt eller teknisk breakout skal deltageren diskvalifiseres. Ved diskvalifikasjon som følge av teknisk breakout skal samtlige av deltagerens poeng fra stevnet strykes. Ved diskvalifikasjon som følge av teknisk breakout skal samtlige av deltagerens poeng fra stevnet strykes.

1. Motor



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

1.1 Motortyper

Kun en forbrenningsmotor beregnet for bil kan benyttes.

Veivakslingen skal max være 610 mm over bakken, (max 914 for pickups/trucks).

Motor plassert bak fører er kun tillatt i dragsters samt i biler der motor originalt var bakmontert.

Det er tillatt å flytte motor bakover inntil 10% av hjulavstanden målt fra senter fremhjulspindler til senter fremste tennplugghull. Svingningsdemper i henhold til SFI Spec. 18.1 obligatorisk på alle biler som kjører 10,99 (6,99) og raskere, alternativt kan svingningsdemper være produsert i ett stykke stål (ikke støpt). Se generelle tekniske bestemmelser §614 pkt. 1. Motor, pkt. 1.1 – 1.15. El-bil er tillatt.

1.2 Eksos system

Headers er tillatt. Eksosen skal ledes ut av bilen, vekk fra fører og bensintank. Ved bruk av headers på metanol-motorer skal disse være mantlet eller isolert fra topplokk flens og ned til bøyen ved karosseriets underkant. Bruk av fleksible rør er forbudt.

1.3 Drivstoff

Bensin, E85, metanol eller diesel er tillatt. Lystgass er tillatt. Nitrometan erkun tillatt for bakmotordragstere med ET under 7.50 uten overlading og med maksimal innblanding på 97% tillatt.

Spesifikasjoner for drivstoff i henhold til generelle tekniske bestemmelser §614 pkt. 1.6.

El-bil se §614 1,6.

1.4 System for drivstoff

Dersom påfyllingen er innvendig i bagasjerom skal tanken være ventilert til utsiden.

Tanklokk med innebygd ventilasjon er forbudt, med unntak av OEM. Drivstoffslanger skal ledes utenom kupe/førerplass. Drivstofftank må være plassert innenfor chassis.

Dersom drivstofftank, drivstoffslanger eller drivstoffpumper er plassert i bagasjerom skal dette isoleres fra kupe med 0,6 mm stålplate eller 0,8 mm aluminium. Denne skal være tett for væskegjennomtrengning til kupe. Toppen av brennstofftank må ikke være høyere enn toppen på bakdekkene. Se generelle tekniske bestemmelser §614 pkt. 1.5.

1.5 Catch tank

Catch tank for kjølevæske er obligatorisk. Kapasitet minimum 0,5 liter. Se generelle tekniske bestemmelser §614 pkt. 1.7.

1.6 Lystgass

Lystgassflasker skal være fast montert og utstyrt med sikkerhetsventil. Flaskene skal være stemplet "DOT 1800 pound" trykkklasse. Dersom flaskene er montert i kupe skal stengekranene lett kunne opereres av fører. Slanger skal være høytrykk "steel braided". Oppvarming av flaskene er kun tillatt ved bruk av originale varmebeltes fra systemets produsent.

Se generelle tekniske bestemmelser §614 pkt. 1.8.

1.7 Kompressor, turbolader

Kompressor skal ha fangsystem i henhold til §614 pkt 1.11. dersom metanol er benyttet som drivstoff. Ventilkåper i støpt eller presset metall er obligatorisk på alle biler med kompressor som benytter metanol som drivstoff. Alle festebolter skal benyttes. Se generelle tekniske bestemmelser §614 pkt. 1.10 og 1. I Et racing tillates sentrifugal kompressor, kompressor av standard Rootstype (max 4° rotorvridning/tomme) og High Helix Rootstype (max 4,0° rotorvridning/tomme)

1.8 Ventilkåper

Ventilkåper i metall, støpt eller på annen måte maskinelt produsert i ett stykke kreves dersom det benyttes kompressor sammen med metanol som drivstoff. Samtlige festebolter skal være iskrudd.

1.9 Gasspedal overføring

Gasspedal overføring type elektronisk, hydraulisk eller pneumatisk tillates ned til og med 7,50 sek og kan erstattes av ett mekanisk system.

2. Drivverk

2.1 Clutch, svinghjul, svinghjulsdeksel

Svinghjul og clutch skal tilfredsstille SFI Spec. 1.1 eller 1.2 (2-disk max) for alle biler som går 10.99 (6.90) eller raskere.

Svinghjulsdeksel skal være i henhold til SFI Spec. 6.2 eller 6.3 på alle biler med ikke original kompressor, turbo eller med lystgass.

Svinghjulsdeksel skal være i henhold til SFI Spec. 6.1, 6.2 eller 6.3 på alle andre biler 10.99 sek og raskere. På biler med "Rotary engine" (wankel) som kjører 11,99 (7,49) og raskere skal svinghjulsdeksel være minimum 6,35 mm aluminium og dekke 360°. Se generelle tekniske bestemmelser §614 pkt. 2.1, 2.2, 2.4 og 2.5.

2.2 Kraftoverføring

Originalproduserte 4-hjuls drevne biler er tillatt. Mellomakselring er obligatorisk på alle biler som kjører 13.99 (8.59) sek og raskere. Åpne mellomakslinger skal ha beskyttelsesrør der hvor de passerer føreren (se §614 pkt 2.3) 4-hjuls drevne biler skal ha sikkerhetsring på alle åpne aksler. Biler med mønstrede dekk av original dimensjon og type (ikke gateslicks) kan delta ned til ET 11.49 (7.39) uten mellomakselring. Se generelle tekniske bestemmelser §614 pkt. 2.3.

2.3 Bakaksling

Se generelle tekniske bestemmelser §614 pkt. 2.6.

Biler med uavhengig bakhjulsoppheng må ha 360° minimum 25×7 mm akselring på begge akslinger.

2.4 Automatgearkasse

Fjærbelastet sperre for revers og fungerende "neutral safety switch" er obligatorisk.

Gearkasse sprengkappe i henhold til SFI Spec. 4.1 er obligatorisk på alle biler raskere enn 10,99 eller raskere enn 217 km/t, biler med overladning eller lystgass.

Flexplate i henhold til SFI spec 29.1 og Flexplate deksel i henhold til SFI Spec. 30.1 er obligatorisk på alle biler raskere enn 9,99 eller raskere enn 217 km/t, eller biler med overladning eller lystgass.

Se generelle tekniske bestemmelser §614 pkt. 2.7.

2.5 Planetgearkasse

Ikke original produsert planet gearkasse skal ha sprengkappe i henhold til SFI Spec. 4.1, dette er obligatorisk på alle overladede biler samt alle biler med lystgass. På øvrige biler kan planetgirkassens fremre og bakre hus bindes sammen med en stållamme som alternativ til sprengmatte.

Se generelle tekniske bestemmelser §614 pkt. 2.7.

3. Bremsen og hjuloppheng

3.1 Bremsen



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

Firehjuls brems er påkrevd på alle biler, med unntak av dragsters og funny cars.
Dragsters og funny cars, skal minimum ha bremses som virker direkte, på begge bakhjul.
Biler med avfjæret bakaksling skal ha hydrauliske bremses som virker på alle hjul.
Dersom håndoperert brems benyttes, skal denne være plassert på innsiden av førerplassen.
Se generelle tekniske bestemmelser §614 pkt. 3.1.

3.2 Styring

For biler med ET 9,99 og saktere skal minimum diameter på ratt være 11".
Ratt av typen butterfly er ikke tillatt for biler med ET 9,99 og saktere.
Se Generelle tekniske bestemmelser §614 pkt 3.3 og 4.1.

3.3 Hjuloppheng, altereds, dragsters og funny cars

Komplett fjæring er obligatorisk.
Fast montert frontaksling er tillatt på biler med hjulavstand under 3050 mm, eller lettere enn 1066 kg. Fast montert bakaksling er tillatt.
Det skal være minimum en fungerende støtdemper på hvert fjærende hjul.
Se generelle tekniske bestemmelser §614 3.4, 3.4.1, 3.4.2 og 4.1.

3.4 Hjuloppheng, biler med standard karosseri

Komplett fjæring på alle hjul er obligatorisk, unntak se 3.3
Det skal være minimum en fungerende støtdemper på hvert fjærende hjul.
Det er forbudt å lette standard komponenter. Det er ikke tillatt med ikke fjærende hjuloppheng.
Momentstag eller braketter for feste i bakaksling skal ikke være lavere enn felgens laveste kant.
Se generelle tekniske bestemmelser §614 3.4, 3.4.1, 3.4.2 og 4.1.

3.5 Wheelie bars

Tillatt. Hjul må ikke være i metall. Se generelle tekniske bestemmelser §614 3.5.

4. Ramme

4.1 Ballast

Tillatt. Se generelle tekniske bestemmelser §614 4.2.

4.2 Deflektor plate

Obligatorisk på alle dragsters med bakmontert motor.
Skal være montert mellom veltebur og motor på dragster med hekkmotor for å beskytte fører og fueltank.
Min. materialtykkelse er 3 mm aluminium 6060 T6 eller 1,5 mm stål.
Se generelle tekniske bestemmelser §614 4.3.

4.3 Bakkeklaring

Alle biler må ha min. 75 mm bakkeklaring fra front av bilen til 305 mm bak midtlinjen for forakselen.
Minimum 50mm for resterende del av bilen, unntatt headers og bunnpanne.
Se generelle tekniske bestemmelser §614 4.5.

4.4 Bremseskjerm

Obligatorisk på alle biler raskere enn 240 km/t (200km/t). Bremseskjerm skal pakkes på nytt før hver kjøring.
Se generelle tekniske bestemmelser §614 4.7.

4.5 Veltebøyle



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

Veltebøyle kreves i alle biler med ET 10.00 -10,99 sek og alle convertibles. Biler med «Hard Top» eller T-tak er å anse som lukket. Takluker skal være montert under kjøringen. Takluker, T-tak, panoramatak el. i glass er ikke tillatt ved ET raskere enn 11,00 sek. Disse kan erstattes med kullfiber, glassfiber eller metall. Biler med fast montert tak eller «Hard Top» som er nyere enn 2008 og som kjører 10.00sek eller saktere og som har sluttthastighet 217 km/t eller under, behøver ikke veltebøyle. Avtagebare tak skal være montert under kjøring. Se generelle tekniske bestemmelser §614 og NSR §304.

4.6 Veltebur

Se generelle tekniske bestemmelser §614 4.10. Obligatorisk i alle biler med ET 9.99 sek eller raskere, eller med toppfart over 217 km/t. Biler med ET under 8,50 sek eller sluttthastighet 290 km/t og over skal ha beskyttelsesbur i henhold til SFI Spec. Bur skal resertifiseres og påføres godkjenningssmerke hvert 3de år. Denne chassiskontrollen skal utføres av en NBF chassiskontrollør.

4.7 Akselavstand

Min. 216 cm (85"), max. differanse mellom venstre og høyre side er 25 mm (1") for biler som ikke har original motor. For dragstere gjelder 50 mm (2") differanse.

På dragstere får fremre sporvidde ikke underskride 66 cm (26"). Bakmotordragster med ET under 7.50 som benytter Nitrometan som drivstoff skal ha chassie bygget i henhold til SFI 2.1

4.8 Ramme

Denne kan forsterkes, og tverrstag kan flyttes. Ikke tillatt å gjøre forandringer utover FIA tegninger for biler under ET10.00 sek. og for SFI spec under ET 8.50 sek. Motorplate er tillatt.

5. Hjul og dekk

5.1 Dekk

Slicks er tillatt. Se generelle tekniske bestemmelser §614 5.1 og 5.2. Hjulhusene kan modifiseres, men skal se tilnærmet originale ut.

5.2 Felger

Minimum diameter 13", Minimum diameter 5" for fronthjul på dragstere. Felger og dekk skal være produsert for bil.

Eikefelger er kun tillatt på dragstere som ikke veier mer enn 817 kg.

Kravet til minimum diameter kan fravikes dersom bilen originalt er levert med mindre hjul og har original motor.

Se generelle tekniske bestemmelser §614 5.2 og 5.3.

6. Interiør

6.1 Seter

Se Generelle tekniske bestemmelser §614 6.2.

6.2 Innredning

Stål, glassfiber eller aluminium. Valgfri angående trekk og polstring. Magnesium er forbudt.

Se generelle tekniske bestemmelser §614 6.1 og 6.2.

6.3 Vindusnett

Obligatorisk i biler med karosseri hvor veltebur kreves.

Se Generelle tekniske bestemmelser §614 6.3 og NSR §307.C.



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

7. Karosseri

7.1 Vinger, altereds og dragsters

Alle vinger skal være faste, uten mulighet for justering når bilen kjører. Sidemonterte "canard-type" vinger er tillatt. Ingen vinger/spoilere må være nærmere enn 152 mm fra hjulene. Front overheng må ikke være mer enn 762 mm foran spindler.

Se generelle tekniske bestemmelser §614 7.2.

7.2 Vinger, biler med karosseri

Ikke originale vinger er tillatt. Disse må være fast montert i ramme eller veltebur, og ikke justerbare mens bilen kjører.

Se generelle tekniske bestemmelser §614 7.2.

7.3 Karosseri, altereds

Kan være "chopped", "channeled", "sectioned", "streamlined", etc.

Sedan delivery, trucks (maks 1-tonns) eller sedan pickups (Ranchero, El Camino) er tillatt.

Glassfiber karosserier er tillatt. Dørhengsler av lift-off type må ha sikkerhetspinner.

Biler med tak og frontrute må ha min. to dører.

Se generelle tekniske bestemmelser §614 avsnitt 7.

7.4 Karosseri, dragsters

Karosseri må være bygget i metall, glassfiber eller kompositt materiale og skal gå foran brannvegg.

Førerplass må være konstruert med tanke på å forhindre at fører kommer i kontakt med hjul, eksossystem, eller bane dersom ett uhell oppstår. Gulv som er uavhengig av karosseri er obligatorisk i biler hvor førers bein hviler på gulv eller chassis. På biler med frontmontert motor får scoop ikke stikke høyere enn 279 mm over forgasser pakningsflate. Det er forbudt med strømlinjeformede deksler rundt fronthjul. Se generelle tekniske bestemmelser §614 avsnitt 7.

7.5 Karosseri, standard biler

Obligatorisk med tak/convertible top og vindusrute. Minimum 2 fungerende dører.

Skjermer kan ikke fjernes, men det er tillatt å endre hjulåpning for klaring til dekk.

Endrede hjulåpninger skal være uten kanter som kan skade dekk.

Fiberkomponenter er tillatt i framskjermer.

Convertibles og biler som var originalt utstyrt med avtakbare tak, kan kjøres uten tak.

Biler uten tak trenger ikke ha fungerende dører.

Sportsbiler og roadsters kan kjøre uten tak og frontrute.

Se generelle tekniske bestemmelser §614 4.9 og 7.0.

7.6 Brannvegg

Obligatorisk. Se generelle tekniske bestemmelser §614 7.4.

7.7 Gulv

Obligatorisk. Se generelle tekniske bestemmelser §614 7.5.

7.8 Panser

Valgfritt.

Forgasser må dekkes av flammedemper eller scoop slik at bensin ikke trekkes ut av forgasser under fart. Scoop kan ikke være høyere enn 279 mm over panser.

Se generelle tekniske bestemmelser §614 7.6.

7.9 Ruter, altereds, dragsters



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

Valgfritt.

Vindskjerm obligatorisk.

Se generelle tekniske bestemmelser §614 7.8 og 7.9.

7.10 Ruter, standard biler

Obligatorisk.

Disse må være i god stand uten sprekker.

Ruter kan være i splintfritt materiale minimum tykkelse 3,2 mm.

Sidevinduer trenger ikke ha operative vindusheiser. Klistremerker er kun tillatt på side- og bakruter.

Se generelle tekniske bestemmelser §614 7.8 og 7.9.

8. Elektrisk

8.1 Batteri

Valgfri plassering. Batteri skal være godt festet. Batterifestet skal være i metall. Dersom batteri er plassert i bagasjerom skal dette isoleres fra kupe med 0,6 mm stålplate eller 0,8 mm aluminium. Denne skal være tett for væskegjennomtrengning til kupe. Se generelle tekniske bestemmelser §614 8.1.

8.2 Tenningsystem

Turtalls-sperre er tillatt, men denne skal ikke fungere som turtalls-kontroll for å holde igjen motoren nedover banen.

Det er tillatt med turtalls-begrenser på start. Throttle stop eller annen type automatikk er forbudt.

Se generelle tekniske bestemmelser §614 8.2.

8.3 Hovedstrømbryter

Se generelle tekniske bestemmelser §614 8.3.

8.4 Baklys

Ved nattkjøring skal det være minimum et fungerende baklys.

9. Hjelpemidler

9.1 Computer

Forbudt, med unntak av styring av tennings-system, samt OEM computersystemer.

9.1.1 Data recorder

Tillatt.

9.2 Brannsluknings systemer

Brannslukker i depot i henhold til §614 – 9.2 kreves.

Fastmontert slukkesystem eller håndslukker anbefales selv om dette ikke er krav.

Biler i gruppen Advanced ET 6,00-7,49 (3,66-4,49) samt biler med lystgass (helt karosseri eller Funny Car) 7,55-7,99 (4,50-4,79) skal ha fastmontert slukkesystem minimum 2,3kg.

Biler med overladning som benytter etanol eller metanol som drivstoff (helt karosseri eller Funny Car) i gruppen Advanced ET 6,00-7,49 (3,66-4,49) skal ha slukkesystem i henhold til FIA Technical List No 16 (system) og FIA Technical List No 06 (slukkemiddel)

Dersom høytrykks system benyttes skal det være med trykk på minimum 80bar og vekt 3,3kg.



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

SFI 17.1 system minimum 9,1 kg.
Åpne dragsters og alteredes er unntatt kravet til slukkesystem.
Se også §614 – 9.2

9.4 Tauebøyle

Tauebøyle på bilen er obligatorisk.

9.5 Følgebil

Kun tillatt for biler med ET 10:00 eller raskere, samt ved førere med J15/J16 lisens.

10. Fører

10.1 Armstroppe

Påbudt i alle åpne biler og funny cars.
Se generelle tekniske bestemmelser §614 10.8.

10.2 Lisenser

Se regler om lisenser §631.3.

10.3 Sikkerhetsbelter

Se generelle tekniske bestemmelser §614 10.7.

10.4 Nakkestøtte/støtbeskyttelse

Se generelle tekniske bestemmelser §614 10.9.

10.5 Hjelme

Obligatorisk med NBF godkjent hjelm, se NSR § 304.
Se generelle tekniske bestemmelser §614, 10.1.

10.6 Balaklava

Balaklava er obligatorisk for alle biler 9,99 og raskere.

10.7 Nakkekrave/ FHR

FHR er obligatorisk for alle førere i biler med ET 9.90 eller raskere.
Se generelle tekniske bestemmelser §614,10.3.

10.8 Kjøredress, sko og hansker

Minimum bekledning skal dekke hele kroppen og være i flammehemmende materiale.
Se generelle tekniske bestemmelser §614 10.4.

10.9 Fangsystem for bein

Alle dragsters som ikke har tverstag over førerens bein skal ha stropp eller annen ordning som holder beina inne i bilen ved kollisjon eller velt etc.

11 Passasjer

Kjøring med VIP passasjer tillates kun etter godkjenning fra NBF ned til ET 8.50sek. Passasjeren skal ha samme sikkerhets som fører. Kjøring med ET under 8.50 tillates ikke.

© 2021 Norges Bilsportforbund (NBF) – Alle rettigheter forbeholdes.



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

§ 623 Teknisk Reglement for Super Street 2021

© 2021 Norges Bilsportforbund (NBF) – Alle rettigheter forbeholdes. All opphavsrett og andre immaterielle rettigheter for dette reglementet og dets innhold, tilhører NBF. Enhver reproduksjon, overføring, endring, utnyttelse eller publisering av reglementet eller dets innhold, i sin helhet eller delvis i noen form (inkludert, men ikke begrenset til, framing, innlemming på andre nettsteder eller andre publikasjoner), av enhver offentlig og/eller kommersiell årsak, er forbudt for enhver, uten skriftlig forhåndstillatelse fra NBF. Dette gjelder likevel ikke NBFs tilsluttede klubber eller arrangører godkjent av NBF som kan bruke reglementet eller dets innhold for ikke-kommersielle formål

Endring:	Gjelder fra dato:	Publisert dato:
1.5 Edring av begrep til Catch tank	01.01.2021	01.01.2021
1.6 Kompressor	01.01.2021	01.01.2021
3.2 Styling	01.01.2021	01.01.2021

Rediger (https://bilsportboka.no/wp-admin/admin.php?page=tablepress&action=edit&table_id=78).

Benevning

S/ST etterfulgt av startnummer.

Denne gruppen er tiltenkt debutanter og inneholder standard modifiserte gatebiler. Det er påkrevet med heldekkende karosseri, skjermer over alle hjul, panser, grill, tak, frontrute og fungerende dører. Sedaner, sportsbiler, kupe, kombi, roadsters, vans og pick-ups er tillatt. Altereds uten skjermer, dragsters og funncars er ikke tillatt. Støtfangere er valgfritt. Grill kan erstattes med plater.

Minimumsvekt inkl. fører er:

1270 kg (2800 lbs) for V8

907 kg (2000 lbs) for 6-syl.

544 kg (1200 lbs) for 4-syl.

Stevnets vekt er gjeldende.

Startmetoden "deep staging" er ikke tillatt.

Både prestage- og stage-lyset må være tent for å oppnå en godkjent start.

Ved eliminering starter begge bilene samtidig uten handicap, og vinneren er den som kommer nærmest en ET på 10,90 sek.

Under kvalifisering kan det kjøres raskere, men kun tider over 10.90/6.90 er tellende.

Kjøres det raskere under elimineringen enn index er man automatisk utslått (breakout).

Absolutt breakout 0,9 sek (0,6sek) under klassens breakout. Ved diskvalifikasjon som følge av teknisk breakout skal samtlige av deltagerens poeng fra stevnet strykes.

1. Motor

1.1 Motor

Fri bilmotor. Fri trimming. Motorens plassering er valgfri i originalt motorrom. Vibrasjonsdemper for veivaksel som oppfyller kravene iht. SFI Spec 18.1

1.2 Eksosystem



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

Maks to (2) utslipp. Avgassene skal være rettet vekk fra fører og drivstofftank

1.2.1 Lydbegrensning

Ingen. Merk at andre krav kan gjelde i andre land

1.3 Drivstoff

Bensin, E85, racingfuel, diesel eller metanol er tillatt. Lystgass er tillatt.

1.4 Drivstoffsyste

Drivstoffsyste inkl. rør skal plasseres utenfor kupéen. Elektrisk bensinpumpe skal være koblet via tenningsbryter. Uoriginal bensintank og fuel-cells er tillatt. Dersom disse monteres i bagasjerommet skal de være isolert fra kupéen med en heldekkende min. 0,8 mm tykk væsketett brannvegg. Fuel-cell anbefales.

1.5 Catch tank

Catch tank på min. 0,5 liter for å hindre at kjølevæske spres på banen er påkrevet.

1.6 Kompressor / turbo

Kun Roots, sentrifugal eller OEM skrue- kompressor er tillatt. Ved bruk av etanol eller metanol som drivstoff kreves fangreimer etter SFI 14.1. Overladning er ikke tillatt sammen med lystgass.

1.7 Gasspedal

Tidsinnstilt «throttlestop» som stilles inn før kjøringen er tillatt. Ellers iht. generelle teknisk bestemmelser §614.

1.8 Ventilåper

Støpte eller maskinelt produserte ventildeksler i metall er obligatorisk når kompressor med metanol eller etanol som drivstoff benyttes. Samtlige bolter skal være benyttet for å feste åpene

2. Drivverk

2.1 Clutch, svinghjul og clutchhus

Originale støpejerns svinghjul og trykkplate er forbudt. Clutch skal være i henhold til SFI Spec 1.1, 1.2, 1.3 eller 1.4 (max 2 lameller). Svinghjulsbeskyttelse skal være i henhold til SFI spec 6.1, 9.1. SFI spec 6.2, 6.3 obligatorisk når kompressor og/eller klutsj ihht SFI spec 1.3 eller 1.4 er benyttet.

2.2 Mellomaksel

Mellomakselring er påkrevet.

2.3 Bakaksel

Stikk akslinger spesialprodusert for dragracing er obligatorisk på alle biler med låst differensial, spole. Biler som veier over 907kg med individuell bakaksling, uten øvre bærearmer må bytte til konvensjonell bakaksling (se §614). Biler med individuell bakaksling som har øvre bærearmer kan beholde denne. Quick-change eller låst bakaksling er tillatt. Se §614.

2.4 Gearkasse

Valgfri transmisjon. Automatkasser skal ha en sperreordning for ufrivillig innsjalling til revers. Det er obligatorisk med nøytral startbryter. Ved bruk av automatkasse er beskyttelsesplate i henhold til SFI Spec 4.1 påbudt. Flexplate som oppfyller kravene til SFI Spec 29.1 eller 29.2 er et krav. Flexplateskjold ihht SFI 30.1 er obligatorisk. Matte ihht SFI 4.1 anbefales.

3. Understell og bremser



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

3.1 Bremses

Hydraulisk bremsesystem er påkrevet på alle fire hjul.

3.2 Styring

Kun konvensjonelt styresystem. Min. rattdiameter er 11". Ratt av type «Butterfly» er ikke tillatt.

3.3 Understell

Kun konvensjonelt fjærsystem er godkjent. Det er påkrevet med en støtdemper for hvert fjærende hjul.

3.4 Traction bars

Tillatt. Fremre "rod ends" på alle ladder bars: 0,750", kun av stål.

3.5 Wheelie bars

Tillatt. Hjul må være ikke-metalliske.

4. Ramme

4.1 Ballast

Tillatt.

4.2 Støtfanger

Valgfritt.

4.3 Ramme

Se §614

4.4 Veltebøyle

Bøyle obligatorisk. Skal tilpasses karrosseritype. I biler med hastighet over 217 km/t kreves bur som skal bygges etter SFI spec som beskrevet i §614. Se generelle tekniske bestemmelser §614 4.9.

4.5 Bremseskjerm

Obligatorisk på alle biler med sluthastighet over 240 km/t

4.6 Akselavstand

Min. akselavstand er 90" (2286mm) og maks. 120" (3048mm) hvis ikke annet er originalt fra fabrikkant. Maks. tillatte variasjon i akselavstand fra høyre til venstre side er 1" (25,4mm).

5. Felger og dekk

5.1 Felger

Kun felger av biltype er tillatt. Eikefelger og felger for motorsykler er ikke tillatt. Min. felgdiameter er 13" dersom bilen ikke er originalt utstyrt med mindre, og benyttes med original motor.

5.2 Dekk

Racingslicks er tillatt.

Se Generelle tekniske bestemmelser §614 pkt. 5.

6. Interiør

6.1 Stoler

Førerstol skal være støttet i bur/bøyle og fast montert. Førerstolen kan byttes i racingstol produsert i glassfiber, carbonfiber, stål eller aluminium. Se generelle tekniske bestemmelser §614 og NSR §304.9.

6.2 Innredning

Valgfri angående trekk og polstring. Plater av metall skal være av aluminium eller stål. Magnesium er forbudt.

6.3 Deksler

Deksler over førerrommet eller lasteplan er kun tillatt dersom de ikke forhindrer føreren i å entre eller forlate førerrommet.

6.4 Vindusnett

Obligatorisk i biler med veltebur (roll-cage).
Se generelle tekniske bestemmelser §614 og NSR §307.C.

7. Karosseri

7.1 Karosseri

Helt karosseri er obligatorisk. Sedaner, sportsbiler, kupe, kombi, roadsters, vans og pick-ups er tillatte karosserityper. Glassfiberkarosserier er tillatt. Dører som er utstyrt med dørhengsler slik at de kan løftes av, må ha sikkerhetspinner eller låser. Biler med tak og frontrute skal ha to fungerende dører inn til fører rommet. Biler uten tak behøver ikke dører. Karosseriet kan være "channeled" eller "sectioned". Roadsters kan benyttes uten tak og frontrute. Karosseriet kan flyttes bakover på rammen. Det bakre hjulhuset kan ikke strekke seg inn i døren. Eventuelt forgasserscoop kan ikke være høyere enn 279mm over panser.

7.2 Skjermer

Originale skjermer er obligatorisk. Identiske kopier i glassfiber er tillatt. Forskjermer kan forlenges dersom akselavstanden er endret. Bakskjermene kan modifiseres for klaring til dekk. Innerskjermer er valgfritt.

7.3 Torpedovegg

Obligatorisk.

7.4 Gulv

Det er obligatorisk med heldekkende gulv.

7.5 Vindskjerm

Biler uten frontrute skal ha en vindavvisende skjerm produsert i metall eller annet ikke brennbart materiale. Se §614.

7.6 Frontrute

Biler som orginalt er utstyrt med tak og frontrute skal beholde samtlige ruter. Roadsters eller sportsbiler som orginalt var utstyrt med nedfellbare ryter kan benyttes med frontrute og sidertuter fjernet. Samtlige vinduer med unntak av frontrute skal være produsert av ufarget eller originalfarget sikkerhetsglass eller annet splintfritt materiale (se §614) med minimumstykkelse 3mm. Startnummer er kun tillatt på bakre sideruter samt høyt plassert på frontruten. Kun frontrute i orginalt sikkerhetsglass eller annet splintfritt materiale (se §614) med minimums tykkelse 3mm er tillatt. Plexiglass er forbudt.

7.7 Spoiler



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

Spoiler bak er tillatt. Uoriginal vinge er forbudt. Takmontert spoiler, med unntak av fabrikkmonterte, er forbudt. All justering eller bevegelse under kjøring er forbudt.

8. Elektrisk

8.1 Batteri

Batteriet skal være sikkert festet utenfor kupéen.

8.2 Delay Box

Tidsinnstillbare tilbehør så som «stutterbox» er forbudt. «Delaybox», «Throttles Stop» osv. er tillatt. Se §614 (stutterbox = 2-step rev limiter)

8.3 Tenningsystem

Valgfritt. Se generelle tekniske bestemmelser §614. Det er påkrevet med hovedstrømbryter dersom batteri er montert på uoriginal plass.

8.4 Data

Montering av Data Recorder er tillatt.

8.5 Starter

Alle biler må ha selvstarter.

8.6 Lys

Valgfritt.

8.7 Tauebil

Ikke tillatt

9. Hjelpemidler

Se generelle tekniske bestemmelser §614.
Trottlestopp er tillatt.

10. Fører

10.1 Sikkerhetsbelte

Firepunkts belte er obligatorisk.

10.2 Armstroker

Obligatorisk i åpne biler.

10.3 Hjelme

Se §614.

10.4 Nakkekrave

Dersom nakkekraven benyttes sammen med HANS/FHR skal den tilfredstille SFI 3.3

Se §614

10.5 Kjøredress

Generelt:

Heldekkende kjørekler av lær, ull eller bomull.

Kjørelær ihht §614 anbefales.



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

Biler med automatgirke i førerrommet, eller åpne biler som har frontmotor med kompressor, lystgass eller turbo:

Kjøredress SFI Spec. 3.2A/15

Balaklava, Hansker, sko og strømper obligatorisk etter SFI spec. 3.3/15.

Alternativt.:

FIA Standard 8856-2000 med undertøy

FIA Standard 8856-2018 med undertøy

Se generelle tekniske bestemmelser, §614 pkt. 10.4.

10.6 Hansker og sko

Brannhemmende hansker, lær eller racingsko sammen med brannhemmende sokker er obligatorisk.

© 2021 Norges Bilsportforbund (NBF) – Alle rettigheter forbeholdes.

§ 624 Teknisk Reglement for Super Gas 2021

© 2021 Norges Bilsportforbund (NBF) – Alle rettigheter forbeholdes. All opphavsrett og andre immaterielle rettigheter for dette reglementet og dets innhold, tilhører NBF. Enhver reproduksjon, overføring, endring, utnyttelse eller publisering av reglementet eller dets innhold, i sin helhet eller delvis i noen form (inkludert, men ikke begrenset til, framing, innlemming på andre nettsteder eller andre publikasjoner), av enhver offentlig og/eller kommersiell årsak, er forbudt for enhver, uten skriftlig forhåndstillatelse fra NBF. Dette gjelder likevel ikke NBFs tilsluttede klubber eller arrangører godkjent av NBF som kan bruke reglementet eller dets innhold for ikke-kommersielle formål

Endring:	Gjelder fra dato:	Gjelder fra dato:
1.5 Endring av begrep til Catch tank	01.01.2021	01.01.2021
1.6 Kompressor	01.01.2021	01.01.2021

Rediger (https://bilsportboka.no/wp-admin/admin.php?page=tablepress&action=edit&table_id=79).

Benevning

S/G etterfulgt av startnummer.

Sedaner, sportsbiler, kupe, kombi, roadsters, vans og pick-ups er tillatt. Støtfangere er valgfritt. Grill kan erstattes med plater. Altereds, dragstere og funny cars er forbudt. Street roadsters med ratt på venstre side er tillatt.

Minimums vekt inkl. fører er :

952 kg (2100 lbs) for V8

748 kg (1650 lbs) for 6-syl.

544 kg (1200 lbs) for 4-syl.

Stevnets vekt er gjeldende.

Startmetoden "deep staging" er ikke tillatt.

Både prestage og stage lyset må være tent for å oppnå en legal start.

Ved eliminerings starter begge bilene samtidig uten handicap, og vinneren er den som kommer nærmest en ET på 9,90 sek 1/4 mile eller 6.30 på 1/8 mile.

Under kvalifisering kan det kjøres raskere, men kun tider over 9,90/6,30 er tellende. Kjøres det raskere under elimineringen enn index er man automatisk utslått (break out).

Absolutt breakout 0,9 sek (0,6sek) under klassens breakout. Ved diskvalifikasjon som følge av teknisk breakout skal samtlige av deltagerens poeng fra stevnet strykes.

1. Motor

1.1 Motor

Fri bilmotor. Fri trimming. Turbo, kompressor og lystgass er tillatt, men ikke i kombinasjon.

Motorplassering er valgfri i originalt motorrom. Vibrasjonsdemper for veivaksel som oppfyller kravene fra SFI Spec 18., alternativt egenprodusert i ett stykke stål (ikke støpegods) er obligatorisk. Overladning ikke tillatt sammen med lystgass.

Bleie er obligatorisk. Se §614)

1.2 Eksosystem

Maks to (2) utslipp. Avgassene skal være rettet vekk fra fører og drivstofftank.



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

1.2.1 Lydbegrensning

Ingen. Merk at andre krav kan gjelde i andre land

1.3 Drivstoff

Bensin, E85, racingfuel, diesel eller metanol er tillatt. Lystgass er tillat.

1.4 Drivstoffsyste

Drivstoffsyste inkl. rør skal plasseres utenfor kupéen. Elektrisk bensinpumpe skal være koblet via tenningsbryter. Uoriginal bensintank og fuel-cells er tillatt. Dersom disse monteres i bagasje-rommet skal de være isolert fra kupéen med en heldekkende min. 0,8 mm tykk væsketett brannvegg. Fuel-cell anbefales.

1.5 Catch tank

Catch tank på min. 0,5 liter for å hindre at kjølevæske spres på banen er påkrevet.

1.6 Kompressor / turbo

Kun roots, sentrifugal eller OEM skrue- kompressor er tillatt. Ved bruk av etanol eller metanol som drivstoff kreves fangreimer etter SFI 14.1. Overladning er ikke tillatt sammen med lystgass.

1.7 Gasspedal

Tidsinnstilt «throttlestop» som stilles inn før kjøringen er tillatt. Iht. generelle tekniske bestemmelser §614.

1.8 Ventilåper

Støpte eller maskinelt produserte ventildeksler i metall er obligatorisk når kompressor med metanol eller etanol som drivstoff benyttes. Samtlige bolter skal være benyttet for å feste åpene.

2. Drivverk

2.1 Clutch, svinghjul og clutchhus.

Originale støpejerns svinghjul og trykkplate er forbudt. Clutch skal være i henhold til SFI Spec 1.1 ,1.2, 1.3 eller 1.4 (max 2 lameller). Svinghjulsbeskyttelse skal være i henhold til SFI spec 6.1, 9.1. SFI spec 6.2, 6.3 obligatorisk når kompressor og/eller klutsj ihht SFI spec 1.3 eller 1.4 er benyttet.

2.2 Mellomaksel

Mellomakselring er påkrevet.

2.3 Bakaksel

Stikk akslinger spesialprodusert for dragracing er obligatorisk på alle biler med låst differensial, spole. Biler som veier over 907kg med individuell bakaksling, uten øvre bærearmer må bytte til konvensjonell bakaksling (se §614). Biler med individuell bakaksling som har øvre bærearmer kan beholde denne. Quick-change eller låst bakaksling er tillatt. Se §614.

