

SVEMO MOTORKALENDER / REGLER

DRAGRACING

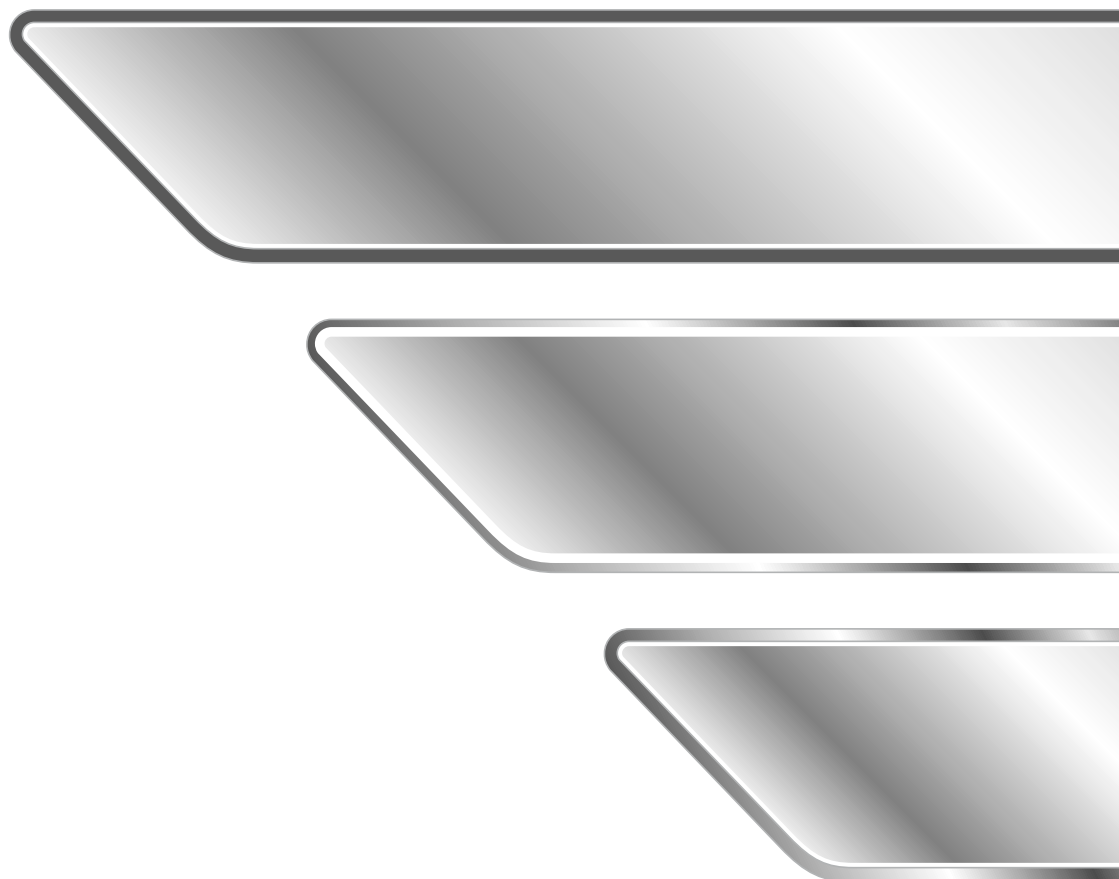
MC/SNÖSKOTER

.11.12



SVEMO

SVENSKA MOTORCYKEL- OCH SNÖSKOTERFÖRBUNDET



Motorkalender 2011-2012 för

DRAGRACING MC/SNÖSKOTER

Ansvarig utgivare: Per Westling

Redaktörer: Pernilla Larsson, Annika Pettersson

På omslaget: Josefina & Jasmine Mattsson **Foto:** Thomas Heidenbeck

SVENSKA MOTORCYKEL- OCH SNÖSKOTERFÖRBUNDET

BARA EN LITEN UPPDATERING?

Vi har lagt till klassen Super Street Bike som en ersättning för den Super Pro Street Bike som vi tog bort för några år sedan.

Den nya klassen SSB harmoniserar med samma klasser i England och Tyskland. Ambitionen är att SSB ska bli en gemensam europeisk klass.

Vi har nu fört in de tekniska ändringarna som berör säkerhet och som tillkommit under föregående period. Vi rekommenderar nu också s.k. "hjälmblåsor" som vid en olycka underlättar att ta av föraren hjälmen.

Vi hoppas kunna locka fler utövare till sporten genom att tillåta av försäkringsbolagen godkända textilställ s.k. "goretexställ" för DR-TT på 201 meters banor.

Vi har också modifierat poängberäkningen för rekordkörningar i de klasser som kör SM.

Carl-Erik "Kea" Sörman
Sammankallande

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

<i>SVEMO tävlingssektion för Dragracing</i>	
<i>Domare i Dragracing</i>	
<i>Mästare genom åren</i>	
<i>Specialreglemente Dragracing</i>	
<i>SVEMO tävlingssektion för Dragracing snöskoter</i>	
<i>Domare i Dragracing snöskoter</i>	
<i>Mästare genom åren Dragracing snöskoter</i>	
<i>Specialreglemente Dragracing snöskoter</i>	
<i>Regler för öppet SM/Snöcupen</i>	
<i>Specialreglemente för Snöskoter på asfaltsunderlag</i>	
<i>Regler för Speed-Run</i>	

TÄVLINGSSEKTION



Carl-Erik Sörman
Telefon: b) 0470-72 98 83
Fax: 0470-74 04 72
Mobil: 0705-12 78 25
E-post:
kea.sorman@svemo.se



Ulla Peterson
Telefon: 040 - 12 28 19
Mobil: 0705 - 25 93 71
E-post:
ulla.peterson@svemo.se



Peder Eneroth
Telefon: b) 021-248 97
Mobil: 0739-20 32 82
E-post:
peder.eneroth@svemo.se

ADJUNGERADE LEDAMÖTER

Pär Evensson
Telefon: b) 021-18 18 47
Mobil: 070-779 47 74
E-post: hdparra@hotmail.com

Lars Andersson
Telefon: b) 0520-739 95
Telefon: a) 0520-923 85
Mobil: 0705-81 77 96
E-post: lars.andersson@svemo.se

ADMINISTRATIV ENHET



Koordinator
Annika Pettersson
Box 2314, 600 02 NORRKÖPING
Tel: 011-23 10 84, Fax: 011-23 10 81, Mobil: 070-531 86 64
E-post: annika@svemo.se

FAKTA OM SVENSKA MOTORCYKEL- OCH SNÖSKOTERFÖRBUNDET

Svenska Motorcykel- och Snöskoterförbundet förkortas SVEMO, och består av c:a 150.000 medlemmar. Dessa är sammanslutna i över 600 klubbar, från Kiruna i norr till Skanör i söder. SVEMO är anslutet till de internationella motorcykelfederationerna FIM och UEM, samt till Sveriges Riksidrottsförbund, RF.

Vid SVEMO förbundsöte som hålls vart annat år utser klubbarna SVEMO styrelse. Delegaterna vid förbundsötet väljs genom en demokratisk valprocess via Distrikten eller via de Nationella Grenmötena och utgör SVEMO:s högsta beslutande organ. SVEMO styrelse skall bestå av 7 ledamöter och en ordförande, styrelsen skall ansvara för verksamheten mellan förbundsötena enligt de riktlinjer som ges vid förbundsötet. När styrelsen utsetts bemannar styrelsen kommittéer och sektioner för att driva de olika verksamhetsområdena, till hjälp med daglig drift finns ett kansli med anställd personal.

Adress: Södra Promenaden 7
Postadress: Box 2314, 600 02 NORRKÖPING
Telefon: 011-23 10 80 vardagar 08.00 - 14.00
Telegramadress: Svemofed
E-mail: kansli@svemo.se
Internet: www.svemo.se
Telefax: 011-23 10 81
Plusgiro: 15 19 71 - 9
Organisationsnr: 802002-3423

Fonden för Rehabilitering av skadade MC-förare: Pg 39 3 75 - 1

ADMINISTRATIV ENHET

Generalsekreterare: 011-23 10 94, Per Westling
Ekonomichef: 011-23 10 93, Martin Jarl
GS Assistent: 011-23 10 82, Bodil Dahl, barnverksamhet
Kommunikationsansvarig: 011-23 10 97, Stefan Lang
Receptionist: 011-23 10 80, Lise-Lotte Pegado

LICENS ENHET

Licensansvarig: 011-23 10 83, Annelie Hellborg
Assistent: 011-23 10 83, Eva Ericson

TÄVLINGS- & UTBILDNINGSENHET

Sportchef/Koordinator: 011-23 10 84, Annika Pettersson, dragracing
Koordinator: 011-23 10 88, Vakant, rundbana
Koordinator: 011-23 10 90, Anders Tibbling, enduro, trial, snöskoter
Koordinator: 011-23 10 91, Peter Isgren, motocross, supermoto
Koordinator: 011-23 10 87, Lena Bleckman, utbildning, miljö, klubbregister
Koordinator: 011-23 10 86, Marie Landh, roadracing, minimoto
Assistent: 011-23 10 89, Pernilla Larsson, rundbana
Assistent: 011-23 10 85, Eva Ericson

DOMARE DRAGRACING 2011-2012

Namn	Adress	Telefon	Fax/Mobil
ANDERSSON GERT	ÄLVSBYV 1062 941 91 PITEÅ	b) 0911-61018 a) 0911-78957	m) 070-6057966
ANDERSSON LARS	VÄSTRA FJÄRILSVÄGEN 61 461 64 TROLLHÄTTAN	b) 0520-73995	m) 070-5817796
ANGELIN MAGNUS	NORRA BYVÄGEN 65 281 46 TORMESTORP	b) 0451-181 12	m) 0763-22 35 66
CARLSSON SUSANNE	GREVEGATAN 7 794 32 ORSA		m) 070-4062151
CLEMENTZ MARTIN	FÄRHAGSPLAN 6 179 60 STENHAMRA	b) 08-56046126	m) 070-8978775
IRÉN REINHOLD	BRUKSVÄGEN 17 881 41 SOLLEFTEÅ	b) 0620-179 78	m) 0731-80 22 20
JOHANSSON ÅSA			m) 0706-69 43 59
PETERSON ULLA	HÄCKEBERGA 422 247 99 GENARP	b) 040-122819	m) 0705-25 93 71
SUNDSTRÖM PER-OLA	TIMMERVÄGEN 7 952 50 KALIX-NYBORG	b) 0923-21702	m) 070-6301020
THUNELL LENA	HJORTVÄGEN 57 194 79 UPPLANDS VÄSBY	b) 08-590 705 79	m) 0768-898481
WINCENTSSON EVA	KARNEKROKEN 115 260 33 PÅARP	b) 042-229223	m) 0705-22 92 23

MÄSTARE GENOM ÅREN

SVENSKA MÄSTARE 1980-2008

SUPER STREET BIKE

- 1989 Håkan Dagerborn, Västra MK
- 1990 Magnus Adolfsson, SHRA Mantorp
- 1991 Erik Marklund, Busch Racers MS
- 1992 Mikael Frisk, Västra MK
- 1993 Mikael Frisk, Västra MK
- 1994 Peter Kilsgård, Västra MK
- 1995 Robert Karlsson, Västerås MS
- 1996 Robert Karlsson, Västerås MS
- 1997 Lennart Glimsö, Åby MK

SUPER TWIN

- 1991 Anders Karling, SHRA Lidköping
- 1992 Anders Karling, SHRA Lidköping
- 1993 Lars Wahlberg, Sofia Hogs
- 1994 Anders Karling, Sofia Hogs
- 1995 Lars Wahlberg, Sofia Hogs
- 1996 Lars Wahlberg, Sofia Hogs
- 1997 Anders Karling, Sofia Hogs
- 1998 Lars Wahlberg, Sofia Hogs
- 1999 Anders Karling, Sofia Hogs
- 2000 Stefan Juneryd, FHRA Ljungby
- 2001 Per Jern, Åby MK
- 2002 Anders Karling, Sofia Hogs
- 2003 Greger Johansson, Åby MK
- 2004 Anders Karling, Sofia Hogs

PRO STOCK

- 1979 Thomas Klarkner, Västerås MS
- 1980 Thomas Klarkner, Västerås MS
- 1981 Thomas Klarkner, Västerås MS
- 1982 Thomas Klarkner, Västerås MS
- 1983 Thomas Klarkner, Västerås MS
- 1984 Thomas Klarkner, Västerås MS
- 1985 Thomas Klarkner, Västerså MS
- 1986 Thomas Klarkner, Västerås MS
- 1987 Thomas Klarkner, Västerås MS
- 1988 Thomas Klarkner, Västerså MS
- 1989 Peter Dyckman, SHRA Lidköping
- 1990 Metin Basberber, Västra MK
- 1991 Metin Basberber, Västra MK
- 1992 Metin Basberber, Västerås MS
- 1993 Lennart Karlsson, Gävle Drs
- 1994 Roger Pettersson, Huddinge MCK
- 1995 Stefan Meijerwall, Västra MK
- 1996 Roger Pettersson, Västerås MS

- 1997 Roger Pettersson, Västerås MS
- 1998 Roger Pettersson, Västerås MS
- 1999 Anders Larsson, Västra MK
- 2000 Peter Westin, Västra MK
- 2001 Kenneth Strömberg, Åby MK

SUPER DRAG BIKE

- 1980 Stefan Reisten, Västerås MS
- 1981 Stefan Reisten, Västerås MS
- 1982 Stefan Reisten, Västerås MS

COMPETITION BIKE UNDER 400 CC

- 1983 Jonny Jonsson, Västerås MS

STREET BIKE

- 1986 Klas Hellgren, SHRA Göteborg
- 1987 Lonny Blomberg, Västra MK
- 1988 Ola Pettersson, SHRA Mantorp
- 1992 Stefan Wiklund, Västerås MS
- 1993 Knut Austad, RDBK
- 1994 Jonas Rydberg, MCK Håjakarna
- 1995 Mikael Larsson, SHRA Mantorp
- 1996 Fredrik Pärus, SHRA Eskilstuna
- 1997 Tobias Lidström, Katrineholms DR

COMPETITION BIKE

- 1979 Stefan Reisten, Västerås MS
- 1980 Tage Pettersson, Nyköpings MS
- 1981 Kari Tajonlathi, SHRA Lidköping
- 1982 Jonny Jonsson, Västerås MS
- 1983 Stefan Reisten, Västerås MS
- 1984 Stefan Reisten, Västerås MS
- 1985 Lennart Olofsson, SHRA Stockholm
- 1986 Stefan Reisten, Västerås MS
- 1987 Jon Leret, BDBK Norge
- 1988 Jon Leret, BDBK Norge
- 1989 Peter Svensson, SHRA Lidköping
- 1990 Claes Ingvarsson, SHRA Mantorp
- 1991 Jan Larsson, SHRA Lidköping
- 1992 Fredriks Johansson, SHRA Mantorp
- 1993 Niklas Areving, Gävel Drs
- 1994 Fredrik Johansson, SHRA Mantorp
- 1995 Fredrik Carlsson, SHRA Mantorp
- 1996 Fredrik Johansson, SHRA Mantorp
- 1997 Robert Karlsson,
- 1998 John Ivarsson, Västerås MS

MÄSTARE GENOM ÅREN

FORTS. SVENSKA MÄSTARE 1980-2008

FUNNY BIKE

- 1999 John Ivarsson, Västerås MS
- 2000 Bo Spännar, Skäfteberg MCK
- 2001 Magnus Larsson, Skäftebergs MCK
- 2003 Peter Westin, Västra MK
- 2004 Jens Gran, Västerås MS
- 2005 Peter Westin, Västra MK
- 2006 Anders Forsberg, SHRA Uppsala

SUPER TWIN TOP GAS

- 2004 Mats Eriksson, Scheele Choppers
- 2005 Jan Gustavsson, Twin Club
- 2006 Ulf Ögge, SHRA Malmö
- 2007 Janne Gustavsson, Twin Club MC
- 2008 Anna-Lena Asplund, STSBA

PRO STREET BIKE

- 2004 Fredrik Fredlund, Ålands MK
- 2005 Dennis Holmgren, Gävle MC
- 2006 Gabbi Nikolovska, Feringe HRA
- 2007 Pelle Lakmaker, SHRA Uppsala
- 2008 Pelle Lakmaker, SHRA Uppsala
- 2009 Ingvar Källgren, SHRA Lindsberg
- 2010 Anders Blanck, Gefle MC

PRO TWIN BIKE

- 2008 Sören Karlsson, Göta MS
- 2009 Perry Larsen, Danmark
- 2010 Marcus Christiansen, Danmark

EUROPA MÄSTARE 1994-2008

EM-PRO STOCK

- 1995 Stefan Mejerwall
- 1996 Roger Pettersson
- 1997 Roger Pettersson
- 1998 Roger Pettersson
- 1999 Roger Pettersson
- 2000 Roger Pettersson
- 2001 Roger Pettersson
- 2003 Roger Pettersson
- 2004 Roger Pettersson
- 2005 Roger Pettersson
- 2006 Anders Abrahamsson
- 2007 Tom Tinndahn
- 2009 Ulf Ögge
- 2010 Ulf Ögge

EM-SUPER TWIN

- 1994 Anders Karling
- 1995 Anders Karling
- 1999 Per Bengtsson
- 2000 Stefan Juneryd
- 2001 Anders Karling
- 2002 Anders Karling
- 2003 Per Bengtsson
- 2009 Per Bengtsson

EM-COMPETITION BIKE

- 1995 Peter Svensson
- 1996 Peter Svensson

TOP FUEL BIKE

- 2006 Rikard Gustavsson

SPECIALREGLEMENTE FÖR DRAGRACING (DR)

- 1 DRAGRACING**
 - 1.1 Tävling
- 2 ALLMÄNT FÖRARE**
 - 2.1 Ansvar
 - 2.2 Anmälan av MC
 - 2.3 Startnummer
 - 2.4 Klubb
 - 2.5 Licensklasser
 - 2.6 Personlig Säkerhetsutrustning
 - 2.7 Teamets klädsel
- 3 SÄKERHET ALLMÄNT**
 - 3.1 Säkerhetskategorier
- 4 TÄVLINGSFORDON**
 - 4.1 Fordonsegenskaper
 - 4.2 Gemensamma Tekniska Säkerhetsregler
 - 4.3 Gemensamma tekniska regler
 - 4.4 ET-reglemente
 - 4.5 JUNIOR DRAGBIKE JBPro/JBA/JBB/JBK-Guldhjälms)
 - 4.6 STREET BIKE -SB
 - 4.7 SUPER GAS BIKE -SGB
 - 4.8 TWIN BIKE
 - 4.9 PRO TWIN BIKE
 - 4.10 PRO STREET BIKE -PSB
 - 4.11 SUPER STREET BIKE-SSB
 - 4.12 FUNNY BIKE -FB
 - 4.13 SUPER TWIN TOP GAS -STG
 - 4.14 PRO STOCK -PS
 - 4.15 TOP FUEL -TF
 - 4.16 SUPER TWIN TOP FUEL
- 5 TÄVLINGSOMRÅDET**
 - 5.1 Miljö
 - 5.2 Räddningsreglemente
 - 5.3 Riktlinjer för dragracingbanor
 - 5.4 Registrering av tider
 - 5.5 Tidtagning Funktionssätt
- 6 TÄVLINGENS GENOMFÖRANDE**
 - 6.1 Före tävling
 - 6.2 Under tävling
 - 6.3 Kvalificering
 - 6.4 Eliminering
- 7 TÄVLINGS-BESTRAFFNINGAR**
 - 7.1 Allmänt
 - 7.2 Förseelse
 - 7.3 Specificerade förseelser
 - 7.4 Rätt till protest
 - 7.5 Överklagande
- 8 REKORD**
- 9 SM OCH RM REGLER 2011 – 2012**
 - 9.1 Deltagare
 - 9.2 Maskiner
 - 9.3 Deltävlingarnas genomförande
 - 9.4 Poängberäkning
 - 9.5 Slutresultat

1 DRAGRACING

Dragracing är en accelerationstävling på en uppmätt rak bana. Den körs med två fordon i taget från stillastående start. De standardiserade tävlingssträckorna är 1/4 engelsk mile (402,33 m) och 1/8 engelsk mile (201,17 m).

1.1 Regler och anvisningar

Regelverket för nationella tävlingar i Dragracing för motorcykel och snöskoter består av tre delar:

Nationella tävlingsreglementet (NT) som är publicerad i SVEMO Motorkalender.
Specialreglementet för Dragracing (SR) som är publicerad i SVEMO Motorkalender
Dragracing Mc/Snöskoter, dvs. i denna bok.

Av arrangören utgivna tillägsregler (TR) som får publiceras först efter godkännande av vid tävlingen tjänstgörande domare. Finns vanligtvis som en del i arrangörens tävlingsinbjudan.

Special Reglementet för Dragracing ska läsas och tolkas så att om det inte uttryckligen tillåts i reglementet, ska det betraktas som förbjudet.
DR-sektionen har yttersta tolkningsrätt. (se NT).

1.2 Tävling

En tävling består av kvalificering/tidsträning och eliminering/utslagning. Baserat på resultatet i kvalificeringen placeras förarna in i ett körschema s.k. elimineringsstege, för att delta i elimineringen. Vid elimineringen startar man parvis och den som först passerar mållinjen har vunnit rundan, oavsett tid och går vidare till nästa omgång. Dock kan vissa undantag finnas då breakout tillämpas eller vid förseelse. Se 7.2 och 7.3. Tävling anses ha inletts i och med att besiktningen påbörjats och avslutad i och med att resultatlistan är undertecknad av tävlingsledaren och protesttiden gått ut.

1.3 Tidsträning (DR-TT)

* 1.3.1 Allmänt

Regler och anvisningar för tidsträning med motorcykel på avlyst bana godkänd för dragracing. Se bilaga 1.

2 ALLMÄNT FÖRARE

2.1 Ansvar

Deltagande i tävlingen sker på den tävlandes egen risk. FIM, UEM, SVEMO, den arrangerande klubben (klubbarna) samt dess tävlingsledning och funktionärer fransäger sig allt ansvar för under tävlingen inträffade skador, olycksfall, eller dylikt. Tävlingsdeltagare och funktionärer har genom sin anmälan att delta i tävlingen samtyckt till att vederbörandes personuppgifter registreras i tävlingsarrangörens dataregister samt att arrangören, inom ramen för sin verksamhet, oavsett mediaform offentliggör namnuppgifterna.

2.2 Anmälan av Motorcykel

Motorcykel ska anmälas i den klass som fordonet enligt det tekniska reglementet tillhör och som enligt tävlingsinbjudan ingår i tävlingen. De specificerade uppgifter som begärs på anmälningsblanketten ska noggrant ifyllas. Endast en motorcykel per förare får anmälas i respektive tävlingsklass. Sista anmälningsdag enligt arrangörens tävlingsinbjudan.

2.3 **Startnummer**

Startnummer består av klassprefix (2-3 bokstäver) samt löpnummer. För klassprefix; se respektive tävlingsklass. Löpnummer 1-99 delas ut av SVEMO, se www.svemo.se Dragracing, Startnummer. Löpnummer 100- delas ut av respektive arrangör alt. cup. Det kan i vissa klasser förekomma suffix (2 bokstäver) som anger motortyp, slagvolym och/eller vikt.
Se även 4.2.17.

2.4 **Klubb**

För att inneha SVEMO licens krävs medlemskap i SVEMO ansluten klubb. För Tidsträning och Tillfällig licens kan medlemskap sökas på tävlingsplatsen hos arrangerande klubb. För övriga licenser kontakta klubben före tävling.

* 2.5 **Licensklasser**

Licenser kan bara utfärdas till person som är mantalsskriven i Sverige och utfärdas fr.o.m. 1 januari det år föraren uppnår 16 år och tom 31 december det år föraren uppnår 55 år. Se även 2.5.6 för Ungdoms licens.

* 2.5.1 Tidsträningenslicens

För den som vill testa sin motorcykel och få ett tidkort.
Redovisningsblankett finns på www.svemo.se eller fås via klubben. Se bilaga 1 DR-TT.

* 2.5.2 Tillfällig licens

Licens söks på tävlingsplatsen. Teori samt redovisnings- och ansökningsblankett finns på www.svemo.se eller fås via klubben.
Får endast användas av svensk förare, i klasserna Street Bike, Twin Bike eller under ET-reglementet vid tävling i Sverige (oberoende av status).

* 2.5.5 Ungdomslicens

Från 1 januari det år föraren fyller 12 år till 31 december det år föraren fyller 16 år: Inget krav på läkarintyg

Nationell/internationell tävlingslicens. Teori motsvarande debutlicenskurs. Uppkörning för av SVEMO utsedd examinator. Kontakta SVEMO DR-sektion för mer information i god tid före tävling.

Klassindelning

Junior Dragbike A. (JBA)
14-16 år

Junior Dragbike B. (JBB)
12-14 år

Guldhjälmslicens (JBK)
Junior Dragbike K.
10-12 år.

* 2.5.3 Junior/Senior licens

Junior

Från 1 januari det år föraren fyller 16 år till 31 december det år föraren fyller 19 år: Inget krav på läkarintyg.

Senior

Från 1 januari det år föraren fyller 20 år till 31 december det år föraren fyller 55 år: Inget krav på läkarintyg.

Från 1 januari det år föraren fyller 56 år: Läkarintyg motsvarande medicinsk status för godkännande av körkort. Varaktighet 2 år.

Nationell/internationell tävlingslicens. Licens söks hos SVEMO. SVEMO domare eller tävlingsledare håller en kort teorigenomgång samt övervakar uppkörning under pågående tävling. Krävs även för deltagande i tävling utanför Sverige.
Ansökningsblankett finns på www.svemo.se eller fås via klubben.

- * 2.5.4 Elit
Från 1 januari det år föraren fyller 16 år till 31 december det år föraren fyller 55 år:
Läkarintyg motsvarande medicinsk status för godkännande av körkort.
Från 1 januari det år föraren fyller 56 år: Läkarintyg motsvarande medicinsk status för
godkännande av SVEMO förarlicens. Varaktighet 2 år.
Förare som kör SSB, FB, STTG, PS, TF och STTF och/eller deltar i EM ska inneha
Elit-licens.

Nationell/internationell tävlingslicens. Licens söks hos SVEMO. Krävs för klasserna
Super Street Bike, Funny Bike, Pro Stock, Super Twin Top Gas, Top Fuel Bike, Super
Twin Top Fuel Bike.

Ansökningsblankett finns på www.svemo.se eller fås via klubben.

2.6 Personlig Säkerhetsutrustning

Föraren är personligt ansvarig för hjälmens passform och kondition. Hjälmen ska vara
i felfritt skick. Vid all körning ska föraren bära godkänd skyddshjälm. Detta gäller även
vid körning på retursträcka. Förare på motorcykel som bogseras i låg fart (gångfart)
behöver inte ha hjälm.

- * 2.6.1 Hjälmar
Hjälmar ska vara av integraltyp och uppfylla de krav som anges i en av följande
internationella standard:
- Europe ECE 22-04 & ECE 22-05 "P"
- Japan JIS T 8133 : 2000
- USA Snell M 2005, SA 2005

Vidare gäller följande för de olika grupperna som motorcyklarna delas in i:

Grupp A

Hjälm med uppfällbar underdel sk. flip-up hjälm får inte användas. Hakremmen ska
fästas med O formade ringar eller D öglor.

Grupp B.

Hjälm med uppfällbar underdel sk. flip-up hjälm får inte användas. Hakremmen ska
fästas med O formade ringar, D öglor eller snabbspänne.

Grupp C

Hjälm med uppfällbar underdel sk. flip-up hjälm får användas. Hakrem med
snabbspänne är tillåtet.

HRS, (Helmet Removal System) sk hjälmblåsa rekommenderas för samtliga hjälmtyper.

2.6.2 Pro ET - Grupp C

Långsammare än 10 sekunder

Förare ska bära overall eller byxor och jacka av skinn. Klädseln ska vara hel i sömmar
och dragkedjor. Foder i skinnställ får inte vara av nylon eller annat syntetiskt material,
undantag kan göras om heltäckande underställ av silke eller bomull bärs närmast
kroppen. Om byxor och jacka används ska dessa i midjan överlappa varandra med minst
50 mm när föraren intagit körställning.

Förare ska bära godkänd integralhjälm.

Skor ska vara avsedda för motorcykelkörning eller liknande. 200 mm höga, ovandel av
läder samt stabil och stadig sula alt motorcykelstövlar. Byxorna ska överlappa skorna eller
skorna byxorna.

Handskar ska vara avsedda för racing och vara försedda med förstärkta slitytor. Ärm ska
överlappa handskar (alternativt att handske överlappar ärm).

Ryggskydd är obligatoriskt. Lösa ryggskydd ska vara försedda med midjeband med en
minimibredd av 100 mm.

- 2.6.3 **Advanced ET- Grupp B**
 Snabbare än 10 sekunder
 Enligt Pro ET med följande tillägg:
 Overall eller byxor och jacka ska vara försedda med slitytor/skydd på knä, höfter, axlar, armbågar.
 Stövlar ska vara försedda med förstärkningar.
 Handskar ska vara försedda med slitskydd.
- 2.6.4 **Grupp A**
 Enligt Advanced ET med följande tillägg:
 Föraren ska bära hel overall i skinn avsedd för motorcykelracing (inte touringställ)
 Overallen får vara delbar med dragkedja, (dragkedja ska vara fäst i skinnet) men ska överlappas både på in utsida med minst 50 mm.
 Skyddsväst istället för ryggskydd rekommenderas.
 Metanol: Vid användande av metanol rekommenderas att föraren använder brandsäkert underställ, p.g.a. risken för brännskador genom brand med ”osynliga lågor”.
- 2.7 **Teamets klädsel**
 Samtliga team medlemmar som assisterar på startplattan ska på grund av säkerhetsskäl ha täckande klädsel (minst kortärmad tröja och knälånga byxor).
- 2.8 **Förarens namn**
 Det är bra om ditt namn och nationalitet finns på motorcykeln. Namnet bör vara läsbart på ett avstånd av ca 10 meter. Namnet underlättar för funktionärer, publik och media att veta vem som är förare och gör det lättare att komma i kontakt med dig.

3 SÄKERHET ALLMÄNT

3.1 Säkerhetskategorier

Den bemanning, säkerhets- och räddningsutrustning som måste finnas vid banan vid körningar med en viss motorcykelklass. Det finns tre säkerhetskategorier för motorcykel. Kategori 1 är den lägsta nivån och 3 den högsta.
 Se SVEMO/SBF Räddningsreglemente dragracing. Krav på utrustning och bemanning vid tävling. www.sbf.se, Dragracing, Regler.

