

# Tävlingsregler

## Dragracing



**Nitroz AB**

Version 24-01

## Innehållsförteckning

<b>1. Nitroz Motorsports .....</b>	<b>4</b>
<b>2. Definitioner .....</b>	<b>5</b>
<b>3. Ansvar .....</b>	<b>6</b>
3.1. Nitroz Motorsports .....	6
3.2. Arrangör .....	6
3.3. Tävlände .....	6
<b>4. Tävlingsorganisation .....</b>	<b>7</b>
4.1. Besiktning / teknisk kontroll .....	7
4.2. Depå / frammatning .....	7
4.3. Körledare / tävlingsledare / tävlingsansvarig .....	7
4.4. Säkerhetsledare / säkerhetsansvarig .....	7
4.5. Starter .....	7
4.6. Tidtagning .....	8
4.7. Domare .....	8
4.8. Kommentator .....	8
<b>5. Genomförande av tävling .....</b>	<b>9</b>
5.1. Inbjudan .....	9
5.2. Anmälan .....	9
5.3. Avanmälan .....	9
5.4. Avlyst eller senarelagd tävling .....	9
5.5. Besiktning .....	9
5.6. Tävling .....	9
5.6.1. Burnout .....	9
5.6.2. Starter .....	10
5.6.3. Instage .....	10
5.6.4. Pre-stage .....	10
5.6.5. Stage .....	10
5.6.6. Deep Stage .....	11
5.6.7. Start .....	11
5.6.8. Guard .....	11
5.6.9. Tjuvstart .....	11
5.7. Kvalificering .....	11
5.7.1. Kvalplacering - reaktionstid .....	11
5.7.2. Kvalificeringsplacering - ST .....	11
5.7.3. Kvalificering – val av bana .....	12
5.8. Eliminering .....	12
5.8.1. Elimineringsstegar .....	12
5.8.2. Eliminering – hantering av reserver .....	13
5.8.3. Eliminering – val av bana .....	13
5.8.4. Vinnare .....	13
5.8.5. Omkörning .....	13
5.8.6. Byte av fordon under pågående tävling .....	14
5.9. Tävlingens avslutande .....	14
5.9.1. Prisutdelning .....	14
5.9.2. Åtgärder efter tävlingen .....	14

<b>6. Förarlicens</b> .....	<b>15</b>
6.1. Förarlicens senior.....	15
6.2. Förarlicens junior.....	15
6.2.1. Krav för licenstyp Junior Dragster Mod (JDM).....	15
6.2.2. Krav för licenstyp Junior Dragster Standard (JDS).....	15
6.2.3. Utbildning / prov ny licens, se matris nedan.....	16
6.2.4. Utbildning / prov ny licens via annan organisation.....	16
6.2.5. Utbildning / prov ny licens åt annan organisation.....	16
<b>7. Protestförfarande</b> .....	<b>17</b>
7.1. Tidsfrister för protester.....	17
7.2. Protestavgifter.....	17
<b>8. Fel och konsekvenser / påföljder</b> .....	<b>18</b>
8.1. Fel och konsekvenser – Kvalificering.....	18
8.2. Fel och konsekvenser – Eliminering.....	19

## 1. Nitroz Motorsports

Nitroz Motorports hjälper privatpersoner, företag och klubbar när det gäller all motorsport i Sverige att administrera alla typer av träningar, tävlingar för bil, MC och båt.

Nitroz Motorsports har en försäkringslösning baserad på licenshantering och regelverk för träning & tävling. Försäkringslösningen gäller för alla såsom arrangör, tävlingsdeltagare, tävlingsfunktionärer och publik.

Nitroz Motorsports är anslutet till SFIs program.

Huvudsida på nätet för administration är [www.Nitroz.se](http://www.Nitroz.se)

Vår e-postadress är [info@nitroz.se](mailto:info@nitroz.se) och telefonnumret är 08-711 55 60.

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

**Nitroz AB**  
**Annelundsvägen 14**  
**S-141 44 Huddinge**

## 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 nitroz.se samt försäkringskoncept med licenshantering, banlicens och regelverk för tävling.

Utryck i detta regelverk:

Övergripande ST = SlutTid

Namn / Uttryck	Innebär	Kommentar
Heat	Körning i tävling	
Test	Körning utanför tävling	Så kallad "Test & Tune", TT
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.

#### 3.2. Arrangör

Arrangör är ansvarig för att ha en giltig banlicens för den aktuella tävlingen.

Arrangör ska 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 ska upprätta listor över kvalificeringsplaceringar / resultat / elimineringsstege redovisat per klass. Digitalt och / eller på plats enligt 6.7.4.