2.4 Gearkasse

Valgfri transmisjon. Automatkasser skal ha en sperreordning for ufrivillig innsjaltning til revers. Det er obligatorisk med nøytral startbryter. Ved bruk av automatkasse er sprengmatte eller plate ihht. SFI Spec 4.1 påbudt. Flexplate som oppfyller kravene til SFI Spec 29.1 eller 29.2 og flexplate beskyttelse som oppfyller kravene til SFI Spec 30.1 er påbudt.

Ved bruk av gearkasse av planetgears type (Lenco eks.) på biler med kompressor, turbo eller metanol er beskyttelsesplate i henhold til SFI Spec 4.1 påbudt alternativt ramme(se §6.14).



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

3. Understell og bremses

3.1 Bremses

Minimum bremses på begge bakhjulene(skivebremse), forhjulsbrems anbefales. Alle avfjærede hjul skal ha bremses.

3.2 Bremseskjerm

Anbefales. Obligatorisk ved sluthastighet over 240 km/t.

3.3 Styling

Kun konvensjonelt styresystem. Min. rattdiameter er 11". Ratt av typen "Butterfly" er forbudt.

3.4 Understell

Kun konvensjonell avfjæret forstilling er tillatt. Det er påkrevet med en støtdemper for hvert fjærende hjul. Avfjæring av bakaksel er valgfritt.

3.5 Traction bars

Tillatt. Fremre "rod ends" på alle ladder bars: 3/4", kun av stål.

3.6 Wheelie bars

Tillatt. Hjul må være ikke-metalliske.

4. Ramme

4.1 Ballast

Tillatt.

Se generelle tekniske bestemmelser §614 4.2.

4.2 Støtfanger

Valgfritt.

4.3 Ramme

Valgfri.

4.4 Veltebur

Obligatorisk. Skal bygges etter FIA/SFI spec som beskrevet i §614. Chassis skal kontrolleres av chassiskontrollør og påføres kontrollmerke hvert tredje år.

4.5 Akselavstand

Min. akselavstand er 90"(2286mm) og maks. 120" (3048mm) hvis ikke annet er originalt fra bilfabrikkant.

Maks. tillatte variasjon i akselavstand fra høyre til venstre side er 1" (25,4mm).

5. Felger og dekk

5.1 Felger

Kun felger av biltype er tillatt. Eikefelger og felger for motorsykler er ikke tillatt. Min. felgdiameter er 13" dersom bilen ikke er originalt utstyrt med mindre, og benyttes med original motor.

5.2 Dekk

Racingslicks er tillatt. Se Generelle tekniske bestemmelser §614 pkt.5.



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

6. Interiør

6.1 Stoler

Førerstol av racingtype er obligatorisk. Stolen kan være produsert i glassfiber, carbonfiber, stål eller aluminium.

Se generelle tekniske bestemmelser §614 og NSR §304.9.

6.2 Innredning

Valgfri angående trekk og polstring. Plater av metall skal være av aluminium eller stål.

Magnesium er forbudt.

6.3 Vindusnett

Vindusnett ihht §614 er obligatorisk.

6.4 Deksler

Deksler over førerrommet eller lasteplan er kun tillatt dersom de ikke forhindrer føreren i å entre eller forlate førerrommet.

7. Karosseri

7.1 Karosseri

Helt karosseri er obligatorisk. Sedaner, sportsbiler, kupe, kombi, roadsters, vans og pick-ups er tillatte karosserityper. Glassfiberkarosserier er tillatt. Dører som er utstyrt med dørhengsler slik at de kan løftes av, må ha sikkerhetspinner eller låser. Biler med tak og frontrute skal ha to fungerende dører inn til fører rommet. Biler uten tak behøver ikke dører. Karosseriet kan være "channeled" eller "sectioned". Roadsters kan benyttes uten tak og frontrute. Karosseriet kan flyttes bakover på rammen. Det bakre hjulhuset kan ikke strekke seg inn i døren. Eventuelt forgasserscoop kan ikke være høyere enn 279mm over panser.

7.2 Skjermer

Originale skjermer er obligatorisk. Identiske kopier i glassfiber er tillatt. Forskjermer kan forlenges for å tilpasses endret akselavstand. Bakskjermene kan modifiseres for klaring til dekk. Innerskjermer er valgfritt.

7.3 Torpedovegg

Obligatorisk.

7.4 Gulv

Det er obligatorisk med heldekkende gulv.

7.5 Vindskjerm

Biler uten frontrute skal ha en vindavvisende skjerm produsert i metall eller annet ikke brennbart materiale. Se §614.

7.6 Frontrute

Biler som orginalt er utstyrt med tak og frontrute skal beholde samtlige ruter. Roadsters eller sportsbiler som orginalt var utstyrt med nedfellbare ryter kan benyttes med frontrute og sidertuter fjernet. Samtlige vinduer med unntak av frontrute skal være produsert av ufarget eller originalfarget sikkerhetsglass eller annet splintfritt materiale (se §614) med minimumstykkelse 3mm. Startnummer er kun tillatt på bakre sideruter samt høyt plassert på frontruten. Kun frontrute i orginalt sikkerhetsglass eller annet splintfritt materiale (se §614) med minimums tykkelse 3mm er tillatt. Plexiglass er forbudt.



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

7.7 Spoiler

Spoiler bak er tillatt. Uoriginal vinge er forbudt. Takmontert spoiler, med unntak av fabrikkmonterte, er forbudt. All justering eller bevegelse under kjøring er forbudt

7.8 Tak

Avtagbare tak kan fjernes. Convertibles kan benyttes nedfelt. Tak kan senkes (choppes).

8. Elektrisk

8.1 Batteri

Se §614

8.2 Delay Box

Tidsinnstillbare tilbehør så som «stutterbox» er forbudt. «Delaybox», «Throttles Stop» osv. er tillatt. Se §614 (stutterbox = 2-step rev limiter)

8.3 Tenningsystem

Valgfritt. Se generelle tekniske bestemmelser §614. Det er påkrevet med hovedstrømbryter dersom batteri er montert på uoriginal plass. "Stutter Box" er forbudt.

8.4 Data

Montering av Data Recorder er tillatt.

8.5 Starter

Alle biler må ha selvstarter.

8.6 Tauebil

Ikke tillatt

9. Hjelpemidler

Se generelle tekniske bestemmelser §614.

Trottlestopp er tillatt

9.2 Brannslukker

Brannslukker i depot i henhold til §614 – 9.2 kreves.

Slukkesystem i henhold til §614 – 9.2 anbefales

10. Fører

10.1 Sikkerhetsbelte

Fempunkt sikkerhetssele ihht:

FIA Standard 8853-98, 76 mm (3")

SFI Spec 16.1 76 mm (3")

SFI Spec 16.5 76 mm (3")

I kombinasjon med HANS/FHR kan sikkerhetsseler ihht SFI 16.1 eller 16.5 som har 50mm (2") brede bånd over akslene benyttes.

10.2 Armstroppe

Obligatorisk i åpne biler.



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

10.3 Hjälm

Se §614

10.4 Nakkekrave

Nakkekrave iht SFI 3.3 er obligatorisk. Se §614

10.5 Kjøredress

Generelt:

FIA Standard 1986 (ISO 6940) med undertøy

FIA Standard 8856-2000 med undertøy

SFI Spec. 3.2A/1

Biler med kompressor, turbo eller lystgass:

FIA Standard 1986 (ISO 6940) med undertøy

FIA Standard 8856-2000 med undertøy

SFI Spec. 3.2A/5

Biler med automatgirksom i førerrommet, eller åpne biler som har frontmotor med kompressor, lystgass eller turbo:

Kjøredress SFI Spec. 3.2A/15

Balaklava, Hansker, sko og strømper obligatorisk etter SFI spec. 3.3/15

Alt.:

FIA Standard 8856-2000 med undertøy

FIA Standard 8856-2018 med undertøy

Øvrig:

Balaklava, Hansker, sko og strømper obligatorisk etter SFI spec 3.3/1

© 2021 Norges Bilsportforbund (NBF) – Alle rettigheter forbeholdes.

§ 625 Teknisk Reglement for Super Comp 2021

© 2021 Norges Bilsportforbund (NBF) – Alle rettigheter forbeholdes. All opphavsrett og andre immaterielle rettigheter for dette reglementet og dets innhold, tilhører NBF. Enhver reproduksjon, overføring, endring, utnyttelse eller publisering av reglementet eller dets innhold, i sin helhet eller delvis i noen form (inkludert, men ikke begrenset til, framing, innlemming på andre nettsteder eller andre publikasjoner), av enhver offentlig og/eller kommersiell årsak, er forbudt for enhver, uten skriftlig forhåndstillatelse fra NBF. Dette gjelder likevel ikke NBFs tilsluttede klubber eller arrangører godkjent av NBF som kan bruke reglementet eller dets innhold for ikke-kommersielle formål

Endring:	Gjelder fra dato:	Publisert dato:
1.5 Endring av begrep til Catch tank	01.01.2021	01.01.2021
3.2 Styling	01.01.2021	01.01.2021

Rediger (https://bilsportboka.no/wp-admin/admin.php?page=tablepress&action=edit&table_id=80).

Definisjon

S/C etterfulgt av startnummer.

Gruppe for dragstere, altereds, funny cars og biler med heldekkende karosseri og dører.

Minimumsvekt inkl. fører: 612 kg (1350 lbs) for V8

454 kg (1000 lbs) for 6- og 4-syl.

Stevnets vekt er gjeldende.

Startmetoden "deep staging" er ikke tillatt.

Både prestage- og stage-lyset må være tent for å oppnå en godkjent start.

Ved eliminering starter begge bilene samtidig uten handicap, og vinneren er den som kommer nærmest en ET på 8,90 sek. 1/4 mile og 5,70 på 1/8 mile. Absolutt breakout 0,9 sek (0,6sek) under klassens breakout. Ved diskvalifikasjon som følge av teknisk breakout skal samtlige av deltagerens poeng fra stevnet strykes.

1. Motor

1.1 Motor

Fri bilmotor. Fri trimming. Motorplassering er valgfri i originalt motorrom. Vibrasjonsdemper for veivaksel som oppfyller kravene fra SFI Spec 18.1 er obligatorisk alternativt egenprodusert i ett stykke stål(ikke støpegods). Kompressor, turbo eller lystgass er tillatt, dog ikke i kombinasjon. Bleie under motor er obligatorisk (se §614)

1.2 Eksossystem

Kan modifiseres. Headers er tillatt. Maks to (2) utslipp. Avgassene skal være rettet vekk fra fører og drivstofftank.

1.2.1 Lydbegrensning

Ingen. Merk at andre krav kan gjelde i andre land.

1.3 Drivstoff

Bensin, E85, racingfuel, diesel eller metanol er tillatt. Lystgass er tillat



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

1.4 Drivstoffsystemet

Drivstoffsystemet inkl. rør skal plasseres utenfor kupéen. Elektrisk bensinpumpe skal være koblet via tenningsbryter. Uoriginal bensintank og fuel-cells er tillatt. Dersom disse monteres i bagasjerommet skal de være isolert fra kupéen med en heldekkende min. 0,8 mm tykk væsketett brannvegg. Fuel-cell anbefales.

1.5 Catch tank

Catch tank på min. 0,5 liter for å hindre at kjølevæske spres på banen er påkrevet.

1.6 Kompressor / turbo

Turbo, kompressor og lystgass er tillatt. Benyttes kompressor sammen med metanol er sikkerhetsutstyr iht. SFI Spec 14.1 obligatorisk.

Kun kompressor av standard Rootstype (max 4° rotorvridning/tomme) og High Helix Rootstype (max 6,5° rotorvridning/tomme) samt kompressor av skruvtype i henhold til SFI Spec 34.1 er tillatt. Ved skruvtype kompressor er det obligatorisk med sprengblekk ihht SFI 23.1. Fangreimer ihht SFI 14.1 er obligatorisk når metanol eller etanol benyttes som drivstoff. Lystgass er ikke tillatt sammen med overladning.

1.7 Gasspedal

Tidsinnstilt «throttlestop» som stilles inn før kjøringen er tillatt. Iht. generelle teknisk bestemmelser §614.

1.8 Ventilkåper

Støpte eller maskinelt produserte ventildeksler i metall er obligatorisk når kompressor med metanol eller etanol som drivstoff benyttes. Samtlige bolter skal være benyttet for å feste kåpene.

2. Drivverk

2.1 Clutch, svinghjul og clutchhus

Clutch skal være i henhold til SFI Spec 1.1 ,1.2, 1.3 eller 1.4 (max 2 lameller) Svinghjulsbeskyttelse skal være i henhold til SFI spec 6.1, 9.1. SFI spec 6.2, 6.3 obligatorisk når kompressor og/eller klutsj ihht SFI spec 1.3 eller 1.4 er benyttet.

2.2 Mellomaksel

Mellomakselring er påkrevet.

2.3 Bakaksel

Kun driv akslinger spesialprodusert for dragracing er tillatt. Endring av kryssforsterkninger er tillatt når individuelt avfjæret aksling er byttet med annen type aksling. Quick-change og/eller låst bakaksling er tillatt.

2.4 Gearkasse

Valgfri transmisjon. Automatkasser skal ha en sperreordning for ufrivillig innsjaltning til revers. Det er obligatorisk med nøytral-start bryter. Ved bruk av automatkasse er sprengmatte eller plate iht. SFI Spec 4.1 påbudt. Flexplate som oppfyller kravene til SFI Spec 29.1/29.2 og flexplate beskyttelse som oppfyller kravene til SFI Spec 30.1 er påbudt. Dersom det benyttes “aftermarked” planetgirkasse (f.eks. Lenco) sammen med metanol eller overladet motor, skal sprengmatte iht. SFI Spec 4.1 benyttes, alternativt stålramme som beskrevet i §614.

3. Understell og bremses



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

3.1 Bremses

Bakhjulsbrems er påbudt, forhjulsbrems er valgfritt. Firehjulsbrems er obligatorisk på alle biler med avfjæret bakaksling med unntak av dragsters og altereds. Dersom håndoperert brems benyttes skal denne være montert innvendig i førerrommet.

3.2 Styring

Minimum ratt diameter 280mm eller «butterfly» type tillatt. Se generelle tekniske bestemmelser §614.

3.3 Understell

Ikke-fjærende foraksel er tillatt på biler med akselavstand på over 3048 mm. Fastmontert, ikke-fjærende bakaksel er tillatt. Framaksling produsert av I-bjelke eller rør skal ha momentstag montert mot rammen. Momentstag er ikke påkrevd dersom fremakslingen er fast innfestet i rammen med en maksavstand mellom ramme og spindel på 457mm.

3.4 Traction bars

Tillatt. Fremre “rod ends” på alle ladder bars: 3/4”, kun av stål.

3.5 Wheelie bars

Tillatt. Hjul må være ikke-metalliske.

4. Ramme

4.1 Ballast

Tillatt.

Se generelle tekniske bestemmelser §614 4.2.

4.2 Deflektorplate

Skal være montert mellom roll-cage og motor på dragster med hekkmotor for å beskytte fører og fueltank. Min. materialtykkelse er 3 mm 6060 T6 aluminium eller 1,5 mm stål.

4.3 Bremseskjerm

Obligatorisk.

4.4 Pinionstøtte

Momentstag som forhindrer rotasjon av bakakselen er obligatorisk på alle biler med frontmontert motor.

Se generelle tekniske bestemmelser §614.

4.5 Veltebur

Veltebur er obligatorisk. Skal bygges etter SFI spec som beskrevet i §614. Chassis skal kontrolleres av chassiskontrollør og påføres kontrollmerke hvert tredje år.

4.6 Akselavstand

Min. 228 cm (90”), maks. differanse mellom venstre og høyre side er 25 mm (1”).

På dragstere får fremre sporvidde ikke underskride 66 cm (26”).

5. Felger og dekk

5.1 Felger

Eikefelger er kun tillatt på dragstere som ikke veier mer enn 817 kg (1800 lbs).

Min. felgdiameter er 13”.



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

5.2 Dekk

Racingslicks er tillatt. Se Generelle tekniske bestemmelser §614 pkt.5.

6. Interiør

6.1 Stoler

Førerstol av racingtype er obligatorisk. Stolen kan være produsert i glassfiber, carbonfiber, stål eller aluminium. Se generelle tekniske bestemmelser §614 og NSR §304.9.

6.2 Innredning

Valgfri angående trekk og polstring. Se generelle tekniske bestemmelser §614.

6.3 Deksler

Deksler over førerrommet eller lasteplan er kun tillatt dersom de ikke forhindrer føreren i å entre eller forlate førerrommet.

6.4 Vindusnett

Vindusnett ihht §614 er obligatorisk.

7. Karosseri

7.1 Spoilers, Vinger

Tillatt. Ingen frontspoiler eller vinge kan strekke seg mer enn 762mm foran hjulspindlenes sentrumslinje. På Funnycars og karosseribiler kan overhenget foran maksimum være 1016mm.

7.2 Karosseri

Karosseri skal være produsert i metall, glassfiber eller karbonfiber og skal strekke seg frem til torpedovegg(brannvegg). Førerrommet, rammekonstruksjon og veltebur skal være utformet slik at føreren ikke kan komme i kontakt med hjul, dekk, eksos system eller bane ved velt eller kollisjon. Dersom føreren sitter direkte på gulvet skal en tverrbjelke og ett innvendig gulv være montert under føreren. Luftinntak/scoop skal ikke være høyere enn 279mm over panserets overflate. På biler uten panser gjelder målet fra forgasserens toppflens. Smale høyere scoop kan tillates på biler med frontmotor og sentralt plassert fører dersom de markant forbedrer sikten fremover.

7.3 Brannvegg

Obligatorisk.

7.4 Gulv

Obligatorisk.

7.5 Vindskjerm

Biler uten frontrute skal ha en vindavvisende skjerm produsert i metall eller annet ikke brennbart materiale. Se §614.

7.6 Frontrute

Biler som orginalt er utstyrt med tak og frontrute skal beholde samtlige ruter. Roadsters eller sportsbiler som orginalt var utstyrt med nedfellbare ryter kan benyttes med frontrute og sidertuter fjernet. Samtlige vinduer med unntak av frontrute skal være produsert av ufarget eller orginalfarget sikkerhetsglass eller annet splintfritt materiale (se §614) med minimumstykkelse



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

3mm. Startnummer er kun tillatt på bakre sideruter samt høyt plassert på frontruten. Kun frontrute i originalt sikkerhetsglass eller annet splintfritt materiale (se §614) med minimums tykkelse 3mm er tillatt. Plexiglass er forbudt.

8. Elektrisk

8.1 Batteri

Se §614

8.2 Tenningsystem

Tidsinnstillbare tilbehør så som «stutterbox» er forbudt. «Delaybox», «Throttles Stop» osv. er tillatt. Se §614 (stutterbox = 2-step rev limiter)

8.3 Starter

Alle biler må ha selvstarter.

8.4 Delay Box

Delay box er tillatt tilkoblet “trans brake” og “throttle timer”.

All kobling av kabel og disses funksjoner skal forklares for teknisk kontrollør.

9. Hjelpemidler

Se generelle tekniske regler 614 pkt 9.1 og 9.11

Trottlestopp er tillatt.

9.2 Brannslukker

Brannslukker i depot i henhold til §614 – 9.2 kreves.

Slukkesystem i henhold til §614 – 9.2 anbefales.

10. Fører

10.1 Sikkerhetssele

Fempunkts sikkerhetssele er obligatorisk. Se §614

10.2 Armstroppe

Obligatorisk i åpne biler og Funny Cars.

10.3 Hjelm

I dragsters, funnycars og altereds, med kompressor er det tillatt å benytte åpen hjelm sammen med ansiksmaske som har pustefilter og kjørebriller med splinfritt glass, sammen med ballaklava dersom hjelm tilfredstiller:

FIA Standard 8858-2002, 8858-2009, 8858-2010, 8860-2004, 8860-2010

SNELL Standard SA2010. SAH2010 eller nyere standard,

SFI Spec 31.1/2010 eller nyere.

Se §614

10.4 Nakkekrave

HANS/FHR er obligatorisk. Se §614 Dersom nakkekrave benyttes sammen med HANS/FHR skal den tilfredstille SFI 3.3. Se §614

10.5 Kjøredress



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

Generelt:

FIA Standard 1986 (ISO 6940) med undertøy

FIA Standard 8856-2000 med undertøy

SFI Spec. 3.2A/5

Biler med automatgirksom i førerrommet, eller åpne biler som har frontmotor med kompressor, lystgass eller turbo:

Kjøredress SFI Spec. 3.2A/15

Balaklava, Hansker, sko og strømper obligatorisk etter SFI spec. 3.3/15

Alternativt.:

FIA Standard 8856-2010 med undertøy

FIA Standard 8856-2018 med undertøy

Øvrig:

Balaklava, Hansker, sko og strømper obligatorisk etter SFI spec 3.3/5

Se generelle tekniske bestemmelser §614, pkt 10.4.

10.6 Hansker og sko

Brannhemmende hansker, lær eller racingsko sammen med brannhemmende sokker er obligatorisk.

10.7 Fangsystem for ben

Alle dragsters som ikke har tverstag over førerens ben skal ha stropp eller annen ordning som holder beina inne i bilen ved kollisjon eller velt etc.

© 2021 Norges Bilsportforbund (NBF) – Alle rettigheter forbeholdes.

§ 626 Teknisk Reglement for Pro Street 2021

© 2021 Norges Bilsportforbund (NBF) – Alle rettigheter forbeholdes. All opphavsrett og andre immaterielle rettigheter for dette reglementet og dets innhold, tilhører NBF. Enhver reproduksjon, overføring, endring, utnyttelse eller publisering av reglementet eller dets innhold, i sin helhet eller delvis i noen form (inkludert, men ikke begrenset til, framing, innlemming på andre nettsteder eller andre publikasjoner), av enhver offentlig og/eller kommersiell årsak, er forbudt for enhver, uten skriftlig forhåndstillatelse fra NBF. Dette gjelder likevel ikke NBFs tilsluttede klubber eller arrangører godkjent av NBF som kan bruke reglementet eller dets innhold for ikke-kommersielle formål

§ 626 Teknisk reglement for Pro Street

Definisjon

PS etterfulgt av startnr

Klassen følger tekniske regler for ET Racing med følge av tillegg:

Startmetode: Pro Start med 0.400 tree

Stigeoppsett: Haltende Pro

Biler av typer Doorslammers med fritt chassis og karosseri samt fjæring på alle 4 hjul.

Denne klassen kjøres normalt etter EDRS reglementet og arrangører som ønsker å kjøre denne klassen må ha dette reglementet som vedlegg til sine tilleggsregler.

© 2021 Norges Bilsportforbund (NBF) – Alle rettigheter forbeholdes.

§627 Small Tire Stock Suspension 2021

© 2021 Norges Bilsportforbund (NBF) – Alle rettigheter forbeholdes. All opphavsrett og andre immaterielle rettigheter for dette reglementet og dets innhold, tilhører NBF. Enhver reproduksjon, overføring, endring, utnyttelse eller publisering av reglementet eller dets innhold, i sin helhet eller delvis i noen form (inkludert, men ikke begrenset til, framing, innlemming på andre nettsteder eller andre publikasjoner), av enhver offentlig og/eller kommersiell årsak, er forbudt for enhver, uten skriftlig forhåndstillatelse fra NBF. Dette gjelder likevel ikke NBFs tilsluttede klubber eller arrangører godkjent av NBF som kan bruke reglementet eller dets innhold for ikke-kommersielle formål

Endring:	Gjelder fra dato:	Publisert dato:
1.5 Begrep endret til Catch tank	01.01.2021	01.01.2021

Rediger (https://bilsportboka.no/wp-admin/admin.php?page=tablepress&action=edit&table_id=81).

Generelt

Small Tire Stock Suspension (STSS) er en klasse for modifiserte original biler som konkurrerer Heads-up uten index.

Definisjon

Kvalifisering foregår etter raskeste ET.

Startmetode 0,400sek Pro tre.

Eliminering etter pro stige. Lanechoice bestemmes etter kvalifisering i første elimineringsrunde, deretter etter beste tid i foregående runde.

Burn out må være i henhold til §631 pkt 8

STSS kjøres med bumpspot. Ved 8 deltagere eller mer kjøres elimineringen i henhold til §631 pkt 9, «minimum antall kvalifiserte», ellers kjøres elimineringen som «All in». Kvalifiserte som havner utenfor stigen blir reserver i henhold til §631 pkt 18 «reserver».

Absolutt breakout er ET 7,50 (4,50) sek eller bilens tekniske breakout i henhold til chassis godkjenning, alternativt førerens lisens. Underkjøres absolutt eller teknisk breakout skal deltageren diskvalifiseres.

Ved diskvalifikasjon som følge av teknisk breakout skal samtlige av deltagerens poeng fra stevnet strykes.

Det kreves at bilens utgangspunkt er en serieprodusert modell.

1. Motor

1.1 Motortyper

Kun en motor beregnet for bil kan benyttes.

Veivakslingen skal max være 610 mm over bakken, (max 914 for pickups/trucks).

Motor skal være plassert på original plass. Motorvolum er fritt. Motor behøver ikke være original for bilen. Lystgass, kompressor eller turbo tillatt, men ikke i kombinasjon.



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

Svingningsdemper i henhold til SFI Spec. 18.1 obligatorisk på alle biler som kjører 10,99 (6,99) og raskere, alternativt kan svingningsdemper være produsert i ett stykke stål (ikke støpt). Se generelle tekniske bestemmelser §614 pkt. 1. Motor, pkt. 1.1 – 1.15.

El-bil er ikke tillatt.

1.2 Eksos system

Headers er tillatt. Eksosen skal ledes ut av bilen, vekk fra fører og bensintank. Bruk av fleksible rør er forbudt.

1.3 Drivstoff

Bensin, E85, metanol eller diesel er tillatt.

Spesifikasjoner for drivstoff i henhold til generelle tekniske bestemmelser §614 pkt. 1.6.

El-bil se §614 1,6.

1.4 System for drivstoff

Dersom påfyllingen er innvendig i bagasjerom skal tanken være ventilert til utsiden.

Tank lokk med innebygd ventilasjon er forbudt, med unntak av OEM. Drivstoffslanger skal ledes utenom kupe/førerplass. Drivstofftank må være plassert innenfor chassis.

Dersom drivstofftank, drivstoffslanger eller drivstoffpumper er plassert i bagasjerom skal dette isoleres fra kupe med 0,6 mm stålplate eller 0,8 mm aluminium. Denne skal være tett for væskegjennomtrengning til kupe. Toppen av brennstofftank må ikke være høyere enn toppen på bak dekkene. Se generelle tekniske bestemmelser §614 pkt. 1.5.

1.5 Catch tank

Catch tank for kjølevæske er obligatorisk. Kapasitet minimum 0,5 liter. Se generelle tekniske bestemmelser §614 pkt. 1.7.

1.6 Lystgass

Lystgassflasker skal være fast montert og utstyrt med sikkerhetsventil. Flaskene skal være stemplet "DOT 1800 pound" trykkklasse. Dersom flaskene er montert i kupe skal stengekranene lett kunne opereres av fører. Slinger skal være høytrykk "steel braided". Oppvarming av flaskene er kun tillatt ved bruk av originale varmelbeler fra systemets produsent.

Se generelle tekniske bestemmelser §614 pkt. 1.8.

1.7 Kompressor, turbolader

Kompressor skal ha fang system i henhold til §614 pkt 1.11. Ventilkåper i støpt eller presset metall er obligatorisk på alle biler med kompressor som benytter metanol som drivstoff. Alle festebolter skal benyttes. Se generelle tekniske bestemmelser §614 pkt. 1.10 og 1.

I Et racing tillates sentrifugal kompressor, kompressor av standard Rootstype (max 4° rotorvridning/tomme) og High Helix Rootstype (max 4,0° rotorvridning/tomme) samt turbo.



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

1.8 Ventilkåper

Ventilkåper i metall, støpt eller på annen måte maskinelt produsert i ett stykke kreves dersom det benyttes kompressor sammen med metanol som drivstoff. Samtlige festebolter skal være iskrudd.

1.9 Gasspedal overføring

Gasspedal overføring type elektronisk, hydraulisk eller pneumatisk tillates ned til og med 7,50 sek og kan erstattes av ett mekanisk system.

2. Drivverk

Automat med converter eller manuell girkasse er tillatt i klassen.

2.1 Clutch, svinghjul, svinghjulsdeksel

Svinghjul og clutch skal tilfredsstille SFI Spec. 1.1 eller 1.2 (2-disk max) for alle biler som går 11.49 sek (7,39) eller raskere.

Svinghjulsdeksel skal være i henhold til SFI Spec. 6.2 eller 6.3 på alle biler med ikke original kompressor, turbo eller med lystgass.

Svinghjulsdeksel skal være i henhold til SFI Spec. 6.1, 6.2 eller 6.3 på alle andre biler 10.99 sek og raskere. På biler med "Rotary engine" (wankel) som kjører 11,99 (7,49) sek og raskere skal svinghjulsdeksel være minimum 6,35 mm aluminium og dekke 360°. Se generelle tekniske bestemmelser §614 pkt. 2.1, 2.2, 2.4 og 2.5.

2.2 Kraftoverføring

Originalproduserte 4-hjuls drevne biler er tillatt. Mellomakselring er obligatorisk på alle biler som kjører 13,99 (8.59) sek og raskere.

4-hjuls drevne biler skal ha sikkerhetsring på alle åpne aksler.

Biler med mønstrede dekk av original dimensjon og type (ikke gateslicks) kan delta ned til ET 11.49 (7.39) uten mellomakselring.

Se generelle tekniske bestemmelser §614 pkt. 2.3.

2.3 Bakaksling

Originale stikkakslinger og C-clips låsing av akslinger er forbudt på biler med ET 10,99 eller raskere og biler med låst differensial.

Akslinger spesialprodusert for dragracing kreves på biler med ET 10,99sek eller raskere samt biler med låst differensial.

Biler med uavhengig bakhjulsoppheng må ha 360° minimum 25×7 mm akselring på begge akslinger. Se generelle tekniske bestemmelser §614 pkt. 2.6.

2.4 Automat girkasse



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

Fjærbelastet sperre for revers og fungerende “neutral safety switch” er obligatorisk.

Girkasse sprengkappe i henhold til SFI Spec. 4.1 er obligatorisk på alle biler raskere enn 10,99 sek, raskere enn 217 km/t, biler med overladning eller lystgass.

Flexplate i henhold til SFI spec 29.1 og Flexplate deksel i henhold til SFI Spec. 30.1 er obligatorisk på alle biler raskere enn 10.00 sek, raskere enn 217 km/t eller biler med overladning eller lystgass.

Se generelle tekniske bestemmelser §614 pkt. 2.7.

2.5 Planet girkasse

Ikke relevant

3. Bremses og hjuloppheg

3.1 Bremses

Firehjuls brems er påkrevd på alle biler.

Biler med avfjæret bakaksling skal ha hydrauliske bremses som virker på alle hjul.

Dersom håndoperert brems benyttes, skal denne være plassert på innsiden av førerplassen.

Se generelle tekniske bestemmelser §614 pkt. 3.1.

3.2 Styling

Se Generelle tekniske bestemmelser §614 pkt 3.3

3.3 Hjuloppheg bak

Skal være av original type og festet på original plass i karosseri eller ramme. Akselavstand skal være original + – 1”. Uoriginale «bolt on» deler tillatt. Elektroniske eller luft styrte støtdempere forbudt. Bladfjører kan flyttes innover for dekk klaring, men får ikke flyttes i høyde eller lengderetning. Originale fester skal sitte igjen for sammenlikning.

Komplett fjæring på alle hjul er obligatorisk.

Det skal være minimum en fungerende støtdemper på hvert fjærende hjul.

Det er forbudt å lette standard komponenter

Momentstag eller braketter for feste i bakaksling skal ikke være lavere enn felgens laveste kant.

Se generelle tekniske bestemmelser §614 3.4, 3.4.1, 3.4.2 og 4.1.

3.4 Hjuloppheg foran

Komponenter i hjuloppheg foran kan byttes fritt så lenge de sitter i originale fester. Originale øvre støtdemperfester skal finnes på original plass, men må ikke brukes. Maks. et (1) uoriginalt feste per side kan fabrikkeres på rammevangene.

Komplett fjæring på alle hjul er obligatorisk.

Det skal være minimum en fungerende støtdemper på hvert fjærende hjul.



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

Det er forbudt å lette standard komponenter

Se generelle tekniske bestemmelser §614 3.4, 3.4.1, 3.4.2 og 4.1.

3.5 Wheelie bars

Ikke tillatt,

4. Ramme

4.1 Ballast

Tillatt. Se generelle tekniske bestemmelser §614 4.2.

4.2 Deflektor plate

Ikke relevant

4.3 Bakkeklaring

Alle biler må ha min. 75 mm bakkeklaring fra front av bilen til 305 mm bak midtlinjen for forakselen.

Minimum 50mm for resterende del av bilen, unntatt headers og bunnpanne.

Se generelle tekniske bestemmelser §614 4.5.

4.4 Bremseskjerm

Obligatorisk på alle biler raskere enn 240 km/t (200km/t). Bremseskjerm skal pakkes på nytt før hver kjøring.

Se generelle tekniske bestemmelser §614 4.7.

4.5 Veltebøyle

Veltebøyle kreves i alle biler med ET 10.00 -10,99 sek og alle convertibles. Biler med «Hard Top» eller T-tak er å anse som lukket. Takluker skal være montert under kjøringen. Takluker, T-tak, panoramatak el. i glass er ikke tillatt ved ET raskere enn 11,00 sek. Disse kan erstattes med kullfiber, glassfiber eller metall.

Biler med fast montert tak eller «Hard Top» som er nyere enn 2008 og som kjører 10.00sek eller saktere og som har sluttthastighet 217 km/t eller under, behøver ikke veltebøyle.

Avtagebare tak skal være montert under kjøring.

Se generelle tekniske bestemmelser

- 614 og NSR §304.

4.6 Veltebur

Se generelle tekniske bestemmelser §614 4.10.

Obligatorisk i alle biler med ET 9.99 sek eller raskere, eller med toppfart over 217 km/t.



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

Biler med ET under 8,50 sek eller sluttastighet 290 km/t og over skal ha beskyttelsesbur i henhold til SFI spec.

Bur skal re sertifiseres og påføres godkjenningssmerke hvert 3de år. Denne chassis besiktningen skal utføres av en NBF chassiskontrollør.

Biler med mindre rørdimensjon i buret enn det som ovenfor kreves kan delta nasjonalt i klasser med ET ned til og med 10.00sek.

4.7 Akselavstand

Det er ikke tillatt å endre akselavstand fra det som er originalt. Maks differanse mellom høyre og venstre side samt avvik fra original akselavstand er 25mm (1").

4.8 Ramme

Rammevanger/ ramme skal være originale og på original plass. Ramme kan fjernes/byttes til rør foran fremre innfestning til forstilling. «Dempertårn» må ha original topp der hvor demper/fjærbein er festet.

Motorplate er tillatt.

5. Hjul og dekk

5.1 Dekk

Slicks tillat. målt høyde max 28" målt bredde på slitebane max 10,5". (her er det de faktiske mål som gjelder, ikke hva dekket er merket som.) W dekk ikke tillatt. Se generelle tekniske bestemmelser §614 5.1 og 5.2.

Hjulhusene kan modifiseres.

5.2 Felger

Minimum diameter 13", Felger og dekk skal være produsert for bil.

Eikefelger er ikke tillatt.

Kravet til minimum diameter kan fravikes dersom bilen originalt er levert med mindre hjul og har original motor.

Se generelle tekniske bestemmelser §614 5.2 og 5.3.

6. Interiør

6.1 Seter

Se Generelle tekniske bestemmelser §614 6.2.

6.2 Innredning



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

Stål, glassfiber eller aluminium. Valgfri angående trekk og polstring. Magnesium er forbudt.

Se generelle tekniske bestemmelser §614 6.1 og 6.2.

6.3 Vindusnett

Obligatorisk i biler med karosseri hvor veltebur kreves.

Se Generelle tekniske bestemmelser §614 6.3 og NSR §307.C.

7. Karosseri

7.1 Vinger, altereds og dragsters

Ikke relevant

7.2 Vinger, biler med karosseri

Originale og ikke originale vinger er tillatt. Disse må være fast montert i karosseri, ramme eller veltebur, og ikke justerbare mens bilen kjører.

Se generelle tekniske bestemmelser §614 7.2.