4 TÄVLINGSFORDON

Varje motorcykel, oavsett klass eller kategori, måste genomgå och godkännas vid en teknisk säkerhetsbesiktning innan tillåtelse ges för en träningsrunda eller för att delta i en tävling sanktionerad av SVEMO. Generella regler gäller för alla klasser om inte annat specifikt anges under respektive klassregler.
 Motorcyklarna indelas i följande grupper:

Grupp A

Top Fuel
 Funny Bike
 Super Twin Top Fuel
 Pro Stock
 Super Twin Top Gas
 Super Street Bike

Grupp B - Advanced ET

Under 10 sek på ¼ mile
 Pro Street Bike
 Pro Twin Bike
 Super Gas Bike

Grupp C - Pro ET

Över 10 sek på ¼ mile
 Street Bike
 Twin Bike
 Junior Dragbike
 DR-Tidsträning

10 sek ¼ mile = 6,40 sek på 1/8 mile

4.1 Fordonsegenskaper

Varje motorcykel som tenderar att ha körproblem kan komma, innan fortsatt körning, att avkrävas en solokörning för att visa att föraren är kapabel att hantera fordonet. Villkoren för körningen kommer att sättas på individuell basis. Om föraren korsar mitt- eller sidolinje vid två solokörningar kommer han att diskvalificeras från tävlingen

4.1.1 Bränsle
Med handelsbensin menas sådan oblyad bensin som säljs till allmänheten från vanliga bensinstationer, miljöklass 1 eller 2. Dessutom får E85 och s.k. miljöbensin (alkylat) användas. Bensin enligt ovan får även saluföras av vissa andra leverantörer, godkända av SVEMO, vilka publiceras i SVEMOs officiella organ samt på SVEMOs hemsida. Användandet av Hydrazine är förbjudet i alla klasser/kategorier.

4.1.2 Lustgas (N₂O)
Lustgas är förbjuden i alla klasser.

4.1.3 Mätningsprocedur
För att fastställa längdmåttet kommer följande procedur användas:
Mätning sker från center på främre axeln till center på bakre axeln, med axeln i sin mest bakre position i svingen (med svingen i sin mest utsträckta form). Sedan från bakre center på bakre axeln till center på wheeliebarens stödhjulscenter. Dessa två mått ger totallängden.
Volymen av varje cylinder fastställs enligt följande:
$$\text{Volymen} = \text{Cylinderdiametern} \times \text{Cylinderdiametern} \times \text{Pi (3,1416)} \times \text{Slaglängden} \div 4.$$

Vid mätning ska en mätnoggrannhet av 1/10 mm tillämpas. Om cylindervolymen överskrider ska mätningen upprepas med kall cylinder och med för tillfället bästa möjliga mätredskap samt mätnoggrannhet av 1/100 mm tillämpas.

Vikten: Det är vägen på plats som gäller. Vikt anges i hela kilo. Vikt på motorcykel ska vara klassriktig efter avslutat heat.

4.2 Gemensamma Tekniska Säkerhetsregler

- * 4.2.1 Barlast
Barlast ska vara säkert fastsatt i ram eller motor. Barlasten ska vara av homogen metall och vara fastsatt med ett skruvförband med 2 skruvar med en minsta diameter på 8 mm och låsmuttrar. Vid vikter över 3 kg krävs 3 skruvar, över 6 kg krävs 4 skruvar, över 9 kg krävs 5 skruvar osv. Barlasten ska vara placerad bakom vevaxelcentrum.
- 4.2.2 Bränslekran
Bränslekran är obligatorisk. Undantaget är motorcykel som i original utförande inte har bränslekran.
- 4.2.3 Centrifugalkoppling
Motorcyklar med centrifugalkoppling får endast startas i depå när de är upp pallade på ställ, samt att motorcykeln är riktad mot ett fast hinder. Föraren ska dessutom vara kopplad med en kortslutnings anordning sk. dödmansgrepp. Motorcykel ska vara utrustad med mekaniskt stopp på gashandtaget. (s.k. stopp-pinne).
- 4.2.4 Fångstremmar
Motorer med topplock som inte är skruvade direkt i motorblocket ska ha fångstremmar om bränslet är nitrometan, annars är detta en rekommendation.
- 4.2.5 Färdbröms
Motorcyklarna ska vara utrustade med två av varandra oberoende bromssystem som ger god verkan på två hjul. Bromsskivans diameter ska vara minst 175 mm. För trumbroms gäller 150 mm som minsta diameter. Om motorcykel i originalutförande är försedd med mindre bromsar får dessa dock bibehållas. Motorcyklar med slutfart över 250km/tim ska vara utrustade med skivbroms fram med minsta dimension 250 x 4,5 mm. Om dubbla skivor används tillåtes min. 200 x 4,5 mm vardera.
- 4.2.6 Kedjor
Kedjor ska vara nitade, i annat fall ska kedjelåssets låsbleck vara säkrat.

- 4.2.7 Förgasare/injektor
Förgasares eller injektors insugningsrör ska vara så placerade eller avskärmade att inte föraren eller passageraren skadas vid baktändning. Gasreglaget ska vara självstängande när man släpper greppet om gasreglaget
- 4.2.8 Kompressor
Föraren ska avskärmats från kompressor av en minst 3 mm tjock stålplåt eller av ett likvärdigt skydd av annat material, gäller inte skruvkompressor. Kompressor ska vara säkrad mot övertryck, genom gummislangförbindelse till motor, tryckventil eller sprängbläck.
- 4.2.9 Kontrollreglage
Kontrollhandtag av konventionell motorcykeltyp (koppling broms etc.) monterade på styret ska vara försedda med en homogen ändkula av minst 19 mm diameter. Kulan kan också vara flat med en minsta tjocklek på 11 mm. Reparation med svets på kontrollhandtag av aluminium är förbjuden.
- 4.2.10 Kortslutning
Motorcykeln ska vara utrustad med anordning som automatiskt bryter all ström till motor och bränslepump när föraren inte har kontroll över fordonet (gäller inte ET över 10 sekunder). Anordningen ska vara kopplad till föraren vid all start av motor. Anordningen ska vara kopplad till en ansvarig även vid start i depån.
- * 4.2.11 Ram
För Grupp A och Grupp B gäller att nykonstruerade ramar ska vara tillverkade av Chrome-moly 4130 eller precisionsrör av kvalitet DIN 17121 stål 52-3 i ramen. Bärande rör i ramen ska ha en minsta godstjocklek av 1,5 mm och en minsta diameter av 25 mm såvida inte ramen är konstruerad med endast ett bärande övre ramrör, då ska detta ha en minsta diameter av 50 mm. För serietillverkade eftermarknadsramar gäller en minsta diameter av 43 mm på bärande ramrör.
- 4.2.12 Skyddsplåtar
Öppen drivanordning med roterande delar ska vara försedda med skydd så att oavsiktlig kontakt inte kan inträffa. Runt alla öppna drivanordningar ska finnas ett skydd som effektivt förhindrar oavsiktlig kontakt med drivanordningen. Utvändigt monterad koppling ska vara försedd med skyddskåpa av 3 mm stålplåt eller av minst 5 mm tjock aluminiumplåt.
- * 4.2.13 Svetsförband
Svetsförband ska vara utförda med TIG. Svetsförband måste genomgå visuell kontroll. Extra noggrannhet ska ges svetsförband på ramens bärande delar, styrhuvud och motorfästen. Slipade svetsförband accepteras inte.
- 4.2.14 Växelmekanism
Växelmekanismen ska vara så konstruerad att växling kan ske utan att någon hand flyttas från styret.
- 4.2.15 Kylarvätska
Endast tillsatsmedel för smörjning samt korrosionsskydd får tillsättas, dock inte glykol.
- * 4.2.16 Miljömatta och uppsugningsmatta
Miljömatta ska användas för att förhindra spill i naturen av miljöfarliga vätskor mm i samband med såväl träning som vid tävling. Detta gäller alla typer av underlag och även på hårdgjort underlag av asfalt, betong etc.

Miljömatta ska vara absorberande med tät underdel. Användande av miljömatta är obligatoriskt överallt där arbete på motorcykel är tillåten enligt arrangören. Miljömattan ska ha en absorberingskapacitet på minst 1 liter och en tjocklek av minst från 5 till 7 mm.

Om mattan kastas efter användning ska detta ske i därför avsett kärl. Om miljömatta är tvättbar ska detta göras i tvätthall eller liknande med oljeavskiljare. Minimimåttet 160 cm x 100 cm.

Underlåtenhet att använda miljömatta vid service i samband med och under tävling, medför uteslutning ur tävlingen.

Förare som vid träning inte använder miljömatta vid service ska av ansvarig ledare stoppas att fortsätta träningen tills miljömatta används.

För att slippa utesluta en förare som har "glömt" sin miljömatta är det lämpligt att arrangören tillhandahåller mattor för försäljning.

4.2.17 Startnummer

Startnumret ska sitta på båda sidor och vara väl synligt, även på långt håll. Motorcykel ska till vänster om startnumret vara utrustad med indikering på vilket bränsle som används. Indikering ska vara en rund prick om minst 50mm i diameter och utföras i fluorescerande färg. Orange för metanol och E85 samt röd för nitrometan. Körs fordonet på handelsbensin behövs ingen indikering.

4.2.18 Brandsläckare

Samtliga Grupp A och Grupp B förare ska ha en brandsläckare på minst 6 kg (rek. Pulver). Detta är en rekommendation även för övriga.

4.2.19 Brandfilt

Brandfilt rekommenderas.

4.2.20 Belly-pan

Samtliga tävlingsfordon rekommenderas att ha uppsugningsmatta eller s.k. "Belly-pan" under motorn för att eliminera risken för oljeläckage på banan.

4.3 Gemensamma tekniska regler

4.3.1 Avgasrör

Avgasrör får inte skjuta ut inom en 90° sektor av bakdäckets bakre och nedre punkt för fordon utan wheeliebar. Avgasrörsmynning ska vara riktad från förare, tank och däck.

4.3.2 Bränsleavstängning

Motorcyklar som drivs med annat bränsle än handelsbränsle eller metanol ska vara försedda med snabbverkande bränsleavstängningsventil som kan manövreras av föraren utan att denne släpper taget om styret med någon hand.

Returvajer för gasreglage krävs när mekanisk bränsleinsprutning används. Motorcyklar som drivs med nitrometan ska ha en bränsleventil som stängs automatiskt och fungerar i alla riktningar om föraren lämnar motorcykeln. Bränsleventil ska vara rödmarkerad.

4.3.3 Trådlös kommunikation/ Datorer

Trådlös kommunikation mellan förare och mekaniker är tillåten. Om kommunikationen stör eller interfererar med av arrangören använd kommunikationsutrustning kan tävlingsledaren förbjuda användandet av telekommunikation mellan förare och mekaniker.

Dator/logger får användas för att logga funktioner hos motorcykeln, så länge de inte aktiverar någon funktion hos motorcykeln. Dator/logger måste aktiveras av separat brytare. "Tredje hjul sensorer" är förbjudna, inklusive användandet av sensorer i eller på wheeliebar. Hastighetssensorer får inte sammankopplas med insprutning, tändningen eller andra moduler för styrning av fordonets funktion. Hastighetssensorer får bara användas för att passivt samla in information och får inte på något sätt användas för att påverka motorcykelns prestanda eller handhavande.

4.3.4 Däck och fälgar

Däck ska ha ett minsta mönsterdjup av 2 mm på det mest slitna stället eller vara av slickstyp. Slicks ska vara försedda med synbara slitageindikatorer, jämt fördelade över omkretsen. Ventil ska vara försedd med ventilhatt av metall och gummipackning. Däck och fälg ska uppfylla STRO normer. (STRO = The Scandinavian Tire & Rim Organization)

Framhjul ska vara avsett för motorcykel. Fordon enligt Grupp A och Grupp B ska ha däck av höghastighetstyp. Framdäck ska vara slicks eller "V"-klassat. Slangar till bakdäck ska vara av racingkvalitet, tillverkade av naturgummi. Vid användande av bakfälg som är bredare än 12⁵ ska däcket vara fastlåst mekaniskt mot fälgen. Minimum mått på framfälg WM 1 x 16.

* 4.3.5 Framgaffel

Gaffelrör eller motsvarande tillåts skjuta upp max 30 mm över övre gaffelkrona. Ingen del av fordonet fränsett hjulen får vidröra marken vid fullt fjädringsutslag. Minsta tillåtna slaglängd är 50 mm. Standard framgafflar förlängda med s.k. förlängningshylsor tillåts inte. Gaffelbenen för fordon i Grupp A ska ha en minsta diameter av 34 mm.

Höjning av övre gaffelkronan genom att förlänga styrstolpen och höja upp styrhuvudets övre lagerläge med en hylsa eller ett rör är inte tillåtet.

Med föraren sittande på fordonet i körställning ska försprånget vara minst 80 mm. Motorcykel som är EG-typgodkänd med kortare försprång än 80 mm tillåts åka med detta.

4.3.6 Kontrollreglage

Alla reglage, så som fotpinnar, växel- och bromspedal ska sitta minst 380 mm framför bakaxeln, gäller inte fordon i Grupp A eller om annat specificeras i respektive klassregler.

4.3.7 Ljudnivåer

Högsta tillåtna ljudnivå är för MC långsammare än 10 sekunder 110 dB(A) och för Grupp B 125 dB(A).

4.3.8 Motorkontroll

Alla fordon som tävlar i klasser med fastställda motorvolym, ska ha ett 1 mm hål borrarat i topplock och cylinder att användas för att försegla motorn. Finalister i dessa klasser kan bli ålagda att ta bort topplocket för kontroll av cylindervolymen.

4.3.9 Oljeplugg

Oljeavtappningspluggar ska vara säkrade.

4.3.10 Oljeuppsamlare

Oljeuppsamlare, avsedd att samla upp den olja som evakuerats ur motor och/eller transmission, är obligatorisk. Dessa ska vara utformade så att även olja under tryck inte trycks ut. "Blöja" obligatoriskt i grupp A och rekommenderas i grupp B.

4.3.11 Ram

Modifieringar av aluminiumramar ska vara utfört fackmannamässigt.

4.3.12 Självstartanordning

Tävlingsfordon ska vara försett med självstartanordning. Med detta menas antingen fast eller lös monterad startmotor som aktiveras av förare eller mekaniker. Start med rullar eller springstart är inte tillåtet.

4.3.13 Slangar och tryckledningar

Slangar med vätska utan fasta nipplar ska vara låsta. Ledningar under tryck ska vara tillverkade av material som tillåter dubbla arbetstrycket.

4.3.14 Styrostopp

På ramen ska finnas svetsade styrostopp som förhindrar att styrstången kan vridas mer än 20° från neutralplanet. Fordon med omodifierade standardramar undantages från krav på styrostopp. Styrdämpare får inte utgöra styrostopp.

- 4.3.15 **Markfrigång**
Med föraren på maskinen och max. 0,5 bar luftryck i bakdäcket krävs markfrigång om minst 50 mm. Maskinen ska kunna lutats 12° åt båda sidor om vertikallplanet utan att någon del vidrör underlaget.
- 4.3.16 **Strömlinjekåpor**
Om strömlinjekåpa används, ska den vara så konstruerad att den ger föraren full frihet att stiga på och av fordonet utan att någon del av kåpan behöver avlägsnas. Kåpan får inte hindra föraren att manövrera sitt fordon eller hindra synfältet
- 4.3.17 **Wheeliebar**
För fordon enligt Grupp A är det obligatoriskt med wheeliebar. Denna får i längd inte överskrida hjulbasen, mätt från centrum framhjul till centrum bakhjul, och ska vara förstärkt med krysstag för att inte flexa. Wheeliebars längd mäts från centrum bakhjul till centrum stödhjul. Hjulen får inte vara metalliska. Nät över wheeliebar rekommenderas.

4.4 **Förare och motorcykel**

- 4.4.1 **PRO ET**
Se även Gemensamma Säkerhetsregler och Gemensamma Tekniska regler
Personlig Säkerhetsutrustning enligt Pro ET.
Licenskrav: Senior, Tidsträning eller Tillfällig
Säkerhetskategori 2.
- 4.4.1.1 **Definition**
Motorcykel baserad på standardkonstruktion som körs långsammare än 10 sekunder på 1/4 mile alternativt 6.40 sekunder på 1/8 mile.
- 4.4.1.2 **Tillåtna ändringar**
Byte av fälgar och däck, dock krävs att däck och fälgar ska vara avsedda för motorcykel.
Fri trimning av motorn.
- * 4.4.2 **ADVANCED ET**
Se även Gemensamma Säkerhetsregler och Gemensamma Tekniska regler.
Personlig Säkerhetsutrustning enligt Advanced ET.
Licenskrav: eller Elit beroende på fordonstyp
Säkerhet: kategori 3.
- 4.4.2.1 **Definition**
Motorcykel som körs snabbare än 10 sekunder på 1/4 mile 6.40 sekunder på 1/8 mile.
- 4.4.2.2 **Tillåtna ändringar**
Byte av fälgar och däck, dock krävs att däck och fälgar ska vara avsedda för motorcykel.
Fri trimning av motorn. Modifiering av ram tillåten.
- 4.5 **JUNIOR DRAGBIKE – JBPro, JBA, JBB, JBK**
Tävlingssträckan för Junior Dragbike är 1/8-mile (201,17 m).
- Tekniska bestämmelser enligt:
3 Säkerhet Allmänt
4.2 Gemensamma Tekniska Säkerhetsregler
4.3 Gemensamma tekniska regler
Specifika klassregler enligt nedan.
- 4.5.1 **Personlig säkerhetsutrustning**
Enligt 2.6.3 Advanced ET. För barn är en hjälmvikt som överstiger en vikt på 1100 gram olämplig. Delat skinnställ med hängselbyxa är tillåten i JBA, JBB samt JBK.

4.5.2 Licenskrav
Ungdomslicens: JBPro, JBA och JBB
Guldhjälmslicens: JBK
Speciella meriter kommer att krävas för Junior Dragbike Pro licens.

* 4.5.3 Klassindelning
För samtliga klasser gäller:
Välj eget index med handikappstart eller förutbestämt index/breakout med pro-start.

Junior Dragbike PRO (JB-Pro)
Förarens ålder 16-18 år
Lägsta tillåten indextid är 6,5 sek.
Absolut breakout är 5,6 sekunder.

Junior Dragbike A. (JBA)
Förarens ålder 14-16 år
Lägsta tillåten indextid är 7,9 sek.
Absolut breakout 7,4 är sekunder.

Junior Dragbike B. (JBB)
Förarens ålder 12-14 år
Lägsta tillåten indextid är 9,9 sek.
Absolut breakout är 9,4 sekunder.

Junior Dragbike K. (JBK)
Förarens ålder 10-12 år
Lägsta tillåten indextid är 11,9 sek.
Absolut breakout är 11,4 sekunder.

4.5.4 Motor
JB-Pro Fri volym, fritt antal cylindrar.
JBA 750 cc fritt antal cylindrar. Vid två cylindrar och stötstångsmotor max 900cc.
JBB Fri volym dock max 500 cc. Fritt antal cylindrar.
JBK Fri volym dock max 300 cc. Fritt antal cylindrar.

Överladdning eller lustgas N2O är inte tillåtet.

* 4.5.5 Bränsle
JD-Pro /JBA Endast handelsbensin miljöklass 2, E85 eller Metanol.
JBB/JDC Endast handelsbensin miljöklass 2 och E85.

4.5.6 Växelanordning
Variator eller växel. Direktdrift är inte tillåtet. Tryckluftsväxlar är tillåtet.

4.5.7 Koppling
Koppling ska påverkas av hand.

4.5.8 Tändsystem
Inga restriktioner.

4.5.9 Batteri, startmotor
Inga restriktioner.

4.5.10 Kortslutning
Så kallat ”dödmansgrepp” rekommenderas. För Junior Pro och Junior A är detta obligatoriskt.

4.5.11 Ram
Egentillverkade ramar samt modifierade original ramar ska vara utformade enligt 3.2.11.
Max tillåten gaffelvinkel är 40 grader.

Förare ska sittandes på sadel nå ned till marken med båda fötterna plant på marken.

- 4.5.12 Hjulbas
 JB-Pro minst 1 500 mm
 JBA minst 1 250 mm
 JBB minst 1 250 mm
 JBK minst 950 mm
- 4.5.13 Däck och fälgar
 Enligt 7.4, slicks är tillåtet. Minsta mått på fälgar är 7 tum.
 JB-Pro minsta mått på fälgar är 15 tum
 JBA och JBB minsta mått på fälgar är 10 tum
 JBK minsta mått på fälgar är 7 tum
- 4.5.14 Wheeliebar
 Obligatoriskt enligt 4.3.17
- * 4.6 **STREET BIKE -SB**
 Klassen kan alternativt köras som en tävling med breakout eller som en brackettävling.
- Tävling med breakout
 Breakout är 10,0 sekunder på 1/4 mile och 6,40 sekunder på 1/8 mile. Procedurer:
 Prostart och prostege. Kvalificering, lägsta ET är kvaletta osv.
- Brackettävling
 Procedurer: Start med rinnande gran (1/2 sekunds intervall). Sportsmanstege.
 Kvalificering på lägsta reaktionstid. Föraren meddelar själv inför elimineringen vilken indextid han vill använda. Tidsskillnaden mellan valda indextider utgör handikappet mellan förarna. Vald indextid kan inte ändras under elimineringen. Arrangören ska i inbjudan ange vilket tävlingssätt som används för klassen. I båda tävlingsformerna gäller att 9,5 sekunder på 1/4 mile och 6,20 sekunder på 1/8 mile är ett absolut breakout. Det innebär att vid körning under dessa tider i såväl kval som eliminering är föraren utesluten ur tävlingen.
- 4.6.1 Personlig Säkerhetsutrustning
 Enligt Pro ET.
- 4.6.2 Licenskrav
 Junior, Senior eller Tillfällig licens.
- 4.6.3 Klassprefix
 Klassens prefix är SB.
- 4.6.4 Säkerhet
 Säkerhetskategori 2.
- 4.6.5 Bränsle
 Endast handelsbränsle.
- 4.6.6 Definition
 Motorcykeln ska ha fungerande belysning fram och bak samt bromsljus. Generator och original startanordning ska fungera. Ljuddämpning ska finnas. Mönstrade däck avsedda för motorcykel. Motor: Fri trimning. Överladdning är tillåtet.
- 4.6.7 Wheeliebar
 Inte tillåtet.
- 4.7 **SUPER GAS BIKE -SGB**
 Läs Gemensamma Säkerhetsregler och Gemensamma Tekniska regler
 Denna klass är avsedd för motorcyklar av modifierad standardkonstruktion.
 breakout 9.50 sekunder på 1/4 mile och 6.20 sekunder på 1/8 mile. SGB ska endast anses vara en sk. "Superklass" om detta klart framgår i inbjudan/tilläggsreglerna.

- 4.7.1 Personlig Säkerhetsutrustning
Enligt Advanced ET.
- 4.7.2 Licenskrav
Junior eller Senior licens.
- 4.7.3 Klassprefix
Klassens prefix är SGB.
- 4.7.4 Säkerhet
Säkerhetskategori 2
- 4.7.5 Bränsle
Handelsbränsle
- 4.7.6 Motor
Inga restriktioner. Fri trimning tillåten.
- 4.7.7 Ram & Kaross
Inga restriktioner.
- 4.7.8 Startanordning
Inga lösa startanordningar tillåtna.
- 4.7.9 Däck & Fälg
Däck ska ha ett minsta mönsterdjup av 2 mm på det mest slitna stället eller vara av slickstyp. Max bredd 200 mm. Slicks ska vara försedda med synbara slitageindikatorer, jämt fördelade över omkretsen.
- 4.7.10 Wheeliebar
Inte tillåtet.
- 4.8 **TWIN BIKE**
Läs Gemensamma Säkerhetsregler och Gemensamma Tekniska regler.
Breakout i elimineringen är 11,30 sekunder på 1/4 mile, 7,20 sekunder på 1/8 mile.
- 4.8.1 Personlig Säkerhetsutrustning
Enligt Pro ET.
- 4.8.2 Licenskrav
Junior, Senior eller Tillfällig licens.
- 4.8.3 Klassprefix
Klassens prefix är TB.
- 4.8.4 Säkerhet
Med handelsbensin som bränsle; Säkerhetskategori 2.
Med E85 som bränsle: Säkerhetskategori 3.
- 4.8.5 Bränsle
Blyfri handelsbensin, E85 eller godkänd racingbensin. Se 4.1.1
- 4.8.6 Minimivikt
Motorcykeln ska väga minst 175 kg. Ingen minimivikt inklusive förare.
- 4.8.7 Däck
Fri däcksbredd.
- 4.8.8 Motorcyklar med 4-takts kolvmotorer med två cylindrar. Fri trimning, överladdning är tillåtet.

- 4.8.9 Startanordning
Motorcykeln ska vara försedd med fast monterad elektrisk eller mekanisk startanordning. Föraren måste själv starta motorcykeln.
- 4.8.10 Wheeliebar
Wheeliebar får inte användas.
- 4.8.11 Motorvolym
Fri motorvolym.
- 4.9 **PRO TWIN BIKE**
Tekniskt utförande enligt ”Gemensamma tekniska säkerhetsregler” och ”Gemensamma tekniska regler” med följande ändringar och tillägg.
Motorcykeln behöver inte vara registrerade eller uppfylla Vägverkets normer.
- 4.9.1 Personlig säkerhetsutrustning
Enligt Advanced ET
- 4.9.2 Licenskrav
Junior eller Senior licens
- 4.9.3 Klassbeteckning
Prefix: PTB
Suffix: Enligt kategori och kubik
- 4.9.4 Bränsle
Blyfri handelsbensin eller E85
- 4.9.5 Säkerhet
Med handelsbensin som bränsle: Säkerhetskategori 2
Med E85 som bränsle: Säkerhetskategori 3
- * 4.9.6 Motorcyklar med 4-takts kolvmotorer med två cylindrar. Förklassen Pro Twin Bike används ett vikt/volym indexsystem som visar minimivikt för
A: 0-45 graders sugmotorer med stötstänger.
B: 0-180 graders överladdade motorer mer stötstänger.
C: 46-180 graders sugmotorer med stötstänger.
D: 0-180 graders motorer utan stötstänger.
E: 0-180 graders överladdade motorer utan stötstänger.
Viktindex är ett levande dokument som visas på SVEMO hemsida www.svemo.se
Justering, ändring av vikt kan komma att tillämpas under pågående säsong efter beslut av SVEMO DR-sektion.
- 4.9.7 Ljuddämpning
Enligt gemensamma tekniska regler.
- 4.9.8 Växlingsanordning
Med fotreglage. Tryckluft- eller el-manövrering är inte tillåtet.
- 4.9.9 Koppling
Centrifugalkoppling är inte tillåtet. Lockup är tillåten.
- 4.9.10 Växellåda
Hel- eller halvautomatisk växellåda är inte tillåtet.
- 4.9.11 Tändnings- och insprutningssystem
Fritt.
- 4.9.12 Dator/Logger
Enligt gemensamma tekniska regler.

- 4.9.13 Startmotor
Motorcykeln ska vara försedd med elektrisk eller mekanisk startanordning. Motorcykeln får startas med hjälp av löst batteri.
- 4.9.14 Batteri och generator
Krävs inte
- 4.9.15 Belysning
Krävs inte
- 4.9.16 Kaross, kåpor, tankdummy
Tillåtet
- 4.9.17 Sadel
Minsta tillåtna höjd från marken till sadelns lägsta punkt är 500 mm.
- 4.9.18 Ram
Enligt gemensamma tekniska regler.
- 4.9.19 Avstånd vevaxel bakhjulsaxel
För motorcyklar med en hjulbas längre än 173 cm får avståndet mellan vevaxelns axelcentrum och bakhjulets axelcentrum (när bakhjulet är i sitt bakersta läge) inte överstiga 93 cm. För motorcyklar med en hjulbas på 173 cm eller kortare gäller inga restriktioner för avståndet mellan vevaxelns axelcentrum och bakhjulets axelcentrum.
- 4.9.20 Fotreglage
Fotpinnar, växlingsreglage och broms ska vara placerade framför bakaxeln.
- 4.9.21 Sänkning
Minst 50 mm markfrigång med föraren på plats. Motorcykeln ska kunna lutas 12 grader åt båda håll utan att någon del av motorcykeln vidrör marken.
- 4.9.22 Framgaffel
Utförande enligt gemensamma tekniska regler.
- 4.9.23 Däck
Största tillåtna totalbredd på däck är 200 mm. Slicks (max 7 tum) eller mönstrade däck avsedda för motorcykel är tillåtna. Motorcykel som är EG-typgodkänd med mönstrat bakdäck bredare än 200 mm tillåts åka med detta.
- 4.9.24 Wheeliebar
Wheeliebar får inte användas.
- 4.9.25 Övrigt
Mekaniker får assistera vid start av motorcykeln.
- 4.10 **PRO STREET BIKE -PSB**
Läs Gemensamma Säkerhetsregler och Gemensamma Tekniska regler
Motorcykeln ska framföras manuellt av föraren under färd. Inga anordningar för att automatisera körningen är tillåtna.
Ny förare (debutanter) i klassen ska före start kontakta tävlingsledare och domare på tävlingen. Fordonet ska märkas så att det är lätt att se på avstånd att det är en debutantförare.
- 4.10.1 Personlig Säkerhetsutrustning
Enligt Advanced ET.
- 4.10.2 Licenskrav
Junior eller Senior licens.

- 4.10.3 Klassprefix
Klassens prefix är PSB.
- 4.10.4 Säkerhet
Säkerhetskategori 2.
- 4.10.5 Bränsle
Handelsbränsle.
- 4.10.6 Motor
Fri trimning dock max 1435 cm³. Insprutning är tillåtet. Med turbo max 1200cm³ eller original. Halsring max mått 48 mm.
- 4.10.7 Växlingsanordning
Växling som sker med hjälp av anordning för att bryta tändningen är tillåten.
- 4.10.8 Koppling
Lock-up tillåten.
- 4.10.9 Tändsystem
Twostep är inte tillåtet. Tändsystem med inbyggd tractionkontroll eller andra icke tillåtna funktioner, ska kompletteras med logger som visar att förbjudna funktioner inte används.
- 4.10.10 Batteri startmotor
Original liknande funktion på laddning och startanordning ska finnas och fungera. Löst startbatteri tillåts inte.
- 4.10.11 Hel kaross
Hel kaross är inte tillåten. Inga krav på fungerande belysning. Huvudstrålkastare och bakljus ska efterlikna original.
- 4.10.12 Tankdummy
Tillåtet. Skall utformas som original modell. Tank ska vara en separat enhet som fästs på ram.
- 4.10.13 Sadel
Sittdyna som är utformad som en fördjupning för att hindra föraren från att åka bakåt är tillåten. Bakskärm och sittdyna får byggas ihop. Minsta tillåtna höjd från marken till sadelns lägsta punkt är 500 mm. Bakskärmen ska passera förbi centrum på bakhjulets vertikallinje.
- 4.10.14 Ram
Rejkning av ramhuvud (negativ rejkning är inte tillåtet) samt omplacering av fästöglor för kaross tillåtet. Infästningar för motor eller fjädring får inte flyttas eller modifieras.
- 4.10.15 Hjulbas
Hjulbas max 1 520 mm. Vid överladdning Max 1 500 mm.
- 4.10.16 Kontrollreglage
Alla reglage så som fotpinnar, växel och bromspedal ska sitta framför bakaxeln.
- 4.10.17 Swing
Swingen får modifieras samt egen swing får tillverkas, det ska dock finnas minst 50 mm fjädringsväg. Swingens infästningar får modifieras och flyttas i ramen.
- 4.10.18 Däck
Max 200 mm mönstrade slicks (gatdäck), minst 2 mm mönsterdjup.
- 4.10.19 Wheeliebar
Inte tillåtet.

