

Regler Dragracing

Tävlingsregler

Nitroz AB

Utgåva 1.3

Huddinge September 2, 2019

Innehållsförteckning (Draft #2 180430)

1	Nitroz Motorsports.....	5
2	Definitioner	6
3	Ansvar	7
3.1	Nitroz Motorsports	7
3.2	Arrangör	7
3.3	Tävlande	7
4	Tävlingsorganisation.....	8
4.1	Sekretariat/administration	8
4.2	Besiktning/Teknisk kontroll	8
4.3	Depå/Frammatning.....	8
4.4	Körledare/Tävlingsledare/Tävlingsansvarig	8
4.5	Säkerhetsledare/Säkerhetsansvarig	8
4.6	Starter	9
4.7	Tidtagning	9
4.8	Domare	9
4.9	Kommentator.....	9
5	Banlicens	10
6	Tidtagning.....	11
6.1	Inledning	11
6.2	Banmått	12
6.2.1	Startområde och startgranen.....	13
6.2.2	Målområde	13
6.3	Fotoceller.....	14
6.3.1	Uppbyggnad Dragracingbana.....	14
6.3.2	Fotoceller Start (Kolla detta avsnitt noga)	14
6.3.3	Fotoceller 60-fot.....	15
6.3.4	Fotoceller mellantider och målgång.....	15
6.3.5	Startgran	16
6.3.6	Resultattavlor	16
6.3.7	Start	16
6.3.8	Deep Stage	16
6.3.9	Tjuvstart	16
6.3.10	Avbruten start.....	17
6.3.11	Tidmätning	17
6.3.12	Reaktionstid.....	17
6.3.13	Slutfart.....	17
6.3.14	Vinnarindikering	17
6.3.15	Blockerad bana.....	17
6.3.16	Registrering/loggning.....	17
6.3.17	Startnummer	18
6.3.18	Automat-start.....	18
6.4	Noggranhetskrav	18
6.4.1	Prestage och Stage.....	18

6.4.2	Nedräkning.....	18
6.4.3	Handikapp	18
6.4.4	Tidtagning	18
6.4.5	Slutfart.....	18
6.4.6	Vinnarindikering	18
6.5	Tidskonstanter – Fotoceller.....	18
6.6	Kontroll	18
6.7	Registrering av tider.....	19
6.7.1	Manuellt system	19
6.7.2	Datasystem	19
6.7.3	Tidkort.....	19
6.7.4	Kvalificeringslistor.....	19
6.8	Avrundningsregler.....	19
6.9	Rapportering till Nitroz Motorsports	19
6.10	Klassindex.....	19
7	Genomförande av Tävling.....	20
7.1	Inbjudan.....	20
7.2	Anmälan	20
7.3	Avanmälan	20
7.4	Avlyst eller senarelagd tävling.....	20
7.5	Besiktning	20
7.6	Tävling	20
7.6.1	Burnout.....	20
7.6.2	Starter	21
7.6.3	Instagening	21
7.6.4	Prestage	21
7.6.5	Stage.....	22
7.6.6	Deep Stage	22
7.6.7	Start	22
7.6.8	Guard.....	22
7.6.9	Tjuvstart	22
7.7	Kvalificering	22
7.7.1	Kvalificeringsplacering - reaktionstid.....	23
7.7.2	Kvalificeringsplacering - ST	23
7.7.3	Kvalificering – val av bana	23
7.8	Eliminering.....	23
7.8.1	Elimineringsstegar.....	23
7.8.2	Eliminering – hantering av reserver	24
7.8.3	Eliminering – val av bana.....	24
7.8.4	Vinnare	24
7.8.5	Omkörning	24
7.8.6	Byte av fordon under pågående Tävling	24
7.9	Tävlingens Avslutande.....	24
7.9.1	Prisutdelning	24
7.9.2	Åtgärder efter tävlingen	24
8	Säkerhet	25
8.1	Säkerhetsindelning ST	25
8.2	Tävlingsekipagets utrustning ST.....	26

9	Förarlicens	27
9.1	Förarlicens Junior.....	27
9.1.1	Krav för Licenstyp Junior Dragster Mod	27
9.1.2	Krav för Licenstyp Junior Dragster Standard	27
9.2	Förarlicens Senior	27
9.2.1	Krav för Licenstyp A	27
9.2.2	Krav för Licenstyp B.....	27
9.2.3	Krav för Licenstyp C.....	28
9.2.4	Utbildning / prov ny licens, se matris nedan.....	28
9.2.5	Utbildning / prov uppgradering licens, se matris nedan.....	28
9.2.6	Utbildning / prov ny licens via annan organisation.....	28
9.2.7	Utbildning / prov ny licens åt annan organisation.....	28
10	Personlig skyddsutrustning	29
10.1	Fångremmar armar	29
10.2	Fångremmar ben.....	29
10.3	Säkerhetsbälte	29
10.4	Passagerare	29
11	Tävling ST	30
11.1	Startförfarande.....	30
11.1.1	Heads-up start.....	30
11.1.2	Handikapstart	30
11.2	ST klassindelning	30
12	Protestförfarande	31
12.1	Tidsfrister för protester	31
12.2	Protestavgifter	31
13	Fel och konsekvenser/påföljder	32
13.1	Fel och konsekvenser – Kvalificering	32
13.2	Fel och konsekvenser – Eliminering	33

1 Nitroz Motorsports

Nitroz Motorports, det privata alternativet när det gäller all motorsport i Sverige. Vi administrerar alla typer av tävlingar för bil och MC.

Nitroz Motorsports har en försäkringslösning baserat på licenshantering och regelverk för tävling. Försäkringslösningen gäller för arrangör, tävlingsdeltagare, tävlingsfunktionärer och publik.

Huvudsida på nätet för administration är www.razing.se

Kontoret är öppet vardagar 09.00 – 17.00 med lunchstängt 12-13.

Projektledare:
Lelle Olsson

Medarbetare och ett stort tack:

Henrik Karlsson (Regler med mera)
Tommy Ledberg (Text korrigering)
Pelle Stanikovski (Dataprogramering)

Besiktningsmän fordon:

Ulf Olsson

Expertis elfordon:

Ronny Olsson

Expertis säkerhet:

Rickard Johansson

2 Definitioner

Dragracing är en sport som sker på en raksträcka där de vanligaste tävlingssträckorna är:

- Quarter mile dvs en kvarts engelsk mile, 402,33 meter
- Eight mile dvs en åttondels engelsk mile, 201,17 meter

Andra tävlingssträckor kan förekomma beroende på omständigheter som säkerhetszoner, längd på raksträcka kontra bromssträcka, vindförhållanden etc. Starten sker stillastående i förhållande till en väl definierad startlinje.

En tävling, uppvisnings-, sponsor-, träningskörning, tidkortsträning, test & tune etc. benämns här efter tävling. Detta innebär att tävling under Nitroz Motorsports har samma reglemente.

En tävling består vanligtvis av två delar:

- Kvalificering
- Eliminering

Kvalificering bestämmer position i eliminering. Antalet kvalificerade deltagare som går vidare till eliminering framgår av tävlingens inbjudan. Den som vinner sitt steg i eliminering går vidare till nästa steg i eliminering. Den som förlorar i eliminering är utslagen ur elimineringsförfarandet. Det är den deltagare som först bryter mållinjen som vinner förutsatt att loppet har gått rätt till och att inga regler har brutits.

Tävlingsekipage – med tävlingsekipage menas såväl fordon som personlig skyddsutrustning. Dessa regler gäller för de klasser som körs under Nitroz Motorsports i aktuell tävling.

En tävling är vanligtvis ett trepartsavtal mellan Nitroz Motorsports, Arrangör och Deltagare.

Nitroz Motorsports lägger sig inte i arrangörens stegar, lokala klassindelningar, cup- eller seriepoäng. Det får arrangörerna eller förärföreningar klara själva. Nitroz Motorsports tillhandahåller administration via hemsidan razing.se samt försäkringskoncept med licenshantering, banlicens och regelverk för tävling.

Utryck i detta regelverk:

Övergripande ST = Slut Tid

Namn / uttryck	Innebär	Kommentar
Heat	Körning i tävling	
Test	Körning utanför tävling	Så kallad TT (Test and Tune)
Vinnare	Vinnare av heat	
Utslagen	Utslagen ur tävlingen	
Utesluten	Utslagen ur tävlingen	Kan fortsätta köra TT
Diskvalificerad (DQ)	Urtagen från fortsatt körning	Kan inte fortsätta köra TT
Avstängd	Tidsbestämt straff	
Gult kort	Varning	Varning övergår till DQ
Rött kort (DQ)	Urtagen från fortsatt körning	Kan inte fortsätta köra TT

3 Ansvar

Nitroz Motorsports, arrangör och tävlande har alla ett gemensamt ansvar att lyfta frågeställningar, direkta fel och tävlingsrelaterade ämnen reglerade i Nitroz Motorsports regler.