7.3 Karosseri, altereds

Ikke relevant

7.4 Karosseri, dragsters

Ikke relevant

7.5 Karosseri, standard biler

Karosseri skal ha originale linjer og utseende. Løse deler som bakluke, dører, forskjermer, ruter, etc. kan skiftes ut til annet materiale, men må ha original fasong. Støtfangere kan fjernes eller modifiseres fritt.

Obligatorisk med tak/convertible top og vindusrute. Minimum 2 fungerende dører.

Skjermer kan ikke fjernes, men det er tillatt å endre hjulåpning for klaring til dekk.

Endrede hjulåpninger skal være uten kanter som kan skade dekk.

Convertibles og biler som var originalt utstyrt med avtakbare tak, kan kjøres uten tak.

Biler uten tak trenger ikke ha fungerende dører.

Se generelle tekniske bestemmelser §614 4.9 og 7.0.

7.6 Brannvegg

Obligatorisk. Brannvegg (torpedovegg) skal være original og på original plass, med unntak av braketter og andre løse deler som ikke påvirker brannveggenes styrke. Se generelle tekniske bestemmelser §614 7.4.



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

7.7 Gulv

Obligatorisk. Gulv skal være originalt og på original plass. Girkassetunnel kan være avtagbar men i originalt materiale og tilnærmet original fasong. Tilkomst til girkassen tillates kun dersom denne er mindre enn 0,56m².

Se generelle tekniske bestemmelser §614 7.5.

7.8 Panser

Panser kan fjernes eller modifiseres fritt.

Forgasser må dekkes av flammedemper eller scoop slik at bensin ikke trekkes ut av forgasser under fart. Scoop kan ikke være høyere enn 279 mm over panser.

Se generelle tekniske bestemmelser §614 7.6.

7.9 Ruter, altereds, dragsters

Ikke relevant

7.10 Ruter, standard biler

Obligatorisk.

Disse må være i god stand uten sprekker.

Ruter kan være i splintfritt materiale minimum tykkelse 3,0 mm.

Sidevinduer trenger ikke ha operative vindusheiser. Klistremerker er kun tillatt på side- og bakruter.

Se generelle tekniske bestemmelser §614 7.8 og 7.9.

8. Elektrisk

8.1 Batteri

Valgfri plassering. Batteri skal være godt festet. Batterifestet skal være i metall. Dersom batteri er plassert i bagasjerom skal dette isoleres fra kupe med 0,6 mm stålplate eller 0,8 mm aluminium. Denne skal være tett for væskegjennomtrengning til kupe. Se generelle tekniske bestemmelser §614 8.1.

8.2 Tenningsystem

Turtalls-sperre er tillatt, men denne skal ikke fungere som turtalls-kontroll for å holde igjen motoren nedover banen.

Se generelle tekniske bestemmelser §614 8.2.

8.3 Hovedstrømbryter

Se generelle tekniske bestemmelser §614 8.3.



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

8.4 Baklys

Ved nattkjøring skal det være minimum et fungerende baklys.

9. Hjelpemidler

9.1 Computer

Forbudt, med unntak av styring av tennings-system, samt OEM computersystemer.

Sensorer som registrerer hjulhastighet, samt sensorer som registrerer løft i chassis kan kun brukes til logging, ikke til motorstyring.

9.1.1 Data recorder

Tillatt.

9.2 Brannsluknings systemer

Brannslukker i depot i henhold til §614 – 9.2 kreves.

Fastmontert slukkesystem eller hånd slukker anbefales selv om dette ikke er krav.

Se også §614 – 9.2

9.4 Tauebøyle

Tauebøyle på bilen er obligatorisk.

9.5 Følgebil

Kun tillatt for biler med ET 10.00 sek eller raskere, samt ved J15/J16 lisens.

10. Fører

10.1 Armstroppe

Påbudt i alle åpne biler.

Se generelle tekniske bestemmelser §614 10.8.

10.2 Lisenser

Se regler om lisenser §631.3.

10.3 Sikkerhetsbelter

Se generelle tekniske bestemmelser §614 10.7.

10.4 Nakkestøtte/støtbeskyttelse

Se generelle tekniske bestemmelser §614 10.9.

10.5 Hjelm

Obligatorisk med NBF godkjent hjelm, se NSR § 304.

Se generelle tekniske bestemmelser §614, 10.1.

10.6 Balaklava

Balaklava er obligatorisk for alle biler 9,99 og raskere.

10.7 Nakkekrave/ FHR

FHR er obligatorisk for alle førere i biler med ET 9.90 eller raskere.

Se generelle tekniske bestemmelser §614,10.3.

10.8 Kjøredress, sko og hansker

Minimum bekledning skal dekke hele kroppen og være i flammehemmende materiale.

Se generelle tekniske bestemmelser §614 10.4.

10.9 Fang system for bein

Ikke relevant.

11 Passasjer

Kjøring med VIP passasjer tillates kun etter godkjenning fra NBF ned til ET 8.50sek. Passasjeren skal ha samme sikkerhet som fører

© 2021 Norges Bilsportforbund (NBF) – Alle rettigheter forbeholdes.

§ 628 Teknisk Reglement for Competition 2021

© 2021 Norges Bilsportforbund (NBF) – Alle rettigheter forbeholdes. All opphavsrett og andre immaterielle rettigheter for dette reglementet og dets innhold, tilhører NBF. Enhver reproduksjon, overføring, endring, utnyttelse eller publisering av reglementet eller dets innhold, i sin helhet eller delvis i noen form (inkludert, men ikke begrenset til, framing, innlemming på andre nettsteder eller andre publikasjoner), av enhver offentlig og/eller kommersiell årsak, er forbudt for enhver, uten skriftlig forhåndstillatelse fra NBF. Dette gjelder likevel ikke NBFs tilsluttede klubber eller arrangører godkjent av NBF som kan bruke reglementet eller dets innhold for ikke-kommersielle formål

Teknisk reglement for denne klassen:

Se SBF sine hjemmesider: <http://www.sbf.se> (<http://www.sbf.se>).

© 2021 Norges Bilsportforbund (NBF) – Alle rettigheter forbeholdes.



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

§ 629 Teknisk reglement for Altereds 2021

© 2021 Norges Bilsportforbund (NBF) – Alle rettigheter forbeholdes. All opphavsrett og andre immaterielle rettigheter for dette reglementet og dets innhold, tilhører NBF. Enhver reproduksjon, overføring, endring, utnyttelse eller publisering av reglementet eller dets innhold, i sin helhet eller delvis i noen form (inkludert, men ikke begrenset til, framing, innlemming på andre nettsteder eller andre publikasjoner), av enhver offentlig og/eller kommersiell årsak, er forbudt for enhver, uten skriftlig forhåndstillatelse fra NBF. Dette gjelder likevel ikke NBFs tilsluttede klubber eller arrangører godkjent av NBF som kan bruke reglementet eller dets innhold for ikke-kommersielle formål

Teknisk reglement for denne klassen:

Se SBF sine hjemmesider: <http://www.sbf.se> (<http://www.sbf.se>)

© 2021 Norges Bilsportforbund (NBF) – Alle rettigheter forbeholdes.

§ 630 Spesialreglement for Historisk Dragrace 2021

© 2021 Norges Bilsportforbund (NBF) – Alle rettigheter forbeholdes. All opphavsrett og andre immaterielle rettigheter for dette reglementet og dets innhold, tilhører NBF. Enhver reproduksjon, overføring, endring, utnyttelse eller publisering av reglementet eller dets innhold, i sin helhet eller delvis i noen form (inkludert, men ikke begrenset til, framing, innlemming på andre nettsteder eller andre publikasjoner), av enhver offentlig og/eller kommersiell årsak, er forbudt for enhver, uten skriftlig forhåndstillatelse fra NBF. Dette gjelder likevel ikke NBFs tilsluttede klubber eller arrangører godkjent av NBF som kan bruke reglementet eller dets innhold for ikke-kommersielle formål

Historisk Dragracing.

§ 630

Historisk Dragracing følger NHRA Hot Rod Heritage Racing Series Rules 2016.

Historiske bevarte dragracebiler som ikke klasser inn under NHRA Hot Rod Heritage Racing Series Rules, kan på individuelt grunnlag søke iht. norsk fortolkning av section 10.

Se www.bilsport.no under Dragrace reglement.

Se “ 2017 NHRA Hot Rod Heritage Racing Series Rules og Supplement” vedlagt.

I tillegg kan det inviteres til kjøring etter Swedish Vintage reglement. Se :

[http://www.sbf.se/globalassets/svenska-](http://www.sbf.se/globalassets/svenska-bilsportforbundet/regler/dragracing/dr_nostalgia_funny_car-2017.pdf)

[bilsportforbundet/regler/dragracing/dr_nostalgia_funny_car-2017.pdf](http://www.sbf.se/globalassets/svenska-bilsportforbundet/regler/dragracing/dr_nostalgia_funny_car-2017.pdf)

[.\(http://www.sbf.se/globalassets/svenska-](http://www.sbf.se/globalassets/svenska-bilsportforbundet/regler/dragracing/dr_nostalgia_funny_car-2017.pdf)

[bilsportforbundet/regler/dragracing/dr_nostalgia_funny_car-2017.pdf\).](http://www.sbf.se/globalassets/svenska-bilsportforbundet/regler/dragracing/dr_nostalgia_funny_car-2017.pdf)

http://web.sbf.se/regler/up/1/DR_Nostalgia_Funny_Car-2016.pdf

[.\(http://web.sbf.se/regler/up/1/DR_Nostalgia_Funny_Car-2016.pdf\).](http://web.sbf.se/regler/up/1/DR_Nostalgia_Funny_Car-2016.pdf)

© 2021 Norges Bilsportforbund (NBF) – Alle rettigheter forbeholdes.



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

§ 631 Konkurransereglement for Dragrace 2021

© 2021 Norges Bilsportforbund (NBF) – Alle rettigheter forbeholdes. All opphavsrett og andre immaterielle rettigheter for dette reglementet og dets innhold, tilhører NBF. Enhver reproduksjon, overføring, endring, utnyttelse eller publisering av reglementet eller dets innhold, i sin helhet eller delvis i noen form (inkludert, men ikke begrenset til, framing, innlemming på andre nettsteder eller andre publikasjoner), av enhver offentlig og/eller kommersiell årsak, er forbudt for enhver, uten skriftlig forhåndstillatelse fra NBF. Dette gjelder likevel ikke NBFs tilsluttede klubber eller arrangører godkjent av NBF som kan bruke reglementet eller dets innhold for ikke-kommersielle formål

Regelverk for FIA-klassene:

Advanced ET (Top Doorslammers) ET 6.00-7.49

Pro Mod

Top Metanol Dragster

Top Metanol Funny Car

Pro Stock

Funny Car

Top Fuel Dragster

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

§ 631 Konkurransereglement for dragrace

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 (PRO) Tildeles av FIA

Top Metanol (TMD og TMFC) Tildeles av FIA

Pro Mod (PM) Tildeles av FIA

Competition (C/D og C/A)

Super Comp (S/C)

Super Gas (S/G)

Super Street (S/ST)

ET Handicap (PET/SPET)

Pro Street (P/S)

Street 10.5 (STF)

Junior Dragster (J/S – J/M)

Street Legal/Legal Racing (SL)

Startnr 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. For alle startende som ikke har startnummer fra mesterskap skal det benyttes de fire siste nr i førerlisensen som startnummer. Startnummer skal være i henhold til §614-7.3



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

3. Lisenser

Alle som ønsker å delta i konkurranse må ha gyldig lisens utstedt av NBF. Alle biler som benyttes i trening eller konkurranse skal ha en gyldig vognlisens.

Lisensene deles inn i flere klasser og juniorlisenser. For samtlige lisenser kreves gyldig medlemskort i klubb tilsluttet NBF. Utøver som ikke har løst førerlisens de siste 5 år må gjennomgå de krav som NBF krever for å løse ny lisens. Se NSR kapittel 6 og 9.

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

Lisensens gyldighetsområde:

Juniorlisens: J/S J/M

En fører kan delta i gruppen fra det året vedkommende fyller 6 år.

J/SR: Det året vedkommende fyller 6 år.

J/S: Det året vedkommende fyller 8 år.

J/MB: Det året vedkommende fyller 10 år.

J/M: Det året vedkommende fyller 12 år.

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

For lisenstype B (Funnycar) kreves forenklet blindtest.

Deltagere under 8 år kan ikke delta i konkurranse.

Junior Lisens: J15, J16

En fører kan delta i gruppen ET fra det året vedkommende fyller 15 år. Føreren tillates å kjøre med et ET ned til 10,90sek (6,90). Sikkerhets breakout er 10,50 sek (6,70). Ved kjøring raskere enn sikkerhetsbreakout skal utøveren innrapporteres til dragrace seksjonen. Dragrace seksjonen kan beslutte at lisensen inndras.

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

Deltagerens 3 første konkurransedrag skal kjøres som singel drag. For lisenstype C kreves blindtest. (Føreren skal finne hovedbryter, bremsespak på funny, skjerm/brannslukker om installert, samt åpne sikkerhets selen)Lisensen betegnes class 5A/J15 eller class 5C/J15

Fra det året man fyller 16 år og etter å ha fullført minimum 3 dokumenterte drag med ET under 11.00 sek (7,00), tillates det å kjøre med ET ned til 8.90 sek. (sikkerhetsbreakout 8.70 (5,40) sek) med class 4/A eller 9.90 sek. (sikkerhetsbreakout 9,70) med class 4/C. Etter fylte 16 år kan man delta i klasser ned til ET 8,90(5.70) sek og SC. Lisensen må oppgraderes. For lisenstype C kreves forenklet blindtest og godkjent pakking av skjerm. Ved kjøring raskere enn sikkerhetsbreakout skal utøveren innrapporteres til dragrace seksjonen. Dragrace seksjonen kan beslutte at lisensen inndras.

Lisensen betegnes class 4A/J16 eller class 4C/J16

Fra det året man fyller 16 år kan man etter først å ha løst en 4A/J16 eller 4C/J16 lisens, søke dragrace seksjonen om å kunne kjøre opp for en representant fra seksjonen til en lisens med sikkerhets breakout 7.50 (4.60)sek. Dette vil kun gjelde for 4A/J16. Før det kan kjøres opp til lisens kreves en oppnevnt fadder som har lisens for 4A eller høyere. Fadderen skal være ansvarlig for at kjøringen etter bestått lisens foregår på en forsvarlig måte frem til utøveren fyller 18 år. Inntil 2 faddere kan benyttes. Fadderen skal være til stedet ved all kjøring frem til utøveren fyller 18 år. Dersom utøveren kjører raskere enn 7.50 (4.60)sek før fylte 18 år skal lisensen inndras. Lisensen betegnes class 4A/J16 eller 4C/J16 med ET 7,50 påskrevet

For Street Legal eller Legal at Racing med ET 10.00 og saktere

Det kreves at man har fått utstedt helårs vognlisens og førerlisens for SL eller engangslisens for Street Legal, alternativt en NBF engangslisens for Street Legal.



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

For biler med ET 7.50 og saktere

For å få uestedt lisens i Class 5 eller 4 kreves bestått teorikurs og 3 godkjente drag med aktuell bil.

Ved oppgradering kreves gyldig dragrace førerlisens, utfylt søknad om oppgradering og dokumentert praksis nyere enn 4 år samt 3 godkjente drag i aktuell bil.

For Class 4 kreves blind test og godkjent pakking av skjerm.

Ved utvidelse fra A-B-C kreves godkjent praksis i aktuell bil.

For biler med ET 6,00-7,50sek:

Class 3 og lavere må tas etter oppgradering fra Class 4.

For Class 3 kreves blind test og godkjent pakking av skjerm.

Ved utvidelse fra A-B-C kreves godkjent praksis i aktuell bil.

ET under 6.00sek: se FIA.

Sensor ved oppkjøring eller oppgradering er Dragrace lisensiert juryleder eller løpsleder/jury etter spesiell godkjenning fra NBF.

TF, FC, PRO, 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	B Chassis under 125" Funnycar	C Biler med karosseri og Altereds	Grupper
Class 1	TF	FC/PM	PRO	
Class 2	TMD	TMFC		
Class 3	ET 6.00 – 7.49	ET 6.00 – 7.49	ET 6.00 – 7.49	Comp, ET
Class 4	ET 7.50– 9.99 JA16	ET 7.50– 9.99	ET 7.50– 9.99 JC 16	Comp, S/C, S/G, ET, JS/C, JS/D
Class 5	ET > 10.00 JA15	ET > 10.00	ET > 10.00 JC15	ET, S/ST, JS/C, JS/D
Class 6 (Junior)	J/S-J/M	J/S-J/M		J/S-J/M-JS/D
Class 7 / (1/8) (1/4)			ET>6,40 (10.00)	S/L, LR/

Rediger (https://bilsportboka.no/wp-admin/admin.php?page=tablepress&action=edit&table_id=34).

Omregningsfaktor 1/4 mile, ved 1/8 mile bruk omregningsfaktor 1,56

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.



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

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. Når bilen går inn i burnoutområder regnes dette også som bekreftelse på at deltageren har akseptert de rådende forhold.

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, når bilen forlater stage eller 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. Dersom deltageren starter før nedtellingen har begynt skal kun rød lampe lyse.

Tyvstart skal indikeres umiddelbart. Føreren blir da diskvalifisert 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. Dersom begge deltagerene starter før nedtellingen har startet skal begge deltagerene diskvalifiseres så sant ikke starteren kan avgjøre hvem som tyvstartet sist og kåre denne til vinner av heatet. Den som dømmes videre har ikke lanechoice i neste runde.

Reaksjonstid beregnes fra den grønne lampen tennes, og til tidtakingen startes. På noen systemer regnes reaksjonstid fra når siste gule lampa tennes. I så fall skal reaksjonstiden angis utifra telleintervallet på treet, (400 eller 500).

Tyvstart kan vises med minustegn og minustid på utskriften, alternativt som ett tall lavere enn telletiden på treet.

60 fots tid er den tiden deltakeren har brukt på de første 60 fot (18,288 m). Tid og fart kan også registreres på 1/16 mile, 1/8 mile og 3/16 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. Dette måles normalt over 15m fartsfelle. Fartsfellen skal være maksimalt 20m.

Vinnerindikeringen, skal på en utvetydig måte indikeres. Ved stevner med publikum bør dette skje ved mål. Når den ene banen tyvstarter, vil den andre banen få vinnerindikering. 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.

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. Eventuelt skal en tidkortautomat være tilgjengelige for



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

deltagerene slik at de kan hente ut sine tidkort selv.

Kvalifiseringslistene skal kjøres ut etter hver runde for hver klasse, merket med klokkeslett for publisering.

Etter endt kvalifisering settes det opp elimineringsstiger. Disse listene er etter oppslag og protestfristens utløp endelige. Eliminerings stigen skal være merket med klokkeslett for publisering.

Det produseres nye elimineringsstiger for hver runde som skal påføres klokkeslett for publisering og signeres av ansvarlig tidtaker.

Etter endt eliminering produseres og offentliggjøres en komplett stige med oversikt over alle runder i klassen som skal påføres klokkeslett for publisering og signeres av ansvarlig tidtaker. 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.. Denne skal tas vare på av arrangøren minst 12 måneder etter stevnet

Protestfrist på kvalifiseringslister og elimineringsstiger er før neste runde maksimalt 15 minutter. Protestfristen for endelige resultater er 30 minutter. Etter protestfristens utløp godkjenner juryen den endelige resultatliste.

Arrangøren plikter å sende deltagerliste(startliste), kvalifiserings lister og elimineringsstiger til NBF senest første virkedag etter NM stevner til mail addr: e-jacob2@online.no og dragrace@bilsport.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.

Handicap start er når de tre gule lampene tennes ovenfra og nedover en etter en. Deretter tennes den grønne (Start). Det skal bare være en lampe tent om gangen.

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

Det benyttes hovedsakelig 0,500 sekunder mellomrom på handicap start og 0,400 sekunders mellomrom på prostart. I klassen Super Street benyttes 0,500 sekunders mellomrom på prostart. Det skal være 17,8cm mellom prestage og stage samt 34,0cm mellom stage og guard. Treet skal plasseres 12,2m fra guard. Fartsfelle skal ha 0,1% nøyaktighet og skal være maksimalt 20m lang (1,5cm ved 15m). Distanser utover banen skal måles opp med 5cm nøyaktighet. Forskjellen mellom sidene skal ikke overstige 2cm. En startlinje (hvit eller gul) minst 10cm bred skal markes på sidene mellom prestage og stage. Blue line bør markeres og skal være 60cm før startlinjen.

Dersom deep stage ikke er tillatt skal dette indikeres ved rødt lys (tyvstart) i den bane det gjelder dersom starteren aktiverer tidtakingen når en deltageren ikke har aktivert både prestage og stage.



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

7. Starterens tegn

På starterens tegn kjører førerne sakte frem til startlinjen og iakttar starttreets øvre hvite posisjonslampe (Pre-stage light). Deltagerene skal begge kjøre frem til pre-stage/stage etter starterens tegn. Dersom en av deltagerene drøyer med å kjøre frem etter at den andre har kjørt frem i prestage/stage kan starteren aktivere tidtakningen etter at han først har gitt nytt tegn. Deltageren som da ikke er klar vil bli diskvalifisert fra runden.

Det er ikke tillatt for mekaniker eller funksjonær å berøre bilen etter at blue-line er passert med forhjulene. Det er heller ikke tillatt for team medlemmer å aktivere pre-stage eller stage etter at starteren har gitt tegn til innstaging. 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.

I klasser hvor deepstage er tillatt regnes bilene som klar til start når begge stagelampene lyser. I klasser hvor deep stage ikke er tillatt regnes bilene klar til start når alle prestage og stage lampene lyser. Det indikeres normalt i klassereglene at deepstage ikke er tillatt.

For juniordragstere skal starter være behjelpelig med å få dragstere langt nok tilbake for ny innstaging, foresatte kan også gjøre dette etter tegn fra starter.

Om en deltager kjører for langt frem skal denne rygge godt bak startlinjen og deretter kjøre frem til start på nytt.

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 depoet.

8. Fremmating – startoppstilling



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

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

Under eliminering medfører uteblivelse diskvalifikasjon.

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 tillates. Funksjonærer eller mekanikere får ikke holde bilen under burnout. Det er ikke tillatt å snu på banen og kjøre tilbake til start. Det er ikke tillatt å bruke andre vesker enn vann i burnouten.

Kun biler med ET9.00 og raskere får krysse startlinjen under burn-out, dersom arrangørens tilleggsregler ikke sier noe annet.

9. Løpsgjennomføring

En konkurranse består av kvalifisering og eliminering.

Når kvalifiseringen er avsluttet, går de beste førerne i hver gruppe til elimineringen.

Førerne plasseres inn på elimineringsstigen etter plassering i kvalifiseringen. Hvis to førere har kjørt på lik tid kontra indeks på 1000-dels sek., avgjør tidspunktet (den som satte tiden først) hvem som skal plasseres øverst på kvalifiserings listen med mindre noe annet er spesifisert i klassereglene

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

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

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

Det kjøres separate stiger for hver klasse.

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 dersom ikke klassereglene allerede har spesifisert min ET for 1/4 og 1/8 mile.

f.eks: $13,99 = 8,96$

Eksempel på 16 bils Sportsmans-stige

I Juniorklassene skjer kvalifisering på reaksjonstid etter følgende metode:

Førere med reaksjonstid på plussiden plasseres først inn i stigen. Ved lik reaksjonstid plasseres den fører som satte tiden sin først.

Dernest plasseres fører med reaksjonstider på minussiden inn. Ved lik reaksjonstid plasseres føreren som satte tiden sin først.

Hvis kvalifisering ikke kan gjennomføres kan loddtrekning benyttes.



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

Dersom «All-in» er spesifisert i tilleggsreglene skal alle kvalifiserte delta i stigen. Ellers gjelder følgende minimums antall kvalifiserte for de forskjellige stiger (sportsman og pro):

4 stige = minst 3 kvalifiserte

8 stige = minst 6 kvalifiserte

16 stige = minst 13 kvalifiserte

32 stige = minst 28 kvalifiserte

64 stige = minst 58 kvalifiserte

Tilleggsreglene kan spesifisere at det ikke kjøres stiger over en viss størrelse.

Tilleggs reglene kan også spesifisere at det kjøres kun fulle stiger, og da skal stigene alltid være fulle i første elimineringsrunden.

Maler på stiger finnes under regler for dragracing på fia.com

10. Eliminering

Eliminering for de forskjellige gruppene gjennomføres på følgende måte:

Super Comp, Super Gas og Super Street:

Begge bilene starter likt ved pro-start. Deep stage er ikke tillatt. 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 diskvalifikasjon, 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. Deep stage ikke tillatt 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.

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 (Se klasseregler).

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 Competition brukes reglement fra www.sbf.se (<http://www.sbf.se>) sitt competition reglement når det gjelder index, indexsusteringer og vektklasser. SBF's tekniske reglement benyttes også i Competition klassen.

I ET og Junior klassene 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.

Dial-in settes av førern selv. Dial-in skal markeres med minst 120mm høye og 20mm brede tall som er godt lesbare for tidtakningen, selv i dårlig lys. Som alternativ kan dial-in boards benyttes. Dersom dial-in ikke er merket slik at dette er lesbart kan tidtakningen sette klassens index. Det er førerns ansvar at dial-in er lesbar.

Dersom dial-in er synlig på stevnets tid-tavler eller dial-in boards fra start vil feil dial-in ikke føre til omkjøring dersom deltageren kjører inn i stage uten å gi beskjed om at dial er feil.

For Comp benyttes CIC (Competition Index Control).



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

Se sbf.se for regler om justering av CIC indeks samt indeks justeringer under elimineringen for disse klasser.

For ET-Racing:

Dial in settes av deltakeren selv og benyttes i klassen PRO ET og Super pro ET . 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. Dial in kan settes fritt mellom hver runde, selv ved omkjøring. Handicapstart i forhold til Dial in. Dial in kan ikke settes høyere enn klassens høyeste tid, ei heller lavere enn klassens eller bilens breakout. (Se klasseregeler). Dersom ikke klassereglene fastsetter klassens høyeste tid og breakout for både 1/4 og 1/8 mile benyttes 1,56 som omregningsfaktor.

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 diskvalifisert i pågående runde.

13. Godkjent drag og tellende runder

For å kunne tildele poeng for en runde må hele runden for klassen være ferdig kjørt

13.1 Kvalifisering

For å få en godkjent kvalifiseringstid må mållinjen passeres for egen maskin før tidsanlegget går i timeout. Maksimaltiden for å gjennomføre et godkjent drag er 50 sekunder.

Underkjøres absolutt breakout er den føreren diskvalifisert fra resten av stevnet, og ikke kvalifisert for kjøring etter All-in prinsipp. Føreren skal da fjernes fra kvallister og skal ikke ha noen poeng for gjeldende stevne. Diskvalifikasjonen for absolutt breakout skal være innført i juryrapporten med starnummer, navn og forseelse.

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 diskvalifiseres 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.

Diskvalifikasjonen for absolutt breakout skal være innført i juryrapporten med starnummer, navn og forseelse.

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.

13.4 Breakout

Det benyttes 3 forskjellige betegnelser på breakout:

- Klasse breakout – er klassens nedre breakout. Brudd fører til normalt underkjent drag. I klasser med dial-in medfører underkjøring av satt dial normalt også til breakout, men unntak finnes. Se klasseregler.
- Sikkerhets breakout – er klassens sikkerhetsbreakout, også ofte kalt absolutt breakout. Brudd av sikkerhetsbreakout fører til diskvalifikasjon fra klassen.
- Teknisk breakout – er bilens tekniske breakout. Brudd av teknisk breakout fører til diskvalifikasjon fra stevnet.



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

Ved diskvalifikasjon som følge av teknisk breakout skal samtlige av deltagerens poeng fra stevnet strykes. Deltagere som er blitt diskvalifisert for teknisk breakout skal ikke gis anledning til å kjøre test på resten av stevnet.

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

Førere med best kvalifiseringstid velger bane gjennom eliminering.

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

16. Handicap

Handicap er differansen mellom to deltakers dial in/indeks under eliminering.

17. Rekord

Det settes ikke offisiell Norsk rekord i de nasjonale klasser. Rekorder settes kun i klassene som inngår i EM og da kun etter FIA's regler

18. Reserver

Dersom noen av deltakerne ikke kan stille til start i elimineringsens 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 én gang 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. Se også GB 3.19

Bytte av fører under eliminering er ikke tillatt.

Bytte av fører eller bil under kvalifisering skal godkjennes av stevnets jury.

20. Grunner til diskvalifikasjon

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

- 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 side/midt-markeringene med ett eller flere hjul under eliminering. Dersom begge deltakerne gjør dette, blir begge diskvalifisert.
- g) Spredning av væsker, karosseri- eller motordeler på banen under eliminering
- h) Tyvstart ved eliminering (unntatt forhold som forklart i pkt.13.2).
- i) Berøring av bilen etter at framhjulene har passert blue-line under eliminering.



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

- j) Nøytralstart (gjelder kun biler med automatgear)
- k) Ukorrekt staging.
- l) Dersom utøver unnlater og følge arrangørens miljøplan.
- m) Absolutt breakout

Forøvrig henvises til Generelle bestemmelser (Bilsportboken), Artikkel 9 og 12.

Testing/prøvekjøring av løpsbiler

Se §269 NSR (Bilsportboken).

Bestemmelser om organisert trening

Se NSR §269 (Bilsportboken).

© 2021 Norges Bilsportforbund (NBF) – Alle rettigheter forbeholdes.

§ 632 Reglement for Norgesmesterskap/Cup Dragrace 2021

Norgesmesterskap og Norgescup

© 2021 Norges Bilsportforbund (NBF) – Alle rettigheter forbeholdes. All opphavsrett og andre immaterielle rettigheter for dette reglementet og dets innhold, tilhører NBF. Enhver reproduksjon, overføring, endring, utnyttelse eller publisering av reglementet eller dets innhold, i sin helhet eller delvis i noen form (inkludert, men ikke begrenset til, framing, innlemming på andre nettsteder eller andre publikasjoner), av enhver offentlig og/eller kommersiell årsak, er forbudt for enhver, uten skriftlig forhåndstillatelse fra NBF. Dette gjelder likevel ikke NBFs tilsluttede klubber eller arrangører godkjent av NBF som kan bruke reglementet eller dets innhold for ikke-kommersielle formål

1. Kriterier

Det arrangeres individuelt norgesmesterskap/cup for førere i dragracing.

For å kåre en mesterskapsvinner, må det være gjennomført minst ett stevne med fullført eliminering.

Mesterskapet/cupen arrangeres i henhold til bestemmelsene i ISR, NSR, Spesialbestemmelser for dragracing, den enkelte konkurranses tilleggsregler og reglene for norgesmesterskap i dragracing.

2. Deltagere

Mesterskapet /cupen er åpent for førere som innehar gyldig norsk førerlisens for dragracing.

3. Klasser

Det konkurreres i 3 grupper:

Dragrace NM Junior Dragster

Dragrace NM ET6:00-8:99

Dragrace NM ET 09:00 og saktere

Søknader må være NBF i hende innen 1.oktober

Det åpnes for Norgescup fra 2020 som er myntet på superklassene som konkurrerer i samme gruppe.

Dragrace NC Heads up

Poengberegning som pkt 4.

4. Bedømmelse

En fører regnes som deltager i henhold til generelle bestemmelser 2.1.7. Det tildeles 10 poeng for gjennomført og godkjent teknisk.

Det må gjennomføres minst ett godkjent drag for å kunne tildeles kvalifiseringspoeng.

Det tildeles poeng for den endelige kvalifiseringslisten til de 8 beste etter følgende skala i all grupper:

Kvalifiseringsposisjon 1= 10 poeng

Kvalifiseringsposisjon 2= 8 poeng

Kvalifiseringsposisjon 3= 7 poeng

Kvalifiseringsposisjon 4= 6 poeng

Kvalifiseringsposisjon 5= 5 poeng

Kvalifiseringsposisjon 6= 4 poeng

Kvalifiseringsposisjon 7= 3 poeng

Kvalifiseringsposisjon 8= 2 poeng



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

Dersom elimineringsstigen inneholder flere enn 8 biler, gis 1 poeng til øvrige kvalifiserte deltakere.

For alle grupper gjelder:

Vinnere i elimineringen tildeles 10 poeng pr. runde.

Plassering i stige med:	1-2 biler	3-4 biler	8-bil stige	16-bil stige	32-bil
1. runde vinnere					10 poeng
2. runde vinnere				10 poeng	10 poeng
3. runde vinnere			10 poeng	10 poeng	10 poeng
4. runde vinnere		10 poeng	10 poeng	10 poeng	10 poeng
5. runde vinnere	10 poeng	10 poeng	10 poeng	10 poeng	10
poeng					
Totalt	10 poeng	20 poeng	30 poeng	40 poeng	50 poeng

Ved avbrutt arrangement teller poeng oppnådd i kvalifisering og gjennomførte elimineringsrunder. Dersom ingen elimineringsrunder er gjennomført teller kvalpoeng.

5. Tellende løp

Alle mesterskapsrundene vil telle. Se NBF terminliste www.bilsport.no

Arrangøren plikter å sende kvalifiserings lister og resultatlister til NBF senest første virkedag til mail adr: e-jacob2@online.no etter stevnet. Poengberegningen foretas av NBF v/ Erik Jacobsen.

Datoer og resultater for NM og NC arrangement se www.bilsport.no

NBF har anledning til å oppnevne tilleggsløp og stryke oppsatte løp.

For å få en tellende Norgescup må det ha vært min 8 deltagere gjennom sesongen

6. Premiering

De tre som har oppnådd flest poeng innen hver gruppe tildeles NBFs medaljer i henholdsvis: Gull, sølv og bronse. Norgesmesterskaps/cup medaljer utdeles på NBFs årlige premieutdeling. Ved poenglikhet mellom to eller flere førere, avgjøres rekkefølgen på grunnlag av antall seire, andre plasser osv. Er det fortsatt likhet, skal resultatet fra siste tellende NM-runde være avgjørende, evt. nest siste osv.

7. Protester og Appeller

Protester leveres på vanlig måte til konkurransens løpsleder for behandling av den enkelte konkurranses jury. Poengberegningen for mesterskapet/cupen foretas av NBF ved Dragrace seksonen. Poengberegningen skjer først etter at eventuelle protester er avgjort, og det kan således ikke nedlegges protest på poengberegningen. Eventuell appell mot beregningen kan foretas som fastsatt i Generelle bestemmelser Art. 15.

© 2021 Norges Bilsportforbund (NBF) – Alle rettigheter forbeholdes.



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

§ 633 Reglement for Norgesmesterskap Street Legal 2021

§633 NM Street Legal

© 2021 Norges Bilsportforbund (NBF) – Alle rettigheter forbeholdes. All opphavsrett og andre immaterielle rettigheter for dette reglementet og dets innhold, tilhører NBF. Enhver reproduksjon, overføring, endring, utnyttelse eller publisering av reglementet eller dets innhold, i sin helhet eller delvis i noen form (inkludert, men ikke begrenset til, framing, innlemming på andre nettsteder eller andre publikasjoner), av enhver offentlig og/eller kommersiell årsak, er forbudt for enhver, uten skriftlig forhåndstillatelse fra NBF. Dette gjelder likevel ikke NBFs tilsluttede klubber eller arrangører godkjent av NBF som kan bruke reglementet eller dets innhold for ikke-kommersielle formål

Endring:	Gjelder for dato:	Publisert dato:
Benevning	01.01.2021	01.01.2021
1. Konkurransen	01.01.2021	01.01.2021
3. Klasser	01.01.2021	01.01.2021
5. Kvalifiseringsløp og NM Løpet	01.01.2021	01.01.2021

Rediger (https://bilsportboka.no/wp-admin/admin.php?page=tablepress&action=edit&table_id=76)

Benevning:

DI etterfulgt av startnummer (Dial-In)

HU etterfulgt av startnummer (Heads-up)

1. Konkurransen

Det arrangeres individuelt norgesmesterskap for street legal førere i 2 klasser. Mesterskapet arrangeres i henhold til bestemmelsene i ISR, NSR, Spesialbestemmelser for street legal, den enkelte konkurranses tilleggsregler og reglene for norgesmesterskap i street legal. Street legal kjøres over en distanse på 1/8 mile (201.17 meter).

For å kåre en mesterskapsvinner, må det være gjennomført eliminering.

Det arrangeres del konkurranser hvor de 8 beste i hver av de del konkurransene har rett til deltagelse i NM konkurransen som avholdes på ett stevne på sensommeren/høsten

Det kjøres minimalt 8 og maksimalt 32 bilers stige i eliminering.

2. Deltagere

NM løpet er åpen for førere som innehar gyldig norsk førerlisens for dragrace eller street legal (helårslisens). Bilen må ha helårs Vognlisens.

Kvalifiseringsløp kan kjøres med enganslisenser.