- 4.10.20 Vikt
Minimivikt motorcykel 175 kg.
From 2008: Minimivikt motorcykel 175 kg, minimivikt för motorcykel med förare 270 kg.
- * 4.11 **SUPER STREET BIKE -SSB**
Läs Gemensamma Säkerhetsregler och Gemensamma Tekniska regler
Motorcykeln ska framföras manuellt av föraren under färd. Inga anordningar för att automatisera körningen är tillåten.
Ny förare (debutanter) i klassen ska före start kontakta tävlingsledare och domare på tävlingen. Fordonet ska märkas så att det är lätt att se på avstånd att det är en debutantförare.
- * 4.11.1 Personlig Säkerhetsutrustning
Enligt Advanced ET.
- * 4.11.2 Licenskrav
Elit licens.
- * 4.11.3 Klassprefix
Klassens prefix är SSB.
- * 4.11.4 Säkerhet
Säkerhetskategori 2.
- * 4.11.5 Bränsle
Handelsbränsle.
- * 4.11.6 Motor
Fri trimning
- * 4.11.7 Växlingsanordning
Växling som sker med hjälp av anordning för att bryta tändningen är tillåten.
- * 4.11.8 Koppling
Lock-up tillåten.
- * 4.11.9 Tändsystem
Twostep är inte tillåtet. Tändsystem med inbyggd tractionkontroll eller andra icke tillåtna funktioner, ska kompletteras med logger som visar att förbjudna funktioner inte används.
- * 4.11.10 Batteri startmotor
Original liknande funktion på laddning och startanordning ska finnas och fungera. Löst startbatteri tillåts inte.
- * 4.11.11 Hel kaross
Hel kaross är inte tillåten. Inga krav på fungerande belysning. Huvudstrålkastare och bakljus ska efterlikna original.
- ' 4.11.12 Tankdummy
Tillåtet. Skall utformas som original modell. Tank ska vara en separat enhet som fästs på ram.
- * 4.11.13 Sadel
Sittdyna som är utformad som en fördjupning för att hindra föraren från att åka bakåt är tillåten. Bakskärm och sittdyna får byggas ihop. Minsta tillåtna höjd från marken till sadelns lägsta punkt är 500 mm. Bakskärmen ska passera förbi centrum på bakhjulets vertikallinje.

- *4.11.14 Ram
Rejkning av ramhuvud (negativ rejkning är inte tillåtet) samt omplacering av fästöglor för kaross tillåtet. Infästningar för motor eller fjädring får inte flyttas eller modifieras.
- *4.11.15 Hjulbas
Hjulbas max 1 730 mm.
- *4.11.16 Kontrollreglage
Alla reglage så som fotpinnar, växel och bromspedal ska sitta framför bakaxeln.
- *4.11.17 Swing
Swingen får modifieras samt egen swing får tillverkas, det ska dock finnas minst 50 mm fjädringsväg. Swingens infästningar får modifieras och flyttas i ramen.
- *4.11.18 Däck
Max 200 mm mönstrade slicks (gatdäck), minst 2 mm mönsterdjup.
- *4.11.19 Wheeliebar
Inte tillåtet.

4.12 **FUNNY BIKE -FB**

Läs Gemensamma Säkerhetsregler och Gemensamma Tekniska regler.

- 4.12.1 Personlig Säkerhetsutrustning
Enligt Grupp A.
- 4.12.2 Licenskrav
Elit licens
- 4.12.3 Klassprefix
Klassens prefix är FB.
- 4.12.4 Säkerhet
Säkerhetskategori 3.
- 4.12.5 Bränsle
Följande kombinationer tillåts:
Turbo eller kompressor – Metanol eller Bensin.
Injekterat – Nitrometan.
- 4.12.6 Motor
Ingen volymgräns.
Överladdning tillåten.
Turbo tillåtet.
Fyra cylindrar med turbo eller kompressor maximum 1700cc.
Fri modifiering av motorns invändiga delar är tillåtet. Eftermarknadstopplock och block är tillåtna. Motorfabrikat avgör fabrikatet på motorcykeln.
- 4.12.7 Växellåda
Separat växellåda tillåtet.
- 4.12.8 Koppling
Inga restriktioner.
- 4.12.9 Hel Kaross
Tank, kåpor mm ska vara utformade så att de liknar en motorcykelmodell. Stänkskärm bak är obligatoriskt. Bakskärm ska passera förbi centrum på bakhjulets vertikallinje.

- 4.12.10 Sadel
Sittdyna som är utformad som en fördjupning för att hindra föraren från att åka bakåt är tillåten. Bakskärm och sittdyna får byggas ihop. Sittdynan ska vara i tyg eller antiglid material. Minsta tillåtna höjd från marken till sadelns lägsta punkt är med föraren i korrekt körställning 400mm.
- 4.12.11 Ram
Inga restriktioner. Material enligt säkerhetsreglerna.
- 4.12.12 Hjulbas
Min 1 700 mm.
- 4.12.13 Däck
Bakdäck min 8,5" och max 14".
- 4.12.14 Wheeliebar
Obligatoriskt.
- 4.12.15 Vikt
Min 295kg
- 4.13 **SUPER TWIN TOP GAS -STG**
Läs Gemensamma Säkerhetsregler och Gemensamma Tekniska regler
- 4.13.1 Personlig Säkerhetsutrustning
Enligt Grupp A.
- 4.13.2 Licenskrav
Elit licens
- 4.13.3 Klassprefix
Klassens prefix är STG.
- 4.13.4 Säkerhet
Säkerhetskategori 3.
- 4.13.5 Bränsle
Handelsbränsle.
- 4.13.6 Bränsle
Handelsbränsle.
- 4.13.7 Definition
Motorcykel specialbyggd för dragracing med en fyrtaktsmotor med maximum två cylindrar och driven av handelsbensin.
- 4.13.8 Motor
Ingen volymgräns. Överladdning tillåtet.
- 4.14 **PRO STOCK -PS**
Läs Gemensamma Säkerhetsregler och Gemensamma Tekniska regler
Särskilda bestämmelser för Pro Stock. Se UEM www.uem-online.org
- 4.14.1 Personlig Säkerhetsutrustning
Enligt Grupp A.
- 4.14.2 Licenskrav
Elit licens

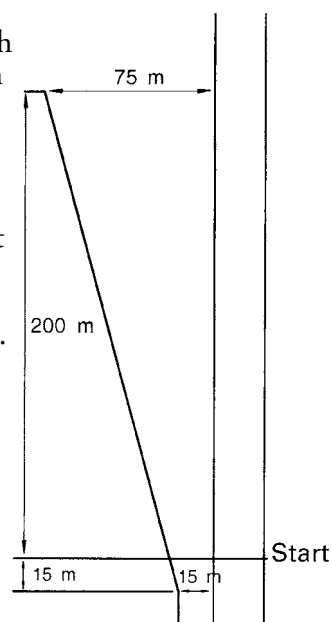
- 4.14.3 Klassprefix
Klassens prefix är PS.
- 4.14.4 Säkerhet
Säkerhetskategori 3.
- 4.14.5 Definition
Bensindriven motorcykel, byggd på fabriksstillverkad motorcykel som erbjuds till allmänheten, men modifierad för dragracing.
- 4.15 **TOP FUEL -TF**
Läs Gemensamma Säkerhetsregler och Gemensamma Tekniska regler
Särskilda bestämmelser för Top Fuel Bike. Se UEM www.uem-online.org
- 4.15.1 Personlig Säkerhetsutrustning
Enligt Grupp A.
- 4.15.2 Licenskrav
Elit licens
- 4.15.3 Klassprefix
Klassens prefix är TF.
- 4.15.4 Säkerhet
Säkerhetskategori 3.
- 4.15.5 Definition
Motorcykel specialbyggd för dragracing med en eller flera motorer.
- 4.16 **SUPER TWIN TOP FUEL**
Läs Gemensamma Säkerhetsregler och Gemensamma Tekniska regler
Särskilda bestämmelser för Super Twin Top Fuel. Se UEM www.uem-online.org
- 4.16.1 Personlig Säkerhetsutrustning
Enligt Grupp A.
- 4.16.2 Licenskrav
Elit licens
- 4.16.3 Klassprefix
Klassens prefix är STF.
- 4.16.4 Säkerhet
Säkerhetskategori 3.
- 4.16.5 Definition
Motorcykel specialbyggd för dragracing med en 4-takts motor med maximum 2 cylindrar.
- * 4.17 **ELECTRIC BIKE**

Regler enligt NEDRA, National Electric Drag Racing Association.

5 TÄVLINGSOMRÅDET

- 5.1 **Miljö**
Tävlingen ska följa SVEMO miljöpolicy, se NT bilaga H. Observera att Miljöcertifiering av tävlingsområdet kan vara nödvändig. Se www.svemo.se.

- 5.1.1 Oljeuppsamling
I depån ska det finnas kärl särskilt avsedda för hantering av spillolja.
- 5.1.2 Sopor
I depån och publikområdet ska det finnas kärl avsedda för sopor. Dessa ska tömmas vid behov. Sopsortering bör tillämpas.
- 5.1.3 Sanitära anordningar
I depån ska finnas toalett med tillgång till tvättmöjligheter från tävlingens början till minst 30 minuter efter tävlingens slut.
- 5.2 **Räddningsreglemente**
Föreskrifter i gällande banlicens gäller alltid i första hand.
För utförligt Räddningsreglemente och säkerhetskategorier; se www.svemo.se Regler, Dragracing, Räddningsreglemente
Se respektive klass för indelning i säkerhetskategori.
- 5.2.1 Arrangör
Arrangören ska svara för att erforderliga åtgärder vidtas för upprätthållande av ordning och säkerhet i samband med tävling enligt banlicens och Räddningsreglementet.
- 5.2.2 Utrymningsväg
För att en ambulans ska kunna lämna tävlingsområdet snabbt ska särskilda utrymningsvägar anordnas. Detta gäller inte enbart i anslutning till banan utan även utanför tävlingsområdet där trafikstockning kan förekomma.
- 5.3 **Riktlinjer för dragracingbanor**
Varje banas egenskaper och slutgiltiga utformning ska framgå av gällande banlicens. För exakta tolkningar se senaste utgåva av Rikspolisstyrelsens författningssamling FAP 512-1 och "Riktlinjer för Dragracingbanor". För aktuell information se www.svemo.se
- 5.3.1 Beläggning
Beläggningen ska vara i ett sådant skick att den medger säker körning. Banan ska vara väl sopad och hållas ren. För Grupp A rekommenderas att hela banlängden samt i avtagande mängd upp till 50 meter efter mållinjen sprutas med greppväska.
- 5.3.2 Bromssträcka
Se "Riktlinjer för Dragracingbanor". www.svemo.se
- 5.3.3 Startområdes markeringar
En vit startlinje ska vara klart markerad vid starten och bör ligga mellan prestige och stage.
Startområdet ska utrustas med tre fotoceller, prestige, stage och guard. Mellan prestige och stage är det ca 17,8cm (7 tum) och mellan stage och guard ca 40,6 cm (16 tum).
- 5.3.4 Målområdes markeringar
Målet ska vara tydligt markerat så att bromssträckan kan utnyttjas till fullt. Fotoceller ska vara "överkörningsbara" så att de inte orsakar skada om de körs över. Eventuella batterier ska grävas ner.
Målområdet utrustas med två fotoceller: Mållinje plus fartfälla.
Mellan start och mållinje ska det vara 402,33 m +/- 5cm (eller 201,17 m +/- 5cm). Det får skilja max. 2 cm mellan banorna. Fartfällan som finns för att mäta sluthastigheten ska ligga framför mål. Målfotocellen tjänstgör då även som slut på fartfällan. Allt material vid målet ska vara överkörningsbart, alltså inte sitta för kraftigt fast eller ha för stor massa. Inga kablar tillåtes hänga i luften.



- 5.3.5 Avfarter
Avfarter bör utformas så att avfart kan ske i förhållandevis hög hastighet (stor radie i kurvorna) och så att tävlingsfordon kan rullas ut ur säkerhetsområdet. Minsta bred på avfarter bör vara 3 meter.
- 5.3.6 Åskådaravspärningar
Se ”Riktlinjer för Dragracingbanor”. www.svemo.se
- 5.3.7 Fotografer
Fotografer får endast uppehålla sig på angiven plats och ska var lätt identifierbara förslagsvis utrustade med väst eller liknande.
- 5.3.8 Röjt område
Vid sidan av banan bör minst 25 meter vara röjt från all typ av vegetation, stenar och andra hinder. Detta gäller även bromssträckan. Detta gäller inte om banan är utrustad med räcken eller barriärer utmed banan.
- 5.3.9 Kantmarkering
Om banan inte är utrustad med Armco eller barriärer ska sidor och mitt utmärkas på tydligt sätt. Sidorna bör vara markerade med heldragen linje eller naturligt markerade.
- 5.4 **Registrering av tider**
Tider, hastigheter mm ska sparas av arrangerande klubb minst ett år. För komplett teknisk information se www.svemo.se Regler, Dragracing, Tidtagningsreglemente.
- 5.4.1 Tidkort
Tävlande ska erhålla tidkort för varje körning som görs, alltså förutom kval/eliminering även träning, uppvisning etc. Av tidkortet ska framgå startnummer, tid, sluthastighet samt ev. felaktig start, 60 fot, reaktionstid och andra deltider.
- 5.5 **Tidtagning Funktionssätt**
Paragraf 5 innehåller endast information av principiell karaktär. För aktuella regler se www.svemo.se ”Tidtagningsreglemente”.
- 5.5.1 Startgran
För varje bana ska det finnas:
2 prestige och 2 stage-lampor, vita eller gula, inte riktade. Två rader med vardera 3 gula nedräkningslampor, 1 grön startlampa och 1 röd tjuvstartlampa, en rad riktad mot föraren, en rad mot publiken.
- 5.5.2 Prestage
När prestige-strålen bryts ska prestagelampan på granen tändas.
- 5.5.3 Stage
När stage-strålen bryts ska stagelampan på granen tändas.
- 5.5.4 Guard
När stage-strålen är bruten och guard-strålen bryts ska stagelampan på granen slockna. Även prestige lampan kan slockna.
- 5.5.5 Handikappstart
Nedräkning börjar på den bana som ska ha handikapp och efter den tid, som handikappet motsvarar sker nedräkningen på den andra banan.
De tre gula lamporna tänds 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.

- 5.5.6 Prostart
Alla tre gula lamporna tänds samtidigt, 0,4 sekunder innan den gröna tänds, varvid de gula släcks.
Används handikapp vid Pro-start ska de gula och den gröna lampan, som är riktad mot respektive förare, avskärmas så de inte kan ses av den andre föraren.
- 5.5.7 Aktivering
Tidtagningen på de båda banorna är skilda från varandra. Tidtagningen aktiveras efter det att nedräkning påbörjats.
Två möjligheter att starta tidtagning finns:
1. Stagestrålen inte längre är bruten.
2. Guardstrålen bryts.
I dragracing ska båda möjligheterna finnas. Vid lokal tävling räcker det att stage-strålen finns. Tidtagning slutar när målstrålen bryts.
- 5.5.8 Tjuvstart
Tjuvstart indikeras (röd lampa på granen tänds för respektive bana) om stage-strålen går fram eller guard-strålen bryts efter nedräkning påbörjats, men innan den avslutas, d.v.s. innan grön lampa tänts. Tänts tjuvstartlampan får grön lampa inte tändas. Nedräkning avbryts på den gula lampan där tjuvstarten sker, varvid gul och röd lampa är tända samtidigt.
Tjuvstart ska indikeras omedelbart.
I elimineringen ska endast ett rödljus kunna fås, d.v.s. den som tjuvstartar först får rödljus. För att tider ska få räknas vid tjuvstart, måste gult ljus lysa tillsammans med den röda lampan.
- 5.5.9 Reaktionstid
Med reaktionstid menas tiden från det att den gröna lampan tänds till dess att tidtagningen aktiveras.
Med reaktionstid vid tjuvstart menas tiden från det att tidtagningen aktiveras till dess att den gröna lampan skulle ha tänts. Reaktionstid vid tjuvstarttider bör visas med minustecken.
- 5.5.10 Avbruten start
Oavsett vilket startförfarande som används ska startern kunna bryta startförloppet/ nedräkningen. Vid avbrott under nedräkningen ska granen helst släckas helt, eller åtminstone tändandet av ytterligare lampor stoppas. Den röda lampan får då inte tändas.
- 5.5.11 Blockerad bana
Om banan inte är klar för start ska båda banornas röda lampor lysa eller blinka. Start ska därvid inte vara möjlig. Skillnaden mellan "avbruten start" och "blockerad bana" ligger i att det föregående avser de tillfällen då starten måste brytas efter det att motorcyklarna stagat in, det senare företrädesvis gäller då banan blivit oljebemängd men inte sanerad.
- 5.5.12 Hastighetsmätning
Den tid det tar att passera fartfällan, d.v.s. tiden från att fällans första stråle bryts till att den andra strålen bryts, d.v.s. målstrålen, räknas om till km/tim inom fartfällan. Avrundning av decimaler sker neråt.
- 5.5.13 Vinnarindikering
Vinnaren ska på lämpligt sätt indikeras. Vid publiktävling bör detta ske med indikering vid mål. Vinnarindikering får inte ges till bana där tjuvstart skett, om inte separat tjuvstartsindikering finns i målet. När ena föraren tjuvstartat (rödljus) bör möjlighet finnas att ge andra banan vinnarindikering direkt.
- 5.5.14 Fotoceller
Alla fotoceller (laser, ir etc) ska ha så lika respons tid som möjligt vid sin placering. Placeringen av dessa bör vara enligt SBF rekommendationer för tidtagningen.
- 5.5.15 Mästerskapstävlingar
Vid alla mästerskapstävlingar (SM, NM etc.) ska tidtagningsanläggningen vara godkänd av dragracingsektionen.

6 TÄVLINGENS GENOMFÖRANDE

6.1 Före tävling

6.1.1 Inbjudan/tilläggsregler

Inbjudan ska finnas tillgänglig en månad före tävlingen. Nedanstående uppgifter bör finnas i inbjudan. Uppgifter som inte kunnat tas med i inbjudan ska meddelas samtliga tävlande i PM eller slutinstruktion. Inbjudan ska alltid godkännas av domaren före ansökan om tävlingstillstånd och biläggas denna. Följande text bör alltid finnas i inbjudan:

”Tävlingen anordnas i full överensstämmelse med UEM, FIM:s internationella och SVEMO nationella tävlingsbestämmelser.

Deltagande i tävlingen sker på den tävlandes egen risk. UEM, FIM, SVEMO, den arrangerande klubben (klubbarna) samt dess tävlingsledning och funktionärer fransäger sig allt ansvar för under tävlingen inträffade skador, olycksfall, eller dylikt.

Tävlingsdeltagare och funktionärer har genom sin anmälan att delta i tävlingen samtyckt till att vederbörandes personuppgifter registreras i tävlingsarrangörens dataregister samt att arrangören, inom ramen för sin verksamhet, oavsett mediaform offentliggör namnuppgifterna.”

1. Tävlingsarrangör, ort och datum
2. Tävlingsledares namn och telefonnummer
3. Domarens namn
4. Faktafunktionärer, namn
5. Media-, PR-ansvarig, poängkoordinator vid serie namn, telefonnummer och mailadress.
6. Tävlingsform, tävlingens längd
7. Tävlingsplats, ort, bana, telefonnummer och faxnummer under tävlingen
8. Tidsplan:
 - Besiktning
 - Kvalificering
 - Förarsammanträde
 - Eliminering
 - Resultatlistan. Var den anslås
 - Prisutdelning
 - Tidpunkt för avslutad tävling
9. Deltagare, licensklasser, antal och ev. gallringsmetod, antal ordinarie förare och eventuella reserver
10. Tillåtna fordon, Motorcykelklasser, elimineringsmetod, startordning, storlek på elimineringsstege, och eventuell sammanslagning. Vid ET-tävlingar anges om tävlingen körs som Heads Up eller med handikappstart. Regler för angivande och ändring av dial-in samt legaliteten av utrustning typ trottelstopp, fördröjningsboxar o.s.v.
11. Information om huruvida hela eller del av tävling planeras att köras i mörker
12. Bensin och olja, tillgång till under tävlingen, och var
13. Miljöplan för tävlingen
14. Plats för officiell anslagstavla
15. Anmälningsavgift
16. Anmälan (dag och tid), ev. efteranmälan
17. Avlysning
18. Utnyttjande av utrymme för förbunds/arrangörsreklam samt friköpning
19. Priser poängberäkning, särskiljning, prisutdelning
20. Upplysningar, telefonnummer
21. Återbud

- 6.2 Under tävling**
- 6.2.1 Anmälningssekretariat
I anmälningssekretariatet ska förarens licens, legitimation och klubbtilhörighet kontrolleras.
- 6.2.2 Officiell anslagstavla
Det ska finnas en officiell anslagstavla på i inbjudan/tilläggsreglerna angiven plats. Där ska anslås en komplett deltagarförteckning. Efter varje kvalificeringsomgång ska en uppdaterad kval lista anslås. Elimineringstegen ska anslås samt uppdateras efter varje genomförd eliminerings omgång. Även alla officiella dokument och beslut ska anslås. Samtliga dokument ska vara daterade och signerade av berörd chefsfunktionär.
- 6.2.3 Teknisk säkerhetsbesiktning
Teknisk säkerhetskontroll ska genomföras på tävlingsplatsen. Ansvarig för klasstillhörigheten är föraren.
- 6.2.4 Förarsammanträde
Förarsammanträde ska hållas senast före första start. Det ska ledas av tävlingsledaren, som ska kalla de tävlande, chefsfunktionärer och domaren till sammanträdet. På förarsammanträdet kan bl.a. behandlas: Avvikelse från tidsschemat, säkerhetsfrågor, etc.
- 6.2.5 Byte av förare, maskin eller klass
En förare får endast anmäla en motorcykel i varje klass.
Byte av förare får inte ske.
Förare får byta motorcykel inom samma klass under tävling. Bytet måste ske före kvalificeringens slut. Minst en kvaltid måste köras med den nya motorcykeln. Förare förlorar de kvaltider han kört före bytet.
Förare får byta klass under tävlingen. Motorcykeln ska genomgå en ny besiktning och meddelande om klassbyte ska ske till tidtagningen. Bytet måste ske före kvalificeringens slut. Inga tider medföljer till den nya klassen varför minst en kvaltid måste köras i den nya klassen. Kvaltid/placering kvarstår i den tidigare klassen.
- 6.2.6 Definition av en runda
Motorcykeln ska med egen kraft passera startlinjen.
Att inte starta på starterns instruktion är orsak till uteslutning från den rundan. En förare som kör innan tidtagningen är aktiverad får inte den rundan godkänd. Om båda förarna kör innan tidtagningen är aktiverad är båda förarna uteslutna från den rundan. Startern har det slutgiltiga beslutet på startområdet. Om en eller båda förarna tar för lång tid på sig kan starten aktivera tidtagningen om han bedömer att en eller båda förarna fördröjer tävlingen. Föraren har godkänt förutsättningarna med avseende på banval, index/breakouttid etc i och med att prestage lampan tänts.
- 6.2.7 Startuppställning
Före start ställs förarna upp i startkö (uplining). Motorcykel ska under pågående tävling alltid vara ”bemannad”, d.v.s. det ska alltid finnas en person som ansvarar för att motorcykeln kan ställas upp i startkön. Uteblivande från startkö medför att föraren utesluts från sin plats i pågående omgång. Sker uteblivandet under eliminering, kvarstår dock föraren på den plats i resultatlistan han innehade före uteblivandet.
- 6.2.8 Däckvärmning, burn-outs
Max två burn-outs med vatten är tillåtet.
Det är förbjudet att efter en burn-out köra mot banans ordinarie körriktning. Brott mot denna regel medför uteslutning. Endast fordon enligt Grupp A får göra burn-out över startlinjen. Förare som passerar startlinjen tillåts backa tillbaka.
Förare som vid burn-out passerar mållinjen utesluts från ifrågasatt runda, men kvarstår dock i resultatlistan om felet begåtts under elimineringen.
Funktionär eller mekaniker får inte vidröra motorcykeln vid burn-out.

- 6.2.9 Omstart
I klasserna Top Fuel och Super Twin Top Fuel får motorcykeln inte startas om efter det att burn-out har påbörjats. Gäller även Funny Bike om kombination Injekterat – Nitrometan används.
- 6.2.10 Startförfarande
På tecken från startern kör förarna långsamt fram till startlinjen. Efter att granens prestagelampa tänts, fortsätter förarna ytterligare cirka 18 cm tills även stage lampan tänts. Ekipaget står då på rätt plats klart för start.
- 6.2.11 Startmoment
När båda tävlingsekipagen befinner sig i rätt startposition utlöser startern en kontakt, varvid nedräkning till start börjar. Två olika alternativ kan användas, se 5.5.5 och 5.5.6
- 6.2.12 Starterns auktoritet
Efter det att startern givit tecken till instagning och en av de tävlande har stagat in, ska medtävlande snarast gå in i stage. Om så inte sker släpper startern iväg den instagade när han så bedömer. Den inte instagade är då utesluten. Startern avgör alltid och kan även utesluta båda tävlande om dessa inte följer starterns direktiv.

6.3 Kvalificering

I kvalificering deltar samtliga förare som erhållit arrangörens starttillstånd och som i övrigt uppfyller de krav som gäller enligt NT, SR och tilläggsreglerna.

6.3.1 Kvalomgångar

Ett minimum på tre planerade kvalomgångar ska finnas i tidsschemat.

Varje förare ska tillgodoräkna sig sitt bästa resultat, vilket är avgörande för placeringen vid elimineringsstart.

Vid kvalkörning måste mållinjen passeras innan tidtagningsanläggningen gör timeout för att föraren ska få en godkänd kvaltid, detta förutsätter dock att den tävlande inte är utesluten enligt 7.2 eller 7.3.

Om två eller flera motorcyklar noterar samma bästa tid gäller:

- Grupp A: Den som i samband med noterandet av aktuell tid hade den högsta slutfarten erhåller den lägsta kvalplaceringen. I det fall även slutfarten är samma tilldelas den med bäst andra tid den lägsta kvalplaceringen.
- För övriga klasser: Den som noterat tiden först erhåller den lägsta kvalplaceringen.

För bracket används reaktionstiden för inplacering i elimineringsstegen.

I de klasser där breakout gäller räknas inte tider under breakout. Om en tävlande endast har tider under breakout räknas den tid som ligger närmast denna tidsgräns. När alla tävlande med tider på/över breakout har placerats i listan, placeras tävlande med tider under breakout in. Först placeras tävlande med tid närmast breakout, på nästa plats placeras tävlande med närmast snabbaste tid o.s.v.

Varje förare får endast göra ett startförsök under varje kvalomgång.

Inför varje kvalomgång ska förarna växla bana om förhållandena så tillåter.

6.3.2 Tjuvstart

För tjuvstart i kvalificeringen utdöms ingen bestraffning. Erhållen tid är giltig som kvaltid.

6.4 Eliminering

- * 6.4.1 Elimineringstegar
Följande 3 typer av elimineringsstegar finns.
 1. Prostege
 2. Sportmanstege
 3. ET-stege (endast för ET-klasser)Om endast två förare kvalificerat sig till elimineringen kör dessa tre rundor, varifrån den med flest segrar är som vinnare, s.k. matchrace.

Mallar hur elimineringsstegarna är utformade finns att hämta på www.svemo.se

Prostege innebär att kval 1:an (i ett 16 fordons fält) möter 16:e, kval 2:an möter 15:e osv.

Sportsmanstege innebär att kval 1:an (i ett 16-fordons fält) möter 9:an, kval 2:an möter 10:an osv.

ET-stege innebär att kval 1:an (i ett 16 fordons fält) möter 16:e, kval 2:an möter 15:e osv, krav på antal inkvalade enligt 6.4.1.1 tillämpas och om stegarna inte är fulla ska sololöp ges i första omgången till de bäst kvalificerade.

Stegtyp ska tillsammans med eventuella begränsningar i stegstorlek och eventuella krav på antal inkvalade fordon enligt 6.4.1.1 framgå av tävlingsinbjudan/ tilläggsregler. Denna information ska kunna utläsas per klass.

Klasserna JBA/JBB, Street Bike, Super Gas Bike, Pro Street Bike, Super Street Bike, Twin Bike, Pro Twin Bike, Funny Bike och Super Twin Top Gas använder Prostege med krav på antal inkvalade enligt 6.4.1.1 om inget annat anges i tävlingsinbjudan/ tilläggsreglerna.

För Pro Stock, Top Fuel, Super Twin Top Fuel se UEM www.uem-online.org.

- * 6.4.1.1 Krav på antal inkvalade
Om inte alla fordon tillåts delta i elimineringen krävs minst följande antal inkvalade fordon:
 - För 4-fordons fält krävs minst 3 inkvalade fordon.
 - För 8-fordons fält krävs minst 6 inkvalade fordon.
 - För 16-fordons fält krävs minst 13 inkvalade fordon.
 - För 32-fordons fält krävs minst 28 inkvalade fordon.
 - För 64-fordons fält krävs minst 58 inkvalade fordon.

- 6.4.2 Tjuvstart
Tjuvstart medför uteslutning ur rundan. Gäller inte soloheat. Föraren kvarstår på den plats i resultatlistan han hade före tjuvstarten. Endast en förare per runda kan dömas för tjuvstart (den som tjuvstartar först).

- 6.4.3 Val av bana
Den snabbaste föraren från kvalet väljer bana i första rundan. Sedan avgör tiden från omgången innan vem som väljer bana. Vid lika tid lottas banval. I bracketklasserna ges den med snabbaste reaktionstid banval. Tjuvstart räknas inte för banaval med undantag för om båda tjuvstartat och då ges banval till den som tjuvstartat minst.

- 6.4.4 Reserver
Om någon tävlande inte kan komma till start i första omgången (inte nå vattnet), får dennes plats tas av den reserv som placerat sig närmast utanför stegen under kvalificeringen. Reserv får endast gå in på tävlingsledningens direkta uppmaning. Om det finns plats för flera reserver i stegen går de in i turordning. 1:a reserv på första lediga plats, 2:a reserv på nästa tomma plats osv.