3.1 Nitroz Motorsports

Nitroz Motorsports är ansvarig för att upprätthålla och uppdatera licenser och dessas hantering.
Nitroz Motorsports är ansvarig för att upprätthålla och uppdatera banlicenser och dessas hantering.
Nitroz Motorsports är ansvarig för att upprätthålla och uppdatera regler.
Nitroz Motorsports är ansvarig att följa regler och påtala, till arrangör och/eller tävlande, felaktigheter rörande tävling och regler.

3.2 Arrangör

Arrangör är ansvarig för att ha en giltig banlicens för den aktuella tävlingen.
Arrangör skall informera om tidschema, säkerhet, organisation, startsätt, kvalificering, elimineringsstyp. Denna information kan framgå av inbjudan och/eller dras muntligen vid t ex ett förarmöte i anslutning till tävlingsplatsen.
Arrangör skall upprätta listor över kvalificeringsplaceringar/resultat/elimineringsssteg redovisat per klass.
Arrangör är ansvarig att följa regler och påtala, till Nitroz Motorsports och/eller tävlande, felaktigheter rörande tävling och regler.
Arrangör är ansvarig att följa svensk lag gällande motorsport, miljöregler och tillstånd.

3.3 Tävlande

Tävlande är ansvarig för att anmäla sig, sina medförsäkrade och sitt tävlingsekipage hos arrangören vid ankomst till tävlingen.
Tävlande är ansvarig för att besiktiga tävlingsekipaget.
Tävlande är ansvarig för att tillse att tävlingsekipaget är redo och klarar kraven för tävling.
Tävlande är ansvarig att följa regler och påtala, till arrangör och/eller Nitroz Motorsports, felaktigheter rörande tävling och regler.

4 Tävlingsorganisation

Deltagare i tävlingsorganisation får inte delta i tävling där denne är verksam. Officiella meddelanden skall vara signerade och daterade med datum och klockslag av ansvarig befattning i tävlingsorganisation. Deltagare i tävlingsorganisation måste anmäla namn och personnummer i samband med deltagande i tävlingen.

För tävlingens genomförande behövs minst funktionerna tävlingsansvarig, säkerhetsansvarig, starter, besiktning/teknisk kontroll och domare vara utsedda.

4.1 Sekretariat/administration

Detta avsnitt är under revidering. Mer text kommer.

Sekretariats huvudansvar är att ansvara för kontroll av licenser samt registrering av samtliga förare och teammedlemmar.

4.2 Besiktning/Teknisk kontroll

Besiktning/teknisk kontroll är ansvarig för att följa Nitroz Motorsports i tekniska ärenden. Funktionen är sakkunnig i tekniska ärenden.

Funktionen skall se till att besiktning/teknisk kontroll genomförs och dokumenteras, före, under och ev. efter tävlingens genomförande.

Funktionen är skyldig att påtala oegentligheter till säkerhetsansvarig.

4.3 Depå/Frammatning

Detta avsnitt är under revidering. Mer text kommer.

4.4 Körledare/Tävlingsledare/Tävlingsansvarig

Funktionen är skyldig att före tävling granska inbjudan, banlicens, tävlingstillstånd, polistillstånd och andra erforderliga tillstånd för tävlingen tillsammans med säkerhetsansvarig.

Funktionen skall i god tid före första start tillsammans med säkerhetsansvarig granska banlicens och placering av deltagare i tävlingsorganisationens säkerhet/räddning.

Funktionen skall i god tid före första start kontrollera med säkerhetsansvarig att säkerhet/räddning som krävs enligt banlicens och/eller tävlingsklasser finns på plats på tävling.

4.5 Säkerhetsledare/Säkerhetsansvarig

Funktionen är skyldig att före tävling granska inbjudan, banlicens, tävlingstillstånd och andra erforderliga tillstånd för tävlingen gemensamt med tävlingsansvarig.

Funktionen skall i god tid före första start tillsammans med tävlingsansvarig granska banlicens och placering av deltagare i tävlingsorganisationens säkerhet/räddning.

Funktionen skall i god tid före första start försäkra sig om att säkerhet/räddning som krävs enligt banlicens och/eller tävlingsklasser finns på plats på tävling.

Säkerhetsansvarig är skyldig att påtala oegentligheter till tävlingsansvarig.

4.6 Starter

Detta avsnitt är under revidering. Mer text kommer.

Som starter har man en av de svåraste uppgifterna på en dragracingtävling. En starter SKALL kunna hela regelverket och kunna ta svåra beslut utan betänketid.

4.7 Tidtagning

Detta avsnitt är under revidering. Mer text kommer.

Ansvarar för att alla resultat som presenteras till tävlingsledning är korrekta. Nogranhet och god kunskap i regelverket krävs.

4.8 Domare

Domare skall döma på faktauppgifter inhämtade från tillämpliga uppgiftslämnare såsom t ex besiktning/teknisk kontrollant, starter, säkerhetsansvarig eller tidtagning etc. Detta innebär att domare inte har skyldighet till att faktiskt ha sett den påstådda aktuella händelsen.

Domare skall avgöra om tävling genomförs i enlighet med Nitroz Motorsports regler.

Domare skall avgöra protester.

Domare har inte ansvar för tävlingsorganisation eller tävlingens genomförande.

Domare får inte ha annan befattning eller uppdrag under tävlingen.

4.9 Kommentator

Detta avsnitt är under revidering. Mer text kommer.

Tävlingens ansikte utåt.

Ansvarar även att god ordning upprätthålls vid ev. olycka etc.

5 Banlicens

Innan en bana kan användas för tävling/körning skall den besiktas av banbesiktare utsedd av Nitroz Motorsports.

Hjälp med besiktning: Ring 08-711 55 60

Efter att tävlingsbanan blivit besiktad och godkänd utfärdas en banlicens.

En godkänd och gällande banlicens skall kunna uppvisas på banan vid tävlingar, uppvisningar och träningskörningar.

Banlicensen styr säkerhets- och tidsgränser för banan, såväl som dimensionering, placering av räddningsutrustning, publik etc.

Tävlingsbanor skall besiktas på plats, vart 3:e år, eller oftare om banbesiktare anser att så är befogat.

Det är banägarens-, klubbens-, och/eller arrangörens ansvar att varje år ha kontakt med Nitroz Motorsports banbesiktare som utfärdar banlicensen för uppdatering av banlicens.

Ansvarig för säkerhet inom tävlingsorganisationen har ansvar för att material föreskrivet enligt banlicensen finns på plats samt för dess placering.

Vid nationella såväl som internationella tävlingar kan ytterligare krav utöver Nitroz Motorsports regler komma att framföras av andra officiella organ/organisationer.

6 Tidtagning

6.1 Inledning

Följande bestämmelser avser utformningen av tävlingsområde (tävlingssträcka), funktionssätt samt kvalitet hos tidtagning, registrering samt redovisning av tid och hastighet.

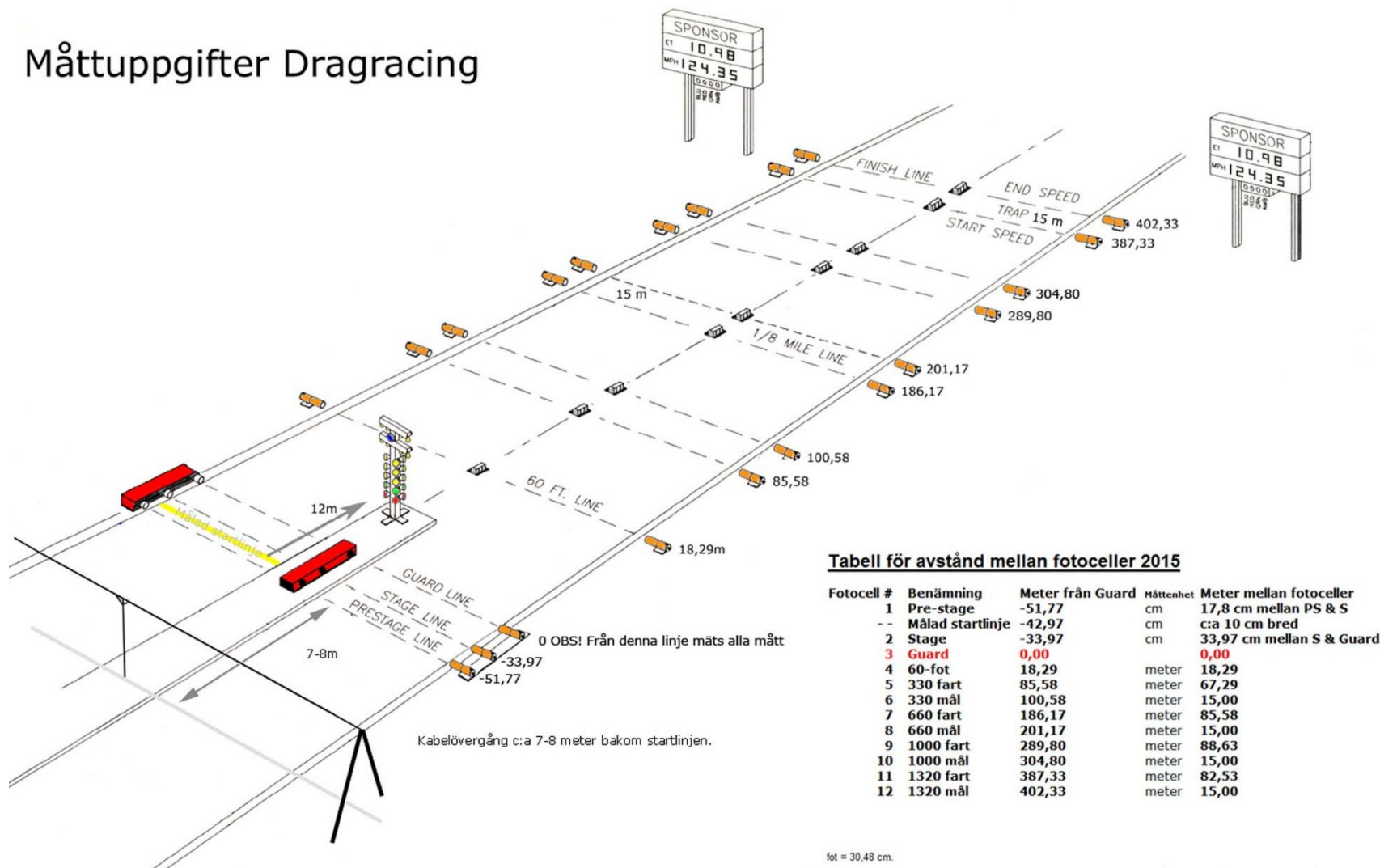
Bestämmelser skall vara uppfyllda för att registrera rekord.