3. Klasser

Det konkurreres i 2 klasser:



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

Dial inn ET 7:70. Fult tre (500), sportsman stige

Heads Up ET 7:70. Pro tre (500), pro stige

Det kreves minimum 8 kvalifiserte deltagere for at NM avholdes i klassen. Stiger etter \$631 pkt 9, Haltende eller Full

4. Bedømmelse

Det kjøres sportsmansstige i Dial inn klassen. Det kjøres Pro stige i heads up klassen. Det kjøres bronsefinale.

Dial inn klassen kvalifiserer etter reaksjonstid. Eliminering med handicap start.

Heads up klassen kvalifiserer etter best tid mot klasseindeks (ET 7:70) Eliminering med Heads up start.

Se forøvrig relevante punkt i \$631 og \$619

5. Kvalifiseringsløp og NM løpet

Arrangører kan søke om NM status på Street Legal stevner for 2021 innen 1. Mars 2021 . (dette pga usikkerhet rundt Covid 19, i en normalsesong vil søknadsfristen være 1.oktober året før)

6. Poengtildeling

En fører regnes som deltager når papir- og teknisk kontroll er godkjent. Det tildeles 10 poeng for gjennomført og godkjent teknisk. Det må gjennomføres minst ett godkjent drag for å kunne tildeles kvalifiseringspoeng. Det tildeles poeng for den endelige kvalifiseringslisten til de 8 beste etter følgende skala i all grupper:

Deltagere som blir diskvalifisert skal ha alle sine poeng fra stevnet strøket.

Kvalifiseringsposisjon 1= 10 poeng Kvalifiseringsposisjon 5= 5 poeng

Kvalifiseringsposisjon 2= 8 poeng Kvalifiseringsposisjon 6= 4 poeng

Kvalifiseringsposisjon 3= 7 poeng Kvalifiseringsposisjon 7= 3 poeng

Kvalifiseringsposisjon 4= 6 poeng Kvalifiseringsposisjon 8= 2 poeng

Dersom elimineringsstigen inneholder flere enn 8 biler, gis 1 poeng til øvrige kvalifiserte deltakere.

Par-vinnere i elimineringen tildeles 10 poeng pr. runde.

Dersom NM avgjøres på kun ett stevne tildeles Gull, Sølv og Bronse slik deltagerene kommer ut av stigen, og deretter i henhold til poeng. Ved diskvalifikasjon tapes alle poeng fra stevnet.

7. Premiering

Resultatet i elimineringen vil gi NM medalje, henholdsvis Gull, Sølv og Bronse, som utdeles på NBF årlige premieutdeling. Det er derfor særdeles viktig at stevnets juryleder får deltagerlister som inneholder navn, adresse, telefonnummer og e-mail.

8. Protester og Appeller

Protester leveres på vanlig måte til konkurransens løpsleder for behandling av den enkelte konkurranses jury. Poengberegningen for mesterskapet foretas av NBF ved RCS.

Poengberegningen skjer først etter at eventuelle protester er avgjort, og det kan således ikke nedlegges protest på poengberegningen. Eventuell appell mot beregningen kan foretas som fastsatt i Generelle bestemmelser Art. 15.

© 2021 Norges Bilsportforbund (NBF) – Alle rettigheter forbeholdes.



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

Generelle bestemmelser 2021

© 2021 Norges Bilsportforbund (NBF) – Alle rettigheter forbeholdes. All opphavsrett og andre immaterielle rettigheter for dette reglementet og dets innhold, tilhører NBF. Enhver reproduksjon, overføring, endring, utnyttelse eller publisering av reglementet eller dets innhold, i sin helhet eller delvis i noen form (inkludert, men ikke begrenset til, framing, innlemming på andre nettsteder eller andre publikasjoner), av enhver offentlig og/eller kommersiell årsak, er forbudt for enhver, uten skriftlig forhåndstillatelse fra NBF. Dette gjelder likevel ikke NBFs tilsluttede klubber eller arrangører godkjent av NBF som kan bruke reglementet eller dets innhold for ikke-kommersielle formål

1. Generelle prinsipper

1.1 Internasjonal kontroll av bilsport

1.1.1 Federation Internationale de l'Automobile, heretter kalt FIA, er den eneste internasjonale myndighet som kan gi eller endre internasjonale regler og bestemmelser til fremme og kontroll av bilsport.

1.1.2 FIA er også den høyeste internasjonale dømmende instans for tvister som måtte oppstå på grunnlag av de bestemmelser den har gitt.

1.2 Det Internasjonale Sportsreglement

1.2.1 For å ha internasjonal kontroll på bilsporten som nevnt i artikkel 1, og at denne skal bli utøvet på en riktig og rettferdig måte, har FIA satt opp et internasjonalt sportsreglement ("International Sporting Code"), heretter kalt ISR.

1.3 Kjennskap til, og plikt til å følge regelverket

1.3.1 Alle personer, eller gruppe av personer, som organiserer eller deltar i en konkurranse:

1.3.1.a skal anses som å være kjent med ISR og NSR,

1.3.1.b skal innordne seg det gjeldende regelverk og de beslutninger som fattes av FIA eller NBF og de konsekvenser som dette resulterer i.

1.3.2 Dersom disse reglene ikke følges kan alle som organiserer eller deltar i en konkurranse bli straffet. NBF skal begrunne sin beslutning.

1.3.3 Dersom en bil ikke er i henhold til gjeldende teknisk regelverk, er det under straffeutmålingen ikke noe forsvar å hevde at feilen ikke har noe konkurransemessig fortrinn.

1.4 Nasjonal kontroll av bilsporten

1.4.1 NBF er den høyeste nasjonale myndighet for bilsport i Norge.

1.4.2 NBF er forpliktet til å følge hovedprinsippene i ISR.

1.5 Det Nasjonale Sportsreglement

NBF har fastsatt Det Nasjonale Sportsreglement, heretter kalt NSR. NSR består av Generelle bestemmelser og samtlige spesialreglement for grener og klasser. NSR gjelder for all bilsport i Norge. Alle bilsportsstevner i Norge må derfor arrangeres i samsvar med disse regler og de tilleggsregler og bestemmelser som blir satt opp for hvert enkelt stevne eller konkurranse. Disse må ikke være lempeligere eller i strid med ISR eller NSR.

2. Konkurranser – generelle regler

2.1 Generelle regler



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

2.1.1 Det internasjonale og nasjonale reglements gyldighetsområde

Alle konkurranser som arrangeres i Norge er underlagt bestemmelsene i ISR og NSR.

2.1.2 Organisering av konkurranser

En konkurranse kan bli organisert:

2.1.2.a av NBF,

2.1.2.b av en organisasjon eller klubb tilsluttet NBF under forutsetning av at arrangørlisens er utstedt av NBF.

2.1.3 Offisielle dokumenter

2.1.3.a For alle konkurranser skal det foreligge offisielle dokumenter herunder tilleggsregler og offisiell påmeldingsliste dersom ikke annet er bestemt i NBFs regler.

2.1.3.b Bestemmelser i de offisielle dokumentene som er i strid med ISR eller NSR er ugyldige.

2.1.4 Obligatorisk anførsel i de offisielle dokumentene

Tilleggsregler, startprogram og påmeldingsskjema skal inneholde følgende tekst: "Arrangeres i samsvar med Det Internasjonale Sportsreglement og Det Nasjonale Sportsreglement for Norge".

2.1.5 Ikke godkjente konkurranser

2.1.5.a En hvilken som helst konkurranse som ikke er i henhold til ISR og/eller NSR skal ansees som ikke godkjent.

2.1.5.b Dersom en slik konkurranse inngår i et stevne som er godkjent av NBF, blir arrangørlisensen ugyldig.

2.1.6 Utsettelse eller avlysning av en konkurranse

2.1.6.a En konkurranse kan kun utsettes eller avlyses på grunn av Force Majeure eller av sikkerhetsmessige forhold, eller dersom tilleggsreglene inneholder bestemmelser om dette.

2.1.6.b Dersom konkurransen utsettes mer enn 24 timer, eller avlyses av andre årsaker enn Force Majeure eller sikkerhetsmessige forhold, skal startavgiften refunderes.

2.1.7 Start og slutt av en konkurranse

2.1.7.a En konkurranse ansees å ha startet ved det tidspunkt som inntreffer først av starten av administrativ innsjekk og/eller teknisk kontroll.

2.1.7.b Konkurransen ansees å være avsluttet ved det tidspunkt som inntreffer sist av avslutningen av:

- i. Tidsfrist for protester eller appeller eller ved slutten av nødvendige undersøkelser
- ii. Teknisk etterkontroll som er utført i henhold til NSR.

2.2 Nasjonale konkurranser

2.2.1 Enhver nasjonal konkurranse må anmeldes til NBF for godkjenning og oppføring på den nasjonale terminliste.

2.2.2 En nasjonal konkurranse er i utgangspunktet kun åpen for norske anmeldere og deltagere med norsk lisens. En nasjonal konkurranse kan i tillegg være begrenset eller lukket.

2.2.3 En arrangør av en nasjonal konkurranse kan tillate utenlandske deltagere dersom dette er godkjent av NBF men disse kan ikke ta poeng i norske mesterskap og cuper. Utenlandske deltagere kan heller ikke telles med ved beregning av poeng. Utenlandske deltagere skal ha starttillatelse fra eget forbund.

2.2.4 Nasjonale bestemmelser gjelder også utenlandske deltagere, med unntak av krav om norsk vognlisens.

2.2.5 Norske anmeldere og deltagere som ønsker å delta i nasjonale konkurranser utenlands må ha starttillatelse fra NBF. (Generell starttillatelse er gitt på personlige lisenser.)

2.2.6 En starttillatelse kan kun gis dersom konkurransen er oppført på den nasjonale terminliste til det angjeldende land.



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

2.3 Mesterskap, cuper og lagkonkurranse

2.3.1 Ethvert mesterskap, cuper o.l. skal anmeldes til NBF i rett tid og tas med i terminlisten.

2.3.2 Reglementet (statuttene) for mesterskap og cuper må i god tid på forhånd bli forelagt NBF for godkjenning.

2.3.3 Lagkonkurranser i enhver form (herunder også landskamper o.l.) faller inn under samme definisjon og bestemmelser.

2.3.4 Arrangøren av mesterskapet/cupen er forpliktet til å betale den ekstraavgift som til enhver tid gjelder for cuper/mesterskap.

2.3.5 Norgesmesterskap og Norgescuper

2.3.5.a Kun NBF kan godkjenne Norgesmesterskap (NM) og Norgescuper (NC).

2.3.5.b NBF oppnevner arrangører til å avholde disse konkurransene.

2.3.5.c Med unntak av bestemmelsene i artikkel 2.3.5 d er det kun anmeldere og deltagere med norsk lisens som kan ta poeng.

2.3.5.d For grenene Crosskart, Drifting, Offroad og Biltrial kan deltagere med lisens fra samtlige ASN tilsluttet FIA NEZ, delta og ta poeng. Dette under forutsetning av at det fremgår av mesterskapets/cupens regelverk.

2.3.5.e De respektive seksjoner gjennomgår etter endt sesong status for de enkelte klassene og tildeler status for påfølgende år etter følgende retningslinjer:

Minimumsantall som må ha tatt poeng i serien for at klassen skal få status påfølgende år:

NM minimum 10

NC minimum 8

Klasser som ikke har hatt mesterskapsstatus vil bli vurdert ut fra hvor mange deltagere som ville ha tatt poeng i løpet av en sesong for en eventuell tildeling neste sesong.

2.4 Parc Fermé

2.4.1 Parc Fermé kreves i alle konkurranser der det er teknisk kontroll av bilene dersom ikke annet er beskrevet i spesialreglementene.

2.4.2 I konkurranser på lukket bane må Parc Fermé plasseres i nærheten av mål/mållinjen. Bilene er også underlagt bestemmelsene om Parc Fermé fra passering av mål/mållinjen til ankomst Parc Fermé.

2.4.3 Det er kun deltageren som skal kjøre bilen fra mållinjen til Parc Fermé.

2.4.4 Dersom bilen ikke er i slik forfatning at deltageren kan kjøre bilen til Parc Fermé, er bistand fra arrangøren tillatt.

2.4.5 Fra mållinjen til Parc Fermé er det forbudt å medbringe passasjerer i- eller på bilen.

2.4.6 Konkurransens tilleggsregler skal oppgi det stedet/de stedene hvor Parc Fermé er etablert.

2.4.7 Parc Fermé skal være av tilpasset størrelse og godt sikret så uvedkommende ikke kan få adgang.

2.4.8 Kun funksjonærer oppnevnt av NBF eller arrangøren har adgang til Parc Fermé, og kun disse kan gi ordre til deltagerne.

2.4.9 All form for justering, kontroll, reparasjon eller tilsvarende er forbudt med mindre tillatelse er gitt av de samme funksjonærene eller er beskrevet i spesialreglement eller tilleggsreglene.

2.4.10 Kontrollsoner og regupperingssoner i rally er også underlagt bestemmelsene om Parc Fermé.

2.4.11 Åpning av Parc Fermé besluttet av juryen.



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

2.5 Lisens

2.5.1 En lisens er et dokument utstedt av NBF til en person eller juridisk enhet, som i hvilken som helst kapasitet ønsker å arrangere eller delta i en konkurranse underlagt ISR og NSR, eller en person som er autorisert av NBF for slike konkurranser. I tillegg utstedes det banelisenser og vognlisenser.

2.5.2 Arrangørlisens kan kun utstedes til organisasjon tilsluttet NBF.

2.5.3 Med unntak av enkelte typer engangslisenser og juridiske enheter, kan lisenser kun utstedes til personer som er medlem av organisasjon tilsluttet NBF.

2.5.4 Klubbtilhørigheten er påført lisensen. Klubbtilhørigheten er gjeldende i lisensens gyldighetsperiode. Eventuell endring av klubbtilhørighet kan skje avgiftsfritt ved årsskifte. Endring må meddeles NBF innen 15. november. Skal klubbtilhørighet endres i gyldighetsperioden, må dette meddeles NBF og det må løses duplikat for lisens mot den avgift som til enhver tid gjelder.

3. Konkurranser – organisatoriske bestemmelser

3.1 Tillatelse til å arrangere en konkurranse

Ingen konkurranse må arrangeres uten at det på forhånd er innhentet tillatelse fra NBF. Slike tillatelser gis under forutsetning av at arrangøren forplikter seg til i rett tid å betale:

- a)** Arrangørlisens og eventuell FIA-avgift til NBF.
- b)** Forsikringspremier (til forsikringsselskapet NBF har avtale med).
- c)** Den avgift av brutto billettsalg som til enhver tid er fastsatt av NBF, vedlagt oppgave over billettinntektene.

3.2 Søknad om å få arrangere en konkurranse

Søknad om å få arrangere en konkurranse må være sendt NBF innen 1. oktober året før konkurransen skal avholdes (NM/NC har egne frister). Søknaden må sendes på NBFs fastsatte skjema.

3.2.1 Arrangørlisensavgiften faktureres og må være innbetalt ved forfall. Betaling etter dette medfører 50 % tillegg dersom ikke annet er avtalt.

3.2.2 Søknad om etteranmeldt konkurranse må sendes minimum 2 måneder før konkurransen er planlagt arrangert. I spesielle tilfeller kan en nasjonal konkurranse anmeldes med kortere tidsfrist enn 2 måneder. Avgiften for en slik konkurranse er 50 % tillegg på arrangørlisensavgiften.

3.3 Utstedelse av arrangørlisens

En arrangør som søker om en arrangørlisens skal ha rett til å få denne godkjent så lenge arrangøren tilfredsstiller kravene i NSR. Arrangørlisensen sendes fra NBF til arrangøren.

3.4 Respekt for lover og offentlige bestemmelser

3.4.1 En konkurranse kan holdes på vei, bane eller begge deler.

3.4.2 Tillatelsen fra NBF gis under forutsetning av at de nødvendige tillatelser fra offentlige myndigheter innhentes.

3.4.3 Konkurranser som holdes på vei må arrangeres i samsvar med vegtrafikklovgivningen.

3.4.4 Kjøring til- og fra konkurranse-stedet må skje i samsvar med vegtrafikklovgivningen.

3.5 Tilleggsregler og deres innhold



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

3.5.1 For alle konkurranser må det utarbeides tilleggsregler. Tilleggsreglene må inneholde følgende opplysninger:

- a) Arrangøren(e)s navn.
- b) Navn, art og beskrivelse av konkurransen.
- c) Anførsel om at konkurransen holdes i samsvar med Det Internasjonale Sportsreglement og Det Nasjonale Sportsreglement for Norge.
- d) Arrangørlisensnummer.
- e) Sportskomiteens sammensetning og adresse.
- f) Tid og sted for konkurransen, samt arrangørens telefonnummer stevnedagen.
- g) En detaljert beskrivelse av konkurransen (konkurransens lengde, klasseinndeling, hvilke kategorier av biler som kan delta, tillatt drivstoff, eventuelt minimumskrav eller begrensning av deltagerantallet etc.).
- h) Alle nødvendige opplysninger angående anmeldelser (hvor og hvordan de mottas, fra hvilken dato og hvilket klokkeslett de kan mottas og når anmeldelsesfristen går ut, anmeldelsesgebyr samt påminnelse om fremgangsmåten ved forfall og valg av konkurranse.)
- i) Alle nødvendige opplysninger om forsikringer.
- j) Dato og tid for starten, samt startmåten.
- k) Påminnelser angående gjeldende reglement, spesielt nødvendige lisenser.
- l) Opplysninger om premiering.
- m) En påminnelse om lydbegrensning.
- n) Ved hastighetsløp, tid og sted for førermøte.
- o) Tid og sted for publisering av resultater og juryavgjørelser. Dersom det ikke er mulig å publisere offisielle resultater innen oppgitt tidspunkt, skal arrangøren publisere hvorfor samt oppgi nytt tidspunkt.
- p) Beskrive hvor og når den offisielle oppslagstavlen er tilgjengelig.
- q) Ved arrangørreklame, reklamens art, plassering og pris for frikjøp.
- r) En påminnelse om gjeldende reglements bestemmelser angående protester.
- s) Navnene på konkurransens jurymedlemmer, løpsleder og teknisk kontrollør.
- t) Beskrivelse av forhold som vil bli bedømt av faktadommere.
- u) Opplysninger om arrangørens miljøansvarlig og miljøtiltak.
- v) Bestemmelser dersom konkurransen skal kunne utsettes eller avlyses.

3.6 Endring av tilleggsreglene

3.6.1 Endring av tilleggsreglene må ikke foretas etter det tidspunkt anmeldelser til konkurransen kan mottas. I så fall må alle de anmeldere som allerede har innlevert sine anmeldelser erklære seg enig i dette, eller etter beslutning av juryen. Kun dersom det foreligger en forhåndsgodkjenning fra NBF kan arrangøren gjøre endringer i tilleggsreglene med hensyn til sikkerhet eller effektiv gjennomføring av stevnet, frem til starten av gjeldende konkurranse. (Se 2.1.7 a.)

3.7 Program og dets innhold

3.7.1 For alle konkurranser bør det settes opp et startprogram. Programmet bør inneholde:

- a) Anførsel om at konkurransen holdes i samsvar med Det Internasjonale Sportsreglement og Det Nasjonale Sportsreglement for Norge.
- b) Tid og sted for konkurransen.
- c) En kort beskrivelse av konkurransen med tidsplan.
- d) Anmeldernes og deltagerens navn med tildelt startnummer.
- e) Opplysninger om premiering.
- f) Navnene på konkurransens jurymedlemmer og løpsleder.

3.8 Anmeldelser



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

3.8.1 En anmeldelse er en kontrakt mellom anmelder og sportskomité. Den kan være signert av begge parter eller et resultat av en brevveksling / e-post. Den forplikter anmelder til å delta i den konkurransen anmeldelsen gjelder, såfremt det ikke oppstår tilbørlig bevist tilfelle av Force Majeure samt å oppfylle de betingelser anmeldelsen forøvrig medfører, bl.a. betaling av anmeldelseskontingent.

3.8.2 Ved begrunnet forfall plikter anmelderen straks å meddele dette til arrangøren. Skjer dette telefonisk må skriftlig/e-post bekreftelse sendes umiddelbart.

3.9 Mottakelse av anmeldelser

3.9.1 Når NBF har gitt tillatelse til at en konkurranse kan holdes, og tilleggsregler er offentliggjort, kan arrangøren innby til deltagelse og motta anmeldelser. (Generell starttillatelse er gitt på personlige lisenser.)

3.9.2 Anmeldelser til utenlandske konkurranser

For å delta i utenlandske konkurranser som er internasjonalt anmeldt, kreves det starttillatelse fra NBF og internasjonal fører- og anmelderlisens.

3.10 Respekt for anmeldelser

3.10.1 Enhver uenighet mellom anmelder og sportskomité angående en anmeldelse avgjøres av NBF.

3.10.2 Såfremt en slik avgjørelse ikke kan foreligge før konkurransen arrangeres, vil enhver anmelder eller deltager som er anmeldt men som ikke starter, øyeblikkelig bli internasjonalt suspendert (midlertidig tilbakekallelse av lisens) såfremt det ikke betales et depositum fastsatt av NBF.

3.10.3 Betalingen av et slikt depositum tillater ikke at anmelder eller deltager kan delta i en annen konkurranse.

3.11 Anmeldelsesfrist

Anmeldelsesfristen for en konkurranse skal være angitt i tilleggsreglene.

3.12 Anmeldelse pr. e-post eller annen elektronisk måte

3.12.1 Anmeldelser kan gjøres pr. e-post eller ved bruk av annen elektronisk måte under forutsetning av at anmeldelsen er sendt før påmeldingstidsfristen utløper og at avsender kan identifiseres.

3.12.2 Anmeldelsen skal inneholde opplysninger om anmelderens og deltagerens navn og adresse, samt deres lisensnumre. Konkurransens tilleggsregler kan tillate at deltagerens navn meddeles senere.

3.12.3 Anmeldelsen skal inneholde opplysninger om kjøretøy og klasse.

3.12.4 Tidspunktet for avsendelse angitt på e-post eller annet elektronisk medium er avgjørende for tidsangivelsen.

3.13 Anmeldelser som inneholder feilaktige opplysninger

3.13.1 Anmeldelser som inneholder feilaktige opplysninger er ugyldige.

3.13.2 Innsending av en slik anmeldelse er brudd på NSR og anmeldelsesavgiften kan tilbakeholdes.

3.14 Nektelse av anmeldelse

3.14.1 En sportskomité kan nekte å godta en anmeldelse. En slik nektelse må være begrunnet og meddelt anmelderen innen 2 dager etter at fristen for anmeldelsen er utløpt.

3.14.2 En nektelse er definitiv og kan ikke appelleres.

3.15 Betinget anmeldelse

3.15.1 Tilleggsreglene kan bestemme at anmeldelsene mottas med visse forbehold, som for eksempel begrensning av deltagerantallet.

3.15.2 Avgjørelsen av betingede anmeldelser må meddeles de det gjelder skriftlig eller pr. e-post senest dagen etter anmeldelsesfristens opphør. Deltager som er anmeldt til en konkurranse hvor anmeldelsene er betingede, er ikke bundet av bestemmelsene i 9.13.

3.16 Offentliggjørelse av anmeldelser

3.16.1 Arrangøren må ikke føre opp i programmet eller på annen måte bekjentgjøre navn på anmeldere eller deltagere såfremt det ikke foreligger fullstendig godkjent anmeldelse fra vedkommende.

3.16.2 Er anmeldelsen betinget (se 3.15), skal dette angis.

3.17 Godtagning av anmeldelser

Dersom antall anmeldelser overstiger det maksimumsantall som er angitt i tilleggsreglene, kan avgjørelsen om hvem som skal delta foretas enten ved at den rekkefølge som anmeldelsene er mottatt følges, ved loddtrekning eller på den måten som måtte være angitt i tilleggsreglene.

3.18 Nominering av reserver

Skulle en deltager bli utelatt som følge av bestemmelsene i 3.17, kan han antas som reserve av arrangøren.

3.19 Anmeldelse av bil

3.19.1 En og samme bil må ikke anmeldes mer enn en gang i samme konkurranse.

3.19.2 NBF kan under særlige forhold gjøre unntak fra denne regelen såfremt samme fører ikke kjører begge gangene.

3.19.3 For autoslålåm, biltrial og offroad, se det enkelte spesialreglement.

3.20 Liste over påmeldte

3.20.1 Arrangøren skal offentliggjøre liste over påmeldte før konkurransens start.

4. Touring

Bestemmelsene i ISR kapittel 4 legges til grunn nasjonalt.

5. Parade

Bestemmelsene i ISR kapittel 5 legges til grunn nasjonalt.

6. Demonstrasjon

Bestemmelsene i ISR kapittel 6 legges til grunn nasjonalt.

7. Baner

7.1 Nasjonal banelisens

7.1.1 Alle baner skal ha godkjenning fra NBF og skal ha lisens. Godkjenningen skal angi banelengden og hvilke klasser banen er godkjent for.

7.1.2 Godkjenningen skal inneholde spesielle regler for banen som en fører forventes å vite om og må forholde seg til.



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

7.2 Regler for midlertidige og permanente baner

7.2.1 Banegodkjenningen skal henges opp på et lett synlig og tilgjengelig sted på banen så lenge den er gyldig.

8. Startbestemmelser

8.1 Start og startmetoder

8.1.1 Det er to startmetoder:

a) Rullende start

b) Stående start

8.1.2 Starten er det øyeblikk startsignalet gis en deltager, eller til flere samtidig ved felles start. En deltager anses å ha startet i det øyeblikk startsignalet gis uansett hvilken metode som anvendes. (Se også spesialreglement.) Et startsignal må aldri gjentas for samme start.

8.1.3 For alle konkurranser utenom rekordforsøk, skal tilleggsreglene angi startmetoden.

8.1.4 Eventuell tidtaking igangsettes når startsignalet gis.

8.2 Startlinjen

8.2.1 Ved rullende start er startlinjen den linjen der tidtakingen starter når første bil bryter linjen.

8.2.2 Ved stående start er startlinjen sett i forhold til bestemt plassering av hver enkel bil før startsignalet gis.

8.3 Rullende start

8.3.1 Med rullende start forstås at bilen etter et visst tilløp er i bevegelse når den passerer startlinjen.

8.3.2 Dersom det ikke er beskrevet annerledes i spesialreglementet eller i tilleggsreglene, skal bilene bli ledet fra startoppstillingen av en offisiell bil. Bilene skal beholde sine individuelle plasseringer som kan være på linje eller side om side som beskrevet i relevant spesialreglement eller i tilleggsreglene som også skal beskrive prosedyren som skal anvendes dersom en bil ikke kan beholde sin opprinnelige posisjon.

8.3.3 Når den offisielle bilen forlater banen skal feltet fortsette bak lederbilen i samme rekkefølge inntil startsignalet gis. Imidlertid skal ikke konkurransen ansees å ha startet før lederbilen passerer startlinjen. Tidtaking startes når lederbilen passerer startlinjen.

8.4 Stående start

8.4.1 Med stående start forstås at bilen er stillestående når startsignalet gis.

8.4.1.a Deltagerne skal sitte i bilen ikledd korrekt sikkerhetsutstyr og sikkerhetsbelter festet.

8.4.2 Bilen skal plasseres slik at dens fremste del (ved automatisk tidtaking den del som setter tidtakingssystemet i gang) befinner seg bak startlinjen og ikke mer enn 10 cm bak denne.

8.4.3 Ved rekordforsøk skal motoren være i gang, og ved andre konkurranser skal tilleggsreglene angi om starten skal foregå med motoren i gang eller ikke.

8.4.4 Biler som starter en og en eller på linje

8.4.4.a Dersom tidtakingen starter automatisk, skal bilene plasseres som beskrevet i 8.4.2.

8.4.4.b Dersom tidtakingen foretas med klokke eller ved manuell start av tidtakingssystem, skal bilens framhjul stå på startlinjen.

8.4.5 Biler som starter i formasjon

8.4.5.a Uansett startposisjon i forhold til startlinjen, så skal tidtakingen starte når startsignalet gis.



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

8.4.5.b I konkurranser på lukket bane skal tiden for hver enkelt bil tas når bilene passerer tidtakingslinjen dersom spesialreglementene eller tilleggsreglene ikke sier noe annet.

8.4.6 Endelig startoppstilling

Etter at startoppstillingen er publisert, skal posisjonen til de som ikke starter stå tom og de øvrige beholde sin opprinnelige startposisjon dersom ikke spesialreglement bestemmer annet.

8.5 Starter

8.5.1 Løpsleder skal være starter dersom ikke annet er bestemt i tilleggsreglene.

8.6 Feil start

8.6.1 Det er feil start når en bil:

8.6.1.a står i feil posisjon for start (som beskrevet i spesialreglement eller tilleggsreglene), eller;

8.6.1.b beveger seg fremover fra angitt startposisjon før startsignalet er gitt, eller;

8.6.1.c er i bevegelse når startsignalet gis ved stående start, eller;

8.6.1.d akselerer tidlig eller ujevnt ved rullende start eller ikke opprettholder sin posisjon i formasjonen (som beskrevet i spesialreglement eller tilleggsreglene eller som bestemt av løpsleder).

8.7 Heat

8.7.1 Startes det i heat skal tilleggsreglene inneholde bestemmelser for hva som skal legges til grunn for oppstillingen. Startordningen og heatenes sammensetning bestemmes av sportskomiteen.

8.7.2 En endring av heatenes sammensetning kan om nødvendig foretas av stevnets jury.

8.8 Dødt løp

Oppnår to eller flere deltagere samme plassering, skal de enten dele den eller de premier som på grunn av dette tilkommer dem, eller stevnets jury kan tillate en omkjøring for angjeldende deltagere dersom disse er enig. Juryen bestemmer betingelsene for omkjøringen, men en omkjøring av hele konkurransen er ikke i noe tilfelle tillatt.

8.9 Avbrutt konkurranse

8.9.1 Dersom en deltager ønsker å avbryte en konkurranse plikter han å informere arrangøren skriftlig. Arrangøren skal påføre klokkeslett og dato på meldingen.

8.9.2 Melding om avbrutt konkurranse som blir innlevert etter at dopingkontroll etter paragraf 100 er kunngjort, fritar ikke deltageren for kontroll.

9. Anmeldere og deltagere

9.1 Registrering av anmeldere og deltagere

9.1.1 Enhver som ønsker å delta i en konkurranse eller en organisert trening som anmelder eller deltager, må ha lisens utstedt av NBF.

9.1.2 Søknad om lisens må gjøres på skjema fastsatt av NBF.

9.1.3 For utstedelse av lisens, betales en avgift som fastsettes av NBF. Det må ikke utstedes lisens til noen som er suspendert eller ekskludert av NBF.

9.1.4 For å få utstedt førerlisens (også engangslisens) må førerretten ikke være midlertidig tilbakekalt eller fratatt føreren.

9.1.5 Deltager som ikke har løst lisens de siste fem år må gjennomgå de krav som NBF krever for den enkelte gren for å løse ny lisens. (For rally, se spesialreglement.)



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

9.2 Anmelderlisens

9.2.1 Som nasjonal anmelderlisens gjelder internasjonal eller nasjonal personlig lisens innenfor den gren lisensen er utstedt for, herunder også vognlisens. Det er krav om særskilt anmelderlisens i internasjonale løp.

9.2.2 Anmelderlisenser utstedes på bilens eier, et firma eller et team. Ved søknad om anmelderlisens skal ansvarlig person navngis.

9.2.3 For et firma eller team som anmelder flere biler er det kun nødvendig med en anmelderlisens.

9.3 Anmelder- og personlig lisens for internasjonale konkurranser

9.3.1 Ved deltagelse i alle internasjonalt anmeldte konkurranser arrangert i- eller utenfor Norge, må så vel anmelder som deltager ha internasjonal lisens. Selv om deltager og anmelder er samme person, må det foreligge egen anmelderlisens.

9.3.2 Utstedelse og gradering av internasjonale lisenser gjøres etter til enhver tid gjeldende krav i ISR.

9.3.3 Lisensen kan bare utstedes av NBF, og søknaden må sendes NBF minimum 14 dager før den skal brukes i den konkurransen vedkommende ønsker å delta i. For utstedelse av lisens betales en avgift, som er fastsatt av NBF.

9.3.4 Deltagere som deltar i internasjonale konkurranser, må ha medisinsk dokumentasjon utstedt av NBF. Slik dokumentasjon utstedes etter legeundersøkelse foretatt på bakgrunn av NBFs fastsatte skjemaer.

9.4 Anmelder- og personlig lisens for nasjonale konkurranser

9.4.1 Ved deltagelse i konkurranser arrangert i Norge, må deltagerne ha nasjonal førerlisens.

9.4.2 Lisensens gyldighet i nasjonale konkurranser i andre land må avklares med hvert enkelt arrangørland.

9.4.3 Er deltager og anmelder to forskjellige personer må begge ha lisens.

9.4.4 Internasjonal deltager og/eller anmelderlisens gjelder også for nasjonale konkurranser.

9.5 Ledsagerlisens

9.5.1 Deltagere under 18 år skal ha en ledsager (foresatt) som skal ha lisens utstedt av NBF. (Se art. 21, definisjoner, om ledsager)

9.5.2 Lisensen er personlig, og må derfor utstedes i ledsagerens navn.

9.5.3 Ledsager melder på deltageren og har det fulle ansvaret for denne under løpet.

9.5.4 Innehaver av ledsagerlisens kan kun anmelde en deltager i en konkurranse med mindre deltagerne er søsken.

9.5.5 I forbindelse med trening kan innehaver av ledsagerlisens ha ansvaret for inntil to deltagere.

9.5.6 Ledsager kan ved skriftlig fullmakt overføre ansvaret til en annen. Denne må være over 18 år og inneha gyldig personlig lisens.

9.5.7 Som ledsagerlisens godkjennes alle personlige lisenser.

9.5.8 Ledsager er underlagt de samme plikter og rettigheter som andre lisensinnehavere.

9.6 Engangslisens



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

9.6.1 Engangslisens (gjeldende for et enkelt løp/trening) for deltagere og bil i enkelte grener kan utstedes av arrangørklubben og gjelder for vedkommende klubbs bestemte løp/trening (se for øvrig spesialreglementene). Kun engangslisens kjøpt av NBF kan benyttes.

9.6.2 Deltagere som kjører med engangslisens kan ikke oppnå plassering på resultatlisten eller premieres.

a) For løp som ikke er NM eller NC gjøres det unntak for Økonomiløp, Autoslalom, Street Legal og Bil-O/Challenge.

b) Unntaket gjelder også for rene klubblop der kun klubbens medlemmer deltar.

c) For Biltrial og Terrengtouring, se egne bestemmelser i spesialreglementene.

9.6.3 Det kan ikke utstedes engangslisens til person eller bil der det er gjeldende dom om suspensjon eller eksklusjon.

9.7 Nektelse av lisens

9.7.1 NBF kan på saklig grunnlag nekte å utstede enhver lisens.

9.7.2 Avgjørelsen for å nekte skal begrunnes.

9.8 Lisensens gyldighet

9.8.1 Lisensens gyldighetstid er begrenset til 31. desember det året den er utstedt.

9.8.2 En nasjonal lisens gjør innehaveren kvalifisert til å delta i nasjonale konkurranser som er oppført i den nasjonale terminlisten.

9.8.3 Lisensens gyldighet i nasjonale konkurranser i andre land må avklares med hvert enkelt arrangørland.

9.8.4 En internasjonal lisens gjør innehaveren kvalifisert til å delta i konkurransen som er anmeldt internasjonalt. Internasjonal lisens gjelder også som nasjonal lisens i Norge.

9.8.5 Dersom en person midlertidig får tilbakekalt føreretten eller fratas retten til å føre bil, opphører førerlisensens gyldighet.

9.9 Fremvisning av lisens

Innehaver av lisens plikter å vise frem denne på forlangende til en konkurranses funksjonær.

9.10 Inndragning av lisens

9.10.1 En deltager eller funksjonær som deltar i en aktivitet som ikke er godkjent av NBF, FIA eller annet nasjonalt FIA-tilknyttet forbund kan straffes i henhold til bestemmelsene i ISR/NSR.

9.10.2 NBF ved Generalsekretæren kan til en hver tid inndra en lisens fra en person som har fått sin lisens gjennom autorisasjon. En slik avgjørelse er endelig og kan ikke appelleres.

9.11 Endring av deltagere

9.11.1 Det er lov å endre deltagere før frist for påmelding utløper under forutsetning at dette ikke er forbudt i henhold til et gjeldende spesialreglement.

9.11.2 Det er lov å endre deltagere etter at fristen for påmelding har utløpt under forutsetning av at dette godkjennes av arrangøren og såfremt anmelder ikke endres.