- 6.4.5 Segrare
Den förare i en runda som först passerar mållinjen är segrare oavsett körtid. Gäller inte för breakout respektive bracketklasser samt om någon förare gjort sig skyldig till föselse enligt 7.2 och 7.3.
I breakout eller bracketklasser gäller att tävlande som kör under sin breakoutgräns respektive index i elimineringen är uteslutna ur heatet, med följande undantag.
- Om någon av de tävlande bryter mot bestraffningsbestämmelserna.
 - Vid solorunda.
 - Om båda tävlande kör under sina index vinner den som avviker minst.
 - Om båda tävlande kör lika långt under sina index, vinner den som passerar mållinjen först.
- 6.4.6 Avancemang
För att avancera till nästa omgång i elimineringen krävs att motorcykeln körs över mållinjen på normalt sätt. Gäller inte om motståndaren blivit utesluten enligt paragraf 7.2 och 7.3 "Förseelse".
I en solorunda betraktas dock förare som vinnare efter det att han har passerat startlinjen med egen motorkraft. Solorunda är när endast ett fordon är korrekt instagat.
- 6.4.7 Utslagen förare
Förare som inte ställer upp i elimineringsomgång, eller inte kan staga på starterns tecken, är automatiskt utslagen. Parkamraten måste dock starta enligt paragraf 6.2.6 för att gå vidare, alternativt koras till segrare. Automatiskt utslagen förare, kvarstår i resultatlistan på den plats som han hade före uteblivandet.
- * 6.4.8 Bracketracing
I Bracketracing bestämmer och meddelar föraren själv vilken index tid han vill köra mot. Tidsskillnaden mellan de tider två förare uppger utgör handikappet dessa förare emellan. Förare som kör under sitt index i elimineringen är utesluten ur heatet, med följande undantag.
- om motståndaren tjuvstartar.
 - om någon av de tävlande bryter mot bestraffningsbestämmelserna.
 - vid solorunda
 - om båda tävlande kör under sina index vinner den som avviker minst.
 - om båda tävlande kör lika långt under sina index, vinner den som passerar mållinjen först.
- Tävling kan arrangeras med olika brackets, ex.: bracket A = maskin som beräknas fullfölja distansen på 0 - 10 sekunder, Bracket B = maskiner 10 - 13 sekunder o.s.v.
Tävlingsformen kan tillämpas oavsett klass och grupptillhörighet.
- 6.4.9 Breakout regel
I de klasser där så anges gäller breakout. Detta innebär att tävlande som kör under sin breakout gräns i elimineringen är utesluten ur heatet, med följande undantag.
- om någon av de tävlande bryter mot bestraffningsbestämmelserna.
 - vid solorunda
 - om båda tävlande kör under sin breakout vinner den som avviker minst.
 - om båda tävlande kör lika långt under sina index vinner den som passerar mållinjen först.
- 6.4.10 Sprintrun
När endast banan tillåter solokörningar, eller andra omständigheter gör det olämpligt med utslagstävling, kan man låta dessa förare köra en eller flera omgångar samt lägga ihop resultaten. Den med den lägsta sammanlagda tiden kan då koras som segrare.
- 6.4.11 Rapportering
Efter varje publiktävling ska arrangerande klubb till SVEMO domaren leverera stegar och listor innehållande samtliga startande med startnummer, förare, klass/klassindelning samt bästa tid noterade under tävlingen.

6.4.12 Rekord

Rekordnoteringar av tid och hastighet görs av förare på speciell blankett, som ska undertecknas av besiktningschef och tävlingsledare på aktuell tävling. Ansökningsblankett finns på www.svemo.se eller fås via klubben. Blanketten sänds till SVEMO för registrering. Se kapitel 8. Tidtagningsanläggningen ska vara godkänd av dragracingsektionen för att svenska rekord ska accepteras.

7 TÄVLINGSBESTRAFFNINGAR

7.1 Allmänt

Licensierad tävlande, anmälare eller funktionär kan bestraffas för brott mot gällande tävlingsbestämmelser.

Tävlande/anmälare ansvarar även för av dem anlitate mekanikers och andra medhjälparens handlingar, oavsett om dessa tillhör SVEMO-ansluten klubb. Oaktat detta kan mekaniker, tränare och likställda bestraffas enligt samma regler som för tävlande/anmälare.

Följande tävlingsbestraffningar kan utdelas:

- Tillrättavisning/varning.
- Straffavgift
- Uteslutning ur runda.
- Uteslutning ur tävling.

Tävlingsbestraffningar kan utdelas av SVEMO-domare, tävlingsledaren eller jury. Före beslut om straffavgift, eller uteslutning ur tävlingen ska vederbörande om möjligt beredas tillfälle att ge förklaring. Beslut om bestraffning ska alltid snarast delges den bestraffade skriftligt. Se Nationellt Tävlingsreglemente, NT

7.2 Förseelse

Förseelse som kan föranleda bestraffning enligt NT.

- Bruk av alkohol, doping eller narkotiska preparat omedelbart före eller under tävling
- Underlåtenhet att följa gällande säkerhetsbestämmelser
- Osportsligt uppträdande, förolämpande språkbruk
- Burnout eller okynneskörning i depå, upplining eller på returväg mm
- Varmkörning i parkeringsdepå utan kortslutningsanordning.

7.3 Specificerade förseelser

Uteslutning ur runda regleras nedan.

Detta är en del av tävlingsförfarandet och föranleder uteslutning ur rundan. Vid grov förseelse kan bestraffning enligt NT följa. Rundan börjar när fordonet går in i burn-out området (in i vattnet) och slutar när det passerar mållinjen.

- * 7.3.1 Förseelser som alltid medför att tävlande utesluts ur rundan oberoende av vad den medtävlande gör (gäller även vid solokörning)

- Fordonet inte uppfyller reglerna (även ljud, vikt eller bränslemässigt)
- Underlåtenhet att infinna sig till start på angiven tid eller efter uppmaning av funktionär
- Inte klara att starta motorn vid uppmaning
- Underlåtenhet att följa funktionärs direktiv
- Beröring av fordonet av annan person än föraren efter att framhjulet har tänt prestige lampan vid instagning
- Att avsiktligt fördröja starten
- Inte klara att staga för egen maskin
- Att lämna startlinjen (starta) innan starten aktiverat tidtagningssystemet
- Att med något hjul helt korsa mitt- eller sidomarkeringar. Gäller inte om det är uppenbart för tävlingsledningen att den tävlande gjort detta i ett försök att undvika att vätska eller delar ska komma på banan eller undvika kollision med medtävlande. Vid solokörning i eliminering innebär denna förseelse endast att tiden inte räknas för banval i nästa elimineringsrunda.

- Kontakt med barriärer, armcoräcken eller annan utrustning som tillhör banan (plastkoner undantagna). Gäller inte om det är uppenbart för tävlingsledningen att den tävlande gjort detta i ett försök att undvika att vätska eller delar ska komma på banan eller undvika kollision med medtävlande
 - Körning under absolut break-out för respektive klass, gäller även under kvalificering
- 7.3.2 För följande förseelser gäller att om bägge ekipagen felar utesluts den som felat mest eller, vid lika fel, den som felat först (tidsmässigt).
1. Spridande av vätska, karrosseri- eller motordelar.
 2. Spridande av delar eller vätska framför motståndaren i motståndarens bana är ett större fel än spridande bakom.
- 7.3.3 Undantag från bestraffning – Tjuvstart vid elimineringsrunda
Om medtävlande gjort sig skyldig till förseelse enligt 7.3.1 eller 7.3.2 medför tjuvstart inte uteslutning ur rundan.
Om båda ekipagen tjuvstartar är det alltid den som tjuvstartar först som döms som utesluten, oavsett vem som tjuvstartade först i förhållande till sin gröna lampa.
- 7.4 **Rätt till protest**
Endast tävlande har rätt att lämna in protest. Vid internationella tävlingar får dock även anmälare ge in protest.
Protest kan inte ges in mot faktafunktionärs utsago. Har protest inlämnats mot bättre vetande kan den protesterande bestraffas.
- 7.4.1 Tidsfrister, förfarande, protestavgift
För att en tävling ska kunna avslutas inom rimlig tid är tidsfristerna för att lämna protest i regel mycket korta. Protest ska vara skriftlig. Den inges till tävlingssekreteraren eller tävlingsledaren, som har att snarast överlämna den till domaren för skyndsam behandling. Protest ska alltid åtföljas av protestavgift.
- 7.4.2 Tidsfrister för protester
- | Protest avseende | Ingives senast |
|----------------------------|--|
| Beslut av tekniker | Omedelbart efter beslutet |
| Medtävländes behörighet | En timme efter start av elimineringen för respektive klass |
| Fel eller oegentligheter | 30 min efter genomfört heat, dock under eliminering före nästa omgång |
| Elimineringsordning | 30 min efter publicering av elimineringsordningen för respektive klass |
| Placering i resultatlistan | 30 min efter offentliggörande av resultatlistan för respektive klass |
- 7.5 **Överklagande**
Den som har för avsikt att överklaga ett av domaren fattat beslut ska meddela denna avsikt inom en timme efter det att tävlande fått del av beslutet. Detta sker muntligen eller skriftligen till domaren.
Vid internationella tävlingar och rikstäckande mästerskapstävlingar. Se NT.
- 7.5.1 Beslut som kan överklagas
Endast sådana beslut som avser bestraffning, protest samt andra domarbeslut som berör tävlingsbestämmelserna och deras tillämpning kan överklagas.
Besträffning som beror på ojust körning, brott mot säkerhetsbestämmelserna, brott mot vägtrafikförordningen eller faktadomares beslut kan inte överklagas. Detsamma gäller utdelad varning.
- 7.5.2 Förfarande
Överklagande sker skriftligen. Det ska vara SVEMO tillhanda senast på tredje dagen efter det att domarens beslut offentliggjorts och meddelats vid tävlingen. Övrigt Se NT.

8 REKORD

Svenskt rekord inom SM-klasserna kan sättas på samtliga av SVEMO, UEM eller FIM sanktionerade mästerskapstävlingar under förutsättning att godkänd tidtagningsanläggning används. Begäran om rekordnotering ska göras på separat blankett för att bli officiellt registrerat, eller vara noterat i officiellt juryprotokoll från NM eller EM tävlingen. SVEMO dragracing-sektion kan även i efterhand i samband med granskande av resultatlistor registrera rekord.

Rekord kan endast noteras under kvalificering och eliminering.

Rekord måste vara uppbackat inom 1 % för att vara giltigt.

Om differensen mellan de båda tiderna eller slutfarterna är större än 1 % men båda är bättre än det gällande rekordet gäller den sämre noteringen som nytt rekord. Differensen får dock inte överstiga 5 % för att rekord ska noteras.

Vid medvind i banans längdriktning får denna inte överstiga 4,47 m/s (10 mph.). Domare avgör när för stark medvind blåser.

Rekord noteras på 1/1000 sek respektive 1 km/t.

Att motorcykeln överensstämmer med aktuellt reglementet ska vidimeras av ansvarig besiktningschef.

Rekordet är giltigt så länge inte begränsningar införs i respektive klass. Rekord i äldre klasser som inte finns längre är inte officiella rekord.

9 SM OCH RM REGLER 2011 – 2012

SM och RM genomförs enligt följande.

9.1 Deltagare

Tävlingen är öppen för förare med giltig av SVEMO utfärdad årslicens, samt utländska förare med likvärdig licens från respektive federation.

9.2 Maskiner

SM/RM kan arrangeras i klasserna Grupp A och B. Ingen ny klass kommer att få SM-status innan man först har tävlat om ett RM (enligt SVEMO och RFs regler). SM genomförs i Pro Street Bike och Pro Twin Bike.

* 9.3 Deltävlingarnas genomförande

Enligt dragracing- reglementet.

Pro Street Bike och Pro Twin Bike avgörs med prostege dock max 16-stege.

För att tävlingen ska godkännas som deltävling gäller att minsta antalet startande är 6 stycken i klassen.

9.4 Poängberäkning

SM och RM poängen utdelas enligt följande:

Alla godkända besiktigade 10 poäng

Alla inkvalade 25 poäng

Vinnare i varje runda 10 poäng

Varje inkvalad motorcykel erhåller 1 poäng per sin placering i kvalet. Sista plats ger 1 poäng, sedan blir det 1 poäng till för varje placering uppåt i listan d.v.s. näst sista kvalplats ger 2 poäng o.s.v.

De utslagna i elimineringen placeras enligt sin tid i den omgången, skulle det vara en eller flera som inte noterat en tid gäller föregående fullständiga omgång.

Skulle det vara en eller fler förare som inte kunnat notera en tid gäller kvalitiden som särskiljning. Avbryts tävlingen utdelas poäng enligt föregående fullständiga omgång.

9.5 Slutresultat

När SM-serien eller RM-serien slutförts sammanräknas varje förares poäng från varje deltävling. Den förare som uppnått den högsta poängsumman tillerkänns mästerskapet för året, den näst högsta blir tvåa o.s.v.

Om två eller flera förare uppnår samma poängsumma skiljs de åt i första hand genom antalet segrar, i andra hand genom antalet andraplaceringar etc. Om inte denna åtgärd kan skilja förare åt placeras den före som i den sist arrangerade tävlingen uppnått det bästa resultatet. Om inte heller denna tillämpning ger möjlighet till särskiljning på grund av att två eller flera av förarna ifråga brutit den sista tävlingen är resultatet i den näst sista tävlingen avgörande.

Vid delad placering utgår nästkommande placering. Protest mot såväl poängberäkning som placering ska inlämnas i enlighet med vad som stadgas i Nationella tävlingsreglementet NT.

*

DRAGRACING TIDSTRÄNING (DR-TT)

BILAGA 1

1. ALLMÄNT

Regler och anvisningar för tidsträning med motorcykel på avlyst bana godkänd för dragracing. Dragracing Tidsträning (DR-TT) är i första hand avsedd för förare som saknar licens och som vill prova att köra. Banan ska ha en godkänd banlicens. Säkerhetskraven är relaterade till det försäkringsskydd som föraren har vid körningen. Förare med licens får även köra DR-TT om ställda krav uppfylls.

*

1.1 **Styrande dokument**

Regler och anvisningar i tillämpliga delar från:
FAP 512-1. Rikspolisstyrelsens författningssamling RPSFS 2009:9, utgiven 2010-08-01.
Motorcykelns tekniska utförande enligt SVEMO NT (Nationellt Tävlingsreglemente) och SVEMO SR (Specialreglemente) för Dragracing
Försäkring: SVEMO försäkringar i samarbete med Folksam.

1.2 **Regler**

Arrangemangets form.
Tidsträning med motorcykel på besiktigad Dragracingbana med giltig banlicens utfärdad av SVEMO. Förarna får efter körningen tidkort med tider och hastigheter från körningen. Ingen vinnarindikering får ges.

1.3 **Licens och försäkring**

Förare ska ha giltigt svenskt körkort för motorcykel.
Förare som saknar licens ska före körningen lösa en tidsträningssicens.
Förare som löst tidsträningssicens är olycksfallförsäkrad.
Licensens giltighet är ett dygn och ny licens ska lösas för varje tidsträningssammanslagning.
Förare som har giltig licens utfärdad av SVEMO behöver inte lösa tidsträningssicens.

1.4 **Motorcykelns utförande**

Motorcykel långsammare än 10.00 sekunder på ¼ mile, 6.40 sekunder på 1/8 mile.
Motorcykeln ska:
vara registrerad och godkänd enligt vägverkets normer
vara trafikförsäkrad
före körningen genomgå en teknisk kontroll enligt SVEMO NT och SR

Drivmedel: Bensin

Däck: Mönstrade däck. Motorcyklar med slicks får inte delta.

*

1.5 **Förarens utrustning**

Personlig utrustning enligt SR Dragracing. När DR-TT genomförs på en bana som är 1/8 mile tillåts föraren använda overall, eller jacka och byxor av textilmaterial med CE skydd på utsatta partier.

1.6 **Banlicens mm**

Banan ska vara besiktigad av SVEMO och ha en giltig banlicens.
Lokal/regional polismyndighet ska vara informerad och lämnat ett skriftligt tillstånd för arrangemanget.

1.7 **Funktionärer**

Det ska finnas namngivna samt av SVEMO utbildade och godkända funktionärer för funktionerna:
Tävlingsledare (TL)
Besiktningschef/tekniker (TE)
En namngiven person med lämplig utbildning ska vara ansvarig för:
Brand och säkerhet (SÅK)

1.8 **Säkerhetsbestämmelser**

Enligt banlicensen med följande ändringar:

Räddningstjänst/ambulans ska kunna finnas på platsen inom 15 minuter.

Skriftligt intyg från Räddningstjänsten ska finnas.

Inom startområdet ska finnas minst 20kg släckningsmedel fördelade på minst två stycken släckare.

1.9 **Miljö**

Det ska finnas toaletter och sopkärl i anslutning till banan.

1.10 **Anmälan till SVEMO, redovisning mm**

Grundavgiften för arrangemanget (tidsträningen) är betald till SVEMO genom avgiften för banlicensen.

Tidsträningslicens: 50:- för varje deltagare

Arrangören får ta ut ett högre belopp för att täcka sina utgifter. Dock ska 50:- inbetalas till SVEMO för varje förare och arrangemang.

Senast en (1) vecka före ett arrangemang (tidsträningstillfälle) ska SVEMO ha en ansökan för Dragracing Tidsträning. Ansökan kan även omfatta samtliga träningstillfällen under ett år.

Efter varje tidsträningstillfälle ska SVEMO ha en lista på dem som deltagit:

* Listan skickas direkt efter arrangemanget till SVEMO, Box 2314, 600 02

NORRKÖPING.

* Pengarna sätts in på PlusGiro15 19 71-9. Ange arrangör och datum på talongen. Blanketter finns på SVEMO hemsida [www.svemo.se /Dragracing!](http://www.svemo.se/Dragracing/)



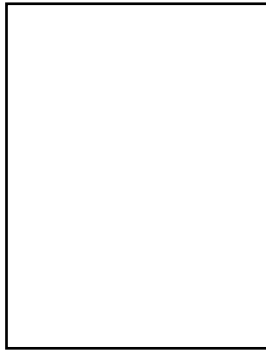
Motorkalender 2011-2012 för

SNÖSKOTER DRAGRACING

Ansvarig utgivare: Per Westling
Redaktörer: Pernilla Larsson, Annika Pettersson

SVENSKA MOTORCYKEL- OCH SNÖSKOTERFÖRBUNDET

TÄVLINGSSEKTION



Patrik Löfdahl
Tel b) 0920-21 29 97
Mobil:
E-post: patrik.lofdahl@svemo.se



Ronny Nylund
Tel b) 0977-102 07
Mobil:
E-post: ronny.nylund@svemo.se

ADJUNGERADE LEDAMÖTER

Pär Evensson
Mobil: 070-779 4774
E-post: hdparra@hotmail.com

ADMINISTRATIV ENHET



Koordinator
Annika Pettersson
Box 2314, 600 02 NORRKÖPING
Tel: 011-23 10 84, Fax: 011-23 10 81, Mobil: 070-531 86 64
E-post: annika@svemo.se

DOMARE SSK DRAGRACING 2011 - 2012

Namn	Adress	Telefon	Fax/Mobil
ANDERSSON GERT	ÄLVSBYV 1062 941 91 PITEÅ Email) gert.andersson@svemo.se	b) 0911-61018 a) 0911-78953	m) 070-6057966 b) 0911-61018 a) 0911-78955
FAGERSTRÖM PETTER	ABRAMSVÄGEN 34 961 96 BODEN Email) petter@svemo.se	b) 0921-64485	m) 070-6447510 b) +1-3609357686
JACOBSSON JAN	DVÄRSÄTT PL 1405 835 41 DVÄRSÄTT Email) jan.o.jacobsson@lantmannen.com	b) 0640-18515 a) 063-157838	a) 063-157843
JONSSON MARTIN	VÅLÅDALSGRÄND 15 831 72 ÖSTERSUND Email)	b) 063-107290 a) 070-6250950	
NILSSON BÖRJE	ÅSBERGSV 42 826 37 SÖDERHAMN Email) borje.nilsson@svemo.se	b) 0270-15198 a) 0270-15496	m) 070-3305699 b) 0270-15198
NILSSON MATS	TÅSJÖ 370 830 80 HOTING Email) mackan53@telia.com	b) 0671-21128 a) 070-5321128	m) 070-5321128
PETERSON ULLA	HÄCKEBERGA 422 247 99 GENARP	b) 040-122819	m) 0705-25 93 71
SUNDSTRÖM PER-OLA	TIMMERVÄGEN 7 952 50 KALIX-NYBORG Email) grossist.kalix@bilotraktor-lulea.se	b) 0923-21702 a) 0923-12100	m) 070-6301020 b) 0923-14985

SVENSKA MÄSTARE SNÖSKOTER-DRAGRACING IS

ÅR	NAMN	KLUBB	KLASS
1996	Ej SM-värdighet		Pro Stock 800
	Ej SM-värdighet		Racing 600
	Ej SM-värdighet		Racing 700
	Ej SM-värdighet		Racing 800
	Ej SM-värdighet		Open Mod 600
	Paul-Tore Kristensen	Alta SSE, Norge	Open Mod. 1000
1997	Ej SM-värdighet		Pro Stock 800
	Ej SM-värdighet		Racing 600
	Ej SM-värdighet		Racing 700
	Ronny Hermansen	Alta SSE, Norge	Racing 800
	Ej SM-värdighet		Open Mod 600
	Paul-Tore Kristensen	Alta SSE, Norge	Open Mod. 1000
1998	Ej SM-värdighet		Improved Stock 600
	Ej SM-värdighet		Improved Stock 800
	Camilla Wikström	Bredåkers STF	Open Modified 700
	Rikard Isaksson	SHRA-Kalix	Open Modified 800
	Mikael Göthesson	Brunflo SK	Open Modified 1000
	Susanne Borggren	Bredåkers STF	Open Fuel 600
	Mikael Engvall	SMK Dala	Open Fuel 1000
1999	Helena Abrahamsson	Hotings SK	Stock
	Ej SM-värdighet		Improved Stock
	Ej SM-värdighet		Open Modified 500/700
	Arne Bärman	Timrå SSK	Open Modified 800
	Roger Andersson	Bollnäs MK	Open Modified 1000
	Stefan Larsson	SHRA-Luleå	Open Fuel 600
	Per Linghult	SHRA-Umeå	Open Fuel 1000
2000	Marie Lindholm	SHRA-Luleå	Stock
	Ej SM-värdighet		Improved Stock
	Ola Bergvall	NMS Boden	Open Modified 500/700
	Susanna Larsson	Överkalix SK	Open Modified 800
	Mikael Göthesson	Brunflo SK	Open Modified 1000
	Ej SM-värdighet		Open 700
	Susanna Larsson	Överkalix SK	Open Fuel 1000
2001	Inget SM genomfördes		

SVENSKA MÄSTARE SNÖSKOTER-DRAGRACING SNÖ

2002	Gunnar Johansson	Njurunda SSK	Open Fuel
	Patrik Eriksson	Västanfjällens SK	Open Modified 800
	Tommy Junggren	Matfors SK	Open Modified 700
	Tomas Persson	SMK Söderhamn	Pro Stock
	Lars-Åke Grahn	Storumans SK	Stock 800
2003	Robin Berg	Lycksele MK	Stock 600
	Niklas Gustavsson	Mora MK	Open Fuel
	Bjarne Hägglund	Skellefteå MS	Open Modified 800
	Stefan Bertilsson	Fors SK	Open Modified 700
	Ola Bergvall	SHRA-Luleå	Pro Stock
Roland Larsson	FSF Nord	Stock 800	
Robin Berg	Lycksele MK	Stock 600	
2004	Tommy Junggren	Matfors SK	Open Fuel 1000
	Jonas Nordlander	Sävast SK	Open Mod/Fuel Gr .2
	Mats Westin	Njurunda MK	Open Mod/Fuel Gr. 1
	Sonny Herrlin	FSF Nord	Pro Stock
	Dan Roger Andersen	Alta SF	Stock 800
Angleica Westerholm	SMK Söderhamn	Stock 600	
2005	Christer Granberg	Vindelns MS	Open Fuel 1000
	Magnus Strid	Strömsunds SSK	Open Mod/Fuel Gr .2
	Roger Haglund	Strömsunds SSK	Open Mod/Fuel Gr. 1
	Asbjörn Opheim	Sulitjelma SF	Pro Stock
	Tony Uhlin	Matfors SK	Stock 800
Stein Tjönna	Hattfjelldal SSF	Stock 600	
2006	Christer Granberg	Vindelns MS	Open Fuel 1600
	Ingemar Stenmark	Tavelsjö SSK	Open Mod/Fuel Gr .2
	Tomas Lestander	Arjeplogs SF	Pro Stock
	Daniel Kivelä	FSF Nord	Stock 800
	Daniel Sixtensson	Dala-Järna SSK	Stock 600
2007	Henrik Granberg	Vindelns MS	Open Fuel 1600
	Marcus Georgson	Nipstadens SK	Open Mod/Fuel Gr.2
	Tomas Lestander	Arjeplogs SF	Pro Stock
	Tony Uhlin	Matfors SK	Stock 800
	Daniel Sixtensson	Dala-Järna SSK	Stock 600
2008	Thomas Mikaelsson	Frostvikens SK	Open Fuel 1600
	Bjarne Hägglund	Skellefteå MS	Open Modified 1000
	Asbjörn Opheim	Sulitjelma SF	Pro Stock
	Kim Sebbas	WSM	Stock 800

NORDISKA MÄSTARE DRAGRACING, SNÖ

1998	NORGE, Kautokeino Tony Fredriksson	Storumans SK	Stock 800
1999	SVERIGE, Sulå Niclas Ottosson Jörgen Renman	Frostvikens SK Storumans SK	Stock 800 Stock 600
2000	FINLAND, Haukipudas Lars-Erik Westman Tomas Pettersson	Kiruna MK Gudmundrå SK	Open Modified 1000 Stock 600
2001	NORGE, Hattfjeldal Tomas Pettersson Torbjörn Olofsson Robin Berg	Gudmundrå SK Lycksele MK Lycksele MK	Open Modified 1000 Stock 800 Stock 600
2002	SVERIGE, Korpilombolo Tommy Junggren Robin Berg	Matfors SK Lycksele MK	Open Modified 1000 Stock 600
2003	FINLAND, Karigasniemi Tommy Junggren	Matfors SK	Open Modified 1000
2004	NORGE, Sulitjelma Magnus Strid	Strömsunds SSK	Pro Stock
2005	SVERIGE, Jokkmokk Inställt		
2006	FINLAND, Uleåborg Beatrice Hägglund Tomas Lestander	Skellefteå MS Arjeplogs SF	Stock 800 Pro Stock
2007	NORGE, Meråker Niclas Ottosson	Frostvikens SK	Open Fuel 1600
2008	SVERIGE, Korpilombolo Henrik Granberg Tomas Lestander	Vindelns MS Arjeplogs SF	Open Fuel 1600 Pro Stock

NORDISKA MÄSTARE, IS

1999	SVERIGE, Överkalix Mikael Göthesson Arne Bårman	Brunflo SK Timrå SK	Open Modified 1000 Open Modified 800
1998	SVERIGE, Luleå Mikael Götheson	Brunflo SK	Open Fuel 1000

SPECIALREGLEMENTE FÖR DRAGRACING MED SNÖSKOTER

- 1. ALLMÄNT**
 - 1.1 Tävlingsstyp
 - 1.2 Tävlingsformer
 - 1.3 Regler och anvisningar
- 2. FÖRARE**
 - 2.1 Licenser
 - 2.2 Särskilda bestämmelser för Ungdomsklass
 - 2.3 Förarens personliga utrustning
- 3. TÄVLINGSFORDON OCH BRÄNSLE**
 - 3.1 Generella fordonsbestämmelser
 - 3.2 Viktgränser
 - 3.3 Ljudnivåer
 - 3.4 Drivmedel
 - 3.5 Klassindelning
 - 3.5.1 Ungdom 380 (grupp E)
 - 3.5.2 Stock (grupp E)
 - 3.5.3 Improved Stock (grupp E)
 - 3.5.4 Pro Stock (grupp E)
 - 3.5.5 Open Modified (grupp F)
 - 3.5.6 Top Fuel (grupp F)
- 4. TÄVLINGSOMRÅDE**
 - 4.1 Tävlingsbana DR
 - 4.2 Publik avspärningar
 - 4.3 Parkeringsdepå
 - 4.4 Returvägar
 - 4.5 Startområde
 - 4.6 Lyftanordningar
- 5. ORGANISATION AV TÄVLINGAR**
 - 5.1 Tillägsregler
 - 5.2 Program
 - 5.3 Anmälningar
 - 5.4 Anmälan vid tävlingsplats
- 6. TÄVLINGARS GENOMFÖRANDE**
 - 6.1 Säkerhet - Sjukvård
 - 6.2 Miljö
 - 6.3 Funktionärer
 - 6.4 Klasstillhörighet
 - 6.5 Klassanmälan
 - 6.6 Byte av förare och tävlingsfordon
 - 6.7 Fordonsansvar
 - 6.8 Trimning mm
 - 6.9 Besiktning av tävlingsfordon
 - 6.10 Ljudmätning
 - 6.11 Vågutrustning
 - 6.12 Officiellt svenskt rekord
 - 6.13 Tidtagning
 - 6.14 Startens auktoritet
 - 6.15 Reserver
 - 6.16 Omstart
 - 6.17 Godkänd kvaltid
 - 6.18 Val av bana
 - 6.19 Avgasrök
 - 6.20 Tävling om 3:e pris
 - 6.21 Tjuvstart
 - 6.22 Vinnare
 - 6.23 Kontroll av vinnare
 - 6.24 Eliminerings-stege
 - 6.25 Resultatlista
 - 6.26 Protester
- 7. SKISSER (appendix)**
 - 7.1 Tekniska skisser

SM / Snöcup-Reglemente
Tävling på asfaltunderlag
Speed-Run

1. ALLMÄNT

1.1 Tävlingsstyp

Dragracingtävling för snöskoter är en accelerationstävling över en viss sträcka, dock inte längre än 201,17 m (660 ft) som arrangeras på en sluten bana.

1.2 Tävlingsformer

Alternativ 1.

I en dragracingtävling ingår kvalificering och utslagning (eliminering). När kvalificeringen är avslutad, plockas de bästa förarna i varje klass ut, dessa placeras in i ett schema (elimineringsstege) för att delta i utslagningen. Vid utslagningen startar man parvis och den som först bryter mållinjen, oavsett tid, har vunnit heatet och går vidare till nästa omgång. Sammanslagning av kvatider är inte tillåtet. Minst två kvalkörningar, en på vardera bana ska erbjudas föraren.

Alternativ 2.