Vid träning, test/tune etc. kan arrangören sänka krav på redovisning av tid och hastighet.

6.2 Banmått

För banmått, se figur 1 nedan.

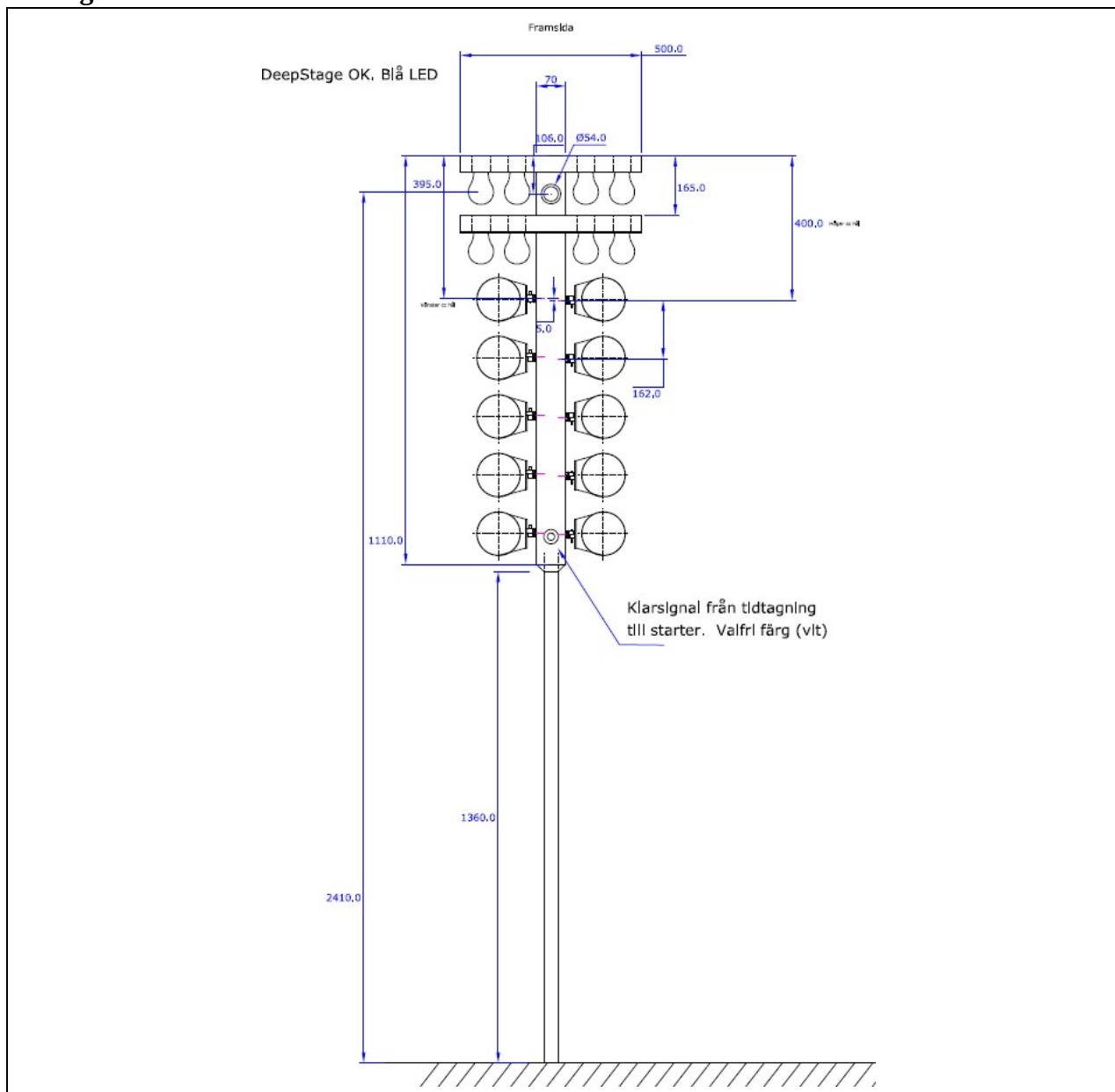
Måttuppgifter Dragracing



6.2.1 Startområde och startgranen

Startområdet består av tre fotoceller vilka benämns "pre-stage", "stage" samt "guard". Om startlinje målas skall den centreras mellan pre-stage och stage. Linjen skall vara minst 10 cm bred och i en ljus färg, förslagsvis vit eller gul. Målning bör inte utföras över hela banbredden för att inte påverka greppet under tävling. Tävlingssträckans längd och andra längdmått mäts från guard- fotocellen. Eventuella kabelmattor över någon av banorna skall placeras så att uttryckningsfordon, bärgare, pushcars/dragfordon med flera kan passera fritt.

Startgran



6.2.2 Målområde

Målområdet har 2 fotoceller vid mållinje och vid fartfålla. Fartfållan skall ligga framför mållinjen och målfotocellen tjänstgör som slut på fartfållan. Inga frihängande kablar får hänga i luften. Rekommenderat mått 15-20 meter mellan fotoceller.

6.3 Fotoceller

6.3.1 Uppbyggnad Dragracingbana

Tidtagningsmateriel som står fritt placerat, skall från 60-fotslinjen och framåt vara ”överköringsbara”, det vill säga, inte sitta fast för hårt eller ha för stor vikt/massa. Eventuella plattor skall ligga så nära marken som möjligt. Uppstickande fästen skall vara lätt böjliga alternativt ha brottanvisningar. Större föremål t.ex. batterier skall vara nergrävda eller täckta av annat, fast hinder. Detta gäller material som inte är bakom skyddsmurar eller räcken.

6.3.2 Fotoceller Start (Kolla detta avsnitt noga)

Samtliga fotoceller i startområdet skall vara placerade på sådan höjd att de på varderas sida om banans mitt, inte reagerar för föremål 6 centimeter över banans yta, men vara brutna 3 centimeter ovanför banans yta. Om inte båda måtten kan hållas skall 6 centimetermålet eftersträvas i första hand. Finjustering av höjden på fotocellerna bör göras (på samma mätpunkter som ovan) med ett måthjul med diameter 55,9 cm (22 tum) så att en roll out mellan 29,2-29,8 cm (11,5-11,75 tum) erhålls. Se bilder nedan för måttmallar.