9.12 Anmelder og deltagers felles ansvar

9.12.1 En anmelder er ansvarlig for alle direkte eller indirekte handlinger eller forsømmelser mot ISR, NSR eller tilleggsreglene som begås av deltagere eller noen i anmelderens team, f.eks. mekaniker, servicepersonell eller enhver person som er tilknyttet anmelderen.

9.12.2 Ved brudd på reglene er hver av disse personene individuelt ansvarlig.



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

9.12.3 En anmeldelse til løp er å anse som en erklæring om at deltagerne sier seg kjent med relevante deler av ISR, NSR, løpets tilleggsregler og forplikter seg til å følge disse. En anmeldelse er videre å anse som en erklæring om at den påmeldte bilen er i henhold til regelverket og at det deltas i løpet på eget ansvar og egen risiko.

9.13 Valg av deltagelse i konkurranser

9.13.1 En anmelder eller deltager som er påmeldt og akseptert i en konkurranse, men som uteblir for å delta i en annen konkurranse på annet sted, suspenderes for den tid NBF måtte bestemme.

9.13.2 Såfremt en deltager har gyldig grunn for ikke å starte i en konkurranse, må vedkommende ha arrangørens skriftlige tillatelse for å kunne delta i en annen konkurranse på et annet sted. Tillatelsen må gis in duplo, i det ene eksemplaret leveres arrangøren for det andre stevnet og det andre eksemplaret omgående sendes NBF. Det er deltageren som pålegges ansvaret for at NBFs bestemmelser følges. Det er deltageren som må sørge for:

- a) å få den skriftlige tillatelsen.
- b) å levere tillatelsen til den andre arrangøren.
- c) å sende kopi av tillatelsen til NBF.

Deltagere som ikke følger denne bestemmelsen vil få sin lisens inndratt for den tid NBF måtte bestemme.

9.14 Deltagelse i internasjonale eller nasjonale konkurranser

9.14.1 Kun de konkurranser som er oppført i FIA's eller de respektive lands offisielle terminlister, er godkjente konkurranser.

10. Bestemmelser om klasseinndelinger og biler

10.1 Vognlisens

10.1.1 Biler skal ha vognlisens i trening og løp, dette gjelder både rally og hastighetsløp.

10.2 Klasseinndeling

10.2.1 FIAs klasseinndeling for internasjonale klasserekorder gjelder også for lokale eller nasjonale klasserekorder.

10.2.2 Ved internasjonale hastighetsløp gjelder den internasjonale klasseinndeling og i nasjonale hastighetsløp den nasjonale klasseinndelingen. Det er dog tillatt å slå to eller flere klasser sammen såfremt det er mindre enn 5 deltagere i den respektive klassen. Dette angis i konkurransens tilleggsregler.

10.2.3 For racing gjelder egne bestemmelser.

10.2.4 I Challenge, Bil-O og økonomiløp må enten ovennevnte klasseinndeling eller klasseinndeling etter kvalifikasjoner benyttes. Dette må være angitt i konkurransens tilleggsregler.

10.3 Standard-, turist-, formel- og sportsbiler

De bestemmelsene som er fastsatt av FIA for standard-, turist-, formel- og sportsbiler gjelder også i Norge.

10.4 Farlige konstruksjoner

10.4.1 Dersom konstruksjonen på en bil er av slik art at det kan anses farlig at den deltar i konkurransen, kan den diskvalifiseres fra deltagelse av juryen.



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

10.4.2 En deltager skal bryte løpet når det er åpenbart for vedkommende at betingelse for diskvalifikasjon foreligger.

10.5 Nasjonal homologering av biler

NBF kan kreve nasjonal homologering av biler som ikke er homologert av FIA.

10.6 Dispensasjon av biler for funksjonshemmede

NBF kan etter begrunnet søknad gi dispensasjon fra nasjonale tekniske bestemmelser for å legge forholdene til rette for funksjonshemmede deltagere.

10.7 Suspensjon eller eksklusjon av biler og bilmerker

NBF har rett til å suspendere eller ekskludere en bestemt bil eller bilmerke såfremt bestemmelsene i ISR eller NSR brytes av anmelderen, deltageren, fabrikanten eller sistnevntes representant.

10.8 Reklame

10.8.1 Reklame på deltagerbil er forbudt såfremt NBF ikke har gitt tillatelse for hvert enkelt tilfelle.

10.8.2 Reklame må være i henhold til norsk lov og FIAs bestemmelser.

10.8.3 Deltager eller andre som for reklameformål benytter seg av oppnådde resultater i en konkurranse, er pliktige til å angi på utførlig måte under hvilke omstendigheter og forhold resultatet er oppnådd, konkurransens art, bilens type, klasseinndeling etc.

10.8.4 Enhver unnlatelse eller tilføyelse som er egnet til å villedde publikum kan medføre straff for den som har ansvaret for reklamens publisering.

11. Offisielle funksjonærer

11.1 Liste over offisielle funksjonærer

Betegnelsen "offisielle funksjonærer" omfatter personer som alle kan ha assistenter.

11.1.1 Følgende offisielle funksjonærer skal være autorisert av NBF og inneha gyldig lisens dersom det ikke er gjort unntak i spesialreglementene:

- a)** Jurymedlemmer (se 11.4)
- b)** Race Director (se 11.4)
- c)** Sikkerhetskontrollør (se 11.4)
- d)** Løpsledere
- e)** Løpssekretærer
- f)** Tekniske kontrollører
- g)** Racekontrollører

11.1.2 Følgende offisielle funksjonærer oppnevnes av arrangører og skal være spesielt opplært og egnet til oppgaven (se spesialreglementene for eventuelle krav om autorisasjon):

- a)** Sikkerhetssjefer
- b)** Tidtakere
- c)** Bane- og veiobservatører
- d)** Flaggvakter
- e)** Faktadommere
- f)** Startere
- g)** Medisinsk ansvarlig
- h)** Miljøansvarlig



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

11.2 Rett til kontroll

I tillegg til de offisielle funksjonærene som er nevnt i 11.1 har NBF rett til, enten selv eller ved oppnevnte representanter å overvåke en konkurranse.

11.3 Obligatoriske funksjonærer

11.3.1 Ved enhver konkurranse må det være minimum tre autoriserte jurymedlemmer og en autorisert løpsleder, med mindre spesialreglementene bestemmer noe annet.

11.3.2 Juryen skal fungere som en gruppe under ledelse av en juryleder. Alle jurymedlemmene skal være navngitt i tilleggsreglene.

11.3.3 Jurylederen er ansvarlig for planlegging av møter og å forsikre seg om at regler og beslutninger blir respektert. Jurylederen er også ansvarlig for at møteagenda er satt opp og for at referater blir skrevet.

11.3.4 I tilfelle av stemmelikhet har jurylederen dobbeltstemme.

11.3.5 Løpsleder skal holde tett kontakt med juryen under hele konkurransen for å sikre at alt forløper tilfredsstillende.

11.4 Oppnevning av offisielle funksjonærer

11.4.1 Kun personer som er autorisert av NBF kan fungere som jurymedlemmer, løpsledere og tekniske kontrollører i en konkurranse, dersom det ikke er gjort unntak i spesialreglementene. NBF kan beslutte at også andre offisielle funksjonærer skal være autorisert av NBF.

11.4.2 Ved internasjonale konkurranser oppnevner NBF juryen. Ved nasjonale konkurranser oppnevner i alminnelighet arrangøren juryen, men NBF kan selv oppnevne ett eller flere av jurymedlemmene, spesielt i konkurranser av større art. Oppnevner NBF et jurymedlem, er denne automatisk juryleder. Oppnevner NBF flere av jurymedlemmene, angis det hvem som er juryleder. Forøvrig velger juryen selv sin leder.

11.4.3 NBF kan oppnevne Race Director for NBF mesterskap, cup eller serie samt sikkerhetskontrollører i rally.

11.4.4 De øvrige offisielle funksjonærene oppnevnes av arrangøren. NBF kan kreve at oppnevningen skal godkjennes av NBF.

11.5 Krav og regler for offisielle funksjonærer

Utover disse bestemmelser er krav til opplæring og autorisasjon av funksjonærer, samt deres oppgaver, beskrevet i egne regler.

11.6 Habilitet

11.6.1 Oppnevnte funksjonærer, seksjonsmedlemmer, medlemmer av DU og Appelldomstolen, samt NBFs president og styremedlemmer, må ikke innstille på eller ilegge straffer, fatte eller delta i beslutninger, eller avsi dommer i noen sak som har direkte betydning for lisensinnehavere, hvis det foreligger omstendigheter som kan være egnet til å svekke tilliten til deres habilitet eller uhildethet.

11.6.2 Den enkelte plikter å vurdere egen habilitet før vedkommende deltar i behandlingen av slike saker.

11.7 Avgrensning av oppgaver

11.7.1 Det er ikke anledning til å være både deltager og offisiell funksjonær i samme konkurranse, med mindre spesialreglementene bestemmer noe annet.

11.7.2 Funksjonærer skal ikke utføre andre oppgaver enn den de er satt til i stevnet.



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

11.8 Juryen

11.8.1 Som en alminnelig regel gjelder det at et autorisert jurymedlem ikke på noen måte er ansvarlig for stevnets organisasjon, og skal heller ikke ha noen utøvende plikter i samband med dette. Dette betyr at medlemmet kun er ansvarlig overfor NBF ved unnlatelse av å utføre sine plikter.

11.8.2 Inneholder et stevne flere konkurranser, kan det være forskjellig jury for hver konkurranse.

11.8.3 Alle jurymedlemmene skal være autoriserte av NBF. Ved forfall av ett autorisert jurymedlem, kan de som er autorisert oppnevne ett nytt medlem som ikke har autorisasjon.

11.8.4 Jurylederen skal påse at jurymedlemmene overholder sine plikter.

11.8.5 Jurylederen skal spesielt påse at det snarest mulig etter at konkurransen er avsluttet settes opp en endelig resultatliste med opplysninger som nevnt i 11.8.6. Dersom resultatlisten med opplysninger ikke kan sendes NBF innen 14 dager etter stevnet, må det innen fristens utløp sendes skriftlig redegjørelse til NBF om hvorfor forsinkelsen er oppstått, samt angi når dokumentene kan ventes innsendt.

11.8.6 Resultatlisten som er nevnt i 11.8.5 må omfatte samtlige deltagere som har fullført konkurransen, med angivelse av fullt navn på deltagerne. Dessuten navn på alle øvrige deltagere som var anmeldt, men som ikke startet eller fullførte konkurransen.

11.8.7 Det må sendes rapport over behandlede protester og idømte straffer med referat av saksbehandlingen og premissene. Er det mottatt appell, skal dette anmerkes på den signerte listen.

11.8.8 Sammen med disse papirene må det følge utfylte kontroll- og juryrapporter fastsatt av NBF signert av samtlige jurymedlemmer.

11.9 Juryens myndighetsområde

11.9.1 Juryen har den absolutte myndighet for håndhevelse av bestemmelsene i ISR, NSR, tilleggsregler og program.

11.9.2 Den kan fatte beslutning i alle forhold som måtte oppstå før, under eller etter konkurransen den er oppnevnt for med de begrensninger som følger av dette reglements bestemmelser vedrørende adgang til appell.

Innenfor sitt myndighetsområde kan juryen:

- a)** avgjøre hvilken straff som skal ilegges i tilfelle overtredelse av ISR, NSR eller Vegtrafikklovgivningen.
- b)** endre tilleggsreglene
- c)** ved start i heat endre heatenes sammensetning og antall (8.7.2)
- d)** ved dødt løp tillate ny start (8.8)
- e)** akseptere eller avvise forslag fra faktadommer om å endre beslutning (11.14.5)
- f)** omgjøre en faktadommers beslutning (11.14.6)
- g)** idømme straffer (12.5)
- h)** endre resultatlisten (12.16.2)
- i)** diskvalifisere enhver deltager eller bil de selv, løpsleder eller teknisk kontrollør anser som farlig for deltagelse i konkurransen (10.4) eller ikke tilfredsstillende krav i gjeldende regelverk
- j)** diskvalifisere enhver anmelder eller deltager de selv, løpsleder eller sportskomiteen anser som uskikket, samt enhver anmelder eller deltager de anser som skyldig i dårlig eller unfair opptreden
- k)** beordre fjernet fra banen og baneområdet enhver anmelder eller deltager som nekter å følge en funksjonærs ordre
- l)** utsette en konkurranse som følge av "force majeure" eller av alvorlige sikkerhetsgrunner



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

m) endre plasseringen av start- og mållinje for å oppnå større sikkerhet for deltagere eller publikum

n) om nødvendig supplere seg selv med en eller flere stedfortredere i tilfelle av fravær eller inhabilitet

o) beslutte å stoppe hele eller deler av en konkurranse midlertidig eller endelig.

p) beordre tekniske kontroller

q) I tilfeller der en juryavgjørelse må tas etter et stevne kan juryen delegere sin myndighet til juryen i neste konkurranse i et mesterskap, cup eller serie. Alternativt kan samme myndighet som oppnevnte første jury oppnevne en settejury for å behandle saken.

11.9.3 Juryen kan benytte video og/eller andre elektroniske systemer for å fatte en beslutning. Formatet skal være slik at en samlet jury samtidig skal kunne studere opptak av en hendelse.

11.9.4 Alle resultater og beslutninger skal settes opp på den offisielle oppslagstavlen med tidsangivelse for oppslaget eller på den digitale oppslagstavlen om dette finnes. Kunngjøres det begge steder er det tidspunktet for oppslaget på den offisielle oppslagstavlen som er gjeldende.

11.10 Race Directors plikter og myndighet (kun for konkurranser på bane)

11.10.1 Race Director skal være øverste myndighet ved følgende forhold:

- a) Kontroll av trening og kjøring, overholdelse av tidsplan, og som Race Director finner nødvendig, fremme forslag til juryen om å endre tidsplanen.
- b) Stanse en deltager ifølge disse bestemmelser eller spesialreglement.
- c) Stanse en trening eller et løp dersom han ser det som en sikkerhetsrisiko å fortsette. Han skal forsikre seg om at korrekt omstartsprosedyre følges.
- d) Start prosedyren.
- e) Bruk av sikkerhetsbil.

11.11 Løpsleders plikter og myndighet

11.11.1 Har NBF oppnevnt Race Director skal løpsleder samarbeide med denne og kun gi ordre relatert til løpsavviklingen som er samtykket av Race Director.

11.11.2 Løpsleder kan også være stevnets sekretær og kan ha forskjellige assistenter.

11.11.3 Såfremt et stevne består av flere konkurranser, kan det være forskjellige løpsledere for hver konkurranse.

11.11.4 Løpslederen er ansvarlig for gjennomføringen av konkurransen i samsvar med de oppsatte tilleggsregler og program.

11.11.5 I særdeleshet skal løpslederen:

- a)** Opprettholde orden i forbindelse med militære eller politimyndigheter som har påtatt seg politioppsynet ved stevnet, og som er ansvarlig for publikums sikkerhet
- b)** Forsikre seg om at alle funksjonærer er på sine poster, og rapporterer ethvert fravær til stevnets jury.
- c)** Forsikre seg om at alle funksjonærer er tilstrekkelig informert med hensyn til utøvelsen av sine plikter
- d)** Kontrollere deltagerne og deres biler og forhindre at en anmelder eller deltager som er diskvalifisert, suspendert eller ekskludert deltar i en konkurranse
- e)** Forsikre seg om at hver bil, og hvis det er bestemt, hver deltager bærer sitt fastsatte nummer i henhold til programmet
- f)** Forsikre seg om at den riktige deltager kjører bilen og starter i den klassen som er bestemt
- g)** Lede bilene opp til startlinjen i riktig orden og om nødvendig starte dem
- h)** Meddele stevnets jury alle forslag til endring av programmet, en deltagers dårlige



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

oppførsel eller andre brudd på reglene

i) Motta protester og gi dem videre til juryen

j) Innhente rapporter fra tidtakerne, tekniske kontrollører, bane- og veiobservatører og andre offisielle opplysninger som måtte være nødvendige for fastsettelse av resultatet

k) Selv, eller ved løpssekretær tilrettelegge dataene for juryens rapport som nevnt i 11.8.6 og 11.8.7.

11.11.6 Løpsleders myndighet

a) Nekte en anmeldt bil å starte i konkurransen dersom bilen ikke tilfredsstillir regelverket for klassen

b) Nekte en deltager å delta i konkurransen dersom krav til gyldig lisens, alder, førerkort eller avgifter ikke er innfridd.

c) Nekte en deltager å delta i konkurransen dersom andre formelle krav i regelverket ikke er innfridd.

11.12 Sekretærens plikter

11.12.1 Sekretæren er ansvarlig for stevnets administrasjon og for alle nødvendige beskjeder i denne forbindelse og skal kontrollere alle dokumenter relatert til anmeldere og deltagere.

11.12.2 Sekretæren skal forsikre seg om at de forskjellige funksjonærene er kjent med sine plikter og forsynt med det nødvendige utstyr.

11.12.3 Om nødvendig skal sekretæren assistere løpslederen med tilretteleggelse av den avsluttende rapport (se 11.11.5.k).

11.13 Tekniske kontrollører

11.13.1 Tekniske kontrollører har som oppgave å utføre kontroll av biler. De kan delegere sine oppgaver til assistenter.

11.13.2 Tekniske kontrollører skal:

a) Utføre kontroller før stevnet, dersom bestemt av NBF eller sportskomiteen

b) Utføre kontroller under og/eller etter konkurransen dersom dette blir bestemt av løpsleder eller juryen med unntak der det er beskrevet annerledes i spesialreglementene.

c) Bruke kontrollinstrumenter som spesifisert eller godkjent av NBF.

d) Bevis på avvik fra regelverket skal sikres eller dokumenteres.

e) Ikke videre bringe offisiell informasjon til andre enn NBF, sportskomiteen, løpsleder eller juryen.

f) Utarbeide og signere sine rapporter og overbringe disse til den myndighet som har bedt om kontrollen.

11.14 Faktadommere

11.14.1 Enhver konkurranse kan ha et antall faktadommere.

11.14.2 Det skal gå klart frem av tilleggsreglene hvilke fakta som dømmes av egne dommere. Benyttes det elektronisk tidtaking er dette en faktaavgjørelse.

11.14.3 Faktadommers navn skal være slått opp på den offisielle oppslagstavlen.

11.14.4 Dersom en faktadommer ser at det beviselig er gjort en feil, kan beslutningen gjøres om dersom dette godkjennes av juryen. En slik beslutning kan ikke føre til at en konkurranse eller deler av denne skal kjøres om.

11.14.5 Juryen kan omgjøre en faktadommers beslutning.

11.15 Øvrige funksjonærers plikter

I tillegg til de plikter som er nevnt i dette kapittel, henvises til ISR kapittel 11.

12. Straffer

12.1 Brudd på reglene

12.1.1 I tillegg til overtredelsene som er nevnt tidligere, skal følgende tilfeller anses som brudd på reglene:

- a)** Enhver bestikkelse eller forsøk på bestikkelse, direkte eller indirekte av personer som har offisielle funksjoner i forbindelse med konkurransen, samt mottakelse eller anmodning om å få slik bestikkelse av nevnte funksjonærer.
- b)** Ethvert forsøk med det formål å anmelde eller delta i en konkurranse med en bil som man vet er uegnet til dette.
- c)** Enhver svikaktig fremgangsmåte eller enhver handling som er til skade for hvilken som helst konkurranse, eller for bilsportens interesse generelt, også når disse brudd er knyttet til hendelser utenom konkurranser eller et motorsportstilknyttet miljø.
- d)** Enhver handling ut over det som anses som akseptabelt i forbindelse med bilsport, som skader eller setter seg selv eller andre i en farefull situasjon.
- e)** Enhver deltagelse, eller forsøk på deltagelse, i en konkurranse/trening som fører dersom man har mistet førerretten. Dette gjelder selv om klassen det deltas i har bestemmelse om førerkortfritak. Brudd på denne bestemmelse straffes med suspensjon eller eksklusjon.
- f)** Alle handlinger og skriv som kan oppleves som krenkende eller støtende for NBF som organisasjon, NBFs ansatte, tillitsvalgte, funksjonærer, klubber, deres medlemmer og lisensinnehavere. Dette gjelder særlig handlinger som ikke er forenlig med intensjonene i Norsk Bilsports verdigrunnlag og Fair Race.
- g)** Unnlate å samarbeide ved undersøkelser og kontroller.
- h)** Unnlate å etterkomme beslutninger eller pålegg gitt av NBF.
- i)** Unnlate å følge instruks fra relevante funksjonærer med hensyn til sikker og effektiv gjennomføring av stevnet.
- j)** Unnlate å følge NBF's arrangør-, bane og sikkerhetsbestemmelser.
- k)** Enhver person eller juridisk enhet som deltar i et lovbrudd eller overtredelse, enten som initiativtaker eller som medskyldig kan straffes.
- l)** Forsøk på å begå regelverksbrudd er også straffbart.
- m)** Fristen for foreldelse av regelverksbrudd er 5 år.

12.2 Straffeområde

12.2.1 Ethvert brudd på ISR, NSR, eller på tilleggsreglene begått av en lisensinnehaver kan straffes.

12.2.2 NBF tar som selvstendig organisasjon den endelige avgjørelsen om straffer som den høyeste nasjonale myndighet for bilsport i Norge.

12.2.3 Straffer besluttet av

- a)** Konkurransens jury
- b)** NBFs Domsutvalg (DU)
- c)** NBFs Appelldomstol

12.2.4 Straffer besluttet av konkurransens jury eller DU står ved lag inntil endelig avgjort av Appelldomstolen.



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

12.2.5 NBFs president og styre har myndighet til enhver tid å beslutte startforbud, eventuelt å beslutte midlertidig lisensinndragning inntil saken er endelig avgjort. Beslutningen er inappellabel.

12.2.6 I forbindelse med behandling av saker i DU og Appelldomstolen, kan DU og Appelldomstolen beslutte å pålegge partene domstolens omkostninger. Omkostningene beregnes av sekretariatet og skal begrenses til kostnader som gjelder saksforberedelse og møter i DU og Appelldomstolen.

12.2.7 Partene dekker egne saksomkostninger.

12.2.8 Partene kan heller ikke fremsette noe krav mot NBF, NBFs tillitspersoner eller arrangør om ethvert tap som partene måtte ha hatt i forbindelse med, eller som en konsekvens av en straffesak.

12.3 NBF domsutvalg (DU)

12.3.1 DU's medlemmer velges av NBF's Årsmøte og består av:

- Leder
- Nestleder
- 3 medlemmer

12.3.2 DU behandler straffesaker etter innstilling fra

- NBFs president
- NBFs styre
- Konkurransens jury
- Konkurransens sportskomité

12.3.3 DU kan på eget grunnlag beslutte å ikke behandle en innstilling om straff. Avgjørelsen er inappellabel men skal skriftlig begrunnes.

12.3.4 Dommer besluttet av DU kan appelleres. Appellfristen besluttet av DU i hvert enkelt tilfelle.

12.3.5 DU består under straffebehandlinger av minst 3 medlemmer, hvorav ett medlem skal være domstolens valgte leder eller nestleder. Ved stemmelikhet har møteleder dobbeltstemme.

12.3.6 DU's sammensetning og habilitetsregler er de samme som beskrevet i 15.3.

12.3.7 De impliserte partene er innstillende myndighet (12.3.2) og den innstillingen retter seg mot.

12.3.8 Partene skal gis nødvendig underretning om når innstillingen skal behandles og har anledning til å være til stede, eventuelt innkalle vitner og legge frem bevis.

12.3.9 Manglende fremmøte hindrer ikke behandlingen.

12.3.10 Partene kan komme med tilleggsopplysninger seinest innen den frist som fastsettes av DU.

12.3.11 DU kan i saker, dersom spesielle forhold tilsier det, sette frister, avskjære bevis og foreta annen forberedende saksbehandling. Alle tilleggsopplysninger ankommet NBF innen tidsfristen sendes partene til orientering.

12.3.12 Bare de vitner og bevis som foreligger og som er kjent under saksforberedelsen blir å legge til grunn for domsavgjørelsen. All saksforberedelse er skriftlig, men selve forhandlingene foregår muntlig om ikke spesielle forhold tilsier noe annet.

12.3.13 Vitneforklaringer foregår normalt muntlig under selve behandlingen, men vitnenes navn må fremgå av tilleggsopplysninger som er ankommet innen tidsfristen.

12.3.14 Partene kan la seg bistå av rådgiver som kan innvilges talerett av DU.

12.3.15 Ved stemmegivning og domsavsigelse har partene ikke rett til å være til stede.

12.3.16 DU's avgjørelse skal begrunnes, og det skal redegjøres for hvilket forhold som ansees bevist, og hvilken straffebestemmelse som ligger til grunn.

12.3.17 Behandlingen i DU skal normalt skje innen 30 dager etter at alle dokumenter er mottatt av NBF.

12.3.18 DU bistås av NBFs konsulenter eller andre i spesielle tilfeller når DU selv bestemmer det.

12.4 Gjenåpning

12.4.1 Dom avsagt av DU som ikke er appellert kan begjæres gjenåpnet av sakens parter. DU kan bestemme at saken skal gjenåpnes hvis det er åpenbart at den aktuelle dom lider av avgjørende feil ved saksbehandlingen eller i avgjørelsen.

12.4.2 Gjenåpning kan aldri skje hvis begjæringen begrunnes i forhold som har vært behandlet/vurdert i dommen.

12.4.3 Begjæring om gjenåpning må settes fram for DU innen tre måneder etter at parten ble kjent med det forhold som begrunner begjæringen, og det gjelder uansett en absolutt frist på ett år for å begjære en sak gjenåpnet.

12.4.4 DU behandler begjæringen om gjenåpning innen en måned etter at begjæringen ble fremmet, og bestemmer selv om saksbehandlingen skal være muntlig eller skriftlig.

12.4.5 Avvist begjæring om gjenåpning i DU er inappellabel.

12.4.6 DU kan i spesielle tilfeller fravike hele, eller deler av denne paragraf.

12.5 Straffemåter

12.5.1 Følgende straffer kan idømmes med økende strenghet i den orden de er oppført:

- a.** Reprimande
- b.** Bot
- c.** Annullering av kvalifiseringsresultat
- d.** Nedrykk i startposisjon
- e.** Pålegg om å starte fra pitlane
- f.** Tidstillegg
- g.** Nedrykk på resultatlisten
- h.** Pålegg om å kjøre gjennom pitlane
- i.** Stop and Go med definert stopptid
- j.** Diskvalifikasjon
- k.** Suspensjon
- l.** Eksklusjon

12.5.2 Straffene h. og i kan ikke appelleres. Det samme gjelder straffer som er spesifisert som inappellable i spesialreglementene.

12.5.3 Straffer kan anvendes i påfølgende konkurranser i samme mesterskap eller cuper.

12.5.4 Ingen av de nevnte straffer kan ilegges før undersøkelser er foretatt.

12.5.5 Såfremt det gjelder en av de tre sistnevnte straffer må den det gjelder innkalles og gis anledning til å gi sin egen fremstilling av saken.

12.6 Ileggelse av straff

12.6.1 En jury kan illegge straffene a til og med j og de kan innstille på suspensjon og eksklusjon overfor DU.



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

12.6.2 Ilagt straff skal meddeles deltageren skriftlig. Tid for meddelelsen skal angis og kvitteres for av mottakeren. Juryen skal informere den som straffes om rettigheter, frister og regler for appell iht. kapittel 15.

12.6.3 DU og Appelldomstolen kan anvende alle straffene i 12.5.1.

12.6.4 DU og Appelldomstolen kan ved behandling beslutte at hele eller deler av straffeutmålingen skal være betinget for en fastsatt periode.

12.7 Reprimande

12.7.1 En reprimande kan ilegges enhver anmelder og lisensinnehaver, dersom han eller noen i hans følge, f.eks. hjelper eller passasjer bryter gjeldende regler eller ikke etterkommer en funksjonærs ordre.

12.7.2 Reprimande kan også ilegges en arrangør.

12.8 Bot

12.8.1 En bot kan ilegges enhver anmelder og lisensinnehaver dersom han eller noen i hans følge, f.eks. medhjelper eller passasjer, bryter gjeldende regler eller ikke etterkommer en funksjonærs ordre.

12.8.2 Bot kan også ilegges en arrangør.

12.8.3 Ilegges en bot av juryen, må den ikke overstige det beløp som for hvert år fastsettes av NBF for nasjonale løp.

12.8.4 Ilagt bot må være betalt innen den frist som er angitt på faktura fra NBF. Enhver utsettelse av betalingen medfører automatisk suspensjon i det tidsrom boten er ubetalt.

12.9 Tidstillegg

Tidstillegg uttrykkes i minutter og/eller sekunder.

12.10 Diskvalifikasjon

12.10.1 En beslutning om diskvalifikasjon kan fattes av konkurransens jury, Domsutvalget og Appelldomstolen. Konkurransens jury, Domsutvalget eller Appelldomstolen avgjør om man er diskvalifisert fra bedømmelse fra en omgang, finale eller hele konkurransen.

12.10.2 I ethvert tilfelle medfører diskvalifikasjon tap av anmeldelseskongtingenten som tilfaller arrangøren.

12.11 Suspensjon

12.11.1 En beslutning om suspensjon skal kun anvendes for grovere forseelser.

12.11.2 Enhver lisensinnehaver kan ilegges suspensjon.

12.11.3 En beslutning om suspensjon skal så lenge den står ved makt, medføre tap av enhver rett til å inneha lisens utstedt av NBF eller delta i en hvilken som helst egenskap i aktiviteter som er underlagt NSR og i land hvor FIA er representert såfremt suspensjonen er internasjonal.

12.11.4 En suspensjon gjelder også anmeldelser som er gjort før beslutningen om suspensjon ble fattet, og som arrangeres i suspensjonstiden. I slike tilfeller medfører suspensjonen tap av innbetalt anmeldelseskongtingent.

12.11.5 En anmelder er ansvarlig for at ingen i hans team, dvs. team medlem, mekaniker og lignende er idømt en gjeldende suspensjon.

12.12 Eksklusjon

12.12.1 En beslutning om eksklusjon skal kun anvendes for særlig grove forseelser.

12.12.2 Eksklusjon medfører for alltid tap av enhver rett til å inneha lisens utstedt av NBF eller delta i en hvilken som helst egenskap i aktiviteter som er underlagt NSR og/eller ISR.

12.12.3 Eksklusjon omfatter også anmeldelser til konkurranser som er foretatt før beslutningen om eksklusjon ble fattet, men som arrangeres etter det tidspunkt. I slike tilfeller medfører eksklusjon tap av innbetalt anmeldelseskontingent.

12.12.4 En beslutning om eksklusjon er alltid internasjonal. En internasjonal suspensjon og eksklusjon skal meddeles lisenshaver og anmeldes til FIA, som i henhold til internasjonal avtale rapporterer videre til de internasjonale motorsykel-, båt- og flyorganisasjoner hvor eksklusjon også gjelder.

12.12.5 En anmelder er ansvarlig for at ingen i hans team, dvs. team medlem, mekaniker og lignende er idømt en gjeldende eksklusjon.

12.13 Inndragning av lisens

Enhver anmelder eller deltager som suspenderes eller ekskluderes nasjonalt eller internasjonalt får sin lisens ugyldiggjort.

12.14 Norgesmesterskap/Norgescup

12.14.1 I tilfeller hvor det konstateres forhold som kvalifiserer til diskvalifikasjon, suspensjon eller eksklusjon, kan DU og Appelldomstolen bestemme retroaktivt (med tilbakevirkende kraft) at oppnådde poeng i NM/NC strykes for angjeldende anmelder/deltager.

12.14.2 Poeng kan kun i spesielle tilfeller strykes forskjellig fra anmelder og deltager.

12.15 Suspensjon eller eksklusjon av en bil

En beslutning om suspensjon eller eksklusjon av en bil kan gjelde en bestemt bil eller et bestemt bilmerke som fastsatt i 10.7 .

12.16 Tap av premier og eventuell endring av resultatlisten

12.16.1 Enhver deltager som blir diskvalifisert, suspendert eller ekskludert ved en konkurranse taper sin rett til premie i denne konkurransen.

12.16.2 Dersom løpets jury i slike tilfeller beslutter at påfølgende deltagere (etter den/de diskvalifiserte) ikke skal rykke opp på resultatlisten, skal dokumentasjon for avgjørelsen vedlegges kontrollrapporten. De skal således treffe beslutning om den endelige resultatlisten.

12.17 Offentliggjøring av straff

12.17.1 FIA og NBF har rett til å offentliggjøre eller la offentliggjøre beslutning om ilagt straff vedrørende så vel personer som bil eller bilmerke.

12.17.2 Beslutning om ilagt suspensjon eller eksklusjon offentliggjøres med begrunnelse for beslutningen. Personer som nevnes i en slik meddelelse har ikke rett til å ta motforholdsregler overfor FIA, NBF eller noen person som har offentliggjort meddelelsen.

12.18 Ettergivelse av straff

12.18.1 DU kan etter skriftlig søknad fra den som er straffet, under spesielle forhold ettergi eller redusere en bot ilagt av en jury.

12.18.2 Appelldomstolen kan etter skriftlig søknad fra den som er straffet, under spesielle forhold ettergi en suspensjonsperiode som ikke er utløpt eller oppheve en eksklusjon .

12.18.3 Søknaden skal først behandles av DU som skal gi sin uttalelse, eventuelt anbefaling til Appelldomstolen.

12.18.4 Minst tre av Appelldomstolens medlemmer må delta i behandlingen.



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

12.18.5 Appelldomstolen suppleres ved inhabilitet, fravær eller dersom andre forhold tilsier det.

12.18.6 Reduksjon/ettergivelse av straff kan kun gis på grunnlag av dokumentert endrede sosiale forhold for den straffede, på grunnlag av endringer i regelverket eller på de betingelser DU/Appelldomstolen selv måtte bestemme.

13. Protester

13.1 Rett til protester

13.1.1 Det er kun anmeldere som er akseptert i konkurransen som kan protestere. Anmelder kan gi skriftlig fullmakt til å opptre på sine vegne til en annen person i sitt team med de rettigheter og plikter dette medfører.

13.1.2 En protest kan ikke fremlegges av flere anmeldere i felleskap.

13.1.3 En anmelder som ønsker å protestere på mer enn en annen anmelder, må innlevere så mange protester som det er anmeldere involvert i saken.

13.2 Grunnlag for protest

13.2.1 En protest kan bli innlevert mot:

- Påmeldingen av en anmelder eller deltager
- Løpets lengde
- Et handicap
- Sammensetningen av heat eller finaler
- Feil, hendelser eller brudd på regelverket under en konkurranse
- En bils uoverensstemmelse med regelverket
- Resultater som blir kunngjort

13.3 Tidsfrister

Endringer fra i fjor merket med fet og kursiv.

Protest mot	Tidsfrist
<i>Beslutning av teknisk kontroll i forbindelse med forhåndsbesiktigelse.</i>	<i>Umiddelbart etter at anmelder er blitt kjent med beslutningen.</i>
Påmeldingen av en anmelder eller deltager.	Ikke senere enn 2 timer etter at teknisk kontroll offisielt er avsluttet.
Løpets lengde.	
Handicap	Ikke senere enn 1 time etter at teknisk kontroll offisielt er avsluttet.
Sammensetningen av heat eller finaler.	Ikke senere enn 30 minutter etter kunngjøringen av heat eller finaleoppsett, eller som beskrevet i spesialreglement eller tilleggsregler.
Delresultat, for eksempel etter en omgang eller finale.	Ikke senere enn 15 minutter etter kunngjøring av delresultatet.

Protest mot	Tidsfrist
Feil, hendelser eller brudd på regelverket under en konkurranse.	Ikke senere enn 30 minutter etter kunngjøring av <i>foreløpig</i> resultatliste med unntak av når juryen beslutter at dette ikke var mulig. (Bilcross har egne regler. Se spesialreglement.)
En bils uoverensstemmelse med regelverket.	
Foreløpig resultatliste som blir kunngjort.	

Rediger (https://bilsportboka.no/wp-admin/admin.php?page=tablepress&action=edit&table_id=3).

13.4 Fremlegging av protest

13.4.1 Enhver protest skal være skriftlig og undertegnet. Protesten skal være vedlagt et depositum hvor størrelsen årlig fastsettes av NBF.

13.4.2 Ved protest på en bils overensstemmelse med regelverket skal det i tillegg legges ved et depositum som fastsatt av NBF.

13.4.3 Depositum kan kun tilbakebetales dersom protesten tas til følge eller rettfærdig behandling tilsier dette, eller dersom NBF fatter beslutning om dette.