Vid extremt stora startfält kan arrangör välja att köra på fler än 2 banor dock max 4st. Arrangör kan dessutom välja att direkteliminera med lottad stege, men det ska klart framgå av TR vilket tillvägagångssätt som gäller och hur man går vidare till final.

Alternativ 3.

Arrangör kan även välja att köra Bracket. Antingen som en ren Brackettävling eller specifik Bracketklass/klasser vid ordinarie tävling. Arrangör ska välja lämplig klassindelning beroende av tidsdifferans mellan olika tävlingsfordon. Efter avslutat kval väljer förare sin egen dial-in tid. Pro-stege ska användas. Arrangör väljer om samtliga inkvalade ska få delta i eliminering eller fatställd storlek av elimineringsstege. Placering i stege avgörs med reaktionstid.

1.3 Regler och anvisningar

Regelverket för nationella tävlingar i Dragracing för motorcykel och snöskoter består av tre delar:

Nationella tävlingsreglementet (NT) som är publicerad i SVEMO Motorkalender.
Specialreglementet för Dragracing (SR) som är publicerad i SVEMO Motorkalender
Dragracing Mc/Snöskoter, dvs. i denna bok.

Av arrangören utgivna tillägsregler (TR) som får publiceras först efter godkännande av vid tävlingen tjänstgörande domare. Finns vanligtvis som en del i arrangörens tävlingsinbjudan.

Special Reglementet för Dragracing ska läsas och tolkas så att om det inte uttryckligen tillåts i reglementet, ska det betraktas som förbjudet.
DR-sektionen har yttersta tolkningsrätt. (se NT).

2. FÖRARE

2.1 Licenser

Senior

Från 1 januari det år föraren fyller 20 år till 31 december det år föraren fyller 55 år: Inget krav på läkarintyg.

Från 1 januari det år föraren fyller 56 år: Läkarintyg motsvarande medicinsk status för godkännande av körkort.

Junior

Från 1 januari det år föraren fyller 16 år till 31 december det år föraren fyller 19 år: Inget krav på läkarintyg.

Ungdomslicens

Se 2.2

2.1.1 Tillfällig licens
Möjlighet finns att mot uppvisande av giltigt medlemsbevis i "SVEMO-klubb" köpa engångslicens av domaren eller arrangören direkt på tävlingsplatsen.

2.2 **Särskilda bestämmelser för Ungdomsklass**

Från 1 januari det år föraren fyller 12 år till 31 december det år föraren fyller 16 år: Inget krav på läkarintyg.

2.2.1 Licensens giltighet vid träning och tävling
Utfärdad tävlingslicens ungdom gäller endast om förälder eller annan vårdnadshavare finns närvarande vid träning och tävling och under förutsättning att vårdnadshavaren inte själv deltar som förare i den aktuella tävlingen. Kravet på vårdnadshavarens närvaro och kravet på att vederbörande inte får delta i tävling utgår om vårdnadshavaren överlåter på annan person att överta vårdnadshavar-ansvaret. För att vårdnadshavar-ansvaret ska kunna överlåtas gäller följande:

2.2.1.1 Ersättaren ska vara myndig.

2.2.1.2 Ersättaren får inte åta sig uppdrag för mer än en förare vid en och samma tävling.

2.2.1.3 Ersättaren får inte själv som förare delta i tävling där han övertagit vårdnadshavaransvaret.

2.2.2 Vårdnadshavarens ansvar vid vissa träningsläger.
Vid speciella anordnade träningsläger utgår kravet på vårdnadshavarens eller ersättares närvaro under förutsättning att följande villkor uppfylls:

2.2.2.1 Träningslägret genomförs enligt i förväg bekantgjort program.

2.2.2.2 Legitimerad sjukvårdare samt sjuktransportbil står till förfogande under all körning.

2.2.2.3 Vårdnadshavarens skriftliga godkännande på att vederbörande förare får delta i lägret och på att arrangören och SVEMO inte kan ställas till svars för eventuellt inträffande skador föreligger.

2.2.2.4 SVEMO eller något annat av respektive distrikt i varje särskilt fall gett sitt skriftliga tillstånd till träningslägret.

2.3 **Förarens personliga utrustning**

Föraren ska bära:

2.3.1 Kängor av Motocross, Snowboard eller Skotersko typ. Hanskar av kraftigare typ .

2.3.2 För tävlingsändamål heltäckande lämplig klädsel som skyddar mot kyla och skada vid omkullkörning. Med lämplig klädsel menas byxa, jacka eller helt ställ av skinn eller av annat kraftigare material, typ Gortex eller liknande. Detta gäller för tävling både vinter och sommartid. Om byxor och jacka används ska dessa i midjan överlappa varandra med minst 50 mm när föraren intagit körställning.

2.3.3 Ryggskydd krävs för samtliga klasser. Ryggskydd ska bäras/anbringas under skyddskläder. Täckning av rygg ska minst motsvara kravet för ryggskydd enligt NT.

2.3.4 Godkänd skyddshjälm enligt NT. Om Jet-hjälm eller integralhjälm utan visir används, ska någon typ av skydd för ögon användas.

2.3.5 Skyddsväst innehållande ryggskydd av modell "Motocross, Skotercross" för samtliga klasser med dubbade drivmattor.

* 2.3.6 Nackkrage är obligatoriskt i klasserna OpenModified, ProStock och TopFuel

3. TÄVLINGSFORDON OCH BRÄNSLE

3.1 Generella fordonsbestämmelser

De generella fordonsbestämmelserna gäller om inte annat anges i respektive klassreglemente.

3.1.1 Motor

Motorer i tävlingsfordon ska vara av typ 2-takts eller 4-takts kolvmotor. 4-takts kolvmotor är tillåten i klasserna Stock och Pro Stock, om dessa är som original monterade i fordonet.

3.1.1.1 Kedjeskydd

Skydd runt transmissionskedja ska finnas på samtliga tävlingsfordon. Det ska täcka dess utsida samt 360° (runt om) med en min. tjocklek av 3mm aluminium eller 2mm stål, om inte original transmissionkåpa föreskrivs enligt respektive klassreglemente.

3.1.1.2 Kylsystem

Tävlingsfordon ska vara utrustade med kylsystem så dimensionerat att hindrande och genomförande av heat/tävling inte uppstår.

3.1.2 Drivsystem

På samtliga tävlingsfordon ska drivsystemet mellan motor och drivmatta bestå av variatorer med drivrem.

3.1.2.1 Drivhjul

Fordonets drivhjul får inte placeras lägre ner mot underlag än vad min, fjädringsväg tillåter.

3.1.2.2 Variatorskydd

Samtliga tävlingsfordon ska vara utrustade med variator och remskydd. Inga hål eller öppningar får finnas på variatorskyddet i remmens rotationsriktning. Fastsättning av vertikal täckplåt för utsida av variatorskydd med gummistroppar är inte tillåtet, exenterlås av stål rekommenderas. Följande gäller:

A - För Ungdom och Stock-klassen krävs original variatorskydd.

B - För klasserna PS, OM och OF krävs skyddsplåt över variatorer och rem som ska vara av samma bredd som variatorerna i övrigt med en minimitjocklek av stål 2 mm eller aluminium 3 mm, alternativt original variatorskydd som i hela sin längd täcks av en armerad gummimatta/duk, min 10mm tjock med samma bredd som variatorskyddet i övrigt och fäst med min 3 st M6-bult och karosseribricka i vardera ände i chassit. Dess utsida ska dessutom täckas till minst centrumbult med en min tjocklek av stål 2mm eller aluminium 3mm.

3.1.2.3 Slidesmörjning

Smörjning av slides tillåtes inte.

3.1.2.4 Slides / Boggiehjul

Det är tillåtet att montera extra eller demontera valfritt antal boggiehjul i samtliga klasser. Det är tillåtet att byta plastslides till valfri typ av material i samtliga klasser.

3.1.2.5 Drivmatta

Ingrepp/åverkan på drivmatta är inte tillåtet. Endast nedkapning/trimmning av kamhöjd samt borrar av hål för montering av dubb är tillåtet.

3.1.3 Bränslesystem

3.1.3.1 Bränsletank

Bränsletank får inte placeras under motorhuv. Trycksatt bränsletank eller system tillåtes inte. Används 2 eller fler bränsletankar, får funktion inte vara så att det endast går att köra på en bränsletank i taget. Samtliga bränsletankar ska vara i funktion samtidigt.

- 3.1.3.2 Bränslekran
Tävlingsfordon ska vara utrustad med bränslekran. Bränslekran ska vara åtkomlig från fordonets utsida. Ungdom och Stock enligt originalutförande.
- 3.1.4 Bromssystem
- 3.1.4.1 Färdbroms
Minst en effektiv färdbroms ska finnas. Originalhandtag eller annat handtag tillåtes även om inte 19mm kula finns. För klasserna PS, OM och OF rekommenderas en broms som fungerar även om transmissionskedjan har havererat. Om bromsskiva är monterad på drivaxel utanför mattunnel, ska ett tillfredställande och väl fastsatt skydd över denna finnas, med en tjocklek av min. 2mm stål eller 3mm aluminium.
- 3.1.5 Styrsystem
- 3.1.5.1 Styre
Styre ska ha en bredd av minst 500mm
- 3.1.6 Fjädringssystem
- 3.1.6.1 Fjädring
Samtliga tävlingsfordon ska ha en minimum användbar fjädringsväg på framskidor och boggie, enl resp klassreglemente. Användbar fjädringsväg innebär följande: pressas samman enl, klassreglementets föreskrivande utan att maskinen (matta och skidor undantaget) tar i underlaget. Fjädringsväg mäts alltid när fordonet är belastat med förare. Vid besiktning ska fordonets markfrigång mätas vid följande kontrollmätpunkter. (se skiss)
- 3.1.6.1.1 Hopdragning av framfjädring med rem, vire eller dylikt är inte tillåtet.
- 3.1.6.2 Framvagn
Framvagnskonstruktion ska vara av sådan typ att fordonet klarar av att framföras på en bana av snö och med de naturliga ojämnheter som uppstår vid en tävling. Samtliga tävlingsfordon vara utrustade med individuell (IFS) framvagnskonstruktion med stötdämpare. Bladfjädring är inte tillåtet.
- 3.1.7 Chassie / kaross
- * 3.1.7.1 Övre mattunnelskydd
På samtliga tävlingsfordon med dubbade drivmattor i klasserna Stock till Top Fuel ska tjockleken på den övre delen av mattunneln vara minst 3 mm. Om mattunneln inte är 3mm tjock ska en extra plåt av aluminium monteras, i samma bredd som tunneln i övrigt från den bakre delen av tunneln till centrumlinjen av drivaxeln för drivmattan. För fordon med originaltunnel och originaldyna är kravet ej 3mm.
(se skiss)
- 3.1.7.2 Bakre mattunnelskydd
På samtliga tävlingsfordon med dubbade drivmattor i klasserna Pro Stock - Top Fuel ska på bakre delen av mattunneln ett skydd i samma material och styrka som tunneln i övrigt anbringas. Detta är för att skydda förarens fötter och ben från att komma i kontakt med drivmattan. Skyddet ska täcka sidor och bakdel av tunneln. Skyddet ska börja vid bakre stötdämpar- och boggifästet samt fortsätta över bakre öppningen av mattunneln. (Se skiss)
- A - max 65 mm mätt från mattans kam alternativt stålrribba eller platta till bakre del av skydd.
B - max 25 mm mätt från bakre matthjulets centrumbult till nedre kant av skydd när fordonet är belastat med förare.

- 3.1.7.3 Mattunnel
Mattunnel får inte vara bredare än 500 mm mätt inuti tunneln och drivmattan ska rymmas inuti densamma. (se skiss)
- 3.1.7.4 Stänkskydd
Samtliga tävlingsfordon ska vara försedda med stänkskydd, så dimensionerat att det kan fånga upp delar som lossnar. Stänkskyddet ska ha en sådan längd att det vid belastat fordon slutar högst 100 mm från marken. Stänkskydd på tävlingsfordon med dubbade drivmattor ska sluta vid marknivå när fordonet är belastat med förare.
- 3.1.7.5 Lyftbygel
Samtliga tävlingsfordon ska vara utrustade med någon typ av lyftbygel fästad i bakre delen av mattunneln.
- 3.1.7.6 Motorhuv
Motorhuv ska finnas på samtliga tävlingsfordon och täcka front, överdel och sidor av motorutrymme, detta är ett krav om inte original utseende krävs enligt respektive klassreglemente. Hål i motorhuv större än 50cm² ska täckas med galler eller liknande med en hållbarhet minst motsvarande huven i övrigt. Infästningsanordningar för motorhuv eller bukplåt får inte vara längre än 150mm om de är riktade framåt- uppåt eller åt sidan. (se skiss)
- 3.1.7.7 Sittdyna
Samtliga tävlingsfordon ska vara utrustad med en klädd sittdyna (glidskydd) som har en minimum längd av 600 mm och samma bredd som tunneln i övrigt. Detta är ett minimikrav om inte original eller originalutseende krävs enligt respektive klassreglemente.
- 3.1.7.8 Startnummer
Tävlingsfordon ska vara försett med startnummer på båda sidor av motorhuven med sifferhöjd och bredd enl NT. Ljusa siffror mot mörk bakgrund och vise versa. Startnummer ska avlägsnas från tävlingsfordon efter avslutad tävling om detsamma används i trafik.
- 3.1.7.9 Fasta startnummer
Erhållande av fast startnummer görs via internet på följande hemsida www.racingkompaniet.se/startnumbers. Vid anmälan på postgirotalong ska tilldelat startnummer anges.
- 3.1.8 Elsystem
- 3.1.8.1 Kortslutningsanordning/Elektrisk bränslepump
Samtliga tävlingsfordon ska vara försedda med en anordning som automatiskt bryter primärströmmen, samt elektrisk bränslepump, då föraren lämnar fordonet. Kortslutningsanordning ska kunna utlösas åt alla håll samt vara så kapslad att fastfrysning inte kan ske. Utlösningsslina ska vara ordentligt fäst vid förarens handled. Utlösningsslina får inte förlängas eller skarvas.
- 3.1.9 Övrigt
- 3.1.9.1 Uppallningsbock
Samtliga tävlande ska vara utrustad med 1 st pallbock per tävlingsfordon märkt med tävlingsfordonets startnummer. Vid all varmkörning ska tävlingsfordon vara uppställd på pallbock, dessutom ska förare vara inkopplad till kortslutningsanordning. Täckplåt för sidor och bakstycke ska vara av minimum 2 mm stålplåt eller 4 mm aluminiumplåt. Om ramkonstruktion används ska denna vara tillverkad av stål med minimum rördimension 20 x 20 x 1,5 mm. Täckplåt för bakstycke bör om möjligt fästas på insida av ramkonstruktion, då räcker det med intermittentsvets alt, bultas med genomgående bultar. Minst 4 st M6 bult per sida med max, 100 mm avstånd mellan

bultar. Om täckplåt för bakstycke fästs på utsida av ramkonstruktion ska densamma helsvetsas i ramkonstruktionen. Sidoplåt ska nå fram till centrum av bakre vändhjul för drivmatta. Se skiss. Obs! endast en principskiss och inte konstruktionsritning.

3.2 **Viktgränser**

Inom vissa fordonsklasser och vid vissa tävlingar kan en specifik minimivikt förekomma. Minvikt är vikten för tävlingsfordon och förare tillsammans. Justering av viktgräns kan komma att tillämpas under pågående säsong efter beslut av SVEMO.

3.2.1 Viktbälte

Alla typer av viktbalte som bärs av förare, eller lösa föremål i tävlingsfordon är förbjudet.

3.2.2 Ballastvikt

Ballastvikt väl förankrad i fordonet är tillåten. Med väl förankrad menas, minst 1 st M8 bult alt. 2 st eller flera M6 bult av 8.8 kvalitet med karosseribricka och självlåsande mutter.

3.3 **Ljudnivå**

Den maximalt tillåtna ljudnivån dB(A), finns angivet under respektive fordonsklass. Ljudmätning ska utföras enligt 6.10 Ljudmätning.

3.4 **Drivmedel**

3.4.1 Handelsbränsle

Endast handelsbränsle enligt bestämmelser i NT får användas samt E85. Inga tillsatser utom vatten och i den allmänna handeln förekommande smörjmedel får tillsättas i bränslet. S.k. "Octane Boosters" är förbjudna.

3.4.1.1 Ungdom och Stock: Endast handelsbränsle och E85

3.4.1.2 Pro Stock, Open Modified och Top Fuel: Blyfri högoktanig bensin. Sådan tillhandahålles av vissa godkända leverantörer, vilka publiceras i SVEMO:s officiella organ och SVEMO hemsida www.svemo.se

3.4.1.3 Open Modified och Top Fuel: Metanol enligt NT.

3.4.1.4 Top Fuel: Nitrometan

3.5 **Klassindelning**

Generella fordonsbestämmelser

De fordonstekniska reglerna i klasserna Ungdom – Stock - Pro Stock ska tolkas på följande sätt, det som inte uttryckligen tillåtes i reglerna ska betraktas som förbjudet. Fordonet ska i grunden vara en original och serietillverkad maskin samt uppvisa originalutseende för respektive årsmodell. Motor med avgassystem, förgasare/insprutning och luftrenare, transmissionshus, chassiet, bränsletank, tankkåpa, motorhuv, balja/bukplåt, sittdyna och fjädringssystem ska vara original för respektive årsmodell om inte annat anges i respektive klassreglemente. Tillverkare ska ha producerat minst 500 st motorer av aktuell modell. Motor och chassiet ska tillsammans utgöra en modell som tillverkats i minst 60 exemplar och saluförts till allmänheten. För Ungdom och Stockklassen ska det finnas en av SVEMO utfärdad ID/klassningshandling senast 15 december före tävlingssäsong gällande respektive årsmodell. Överladdning är inte tillåtet. Motorer/motordelar från bil, mc, terrängfordon, marin eller vattenkraft är inte tillåtna om inte annat anges i respektive klassreglemente.

- 3.5.1 Ungdom (grupp E)
 Max 380cc vätskekyld eller 600cc fläktkyld. Klassen kan köras med klassbreakout alternativt som en bracket klass med individuella index d.v.s. föraren meddelar själv inför elimineringen vilken index tid han vill köra mot.
 Tidsskillnaden utgör handikappet dessa förare emellan. Arrangören ska i inbjudan ange vilket tävlingssätt som avses.
 Stegtyp Pro-stege. Samtliga inkvalade deltar i eliminering.
 För sträckan 201,17 m är klassbreak-out 8,90 sek och absolut break-out 8,40 sek.
 För sträckan 152,40 m är klassbreak-out 7,30 sek och absolut break-out 6,90 sek.
 Vid körning under absolut break-out, i såväl kvalificering som eliminering är förare alltid utesluten ur tävling.
- 3.5.1.1 Samtliga fordon ska följa de krav som gäller, avseende generella fordonsbestämmelserna, ljudnivå och bränsle.
- 3.5.1.2 Motor
 Max 380cc vätskekyld eller 600cc fläktkyld klassad av SVEMO med utfärdad ID-handling. Inga delar i eller på motorn får bytas, förminsas eller förstöras från motortillverkarens originalspecifikationer för modellen aktuell motor. Ingen bearbetning (polering, blästring, borrar eller svetsning) utöver klasshandling och nedanstående angivelser är tillåten. Max 2 cylindrar.
- 3.5.1.2.1 Cylinder
 Borrar av cylinder är tillåten, max, 0,5mm per cylinder över tillverkarens originalborrning.
 Nedefodring av cylinder är inte tillåtet.
 Kolvar
 Endast original, standard och överdimensionskolvar, med dito kolvbult, låsning och kolvringar får användas. Valfritt kolvmärke får användas under förutsättning att denna överensstämmer med gällande originalspecifikation för respektive motormodell.
- 3.5.1.2.2 Vevaxel
 Balansering och riktning av vevaxel samt svetsning av vevaxeltappar är tillåtet.
- 3.5.1.2.3 Förgasare/insprutning
 Original för respektive motor/modell. Max en venturi alternativt ett trottelhhus per cylinder är tillåtet. Alla typer av bearbetning på och i förgasare, insug och insprutning är förbjudet. Valfri bestyckning, med valfri bestyckning menas.
 Förgasare: hög och lågfartsmunstycke, trottelnål och originaltrottel för respektive förgasarmodell
 Insprutning: styrchips eller prom, mapping och extra bränsleregulator.
- 3.5.1.2.4 Insugningsdämpare/luftrenare
 Original för respektive årsmodell.
- 3.5.1.2.5 Transmissionskedja / Drev
 Valfri kedja och drev under förutsättning att dessa ryms inuti original transmissionskåpa för respektive modell.
- 3.5.1.2.6 Avgassystem
 Original för respektive modell, endast ett avgasrör är tillåtet. Lindning av avgaspipa med värmeisolerande material är tillåtet. Max 100 dB (A).
- 3.5.1.2.7 Oljelubrikator
 Oljelubrikatorn får demonteras och tillhörande oljebhållare samt slangar får avlägsnas och pluggas när oljeblandat bränsle används. Oljeinjektormunstycke får plockas bort och dess hål pluggas.
- 3.5.1.2.8 Tändstift
 Valfria.

- 3.5.1.3 Drivsystem
 - 3.5.1.3.1 Variator
Valfria variatorer.
 - 3.5.1.3.2 Drivmatta / Boggie
Valfri drivmatta av plast eller gummi. Stål eller titaniumförstärkta drivmattor är inte tillåtna. Boggie får flyttas/justeras så den passar till drivmattan. Kugghjulsbleck och andra synliga metalldelar är tillåtna om de inte kan anses utgöra slirskydd eller av säkerhetsskäl bedöms som olämpliga.
 - 3.5.1.4 Bränslesystem
 - 3.5.1.5 Bromssystem
 - 3.5.1.6 Styrssystem
 - 3.5.1.6.1 Styrskida
Original för respektive modell.
Se även SR Cross.
 - 3.5.1.7 Fjädringssystem
 - 3.5.1.7.1 Fjädringsväg
Min 75 mm oavsett underlag. Se skiss.
 - 3.5.1.7.2 Stötdämpare/fjädrar
Valfria stötdämpare och fjädrar dock ska originalplacering bibehållas.
 - 3.5.1.8 Chassie / kaross
Förstärkning tillåts för chassiet, boggie och fjädringssystem fram.
 - 3.5.1.8.1 Vindruta
Original för respektive modell. Vindruta får avlägsnas.
Se även SR Cross.
 - 3.5.1.8.2 Motorhuv
Motorhuv får bytas till huv gjord av annat material under förutsättning att den bibehåller originalutseende för respektive modell.
 - 3.5.1.8.3 Instrumentering
Valfri instrumentering. Hål efter bortaget instrument ska sättas igen.
- 3.5.2 STOCK (grupp E) indelas i fyra motorstorlekar

STOCK 500	(2-takt max 510cc)
STOCK 600	(2-takt max 612cc/4-takt, 3 cylindrar)
STOCK 700	(2-takt max 714cc / 4-takt, 4 cylindrar)
STOCK 800	(2-takt max 816cc)

 - 3.5.2.1 Samtliga tävlingsfordon ska följa de krav som gäller, avseende generella fordonsbestämmelser, ljudnivå och bränsle.
 - 3.5.2.2 Motor
Inga delar i eller på motorn får bytas, förminsas eller förstoras från motortillverkarens originalspecifikationer aktuell motor. Ingen bearbetning som polering, blästring, borrarbete eller svetsning utöver klassningshandling och nedanstående angivelser är tillåtet.

- 3.5.2.2.1 Cylinder
Borrning av cylinder är tillåten, max 0,5mm per cylinder över tillverkarens originalborrning. Nedfodring av cylinder är inte tillåtet.
- 3.5.2.2.2 Kolvar
Endast original, standard och överdimensionskolvar, med dito kolvbult, låsning och kolringar får användas. Valfritt märke av kolv får användas under förutsättning att denna överrensstämmer med gällande originalspecifikation för respektive motormodell.
- 3.5.2.2.3 Vevaxel
Balansering och riktning av vevaxel, samt svetsning av vevaxeltappar är tillåtet.
- 3.5.2.2.4 Reedkorg/ventil
Endast original reedkorgar för respektive modell tillåtes, dock får valfria reedventiler användas. Endast original slidskiva för respektive motormodell.
- 3.5.2.2.5 Balansaxel
Original balansaxel ska bibehållas.
- 3.5.2.2.6 Oljelubrikator
Oljelubrikatorn får demonteras och tillhörande oljebehållare samt slangar får avlägsnas och pluggas när oljeblandat bränsle används. Oljeinjektormunstycke får demonteras och dess hål pluggas.
- 3.5.2.2.7 Tändsystem
Endast original tändsystem för respektive modell. Valfri justering av tändkurva. Spole för belysning ska bibehållas.
- 3.5.2.2.8 Förgasare/insprutning/luftrenare
Original för respektive motor/modell. Max en venturi alternativt ett trottellhus per cylinder är tillåtet. Alla typer av bearbetning på och i förgasare, insug och insprutning är förbjudet. Valfri bestyckning, med valfri bestyckning menas.
Förgasare: hög och lågfartsmunstycke, trottelnål och originaltrottellhus för respektive förgasarmodell
Insprutning: styrchips eller prom, mapping och extra bränsleregulator.
Luftrenare: endast ändring enl, fordonstillverkarens originalspecifikation.
- 3.5.2.2.9 Transmissionskedja/drev
Valfri kedja och drev, under förutsättning att dessa ryms inuti original transmissionskåpa för respektive modell.
- 3.5.2.2.10 Avgassystem
Endast original för respektive modell är tillåtet. Får åtgärdas utvändigt så max 100 dB(A) erhålls. Lindning av avgaspiपा med värmeisolerande material är tillåtet.
- 3.5.2.2.11 Kylsystem
Endast original kylsystem är tillåtet. Vätske, fläkt eller luftkylning ska bibehållas. Kylkrets får inte flyttas eller modifieras, med undantag av snabbkopplingar. Endast för fordon med dubbade drivmattor får originalkylare placerad i mattunnel flyttas till valfri plats inuti, ovanpå eller sidan av mattunneln.
- 3.5.2.2.12 Tändstift
Valfria tändstift.
- 3.5.2.3 Drivsystem

- 3.5.2.3.1 Variator / variatorrem
Valfria under förutsättning att man använder sitt eget fordonsmärkes variatorer samt att diametern på variatorn är samma som original för respektive fordonsmodell. Valfri bestyckning, med valfri bestyckning menas: vikter, fjädrar och helix. Svarvning/putsning av skivornas anliggningsyta mot variatorrem samt balansering är tillåtet. Variatorskiva får inte svarvas/putsas så mycket att det kan anses som en klar försvagning av densamma. Valfri rem.
- 3.5.2.3.2 Drivmatta/boggie
Valfri drivmatta av gummi eller plast. Stålmattor eller titaniumförstärkta mattor är inte tillåtna. Boggie får justeras så den passar till drivmattan.
- *3.5.2.3.3 Drivhjul
Fritt
- 3.5.2.4 Bränslesystem
- 3.5.2.5 Bromssystem
- 3.5.2.6 Styrssystem
- 3.5.2.6.1 Styrskidor
Original för respektive modell.
- 3.5.2.6.2 Styre
Demontering av förhöjningssats till styre är tillåtet.
- 3.5.2.7 Fjädringssystem
- 3.5.2.7.1 Stötdämpare/fjädrar
Valfria stötdämpare och fjädrar. Originalplacering ska bibehållas.
- 3.5.2.7.2 Fjädringsväg
Snöunderlag min, 75mm. Is och gräs min, 50mm.
- 3.5.2.8 Chassie / kaross
- 3.5.2.8.1 Instrumentering
Valfri instrumentering. Hål efter borttaget instrument ska sättas igen.
- 3.5.2.8.2 Vindruta
Original vindruta för respektive modell. Vindruta får demonteras.
- 3.5.3 IMPROVED STOCK
Klass för typgodkända och registrerbara snöskotrar.
Improved Stock består av en kubikclass 0-1110 ccm, där motorstorleken bestämmer vikten.
För klassen Improved Pro Stock används ett viktindex-system som visar minimivikt för fordon tillsammans med förare, med hänsyn till faktorer som 2 eller 4-takt motor och antal cylindrar. Viktindex är ett levande dokument som visas på SVEMO hemsida www.svemo.se. Justering, ändring av vikt kan komma att tillämpas under pågående säsong efter beslut av SVEMO
- 3.5.3.1 Samtliga tävlingsfordon ska följa de krav som gäller, avseende generella fordonsbestämmelser, bränsle, ljudnivå och vikt vid vissa tävlingar. De modifieringar / ändringar som tillåts i klassen STOCK är tillåtna i IMPROVED STOCK.