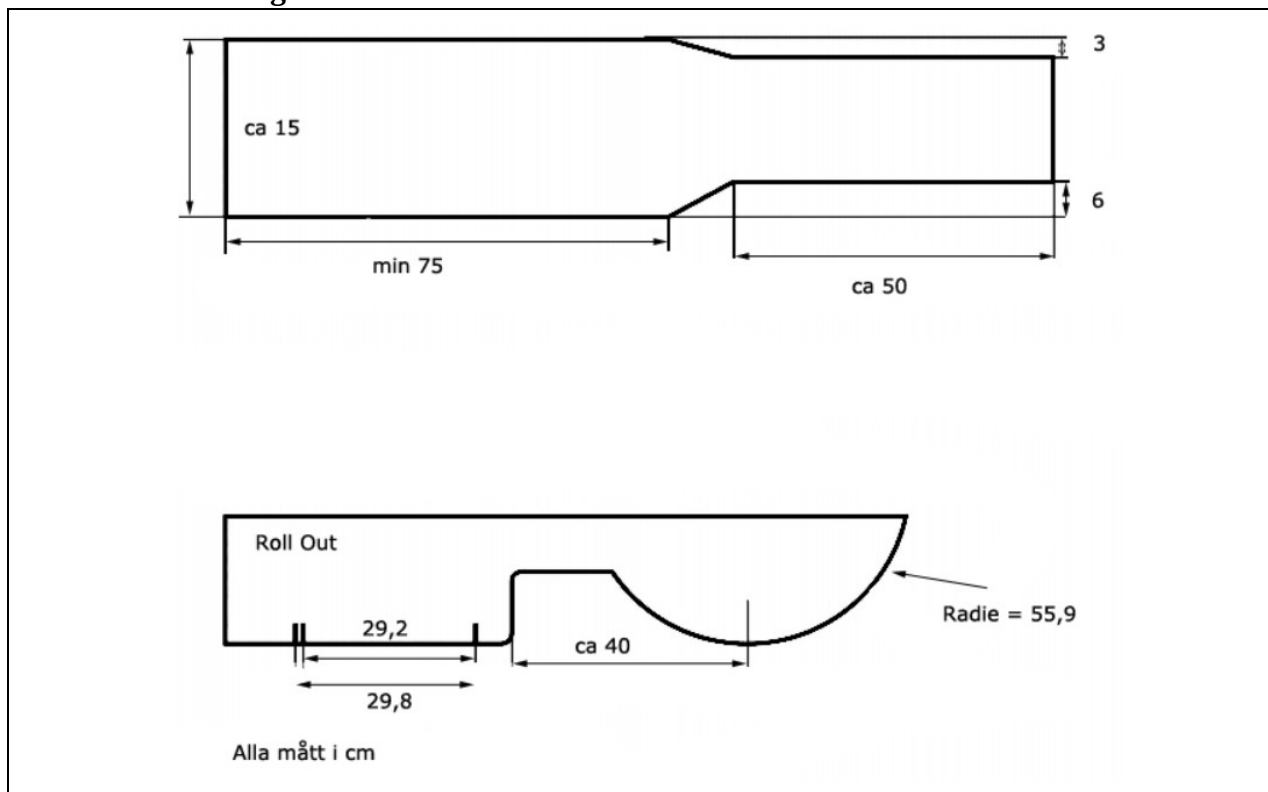
När pre-stage fotocellen bryts skall pre-stagelampan på startgranen tändas (den övre).

När stage-focellen bryts skall stage-lampan på startgranen tändas (den undre).

När stage-focellen är bruten och guard-focellen bryts skall stage-lampan på startgranen slockna. Även pre-stagelampan kan slockna.



Mallar för mätning av startfotoceller och roll out



Denna mätning skall göras på samtliga fotoceller i startområdet, alltså pre-stage, stage och guard. Om ovanstående rollout mått inte kan uppnås på grund av ojämnheter i banan, är det viktigt att måttet i båda banorna blir så lika som möjligt. Rollout är hjulets rörelse i längdled under vilken en specifik ljusstråle är bruten.

Exempel: från att stage-lampan tänds tills stage-lampan släcks när hjulet förs framåt.

Vid längdmätning gäller att för de avstånd kontrollmallen behöver när den skjuts längs banan på två linjer, vardera 1,5 m från banans mittlinje, för att bryta fotocellerna, skall ligga inom de toleransområden som anges i bilden.

Fotocellerna skall reagera för ett föremål i banans mitt som är max 5 cm brett. Fotocellerna i startområdet skall skärmas på lämpligt så att inte strålarna kan gå i kors.

6.3.3 Fotoceller 60-fot

Fotocellerna för 60-fotstider skall sitta 25,0-26,3 centimeter över banan. Om höjdmåttet är svårt att hålla skall rätt höjd koncentreras kring mitten av körfältet på banan. Fotocellerna skall reagera för ett föremål i banans mitt som inte är bredare än 5 centimeter.

6.3.4 Fotoceller mellantider och målgång

Alla fotoceller efter 60-fotslinjen skall sitta 12,7- 15,2 centimeter över banan. Om höjdmåttet är svårt att hålla skall rätt höjd koncentreras kring mitten av körfältet på banan. Fotocellerna skall reagera för ett föremål i banans mitt som inte är bredare än 5 centimeter.

6.3.5 Startgran

För varje lane (körfält) finns: 2 pre-stage och 2 stage-lampor, vita eller gula, ej riktade. 2 rader med vardera 3 gula nedräkningslampor, 1 grön startlampa och 1 röd tjuvstartslampa, en rad riktad mot föraren. En rad lampor mot publiken är att föredra. Lampor skall ha riktat sken. Effekten bör vara 80- 100W (gäller ej Lysdiod (LED) lampor). Lysdiod (LED) lampor är tillåtna. Dock skall alltid de gula och gröna lamporna som är riktade mot föraren vara av samma typ. Båda lanernas (körfälts) lampor skall vara av samma typ.

6.3.6 Resultattavlor

Resultattavlorna skall placeras på ett säkert och på sådant sätt att det inte föreligger fara för tävlingsekipage. Vid indexkörning skall förare se resultattavlor. Kan inte detta uppnås skall sekundära scoreboards monteras så förare kan se sina index.

6.3.7 Start

Vid start skall bägge tävlingsekipagen ha samma startförfarande (Handikapp-, Sportsman- eller Pro-gran). Om detta trots allt inte inträffar skall bägge förarna ges möjligheten till omkörning. Om omkörning sker skall det föregående resultatet strykas och resultatet från omkörningen skall räknas istället.

6.3.7.1 Handikapp-start

Nedräkning börjar i den lane som skall ha handikapp och efter en tids-uträkning, som handikappet svarar mot, startar nedräkningen även i den andra lanen. Handikappstart får även förekomma under kvalificering. Det bör finnas möjlighet för föraren att kunna se sitt dial-in/index på en scoreboard alternativt separat display, innan pre-stage. När föraren accepterat sitt dial-in/index kan han/hon tända sin pre-stage lampa genom att rulla in och bryta pre-stage fotocellen.

6.3.7.2 Sportsman-start

De 3 gula lamporna tänds en och en uppifrån och ner med 0,5 sekunders mellanrum, varefter gröna lampan (start) tänds 0,5 sekunder efter sista gula. Endast en lampa i taget får vara tänd. Det är inte tillåtet att 2 fordon, där det ena skall ha sportsman start och det andra skall ha pro start, möts. Om detta trots allt inträffar skall bägge förarna ges möjligheten att köra om. Om omkörning sker stryks den första tiden oberoende vad som inträffar under omkörningen.

6.3.7.3 Pro-start

Alla 3 lamporna tänds samtidigt, 0,4 sekunder före den gröna tänds, varvid de gula släcks. Detta gäller samtliga klasser med pro start utom t.ex. i klassen Super Street som har intervallet 0,5 sekunder.

6.3.8 Deep Stage

Deepstage tillåtet: Bör indikeras på startgran så både starter och förare ser att Deep stage är aktiverat.

I klasser där deep stage inte är tillåtet gäller följande:

Om fordonet står i Deep stage när startern aktiverar tidtagningssystemet skall felet indikeras, detta bör ske med enkelt rött ljus utan gult ljus, även kallat "fail-stage"

6.3.9 Tjuvstart

Med tjuvstart avses om stage-fotocellen går fram eller guard-fotocellen bryts efter att nedräkning påbörjats men innan den avslutats, d.v.s. innan grön lampa tänts. Tjuvstart skall indikeras omedelbart på startgranen med rött ljus för den lane (körfält) som tjuvstartat. Nedräkningen avbryts i aktuell lane (körfält) på den gula lampan där tjuvstarten sker, varvid gul och röd lampa skall vara tända samtidigt. Grön lampa får inte tändas vid tjuvstart. Vid tjuvstart bör reaktionstiden på tidkortet visas med ett minustecken, t.ex. – 0.3

Under eliminering skall endast ett rödljus kunna utdelas, d.v.s. den som tjuvstartar först får rödljuset.

Under kvalkörning kan bägge körfält med fördel indikera tjuvstart.

OBS! För att tider skall få räknas vid tjuvstart måste gul lampa lysa tillsammans med den röda lampan.

6.3.10 Avbruten start

Startern skall kunna avbryta startförlopp/nedräkning oavsett vilket startförfarande som används. Vid avbruten nedräkningen skall startgranen helst släckas helt, eller åtminstone tändandet av ytterligare lampor stoppas. Den röda lampan får då inte tändas.

6.3.11 Tidmätning

Tidmätningen i de båda lanerna (körfälten) är skilda från varandra. Tidmätningen sker i tre etapper enligt följande förlopp:

1. Reaktionsmätning startar från det att 1:a Gula lampan tänds = starter trycker på knappen.
2. Reaktionsmätning stoppas samtidigt startar körtidsmätningen på något av följande sätt:
 - Stage-fotocellen går fram
 - Guard-fotocellen bryts
3. Körtidmätningen stoppas när målfotocellen bryts.