13.4.4 Mottatte depositum som ikke er besluttet tilbakebetalt av juryen skal oversendes NBF sammen med juryens rapport.

13.5 Adressering av protester

Protest skal være adressert til lederen av juryen. Protester skal leveres til løpsleder eller hans mulige assistenter. I tilfelle av disses fravær skal protesten leveres til lederen av juryen.

13.6 Protestbehandling

13.6.1 Behandlingen av en protest og innhenting av opplysninger fra alle de protesten angår, skal finne sted snarest mulig etter mottakelsen av protesten.

13.6.2 De impliserte parter skal innkalles for å være til stede ved angivelsen av opplysningene, og de har anledning til å fremføre vitner.

13.6.3 Juryen må forvisse seg om at innkallelse personlig er mottatt av de personer saken gjelder.

13.6.4 Ved fravær av noen implisert part eller vedkommendes vitner, kan juryen fatte uteblivelsesdom.

13.6.5 Såfremt avgjørelsen ikke kan fattes umiddelbart etter at avhøret har funnet sted, må juryen meddele hvor og når avgjørelsen vil bli kunngjort.

13.6.6 Straks en avgjørelse er fattet, må den publiseres for alle involverte og interesserte parter. Publiseringen må inneholde informasjon om når appellfristen utløper i henhold til kapittel 15.

13.6.7 Juryen har ansvaret for å notere og dokumentere nøyaktige tidspunkter for når en protest er innlevert og når juryens avgjørelse og appell rett er meddelt protestanten.

13.7 Ugyldige protester

13.7.1 Protest mot avgjørelse av faktadommere er ikke tillatt. Avgjørelser tatt av faktadommere er endelige dersom de ikke blir omstøtt av juryen.



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

13.7.2 En protest mot mer enn en anmelder vil ikke bli akseptert.

13.7.3 En protest fra flere anmeldere samlet vil ikke bli akseptert.

13.8 Offentliggjøring og utdeling av premier

13.8.1 Utdeling av premier må ikke finne sted før etter at protestfristen er utløpt.

13.8.2 En premie vunnet av en deltager som det er innlevert en protest mot, må tilbakeholdes inntil protesten er avgjort.

13.8.3 Videre må resultatlisten offentliggjøres med forbehold dersom det er innlevert en protest eller appell som kan endre rekkefølgen. Premiene må tilbakeholdes inntil avgjørelsen av den endelige beslutningen foreligger.

13.8.4 Hvor en protest kun vil angå en del av resultatlisten, kan den del som ikke berøres av protesten meddeles definitivt og de tilsvarende premier deles ut.

13.8.5 Foreløpig resultatliste for et løp skal foreligge på sted og til tid angitt i løpets tilleggsregler.

13.8.6 Når protestfristen er utløpt og det ikke er innkommet protester, undertegner juryen resultatlisten som den endelige for vedkommende konkurranse.

13.8.7 Såfremt det innkommer protester må juryen først avgjøre disse, og deretter undertegne resultatlisten med de endringer domsresultatene måtte medføre. På dette resultatet kan det ikke protesteres.

13.8.8 De avgjørelser juryen har truffet kan imidlertid appelleres til Appelldomstolen og melding om eventuell appell må være meddelt juryen innen en time etter at de har kunngjort resultatet.

13.8.9 Løpets endelige resultat vil da først foreligge når Appelldomstolen har avgjort appellen.

13.8.10 Når det ikke foreligger protest i et løp, kan premieutdelingen skje umiddelbart etter at juryen har undertegnet resultatlisten.

13.8.11 Forekommer det appell, kan utdelingen utsettes inntil Appelldomstolens avgjørelse foreligger, eller arrangøren kan holde tilbake de premier som berøres av appellen.

13.9 Bindende avgjørelse

13.9.1 De som en protest angår, er bundet til den avgjørelsen som blir truffet, bortsett fra den rett til appell som er nevnt i kapittel 15.

13.9.2 Verken stevnets jury eller NBF har rett til å forlange omkjøring av en konkurranse (8.8).

13.10 Grunnløs protest

13.10.1 Dersom en protest blir avvist eller trukket tilbake etter å ha blitt fremmet, vil depositumet i sin helhet bli beholdt.

13.10.2 NBF (se 12.3.2) kan, såfremt det er bevist at den protesterende har handlet med usportslig hensikt, innstille på straff i henhold til disse regler.

14. Nye opplysninger

14.1 Behandling av nye opplysninger

Dersom det under eller etter en konkurranse som inngår i et NBF mesterskap, serie eller cup, oppdages en vesentlig og relevant ny opplysning som ikke var kjent under første jurybehandling, skal den opprinnelige juryen tre sammen igjen for å behandle den nye opplysningen. NBF kan alternativt oppnevne ny jury. Saksgangen i artikkel 13.6 Protestbehandling skal følges.



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

14.1.1 Begjæring av ny behandling kan kun settes frem av de berørte partene og/eller av anmeldere som var direkte berørt av opprinnelig behandling. NBF's Generalsekretær kan også fremme begjæring.

14.1.2 Juryen beslutter selv om ny/nye opplysninger foreligger. Juryens beslutning er inappellabel.

14.1.3 Det kan ikke foretas ny behandling dersom den opprinnelige jurybeslutningen er appellert.

14.2 Tidsfrist

Tidsfristen for å fremme behandling av nye opplysninger, utløper 14 dager etter at endelig resultatliste for konkurransen ble kunngjort.

14.3 Appellrett

Retten til appell av ny jurybeslutning gjelder kun de anmeldere som er direkte berørt av beslutningen.

15. Appeller

15.1 Jurisdiksjon

NBF er den høyeste dømmende myndighet for endelig avgjørelse av de tvistigheter som kan oppstå i samband med bilsporten i Norge, for så vidt gjelder personer med lisens utstedt av NBF.

15.2 Appellrett/-prosedyre

15.2.1 Enhver anmelder uansett nasjonalitet har rett til å appellere til NBF en beslutning eller idømt straff fattet mot seg selv av en konkurranses jury eller DU, eller som er individuelt direkte berørt av beslutningen. (Se også 12.5.2 om forhold som er inappellable.)

15.2.2 Ønskes det å appellere på flere juryavgjørelser, må det appelleres på hver enkel avgjørelse.

15.2.3 Dommer avsagt av DU kan appelleres av begge parter.

15.2.4 Den som akter å appellere må:

a) Skriftlig underrette den instans som har idømt straffen innen 1 time etter at beslutningen eller straffen er publisert, eller innen den tidsfrist som bestemt av NBF eller DU, om at det vil bli appellert. Stevnets jury eller NBFs Sekretariat noterer og dokumenterer når melding om appell er mottatt. Finner juryen at det ikke er mulig å etterkomme fristen på 1 time, kan de beslutte en frist på inntil 24 timer.

b) Depositum for appellen skal være innbetalt NBF innen 96 timer etter underretning om appell er innlevert. Depositumet forfaller til betaling selv om appellanten ikke følger opp sin hensikt om å appellere.

c) Dersom depositumet ikke betales innen fristen, skal appellantens lisens inndras inntil depositumet er betalt.

d) Sende appellen til NBF innen 96 timer etter at melding om appell ble innlevert. Appellen skal inneholde opplysninger om hvilke forhold det appelleres på. Appellen må være signert av den som appellerer. Appellen kan sendes elektronisk og/eller brev. Om appellen ikke sendes NBF, eller trekkes tilbake blir ikke depositumet tilbakebetalt. NBFs Sekretariat noterer og dokumenterer når en appell er mottatt av NBF.

15.3 Nasjonal domstol for appeller

15.3.1 Den Nasjonale Appelldomstol består av:

Leder

Nestleder



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

3 medlemmer

15.3.2 Domstolens medlemmer velges av NBFs Årsmøte. Ingen av medlemmene må delta i behandlingen av en sak hvor en beslutning skal fattes såfremt vedkommende har deltatt i den konkurransen saken gjelder som anmelder, deltager, funksjonær eller allerede har deltatt i en beslutning i angjeldende sak, eller direkte eller indirekte er innblandet i saken.

15.3.3 Videre kan medlem i NBFs DU ikke oppnevnes i domstolen. Domstolens medlemmer kan heller ikke delta i behandlingen av en sak når det foreligger andre særlige omstendigheter som er egnet til å svekke tilliten til medlemmets uhildethet.

15.4 Appellbehandling

15.4.1 Partene i appellbehandling skal gis nødvendig underretning om når en appell skal behandles og har anledning til å være til stede, samt innkalle vitner og legge frem bevis.

15.4.2 Sakens parter er på den ene side appellant (den som bringer saken inn for Appelldomstolen) og NBF, som i appellen skal gjøres til appellansens motpart. NBF utpeker selv den eller de personer som skal representere forbundet under Appelldomstolens behandling av saken.

15.4.3 Protestant, jury eller innstillende myndighet kan innkalles som vitner under Appelldomstolens behandling.

15.4.4 Appelldomstolen kan behandle saken selv om en av partene eller begge ikke møter under appellbehandling.

15.4.5 Behandlingen av en appell skal normalt skje innen 30 dager etter at alle dokumenter er mottatt.

15.4.6 Partene kan komme med tilleggsopplysninger, bevis- og vitneliste senest innen frist fastsatt av Appelldomstolen.

15.4.7 Appelldomstolen kan i saker, dersom spesielle forhold tilsier det, sette frister, avskjære bevis og foreta annen forberedende saksbehandling. Alle tilleggsopplysninger ankommet innen tidsfristen sendes partene til orientering.

15.4.8 Bare de vitner og bevis som foreligger og som er kjent under saksforberedelsen, blir å legge til grunn for avgjørelsen av appellen. All saksforberedelse er skriftlig, men selve appellbehandling / forhandlingen foregår muntlig om ikke spesielle forhold tilsier noe annet.

15.4.9 Vitnene skal vanligvis være tilstede og forklare seg muntlig under appellbehandling. Appelldomstolen kan bestemme telefonavhør. Partene må selv stå for varsling og innkalling av egne vitner.

15.4.10 Vitner som har forklart seg skal være til stede inntil appellbehandling er avsluttet med mindre de blir dimittert av Appelldomstolen.

15.4.11 Partene kan la seg bistå av rådgivere som kan innvilges talerett av Appelldomstolen.

15.4.12 Appelldomstolen kan bestemme at saken skal behandles for lukkede dører. Saken tas opp til doms for lukkede dører etter at appellbehandling er avsluttet.

15.4.13 Domsavsigelsen og kunngjøring av dommen, skal normalt skje innen en uke etter at appellbehandling er avsluttet. Tidspunkt for domsavsigelse meddeles partene ved appellbehandlingens avslutning.

15.4.14 Appelldomstolens avgjørelse skal være skriftlig og begrunnet. I avgjørelsen skal det redegjøres grundig for hvilket forhold Appelldomstolen anser som bevist og hvilke straffebestemmelser som eventuelt er overtrådt. Hvis appellen ikke tas til følge, skal det på tilsvarende måte redegjøres grundig for årsaken til dette.



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

15.4.15 Alle dissenser i Appelldomstolen skal være begrunnede, og det skal fremgå hvor mange medlemmer som har dissentert.

15.4.16 Appelldomstolen skal belyse alle sakens sider og kan fritt endre eller stadfeste den straff- eller beslutning som appellen gjelder, og også på fritt grunnlag bestemme om alle innbetalte depositum skal helt eller delvis tilbakebetales.

15.4.17 Appelldomstolen kan ikke kreve at en konkurranse skal kjøres på ny, men kan velge å hjemvise saken til fortsatt eller ny behandling i jury eller domsutvalg (DU) hvis forsvarlig saksbehandling gjør dette nødvendig. Appelldomstolen kan hjemvise saken hvis det etter domstolens oppfatning kan foreligge grunnlag for å straffe person eller juridisk enhet som ikke har deltatt som part under appellbehandlingen.

15.4.18 Appelldomstolen består ved appellbehandling av minst 3 medlemmer, hvorav 1 medlem skal være Domstolens valgte leder eller nestleder. Ved stemmelikhet har møteleder dobbeltstemme.

15.4.19 Appelldomstolen skal fastsette regler for domstolens saksbehandling.

15.5 Gjenåpning

15.5.1 Dom avsagt av Appelldomstolen kan begjæres gjenåpnet av sakens parter.

15.5.2 Appelldomstolen kan bestemme at saken skal gjenåpnes hvis det er åpenbart at den aktuelle dom lider av avgjørende feil ved saksbehandlingen eller i avgjørelsen.

15.5.3 Gjenåpning kan aldri skje hvis begjæringen begrunnes i forhold som har vært behandlet/vurdert i dommen.

15.5.4 Begjæring om gjenåpning må settes fram for Appelldomstolen innen tre måneder etter at parten ble kjent med det forhold som begrunner begjæringen, og det gjelder uansett en absolutt frist på ett år for å begjære en sak gjenåpnet.

15.5.5 Appelldomstolen behandler begjæringen om gjenåpning innen en måned etter at begjæringen ble fremmet, og bestemmer selv om saksbehandlingen skal være muntlig eller skriftlig.

16. Regler om deltagernummer og reklame på biler

Se tekniske regler og spesialreglement.

17. Veddemål med mer

Bestemmelsene i ISR vedlegg M legges til grunn nasjonalt.

18. Kommersielle rettigheter knyttet til bilsport

18.1 Internasjonal rettigheter

18.1.1 Alle medierettigheter, det vil si rettigheter til opptak av lyd, film og levende bilder i forbindelse med FIA World Championship, FIA Trophy og FIA cup (med unntak av amatør opptak for personlig bruk) tilhører til FIA.

18.1.2 Uten skriftlig tillatelse fra FIA, kan ingen organisasjon, operatørselskap, kringkaster eller merkevare knyttes til FIA World Championship, FIA Trophy eller FIA Cup.

18.2 Nasjonale rettigheter

18.2.1 Alle rettigheter til lydopptak, film, video og TV-opptak, eller andre opptak av bevegelige bilder til kommersielle formål fra billøp i regi av NBFs tilknyttet klubber, eller private arrangører som NBF har sanksjonert, er NBFs eiendom.



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

18.2.2 Arrangører kan etter samtykke og tillatelse fra NBF overta rettighetene og eventuelt tildele dem til en annen aktør.

19. Terminlister og avlysning av løp

19.1 Oppsetting av nasjonal terminliste

19.1.1 NBF setter årlig opp en terminliste for konkurranser som skal arrangeres i Norge. NBF søker å unngå kollisjon mellom to eller flere anmeldte konkurranser, og har den avgjørende myndighet for fastsettelsen av terminlisten.

19.1.2 Såfremt et endret tidspunkt ikke passer arrangøren slik at anmeldelsen blir trukket tilbake, blir anmeldelsesavgiften tilbakebetalt i sin helhet under forutsetning av at meddelelse om tilbaketrekking skjer innen 8 dager etter at arrangørlisensen er mottatt.

19.2 Endring av fastsatt dato for en konkurranse

Såfremt en arrangør ønsker å endre en fastsatt dato, må søknad om dette sendes NBF skriftlig senest 1 måned før ordinær dato.

19.3 Offentliggjøring av terminlister

Den nasjonale terminliste med tillegg av de internasjonale konkurranser som måtte bli arrangert, offentliggjøres snarest mulig etter at terminlisten er satt opp.

19.4 Internasjonale konkurranser

For internasjonale konkurranser som ønskes arrangert, må det sendes søknad til NBF innen annonserte frister hvert år. For at en konkurranse skal kunne anmeldes internasjonalt må den:

- a.** Være arrangert minimum en gang tidligere som nasjonal konkurranse.
- b.** Ikke kollidere med en konkurranse som allerede tidligere er anmeldt internasjonalt og som er godkjent av FIA. Angående øvrige bestemmelser, anmeldelsesavgift etc. vises til ISR.

19.5 Avlysning av løp

19.5.1 Ved avlysning av løp mer enn 2 måneder før fastsatt dato vil innbetalt avgift godskrives eventuelle senere løp.

19.5.2 Ved avlysning senest 1 måned før fastsatt dato vil inntil 50 % av innbetalt avgift godskrives eventuelle senere løp.

19.5.3 Ved avlysning mindre enn 1 måned før fastsatt dato vil avgiften beholdes i sin helhet. Arrangør som ikke har betalt avgift og avlyser vil bli fakturert etter gjeldende regler.

20. Reglementets anvendelse

20.1 Tolkning av reglene

Alle tolkningsspørsmål vedrørende ISR og NSR avgjøres av NBF.

20.2 Endring av Det Nasjonale Sportsreglement (NSR)

20.2.1 NBF forbeholder seg retten til å foreta endringer i dette reglement i samsvar med ISR, samt gi nødvendige tillegg til dette. Slike tillegg blir å betrakte som en del av dette reglement.

20.2.2 Alle endringer offentliggjøres på www.bilsport.no

20.3 Reglenes ikrafttreden

Dette reglement med tillegg gjelder fra 1. januar 2021.

21. Definisjoner



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

Følgende definisjoner skal være gjeldende for NSR, tilleggsregler og for generelt bruk.
Endringer fra i fjor merket med fet og kursiv.

Anmelder:	Anmelder kalles den person, fysisk eller juridisk, som anmelder en bil for deltagelse i en konkurranse. Enhver anmelder må ha lisens.
Appelldomstolen:	NBFs øverste dømmende organ.
Arrangør:	En NBF klubb eller enhet som arrangerer stevner.
Arrangørlisens:	En tillatelse fra NBF til en arrangør for å kunne arrangere et stevne.
Bane:	Et lukket veisystem, med tilhørende konstruksjoner, som starter og sluttet på samme sted og er bygget eller tilpasset for bilsport. En bane kan være midlertidig eller permanent.
Banelisens:	En avgift til NBF for baneinspeksjon og godkjenning.
Banegodkjenning:	Et dokument utstedt av NBF som godkjenner banen og bestemmer begrensinger og regler for bruk av en bane.
Begrenset konkurranse:	En internasjonal- eller nasjonal konkurranse kalles "begrenset" dersom anmelder eller deltager må fylle visse krav for å kunne delta. For eksempel konkurranser hvor kun inviterte eller hvor anmeldere eller deltagere fra et bestemt distrikt får delta, betegnes som "begrenset".
Cup:	En cup er en eller flere konkurranser hvor deltagere fra en eller flere klubber/avdelinger konkurrerer om en tittel.
Delresultat	Liste over resultater som settes opp av arrangøren etter et heat, omgang, spesialstrekning/prøve e.l. Listen kan endres av arrangøren og det settes ny protestfrist. Det kan innleveres protest på listen.
Deltager:	En fellesbetegnelse for personer som er akseptert i en konkurranse som fører eller kartleser/co-driver (samt passasjer) og som har gyldig lisens.
Deltagermelding:	Offisiell skriftlig melding som endrer, tydeliggjør eller fullstendiggjør konkurransens tilleggsregler.
Diskvalifikasjon:	Med en diskvalifikasjon menes at en anmelder eller deltager diskvalifiseres fra bedømmelse i en omgang, finale eller hele konkurransen og kan idømmes under eller etter en konkurranse. Den diskvalifisertes oppnådde resultater blir strøket.
DU:	Domsutvalget, en domstol nedsatt av NBF.
Eksklusjon:	<i>Med eksklusjon menes at en fysisk person eller juridisk enhet uten tidsbegrensning forbyr å kunne ta del i, eller medvirke, i enhver sammenheng, direkte eller indirekte, uansett rolle eller funksjon. Herunder inngår, men ikke avgrenset til, prøvekjøring, testing, trening, konkurranse eller aktivitet som er organisert eller arrangert av FIA/NBF, deres medlemmer eller lisensinnehavere.</i>



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

Endelig resultat	Liste over resultater som settes opp av arrangøren etter at protestfristen har utløpt og juryen har fattet sine beslutninger. Listen signeres av juryen som endelig resultat for konkurransen. Listen kan kun appelleres. Den endelige resultatlisten kan kun endres: 1: Ved ny juryavgjørelse etter nye opplysninger. Ref. kapittel 14. 2: Ved dom i DU 3. Ved dom i APLD
Engangslisens:	En lisens som utstedes for trening eller enkelte konkurranser.
FIA:	Federation Internationale de l'Automobile, en internasjonal organisasjon som kontrollerer all internasjonal bilsport.
Force Majeure:	En uforutsett og uunngåelig negativ ytre påvirkning utenfor kontroll.
Foreløpig resultat	Liste over resultater som settes opp av arrangøren etter at konkurranser er ferdig. Listen kan endres av arrangøren og det settes ny protestfrist. Det kan innleveres protest på listen.
Fører:	Fører kalles den person som fører en bil i en konkurranse.
Hastighetsløp:	En konkurranse med biler der innbyrdes plassering eller tid alene legges til grunn for resultatet.
Heat:	Inndeling av deltagere når banekapasiteten ikke tillater at alle kan kjøre samtidig.
Innappellabel	Forhold som ikke kan appelleres og er dermed endelig.
ISR:	Internasjonalt sportsreglement (Sporting Code) utstedt av FIA.
Konkurranse:	En bilsportaktivitet med sitt eget resultat. En konkurranse kan bestå av fri trening, tidskvalifisering, heat og finaler men må være ferdig innen slutten av et stevne.
Kontroll linje:	En linje der tiden tas når en bil passerer linjen.
Landeveisløp:	En konkurranse som avholdes på offentlig og/eller privat vei.
Ledsagerlisens:	En lisens som utstedes av NBF til en foresatt til en deltager som er yngre en fylte 18 år.
Lisens:	Et dokument som utstedes av NBF til alle personer eller juridisk enhet (deltagere, anmeldere, offisielle funksjonærer, lag, arrangører, baner osv.) som ønsker å delta i, eller medvirke til i hvilken som helst kapasitet, en konkurranse som arrangeres i henhold til NSR.
Lukket konkurranse:	En nasjonal konkurranse kalles "lukket" når kun anmeldere eller deltagere fra en eller flere bestemte klubber har lov til å delta.

Løpsleder:	Person som er oppnevnt av sportskomitéen som ansvarlig for gjennomføringen av stevnet eller konkurransen i samsvar med det oppsatte program.
Mesterskap:	Et mesterskap er en eller flere konkurranser hvor deltagere fra en eller flere klubber/avdelinger konkurrerer om en mesterskapstittel.
Mål linje:	Siste kontroll linje, med eller uten tidtaking.
NBF:	Norges Bilsportforbund
NSR:	Nasjonalt sportsreglement utstedt av NBF.
Offisielle dokumenter:	Tilleggsregler, startlister, deltagermeldinger og resultatlister
Parc Fermé	Sted der deltageren er forpliktet til å hensette sin bil, som oppgitt i tilleggsreglene.
Passasjer:	Enhver person i tillegg til føreren som medfølger en bil, kalles passasjer.
Pitlane:	Gate på utsiden av banetraséen som brukes av bilene på vei til eller fra sine depotplasser.
Prøve:	En prøve er en konkurranse hvor deltagerne selv kan velge tidspunkt for gjennomføringen innen det tidspunkt som er fastsatt i reglene for konkurransen
Påmelding:	Dokument som bekrefter at en anmelder ønsker å delta i en konkurranse og at anmelderen vil overholde reglene for konkurransen.
Spesialreglement:	Reglement som er i tillegg til disse generelle bestemmelser og gir detaljerte regler innen bestemte emneområder.
Sportskomite:	En sportskomité (arrangementskomité) består av min. 3 personer og oppnevnes av arrangøren(e) av en konkurranse. Den har det fulle ansvar for konkurransens avvikling og overtar så vel ledelse, forberedelse og organisasjon av konkurransen. Den har rett til å gi alle nødvendige bestemmelser og regler for avviklingen av de konkurranser den arrangerer. (For selve gjennomføringen av et stevne står løpsleder ansvarlig.)
Start:	Det øyeblikk startsignal er gitt til en eller flere deltagere.
Startlinje:	Første kontroll linje, med eller uten tidtaking.
Startliste:	Dokument som inneholder opplysninger om alle som er godkjent til å starte i en konkurranse.
Stevne:	Et arrangement med en eller flere konkurranser, parader, demonstrasjoner, turistløp o.l., kalles et stevne.

Suspensjon: ***Med suspensjon menes at en fysisk person eller juridisk enhet for et bestemt tidsrom forbys å kunne ta del i, eller medvirke, i enhver sammenheng, direkte eller indirekte, uansett rolle eller funksjon. Herunder inngår, men ikke avgrenset til, prøvekjøring, testing, trening, konkurranse eller aktivitet som er organisert eller arrangert av FIA/NBF, deres medlemmer eller lisensinnehavere .***

Tilleggsregler: Regler og bestemmelser fastsatt av konkurransens sportskomité som gjelder for konkurransen i tillegg til ISR og NSR.

Rediger (https://bilsportboka.no/wp-admin/admin.php?page=tablepress&action=edit&table_id=4).

© 2021 Norges Bilsportforbund (NBF) – Alle rettigheter forbeholdes.

§ 100 Doping 2021

© 2021 Norges Bilsportforbund (NBF) – Alle rettigheter forbeholdes. All opphavsrett og andre immaterielle rettigheter for dette Doping-reglementet og dets innhold, tilhører NBF. Enhver reproduksjon, overføring, endring, utnyttelse eller publisering av reglementet eller dets innhold, i sin helhet eller delvis i noen form (inkludert, men ikke begrenset til, framing, innlemming på andre nettsteder eller andre publikasjoner), av enhver offentlig og/eller kommersiell årsak, er forbudt for enhver, uten skriftlig forhåndstillatelse fra NBF. Dette gjelder likevel ikke NBFs tilsluttede klubber eller arrangører godkjent av NBF som kan bruke reglementet eller dets innhold for ikke-kommersielle formål

1. Introduksjon

Hensikten med dette reglementet er å sikre deltageres rett til å delta i en sport fri for doping og med dette fremme helse, rettferdighet, likhet og sikkerhet i bilsport.

Norsk Bilsport er gjennom FIA forpliktet til å følge World Anti-Doping Agencys (WADA) World Anti-Doping Code og FIA International Sporting Code – Appendix A ([file:///C:/Users/andver/Downloads/2019_06_annexe_a_clean%20\(2\).pdf](file:///C:/Users/andver/Downloads/2019_06_annexe_a_clean%20(2).pdf)).

Antidoping Norge (ADNO) kan i henhold til avtale med NBF gjennomføre dopingkontroller av deltagere i arrangementer, konkurranser og trening godkjent av NBF. Dopingkontroll gjennomføres i henhold til ADNOs til enhver tid gjeldende prosedyre, basert på internasjonale krav fastsatt av WADA (International Testing Standard).

2. Omfang

Reglementet gjelder for deltagere med nasjonal lisens.

Deltagere med internasjonal lisens og som deltar i internasjonale konkurranser registrert på FIAs internasjonale terminliste må i sin helhet forholde seg til Appendix A i ISR ([file:///C:/Users/andver/Downloads/2019_06_annexe_a_clean%20\(2\).pdf](file:///C:/Users/andver/Downloads/2019_06_annexe_a_clean%20(2).pdf)).

3. Definisjon på doping

Doping er definert som brudd på en eller flere av anti-doping reglene angitt i artikkel 2.1 til 2.10 i Appendix A i ISR ([file:///C:/Users/andver/Downloads/2019_06_annexe_a_clean%20\(2\).pdf](file:///C:/Users/andver/Downloads/2019_06_annexe_a_clean%20(2).pdf)) / pkt. 4.1 – 4.4 i dette reglement.

4. Brudd på Anti-doping regler

Følgende er brudd på bestemmelsene om doping:

4.1 Bruk eller tilstedeværelse av forbudt stoff i henhold til WADAs liste (<https://www.antidoping.no/medisinsk/legemiddelsok> (<https://www.antidoping.no/medisinsk/legemiddelsok>)) under konkurranser, uavhengig av tidspunkt for når det forbudte stoff er inntatt.

4.2 Å unnlate å møte til pålagt dopingkontroll, nekte å avgi dopingprøve eller på annen måte unndra seg dopingkontroll.

4.3 Å forfalske, forbytte eller ødelegge en dopingprøve.

4.4 Å avgi falsk forklaring eller gi uriktige eller villedende opplysninger.

5. Deltagers ansvar og plikter



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

5.1 Deltagere plikter å være kjent med ~~at~~ WADAs liste over forbudte stoffer. Det er deltagers personlige ansvar selv å sørge for at stoffer på denne listen ikke tilføres kroppen. Deltager er, uten hensyn til forsett eller uaktsomhet, ansvarlig for ethvert forbudt stoff eller spor av slikt stoff som blir funnet i dennes dopingprøve. Manglende kjennskap til dopingbestemmelsene er ikke straffebefriende eller straffenedsettende.

Oppdatert informasjon over forbudte stoffer på WADAs liste forefinnes på <https://www.antidoping.no/medisinsk/legemiddelsok>
(<https://www.antidoping.no/medisinsk/legemiddelsok>).

5.2 Deltagere plikter å legitimere seg ved en kontroll.

5.3 Enhver deltager plikter å underlegge seg dopingkontroll når man varsles om dette av ADNO. Det å ikke møte til dopingkontroll, uansett grunn, innen gitt tidsfrist er å anse som å ha avgitt positiv prøve.

6. Deltagers rettigheter

Rett til å få B-prøve analysert ved positiv A-prøve

Rett til en rettferdig høring

7. Medisinske fritak (TUE)

Det regnes ikke som doping dersom man har fått godkjent fritak fra dopinglisten av medisinske årsaker.

Søknad om medisinsk fritak må sendes NBF, med dokumentasjon fra lege (spesialist). Søknaden må inneholde Diagnose, navn på legemiddel, navn på forbudt stoff, administrasjonsmåte (hvordan medisinen inntas) og dosering.

Dokumentasjon på at man har medisinsk fritak skal fremlegges for dopingkontrollørene.

Fritak gitt av NBF er kun gyldig nasjonalt. Deltagere som deltar i internasjonale konkurranser registrert på FIAs internasjonale terminliste må i tillegg søke FIA iht [Appendix A pkt 4.4](#) ([file:///C:/Users/andver/Downloads/2019_06_annexe_a_clean%20\(2\).pdf](file:///C:/Users/andver/Downloads/2019_06_annexe_a_clean%20(2).pdf)).

8. Automatisk diskvalifikasjon fra individuelle resultater

Ved brudd på dopingreglementet i forbindelse med konkurranse skal deltageren diskvalifiseres fra alt som har med resultater å gjøre, de poeng og premier som er oppnådd i aktuell konkurranse. [[App. A, Art. 9](#)]
([file:///C:/Users/andver/Downloads/2019_06_annexe_a_clean%20\(2\).pdf](file:///C:/Users/andver/Downloads/2019_06_annexe_a_clean%20(2).pdf))]

9. Resultathåndtering

Brudd på § 100 skal rapporteres av Antidoping Norge til Norges Bilsportforbund som vil foreta en vurdering om videre saksgang.

© 2021 Norges Bilsportforbund (NBF) – Alle rettigheter forbeholdes.



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

§ 101 Alkohol 2021

© 2021 Norges Bilsportforbund (NBF) – Alle rettigheter forbeholdes. All opphavsrett og andre immaterielle rettigheter for dette Alkohol-reglementet og dets innhold, tilhører NBF. Enhver reproduksjon, overføring, endring, utnyttelse eller publisering av reglementet eller dets innhold, i sin helhet eller delvis i noen form (inkludert, men ikke begrenset til, framing, innlemming på andre nettsteder eller andre publikasjoner), av enhver offentlig og/eller kommersiell årsak, er forbudt for enhver, uten skriftlig forhåndstillatelse fra NBF. Dette gjelder likevel ikke NBFs tilsluttede klubber eller arrangører godkjent av NBF som kan bruke reglementet eller dets innhold for ikke-kommersielle formål.

1. Introduksjon

Alkohol er av sikkerhetsmessige grunner ikke forenelig med deltagelse i bilsport. Antidoping Norge (ADNO) kan i henhold til avtale med NBF gjennomføre pusteprøver av lisensierte utøvere ved bilsportsarrangementer underlagt NBFs regelverk. Pusteprøvene gjennomføres i henhold til ADNOs til enhver tid gjeldende prosedyre som er godkjent av NBF.

2. Definisjon

Grenseverdien for alkohol er 0,10 g/liter. Dersom pusteprøve avdekker verdi over dette gis det automatisk diskvalifikasjon fra stevnet der prøven avlegges.

3. Lisensiert utøver

Med lisensiert utøver menes enhver person med gyldig fører- eller kartleser/codriverlisens utstedt av NBF. (se Generelle bestemmelser Art. 2.5).

4. Utøverens ansvar og plikter

4.1 Lisensierte utøvere har ansvar for å vite hva som er grenseverdien for alkohol i bilsport. Manglende kjennskap til alkoholbestemmelsene er ikke straffebefriende eller straffenedsettende.

4.2 Lisensiert utøver plikter å legitimere seg ved en kontroll.

4.3 Enhver lisensiert utøver plikter å underlegge seg pusteprøve når man varsles om dette under førermøter eller ved oppslag på offisielle oppslagstavle. Det å ikke møte til pusteprøve eller å nekte å avgi prøve, uansett grunn, skal føre til automatisk diskvalifikasjon fra stevnet.

4.4 Innbetalte avgifter vil ikke bli refundert utøveren ved avgitt prøve over grenseverdien.

5. Kontroller

5.1 Kontroller vil kunne foretas både i trening og konkurranse.

5.2 Pusteprøver kan foretas innen maksimum 2 timer før en konkurranses første kjøring.

5.3 ADNO bestemmer selv hvem og hvor mange som skal testes.

5.4 Avgitt pusteprøve i ADNO godkjent og kalibrert instrument er å anse som endelig bevis.

6. Juryens ansvar og plikter

6.1 Ved avgitt pusteprøve over grenseverdien skal juryen informere den lisensierte utøveren om at prøven er positiv og diskvalifisere vedkommende fra deltagelse i stevnet.

6.2 Juryen skal rapportere til NBF om avlagte pusterprøver over grenseverdien for registrering og oppfølging av lisensierte utøvere med flere brudd på dette reglement.



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

7. Domsbehandling

Dersom juryen mener det er grunnlag for det skal den innstille om ytterligere straff til NBFs Domsutvalg, jf Generelle bestemmelser Art. 12.3.

© 2021 Norges Bilsportforbund (NBF) – Alle rettigheter forbeholdes.



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

§ 102 Offisielle funksjonærer

1. Offisielle funksjonærer med krav til autorisasjon

Ifølge generelle bestemmelser artikkel 11.1.1 skal følgende offisielle funksjonærer være autorisert av NBF og inneha gyldig lisens dersom det ikke er gjort unntak i spesialreglementene:

1. Jurymedlem
2. Race Director
3. Sikkehetskontrollør
4. Løpsleder
5. Løpssekretær
6. Tekniske kontrollører
7. Racekontrollører

Les mer om roller og ansvar i vedlegg F, samt i spesialreglementene.

2. Offisielle funksjonærer uten krav til autorisasjon

Ifølge generelle bestemmelser artikkel 11.1.2 oppnevnes følgende offisielle funksjonærer av arrangøren og skal være spesielt opplært og egnet til oppgaven. (Se spesialreglementene for eventuelle krav om autorisasjon.)

1. Sikkerhetssjef
2. Tidtager/resultatservice
3. Bane- og veiobservatør
4. Flaggvakter
5. Faktadommere
6. Starter
7. Medisinsk ansvarlig
8. Miljøansvarlig

Les mer om roller og ansvar i vedlegg F, samt i spesialreglementene.

3. Autorisasjon

NBF representert ved seksjonene autoriserer hvert år et tilstrekkelig antall personer som er særlig kvalifisert som funksjonærer i pkt. 1.

Søknad om autorisasjon sendes inn av vedkommendes klubb eller avdeling med anbefaling om at autorisasjon gis vedkommende. Sammen med søknaden må det følge en erklæring om at vedkommende er villig til å sette seg grundig inn i de gjeldende regler og bestemmelser. Likestilt med anbefaling fra en klubb eller avdeling, gjelder anbefaling fra NBF.

4. Funksjonærlisenser

Som bevis for autorisasjon utsteder NBF en lisens. Det skilles mellom følgende lisenser eller kombinasjoner av disse for jurymedlemmer, løpsledere og tekniske kontrollører:

1. Baneløp (Bilcross, Rallycross, Bakkeløp, Racing, Crosskart, Karting, Drifting)
2. Landeveisløp (Rally)
3. Autoslalåm/Challenge
4. Dragrace
5. Offroad

Enhver lisens for funksjonærer utstedes for en tidsbegrenset periode.



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

Hvis en autorisert funksjonær fungerer i en aktivitet som ikke er akseptert av NBF, eller deltar i dette som anmelder, deltager, funksjonær eller på andre måter, kan denne straffes i henhold til generelle bestemmer artikkel 9.10.1.