- 3.5.3.2.1 Motor
Motorn ska vara original för modellen/chassie och tillsammans utgöra en modell som är/ var till salu för allmänheten. Överladdade motorer är inte tillåtna.
- 3.5.3.2.2 Vevhus/Motorblock
Original för modellen. Invändiga modifieringar är tillåtna förutsatt att detta inte ändrar utseende och yttre dimensioner.
- 3.5.3.2.3 Cylinder
Original för modellen. Invändiga modifieringar är tillåtna förutsatt att dessa inte syns på utsidan.
- 3.5.3.2.4 Kolvar
Fritt, gäller även kolvringar och kolvbultar
- 3.5.3.2.5 Vevaxel / Vevstakar
Original för modellen. Balansering och riktning av vevaxel, samt svetsning av vevaxeltappar är tillåtet.
- 3.5.3.2.6 Balansaxel
Original balansaxel ska bibehållas.
- 3.5.3.2.7 Topplock
Original för modellen. Invändiga modifieringar är tillåtna förutsatt att detta inte ändrar utseende och yttre dimensioner.
- 3.5.3.2.8 Reedkorg/ventil
Valfria reedkorgar/ventiler
- 3.5.3.2.9 Tändsystem
Endast original tändsystem för respektive modell. Valfri justering av tändkurva. Spole för belysning ska bibehållas.
"Pony Pac" tändsystem är tillåtet på Yamaha V-Max4 är tillåtet samt ändring av tändtidpunkt till 180 .
Omprogrammering av original tändning är tillåtet.
- 3.5.3.2.10 Förgasare/insprutning
Förgasare: Endast original förgasare för modellen, samt alla typer av Mikuniförgasare är tillåtna.
Invändig modifiering är tillåten, men maximalt 44mm borr per venturi.
Endast en förgasare per cylinder är tillåten.
Insprutning: Invändig modifiering av insug är inte tillåtet.
Användande av extra elektroniska moduler för att justera bränsle/luftblandningen i original insprutningsystem är tillåtna. T.ex Boondocker eller Powercommander.
- 3.5.3.2.11 Avgassystem
Valfri typ och modell under förutsättning att dessa ryms under motorhuv. Slutrör från avgaspipa får utmynna på valfritt ställe genom balja/bukplåt, sätet eller motorhuv under förutsättning att dessa påverkar originalutseendet så lite som möjligt. Max 120 db(A).
- 3.5.3.2.12 Motorfäste / Momentstag
Valfri typ av motorfäste/motorkudde. Stumt monterad är tillåtet. Momentstag för motor får monteras.
- 3.5.3.2.13 Luftfilter
Valfria luftfilter.
- 3.5.3.3 Drivsystem

- 3.5.3.3.1 Variator
Valfri primär och sekundärvariator
- 3.5.3.3.2 Sekundäraxel/drivaxel
Valfri sekundäraxel och drivaxel
- 3.5.3.3.3 Drivhjul
Valfri typ av drivhjul under förutsättning att man inte behöver modifiera chassiet eller mattunnel.
- 3.5.3.4 Bränslesystem
 - 3.5.3.4.1 Bränsleledningar
Bränsleslangar ska vara av armerad typ och väl klamrade. Slang av fabrikat Silicon eller Viton med god kvalité kan användas vid trånga utrymmen.
 - 3.5.3.4.2 Bränslepump/ar
Valfri bränslepump/ar
 - 3.5.3.4.3 Bränsletank
Ska vara original för modellen.
- 3.5.3.5 Fjädringssystem
 - 3.5.3.5.1 Stötdämpare/fjädrar
Valfria stötdämpare och fjädrar. Originalplacering ska bibehållas.
 - 3.5.3.5.2 Boggie
Ska vara original för respektive modell.
Vändhjul får bytas till större diameter.
Boggie får förlängas under förutsättning att det är med rejält tillverkade förlängningsdetaljer.
På gräs är antal och storlek på boggiehjul valfritt.
- 3.5.3.6 Styrssystem
 - 3.5.3.6.1 Styrssystem
Alla delar i styrningen ska vara original för modellen. Lättviktsdelar är inte tillåtna.
- 3.5.3.7 Chassie/Kaross
 - 3.5.3.7.1 Motorhuv
Motorhuv får bytas till huv gjord av annat material under förutsättning att den bibehåller originalutseende för respektive modell. Original ventilationshål får täckas igen med tape eller plexiglas i samma färg som huv. Extra ventilationshål får öppnas i huv under förutsättning att original siluettutseende bibehålls. Extra luftscop är inte tillåtet.
 - 3.5.3.7.2 Balja/Bukplåt
Ska vara original för respektive modell
 - 3.5.3.7.3 Isolering
Isolering i motorutrymme får demonteras under förutsättning att det inte påverkar originalutseende
 - 3.5.3.7.4 Dyna
Dyna får bytas ut till lättviktsdyna under förutsättning att utseendet inte skiljer sig markant från originaldynan.
På maskin som har dubbeldyna monterat original kan den bytas ut mot enkeldyna från samma märke/modell som normalt passar på chassiet.
Original rygg- och armstöd för tas bort.

- 3.5.3.7.5 Elsystem
Elsystem får demonteras.
- 3.5.3.7.6 Belysning
Belysning får demonteras.
Hål för belysning i huv ska täckas igen.
Eventuellt monterad belysning behöver inte fungera.
- 3.5.3.7.7 Förstärkning
Förstärkning av chassie är tillåtet under förutsättning att det inte påverkar originalutseendet.
- 3.5.4 PRO STOCK (grupp E)
- 3.5.4.1 Samtliga tävlingsfordon ska följa de krav som gäller, avseende generella fordonsbestämmelser, bränsle, ljudnivå och vikt vid vissa tävlingar. De modifieringar / ändringar som tillåts i klassen STOCK är tillåtna i PRO STOCK.
- 3.5.4.2 Motor
- 3.5.4.2.1 Pro Stock
2 och 4-taktmotor
Fordon utrustade med 2-taktmotor är valfritt vevhus av skotermotortyp tillåtet. Fri bearbetning och modifiering av vevhus in och utvändigt. Motor från marin, Mc, flyg eller bil är inte tillåtet. Vattenkraft "Hot Seat" motor är tillåten.

Fordon utrustade med 4-taktmotor är endast original vevhus tillåtet. Fri bearbetning och modifiering av vevhus in och utvändigt. Chassie och vevhus ska vara från samma maskinmodell.
För klassen Pro Stock används ett viktindex-system som visar minimivikt för fordon tillsammans med förare, med hänsyn till faktorer som 2 eller 4-takt motor och antal cylindrar. Viktindex är ett levande dokument som visas på SVEMO hemsida www.svemo.se. Justering, ändring av vikt kan komma att tillämpas under pågående säsong efter beslut av SVEMO.

Fri placering av motor inom motorutrymme under förutsättning att det inte påverkar yttre originalutseende på maskin. Drivaxel ska ha original placering.
- 3.5.4.2.2 Cylinder
Valfri typ och modell. Med valfri menas multiportcylinder av fabrikat typ Price, PSI, Fast, Crank Shop, HTG, Hooper, Bender och Black Magic.
- 3.5.4.2.3 Vevaxel / Vevstakar
Valfri vevaxel och slaglängd samt valfria vevstakar och cc-mått.
- 3.5.4.2.4 Motorfäste / Momentstag
Valfri typ av motorfäste/motorkudde. Stumt moterad är tillåtet. Momentstag för motor får monteras.
- 3.5.4.2.5 Topplöck
Valfri typ och modell.
- 3.5.4.2.6 Reedventil / Reedkorg
Valfri typ av reedventil och reedkorg.
- 3.5.4.2.7 Förgasare / Insprutning / Insug
Valfri typ av förgasare eller insprutning samt insug.

- 3.5.4.2.8 Avgassystem
Valfri typ och modell under förutsättning att dessa ryms under motorhuv. Slutrör från avgaspipe får utmynna på valfritt ställe genom balja/bukplåt, sätet eller motorhuv under förutsättning att dessa påverkar originalutseendet så lite som möjligt. Max 120 db(A).
- 3.5.4.2.9 Tändsystem
Valfri typ och modell av tändsystem.
- 3.5.4.2.10 Kylsystem
Valfritt under förutsättning att det inte påverkar originalutseende.
- 3.5.4.3 Drivning
- 3.5.4.3.1 Variator
Valfri primär och sekundärvariator.
- 3.5.4.3.2 Sekundäraxel/drivaxel
Valfri sekundäraxel och drivaxel.
- 3.5.4.3.3 Drivhjul
Valfri typ av drivhjul under förutsättning att man inte behöver modifiera chassiet eller mattunnel.
- 3.5.4.3.4 Drivmatta
Valfri typ av drivmatta under förutsättning att den ryms inuti original mattunnel
- 3.5.4.4 Bränslesystem
- 3.5.4.4.1 Bränsleledning
Bränsleslangar ska vara av armerad typ och väl klamrade. Slang av fabrikat Silicon eller Viton med god kvalité kan användas vid trånga utrymmen.
- 3.5.4.4.2 Bränslepump
Valfri bränslepump.
- 3.5.4.4.3 Bränsletank
Bränsletanken behöver inte vara av originalmodell.
- 3.5.4.5 Fjädringssystem
- 3.5.4.5.1 Boggie
Valfri typ av boggie med tillhörande upphängning.
- 3.5.4.5.2 Framfjädring.
Framfjädring med stag/armar får modifieras och bytas ut under förutsättning att original konstruktionsutförande och hållfasthet bibehålls. Chassie med original A-arms utförande får byta/modifiera A-armor, och chassie med Trailingarmar får byta/modifiera dessa. Materialbyte är tillåtet under förutsättning att minst original hållfasthet bibehålls. Med materialbyte menas från aluminium till stål eller från stål till Chromemolybden / Titanium. Utbytt styvspindel ska ha en materialtjocklek av min. 3mm och med en min. rördiameter av 19mm. Valfri stötdämpare och fjäder.
- 3.5.4.5.3 Fjädringsväg
Fjädring för snöunderlag min 75mm. För is – gräs 50mm.
- 3.5.4.5.4 Krängningshämtnare
Krängningshämtnare och dess infästningar får demonteras.
- 3.5.4.6 Styrsystem

- 3.5.4.6.1 Styrutrustning
Samtliga delar i styrutrustningen ska vara minst original. Styrstag kan få modifieras eller bytas ut om dessa är i kraftigare utförande än original. Lättviktsdetaljer är inte tillåtet. Valfri modell av styre under förutsättning att denna inte påverkar säkerheten.
- 3.5.4.6.2 Valfri styrskada med samma hållfasthet som originalskida. Min längd 750mm och min. bredd 100mm.
- 3.5.4.7 Chassie/kaross
- 3.5.4.7.1 Motorhuv
Motorhuv får bytas till huv gjord av annat material under förutsättning att den bibehåller originalutseende för respektive modell. Original ventilationshål får täckas igen med tape eller plexiglas i samma färg som huv. Extra ventilationshål får öppnas i huv under förutsättning att original siluettutseende bibehålls. Extra luftscoop är inte tillåtet.
- 3.5.4.7.2 Balja/bukplåt
Balja/bukplåt får modifieras men måste bibehålla original siluettutseende.
- 3.5.4.7.3 Isolering
Isolering i motorutrymme får demonteras under förutsättning att det inte påverkar originalutseende.
- 3.5.4.7.4 Sittdyna
Sittdynan får sänkas max 50mm. Sittdynans stomme får tillverkas av annat material under förutsättning att det inte påverkar originalutseendet.
- 3.5.4.7.5 Stänkskydd
Samtliga tävlingsfordon ska vara utrustad med stänkskydd av typ originalmodell. Stänkskyddets festsättning ska vara så konstruerad att den förhindrar stänkskyddet att åka in i mattunneln.
- 3.5.4.7.6 Förstärkning
Förstärkning av chassie är tillåtet under förutsättning att det inte påverkar originalutseendet. Viss modifiering, förstärkning och utbyte av vissa detaljer i framram "Bulkhead" för anpassning av större vevhus och cylinder är tillåtet. Byte av sidomotorplåt till hel och kraftigare modell för nyare skotermodeller är tillåtet. Ändring av chassievinkel mellan framram och mattunnel är tillåtet under förutsättning att endast originaldelar från samma märke/modell används. Framram av rörkonstruktion är inte tillåtet.
- 3.5.4.7.7 Förlängning av chassie. Förlängning av chassie får utföras på kort maskin som även finns som original av lång typ. Samt att det finns original förlängningskitt att tillgå.
- 3.5.4.8 Elsystem
Elsystem får demonteras.
- 3.5.4.8.1 Instrumentering
Valfri instrumentering. Hål efter borttaget instrument/mätare ska sättas igen.
- 3.5.4.8.2 Strålkastare
Strålkastare får demonteras.
- 3.5.5 OPEN MODIFIED (grupp F)
För klassen Open Modified används ett viktindex-system som visar minimivikt för fordon, med hänsyn till faktorer som 2 eller 4 takts motor, överladdning och cylindervolym. Viktindex-systemet är ett levande dokument och visas på SVEMO hemsida, www.svemo.se Justering, ändring av vikt kan komma att tillämpas under pågående säsong efter beslut av SVEMO.
- 3.5.5.1 Samtliga tävlingsfordon ska följa de krav som gäller, avseende generella fordonsbestämmelser, ljudnivå och bränsle, samt vikt vid tävling.

- 3.5.5.2 Motor
Fri trimning, fri placering. Överladdning är tillåtet upp till 816cc.
- 3.5.5.3 Chassi
Valfri konstruktion. Längd max 3500mm. Bredd max 1500mm.
- 3.5.5.4 Variator, Drivmatta, Boggie, Drivaxlar och drivhjul
Valfritt.
- 3.5.5.5 Avgassystem/Ljudnivå
Valfri konstruktion. Max 120 dB(A). Vad gäller avgasrör, pipor ska förare vara skyddade från dessa i sin normala körställning. Om risk för kontakt med dessa föreligger ska de avskärmas med skyddsplåt eller kraftigt nätgaller.
- 3.5.5.6 Bränsleslangar
Bränsleslangar ska vara av armerad gummi och väl klamrade. Slang av fabrikat Silicon eller Viton med god kvalité kan användas vid trånga utrymmen.
- 3.5.5.7 Bränsletank
På tävlingsfordon med motor vänd så att avgassystem mynnar ut bak mot förare samt förgasare riktade framåt får bränsletank placeras under motorhuv. Tank ska då placeras så långt fram i nosparti under huv som praktiskt är möjligt. Mellan tank och motor ska en tätslutande brandvägg (skott) finnas tillverkad av min 1mm aluminiumplåt. Detta tankutrymmet ska vara väl ventilerat.
- 3.5.5.8 Fjädringsväg
För snöunderlag minimum 75mm. För is och gräs minimum 25mm.
- 3.5.5.9 Styrskidor
Valfri typ. För snöunderlag minimum längd 750mm , bredd 100mm.
För is och gräsunderlag minimum längd 500mm , bredd 75mm.
- 3.5.5.10 Nitrometan
Nitrometan får ej användas tillsammans med turbo eller kompressor. Tävlingsfordon som använder nitrometan ska ha en bränsleventil ” shut off ” som stängs automatiskt när förare lämnar fordonet.
- 3.5.5.11 Kompressor (Blower , Super charger)
Metanol, E85 eller bensin är de enda bränslen som får användas vid kompressordrift. Fångsystem för kompressor är obligatoriskt för att förhindra att kompressor skjuts bort från motor vid kompressorhaveri. Fångsystemet kan bestå av remmar. Kontakta SVEMO SSK-DR-Sektion för info.
- 3.5.6 Top Fuel
Denna klass tillämpar valfri chassikonstruktion och motoralternativ med fri vikt och fri kubik kubik. I övrigt ska säkerhetskraven i generella fordonsbestämmelser och vad gäller nitrometan och kompressor följas, liksom krav på förarens personliga utrustning.
- Arrangörer som avser att bjuda in denna klass ska försäkra sig att det finns bromssträcka om minst 300m.

4 TÄVLINGSOMRÅDE

4.1 Tävlingsbana - Dragracing

Banlängd Dragracing: maximal längd på accelerationssträckan ska vara 201,17m (660 fot, 1/8 mile). För gräsunderlag rekommenderas 121,92 m (400 fot) eller 152,4 m (500 fot).

Banbredd: banan ska vara min 8m per startande.

Uppbromsningssträcka: Vid isunderlag min 400m. Vid snö eller gräsunderlag minst 250m. Tävlingssträckan ska uppmätas så noggrant som möjligt. Säkerhetszon för bana ska vara minst 10m. Säkerhetszon för publik ska vara minst 25m + returvägens bredd mätt från bankant. (se skiss)

Mållinje: Mållinje ska markeras tydligt med antingen flagga, koner eller färgad linje.

4.2 Publikavspärningar

Hela start- och målområdet samt parkeringsdepå och alla de punkter där det antingen är nödvändigt att tillförsäkra de tävlande en hindersfri körning eller att skydda publiken måste avspärras på ett betryggande sätt.

4.3 Parkeringsdepå

Vid varje tävling ska en parkeringsdepå finnas. Depåområdet ska ha samma ytbeskaffenhet som tävlingssträckan. Inmatningskön (uppliningen) och depå ska ligga i anslutning till startområdet. I parkeringsdepån råder rökförbud. Vid uppställning av tävlingsfordon i depå ska förare se till att rikta fordonets bakdel från område där risk föreligger att publik, tävlande eller funktionärer kan bli träffade av delar vid matthaveri.

4.4 Returvägar

Returvägar ska förläggas så att kommande heat kan starta omedelbart efter att tävlingsfordonen avlägsnats från bromssträckan. Returvägar bör vara av samma ytbeskaffenhet som tävlingssträckan samt med en minsta bredd av 3m.

4.5 Startområde

Startlinje. Vid underlag av snö eller gräs ska arrangör använda sig av en startramp med skotermattor väl fastsatta i underlaget 12m ut från startlinjen samt 3m bakom. Minsta höjd på startmattornas klackar ska vara 20mm av fullblockstyp. Startmattorna bör vara så likvärdiga som möjligt på samtliga ramper. Typ av startmetod ska anges i TR.

4.6 Lyftanordning

Vid upplyftning av tävlingsfordon för rensning av drivmatta ska lyftanordning vara så konstruerad att den på ett säkert och betryggande sätt hindrar eventuella delar som lossnar att skada förare, team-medlemmar, funktionärer eller publik. Lyftkrok ska vara klädd för att undvika skador på tävlingsfordon. Funktionär som arbetar med upplyftning av fordon bör vara utrustad med skydds-glasögon samt vid halt underlag broddar.

- 4.6.1 Arrangören bör tillhandahålla minst 2 st uppallningsbockar vid startområdet. Arrangörer som vill styra tiden bör sköta upplyftning av fordon, detta är särskilt viktigt tidigt på säsongen när dagarna är korta.

5 ORGANISATION AV TÄVLINGAR

5.1 Tillägsregler

I TR ska finnas uppgifter enligt NT. Dessutom uppgifter om vilken typ av tidtagning, storlek av elimineringsstege och vilken startmetod som ska användas.

5.2 Program

Vid varje publiktävling ska program tillhandahållas. I programmet ska uppgifter om de startande förarnas nummer, eventuellt team, klubb tillhörighet, fordonsmärke och klass anges. Enligt NT.

5.3 Anmälningar

5.3.1 Anmälningstidens utgång

Anmälan ska ske på SVEMO postgiro talong, Postgirotalongen ska vara registrerad på postgiro senast 10 dagar före tävling. Postgirotalongen ska vara maskinskriven. OBS! Glöm inte att fylla i tilldelat startnummer på postgirotalongen (se skiss.)

5.3.1.1 Avgifter

Anmälningavgift ska upptagas vid alla tävlingar. Anmälningavgiften ska vara minst 150:-. Inbetald anmälningavgift tillfaller arrangören om anmäld förare inte kommer till anmälan tävlingsdagen. Arrangörer ska återbetala anmälningavgiften till förare, som inte blivit antagen eller vid uppvisande av läkarintyg senast 5 dagar efter tävlingsdagen.

5.3.1.2 Efteranmälningavgift ska uttagas med 350:-. Efteranmälan på tävlingsdagen är inte tillåten. Efteranmälan bör ske senast 24 timmar före första besiktning.

5.3.1.3 Varje förare ska som startbekräftelse erhålla TR senast 4 dagar före tävling. Dessa handlingar ska även sändas till domaren. Först efter godkännande från domaren kan TR med domarens stämpel sändas till förarna.

5.4 Anmälan vid tävlingsplatsen

Föraren ska på fastställd tid/plats registrera sig hos tävlingssekreteraren i anmälningssekretariatet och uppvisa licens samt erhålla aktuell deltagarförteckning (gäller även vårdnadshavaren för ungdomsklassen).

6 TÄVLINGENS GENOMFÖRANDE

6.1 Säkerhet - Sjukvårdsberedskap

Under tävling ska det inom tävlingsområdet finnas endera en läkare eller sjuksköterska som har erfarenheter av akutvård. Adekvat sjukvårdsutrustning ska finnas tillgänglig. De ytterligare resurser som erfordras bestäms med hänsyn till varje tävling.

En ambulans ska finnas tillgänglig inom tävlingsområdet eller inom sådant avstånd att den kan vara på plats inom 15 minuter. Sjukvårdspersonal och ambulans får ingå i den sjukvårdsberedskap som följer av gällande tävlingsreglemente.

6.1.1 Brandförsvaret

Inom varje depå ska det finnas minst 2 funktionsdugliga SIS - märkta handsbrandsläckare av effektivitetsklass III, typ ABE. Depåfunktionär ska vara utbildad i handhavande av brandsläckare. Vid start och målgång bör fordon vara utrustad med brandsläckare och utbildad personal finnas. Dessutom ska det finnas personal bemannad med handbrandsläckare vid mitten på var sida av tävlingssträckan (se banskiss).

6.1.2 Köldgräns

Tävling får inte genomföras vid lägre temperatur på tävlingsplatsen än minus 20°.

6.2 Miljö

6.2.1 Oljeuppsamling

Det ska i depå finnas kärl avsedda för hantering av spillolja, bensin och glykol, samt övriga förekommande kemikalier.

- 6.2.2 Sopor
Det ska i depå finnas kärl avsedda för sopor.
- 6.2.3 Sanitära anordningar
Det ska i depå finnas minst 1st damtoalett och 1st herrtoalett med tvättmöjlighet.
- 6.3 **Funktionärer**
Vid varje tävling ska det finnas utsedd säkerhetschef. Funktionär med arbetsuppgifter som berör säkerhetstjänsten ska vara särskilt utbildad för sin uppgift. Tävlingsledare ska ha, av SVEMO utfärdad, giltig Tävlingsledarlicen. För övriga funktionärer ska en skriftlig detaljinstruktion finnas. Person under 15 år får inte anlitas i befattning som berör säkerheten, exempelvis i postering. Funktionärer och vakter ska vara klädda eller bära sådana kännetecken att det klart framgår vilken funktion dessa har i tävlingen. Funktionär som ska fullgöra sina åligganden i mörker ska bära reflex.
- 6.4 **Klasstillhörighet**
Ett tävlingsfordon tillhörande en viss klass får endast anmälas i den mån ifrågasvarande klass förekommer och får endast tävla i denna klass. Tävlade i SM - serien på isunderlag får anmäla sig i fler klasser än den han/hon är grundklassad i samt tävlingar där man direktelimineras utan kvalificering. Fordonet ska dock lägst uppfylla tekniska- och säkerhets-normerna för den klass som maskinen är grundklassad i.
- 6.5 **Klassanmälan**
Förare får anmäla sig till flera klasser.
- 6.6 **Byte av förare och tävlingsfordon**
Tävlingsledning har rätt att medge byte av förare och/eller tävlingsfordon, under förutsättning att de nödvändiga kvalifikationer i enlighet med för tävlingen gällande reglementen finns. Sådant byte är dock endast tillåtet intill 60 minuter före fastställd tid för första start.
- 6.6.1 Ett tävlingsfordon får under en och samma tävling inte framföras av fler än en förare.
- 6.7 **Fordonsansvar**
Tävlingsfordon ska under pågående tävling alltid vara bemannat, så att det alltid finns en person som ansvarar för att fordonet kan ställas upp i startkän/uppliningen.
- 6.7.1 Inom startområdet får endast föraren, samt max 2 st mekaniker, tillsammans med sitt fordon och funktionärer uppehålla sig.
- 6.7.2 Endast föraren får vidröra tävlingsfordonet när pre-stage lamporna tänts.
- 6.7.3 Förare ska för egen hand utan yttre hjälp kunna ” staga ” sitt tävlingsfordon.
- 6.7.4 Från start till målgång ska föraren ha båda fötterna placerade på därför avsedd plats på sitt fordon.
- 6.7.5 Vid all varmkörning med roterande drivmatta ska uppallningsbock användas samt inkopplad kortslutningsanordning var ansluten till förare.
- 6.7.6 Okynnaskörning i depå, start-kö eller returväg är förbjuden. Max hastighet i depå är promenadtakt.
- 6.7.7 Miljömatta och uppsugningsmatta
För samtliga snöskotrar som placeras i depån ska absorberande markskydd (miljömatta) användas som skydd mot spill på marken. Detta är obligatoriskt vid all dragracingverksamhet. Storleken på mattan ska vara minimum 100x80cm. Underlåtenhet att använda miljömatta kommer att innebära uteslutning. För att slippa utesluta en förare som har ”glömt” sin miljömatta är det lämpligt att arrangören tillhandahåller mattor för försäljning.

6.8 **Trimning- brott mot säkerhetsbestämmelser**

Otillåten trimning, ändring av tävlingsfordon eller brott mot säkerhetsbestämmelser medför uteslutning ur tävling och anmälan för bestraffning till SVEMO.

6.9 **Besiktning av tävlingsfordon**

6.9.1 Detaljer som ska kontrolleras och vara godkända innan tävlingsfordon får delta i tävling.

1. Kortslutningsanordning.
2. Variatorskydd.
3. Färdbroms.
4. Stänkskydd.
5. Hjälmskydd och personlig skyddsutrustning.
6. Uppallningsbock

För tävlingsfordon med dubbade drivmattor ska även dessa punkter kontrolleras.

8. Förarens skyddsväst
9. Övre mattunnelskydd
10. Bakre mattunnelskydd

När besiktning utförts, förare och maskin och godkänts ska någon typ av klistermärke anbringas på fordonet väl synligt för funktionärer i startområdet.

6.9.2 Besiktningen ska vara bemannad under hela tävlingen för att möjliggöra stickprovskontroller av antingen rutinmässig art eller beordrade av tävlingsledning/ domare. Stickprovskontroll av vikt, bränsle, ljudnivå eller cylindervolym ingår som en normal del av tävlingsförfarandet.

6.10 **Ljudmätning**

All ljudmätning ska utföras med stickprovsmässig karaktär av startfältet. Dessutom kan fortlöpande stickprovskontroller utföras under tävlingen gång. Domare och arrangör avgör vilka maskiner som ska ljudmätas. Ljudmätningen ska utföras på en brygga så hög att avgasrörets slutända kommer 1 m över mark/ snöplan. Bryggan ska dessutom vara öppen under avgasrörets mynning. Ljudmätare ska placeras i 90° vinkel mot fordonet samt 1m från avgasmynning och avläsas vid 4000 varv/min. (se skiss)

6.11 **Vågutrustning**

Vid tävlingar där vägning av fordon kommer att utföras ska vågutrustning vara beskaffad enligt följande. Vågen bör vara elektronisk och konstruerad för vikter upp till 500 kg. Vågen bör ha en tolerans +/- 2 kg inom temperaturområdet plus 20 till minus 20°. Den bör om möjligt placeras på vindstilla plats så att vägningarna inte påverkas av vindkrafter. För kontroll av vågen ska kända vikter på minst 10 kg, helst 25 kg, finnas tillgängliga. Om kontrollvikten läggs till exempelvis ett tävlingsfordons vikt ska viktökningen stämma med kontrollvikten. Den på tävlingsplatsen befintliga vågens viktangivelse gäller, även om denna skiljer sig från andra vågar.

6.12 **Officiellt Svenskt rekord**

Officiellt rekord noteras i varje klass för lägsta tid och högsta slutfart. Rekordet kan endast sättas under kval eller eliminering och måste backas upp inom 1% vid samma tävlingstillfälle. Den klass i vilken rekord sätts måste finnas med i tävlingens inbjudan/TR och vara öppen för alla. Om differensen mellan de båda tiderna eller sluthastigheterna är större än 1% men båda är bättre än gällande rekord, gäller den sämre noteringen som nytt rekord. Vid rekord ska tävlingsfordonets cylindervolym, ljudnivå, samt vikt vid tävling på isunderlag, kontrolleras. En fullgod tidtagningsanläggning ska ha använts. Ansökan om rekord ska göras hos SVEMO på särskild blankett, arrangören tillhandahåller blankett för svenskt rekord.

6.13 **Tidtagning**

Om tidtagningsanläggning med startträd (julgran) används ska alltid gult ljus föregå grönt, antingen att samtliga (3 st) tänds samtidigt sk Pro Start med 0,4 sekunder före grönt ljus eller att de gula lamporna tänds eller släcks en efter en med en tidsintervall

av 0,5 sekunder före grönt ljus. Om tidtagning utan startträd används ska start alltid indikeras med grönt ljus. Typ av tidtagningsanläggning ska alltid anges i TR. Vissa typer av tidtagningsanläggningar kan, utöver tid och sluthastighet, även erbjuda reaktionstid, 60 fot - tid, tidkort samt score board. Tidtagning bör ha en noggrannhet på 1/1000 sekund. Startträdets avstånd från startlinjen ska vara 11 m +/- 2m.

6.13.1 Signaler

Endast dessa är de ljussignaler som ska förekomma inom Dragracing.

Gult ljus = Start kommer strax.

Grönt ljus = Start, klart att köra.

Rött ljus = Tjuvstart, alternativt förbjudet att köra eller hinder på banan.

6.13.2 Fotoceller

Avståndet mellan fotocellerna för pre-stage och stage ska vara 178mm och mellan stage och guarden 406mm. Startfotocellerna bör sitta på en höjd mellan 300mm -500mm. Fotoceller utefter banan och vid mål bör ligga på en höjd mellan 150 - 250 mm eller om möjligt på samma höjd som startfotocellerna. För att skydda fotoceller från påkörning bör arrangör / tidtagare antingen måla fotoceller i fluorescerande färg eller placera plastkoner framför desamma. OBS! Plastkoner får inte förankras i underlag utan ska vara överkörningsbara.

6.14 Starterns auktoritet

Följande gäller vid eliminering: Efter det att startern givit klartecken till instagning och en av de tävlande stagat in, ska medtävlande snarast gå in i stage. Om så inte sker släpper startern iväg den instagade när han så önskar. Den inte instagade är då utesluten. Startern avgör alltid.

6.14.1 Vid instagning gäller att båda fordonen måste ha tänt pre-stage lampan innan någon av fordonen får köra fram och tända stage-lampan. Om förare passerar rätt startposition, måste föraren backa helt ut ur stage och pre-stage innan nytt försök görs.

6.15 Reserver

Om någon tävlande inte kan komma till start i första elimineringsomgången, får dennes plats tas av den reserv som placerat sig närmast utanför stegen under kvalificeringen, om tid finnes. Reserv får endast gå in på tävlingsledningens direkta uppmaning. Om det finns plats för fler reserver i stegen går de in i turordning efter som heaten körs.

6.16 Omstart

Om båda tävlande får problem innan instagning kan omstart ske efter beslut av tävlingsledaren. Omstart sker då som sista par i pågående omgång (klass). Kan detta inte ske är de tävlande uteslutna (detta gäller under eliminering).

6.17 Definition av godkänd kvaltid

Förare ska med sitt tävlingsfordons egen motorkraft lämna startlinje så att tidräkning påbörjat, samt passera mållinje innan respektive tidtagningsanläggnings maxtid utgått.

6.17.1 Lika tid i kval

Om två tävlingsfordon gjort lika bra tider på 1/1000 sekund när under kvalificeringen gäller: Fordon med den högre sluthastigheten vid aktuell tid ska få den bättre kvalplaceringen. Om särskiljning fortfarande inte kan ske, tillgrips lottning och vinnaren får den bättre placeringen.

6.18 Val av bana

I samtliga klasser väljer tävlande med bästa tiden i föregående omgång bana, i omgång 1 gäller kvaltiden.

6.19 Avgasrök

Om förare får tjuvstart på grund av sitt fordons avgasrök så tolkas det som ett fordonstekniskt fel och inte som ett fel på tidtagningsutrustning.