Mätning skall inte kunna starta innan nedräkningen på startgranen påbörjats.

6.3.12 Reaktionstid

Med reaktionstid menas tiden från det att den första gula lampan tänds till dess att tidmätningen startas. Reaktionstid kan vara både negativ eller positiv. Tjuvstart bör visas som negativ tid, exempelvis -0,024 s.

6.3.13 Slutfart

Fordonets fart över mållinjen skall mätas på följande sätt: Tiden det tar att passera genom fartfällan, d.v.s. tiden från att fällans första fotocell bryts till den andra fotocellen bryts, d.v.s. målfotocellen, mäts och räknas om till km/h.

6.3.14 Vinnarindikering

Vinnaren skall på lämpligt sätt indikeras. Detta bör ske med en indikering vid mål. Vinnarindikering får inte ges till lane (körfält) där tjuvstart skett. När ena lanen (körfältet) tjuvstartat (rödljus) bör möjlighet finnas att ge andra banan vinnarindikering direkt.

6.3.15 Blockerad bana

Om banan inte är klar för start skall möjlighet finnas att båda banornas röda lampor lyser eller blinkar. Start skall då inte vara möjlig. Skillnaden mellan "avbruten start" och "blockerad bana" ligger i att "avbruten start" avser de tillfällen då starten måste brytas efter det att bilarna gått in i stage, "blockerad bana" gäller företrädesvis då banan blivit oljebemängd men inte sanerad, banslutet ej klart eller av andra anledningar som fattas av starter, tävlingsledare, domare eller säkerhetspersonal.

6.3.16 Registrering/loggning

Allt som händer på banan skall registreras i till exempel en datalogg eller annan media. Detta gäller tider, hastigheter, reaktionstider, vinnare, tjuvstarter, deep stage och andra väsentliga fakta för att kunna användas för att kunna bevisa vad som inträffat vid t.ex. en protest. Det är alltid det

registrerade värdet som gäller. Om den röda lampan (tjuvstart) gått sönder så gäller att en förare tjuvstartat om registreringen utvisar detta oberoende vad startgranen visat.

6.3.17 Startnummer

Tidtagningsanläggningen skall vara konstruerad så att det inte krävs unika startnummer för varje fordon. Exempelvis skall startnummer 001-030 kunna användas i flera klasser.

6.3.18 Automat-start

Automatstart d.v.s. att nedräkningen startar slumpmässigt inom vissa fönster efter det att fordonen har stagit in är ett krav för FIA-klasser på FIA-mästerskapstävlingar och tillåtet för övriga klasser/ST säkerhets-kategorier.

Inställningar för Automat-start:

Klass	Stage, min	Stage, till start	Variation	Timeout
ST	0,6	1,1	1,7 – 1,83	10,0

- 1) **Stage, min:** period (s) innan autostartfunktionen aktiveras efter att det första fordonet gått in i stage och tänt stagelampa.
- 2) **Stage, till start:** period (s) efter att båda fordonen står i stage tills det att autostartcykeln startas.
- 3) **Variation:** summa av period (s) för Stage, min och Stage, till start tid från att båda stagelamporna är tända tills det att startgranen aktiveras.
- 4) **Timeout:** period (s) från det att båda fordonen tänt pre-stagelampa och ett fordon har tänt stagelampa tills det att startgran aktiveras.

6.4 Noggranhetskrav

6.4.1 Prestage och Stage

Prestage- och stage-lamporna skall tändas inom 0,1 sekunder efter det att respektive fotocell brutits.

6.4.2 Nedräkning

Nedräkning skall vara korrekt på minst 0,001 sekund.

6.4.3 Handikapp

Ska vara korrekt på minst 0,01 sekunder upp till 6 sekunder.

6.4.4 Tidtagning

Ska vara korrekt på minst 0,001 sekunder upp till 20 sekunder.

6.4.5 Slutfart

Fartfällans rekommenderade mått är 15-20 meter (mellan målfotocell och fartfotocell).

6.4.6 Vinnarindikering

Ska vara exakt på minst 0,001 sekunder.

6.5 Tidskonstanter – Fotoceller

För fotoceller i samverkande system (t ex start/ mål) gäller att skillnaden i tidskonstant mellan dem skall vara så liten att den tillsammans med felet i övrig elektronik inte överstiger gällande krav.

6.6 Kontroll

Inga mätmetoder finns för närvarande specificerade.

6.7 Registrering av tider

6.7.1 Manuellt system

På ett förarkort eller dylikt antecknas alla tider/slutfarter som körs under kval och eliminering tillsammans med fordonets klass/klassindelning, förare samt fast startnummer. Det skall finnas ett förarkort för varje startande förare.

6.7.2 Datasystem

Samtliga data skall lagras i en databas.

6.7.3 Tidkort

Tävlande skall få ett tidkort för varje körning (kval, eliminering, träning, uppvisning etc.). Av tidkortet skall minst startnummer, tid, slutfart, 60-fotstid, reaktionstid, index/dial-in(för klasser som har detta) samt ev. tjuvstart framgå.

6.7.4 Kvalificeringslistor

Efter varje kvalomgång skall kvallistor anslås på den officiella anslagstavlan. Kvallistor skall göras för varje klass och grundas på respektive förare bästa kvalheat. Minst följande uppgifter skall ingå: Kvalplacering, Klass, Startnummer, Förare, Kvaltid, Hastighet, Vs-index (skillnaden mellan körd tid och index/breakout) samt reaktionstid.

6.8 Avrundningsregler

Om metod för avrundning kan påverkas skall avrundning ske enligt Svensk Standard SS 014141, regel A. Denna regel innebär att avrundning sker uppåt eller nedåt beroende på siffran framför femman. Tidtagningens konstruktion skall vara sådan att avrundning inte leder till att fel vinnare anges eller att felaktig tjuvstart utdöms.

Exempel:

12,25 avrundas till 12,2.

12,35 avrundas till 12,4.

På befintliga anläggningar accepteras de avrundningsregler och -principer som tillverkaren/leverantören valt att använda.

6.9 Rapportering till Nitroz Motorsports

Efter varje publiktävling skall arrangerande klubb till tillståndsgivaren (Nitroz Motorsports) skicka en lista innehållande minst följande information samtliga startande med startnummer, förare, klass/klassindelning, resultat i form av kvalificeringslistor och stegar.

6.10 Klassindex

För Competition Index Control (CIC), se SBF.

För Stock/SuperStock Index, se NHRA.

7 Genomförande av Tävling

7.1 Inbjudan

Arrangör är ansvarig för att publicera inbjudan till tävling.

Arrangör är ansvarig för att utforma inbjudan till tävling i enlighet med Nitroz Motorsports regler.

Inbjudan skall minst innehålla:

- Arrangör för tävling
- Datum för tävling
- Deltagande klasser med startförfarande, kvalificeringskriterier, elimineringsstege
- Information om tävlingsorganisationen t ex tävlingsledning, säkerhet, domare, tidtagning
- Information om det finns restriktioner t ex tillåten ljudnivå, depåstynad eller miljökriterier
- Information om depåunderlag
- Krav på brandsläckare

7.2 Anmälan

Anmälan kan bara ske till en klass under en och samma tävling.

Arrangör skall upprätta deltagarlistor för respektive klass.

7.3 Avanmälan

Tävlande är skyldig att avanmäla deltagande i tävling till arrangör. Procedur för avanmälan skall vara beskrivet i inbjudan till tävling.

7.4 Avlyst eller senarelagd tävling

Tävlingsorganisation tillsammans med arrangör avgör om tävling måste avlysas eller senareläggas. Detta beslut skall meddelas snarast till tävlande och deltagare. Startavgifter återbetalas ej.

7.5 Besiktning

Arrangör skall upprätta besiktningslistor för respektive klass.

Arrangör skall tilldela unikt startnummer för varje tävlande. Det unika tävlingsnumret skall vara utformat och placerat så att tidtagning, tävlingsledning, säkerhetspersonal etc. tydligt kan uppfatta tävlingsnumret för identifiering.

7.6 Tävling

Tävlingsrepa (heat) påbörjas i och med tecken från funktionär på startplattan har påkallat att tävlingsekipaget skall fram till start.

7.6.1 Burnout

Mekaniker eller andra medförsäkrade i teamet får assistera i startområdet men inte vidröra fordonet under burnoutförfarandet eller på annat sätt hålla fast fordonet.

Endast en burnout i burnoutboxen och en "torrdragning" efter burnoutboxen är tillåtet i klasserna JDS, JDM och ST ned till 10,00 sekunder.

Om burnout över startlinjen är förbjudet skall detta anges i inbjudan och i vilka klasser detta gäller.

Fordon som har passerat startlinjen under burnout skall backa tillbaka för egen maskin undantaget MC och Junior Dragster/Altered.

Burnout i depå, upplining eller på returväg m.m. är absolut förbjudet och skall bestraffas.