5. Lisensgrader og krav til opplæring (gjelder fra 2022)

Lisensklasse	Kvalifisert til oppdrag som	Praktisk erfaring	Utdanning / kurs	Krav	Kontrollerer / Godkjenner
Grunnkurs	Funksjonær, ikke offisiell	Ingen	e-kurs	Det året man fyller 16 år. Rallyvakter 18 år.	Klubb
C-lisens	Funksjonær eller offisiell funksjonær i.h.t. de enkelte greners reglement. Klubbløp.	To funksjonær-oppdrag	e-kurs / klubbnivå, i henhold til utdanningsplan	Grunnkurs Offisielle funksjonærer må ha fylt 18 år.	Klubb kontrollerer og godkjenner. NBF utsteder lisens
B-lisens	Funksjonær eller offisiell funksjonær i.h.t. de enkelte greners reglement. Nasjonale løp	Fem funksjonær-oppdrag hvorav tre med C-lisens. Tilsvarende funksjonær-oppdrag i utlandet kan medregnes.	B-utdannelse (e-kurs?)/ kurs i.h.t. gjeldende utdanningsplan	Grunnkurs Offisielle funksjonærer må ha fylt 18 år.	Klubb kontrollerer NBF godkjenner, autoriserer og utsteder lisens.
A-lisens	Funksjonær eller offisiell funksjonær i henhold til de enkelte greners reglement. NBFs Mesterskapsløp.	Fem funksjonær-oppdrag på løp (ikke klubbløp) som løpsleder, jury, teknisk sjef, , racekontrollør eller leder for stevnets sportskomité. Tilsvarende funksjonær-oppdrag i utlandet kan medregnes.	A-utdannelse (fysisk kurs) /kurs i.h.t. gjeldende utdanningsplan	Grunnkurs B-kurs B-lisens Offisielle funksjonærer må ha fylt 18 år.	Klubb anbefaler. NBF v/seksjonene kontrollerer, autoriserer og utsteder lisens.

Rediger (https://bilsportboka.no/wp-admin/admin.php?page=tablepress&action=edit&table_id=70)

Alle funksjonærer må følge de krav om oppdatering som blir bestemt av NBF til enhver tid.

6. Særskilte krav til juryleder



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

Vedkommende må søke om å bli oppgradert til juryleder. Sammen med søknaden, må vedkommende ha anbefaling fra egen klubb og andre juryledere, samt en motorsport CV.

Søknaden vurderes av NBF representert ved seksjonene.

For å kunne opprettholde status som juryleder, må praksis kunne dokumenteres av vedkommende, arrangører eller NBF representert ved seksjonene. I tillegg kreves det deltagelse på NBF jurylederkonferanse.

7. Tap av autorisasjon

NBF ved generalsekretæren kan til enhver tid inndra en autorisasjon dersom det foreligger tilstrekkelige grunner til det. (Generelle bestemmelser art. 9.10.2)

Vedlegg F til § 102 Funksjonærer Norsk Bilsport

Formål

Hoveddelen av dette vedlegg F er basert på FIAs Appendix V – Rules and procedures concerning Volunteers and Officials.

Formålet med vedlegget er å samle det som gjelder rollene og ansvaret til frivillige funksjonærer innen norsk motorsport. Det er tenkt som hjelp for arrangører, for eksempel gjøre det enklere for nye arrangører å se hva som behøves m.m. ved å gå inn i vedlegget. I tillegg er det viktig at funksjonærene setter seg inn i gjeldende regelverk for den grenen man skal være funksjonær på, da vedleggene ikke er komplett, men gir en god innføring i hva som skal til for å være frivillig funksjonær.

Det er fire hovedårsaker for utarbeidelsen av dette vedlegget med tilhørende paragraf (§102):

- Å gjøre det enklere for Norges Bilsportforbund (NBF), organisasjonene og klubbene å administrere våre frivillige funksjonærer
- Å harmonisere reglene på nasjonalt og internasjonalt nivå, for å øke de frivillige funksjonærers muligheter og kompetanse.
- Å avklare for de frivillige funksjonærer, deres rettigheter, forpliktelser og oppdrag.
- Å gi frivillige den anerkjennelse de fortjener, innenfor reglene for motorsport, ved å gi dem en egen dedikert paragraf med tilhørende vedlegg i NSR. Uten de frivilliges engasjement, kan motorsporten simpelthen ikke eksistere.

Begrepet «Frivillige funksjonærer»

Det legges vekt på begrepet «Frivillige» for å markere det faktum at det store flertallet av funksjonærer er ubetalte frivillige. De er mennesker som bruker sin fritid, ofte ved flere anledninger hvert år, til fordel for motorsporten.

Kapittel 1 Definisjoner av funksjonærer, roller og ansvar Baneløp

En og samme funksjonær kan ha flere oppgaver/funksjoner, dersom dette er oppnevnt av arrangør og forutsatt at de er kvalifisert til oppgaven.

En offisiell funksjonær skal ikke, i noen konkurranse, utføre andre oppgaver enn de er oppnevnt til.

Det er ikke anledning til å være både deltaker og funksjonær i samme konkurranse. (For bilcross, bilslalåm, autoslalåm, biltrial og trafikkkløp: se spesialreglementene)

I tillegg til funksjonærer beskrevet i paragraf 102 pkt 1.1 og 1.2 -, skal arrangøren oppnevne personell til å ta seg av alle sider av arrangementet utenom selve konkurransen (speaker, ordensvern, kontorhold, billettsalg osv.). Av spesiell betydning er etablering og betjening av kommunikasjonsmidlene til- og fra løpsleder slik at denne raskt kan motta rapporter og bringe videre meldinger og ordre til funksjonærer, depot, speaker osv.

Ikke alle roller beskrevet nedenfor må være oppfylt for hver enkelt konkurranse. NBF kan spesifisere de spesielle funksjonærer som kreves for hver konkurranse i samsvar med Generelle bestemmelser.

Samtlige funksjonærer skal være godt synlige med egnet bekledning og om mulig inndelt etter funksjon.



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

For enkelte grener, f.eks. Offroad, Dragrace, vil offisielle funksjonærer være beskrevet særskilt i grenreglementet, da de kan ha avvikende rolle og ansvar.

Spesialreglementene kan også ha egne bestemmelser for en del funksjoner. Det er viktig at funksjonærer er kjent med det som er beskrevet i spesialreglementene for den funksjonen de skal ha på et stevne.

1.1 Organisasjon og løpsledelse

1.1.1 Juryen

Alle stevner skal ha en jury. Jurylederen oppnevnes som regel av NBF. De øvrige jurymedlemmene (minimum 2) oppnevnes av arrangøren. NBF kan også oppnevne jurymedlemmer. Alle må være autoriserte av NBF. Alle løbspapirer skal på forhånd sendes til samtlige jurymedlemmer.

a. Rolle

Juryen har den absolutte myndighet for håndhevelse av bestemmelsene i ISR, NSR, tilleggsregler og program. Den kan fatte beslutning i alle forhold som måtte oppstå før, under eller etter konkurransen den er oppnevnt for.

b. Ansvar

Stevnets jury har de plikter og den myndighet som er fastsatt i Generelle bestemmelser Art. 11.8 og 11.9.

1.1.2 Race Director

Race Director har myndighet til å kontrollere treningen og selve løpene. Denne jobber tett med løpsleder (som bare kan gi aktuelle ordre i samarbeid med Race Director) og juryen. Race Director skal være autorisert av NBF.

a. Rolle

I samarbeid med løpsleder sørge for en sikker gjennomføring av stevnet.

b. Ansvar

Race Director har de plikter og den myndighet som er fastsatt i Generelle bestemmelser Art. 11.10

1.1.3 Løpsleder

Løpsleder er ansvarlig for å gjennomføre stevnet i samsvar med gjeldende tilleggsregler/ forskrifter og bør ha løpende kommunikasjon med Race Director, hvis stevnet har denne rollen. Løpslederen skal være autorisert av NBF.

a. Rolle

Løpsleder som er ansvarlig for gjennomføringen av stevnet (jfr. Generelle bestemmelser Art.11.11). Løpslederen må alltid ha en assistent som om nødvendig kan fungere som stedfortredende stevneleder.

b. Ansvar

Løpsleder har de plikter og den myndighet som er fastsatt i Generelle bestemmelser Art. 11.11

Assisterende løpsleder

Ass.løpsleder er løpslederens høyre hånd, og denne skal overta hvis:

- løpsleder melder forfall ved sykdom
- løpslederen må gå ut av løpet for å ta seg av ting som kan ha oppstått
- løpsleder sidestilles med løpsleder, men det fulle ansvar har løpsleder

1.1.4 Løpssekretær



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

Arrangørens løpssekretær er ansvarlig for koordinering av administrative aktiviteter under planlegging, gjennomføring og avslutningen av et stevne. Løpssekretær skal være autorisert av NBF.

a. Rolle

Arrangørens løpssekretær sørger for forberedelse, innlevering, sirkulasjon og distribusjon av all offisiell dokumentasjon knyttet til stevnet. Sekretæren for stevnet holder kontakt med alle interessentene i stevnet, og arbeider tett med løpsleder.

b. Ansvar

Sekretær har de plikter som er fastsatt i Generelle bestemmelser Art. 11.12 samt:

- motta påmeldinger til stevnet og sørge for at alle påmeldingsskjemaer er fylt ut på riktig måte
- kontrollere alle dokumenter relatert til anmeldere og førere
- gi den utnevnte juryleder, alle passende arbeidspapirer, konkurranseisenser, tillatelser, avgifter, se § 261 Baneprotokoll
- jobbe tett med løpsleder og resultatservice/tidtagerne angående meldinger, advarsler, innlegging av protester og klager og holde orden på den offisielle oppslagstavlen
- være ansvarlig for å samle og holde oppdatert en protokoll, som inneholder alle administrative data knyttet til stevnet
- når stevnet er avsluttet, å være ansvarlig for å sende all relevant dokumentasjon til NBF

1.1.5 Teknisk kontrollsjef

Teknisk kontrollsjef har som oppgave å utføre kontroll av biler. Skal være autorisert med lisens som teknisk kontrollør. De kan delegere sine oppgaver til assistenter (teknisk kontrollfunksjonær).

a. Rolle

Teknisk kontrollsjef gjennomfører, ved bruk av passende teknisk utstyr, undersøkelsen av konkurranse-kjøretøyene og deltagerenes personlige sikkerhetsutstyr, for å få bekreftet at alle tekniske regler overholdes. I tillegg avgi rapporter om alle kjøretøy som har vært involvert i ulykker, inkludert vurdering av kjøretøyets egnethet til å gjenoppta konkurransen.

b. Ansvar

Teknisk kontrollsjef har de plikter som er fastsatt i Generelle bestemmelser Art. 11.13

Teknisk kontrollfunksjonær

Krav: Teknisk skolert

Skal ha ansvaret for å kontrollere at bilene oppfyller sikkerhetskrav og trafikksikkerhetsbestemmelser, både før og evt. etter løpet.

Påpeke feil til deltakere og til teknisk kontrollsjef.

1.1.6 Racekontrollør

a. Rolle

Bemanne Racecontroll. Skal være autorisert med lisens for Racecontroll/Lys

b. Ansvar

Den som betjener Racecontroll skal ikke ha andre funksjoner på løpsdagen.

Racekontrollør skal ha god oversikt av banen.

(Bør ikke være på indre bane – hvis ikke andre forutsetninger tilsier dette.)

Racekontrollør skal ha radiokommunikasjon med løpsledelse og med samtlige lysposter/redningsmenn. Racekontrollør skal plasseres slik at denne ikke kan bli forstyrret av andre.



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

Alt personell som benyttes ved bruk av lysanlegg skal ha opplæring av racecontrollør. Racecontrollør har ansvaret for å informere om retningslinjer for bruk av lysanlegg overfor lysposter/redningsmenn.

1.2 Løpsgjennomføring

1.2.2 Tidtager/resultatservice

Tidtager/resultatservice styrer tidtakersystemets prosesser og lagring av tider, og skal holde sekretariat, Løpsledelse og jury informert.

a. Rolle

Ansvarlig for tidtaking/resultatservice styrer og overvåker tidtaking- og resultatteamet for en konkurranse, ved å bruke passende tidtagerutstyr. Utstyret skal være i samsvar med stevnets regelverk for å sikre nøyaktige resultater. Tidtakingsjef er leder for tidtagerne og rundetellerne. Denne er ansvarlig for korrekt tidtaking og rundetelling, og dens avgjørelse er endelig (inappellabel).

b. Ansvar

- sikre at tidtakersystemet er pålitelig
- sikre at alternativ tidtaking er på plass, hvis det primære tidtakersystemet faller ut.
- være i kontakt med løpsleder og løpssekretær om eventuelle endringer i programmet eller deltagerlistene.
- utarbeide plassering i heat / startlister basert på reglement.
- gjennomføre beslutninger tatt av løpsleder eller jury, der disse er relevante for resultatene.

Rundetellere er uavhengige av tidtagerne – men skal under ledelse av tidtakingsjefen føre rundeprotokoller. Det skal føres minimum to uavhengige rundeprotokoller.

Rundeanviser er under ledelse av tidtakingsjefen og har i samråd med rundetellerne ansvaret for rundeanvisningen.

1.2.3 Baneobservatør

a. Rolle

Baneobservatører skal plasseres rundt banen for å kunne overvåke steder som løpsledelse ikke kan se direkte selv, og rapportere til løpsledelse om hendelser som kan være i strid med gjeldende reglement.

b. Ansvar

- alltid sørge for sikkerheten til seg selv og andre ansvarlige funksjonærer/vakter.
- Samarbeide med løpsledelse
- Rapportere til løpsledelse/jury om hendelser og eventuelle brudd på bestemmelsene om korrekt kjøring og banedisiplin under trening og løp

1.2.4 Flaggposter

a. Rolle

Postmannskapene (også kalt flaggvakter) styrer og kontrollerer den del av banen de er tildelt ansvar for (inkludert håndtering av løpshendelser, slik at funksjonærenes trygghet blir ivaretatt når de utfører sine oppgaver). Postmannskapene rapporterer til Løpsledelse / race-kontroll, og skal bruke passende signaler for å varsle om hindringer i banen og løpsavgjørelser til kjøretøyene på banen. På enkelte baner erstatter lyssignaler bruken av flaggsignalene. Postmannskapene koordinerer også klareringen av banen i den tildelte sonen sammen med personell fra andre deler av organisasjonen som er involvert i en hendelse.

b. Ansvar

- alltid sørge for sikkerheten til seg selv og andre ansvarlige funksjonærer/vakter.
- ha en klar forståelse av lover og regler knyttet til rollen.



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

- reagere i tide og med riktig signal (flaggfarge) ved hendelser på banen.
- reagere i tide etter instruksjon fra Løpsledelse.

1.2.5 Faktadommer

På et stevne kan det være en eller flere faktadommere. Faktadommere skal være navngitt i tilleggsreglene og det skal i tillegg fremgå hvilke fakta som skal dømmes. Faktadommer på start- og mållinje er eksempler på faktadommere.

Dens avgjørelse er endelig (se også Generelle bestemmelser 11.14.).

a. Rolle

Faktadommer er utnevnt til å rapportere direkte til løpsleder om alle brudd på regelverket av deltagerene.

Faktadommer start: avgjøre hvorvidt for tidlig start (tyvstart) har funnet sted

Faktadommer mål: Fastsette hvilken rekkefølge deltakerne bryter mållinjen. Måldommeren skal ikke plasseres sammen med tidtakere og rundetellere, men utføre sitt arbeide uavhengig av dem.

b. Ansvar

- bli riktig utnevnt og offisielt identifisert (ved navn eller rolle) med fakta som skal dømmes spesifikt.
- plassere seg der de er best i stand til å observere de konkrete fakta de er utnevnt til å bedømme.
- være tilgjengelig dersom en revurdering av en bedømmelse skulle bli nødvendig.
- Se Generelle bestemmelser – Artikkel. 11.14

1.2.6 Starter

a. Rolle

Starter er sjef for startplate og startprosedyrer.

b. Ansvar

- Sørge for at startprosedyrer blir gjennomført etter reglement
- Starteren skal opptre rolig og ha innøvd signalgivningen så godt at denne kan utøve sin virksomhet uten å bli misforstått.

1.2.7 Funksjonær på startplata

Antallet funksjonærer på startplata og deres plassering vil være gitt av antallet startende i det bestemte heat.

a. Rolle

Sørge for riktig startrekkefølge og plassering av kjøretøyene i hvert heat.

b. Ansvar

- funksjonærene på startplata skal ha løpende kommunikasjon med Starter og deltagerne.
- alltid sørge for sikkerheten til seg selv og andre ansvarlige funksjonærer/vakter.
- skaffe seg all nødvendig informasjon for å utføre rollen, inkludert rekkefølgen på klasser som skal kjøre og hvordan kjøretøyene skal stå plassert i heatene.
- plassere kjøretøyene på startplaten på en sikker måte.
- hjelpe til med fjerning av kjøretøy fra startplaten, som kan utgjøre fare eller være til hinder pga. teknisk svikt.

1.2.8 Pit Lane/banedepot funksjonær

a. Rolle



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

Sikre, så langt som mulig, at deltagerene har en trygg kjøring gjennom Pit Lane/banedepot, at teamenes medlemmer har et trygt arbeidsmiljø å jobbe i og at alle deltagere følger regler som gjelder deres handlinger i Pit Lane/banedepot.

b. Ansvar

- alltid sørge for sikkerheten til seg selv og andre ansvarlige funksjonærer/vakter.
- skaffe all nødvendig informasjon for å utføre rollen, inkludert spesifikke Pit Lane/banedepot regler for det aktuelle løpet.
- straks rapportere eventuelle brudd på reglene, gjort av deltagerene eller deres crew-medlemmer til ansvarlig for Pit Lane eller løpsleder.

1.2.9 Depotfunksjonær

Depotsjef med assistenter som har ansvar for depotet før, under og etter stevnet, herunder fremkjøring til start.

a. Rolle

Skal bistå, før og etter hvert løp/heat eller trening, med sikker organisering av kjøretøyer i depotet og oppstillingsområder. Depotsjef er ansvarlig for inn- og utkjøringen til banen (jfr. § 236). Ved vinterkjøring er depotsjef også ansvarlig for bruken av varmekjøringsbanen.

b. Ansvar

- alltid sørge for sikkerheten til seg selv og andre ansvarlige funksjonærer/vakter.
- alltid opprettholde sikkerhet og disiplin i depot og oppstillingsområdene.
- sikre at kjøretøy er ropt opp og stiller til start i riktig heat til hvert løp/trening.
- skaffe seg all nødvendig informasjon for å utføre rollen, inkludert stevnets tidsplan og rekkefølgen på kjøretøyene for heatene de skal håndtere.

1.2.10 Deltagerkontakt

Det er anbefalt å oppnevne en Deltagerkontakt på alle løp. Når deltagerkontakt benyttes er denne en offisiell funksjonær og skal navngis i tilleggsreglene.

a. Rolle

Deltagerkontakten må være godt kjent med gjeldende reglement, både generelt og for den grenen det gjelder.

Deltagerkontakten skal i hovedsak informere eller klargjøre ting i forbindelse med reglement og gjennomføring av løpet til deltagerne og være bindeleddet mot løpsledelsen og jury, men skal være uavhengig av begge.

De kan delta på jury møter for å holde seg oppdatert med alle de beslutninger som tas.

Deltagerkontakten skal være lett gjenkjennelig for førerne med enten jakke eller vest som er merket med DELTAGERKONTAKT.

b. Ansvar

- håndtere spørsmål fra deltagerne, men ikke protester eller klager.
- Deltagerkontakten skal ikke inneha andre oppgaver under løpet. Gi informasjon eller avklaring til deltagerne i forbindelse med reglement
- formidle relevant informasjon til deltagerne i tilfeller der deltager blir innkalt av juryleder eller løpsleder/Race Director.
- formidle relevant informasjon til deltagerne om tilleggsregler eller andre saker som kan påvirke dem.
- de skal avstå fra å si noe eller utføre enhver handling som kan gi opphav til protester eller appeller.

1.2.11 Sambandssjef



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

Sambandssjefen administrer all kommunikasjon under stevnet. Denne må sørge for at et hensiktsmessig kommunikasjonssystem er satt opp og fungerer som det skal, slik at kommunikasjon mellom løpsledelsen og de ansvarlige funksjonærene er sikret.

a. Rolle

Sambandssjef skal planlegge og drifte stevnets radio- og kommunikasjonsnettverk i samarbeid med Løpsleder og Sikkerhetssjef.

b. Ansvar

- ha en grunnleggende forståelse av stevnes organisering og området der stevnet finner sted, for å etablere et effektivt kommunikasjonsnettverk før stevnet
- sikre at alternative løsninger er på plass, hvis primærkommunikasjonssystemet faller ut
- utarbeide en sambandsplan for løpet
- utstyret er innenfor lovverket og innehar de spesifikasjoner som behøves
- utplassering av utstyr
- opplæring av brukere

1.2.12 Sikkerhetssjef

Sikkerhetssjef er ansvarlig for alle aspekter av sikkerhet på stevnet, og skal lage en sikkerhetsplan og sørger for at denne overholdes under stevnet. Denne kan ha en eller flere assisenter.

a. Rolle

Sikkerhetssjef skal sikre at en sikkerhetsplan for stevnet er utarbeidet, og at stevnet kjøres i samsvar med planen. Sikkerhetssjefen vil rapportere direkte til løpslederen og vil jobbe sammen med Medisinsk ansvarlig, funksjonærsjef og teknisk sjef.

b. Ansvar

- opprettholde kontrollen over stevnets sikkerhet
- koordinere mot 110, 112 og 113
- overvåke at stevnets sikkerhetsplan følges gjennom hele stevnet, for å kunne gjøre fremtidige anbefalinger angående sikkerhetsplanens formuleringer.
- sikre at det er tilstrekkelig med tilskuerområder tilgjengelige, for det antall tilskuere som forventes.
- sikre at relevante detaljer fra stevnets sikkerhetsplan blir distribuert til riktig personell før stevnet.

På dagen for stevnet, skal sikkerhetssjef sjekke at alle sikkerhetsbiler og personell er riktig plassert (og om nødvendig, arbeide tett med løpsleder for å gjøre nødvendige endringer).

1.2.13 Medisinsk ansvarlig

- Se § 266 Medisinsk reglement.

1.2.14 Førstehjelpspersonale

- Se § 266 Medisinsk reglement

1.2.15 Brannmannskap

Brannmannskapet skal kunne bekjempe branner på alle typer stevner. Brannmannskapet er underlagt løpsledelsen. Se § 267 Bane- og Brannovervåking

a. Rolle

Brannmannskapenes rolle er å redusere brannfarer og forhindre spredning av brann. De skal bekjempe branner, sørge for sikkerheten og redde liv der det er nødvendig.

b. Ansvar

- regelmessig delta i brannopplæring.



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

- ha god kunnskap og forståelse for sikkerhetsreglene, involveringsteknikker og typer av brannslukningsmidler som er tilgjengelige på stevnet.
- be om hjelp fra profesjonelle brannmenn om nødvendig.

1.2.16 Bergingsmannskap

Bergingsmannskapene er ansvarlig for fjerning av alle typer kjøretøy som har fått stans på banen.

a. Rolle

Bergingsmannskapene styrer arbeidet med å klargjøre banen etter en stans eller ulykke på banen for å sikre en sikker og kontrollert flytting av skadede eller ødelagte kjøretøy.

b. Ansvar

- ha god kunnskap og forståelse av sikkerhetsreglene, redningsteknikker og typer redningsutstyr.
- rapportere til Sikkerhetssjef/løpsledelse på fremdriften/utfallet av klargjøringen av bane.
- ha en bevissthet om hvilke typer konkurrerende kjøretøy som er tilstede på stevnet, og de riktige teknikkene som skal brukes til bergning, inkludert en bevissthet om miljøet og omgivelser der stevnet arrangeres.

1.2.17 Miljøansvarlig

Miljøansvarlig skal på vegne av arrangøren/grunneier, ha det operative ansvaret for alle miljøsaker i løpet av stevnet. Vedkommende må også håndtere miljøspørsmål i forkant av stevnet, for å sikre at organisasjonen/arrangøren respekterer prinsippene for bærekraft.

a. Rolle

Miljøansvarlig overvåker stevnets miljøstyring og overholdelse av lovmessige krav til miljøet samtidig som vedkommende skal oppmuntre til utvikling av et bærekraftig stevne.

b. Ansvar

- opprette og/eller overvåke stevnets miljøstyringsplan.
- jobbe tett med arrangøren av stevnet fra planleggingsstadiet, gjennom driften og til evalueringsprosessen i tråd med miljøstyringsplanen.
- snakke med Sikkerhetssjef om miljøhelseproblemer og ikke-sportslige aspekter av publikums-sikkerheten.
- etablere en god dialog med de som deltar i stevnet (team, leverandører, tilskuere etc.) og undersøke forbedringsområder.
- gi Løpsledelsen en miljørapport ved avslutningen av stevnet, for å etablere/ vedlikeholde et kontinuerlig forbedringsprogram.

1.2.18 Funksjonærsjef

Funksjonærsjef har ansvar for funksjonærene og rapporterer direkte til løpsleder. Vedkommende skal ha god forståelse for, og innsikt i funksjonærrollene for stevnet.

a. Rolle

Funksjonærsjef styrer sikring og plassering av alle funksjonærer på stevnet i samsvar med reglement, for å opprettholde nødvendig sikkerhetsnivå.

b. Ansvar

- samarbeide direkte med løpsleder vedrørende alt som berører funksjonærer.
- fungere som hovedkontakt for alle andre ansvarlige innen de ulike spesialiserte funksjonærteam og gi informasjon til alle funksjonærer om deres plikter, roller og ansvar før og under stevnet.
- sikre trygghet og trivsel for seg selv og de andre funksjonærene.
- ordne levering av det nødvendige utstyret til hver post.
- fullføre eller verifisere vurderingen av den enkelte funksjonærs kompetanse når det er nødvendig.



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

1.2.19 Media / presseansvarlig / PR ansvarlig

a. Rolle

- Sørge for god informasjon på nettsidene til arrangør/stevnet. Egen plassering for presse på nettsiden med informasjon gjør det lett for pressen å finne frem
- Promotere stevnet
- Administrere sosiale medier
- Sende ut pressemeldinger før og etter stevnet
- Akkreditering av presse

b. Ansvar

- I samarbeid med løpsledelse være talsperson ved hendelser

Kapittel 2 Definisjoner av funksjonærer, roller og ansvar

Landeveisløp

En og samme funksjonær kan ha flere oppgaver/funksjoner, dersom dette er oppnevnt av arrangør og forutsatt at de er kvalifisert til oppgaven.

En offisiell funksjonær skal ikke, i noen konkurranse, utføre andre oppgaver enn de er oppnevnt til.

Det er ikke anledning til å være både deltaker og funksjonær i samme konkurranse.

I tillegg til ovennevnte funksjonærer, skal arrangøren oppnevne personell til å ta seg av alle sider av arrangementet utenom selve konkurransen (speaker, ordensvern, kontorhold, billettsalg osv.). Av spesiell betydning er etablering og betjening av kommunikasjonsmidlene til- og fra løpsleder slik at denne raskt kan motta rapporter og bringe videre meldinger og ordre til funksjonærer, depot, speaker osv.

Ikke alle roller beskrevet nedenfor må være oppfylt for hver enkelt konkurranse. NBF kan spesifisere de spesielle funksjonærer som kreves for hver konkurranse i samsvar med Generelle bestemmelser.

Samtlige funksjonærer skal være godt synlige med egnet bekledning og om mulig inndelt etter funksjon.

Spesialreglementene kan ha egne bestemmelser for en del funksjoner.

2.1 Organisasjon og løpsledelse

2.1.1 Juryen

Alle stevner skal ha en jury. Jurylederen oppnevnes som regel av NBF. De øvrige jurymedlemmene (minimum 2) oppnevnes av arrangøren. NBF kan også oppnevne jurymedlemmer. Alle må være autoriserte av NBF. Alle løbspapirer skal på forhånd sendes til samtlige jurymedlemmer.

a. Rolle

Juryen har den absolutte myndighet for håndhevelse av bestemmelsene i ISR, NSR, tilleggsregler og program. Den kan fatte beslutning i alle forhold som måtte oppstå før, under eller etter konkurransen den er oppnevnt for.

b. Ansvar

Stevnets jury har de plikter og den myndighet som er fastsatt i Generelle bestemmelser Art. 11.8 og 11.9.



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

2.1.2 Sikkerhetskontrollør

Oppnevnes av NBF.

a. Rolle

Sikkerhetskontrollør skal føre kontroll med at alle bestemmelsene i forbindelse med de fastsatte sikkerhetskrav blir gjennomført og etterfulgt.

b. Ansvar

Sikkerhetskontrolløren har myndighet til å utsette eller stoppe enkelte SS/SP eller hele løpet om denne finner at sikkerheten for publikum, media eller deltakere ikke er forsvarlig ivaretatt.

- Skal delta i stevnets oppnevnte ulykkeskommisjon
- Være medlem av stevnets Kontrollkommisjon sammen med Juryleder
- Kjøre gjennom etappene i god tid før løpet sammen med sikkerhetssjef.

2.1.3 Løpsleder

a. Rolle

Løpsleder er ansvarlig for å gjennomføre stevnet i samsvar med gjeldende tilleggsregler/forskrifter.

b. Ansvar

Stevnets løpsleder har de plikter og den myndighet som er fastsatt i Generelle bestemmelser Art. 11.10.

For Rally se Spesialreglement for Rally, pkt. 70.2.1

Assisterende løpsleder

Ass.løpsleder er løpslederens høyre hånd, og denne skal overta hvis:

- løpsleder melder forfall ved sykdom
- løpslederen må gå ut av løpet for å ta seg av ting som kan ha oppstått
- løpsleder sidestilles med løpsleder, men det fulle ansvar har løpsleder

2.1.4 Løpssekretær

Arrangørens løpssekretær er ansvarlig for koordinering av administrative aktiviteter under planlegging, gjennomføring og avslutningen av et stevne.

a. Rolle

Arrangørens løpssekretær sørger for forberedelse, innlevering, sirkulasjon og distribusjon av all offisiell dokumentasjon knyttet til stevnet. Sekretæren for stevnet holder kontakt med alle interessentene i stevnet, og arbeider tett med løpsleder.

b. Ansvar

Sekretær har de plikter som er fastsatt i Generelle bestemmelser Art. 11.12 samt:

- motta påmeldinger til stevnet og sørge for at alle påmeldingsskjemaer er fylt ut på riktig måte.
- kontrollere alle dokumenter relatert til anmeldere og førere.
- gi den utnevnte juryleder, alle passende arbeidspapirer, konkurranselisenser, tillatelser, avgifter
- jobbe tett med løpsleder og resultatservice/tidtagerne angående meldinger, advarsler, innlegging av protester og klager og holde orden på den offisielle oppslagstavlen.
- være ansvarlig for å samle og holde oppdatert en protokoll, som inneholder alle administrative data knyttet til stevnet.
- når stevnet er avsluttet, å være ansvarlig for å sende all relevant dokumentasjon til NBF.

2.1.5 Teknisk kontrollsjef

a. Rolle



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

Teknisk kontrollsjef undersøker konkurransekjøretøyene og deltagerens personlige verneutstyr for å sikre at regelverket overholdes. I tillegg rapportere om alle kjøretøy som har vært involvert i ulykker, inkludert vurdering av kjøretøyets egnethet til å gjenoppta konkurransen. Skal være autorisert med lisens som teknisk kontrollør.

b. Ansvar

Teknisk kontrollsjef har de plikter som er fastsatt i Generelle bestemmelser Art. 11.13

For Rally se Spesialreglement for Rally, pkt. 70.2.4

Teknisk kontrollfunksjonær

Krav: Teknisk skolert

Denne skal ha ansvaret for å kontrollere at bilene oppfyller sikkerhetskrav og trafiksikkerhetsbestemmelser.

Påpeke feil til deltakere og til teknisk kontrollsjef.

2.1.6 Løypesjef/løypelegger

a. Rolle

Sette sammen løpets fartsetapper med transportetapper slik at dette tilfredsstiller gjeldene regelverk. Viktig at det tenkes på allmenheten ved valg av transportetapper.

b. Ansvar

- opprette kontakt med grunneiere og oppsittere langs rallyruten sammen med løpsleder
- innhente skriftlig grunneiartillatelse, og se til at veiene istandsettes etterpå i henhold til overenskomster
- piling av løpsetappene skjer ifølge gjeldende regler
- plasseringen av tidskontrollene og start/målområdene er merket på en forsvarlig måte

2.2 Løpsgjennomføring

2.2.1 Rallybasen

a. Rolle

Rallybasen er ansvarlig for å styre løpet etter den oppsatte fremdriftsplanen.

b. Ansvar

- Holde kontakt mellom fartsetappene, Funksjonærer, K-bilene og sikkerhetskontrollør
- Formidle pålegg fra sikkerhetskontrollør til K-biler
- Påse at ikke deltageren starter før angitt starttidspunkt på aktuell fartsetappe
- Jobbe sammen med medisinsk ansvarlig og Sikkerhetssjef eller Ass. For å sikre at sikkerheten i varetas
- Være kjent med løpets sikkerhet og beredskapsplan.

2.2.2 Opplæringsbil

Opplæringsbil, som er obligatorisk i rally og sprintrally, skal kjøre foran sikkerhetskontrollør / sikkerhetssjef og ha ansvaret for:

- siste kontroll av TK-mannskapenes rutiner.

2.2.3 Etappesjef

Ansvarlig for en spesialstrekning

a. Rolle



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

Å administrere spesialstrekningen til enhver tid, ved å sørge for at alle frivillige funksjonærer, deltagerer og tilskuere opptrer med omhu, disiplin, sikkerhet og trivsel. Etappesjefens plass er ved start på spesialstrekningen

b. Ansvar

- gjennomgå egne instruksjoner i samarbeid med løpsleder
- organisere og lede virksomheten på kontrollplassen
- alt materiell finnes
- tidtakingen
- kontrollere klokkene også under løpets gang (justering må ikke finne sted)
- på forespørsel fra deltakerne å meddele rett tid
- overvåke publikumssikkerheten ved kontrollsonen
- iverksette kontroll i den hensikt å påse at deltageres personlige sikkerhetsutstyr som belter, hjelmer etc benyttes på en korrekt måte
- ifølge løpsleders eller sikkerhetssjefs anvisninger, iverksette piling og avsperringer
- motta rapport fra lederbilen(e) ang. deres iakttakelse
- rydde opp kontrollsonen etter løpets slutt
- rapportere til løpsleder alt av viktighet som har inntruffet
- oppnevne en assistent (målsjef) som har ansvaret for ovennevnte rutineoppgaver i kontrollsonen ved mål.

Denne har også ansvaret for å forespørre hver 10. bil om det er registrert noe av sikkerhetsmessig betydning inne på etappen.

2.2.4 Tidtager/resultatservice

Tidtager/resultatservice styrer tidtakersystemets prosesser og lagring av tider, og skal holde Løpsledelse og jury informert.

a. Rolle

Ansvarlig for tidtaking/resultatservice styrer og overvåker tidtaking- og resultatteamet for en konkurranse, ved å bruke passende tidtagerutstyr. Utstyret skal være i samsvar med stevnets regelverk for å sikre nøyaktige resultater.

b. Ansvar

- sikre at alternativ tidtaking er på plass, hvis det primære tidtakersystemet faller ut.
- utarbeide startlister basert på reglement.
- Beregne innmeldte tider fra etappene
- kontrollregning av transporttider og prikkbelastning
- gjennomføre beslutninger tatt av løpsleder eller jury, der disse er relevante for resultatene.

2.2.5 Faktadommer

På et stevne kan det være en eller flere faktadommere. Det skal fremgå av tilleggsreglene hvilke fakta som skal dømmes av faktadommer.

Dens avgjørelse er endelig (se også Generelle bestemmelser 11.14.5 og 11.14.6).

a. Rolle

Faktadommer er utnevnt til å rapportere direkte til løpsleder om alle brudd på regelverket av deltagerne.

b. Ansvar

- bli riktig utnevnt og offisielt identifisert (ved navn eller rolle) med fakta som skal dømmes spesifikt.
- plassere seg der de er best i stand til å observere de konkrete fakta de er utnevnt til å bedømme.
- være tilgjengelig dersom en revurdering av en bedømmelse skulle bli nødvendig.



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

2.2.6 TK-mannskap

Mannskaper i kontrollsoner (start og mål) på en spesialstrekning i landeveisløp.

a. Rolle

Ansvarlig for å bemanne TK (Tidskontroller) og utføre de oppgaver som blir gitt på hver tidskontroll. Dette kan være TK ut Start, TK inn fartsetappe, Flying Finish på fartsetappe, TK ut fartsetappe, TK inn reguleringspause, TK ut reguleringspause, TK inn service, TK ut service, TK inn Mål.

b. Ansvar

- Sikre at riktig tid blir notert i tidkort og protokoll i henhold til master ur og gjeldene reglement.
- Ha kontakt med Base via samband for å sikre at deltager og funksjonærbiler kan forlate gjeldene TK.