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 i en position där det kan komma protest.

Officiella meddelanden ska 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. Besiktning / teknisk kontroll

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

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

Personalen är skyldig att påtala oegentligheter till säkerhetsansvarig.

### 4.2. Depå / frammatning

Utformning av depå avgörs av arrangören.

### 4.3. Körledare / tävlingsledare / tävlingsansvarig

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

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

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

Alla ovanstående funktioner kan delegeras av tävlingsledaren.

### 4.4. Säkerhetsledare / säkerhetsansvarig

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

Personalen ska i god tid före första start:

- Granska banlicens och placering av deltagare i tävlingsorganisationens säkerhet / räddning tillsammans med tävlingsansvarig.

- 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.

### 4.5. Starter

Som starter har man en av de svåraste uppgifterna på en dragracingtävling. En starter ska vara noggrann och ha mycket god kunskap om regelverket.

#### **4.6. Tidtagning**

Tidtagningen ansvarar för att alla resultat som presenteras till tävlingsledning är korrekta. Noggrannhet och god kunskap i regelverket krävs.

#### **4.7. Domare**

Domare ska döma på faktauppgifter inhämtade från tillämpliga uppgiftslämnare som 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 ska avgöra om tävling genomförs i enlighet med Nitroz Motorsports regler. Domare ska avgöra protester där protest kan inkomma.

Domare har inte ansvar för tävlingsorganisation eller tävlingens genomförande. Domare får inte ha annan befattning eller uppdrag under tävlingen.

#### **4.8. Kommentator**

Tävlingens ansikte utåt.

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



## 5. Genomförande av tävling

### 5.1. 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 ska 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
- Prisuppgifter

### 5.2. Anmälan

Anmälan kan bara ske för en bil per klass under en och samma tävling. Arrangör ska upprätta deltagarlistor för respektive klass.

### 5.3. Avnämälan

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

### 5.4. Avlyst eller senarelagd tävling

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

### 5.5. Besiktning

Arrangör ska upprätta besiktningslistor för respektive klass.

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

### 5.6. Tävling

Ett tävlingsheat påbörjas i och med tecken från funktionär på startplattan har påkallat att tävlingsekipaget ska fram till start.

#### 5.6.1. Burnout

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

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

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

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

### 5.6.2. 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, ska 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.

### 5.6.3. Instage

Instage ska 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.

### 5.6.4. Pre-stage

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

### 5.6.5. 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 start-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.

### 5.6.6. Deep Stage

I klasser kan det vara tillåtet att tävlingsekipage rör sig ytterligare framåt och då slocknar pre-stage lampan 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.

### 5.6.7. Start

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

### 5.6.8. Guard

När framhjul passerar guard startar tidmätning.

### 5.6.9. Tjuvstart

Om föraren kör fram för långt och lämnar stagefotocellen eller bryter guard-fotocellen 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.

## 5.7. Kvalificering

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

Samtliga kvallider över klass-breakout räknas som godkända.

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

Om kvalificering inte kan genomföras kan lottning tillämpas:

Första omgången i eliminering lottas, därefter sker eliminering som brukligt.

### 5.7.1. Kvalplacering - 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.

### 5.7.2. Kvalificeringsplacering - ST

Placering i kvallista / stege 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 kvaltvå o.s.v.

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

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

Den som har breakat ut mest hamnar längst bak i kvallista och stegen. Notera att när det gäller ordningen på break-out-fordon så kan detta ändras i arrangörens klassreglemente.

### 5.7.3. Kvalificering – val av bana

Val av bana ska anges i inbjudan.

Exempelvis: alternering mellan vänster och höger bana. Funktionär bestämmer.