7.6.2 Starter

På starterns tecken åker förarna sakta fram till startlinjen, och iakttar startgranens övre vita positionslampa, pre-stagelampa. För starterns tecken, se länk eller QR-kod nedan.

Här kommer en video!

(med skriven länk och QR-kod)

Vid eliminering:

Efter det att startern gett klartecken till att gå in i stage och en av de tävlande har gått in i stage, skall medtävlande snarast gå in i stage. Om så inte sker, aktiverar startern tidtagningen utan förvarning. Den som inte står i stage är då utesluten ur loppet.

Det är alltid upp till startern att avgöra start.

7.6.3 Instagening

Instagening skall ske med framhjul.

Efter att pre-stagelampa har tänts är det inte tillåtet för team/mekaniker att vidröra tävlingsekipage.

I kvalificering är det upp till starter om denne låter tävlande göra om startförfarande om tävlande misslyckats med att få till instage korrekt.

I eliminering måste tävlande göra instage korrekt.

7.6.4 Prestage

Pre-stagelampa tänds när framhjulen bryter den första startfotocellen. Därefter fortsätter tävlingsekipage sakta framåt och iakttar startgranens nedre vita positionslampa, stagelampa.

7.6.5 Stage

Stagelampa tänds när framhjulen bryter den andra startfotocellen. Därefter är tävlingsekipaget klart för start *alternativt* gå vidare till deep stage om detta är tillåtet.

Om tävlande har passerat stage-linjen måste tävlande backa minst en fordonslängd och sedan göra om startförfarandet.

Det är aldrig någonsin överhuvudtaget tillåtet att backa in i stage då det i "stridens hetta" kan vara så att tävlande missar att lägga i framåtväxel och står kvar i backväxel.

7.6.6 Deep Stage

I klasser kan det vara tillåtet att tävlingsekipage rör sig ytterligare framåt och då slocknar pre-stagelampan men stagelampan måste lysa. Detta kallas för deep stage.

Det är aldrig någonsin överhuvudtaget tillåtet att backa in i deep stage då det i "stridens hetta" kan vara så att tävlande missar att lägga i framåtväxel och står kvar i backväxel.

7.6.7 Start

När både prestige- och stagelampor lyser står tävlingsekipaget på plats för start. Startern ger då kommando till tidtagning, t ex via startknapp, vilket aktiverar startgranen.

7.6.8 Guard

När framhjul passerar guard startar tidmätning.

7.6.9 Tjuvstart

Om föraren kör fram för långt lämnar stagefotocellen eller bryter guardfotocellen innan den gröna lampan tänts på startgranen blir det automatiskt tjuvstart och den röda lampan tänds på startgranen. Föraren kommer ev att få resultat från körningen under kvalificering. Föraren är utesluten ur loppet om detta sker under eliminering.

Vid tjuvstart av båda fordonen är det alltid den som tjuvstartar först som döms som utesluten ur loppet.

Om båda tävlingsekipagen går in i stage för egen maskin men det ena tävlingsekipaget går sönder efter att startgranen aktiverats omfattas det andra tävlingsekipaget ändå av tjuvstartsregel för parkörning.

Om båda tävlingsekipagen lämnar startlinjen innan första gula lampan har tänts på startgranen dvs innan startgranen har aktiverats av starter, är båda tävlingsekipagen uteslutna ur loppet.

7.7 Kvalificering

Arrangören beslutar om kvalificeringssystem genom t ex reaktionstid, skillnad på dial-in mot ST, typ av fordon, etc.

Samtliga kvaltider över klass-breakout räknas som godkända.

Underskrids säkerhetsbreakouten i kvalificering är den tävlande diskvalificerad ur tävlingen. Diskvalificering innebär att den tävlandes resultat står kvar fram tills diskvalificering.

Gult kort (varning) kommer att tillämpas. Se avsnitt "Gult kort"

Om kvalificering inte kan genomföras kan lottning tillämpas:
Första omgången i eliminering lottas, därefter sker eliminering som brukligt.

7.7.1 Kvalificeringsplacering - reaktionstid

När alla förare med reaktionstider på plussidan placerats i listan/stegen, placeras förare med reaktionstider på minussidan in. För förare som endast har reaktionstider på minussidan räknas den tid som ligger närmast nollgränsen. Först placeras förare med tid närmast noll, på nästa plats placeras förare med närmast snabbare tid o.s.v.

7.7.2 Kvalificeringsplacering - ST

Placering i kvallista/stage görs så att för alla förare med en tid lika med eller tid över breakout räknas den snabbaste tiden.

Förare med bästa tid på eller över breakout är kvaletta, förare med näst snabbaste tid på eller över breakout är kvaltvåa o.s.v.

När alla förare med tider över breakout placerats i listan/stegen, placeras förare med tider enbart under breakout in.

Först placeras förare med tid närmast breakout, på nästa plats placeras förare med närmast snabbare tid o.s.v.

7.7.3 Kvalificering – val av bana

Val av bana skall anges i inbjudan.

Exempelvis: alternering mellan vänster och höger bana.

Funktionär bestämmer.

7.8 Eliminering

7.8.1 Elimineringstegar

Det finns ett antal varianter av elimineringsstegar. 3 steg-typer mest förekommande:

- Sportsman-stege, t.ex. vid en 16-stege, där möter kval 1 kval 9, kval 2 möter kval 10 osv.
- Pro-stege, t.ex. vid 16-stege, där möter kval 1 kval 16, kval 2 kval 15 osv.
- ST-stegar, t.ex. vid 16-stege, där möter kval 1 kval 16, kval 2 kval 15 osv.

Om stegarna inte är fulla skall solo-löp ges till de bäst kvalificerade, gäller i första omgången.

Alla 3 stegtyperna kan köras som 4-, 8-, 16-, 32- eller 64-bils elimineringsfält.

Om endast 2 deltagare har kvalificerats sig körs matchrace.

Större elimineringsfält än 64-bilars körs ej.

Tävlingsledningen kan besluta att köra en mindre stegstorlek för att hinna slutföra tävlingen.

Tävlingsledning kan även tidigarelägga eliminering för att hinna slutföra tävling (t.ex. eliminering i vissa klasser redan på lördag vid en tvådagarsävling)

För klasserna i Junior Dragster bör sportsmanstegen användas.

För ST säkerhetsindelning står det arrangören fritt att välja stegtyp. Dock skall stegtyp vara tydligt angivet i inbjudan.

Storleken på stegen bestäms av tävlingsledningen med rekommendation enligt nedan:

Elimineringsfält	Inkvalificerade
4 fordon	Minst 3
8 fordon	Minst 6
16 fordon	Minst 13
32 fordon	Minst 28
64 fordon	Minst 58

7.8.2 Eliminering – hantering av reserver

Om någon av förarna inte kan komma till start med sitt fordon till första elimineringsomgången, får dennes plats tas av den reserv som placerats sig närmast utanför stegen under kvalificering, om tid finns. Reserv får endast gå in på tävlingsledningens direkta uppmaning. Om det finns plats för flera reserver i stegen går de in i turordning eftersom loppen körs.

7.8.3 Eliminering – val av bana

I eliminering väljer den tävlande med bästa tiden i förhållande till index eller sluttid i föregående omgång, bana.

7.8.4 Vinnare

För att vara vinnare i ett lopp och gå vidare i eliminering måste tävlingsekipaget gå i stage för egen maskin.

Vid planerad solo-körning är tävlingsekipaget vinnare och vidare i eliminering så snart den första gula lampan på startgranen tänds.

7.8.5 Omkörning

Omkörning sker endast i eliminering och om det varit t ex:

- Fel på tidtagningen
- Felaktigt uppträdande av tävlingsorganisationen

eller annat fel där tävlingsorganisationen tycker det är rättvist att genomföra omkörning.

Om tävlingsorganisationen beslutat om omkörning bör tävlande få tid för t ex kylning, tankning etc. före omkörning.

7.8.6 Byte av fordon under pågående Tävling

Förare kan byta fordon under tävling under förutsättning att:

- Bytet sker inom samma klass/besiktningsintervall
- Fordonet uppfyller kraven för besiktning för klass/besiktningsintervall
- Det nya tävlingsekipaget presterar minst en kvalificeringsrepa
- Det nya fordonet skall tilldelas ett nytt, unikt startnummer, spårbart i deltagarlista
- Det gamla tävlingsekipagets tidigare kvalificeringrepor skall inaktiveras, ej raderas.

7.9 Tävlingens Avslutande

7.9.1 Prisutdelning

Förare som deltar i prisutdelning, som sker i direkt anslutning till tävlingen, skall vara hel och ren, gärna iklädd teamkläder eller föraroverall.

7.9.2 Åtgärder efter tävlingen

Resultatlistan skall finnas tillgänglig på tävlingsplatsen för de tävlande.

Arrangör skall vid seriedeltävling även lämna en kopia på fastställd resultatlista till utsedd poängkoordinator för korrekt poängräkning.