2.2.7 Veivakt/Sperrevakt

Ansvarlig for sikkerheten ved adkomstveien som skal sperres.

a. Rolle

Sørge for at tilførsels veier, turiststier, sykkeløyper, skiløyper og lignende er sperret for andre en deltager og funksjonærbiler. Påse at ingen klarer å kjøre inn på etappen, sikre at farlige situasjoner unngås. Melde ifra til Rallybasen hvis en deltagerbil bryter løpet og forlater etappen ved gjeldene vei.

b. Ansvar

- Skal sørge for sin egen og andres sikkerhet ved å holde gjeldene vei sperret som beskrevet i sikkerhetsplanen.
- gi nødvendige råd til publikum og media på passende måte.
- Be via rallybasen om assistanse fra rednings- og medisinsk personell om nødvendig, og for å bistå dem hvis de har behov.
- Forhindre at uautoriserte personer griper inn eller tar seg inn i områder som er definert som forbudte områder.
- Ikke forlate sin tildelte stilling/post uten tilsyn før oppsamler eller etappesjef har åpnet etappen.
- Henvise media m.m. til presseansvarlig eller løpsledelse ved alvorlige hendelser
- Ikke uttale seg til media ved alvorlige hendelser, men henvise media til presseansvarlig

2.2.8 Publikumsvakter

Funksjonærer på en spesialstrekning som har ansvar for å veilede publikum til sikre områder.

a. Rolle

Bemane publikumsområder i henhold til løpets sikkerhetsplan.

b. Ansvar

Sikre at publikum oppholder seg på de angitte plasser. Og at de ikke kommer ut i fartsetappen når en konkurranse pågår.

2.2.9 Serviceplassfunksjonær

Serviceplassjef med assistenter som har ansvar for serviceplassen før, under og etter stevnet.

a. Rolle

Skal bistå, før og etter hvert løp med sikker organisering av kjøretøyer på serviceplassen og oppstillingsområder.

b. Ansvar

- alltid sørge for sikkerheten til seg selv og andre ansvarlige funksjonærer/vakter.

- alltid opprettholde sikkerhet og disiplin på serviceplassen og oppstillingsområdene.
- skaffe seg all nødvendig informasjon for å utføre rollen, inkludert stevnets tidsplan.
- Sørge for at det er opprettet bensinpåfyllingsplass hvor påfylling kan foregå på en sikker måte.
- Sørge for at uvedkommende ikke har adgang til bensinpåfyllingsplassen.

2.2.10 Deltagerkontakt

Det er anbefalt å oppnevne en Deltagerkontakt på alle løp. Når deltagerkontakt benyttes er denne en offisiell funksjonær og skal navngis i tilleggsreglene.

a. Rolle

Deltagerkontakten må være godt kjent med gjeldende reglement, både generelt og for den grenen det gjelder.

Deltagerkontakten skal i hovedsak informere eller klargjøre ting i forbindelse med reglement og gjennomføring av løpet til deltagerne og være bindeleddet mot løpsledelsen og jury, men skal være uavhengig av begge.

De kan delta på jury møter for å holde seg oppdatert med alle de beslutninger som tas.

Deltagerkontakten skal være lett gjenkjennelig for førerne med enten jakke eller vest som er merket med DELTAGERKONTAKT.

b. Ansvar

- håndtere spørsmål fra deltagerne, men ikke protester eller klager.
- Deltagerkontakten skal ikke inneha andre oppgaver under løpet. Gi informasjon eller avklaring til deltagerne i forbindelse med reglement
- formidle relevant informasjon til deltagerne i tilfeller der deltager blir innkalt av juryleder eller løpsleder.
- formidle relevant informasjon til deltagerne om tilleggsregler eller andre saker som kan påvirke dem.
- de skal avstå fra å si noe eller utføre enhver handling som kan gi opphav til protester eller appeller.

I rally bør nærvær under løpet være som følger:

- Tilstedeværelse på teknisk kontroll
- Ved innsjekk
- Ved starten av stevnet
- Ved regupperinger
- Ved målgang/parc ferme
- Ved sekretariatet etter løpsslutt frem til endelig resultater foreligger

2.2.11 Sambandssjef

Sambandssjefen administrer alle krav til kommunikasjon under stevnet. Vedkommende må sørge for at et hensiktsmessig kommunikasjonssystem er satt opp og fungerer som det skal, slik at kommunikasjon mellom Race Control, Rallybase og de ansvarlige funksjonærene er sikret.

a. Rolle

Sambandssjef skal planlegge og drifte stevnets radio- og kommunikasjonsnettverk. Skal sikre at radiokommunikasjonen fungerer mellom de ulike funksjonærene. Det er viktig å sikre at alle sikkerhetsrelaterte hendelser/ulykker blir koordinert mellom de som leder dette arbeidet.

b. Ansvar

- ha en grunnleggende forståelse av stevnes organisering og området der stevnet finner sted, for å etablere et effektivt kommunikasjonsnettverk før stevnet.
- utarbeide en sambandsplan for løpet
- utstyret er innenfor lovverket og innehar de spesifikasjoner som behøves
- utplassering av utstyr



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

- opplæring av brukere
- sikre at alternative løsninger er på plass, hvis primærkommunikasjonssystemet faller ut.

2.2.12 Sikkerhetssjef

a. Rolle

Sikkerhetssjefen skal lede det sikkerhetsmessige arbeidet før løpet. Denne skal ha to assistenter.

Sikkerhetssjefen og dens to assistenter skal fordele følgende tre oppgaver seg imellom under løpet, der sikkerhetssjefen skal inneha oppgave 1 eller 2:

- 1) Ledet det sikkerhetsmessige arbeidet fra løpsbasen
- 2) Ha ansvaret for løype/deltakere og kjøre samtidig med sikkerhetskontrollør
- 3) Ha ansvar for publikum og skal være kartleser i K2

b. Ansvar

- utarbeide en sikkerhetsplan for løpet bl.a inneholde en sperreplan med beskrivelse av alle tilførselsveier etc. for hver SS
- Koordinere mot 110, 112 og 113
- at reservemateriell for komplettering av sikkerhetsforanstaltninger bringes ut
- overvåke at løpet gjennomføres etter sikkerhetsbestemmelsene
- gi informasjon til de berørte myndigheter (ambulanse, brannvesen, politi)
- sikkerheten på spesialstrekningene kontrolleres
- funksjonærene har full informasjon angående sikkerheten
- TK inn til spesialstrekningen er ordentlig organisert og utrustet
- brann- og førstehjelpsutstyret er i orden
- piling inn og ut fra spesialstrekningen
- spesialstrekninger er fri for hinder før start
- publikumssikkerheten på spesialstrekningene
- umiddelbart rapportere til løpsleder alt viktig som har hendt på prøven
sambandet fungerer
- Følge opp jobben til sine assistenter og K-bilene

Sikkerhetssjef på spesialetapper

Hver spesialetappe skal ha en sikkerhetsansvarlig som skal assistere sikkerhetssjefen, denne funksjonen kan ivaretas av etappesjefen. Denne skal forsikre seg om at spesialetappen er kontrollert og i henhold til sikkerhetsplanen før sikkerhetskontrollør passerer.

2.2.13 Medisinsk ansvarlig

Se § 266 Medisinsk reglement

2.2.14 Førstehjelpspersonale

Se § 266 Medisinsk reglement

2.2.15 Brannmannskap

Brannmannskapet skal kunne bekjempe branner på alle typer stevner. Brannmannskapet er underlagt den ansvarlige for det området de er plassert.

a. Rolle

Brannmannskapenes rolle er å redusere brannfarer og forhindre spredning av brann. De skal bekjempe branner, sørge for sikkerheten og redde liv der det er nødvendig.

b. Ansvar

- regelmessig delta i brannopplæring.
- ha god kunnskap og forståelse for sikkerhetsreglene, involveringsteknikker og typer av brannslukningsmidler som er tilgjengelige på stevnet.
- be om hjelp fra profesjonelle brannmenn om nødvendig.



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

2.2.16 Bergingsmannskap

Bergingsmannskapene er ansvarlig for fjerning av alle typer kjøretøy som har fått stans på etappen.

a. Rolle

Bergingsmannskapene styrer arbeidet med å klargjøre veien etter en stans eller ulykke på etappen for å sikre en sikker og kontrollert flytting av skadede eller ødelagte kjøretøy.

b. Ansvar

- ha god kunnskap og forståelse av sikkerhetsreglene, redningsteknikker og typer redningsutstyr.
- rapportere til Sikkerhetssjef/Løpsledelse på fremdriften/utfallet av klargjøringen av vei.
- ha en bevissthet om hvilke typer konkurrerende kjøretøy som er tilstede på stevnet, og de riktige teknikkene som skal brukes til klargjøring, inkludert en bevissthet om miljøet og omgivelser der stevnet arrangeres.

2.2.17 Miljøansvarlig

Miljøansvarlig skal på vegne av arrangøren/grunneier, ha det operative ansvaret for alle miljøsaker i løpet av stevnet. Vedkommende må også håndtere miljøspørsmål i forkant av stevnet, for å sikre at organisasjonen/arrangøren respekterer prinsippene for bærekraft.

a. Rolle

Miljøansvarlig overvåker stevnets miljøstyring og overholdelse av lovmessige krav til miljøet samtidig som vedkommende skal oppmuntre til utvikling av et bærekraftig stevne.

b. Ansvar

- opprette og/eller overvåke stevnets miljøstyringsplan.
- jobbe tett med arrangøren av stevnet fra planleggingsstadiet, gjennom driften og til evalueringsprosessen i tråd med miljøstyringsplanen.
- snakke med sikkerhetssjef om miljøhelseproblemer og ikke-sportslige aspekter av publikums-sikkerheten.
- etablere en god dialog med de som deltar i stevnet (team, leverandører, tilskuere etc.) og undersøke forbedringsområder.
- gi Løpsledelsen en miljørapport ved avslutningen av stevnet, for å etablere/ vedlikeholde et kontinuerlig forbedringsprogram.

2.2.18 Funksjonærsjef

Funksjonærsjef har ansvar for funksjonærene og rapporterer direkte til løpsleder. Vedkommende skal ha god forståelse for, og innsikt i funksjonærrollene for stevnet.

a. Rolle

Funksjonærsjef styrer sikring og plassering av alle funksjonærer på stevnet i samsvar med reglement, for å opprettholde nødvendig sikkerhetsnivå.

b. Ansvar

- samarbeide direkte med løpsleder vedrørende alt som berører funksjonærer.
- fungere som hovedkontakt for alle andre ansvarlige innen de ulike spesialiserte funksjonærteam og gi informasjon til alle funksjonærer om deres plikter, roller og ansvar før og under stevnet.
- sikre trygghet og trivsel for seg selv og de andre funksjonærene.
- holde Løpsledelsen informert om alle hendelser som oppstår i områder som dekkes av funksjonærene.
- fullføre eller verifisere vurderingen av den enkelte funksjonærs kompetanse når det er nødvendig.
- sikre at samtlige TK er bemannet
- sikre at vakter på spesialstrekningen er plassert i henhold til sperreplanen
- sikre at etappesjefene har alt nødvendig materiell til sine etapper, og at dette fungerer



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

- sikre at reservemateriell forefinnes i K-bilene
- ha opplæringsbil med kompetent mannskap

2.2.19 Media / presseansvarlig /PR ansvarlig

a. Rolle

- Sørge for god informasjon på nettsidene til arrangør/stevnet. Egen plassering for presse på nettsiden med informasjon gjør det lett for pressen å finne frem
- Promotere stevnet
- Administrere sosiale medier
- Sende ut pressemeldinger før og etter stevnet
- Akkreditering av presse

b. Ansvar

- I samarbeid med løpsledelse være talsperson ved hendelser

2.2.20 K-biler, opplæring og oppsamler

Før første deltaker i et rally skal arrangøren starte opplæringsbil og tre kontrollbiler. Fører og kartleser i K-bilene skal inneha autorisasjon gitt av NBFs Rallyseksjon. Hver etappe avsluttes med en oppsamlerbil

a. Rolle

Mannskapenes oppgave er å kjøre gjennom løypa, og følge eksakt samme prosedyre som deltakerne.

b. Ansvar

Opplæringsbil

Opplæringsbil skal kjøre foran sikkerhetskontrollør / sikkerhetssjef og ha ansvaret for:

– siste kontroll av TK-mannskapenes rutiner.

K-1:

- siste kontroll av rutiner for tidtaking
- sjekke at sambandet virker
- sjekke startprosedyrer
- publikumssikkerhet, rettlede og eventuelt flytte publikum
- hvis nødvendig gi rapport til sikkerhetssjef og pålegg til K-2.

K-2:

- publikumssikkerhet, rettlede og eventuelt flytte publikum
- hvis nødvendig gi rapport til sikkerhetssjef og pålegg til K-3
- gi klarsignal om at etappen kan starte.

K-3:

- publikumssikkerhet
- følge opp eventuelle pålegg fra K-2.

Oppsamlerbil:

Skal kjøre gjennom hver spesialetappe etter siste deltager.

§ 266 Medisinsk reglement 2021

© 2021 Norges Bilsportforbund (NBF) – Alle rettigheter forbeholdes. All opphavsrett og andre immaterielle rettigheter for dette reglementet og dets innhold, tilhører NBF. Enhver reproduksjon, overføring, endring, utnyttelse eller publisering av reglementet eller dets innhold, i sin helhet eller delvis i noen form (inkludert, men ikke begrenset til, framing, innlemming på andre nettsteder eller andre publikasjoner), av enhver offentlig og/eller kommersiell årsak, er forbudt for enhver, uten skriftlig forhåndstillatelse fra NBF. Dette gjelder likevel ikke NBFs tilsluttede klubber eller arrangører godkjent av NBF som kan bruke reglementet eller dets innhold for ikke-kommersielle formål.

1. Generelt

Kravene som er beskrevet i dette dokument er å regne som et minimum. Kravene gjelder ved nasjonale konkurranser. Ved større arrangementer kan NBF kreve høyere beredskap enn det som er beskrevet som minimumskrav. Ved internasjonale løp henvises til ISR.

1.1 Formål

Dette medisinske reglementet inneholder medisinske retningslinjer, standarder og krav for aktiviteter, treninger og konkurranser i regi av et organisasjonsledd i NBF. Reglementets overordnede formål er å ivareta helse og sikkerhet for utøvere, funksjonærer og publikum, redusere skaderisiko og å begrense følger og omfang når skader oppstår.

1.2 Myndighet

Bestemmelsene i dette reglementet er hjemlet i NSR og ISR. Forbundet skal innhente uttalelse fra medisinsk kompetanse og/eller internasjonalt forbund ved utarbeidelse av reglementet. Det gis ikke adgang til å søke om dispensasjon fra krav til beredskap som fremgår av § 266 Medisinsk Reglement.

1.3 NBFs beredskapsdokument

NBF har utarbeidet et beredskapsdokument som funksjonærer og treningsansvarlige skal kjenne til. Dokumentet forteller hvordan en kan forberede seg på, samt gå fram ved alvorlige ulykker under trening eller konkurranser.

2. Utøveren

2.1 Lisensiering og medisinsk egnethet

I alle grener underlagt NBF er det krav om lisensiering av utøveren, både når det gjelder trening og konkurranse. Ytterligere krav innen den enkelte gren kan gjøres gjeldende og vil være opplyst på NBF sine nettsider.

2.2 Funksjonshemmede

Spesiallisens for funksjonshemmede kan løses av personer som ansvarshavende leder i klubb ser kan ha en funksjonshemming, og dermed ikke har mulighet til å oppfylle ordinære lisenskrav.

2.3 Utøverens plikter

Utøveren plikter å holde seg orientert om kravene til medisinsk egnethet og å melde fra til NBF om sykdom eller skade som utelukker eller reiser tvil om utøverens medisinske egnethet i forhold til den lisensen utøveren innehar. Dersom det fremgår av spesialreglement eller kreves av lege, plikter utøver etter skade å fremstille seg for ny legeundersøkelse for å erklæres medisinsk egnet, før utøveren kan fortsette å konkurrere eller delta i ny konkurranse. Utøveren



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

plikter å følge pålegg gitt i spesialreglement, av medisinsk personale eller ansvarlig funksjonær m.h.t. medisinsk egnethet, videre undersøkelse og behandling. I motsatt fall kan utøver bestraffes iht Generelle bestemmelse punkt. 12.

3. Arrangøren

3.1 Arrangørens plikter

Et organisasjonsledd tilsluttet NBF som organiserer trening eller konkurranse (arrangør) plikter å følge de krav som fremgår av Medisinske reglement og andre bestemmelser å ivareta sikkerheten for utøvere, funksjonærer og publikum. Arrangør skal forsikre seg om at medisinsk personell har de nødvendige fasiliteter, har tilgang til nødvendige skjema og informeres om reglement, rutiner og oppgaver. Ved skade eller ulykke skal arrangør sørge for pålagt rapportering til NBF.

3.2 Medisinsk myndighet under trening og konkurranser

Treningsledelse eller stevneledelse er arrangementets sivilrettslig ansvarlige og har bestemmende myndighet i forhold til andre funksjonærer. Imidlertid kan treningsansvarlig, stevneleder eller jury ikke overprøve medisinsk begrunnede beslutninger fattet av autorisert medisinsk personell.

3.3 Medisinsk beredskap for deltakere, funksjonærer og publikum

Det påhviler arrangøren å ha tilstrekkelig medisinsk beredskap på plass til å ivareta samtlige som er tilstede ved arrangementet. Ved alle typer arrangement skal det vurderes hvilket behov man har for sin medisinske beredskap.

4. Medisinsk personell, transport og utstyr

4.1 Lege

Med lege menes lege med autorisasjon til å praktisere medisin i Norge og godkjent gjennomført turnustjeneste. I enkelte tilfeller kan det kreves at legen har spesialkompetanse innen akuttmedisin.

4.2 Annet medisinsk personell

Personell som tilhører 4.2.1, 4.2.2, 4.2.3 skal ha dette som sitt daglige virke.

4.2.1 Anestesi- eller intensivsykepleier

Med anestesisykepleier menes offentlig godkjent sykepleier med spesialutdannelse innen anestesi. Med intensivsykepleier menes offentlig godkjent sykepleier med spesialutdannelse innen intensivmedisin. Begge grupper skal kunne vurdere og iverksette akuttmedisinske tiltak. Når helsearbeideren er medisinsk ansvarlig kreves det at helsearbeideren har delegering fra lege til å kunne gi medikamenter og å utføre AHLR.

4.2.2 Paramedic

Med Paramedic menes offentlig autorisert ambulansarbeider med spesialkompetanse til å bruke akuttmedisinsk utstyr og iverksette livreddende og stabiliserende tiltak ved akutt sykdom og skade.

4.2.3 Faglært ambulansarbeider

Med faglært ambulansarbeider menes offentlig autorisert ambulansarbeider med kompetanse til å bruke akuttmedisinsk utstyr og iverksette livreddende og stabiliserende tiltak ved akutt sykdom og skade. Når ambulansarbeideren er medisinsk ansvarlig kreves det at vedkommende har delegering fra lege til å kunne gi medikamenter og å utføre AHLR.

4.2.4 Førstehjelpspersonell



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

Med begrepet ”person trent i livreddende førstehjelp” i kapittel 5 og 6 menes en person som har gjennomgått kurs i livreddende førstehjelp og har oppdaterte ferdigheter innen vurdering, håndtering, stabilisering og varsling av skade. Vedkommende skal kunne utføre hjerte-lunge redning og være kjent med bruken av utstyret i en førstehjelpkoffert.

4.2.5 Sanitetspersonell

Med begrepet ”Sanitetspersonell” menes personell utdannet og godkjent til å yte førstehjelp og delta i saniteten i organisasjoner som yter slike tjenester (Røde Kors Hjelpekorps, Norsk folkehjelp, KFUM etc.).! Sanitetspersonell skal være tilstede i tilstrekkelig antall ved konkurranser. Antallet avhenger av gren, banens utstrekning og adkomstmuligheter. Poster med utplasserte førstehjelpere skal bestå av minimum 2 personer og være utstyrt med bære, nødvendig hjelpeutstyr og kommunikasjon til medisinsk ledelse og stevneledelse.

4.2.6 Attestasjon for medisinsk kompetansenivå

Vedlagte skjema for attestasjon skal fylles ut og leveres løpsleder. Løpsleder er ansvarlig overfor juryen for at en slik attestasjon foreligger før konkurransen starter.

4.3 Ambulanse og transport

4.3.1 Akuttambulanse

Med akuttambulanse (kategori B og C) menes ambulansekjøretøy med nødvendig medisinsk utstyr og bemanning, godkjent for utrykning på offentlig vei. I utgangspunktet er kravet at ambulansen skal være på stedet der aktiviteten foregår.

4.3.2 Transportambulanse

Med transportambulanse (Kategori A1 & A2) menes ambulansekjøretøy med nødvendig medisinsk utstyr og bemanning godkjent for pasienttransport, men uten godkjenning for utrykning. Kan brukes for interntransport på baneområdet.

4.4 Fasiliteter og utstyr på stedet

4.4.1 Sykestue

Med sykestue menes godt utstyrt rom med rennende varmt og kaldt vann og strøm. Krav til størrelse og utstyr av sykestue er spesifisert i vedlagt dokument. Se vedlagt dokument for minimum utstyr for godkjenning av sykestue

4.4.2 Transport av skadde og helsepersonell internt

Arrangør kan bruke tidligere godkjente ambulanser til transport internt på sitt baneanlegg. Se for øvrig 4.3.2. Bilen skal være utstyrt med bære og førstehjelpsutstyr.

5. Krav til beredskap

En arrangør forplikter seg til å treffe alle de sikkerhetsforanstaltninger som er nødvendige for å trygge publikum, funksjonærer og deltakere, og være forberedt på å ta hånd om ulykkestilfeller. Arrangøren skal ha ”Medisinsk håndbok” tilstede ved alle konkurranser (også ved trening) og skal overleveres den som er ansvarlig for den medisinske beredskapen før konkurransen starter.

5.1 Medisinsk tjeneste ved konkurranse

Førstehjelpstjenesten ved en konkurranse omfatter lege, førstehjelpere og ambulanser. Minst en lege må være til stede, samt et tilstrekkelig antall førstehjelpere avhengig av banestørrelsen. Plassering av lege og ambulanse / førstehjelpere skjer i samråd med løpsledelsen. Alt ambulanse- og sanitetspersonell skal være synlig merket. Minst 1 ambulanse må være tilgjengelig på banen så lenge stevnet pågår. Såfremt ambulansen(e) må forlate banen skal stevnet stoppes.

5.1.1 Kommunikasjon

Medisinsk ansvarlig må kunne kommunisere med alle medlemmer av sitt team, enten via det generelle radionettverket eller via radiokanal i eget nettverk.



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

5.2 Alternativ medisinsk tjeneste i grenene Bilcross, Crosskart, Rallycross, Bakkeløp, Formel-K, Drifting og Offroad

I grenene nevnt over, på godkjente baner / trasé, kan lege erstattes av godkjent personell ifølge 4.2.1, 4.2.2 eller 4.2.3. Annen kompetanse enn beskrevet i 4.2 skal dokumenteres og godkjennes av NBF før disse benyttes. Skaderapport-skjema skal fylles ut og overleveres jurylederen. Skaderapportskjema skal føres for alle som har vært til medisinsk ansvarlig for behandling eller kontroll. Den medisinsk ansvarlige skal skriftlig bekrefte at han/hun kjenner de prosedyrer og retningslinjer som er utarbeidet av NBF.

5.3 Kravet til medisinsk tjeneste ved racing konkurranse.

Det skal være ambulanse tilstede samt egen sykestue. En slik sykestue skal minimum være utstyrt på samme måte som en ambulanse og i henhold til utstyrsliste som er vedlagt. Det skal være samband slik at det kan oppnås kontakt med AMK-sentral. Ved løp (inkl. trening) skal lege samt 2 kvalifiserte helsepersonell ifølge 4.2.1, 4.2.2 eller 4.2.3. være tilstede.

5.4 Medisinsk tjeneste ved rally

5.4.1 Generelt

Førstehjelpstjenesten under rally omfatter medisinsk ansvarlig i base og nødvendige antall bemannede ambulanser som tilfredsstiller NBFs krav. Om medisinsk ansvarlig ikke er plassert i basen, skal vedkommende sørge for at det oppnevnes en redningskoordinator som plasseres i basen. Denne person (sikkerhetsassistent) skal ha det utstyr som er nødvendig for å kunne koordinere ambulansene ute i terrenget. Bemannet ambulanse skal stå på starten av hver aktive SS/SP. Denne må være parkert på en måte som gjør at den uhindret kan kjøre inn på SS/SP. Hvis flere korte SS/SP er i gang inne på et konsentrert område kan antallet lempes på i samråd med rallyseksjonen og løpets sikkerhetskontrollør. Ambulanse må være av egnet type med tanke på fremkommelighet. Det bør også vurderes behov for førstehjelpsposter ved plasser det forventes større publikums ansamlinger.

5.4.2 Medisinsk ansvarlig

Medisinsk ansvarlige ifølge 4.1, 4.2.1, 4.2.2 eller 4.2.3. Medisinsk ansvarlig kan plasseres der vedkommende mener det er mest hensiktsmessig å være under konkurransen. Dersom medisinsk ansvarlig ikke befinner seg i basen, skal det befinne seg en rednings-koordinator som med samband har kontakt med medisinsk ansvarlig, alle ambulanser, sikkerhetsansvarlig og løpsledelse.

Ansvarsområde er følgende:

- Kommunikasjon med og organisering av de medisinske enhetene ute på de forskjellige SS/SP
- Kommunikasjon med rednings-koordinator, løpsleder og sikkerhetsansvarlig.

Fremvise dokumentasjon for løpsleder som viser at kvalifikasjonene til ambulansenes bemanning og ambulansenes utstyr er i.h.t NBF sine krav. NBF skjema benyttes til dette.

5.4.3 Ambulansens bemanning

Ambulanse skal som minimum bemannes ifølge 4.2.1, 4.2.2 eller 4.2.3. I tillegg til ovennevnte person skal det være minst en førstehjelper ifølge 4.2.4. i ambulansen.

Minimum innhold i ambulanse:

- Transportabel O2
- Transportabel BT-måler
- Transportabel sug
- Komplette sett nakkekrager
- Hjertestarter

I tillegg bør det forefinnes:



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

- Forbindingsutstyr
- Utstyr for intravenøs tilgang, evt væske å gi.

5.4.4 Medisinsk utstyrt helikopter

Alt som her er beskrevet vedrørende bruk av helikopter som ekstra sikkerhet erstatter ingen andre sikkerhetskrav. Helikopter er ikke et krav for gjennomføring av løpet, men en anbefaling for øket beredskap. Hvis helikopter benyttes skal dette være av egnet type.

Følgende funksjon skal være i eller i umiddelbar nærhet av helikopteret:

Lege eller person som oppfyller kravene for personell i ambulanse beskrevet i 4.2 Denne personen bestemmer selv hvilket utstyr som er hensiktsmessig å medbringe.

Det kan, hvis hensiktsmessig medtas en observatør fra NBF (avtales på forhånd)

Hvis ulykken er ute og det er hensiktsmessig å benytte helikopter er denne hendelsen styrende for bruken. Da blir eventuelt andre personer ombord sluppet av akkurat der det passer.

Arrangør må skaffe nødvendige landingstillatelser fra aktuelle grunneiere for den planlagte bruk, ved nødssituasjoner kreves ikke dette.

Arrangør i samarbeid med operatør av helikopter må gjennomgå løpsdagen for å avdekke potensielle utfordringer underveis som f.eks landingsplasser, kraftspenn, husdyrhold m.m. Piloten har den avgjørende myndighet. Arrangør bør i tilleggsregler beskrive at helikopter vil bli benyttet og henstille deltakere til å være påpasselige med å vise "OK" skilt til dette etter eventuelle avkjøringer eller stopp på SS.

5.5 Alternativ ambulansetjeneste ved alle løpsformer

For racing se pkt. 5.3 for rally se pkt 5.4.4.

Krav til ambulanse kan frafalles under forutsetning av at banen har egen sykestue. En slik sykestue skal minimum være utstyrt på samme måte som en ambulanse og i henhold til utstyrsliste som fås hos NBF. Minimumskrav til lege/medisinsk ansvarlig samt førstehjelpere opprettholdes og at det finnes telefon hvor det fra ethvert sted på banen kan oppnås kontakt med AMK-sentral. Nærmeste stasjonerte beredskapsambulanse beliggenhet skal ikke være mer enn 30 minutters utrykningstid fra banen og at det finnes en bil med tilstrekkelig plass for bære som egnet transport av skadet person fra ulykkessted på banen til sykestuen dersom flytting av den skadede beordres/godkjennes fra AMK- eller legevaktsentral. Bilen må inneholde minimum bære og nakkekrave (størrelse tilpasset deltagere)

Dersom ovennevnte krav tilfredsstilles, skal eget skjema, utarbeidet av NBF, fylles ut og sendes NBF til godkjenning. Skjemaet skal til enhver tid oppbevares i baneprotokollen på banen.

5.6 Medisinsk tjeneste ved trening (inkl. Test and Tune)

Det er ikke krav om medisinsk ansvarlig på trening. Det skal være tilgjengelig førstehjelpsutstyr på banen samt operativ telefon og telefonnummer til nærmeste AMK sentral. Ansvarlig representant fra klubben skal plasseres på et punkt hvor denne lett kan kommunisere med føreren dersom det blir nødvendig å avbryte kjøringen.

5.6.1 Trening på Racingbaner

Ved trening utenom løp kan lege erstattes av anestesi- eller intensivsykepleier, ambulansearbeider eller paramedic ifølge 4.2.1, 4.2.2 og 4.2.3. Annen kompetanse enn ambulansearbeider eller ambulansepersonell skal dokumenteres og godkjennes av NBF før disse benyttes.

Uansett hvilke av ovennevnte som erstattes av lege, skal vedkommende være godt kvalifisert for å ivareta akutt førstehjelp og gjenoppliving, kunne betjene det utstyr som finnes i ambulansen, samt være kvalifisert til å foreta en helhetsvurdering av den som undersøkes.



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

5.6.2 Rally trening

Ved rallytrening kreves minimum to førstehjelpere som beskrevet i 4.2.4 Operativ telefon med tilgjengelig nummer til ambulanse og AMK sentral. AMK sentral skal være varslet på forhånd med angivelse av tid og sted. Det skal være førstehjelpkoffert tilgjengelig på start.

6. Linker til diverse skjemaer:

2019 – Medisinsk rapport (<https://bilsportboka.no/wp-content/uploads/2019/01/2019-Medisinsk-rapport.pdf>).

Søknadskjema (<https://bilsport.no/wp-content/uploads/2019/01/Søknad-om-sykestue.pdf>), for sykestue.

Instruks (<https://bilsport.no/wp-content/uploads/2019/01/Instruks-for-stevnets-medisinske-ansvarlig.pdf>), for stevnets medisinske ansvarlig

Førstehjelpkoffert (<https://bilsport.no/wp-content/uploads/2019/01/førsthjelpskoffert.pdf>), beskrivelse av innhold

© 2021 Norges Bilsportforbund (NBF) – Alle rettigheter forbeholdes.

§ 269 Bestemmelser om organisert trening/motordager/testing 2021

© 2021 Norges Bilsportforbund (NBF) – Alle rettigheter forbeholdes. All opphavsrett og andre immaterielle rettigheter for dette reglementet og dets innhold, tilhører NBF. Enhver reproduksjon, overføring, endring, utnyttelse eller publisering av reglementet eller dets innhold, i sin helhet eller delvis i noen form (inkludert, men ikke begrenset til, framing, innlemming på andre nettsteder eller andre publikasjoner), av enhver offentlig og/eller kommersiell årsak, er forbudt for enhver, uten skriftlig forhåndstillatelse fra NBF. Dette gjelder likevel ikke NBFs tilsluttede klubber eller arrangører godkjent av NBF som kan bruke reglementet eller dets innhold for ikke-kommersielle formål.

1. Definisjon

All organisert kjøring som ikke er konkurranse omfattes av disse bestemmelser. All aktivitet under denne bestemmelsen skal være godkjent av og forsikret (<https://bilsport.no/om-norsk-bilsport/forsikringer/>) gjennom NBF. Det skal foreligge tillatelse fra grunneier og politi samt banegodkjenning der dette er aktuelt. Søknadsfrist senest tre uker før aktiviteten.

Enhver konkurranse som inneholder trening skal ha dette beskrevet i tilleggsreglene.

2. Ansvar

Klubb tilsluttet NBF skal stå ansvarlig for aktiviteten. Klubbene har ansvar for å oppnevne treningsansvarlig. Det er klubbens ansvar å bare oppnevne personer som har tilstrekkelig kunnskap og forutsetninger for at aktiviteten gjennomføres i henhold til gjeldende regler i NSR. I rallyrelatert aktivitet skal ansvarlig ha status som jurymedlem, løpsleder eller sikkerhetskontrollør (alle innenfor rally). Personer som ikke innehar denne status kan bli godkjent etter søknad til NBF.

Treningsprotokoll skal føres.

Denne finnes på www.bilsport.no (<http://www.bilsport.no/>) – Arrangørportal

3. Krav til lisenser

De som deltar skal forevise gyldig personlig lisens og vognlisens.

4. Teknisk kontroll

Ingen får delta før teknisk kontroll av bil er gjennomført. Vognlisensen skal være fri for mangler evt. utbedret. Personlig sikkerhetsutstyr SKAL sjekkes og brukes. Teknisk kontrollør eller den treningsansvarlige som er oppnevnt skal overvåke aktiviteten. Biler som påføres sikkerhetsmessige mangler under kjøring får ikke fortsette aktiviteten, og mangel påføres i vognlisens.

5. Bemanning

Det er ikke krav om medisinsk ansvarlig (se egne regler for Rally, § 266 Pkt. 5.6.2 og Racing § 266 Pkt. 5.6.1.)

Det skal være tilgjengelig førstehjelpsutstyr på banen samt operativ telefon og telefonnummer til nærmeste AMK sentral. Den oppnevnte ansvarlig representanten fra klubben skal plasseres på et punkt hvor han lett kan kommunisere med deltageren dersom det blir nødvendig å avbryte kjøringen.

NBF kan kreve medisinsk beredskap iht NSR § 266 der de måtte mene at dette er nødvendig.



Norges Bilsport Forbund
Telefon: 23 05 45 00
Epost: info@bilsport.no

Vedr. annen nødvendig bemanning på bane, se banens baneinstruks og baneprotokoll.

6. Gjennomføring

Aktiviteten skal ikke inneholde noen form for konkurransetilsnitt.

Bilene skal startes i intervaller: Maks 1 bil pr. 200 m bane samtidig på banen (eks. 800 m bane = 4 biler, 750 m bane = 3 biler). Blått flagg SKAL brukes i det en bil blir tatt igjen.

Fellesstart er forbudt. Starttrening kan gjennomføres ved at bilene vinkes av umiddelbart etter at starten er gjennomført (for eksempel på enden av startlangside).

Juniorer skal få mulighet til å kjøre med bare disse på banen under trening dersom de ønsker det.

Formelbiler og andre åpne biler skal kjøres separat og hver for seg.

Deltagere med kun rally førerlisens, kan tillates å trene på bane med rallybil, under forutsetning av at de kjører separat.

7. Krav ved rally trening på veg

Min. 6 kg. brannslukker type ABE eller tilsvarende brannslukker ved start i barmarksesongen.

Tydelig avmerking av mållinje med målskilt eller avflagging.

Tilstrekkelig vakthold ved innkjøring / utkjøring og tilførselsveier.

Fungerende samband mellom start og mål eventuelt vendepunkt.

Klubben er ansvarlig for nødvendig informasjon til tredjemann.

Medisinske tjenester, se § 266. (<https://bilsportboka.no/kapittel/arrangor-bane-og-sikkerhetsforskrifter/266-medisinsk-reglement-2019/#a935557a50>).

8. “Test and tune” for Racing

“Test and tune” er testkjøring av inntil 10 biler på samme bane. Gjennomføring som pkt. 6.

Medisinsk krav beskrevet i §266. For å kunne kjøre “Test and tune” kreves tillatelse etter søknad til racingseksjonen.

9. Brudd på bestemmelsene

Ved brudd på reglene kan NBF inndra arrangørlisensen for den tid NBF måtte bestemme.

Beslutningen om inndragelse kan fattes av Generalsekretær i NBF, og avgjørelsen er inappellabel.

© 2021 Norges Bilsportforbund (NBF) – Alle rettigheter forbeholdes.