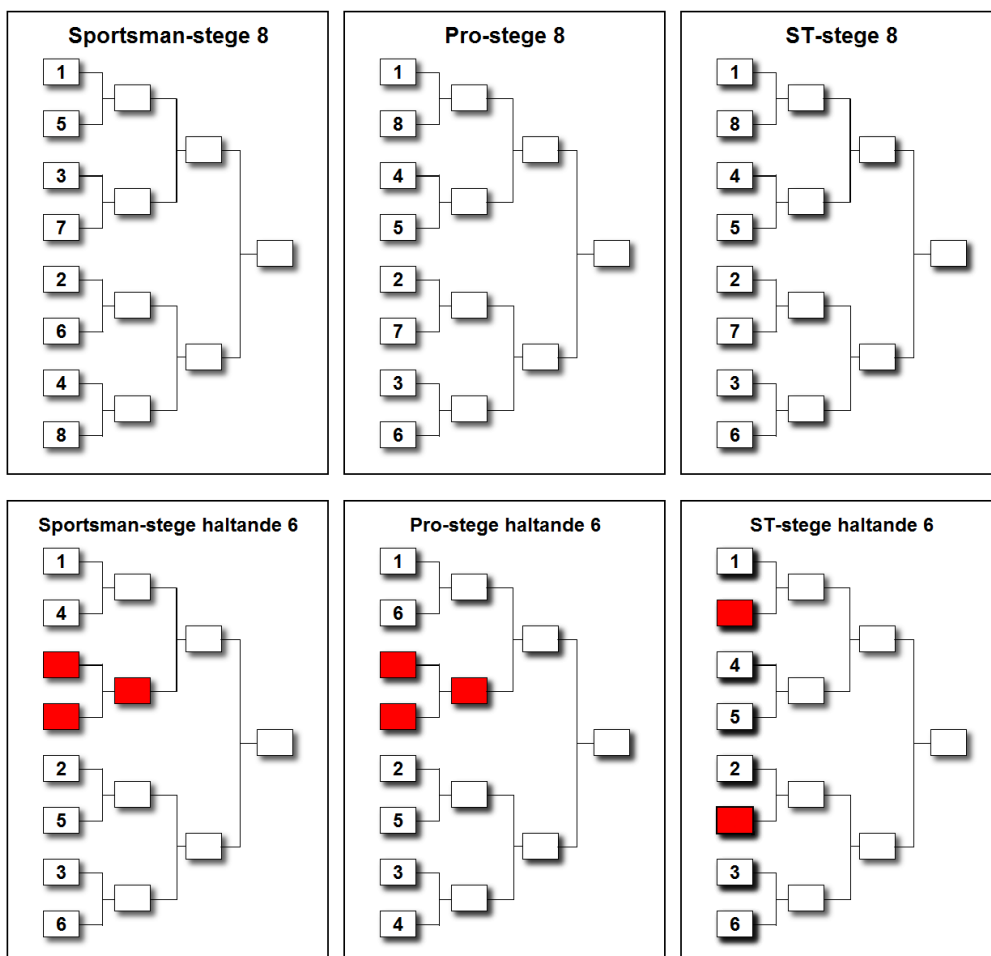
## 5.8. Eliminering

### 5.8.1. Elimineringsstegar

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 o.s.v.
- ST-stegar, t.ex. vid 16-stege, där möter kval 1 kval 16, kval 2 kval 15 o.s.v.

Notera skillnaderna mellan de icke fulla haltande stegtyperna.



Notera att för ST-stegar gäller att om stegarna inte är fulla ska solo-heat 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 kvalificerat 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 tvådagstävling)

För klasserna i Junior Dragster bör sportsmanstege användas.

För ST säkerhetsindelning står det arrangören fritt att välja stegtyp. Dock ska stegtyp vara tydligt angett 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

### 5.8.2. 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, detta kan delegeras av tävlingsledningen. Om det finns plats för flera reserver i stegen går de in i turordning eftersom loppet körs.

### 5.8.3. Eliminering – val av bana

I eliminering får den tävlande med bästa tiden i förhållande till index eller sluttid i föregående omgång välja bana för nästa elimineringsomgång.

### 5.8.4. 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.

### 5.8.5. 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.

### **5.8.6. 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 ska tilldelas ett nytt unikt startnummer, spårbart i deltagarlista
- Det gamla tävlingsekipagets tidigare kvalificeringrepor ska inaktiveras, ej raderas.

## **5.9. Tävlingens avslutande**

### **5.9.1. Prisutdelning**

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

### **5.9.2. Åtgärder efter tävlingen**

Resultatlistan ska finnas tillgänglig på tävlingsplatsen för de tävlande.

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

## 6. Förarlicens

### 6.1. Förarlicens senior

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

Giltig licens ska alltid registreras på [www.nitroz.se](http://www.nitroz.se) innan första start.

Vid engångslicens gäller att denna är registrerad med namnuppgifter och personnummer innan första start (tidpunkt loggas).

### 6.2. Förarlicens junior

Junior är man från och med det år man fyller 6 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.

Vid engångslicens gäller att denna är registrerad med namnuppgifter och personnummer innan första start (tidpunkt loggas).

#### 6.2.1. Krav för licenstyp Junior Dragster Mod (JDM)

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

Krav för licenstyp JDM, besiktningsintervall 7.90 sekunder eller långsammare på 201 meter.

Uppkörning för licenstyp JDM ska ske i fordon som klassar in i besiktningsintervall för JDM. Vid uppkörning ska tävlingsekipaget vara besiktigat och uppfylla kriterier för besiktningsintervall för JDM.