8 Säkerhet

Grundkrav för personlig skyddsutrustning:

- Säkerhetsbälte
- Heltäckande klädsel
- Hjälms
- Handskar
- Skor

Den personliga skyddsutrustningen skall minst följa besiktningskategori.

Vid körning med passagerare skall passagerare ha lika personlig skyddsutrustning som ställs på förarens personliga skyddsutrustning baserat på fordonets prestanda, klass och besiktningskategori.

Alla lösa föremål i/på fordonet skall ovillkorligen lastas ur/avmonteras från fordonet innan tävlingsekipaget besiktigas.

Fordon med 2-punktsbälte har en säkerhetsgräns på **13,00 sekunder för 402 meter, 8,00 sekunder för 201 meter**. Fordon med tvåpunktsbälte får ej använda däck avsedda för racing, oavsett DOT-märkning eller inte. Förare av fordon med tvåpunktsbälte skall använda integralhjälm.

Fordon med 3-punktsbälte och plåttak har en säkerhetsgräns på **10,00 sekunder för 402 meter och 6,80 sekunder för 201 meter**.

Fordon med minst 4-punktsbälte samt båge/bur och där förare bär racingkläder har ingen säkerhetsgräns förutsatt att det inte regleras i klassregler och/eller banlicens.

Öppna fordon, oavsett cabriolet eller hard top (plast-, metall- och/eller kompositmaterialtak), som saknar båge eller rundslagningsskydd har en säkerhetsgräns på **13,00 sekunder för 402 meter, 8,30 sekunder för 201 meter**.

Dessa fordon får ej heller använda däck avsedda för racing, oavsett DOT-märkning eller inte. Förare av öppet fordon skall använda integralhjälm.

8.1 Säkerhetsindelning ST

Tävling i denna form delas in och tävlingsbesiktigas i ST-kategorier.

Arrangör har möjlighet att sätta sin egen säkerhetsindelning baserat på klass, tävlingsform, tids- och/eller säkerhetsgränser.

ST-begränsningar kan vara individuellt breakout sk dial-in, ett förutbestämt ST för klassen eller säkerhetsgräns reglerad i banlicens. Användandet av hjälputrustning som tex trottelstopp, delaybox(ar), datastyrning etc bestäms av arrangör. Det skall tydligt framgå av inbjudan vad som är tillåtet.

Säkerhetsindelningen är för tävlingsekipage med:

- Hel kaross och fungerande dörrar (t.ex. Doorslammer)
- Hel kaross utan fungerande dörrar (t.ex. Funny Car)
- Öppen kaross med fungerande dörrar (t.ex. Cabriolet)
- Öppen kaross utan fungerande dörrar (t.ex. Altereds, Dragsters eller Junior Drag)

Tävlingsekipagets säkerhet (fordon såväl som personlig skyddsutrustning) skall vara anpassad för respektive besiktningsintervall.

Säkerhetsbreakout för Junior Drag Standard är 12,90 s på 201m.

Säkerhetsbreakout för Junior Drag Mod är 7,90 s på 201m.

Om båda förare i par under tävling kör under sitt respektive säkerhetsbreakout diskvalificeras bägge två från fortsatt deltagande i tävlingen.

Om förare i solo under tävling kör under sitt respektive säkerhetsbreakout diskvalificeras föraren från fortsatt deltagande i tävlingen.

Inga resultat för förare som kört under sitt respektive säkerhetsbreakout skall tas bort eller strykas. Resultatet är korrekt fram tills föraren har felat.

Tidsgränser under revidering.

Besiktningsintervall	ST 402 meter [s]	ST 201 meter [s]
1	5.30 – 7.49	– 4.60
2	7.50 – 9.49	4.61 – 5.99
3	9.50 – 10.99	6.00 – 6.99
4	11.00 – 12.99	7.00 – 8.29
5	13.00 –	8.30 –
Junior Drag Mod		7.90 –
Junior Drag Standard		12.90 –

8.2 Tävlingsekipagets utrustning ST

Se tekniska regler

9 Förrarlicens

Att ta en licens är en lätt sak och fodrar inte någon specialkunskap, bara sunt förnuft.

Giltig licens skall alltid registreras på www.razing.se innan första start.

Vid engångslicens gäller att denna är registrerad med namnuppgifter och personnummer innan första start (tidpunkt loggas). Nedan följer en kort sammställning:

9.1 Förrarlicens Junior

Junior är man från och med det år man fyller 8 år till och med det år man fyller 18 år.

Förare som innehar giltig licens från annan organisation anses som kvalificerad att framföra fordon så ytterligare utbildning/uppkörning behövs ej. Däremot måste ny licens utfärdad av Nitroz Motorsports införskaffas.

9.1.1 Krav för Licensstyp Junior Dragster Mod

Det är tillåtet att köra Junior Drag Mod från och med det år man fyller 12 år till och med det år man fyller 18 år.

Krav för Licensstyp JDM, besiktningsintervall 7.90 s eller långsammare på 201m.

Uppkörning för licensstyp JDM skall ske i fordon som klassar in i besiktningsintervall för JDM.

Vid uppkörning skall tävlingsekipaget vara besiktigt och uppfylla kriterier för besiktningsintervall för JDM.

Om föraren tidigare har kört JDS uppgaderas licensen automatiskt till JDM vid 12 års gränsen.

9.1.2 Krav för Licensstyp Junior Dragster Standard

Det är tillåtet att köra Junior Drag Standard från och med det år man fyller 8 år till och med det år man fyller 12 år.

Krav för Licensstyp JDS, besiktningsintervall 12.90 s och långsammare på 201 meter:

Genomgång av startförfarande via Webb-TV. Förälder skall utbilda föraren i regelverket.

Uppkörning för licensstyp JDS skall ske i fordon som klassar in i besiktningsintervall för JDS.

Vid uppkörning skall tävlingsekipaget vara besiktigt och uppfylla kriterier för besiktningsintervall för JDS.

Uppkörning består i en korrekt genomförd körning enligt anvisning av tävlingsledare.

9.2 Förrarlicens Senior

9.2.1 Krav för Licensstyp A

Krav för Licensstyp A:

- Tidsintervall 0 – 6,0 på 402m
- Tidsintervall 0 – x,x på 201m

9.2.2 Krav för Licensstyp B

Krav för Licensstyp B:

- Tidsintervall 6,0 – 9,5 på 402m
- Tidsintervall 0 – x,x på 201m

9.2.3 Krav för Licenstyp C

Krav för Licenstyp B:

- Tidsintervall 9,5 – 15 på 402m
- Tidsintervall 0 – x,x på 201m

9.2.4 Utbildning / prov ny licens, se matris nedan

Licens typ	Teori (krav vid ny licens)	Uppkörning
Krav för Licenstyp C	Körkort + muntlig genomgång på plats.	Nej
Krav för Licenstyp B	Körkort + muntlig genomgång på plats. Teori via video	Ja och evakueringsprov i fordon som motsvarar tidsintervall
Krav för Licenstyp A	Körkort + muntlig genomgång på plats. Teori via video	Ja och evakueringsprov i fordon som motsvarar tidsintervall

9.2.5 Utbildning / prov uppgradering licens, se matris nedan

Licens typ	Teori	Uppkörning
Krav från C till licenstyp B	Teori via video	Ja och evakueringsprov i fordon som motsvarar tidsintervall
Krav från B till licenstyp A	Teori via video	Ja och evakueringsprov i fordon som motsvarar tidsintervall

9.2.6 Utbildning / prov ny licens via annan organisation.

Generellt gäller att förare som kan uppvisa giltig licens för dragracing från annan organisation är behörig att inneha motsvarande licens i Nitroz Motorsports utan vidare utbildning. Evakueringsprov skall alltid utföras!

9.2.7 Utbildning / prov ny licens åt annan organisation.

Genom avtal har Nitroz Motorsports och dess klubbar möjlighet att utbilda förare på entreprenad åt andra organisationer.
Ring för mer info.

10 Personlig skyddsutrustning

Uppdatering av text pågår

10.1 Fångremmar armar

Obligatoriskt i fordon med öppen kaross som är snabbare än 12,00 (7,50) sekunder

10.2 Fångremmar ben

Alla dragsters som ej har ett tvärstag över förarens ben, skall ha stropp eller annan anordning som håller kvar förarens ben i fordonet vid kollision eller voltning etc.

10.3 Säkerhetsbälte

Delar av detta avsnitt skall läggas till respektive ST-klass istället.

Säkerhetsbälten av snabbkopplande typ och av god kvalitet är obligatoriskt i alla fordon.

Fyrdelat säkerhetssele med axelband är obligatoriskt i alla fordon där krav på skyddsbåge finns.

Femdelad säkerhetssele obligatoriskt i fordon med krav på skyddsbur.

I kombination med HRNS/FHR kan man använda säkerhetssele enligt SFI Spec. 16.1 eller 16.5 som har 50 mm (2 tum) breda band över axlarna

Öppna frontmotorfordon med metanol och överladdning i säkerhetskalltegorin ST 1 skall alla banden i säkerhetsselen vara skyddade med brandhårdigt material.