- 6.20 **Tävling om 3:e pris**
Om en tredjepristagare ska utses, ska alltid ett heat mellan de utslagna semifinalisterna genomföras oavsett om en eller båda har tjuvstartat ”rödlyktat ” i semifinalen.
- 6.21 **Tjuvstart**
- 6.21.1 Kvalificering
För tjuvstart utdöms ingen bestraffning.
- 6.21.2 Eliminering
Tjuvstart medför uteslutning ur heatet. Endast en förare per heat kan dömas för tjuvstart. Gäller inte soloheat.
- 6.21.3 Då båda förarna gör sig skyldiga till förseelser som medför uteslutning, döms den ene enligt följande rangordning och endast den grövre förseelsen medför uteslutning:
1. Att med någon del av fordonet korsa mittlinjen framför eller jämsides med motståndaren.
 2. Tjuvstart.
 3. Brutit mot gällande specialreglemente.
 4. Att med någon del av fordonet köra utanför sidomarkeringen eller köra på barriärer eller tidtagningsutrustning.
 5. Att med någon del av fordonet korsa mittlinjen efter motståndaren.
 6. Spridande av större karosseri- eller motordelar framför motståndaren.
- 6.22 **Vinnare**
För att bli vinnare i ett heat och gå vidare till nästa omgång under elimineringen krävs det att fordonet ska av egen motorkraft kunna köras in i stage och tända pre-stage och stagelamporna. Vid soloheat är den tävlande vinnare av heatet när den första gula lampan tänds alternativt när de tre gula lamporna tänds. vid användning av tidtagning utan startträd avgör tävlingsledaren tillvägagångssättet från fall till fall vad gäller ovanstående. Omkörning av något heat, för något par, under eliminering tillgrips endast vid fel på tidtagningsutrustning eller efter felaktigt handlande av funktionär, och endast om något av felen är avgörande för heatetsutgång. Omkörning av sker oavsett utgången på heatet och endast på tävlingsledningens direkta uppmaning.
- 6.23 **Kontroll av vinnare**
Cylinder volym, bränslekontroll och ljudmätning, samt i vissa fall vägning av fordon, kan komma att tillämpas på vinnarens maskin i respektive klass.
- 6.24 **Eliminering**
Elimineringen genomförs med prostegar. Max storlek på stege är 32. Med 3-5 inkvalade körs en 4-stege, 6-12 inkvalade körs en 8-stege , 13-27 inkvalade körs en 16-stege och med 28 eller fler inkvalade körs en 32-stege. I ungdomsklassen kan samtliga med godkänd kvaltid få delta i eliminering.
- 6.25 **Resultatlista**
Arrangör ska upprätta resultatlista och anslå densamma på tävlingsplatsen. Klockslag ska anges på resultatlistan. I Dragracing ska resultatlistan utarbetas i form av elimineringstege. Därutöver ska en deltagarförteckning upprättas innehållande placeringar, namn, klubbtilhörighet, fordonsmärke samt eventuellt anmälare. Arrangören bör spara resultatet från tävlingen i 1 (ett) års tid.
- 6.26 **Protester**
Protest mot resultatlistan ska inges inom 30 minuter från det klockslag som finns angivet i resultatlistan. Vid protest erlägges avgift enligt NT till tävlingsledaren. Protest handlägges enligt bestämmelser i NT.
- 6.27 **Maskinunderhåll - Hederspriser**
- 6.27.1 Maskinunderhåll får inte utdelas i ungdomsklassen. I ungdomsklassen ska pokal utdelas från 1.a plats t.o.m. 4.e plats och resterande deltagare ska tilldelas plakett eller medalj.

REGLER FÖR ÖPPET SM / SNÖCUPEN

1. TÄVLINGAR

Tävlingssträckan ska vara 201,17m (660 fot), på hårdpackad snö avsedd för fordon med odubbade mattor i samtliga klasser. Elektronisk tidtagning är obligatorisk. Vid varje kval och elimineringsomgång fram till final ska startordning för respektive klass vara följande, Top Fuel börjar och Ungdom 380 avslutar. Avfart från tävlingsbana efter målgång bör förläggas i slutet av bromssträckan. Arrangör bör preparera accelerations och bromssträcka efter varje avslutad kvalomgång eller oftare om så är nödvändigt.

- 1.1 Om tävling inte kan genomföras på grund av otjänligt väder eller annan oförutbestämd händelse kan den delvis eller helt flyttas till annat datum och /eller annan bana för att slutföras eller köras om. Finns ingen möjlighet till detta kan den poängställning och det resultat som förelåg vid avbrytandet komma att gälla efter beslut av SVEMO.

2. DELTAGARE / DELTÄVLINGAR

Tävlingen är öppen för förare med giltig, av SVEMO utfärdad, licens samt utländska förare med likvärdig licens och med starttillstånd från respektive FMN att tävla i SM. Tävlingsdagar presenteras i SVEMO's officiella tävlingskalender. Serien består av ett antal kvaltävlingar beroende av tillgång på arrangörer och en direktavgörande finaltävling. Deltävlingarna fungerar som kvalificering till finaltävlingen där de 16 främsta i respektive klass möts i den direktavgörande finaltävlingen.

3. TÄVLINGSFORDON

SM genomförs i 5 klasser enligt följande:

Stock 600	Open Modified	Pro Stock
Stock 800		Top Fuel

Snöcupen genomförs i 3 klasser enligt följande:

Ungdom 380	Stock 500	Stock 700
------------	-----------	-----------

4. TÄVLINGENS GENOMFÖRANDE

Enligt Dragracing - reglementet.

4.1 3-4 Pris

Körning om 3:e-4:e pris ska alltid tillämpas i Ungdomsklassen och vid final tävling. Vid kvaltävlingar är det arrangörens val, vilket ska anges i TR.

4.2 Anmälningsavgift

Storlek av anmälningsavgift är arrangörens val, dock ska en viss skillnad finnas mellan klass med SM-status och de utan sådan.

För ungdomsklassen 150:- Inbetalning av avgift enl. SR 5.3.1

4.3 Startmetod

Prostart med 0,4 sek. mellan gula och grön lampa.

4.4 Eliminering

Eliminering genomförs med SBF's prostegar enl. SR 6.24

4.5 Reserv till final

Max 3 st reserver i respektive klass tas ut till final. Dessa får kontakta finalarrangör efter anmälningstidens utgång.

5. INBJUDAN - ANMÄLAN

Gemensam annons för samtliga deltävlingar i cupen kommer att ske via SVEMO officiella organ tidningen Snöskoter och Racing samt genom varje enskild arrangör. Tilläggsregler (TR) skickas som vanligt ut av respektive arrangör.

6. PRISER FÖR TÄVLING

Enligt SR 6.27

7. POÄNGBERÄKNING FÖR SM OCH SNÖCUPEN

Storlek startfält	1:omg. förlorare	2:a omg. förlorare	3:e omg. förlorare	4:e omg. förlorare	2:a plats	Vinnare
3-4	30p				50p	70p
6-8	30p	50p			70p	90p
13-27	30p	50p	70p		90p	110p
28-fler	30p	50p	70p	90p	110p	130p

7.1 Kvalpoäng

Följande poäng tilldelas förare vid respektive tävling efter avslutad kvalificering. Kvaletten erhåller 1p x antalet kvalificerade därefter i fallande ordning till sista kvalificerade där förare erhåller 1p i respektive klass. Förare erhåller även 15p vid godkänd kvaltid men hamnat utanför elimineringsstege.

7.2 Bonuspoäng

Förare som deltagit med en godkänd kvaltid vid samtliga kvältävlingar erhåller även en bonus på 50p.

8. SLUTSAMMANRÄKNING AV POÄNG OCH SÄRSKILJNING

När kvältävlingarna slutförts, sammanräknas poäng från vardera kvältävling för respektive förare enligt punkt 7. De 16 förare som därvid uppnått de högsta poängsummorna, är kvalificerad att få delta i den direktavgörande SM/Snöcupfinalen. Om fler förare uppnår samma poäng, skiljs de i första hand åt med antalet bästa placeringar, om inte denna tillämpning ger möjlighet till särskiljning, skiljs de åt med placering vid sista deltävlingen, respektive näst sista, första och till sist bästa ET-tid. De förare som är kvalificerade att få delta vid finaltävlingen, visas på SVEMO'S hemsida under resultat för dragracing. Protest mot såväl poängberäkning som placering med mera ska inlämnas i enlighet med vad som stadgas i NT.

9. MÄSTERSKAPSTECKEN

Slutsegrarna i respektive klasser erhåller:

- SVEMO medalj i guld (förgylld brons)
- SVEMO SM-diplom

Andrepristagaren erhåller:

- SVEMO medalj i silver (vitmetall)

Tredjepristagaren erhåller:

- SVEMO medalj i brons

- Den bästa svenska föraren erhåller dessutom RFs stora SM-tecken.

SPECIALREGLEMENTE FÖR SNÖSKOTER PÅ ASFALTSUNDERLAG

- 1 ALLMÄNT**
 - 1.1 Tävlingsstyp
 - 1.2 Tävlingsformer
 - 1.3 Bracket

- 2 FÖRARE**
 - 2.1 Licenser
 - 2.2 Personlig säkerhetsutrustning

- 3 TÄVLINGSFORDON OCH
BRÄNSLE**
 - 3.1 Generella fordonsbestämmelser
 - 3.2 Viktgränser
 - 3.3 Ljudnivå
 - 3.4 Drivmedel
 - 3.5 Klassindelning
 - 3.6 Miljömatta och uppsugningsmatta

- 4 TÄVLINGENS
GENOMFÖRANDE**
 - 4.1 Startmetod
 - 4.2 Eliminering
 - 4.3 Burn Out
 - 4.4 Vågutrustning
 - 4.5 Besiktning
 - 4.6 Svenskt rekord
 - 4.7 Avgasrök

- 5 GENOMFÖRANDE AV
SERIE/CUP I SVEMOS
REGI**
 - 5.1 Tävlingar
 - 5.2 Tävlingens genomförande

- 6 SKISSER**

1 ALLMÄNT

1.1 Tävlingsstyp

Dragracingtävling för snöskoter är en accelerationstävling över sträckan 402,33m (1/4 mile) eller 201,17 m (1/8 mile) som arrangeras på en sluten bana. Är bana godkänd med banlicens för Mc med dess brand och räddningsberedskap lägst säkerhetskategori 2, är den tillika godkänd för tävling med snöskoter. Banlicens från respektive förbund erfordras.

* 1.2 Tävlingsformer

ProStock

Snöskoterklassen Pro Stock är en inbjuden klass i samband med tävling för bil och/eller Mc. Vid tävling med bil och/eller Mc ska SVEMOs tävlingstekniska regler för Mc följas, dock med undantag för nedanstående/följande regler.

Bracket

Se MC 6.4.8.

Arrangör bestämmer typ och storlek av stege.

Fordon med specialchassie eller originalchassie och/eller överladdade motorer (turbo eller kompressor) får endast tävla över sträckan 201m (1/8 mile) OBS! Teknisk lustgas N₂O är förbjudet att användas.

Klassen körs med individuella index d.v.s. föraren meddelar själv inför elimineringen vilken index tid han vill köra mot.

Tidsskillnaden utgör handikappet dessa förare emellan.

Klassbreak-out 5,50 sek och absolut break-out 5,10 sek.

Vid körning under absolut break-out, i såväl kvalificering som eliminering är förare alltid utesluten ur tävling.

Ungdom

Se MC 6.4.8.

Arrangör bestämmer typ och storlek av stege.

Endast över sträckan 201m (1/8 mile).

Klassen körs med individuella index d.v.s. föraren meddelar själv inför elimineringen vilken index tid han vill köra mot.

Tidsskillnaden utgör handikappet dessa förare emellan.

Klassbreak-out 8,50 sek och absolut break-out 8,10 sek.

Vid körning under absolut break-out, i såväl kvalificering som eliminering är förare alltid utesluten ur tävling.

2 FÖRARE

2.1 Licenser

Senior

Från 1 januari det år föraren fyller 20 år till 31 december det år föraren fyller 55 år.

Junior

Från 1 januari det år föraren fyller 16 år till 31 december det år föraren fyller 19 år:

Ungdomslicens

Från 1 januari det år föraren fyller 12 år till 31 december det år föraren fyller 16 år:

Utländska/nordiska förare med likvärdig licens.

2.1.1 Tillfällig licens

Möjlighet finns att mot uppvisande av giltigt medlemsbevis i "SVEMO-klubb" köpa engångslicens av domaren eller arrangören direkt på tävlingsplatsen. Detta gäller endast Svenska medborgare.

2.2 Personlig säkerhetsutrustning

Föraren ska bära:

2.2.1 Godkänd hjälm. Se MC 2.6.1, Grupp B

- 2.2.2 Ryggskydd. Lösa ryggskydd ska vara försedda med midjeband med en minbredd av 100mm. Ryggskydd ska bäras/anbringas under skyddskläderna. Se NT
- 2.2.3 Overall eller byxa och jacka av skinn. Klädseln ska vara hel i sömmar och dragkedjor. Foder i skinnställ får inte vara av nylon eller annat syntetiskt material, undantag kan göras om heltäckande underställ av silke eller bomull bär s närmast kroppen. Om byxa och jacka används ska dessa i midjan överlappa varandra med minst 50mm när förare intagit sin normala körställning.
- 2.2.4 Skor ska vara avsedda för motorcykel/skoter körning eller liknande. 200 mm höga, ovandel av läder samt stabil och stadig sula alt stövlar. Byxorna ska överlappa skorna eller skorna byxorna.
Handskar ska vara avsedda för racing och vara försedda med förstärkta slitytor. Ärm ska överlappa handskar (alternativt att handske överlappar ärm).
- * 2.2.5 Nackkrage är obligatoriskt.

3 TÄVLINGSFORDON OCH BRÄNSLE

3.1 Generella fordonsbestämmelser

De generella fordonsbestämmelserna gäller om inte annat anges i klassreglemente.

3.1.1 Motor

Motorer i tävlingsfordon ska vara av typ 2-takts kolvmotor. 4-takts kolvmotor är tillåten om denna är som original monterad i fordonet.

3.1.1.2 Kedjeskydd

Skydd runt transmissionskedja ska finnas på samtliga tävlingsfordon. Det ska täcka dess utsida samt 360° (runt om). Original transmissionkåpa är ett krav.

3.1.1.3 Kylsystem

Tävlingsfordon ska vara utrustade med kylsystem så dimensionerat att hindrande och genomförande av heat/tävling inte uppstår. Rent vatten är den enda vätska som tillåts i kylsystemet. Speciell designad kylvätska typ "VP Cool Down" är tillåten.

3.1.2 Drivsystem

På samtliga tävlingsfordon ska drivsystemet mellan motor och drivmatta bestå av variatorer med drivrem.

3.1.2.1 Drivhjul

Fordonets drivhjul får inte placeras lägre ner mot underlag än vad min, fjädringsväg tillåter.

* 3.1.2.2 Drivmatta

Tävlingsfordon ska vara utrustad med en drivmatta som är speciellt designad för användning på asfaltunderlag. Ingrepp eller modifieringar i drivmatta är inte tillåtet. Drivmatta måste vara fri från synliga tecken av skador. Drivmattans serienummer ska alltid sitta/vara synligt på vänster sida av tävlingsfordonet.

3.1.2.3 Variatorskydd

Samtliga tävlingsfordon ska vara utrustade med variator och remskydd. Inga hål eller öppningar får finnas på variatorskyddet i remmens rotationsriktning. Fastsättning av vertikal täckplåt för utsida av variatorskydd med gummistroppar är inte tillåtet, excenterlås av stål rekommenderas. Följande gäller:

För Pro Stock krävs skyddsplåt över variatorer och rem som ska vara av samma bredd som variatorerna i övrigt med en minimitjocklek av stål 2 mm eller aluminium 3 mm, alternativt original variatorskydd som i hela sin längd täcks av en armerad gummimatta/duk, min 10mm tjock med samma bredd som variatorskyddet i övrigt och fäst med min

3 st M6-bult och karosseribricka i vardera ände i chassit. Dess utsida ska dessutom täckas till minst centrumbult med en min tjocklek av stål 2mm eller aluminium 3mm.

3.1.3 Bränslesystem

Trycksatt bränsletank eller system tillåtes inte. Används 2 eller fler bränsletankar, får funktion inte vara så att det endast går att köra på en bränsletank i taget. Samtliga bränsletankar ska vara i funktion samtidigt.

3.1.3.1 Bränslekran

Tävlingsfordon ska vara utrustad med bränslekran. Bränslekran ska vara åtkomlig från fordonets utsida. Ungdom och Stock enligt originalutförande.

* 3.1.3.2 Bränsleledning

Bränsleslangar ska vara av armerad typ och väl klamrade. Slang av fabrikat Silicon eller Viton med god kvalitet får användas.

3.1.4 Bromssystem

3.1.4.1 Färdbroms

Minst en effektiv färdbroms ska finnas. Originalhandtag eller annat handtag tillåts även om inte 19mm kula finns. Broms monterad på drivaxel är tillåtet.

3.1.5 Styrssystem

* 3.1.5.1 Styrskidor

Skidan ska vara av originaltyp i stål. Tävlingsfordon som kör fortare än 10.00 (1/4 mile) eller 6,40 (1/8 mile) ska vara utrustad med en (NHRA godkänd) skida som är speciellt designad för asfaltracing, i stål eller aluminium eller en exakt kopia av dessa. Sidoplåtar i skida ska vara min, 6mm i stål eller aluminium. Hjul monterad i skida ska ha fälg av metall och slitbana av gummi eller plast. Max 4 st hjul per skida. Styrstål ska demonteras. Ingen del av skidan får ta i underlaget (hjul undantaget) när maskinen är belastad med förare. Båda skidorna ska vara av samma storlek och får inte offsetmonteras. Det måste alltid vara ett större avstånd mellan centrum på spindelinfästningen och centrum på bakre hjulen i skidan än mellan centrum och främre hjulen, detta för att få den sk. "Tevagnseffekten". Minimum cc-mått mellan hjulparen i skidan är 240mm. Minimum längd på skida är 450mm och max längd är 550mm. Det måste finnas fri öppning direkt efter styrskida på minst 75mm för kontakt mellan fotocellerna. Föraren ansvarar för att styrskidorna täcker fotocellerna på ett fungerande sätt samt att styrskidans yttersidor är lackerade i mattsvart färg så att dessa inte reflekterar.

* 3.1.5.2 Yttre styrleder

Styrleder ska säkras med brickor (se skiss). Kontrollera att rörlighet bibehålls. Original styrled som inte går att säkra med bricka är inte godkänd.

3.1.6 Fjädringssystem

3.1.6.1 Fjädring

Samtliga tävlingsfordon ska ha en minimum användbar fjädringsväg på framskidor och boggie, enl. klassreglemente. Användbar fjädringsväg innebär följande: pressas samman enl. klassreglementets föreskrivande utan att maskinen (matta och skidor undantaget) tar i underlaget. Fjädringsväg mäts alltid när fordonet är belastat med förare.

3.1.6.1.1 Hopdragning av framfjädring med rem, vire eller dylikt är inte tillåtet.

3.1.6.2 Framvagn

Framvagnskonstruktion ska vara av sådant utförande att fordonet klarar av att framföras på en bana av asfalt.

- * 3.1.6.3 Boggie
Valfri typ av boggie med tillhörande upphängning. Boggie ska modifieras med extra hjul i det antal som krävs för att inte slides ska komma i kontakt med drivmatta. Glidplasten ska demonteras från slides. Boggiehjul och bakre vändhjul får vara av aluminium.
- * 3.1.6.4 Fjädringsväg
För asfaltunderlag krävs minst 25 mm i markfrigång.
- 3.1.7 Chassi / kaross
- * 3.1.7.1 Stänkskydd
Fordonet behöver inte vara utrustat med stänkskydd.
Om stänkskydd finns monterat ska stänkskyddets fastsättning ska vara så konstruerad att den förhindrar stänkskyddet att åka in i mattunneln.
- 3.1.7.2 Lyftbygel
Samtliga tävlingsfordon ska vara utrustade med någon typ av lyftbygel fäst i bakre delen av mattunneln.
- 3.1.7.3 Motorhuv
Infästningsanordningar för motorhuv eller balja/bukplåt får inte vara längre än 150mm.
- 3.1.7.4 Startnummer
Startnummer består av klassprefix samt löpnummer. Tävlingsfordon ska vara försett med startnummer på båda sidor av motorhuv med sifferhöjd och bredd enl NT. Ljusa siffror mot mörk bakgrund och vise versa.
- 3.1.7.5 Fasta startnummer
Erhållande av fast startnummer görs via internet på följande hemsida www.racingkompaniet.se/startnumbers. Vid anmälan på postgirotalong ska tilldelat startnummer anges.
- 3.1.7.6 Startnummer 1 - 10
Förare har rätt att använda startnummer 1 – 10 efter placering från föregående års serie. Körs SM, skall placeringen därifrån vara gällande.
- * 3.1.7.7 Frontspoiler
Tävlingsfordon får vara utrustade med en frontspoiler. Spoiler får inte sträcka sig längre än 40mm framför front/stötfångare och inte längre bak än till styrskidans slut. Om spoiler sitter parallellt med styrskida är markfrigång på 25mm tillåtet, men sträcker den sig framför styrskida ska markfrigång vara minst 50mm. Spoiler/sidokjol som täcker framvagns bärramar är tillåtet. Spoiler får inte påverka startfoceller. Det ska finnas en markfrigång på minst 75mm under balja/bukplåt bakom styrskidor. Spoiler får inte vara så konstruerad att den förhindrar fullt styrutslag.
- 3.1.8 Elsystem
- 3.1.8.1 Kortslutningsanordning / Elektrisk bränslepump
Samtliga tävlingsfordon ska vara försedda med en anordning som automatiskt bryter primärströmmen, samt elektrisk bränslepump då förare lämnar fordonet. Kortslutningsanordning sak kunna utlösas åt alla håll samt vara så kapslad att fastfrysning inte kan ske. Utlösningsslina ska vara ordentligt fäst vid förarens handled. Utlösningsslina får inte förlängas eller skarvas.
- 3.1.9 Övrigt
- 3.1.9.1 Pallbock
Samtliga tävlande ska vara utrustad med pallbock. Pallbock ska vara täckt på baksida med minst 2mm tjock stålplåt eller 4mm aluminiumplåt, fastsvetsad / bultad i pallram.

Det är tillåtet att montera hjul under pallbocken för att kunna skjuta tävlingsfordon fram till startområdet.

OBS ! Vid all varmkörning ska tävlingsfordon vara uppställd på pallbock, dessutom ska förare/mekaniker vara inkopplad till kortslutningsanordning.

3.2 **Viktgränser**

Kontroll av minimivikt kommer att utföras vid respektive tävling. Minimivikt är vikten för tävlingsfordon och förare tillsammans. Justering av viktgräns kan komma att tillämpas under pågående säsong efter beslut av SVEMO.

3.2.1 Viktbälte

Alla typer av viktbalte som bärs av förare, eller lösa föremål i tävlingsfordon är förbjudet.

3.2.2 Ballastvikt

Ballastvikt väl förankrad i fordonet är tillåten. Med väl förankrad menas, minst 1 st M8 bult alt. 2st eller flera M6 bult av 8.8 kvalitet med karosseribricka och självlåsande mutter.

3.3 **Ljudnivå**

Den maximalt tillåtna ljudnivån är 120db(A). Ljudmätning kan komma att utföras vid respektive tävling.

3.4 **Drivmedel**

3.4.1 Handelsbränsle

Endast handelsbränsle enligt bestämmelser i NT får användas samt E85. Inga tillsatser utom vatten och i den allmänna handeln förekommande smörjmedel får tillsättas i bränslet. S.k "Octane Boosters" är förbjudna.

3.4.1.1 Blyfri högoktanig bensin. Sådan tillhandahålles av vissa godkända leverantörer, vilka publiceras i SVEMO:s officiella organ och SVEMO hemsida www.svemo.se

3.5 **Klassindelning**

Generella fordonsbestämmelser

De fordonstekniska reglerna i klassen Pro Stock ska tolkas på följande sätt, det som inte uttryckligen tillåtes i reglerna ska betraktas som förbjudet. Fordonet ska i grunden vara en original och serietillverkad maskin samt uppvisa originalutseende för respektive årsmodell. Överladdning och lustgas N₂O är inte tillåtet. Motorer/motordelar från bil, mc, terrängfordon, marin eller vattenkraft är inte tillåtna om inte annat anges i respektive klassreglemente.

3.5.1 PRO STOCK (grupp E)

3.5.1.1 Samtliga tävlingsfordon ska följa de krav som gäller, avseende generella fordonsbestämmelser, bränsle, ljudnivå och vikt.

3.5.1.2 Motor

3.5.1.2.1 2 och 4-taktmotor

För fordon utrustade med 2-taktmotor är valfritt vevhus av skotermotortyp tillåtet. Fri bearbetning och modifiering av vevhus in och utvändigt. Motor från marin, Mc, flyg eller bil är inte tillåtet. Vattenkraft "Hot Seat" motor är tillåten.

För fordon utrustade med 4-taktmotor är endast original vevhus tillåtet. Fri bearbetning och modifiering av vevhus in och utvändigt. Chassie och vevhus ska vara från samma maskinmodell.

För klassen Pro Stock används ett viktindex-system som visar minimivikt för fordon tillsammans med förare, med hänsyn till faktorer som 2 eller 4-takt motor och antal cylindrar. Viktindex är ett levande dokument som visas på SVEMO hemsida www.svemo.se. Justering, ändring av vikt kan komma att tillämpas under pågående säsong efter beslut av SVEMO.

Fri placering av motor inom motorutrymme under förutsättning att det inte påverkar yttre originalutseende på maskin. Drivaxel ska ha original placering.

- 3.5.1.2.2 Cylinder
Valfri typ och modell. Med valfri menas multiportcylinder av fabrikat typ Price, PSI, Fast, Crank Shop, HTG, Hooper, Bender och Black Magic.
- 3.5.1.2.3 Vevaxel / Vevstakar / Kolvar
Valfri vevaxel och slaglängd samt valfria vevstakar och cc-mått. Valfria kolvar.
- 3.5.1.2.4 Motorfäste / Momentstag
Valfri typ av motorfäste/motorkudde. Stumt monterad är tillåtet. Momentstag för motor får monteras.
- 3.5.1.2.5 Topplöck
Valfri typ och modell.
- 3.5.1.2.6 Reedventil / Reedkorg
Valfri typ av reedventil och reedkorg.
- 3.5.1.2.7 Förgasare / Insprutning / Insug
Valfri typ av förgasare eller insprutning samt insug.
- 3.5.1.2.8 Avgassystem
Valfri typ och modell under förutsättning att dessa ryms under motorhuv. Slutrör från avgaspipa får utmytna på valfritt ställe genom balja/bukplåt, sätet eller motorhuv under förutsättning att dessa påverkar originalutseendet så lite som möjligt. Max 120 db(A). Slutrör ska vara riktade ut genom sida och inte ner mot bana.
- 3.5.1.2.9 Tändsystem
Valfri typ och modell av tändsystem.
- 3.5.1.2.10 Kylsystem
Valfritt under förutsättning att det inte påverkar originalutseendet.
- 3.5.1.2.11 Transmissionskedja/drev
Valfri kedja och drev, under förutsättning att dessa ryms inuti original transmissionskåpa för respektive modell.
- 3.5.1.3 Bränslesystem
 - 3.5.1.3.1 Bränslepump
Valfri bränslepump.
 - 3.5.1.3.2 Bränsletank
Bränsletanken behöver ej vara av originalmodell.
- 3.5.1.4 Drivning
 - 3.5.1.4.1 Variator
Valfri primär och sekundärvariator.
 - 3.5.1.4.2 Sekundäraxel/drivaxel
Valfri sekundäraxel och drivaxel.

- 3.5.1.4.3 Drivhjul
Valfri typ av drivhjul under förutsättning att man inte behöver modifiera chassiet eller mattunnel.
- 3.5.1.5 Fjädringssystem
- 3.5.1.5.1 Framfjädring.
Framfjädring med stag/armar får modifieras och bytas ut under förutsättning att original konstruktionsutförande och hållfasthet bibehålls. Chassie med original A-arms utförande får byta/modifiera A-armor, och chassie med Trailingarmar får byta/modifiera dessa. Materialbyte är tillåtet under förutsättning att minst original hållfasthet bibehålls. Med materialbyte menas från aluminium till stål eller från stål till Chromemolybden / Titanium. Utbytt styrspindel ska ha en materialtjocklek av min. 3mm och med en min. rördiameter av 19mm. Valfri stötdämpare och fjäder.
- 3.5.1.5.2 Krängningshämtnare
Krängningshämtnare och dess infästningar får demonteras.
- 3.5.1.6 Styrssystem
- 3.5.1.6.1 Styrutrustning
Samtliga delar i styrutrustningen ska vara minst original. Styrstag kan få modifieras eller bytas ut om dessa är i kraftigare utförande än original. Lättviktsdetaljer är inte tillåtet. Valfri modell av styre under förutsättning att denna inte påverkar säkerheten.
- 3.5.1.7 Chassie/kaross
- 3.5.1.7.1 Motorhuv
Motorhuv får bytas till huv gjord av annat material under förutsättning att den bibehåller originalutseende för respektive modell. Original ventilationshål får täckas igen med tape eller plexiglas i samma färg som huv. Extra ventilationshål får öppnas i huv under förutsättning att original siluettutseende bibehålls. Extra luftscop är inte tillåtet.
- 3.5.1.7.2 Balja/bukplåt
Balja/bukplåt får modifieras men måste bibehålla original siluettutseende.
- 3.5.1.7.3 Isolering
Isolering i motorutrymme får demonteras under förutsättning att det inte påverkar originalutseende.
- 3.5.1.7.4 Sittdyna
Sittdynan får sänkas max 50mm. Sittdynans stomme får tillverkas av annat material under förutsättning att det inte påverkar originalutseendet.
- 3.5.1.7.5 Förstärkning
Förstärkning av chassie är tillåtet under förutsättning att det inte påverkar originalutseendet. Viss modifiering, förstärkning och utbyte av vissa detaljer i framram "Bulkhead" för anpassning av större vevhus och cylinder är tillåtet. Byte av sidomotorplåt till hel och kraftigare modell för nyare skotermodeller är tillåtet. Ändring av chassievinkel mellan framram och mattunnel är tillåtet under förutsättning att endast originaldelar från samma märke/modell används. Framram av rörkonstruktion är inte tillåtet.
- 3.5.1.7.6 Förlängning
Förlängning av chassie. Förlängning av chassie får utföras på kort maskin som även finns som original av lång typ. Samt att det finns original förlängningskitt att tillgå.