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

#### 6.2.2. Krav för licenstyp Junior Dragster Standard (JDS)

Det är tillåtet att köra Junior Dragster Standard från och med det år man fyller 6 år till och med det år man fyller 12 år.

Krav för Licenstyp JDS, besiktningsintervall 12.90 s och långsammare på 201 meter: Genomgång av startförfarande via Webb-TV. Förälder ska utbilda föraren i regelverket. Uppkörning för licenstyp JDS ska ske i fordon som klassar in i besiktningsintervall för JDS. Vid uppkörning ska tävlingsekipaget vara besiktigat och uppfylla kriterier för besiktningsintervall för JDS.

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

**6.2.3. Utbildning / prov ny licens, se matris nedan**

Licens typ	Teori (krav vid ny licens)	Uppkörning
Krav för licens - ST1	Muntlig genomgång på plats.	Ja, och evakueringsprov i fordon som motsvarar tidsintervall
Krav för licens - ST2 - ST6	Muntlig genomgång på plats.	Nej

**6.2.4. 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 ska alltid utföras i fordonskategori ST1.

**6.2.5. 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.



## 7. Protestförfarande

### 7.1. Tidsfrister för protester

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

### 7.2. Protestavgifter

Se [www.nitroz.se](http://www.nitroz.se) för aktuella prisuppgifter

## 8. Fel och konsekvenser / påföljder

Namn / uttryck	Innebär	Kommentar
Heat	Körning i tävling	
Test	Körning utanför tävling	Så kallad TT (Test & 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	
ult kort	Varning	Varning kan övergå till DQ
Rött kort	Urtagen från fortsatt körning	Kan inte fortsätta köra TT

### 8.1. Fel och konsekvenser – Kvalificering

Händelse	Solo, påföljd	Par, påföljd ena felar	Par, påföljd bägge felar
Korsar mittlinje	Ogiltigt heat, kvalkörningen ska ej räknas	Ogiltigt heat för den som felar, kvalkörningen ska ej räknas	Ogiltigt heat, kvalkörningen ska ej räknas
Korsar sidlinje	Ogiltigt heat, kvalkörningen ska ej räknas	Ogiltigt heat för den som felar, kvalkörningen ska ej räknas	Ogiltigt heat, kvalkörningen ska ej räknas
Tar i mur före mållinjen	Ogiltigt heat, kvalkörningen ska ej räknas	Ogiltigt heat för den som felar, kvalkörningen ska ej räknas	Ogiltigt heat, kvalkörningen ska ej räknas
Passerar ej mållinjen	Ogiltigt heat, kvalkörningen ska ej räknas	Ogiltigt heat för den som felar, kvalkörningen ska ej räknas	Ogiltigt heat, kvalkörningen ska 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, ska 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	Omedelbar diskvalificering.		

## 8.2. Fel och konsekvenser – Eliminering

Händelse	Solo, påföljd	Par, påföljd ena felar	Par, påföljd bägge felar
Ej på plats när heat ska 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	Bägge utesluts
Rör vid fordon efter att pre-stage lampan har tänds vid instage (gäller inte vid "bakrullning" efter burnout)	Utesluten	Den som felar blir utesluten	Bägge utesluts
Avsiktig maskning vid instage	Utesluten	Den som felar blir utesluten	Starter avgör vem som felat "mest"
Ej fullständig instage för egen maskin	Utesluten	Den som felar blir utesluten	Bägge utesluts eller (TL kan besluta om senare start i stegen)
Start före tidtagningen är aktiverad	Utesluten	Den som felar blir utesluten	Bägge utesluts eller (TL kan besluta om senare omkörning i stegen)
Neutralstart med automatlåda	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 utesluts
Korsar sidlinje	Utesluten	Den som felar blir utesluten	Bägge utesluts
Tar i mur	Utesluten	Den som felar blir utesluten	Bägge utesluts
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	Diskvalificeras	Den som felar diskvalificeras	Bägge diskvalificeras
Kör under banbreakout	Diskvalificeras	Diskvalificeras	Diskvalificeras

**Notering 1: Heat**

Heat påbörjas när funktionär påkallar uppstart eller framkörning.

**Notering 2: Tjuvstart****Tjuvstart under 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 ska 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 / DQs**

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

Andemeningen är att vid ringa överträdelse ska 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 säkerhetsbreakout. Vi tillåter 2 körningar på 0,3 sekunder under säkerhetsbreakout utan åtgärd.

Exempel fel uppförande:

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

Burnout i depå, upplining eller på returväg m.m.

Det är alltid tävlingsledare som utdelar gult och rött kort.

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