10.4 Passagerare

Passagerare har samma krav och klass på skyddsklädsel som förare och ekipagets besiktningsintervall.

11 Tävling ST

Uppdatering av text pågår

11.1 Startförfarande

11.1.1 Heads-up start

11.1.2 Handikappstart

11.2 ST klassindelning

I klasser kan man ange begränsningar i form av en lägsta tid som inte får underskridas, s k breakout. Dessa breakout kan sättas som begränsare av olika anledningar såsom t ex säkerhetsklassning, klassindelning eller som utmaning för klassen.

Det är den tävlandes ansvar att tydligt markera sitt dial-in på tävlingsekipaget. Dial-in skall vara utformat och placerat så att tidtagning, tävlingledning, säkerhetspersonal etc tydligt kan uppfatta dial-in.

Vid tävlingar där scoreboards används, anses den tävlande ha accepterat sitt dial-in angivet på scoreboarden i och med att man går in och tänder pre-stage-lampan.

12 Protestförfarande

12.1 Tidsfrister för protester

Protest avseende	Protest inges senast
Beslut av tekniker	30 min efter beslut av tekniker. Under eliminering före nästa elimineringsomgång
Fel eller oegentligheter	30 min efter genomförd körning. Under eliminering före nästa elimineringsomgång
Placering i kvalificeringslista	30 min efter offentliggörande av kvalificeringslista
Placering i elimineringslista	30 minuter efter offentliggörande av elimineringslista
Placering i resultatlista	30 min efter offentliggörande av elimineringslista

12.2 Protestavgifter

Se www.razing.se för aktuella prisuppgifter

13 Fel och konsekvenser/påföljder

Namn / uttryck	Innebär	Kommentar
Heat	Körning i tävling	
Test	Körning utanför tävling	Så kallad TT (Test and Tune)
Vinnare	Vinnare av heat	
Eliminerad	Förlorare av heat	
Utesluten	Utslagen ur tävlingen	Kan fortsätta köra TT
Diskvalificerad (DQ)	Urtagen från fortsatt körning	Kan inte fortsätta köra TT
Avstängd	Tidsbestämt straff	
Gult kort	Varning	Varning kan övergå till DQ
Rött kort	Urtagen från fortsatt körning	Kan inte fortsätta köra TT

13.1 Fel och konsekvenser – Kvalificering

Händelse	Solo,påföljd	Par, påföljd ena felar	Par, påföljd bägge felar
Korsar mittlinje	Ogiltigt heat, kvalkörningen skall ej räknas	Ogiltigt heat för den som felar, kvalkörningen skall ej räknas	Ogiltigt heat, kvalkörningen skall ej räknas
Korsar sidlinje	Ogiltigt heat, kvalkörningen skall ej räknas	Ogiltigt heat för den som felar, kvalkörningen skall ej räknas	Ogiltigt heat, kvalkörningen skall ej räknas
Tar i mur före mållinjen	Ogiltigt heat, kvalkörningen skall ej räknas	Ogiltigt heat för den som felar, kvalkörningen skall ej räknas	Ogiltigt heat, kvalkörningen skall ej räknas
Passerar ej mållinjen	Ogiltigt heat, kvalkörningen skall ej räknas	Ogiltigt heat för den som felar, kvalkörningen skall ej räknas	Ogiltigt heat, kvalkörningen skall ej räknas
Start före startgranen är aktiverad	Ogiltigt heat, ingen tid registreras		
Tjuvstart	Tiden registreras och behandlas enligt klassregler		
Kör under breakout	Tiden registreras och behandlas enligt klassregler		
Kör under besiktningsintervall	Om tävlingsekipage kör under gällande tidsgräns under kvalificering, fler än en gång, skall tävlingsekipaget ombesiktigas och uppfylla besiktningskriterier för besiktningsintervall. Om tävlingsekipaget inte uppfyller den nya säkerhetskategorin diskvalificeras tävlingsekipaget från fortsatt deltagande i kvalificering/eliminering		
Kör under banbreakout	Omedelbart utesluten.		

Påföljder gäller oavsett vem som felat först eller mest.

Namn / uttryck	Innebär	Kommentar
Heat	Körning i tävling	
Test	Körning utanför tävling	Så kallad TT (Test and Tune)
Vinnare	Vinnare av heat	
Eliminerad	Förlorare av heat	
Utesluten	Utslagen ur tävlingen	Kan fortsätta köra TT
Diskvalificerad (DQ)	Urtagen från fortsatt körning	Kan inte fortsätta köra TT
Avstängd	Tidsbestämt straff	
Gult kort	Varning	Varning kan övergå till DQ
Rött kort	Urtagen från fortsatt körning	Kan inte fortsätta köra TT

13.2 Fel och konsekvenser – Eliminering

Händelse	Solo, påföljd	Par, påföljd ena felar	Par, påföljd bägge felar
Ej på plats när heat skall köras (upline).	Utesluten	Den som felar blir utesluten	Bägge utesluts
Kan inte starta motor vid tecken från funktionär	Utesluten	Den som felar blir utesluten	Bägge utesluts eller (TL kan besluta om senare start i stegen)
Följer inte starters uppmaningar	Utesluten	Den som felar blir utesluten	
Rör vid fordon efter att pre-stage lampan har tänds vid instagning (gäller inte vid "bakrullning" efter burnout)	Utesluten	Den som felar blir utesluten	Bägge utesluts
Avsiktlig maskning vid instagning	Utesluten	Den som felar blir utesluten	Starter avgör vem som felat "mest"
Ej fullständig instagning för egen maskin	Utesluten	Den som felar blir utesluten	Bägge utesluts eller (TL kan besluta om senare start i stegen)
Start före startgranen är aktiverad	Utesluten	Den som felar blir utesluten	Bägge utesluts eller (TL kan besluta om senare omkörning i stegen)
Neutralstart med aut.	Utesluten	Den som felar blir utesluten	Bägge utesluts
Tjuvstart	Se not 2	Se not 2	Se not 2
Sprida delar / vätska på banan	Påverkar ej	Utesluten om det påverkat medtävlande. Se not 3	Utesluten om det påverkat medtävlande. Se not 3
Korsar mittlinje	Utesluten	Den som felar blir utesluten	Bägge diskvalificeras
Korsar sidlinje	Utesluten	Den som felar blir utesluten	Bägge diskvalificeras

Tar i mur	Utesluten	Den som felar blir utesluten	Bägge diskvalificeras
Passerar ej mållinjen	Vid korrekt start (en gul lampa) = vinnare	Den som felar blir utslagen	Bägge blir utslagna
Kör under breakout	Går vidare i eliminering	Utslagen ur eliminering	Den som har minst tidsdifferens till breakout går vidare i eliminering
Kör under besiktningsintervall, se även Se not 4	Diskvalificeras	Den som felar diskvalificeras	Bägge diskvalificeras
Kör under banbreakout	Diskvalificeras		

Notering 1: Heat

Heat påbörjas när funktionär påkallar uppstart eller framkörning.

Notering 2: Tjuvstart

Tjuvstart kvalificering:

Vid kvalificering kan tjuvstart påverka kvalplacering där reaktionstid används, i övrigt ingen påverkan då tid och hastighet registreras oavsett tjuvstart.

Tjuvstart eliminering:

- När den tävlande lämnar stage-fotocellen eller bryter guard-fotocellen innan grön lampan tänts blir det automatiskt tjuvstart och uteslutning ur heatet.
- Vid tjuvstart av båda fordonen är det alltid den som tjuvstartar först som döms som utesluten ur heatet.
- Om båda ekipagen går in i stage för egen maskin men det ena ekipaget går sönder efter att granen aktiverats omfattas det andra ekipaget av tjuvstartsreglerna.
- Om båda ekipagen går genom vatten för egen maskin men det ena ekipaget därefter går sönder omfattas det andra ekipaget av tjuvstartsreglerna gällande solokörning.

Notering 3: Sprida delar / vätska på banan

Hänsyn skall tas av tävlingsledningen om den tävlande gjort försök i heatet att undvika att vätska ska komma på banan eller undvika kollision med medtävlande.

Notering 4: Gult och rött kort / varning / DQ

Vid träning och tävling tillämpar vi ett system med gult och rött kort.

Andemeningen är att vid ringa överträdelse skall man kunna fortsätta, utan påföljd.

Detta kort används både vid tekniska fel men även vid fel uppförande.

Som maximalt kan två gula kort visas innan det övergår till rött!

Exempel tekniska fel:

Bil har 7,50 sek som säkerhetsgräns. Vi kan tänka oss att tillåta ett visst övertramp två gånger (2) på till exempel 0,3 sekunder utan åtgärd.



Exempel fel uppförande:

Förare eller dess team uppför sig på ett dåligt sätt mot andra tävlande eller funktionär under eventet.

Det är alltid tävlingsledare som utdelar gult och rött kort.

Protest mot utdelat kort skall inkomma till domare inom 10 min. Avgift 100 kr.

END!