- 3.5.1.8 Elsystem
Elsystem får demonteras.
- 3.5.1.8.1 Instrumentering
Valfri instrumentering. Hål efter borttaget instrument/mätare ska sättas igen.
- 3.5.1.8.2 Strålkastare
Strålkastare får demonteras
- * 3.6.1 UNGDOM (grupp F)
- * 3.6.1.1 Samtliga tävlingsfordon ska följa de krav som gäller, avseende generella fordonsbestämmelser, bränsle, ljudnivå och vikt.
- * 3.6.1.2 Motor
- *3.5.1.2.1 Motorn skall som utgångspunkt vara en serietillverkad luftkyld motor för snöskoter. Motorn behöver inte vara av samma märke som chassiet eller modellen har originalt. Max 600cc.
- *3.5.1.2.2 Vevhus
Fritt, men endast vevhus som är levererat med serieproducerad motor. Endast invändig bearbetning tillåtet.
- *3.5.1.2.3 Cylinder
Fritt, men endast cylinder som är levererad med serieproducerad motor. Borrning är tillåten, dock max 0,5mm över original dimension.
- *3.5.1.2.4 Vevaxel / Vevstakar / Kolvar
Fritt, men endast vevaxel som är levererad med serieproducerad motor. Svetsning och balansering av vevaxel är tillåtet. Valfria vevstakar. Valfria kolvar.
- *3.5.1.2.5 Motorfäste / Momentstag
Valfri typ av motorfäste/motorkudde. Stumt monterad är tillåtet. Momentstag för motor får monteras.
- *3.5.1.2.6 Topplock
Fritt, men endast topplock som är levererad med serieproducerad motor. Endast invändig bearbetning tillåten.
- *3.5.1.2.7 Reedventil / Reedkorg
Valfri typ av reedventil och reedkorg.
- *3.5.1.2.8 Förgasare / Insprutning / Insug
Förgasare: Endast original förgasare för modellen, samt alla typer av Mikuniförgasare är tillåtna.
Maximalt en förgasare per cylinder är tillåten.

Insprutning: Invändig modifiering av insug är inte tillåtet.
Användande av extra elektroniska moduler för att justera bränsle/luftblandningen i original insprutningssystem är tillåtna. T.ex Boondocker eller Powercommander.
- *3.5.1.2.9 Luftfilter
Valfritt
- *3.5.1.2.10 Avgassystem
Valfri typ och modell under förutsättning att dessa ryms under motorhuv. Slutrör från avgaspipa får utmynna på valfritt ställe genom balja/bukplåt, sätet eller motorhuv under förutsättning att dessa påverkar originalutseendet så lite som möjligt. Max 100 db(A). Slutrör ska vara riktade ut genom sida och inte ner mot bana.

- *3.5.1.2.11 Tändsystem
Endast original tändsystem för respektive motormodell. Valfri justering av tändkurva. Spole för belysning ska bibehållas. Omprogrammering av original tändning är tillåtet.
- *3.6.1.2.12 Kylsystem
Valfritt under förutsättning att det inte påverkar originalutseendet.
- *3.6.1.2.13 Transmissionskedja/drev
Valfri kedja och drev, under förutsättning att dessa ryms inuti original transmissionskåpa för respektive modell.
- * 3.6.1.3 Bränslesystem
- *3.6.1.3.1 Bränslepump
Valfri bränslepump.
- *3.6.1.3.2 Bränsletank
Bränsletanken behöver ej vara av originalmodell.
- * 3.6.1.4 Drivning
- *3.6.1.4.1 Variator
Valfri primär och sekundärvariator.
- *3.6.1.4.2 Sekundäraxel/drivaxel
Valfri sekundäraxel och drivaxel.
- *3.6.1.4.3 Drivhjul
Valfri typ av drivhjul under förutsättning att man inte behöver modifiera chassiet eller mattunnel.
- * 3.6.1.5 Fjädringssystem
- *3.6.1.5.1 Framfjädring.
Endast original för skotermodellen. Valfri stötdämpare och fjäder.
- *3.6.1.5.2 Krängningshämtnare
Krängningshämtnare och dess infästningar får demonteras.
- * 3.6.1.6 Styrsystem
- *3.6.1.6.1 Styrutrustning
Samtliga delar i styrutrustningen ska vara original. Lättviktsdetaljer är inte tillåtet. Valfri modell av styre under förutsättning att denna inte påverkar säkerheten. Dock minst 50cm brett.
- * 3.6.1.7 Chassie/kaross
- *3.6.1.7.1 Motorhuv
Motorhuv får bytas till huv gjord av annat material under förutsättning att den bibehåller originalutseende för respektive modell. Original ventilationshål får täckas igen med tape eller plexiglas i samma färg som huv. Extra ventilationshål får öppnas i huv under förutsättning att original siluettutseende bibehålls. Extra luftscoop är inte tillåtet.
- *3.6.1.7.2 Balja/bukplåt
Balja/bukplåt får modifieras men måste bibehålla original siluettutseende.

- *3.6.1.7.3 Isolering
Isolering i motorutrymme får demonteras under förutsättning att det inte påverkar originalutseende.
- *3.6.1.7.4 Sittdyna
Valfri sittdyna.
- *3.6.1.7.5 Förstärkning
Förstärkning av chassie är tillåtet under förutsättning att det inte påverkar originalutseendet. Viss modifiering, förstärkning och utbyte av vissa detaljer i framram "Bulkhead" för anpassning av större vevhus och cylinder är tillåtet. Byte av sidomotorplåt till hel och kraftigare modell för nyare skotermodeller är tillåtet. Ändring av chassievinkel mellan framram och mattunnel är tillåtet under förutsättning att endast originaldelar från samma märke/modell används. Framram av rörkonstruktion är inte tillåtet.
- *3.6.1.7.6 Förlängning
Förlängning av chassie. Förlängning av chassie får utföras på kort maskin som även finns som original av lång typ. Samt att det finns original förlängningskitt att tillgå.
- * 3.6.1.8 Elsystem
Elsystem får demonteras.
- *3.6.1.8.1 Instrumentering
Valfri instrumentering. Hål efter borttaget instrument/mätare ska sättas igen.
- *3.6.1.8.2 Strålkastare
Strålkastare får demonteras
- * 3.7.1 BRACKET (grupp G)

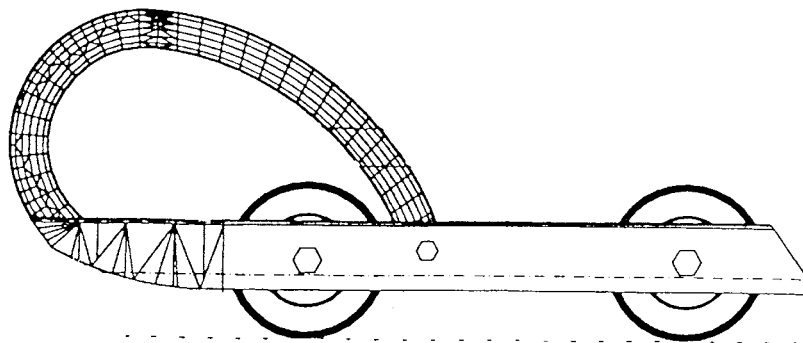
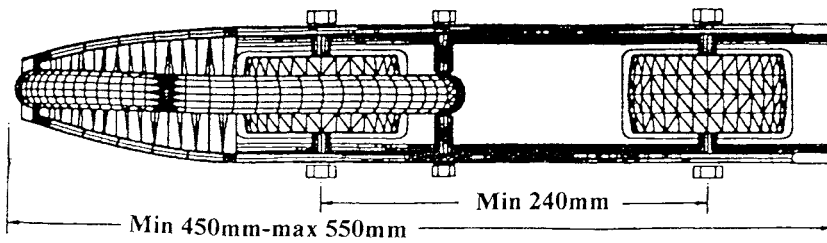
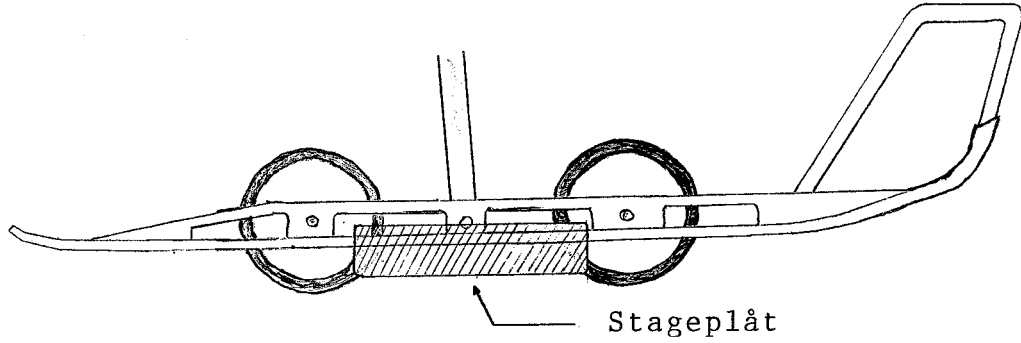
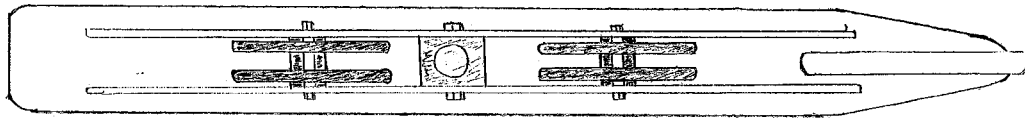
Denna klass tillämpar valfri chassikonstruktion och motoralternativ med fri vikt och fri kubik kubik. I övrigt skall kraven i generella fordonsbestämmelser och vad gäller, nitrometan och kompressor följas, liksom krav på förarens personliga utrustning.
- * 3.7.1.1 Kompressor (Blower , Super charger)
Metanol, E85 eller bensin är de enda bränslen som får användas vid kompressordrift. Fångsystem för kompressor är obligatoriskt för att förhindra att kompressor skjuts bort från motor vid kompressorhaveri. Fångsystemet kan bestå av remmar. Kontakta SVEMO SSK-DR-Sektion för info.
- * 3.7.1.2 Avgassystem
Valfri typ och modell under förutsättning att dessa ryms under motorhuv. Slutrör från avgaspipa får utmynna på valfritt ställe genom balja/bukplåt, sätet eller motorhuv Max 120 db(A).
Slutrör ska vara riktade ut genom sida och inte ner mot bana.
- 3.8 Miljömatta och uppsugningsmatta
För samtliga motorcyklar som placeras i depån ska absorberande markskydd (miljömatta) användas som skydd mot spill på marken. Detta är obligatoriskt vid all dragracingverksamhet. Storleken på mattan ska vara minimum 200x80 alternativt 160x100cm. Underlåtenhet att använda miljömatta kommer att innebära uteslutning. För att slippa utesluta en förare som har "glömt" sin miljömatta är det lämpligt att arrangören tillhandahåller mattor för försäljning.

4 TÄVLINGENS GENOMFÖRANDE

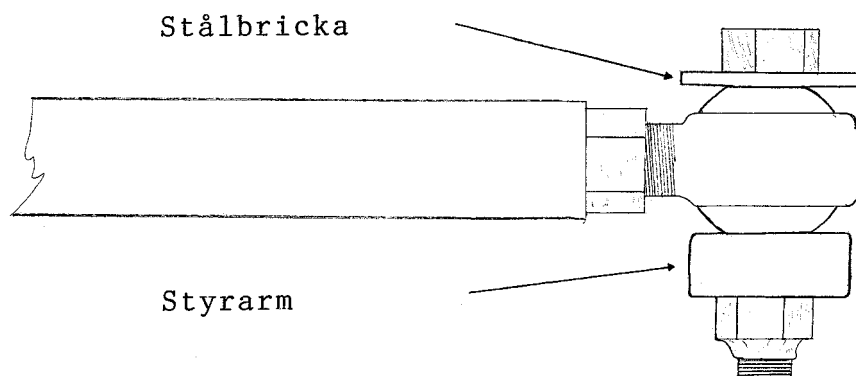
Se även MC-Dragracing paragraf 6 med följande undantag/tillägg.

- * 4.1 **Startmetod**
Startmetoden ska vara Prostart.
Bracket samt ungdom har räknande gran.
- 4.1.1 Vid instagening gäller att båda fordonen måste ha tänt prestage lampan innan någon av fordonen får köra fram och tända stagelampan . Om tävlande passerar rätt startposition, måste han/hon backa helt ut ur stage och prestage innan nytt försök görs. Deep-stagning är inte tillåtet.
- 4.2 **Eliminering**
Eliminering genomförs med prostege. Max storlek på stege är 16 st. För mallar se www.svemo.se
- 4.3 **Burn Out**
Endast en värmning per starttillfälle tillåts. När fordonet med skidan passerat den blå linjen, strax framför startlinjen, får endast föraren vidröra maskinen. Förare ska ha sådana fysiska förutsättningar att denne klarar att hantera fordonet utan yttre hjälp.
- 4.4 **Vågutrustning**
Vid tävling med snöskoter ska vågutrustning finnas tillgänglig.
- 4.5 **Besiktning**
Teknisk säkerhetsbesiktning ska genomföras av arrangör på tävlingsplats. Ansvarig för klasstillhörighet är förare. Besiktningunderlag finns att hämta på SVEMO hemsida www.svemo.se
- 4.6 **Svenskt rekord**
Officiellt Svenskt rekord kan endast noteras över sträckan 1/4 mile. Ansökningshandling för Svenskt rekord finns att hämta på SVEMO hemsida www.svemo.se
- 4.7 **Avgasrök**
Om förare erhåller tjuvstart pga. sitt fordons avgasrök tolkas detta som ett fordonstekniskt fel.
- 4.8 Miljömatta och uppsugningsmatta
För samtliga snöskotrar som placeras i depån ska absorberande markskydd (miljömatta) användas som skydd mot spill på marken. Detta är obligatoriskt vid all dragracingverksamhet. Storleken på mattan ska vara minimum 100x80cm. Underlåtenhet att använda miljömatta kommer att innebära uteslutning. För att slippa utesluta en förare som har "glömt" sin miljömatta är det lämpligt att arrangören tillhandahåller mattor för försäljning.

STYRSKIDOR FÖR ASFALTUNDERLAG



STYRLEDER FÖR ASFALTUNDERLAG



REGLER FÖR SPEED - RUN

1. ALLMÄNT

1.1 Tävlingsstyp

Speed - run är en tävlingsform där man enbart mäter sluthastigheten (toppfarten) över en viss sträcka. Förutom nedanstående regler ska Dragracing - reglementet följas.

2. TÄVLINGSSTRÄCKA

Tävlingssträckan ska vara 304.8m (1000 fot). Uppmätning av tävlingssträcka ska göras med så stor noggrannhet som möjligt. Underlaget kan vara av asfalt, is eller snö.

2.1 Uppbromsningssträcka

Uppbromsningssträckan ska vara minst 500m.

2.2 Banbredd

Banbredden ska vara minst 10m.

3. STARTFÖRFARANDE

De tävlande startar en i taget med stående start alternativt flygande/rullande start. Vid val av flygande/rullande start, ska startsträcka före tävlingssträcka inte överstiga 25m, dock rekommenderas alltid stående start. Val av startförfarande ska anges i TR

4. MÄTMETOD

Mätmetod kan bestå av elektronisk fartfälla med fotoceller, radar eller laserpistol. Val av mätmetod ska anges i TR.

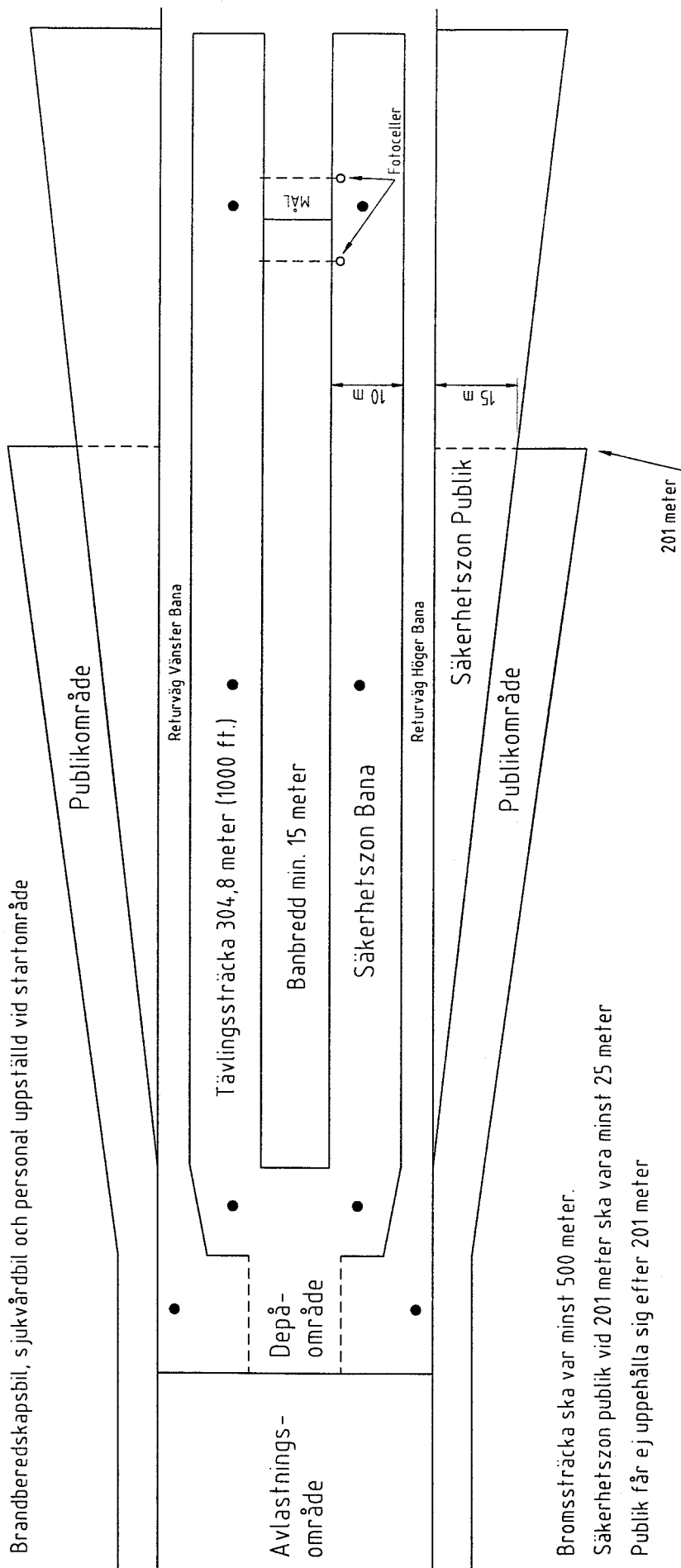
5. REKORD

För att en tävlande ska kunna tillgodoräkna sig ett hastighetsrekord för den klass han deltar i måste hans högsta presterade sluthastighet uppsättas av hans näst högsta sluthastighet inom marginalen 2 %. Om avvikelsen är större än 2 % får hans näst bästa sluthastighet räknas som rekord uppsatt av hans högsta presterade sluthastighet under förutsättning att även den sämre hastigheten är bättre än gällande rekord.

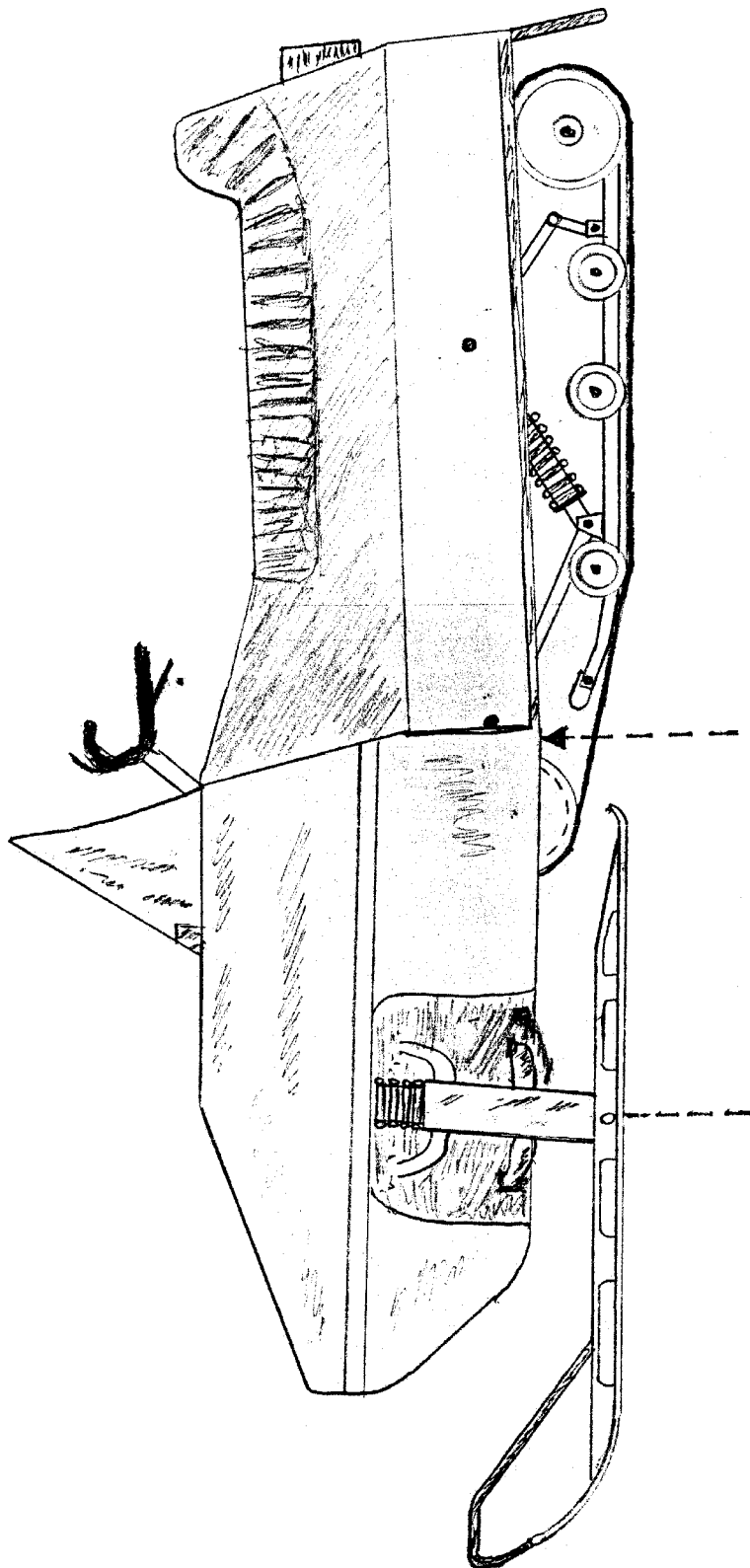
BANSKISS SPEED-RUN

● = Brandsläckare

Brandberedskapsbil, sjukvårdsbil och personal uppställd vid startområde



3.1.3 FJÄDRING



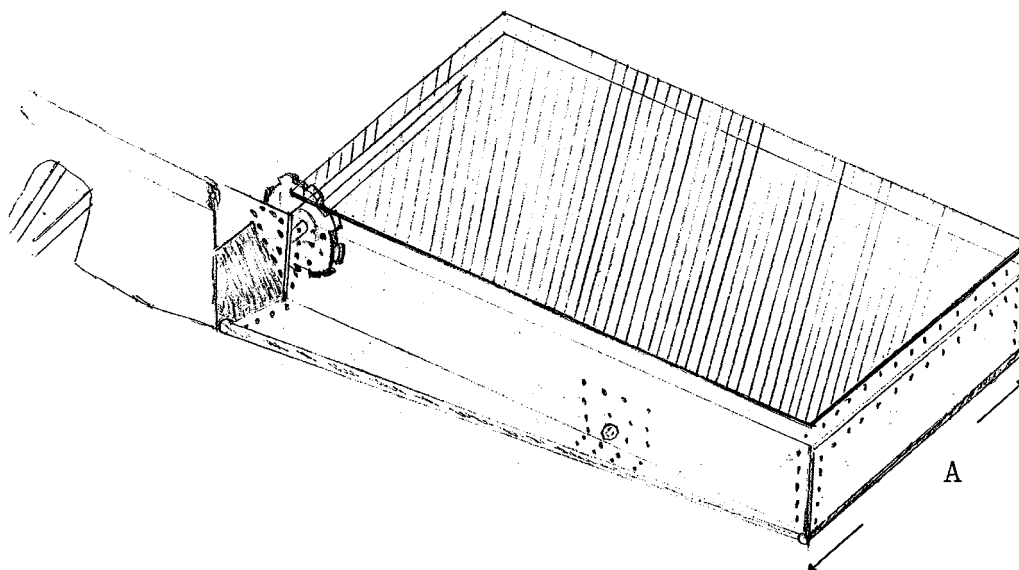
Kontrollpunkter:

1-Mitt under balja parallelet med styrspindel

2-Under främre del av fotsteg

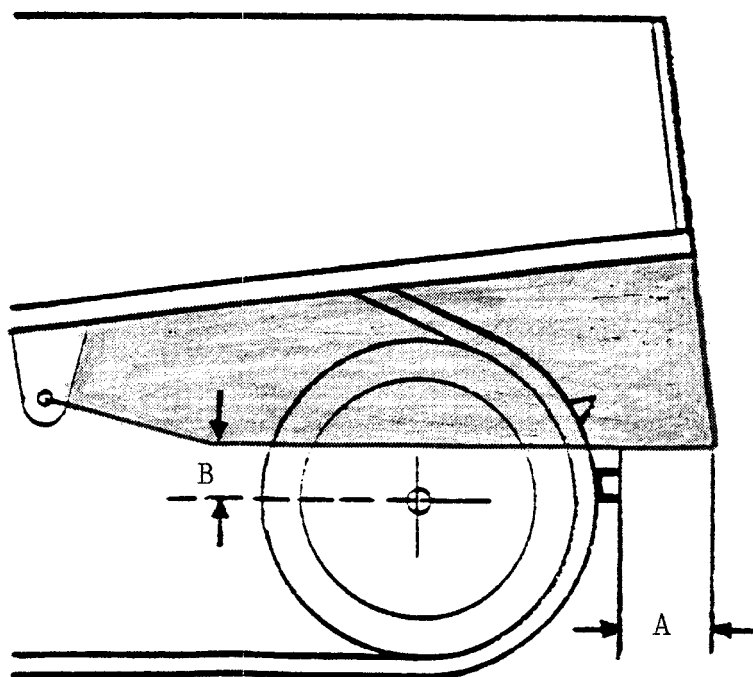
3.1.6 ÖVRE MATTUNNELSKYDD

3.1.6.1 MATTUNNEL



A - Max 500mm invändigt

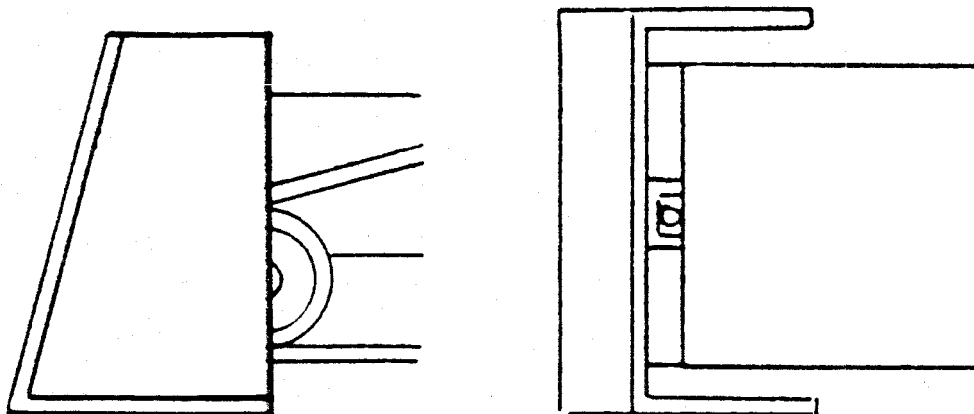
3.1.7 BAKRE MATTUNNELSKYDD



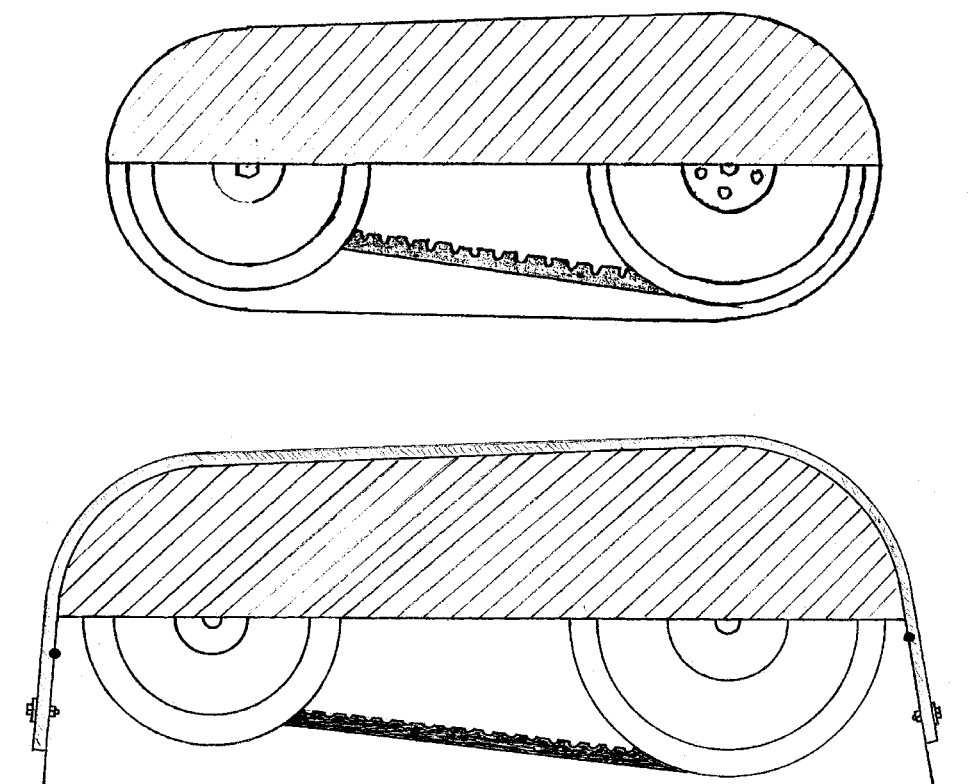
A - Max 65mm

B - Max 25mm

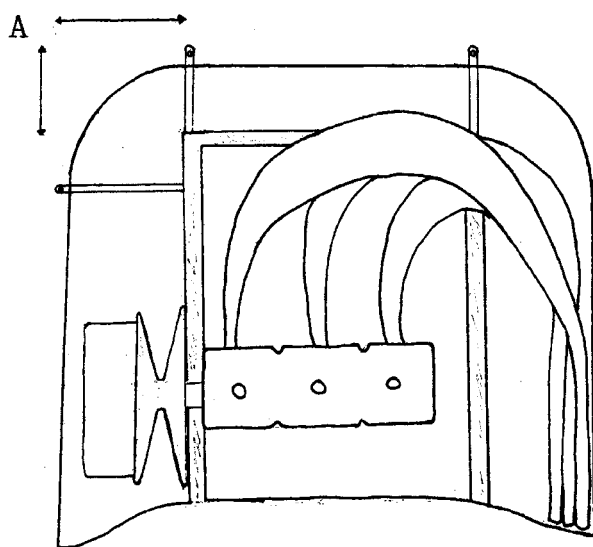
3.1.15 UPPALLNINGSBOCK



3.1.16 VARIATORSKYDD



3.1.17 MOTORHUV

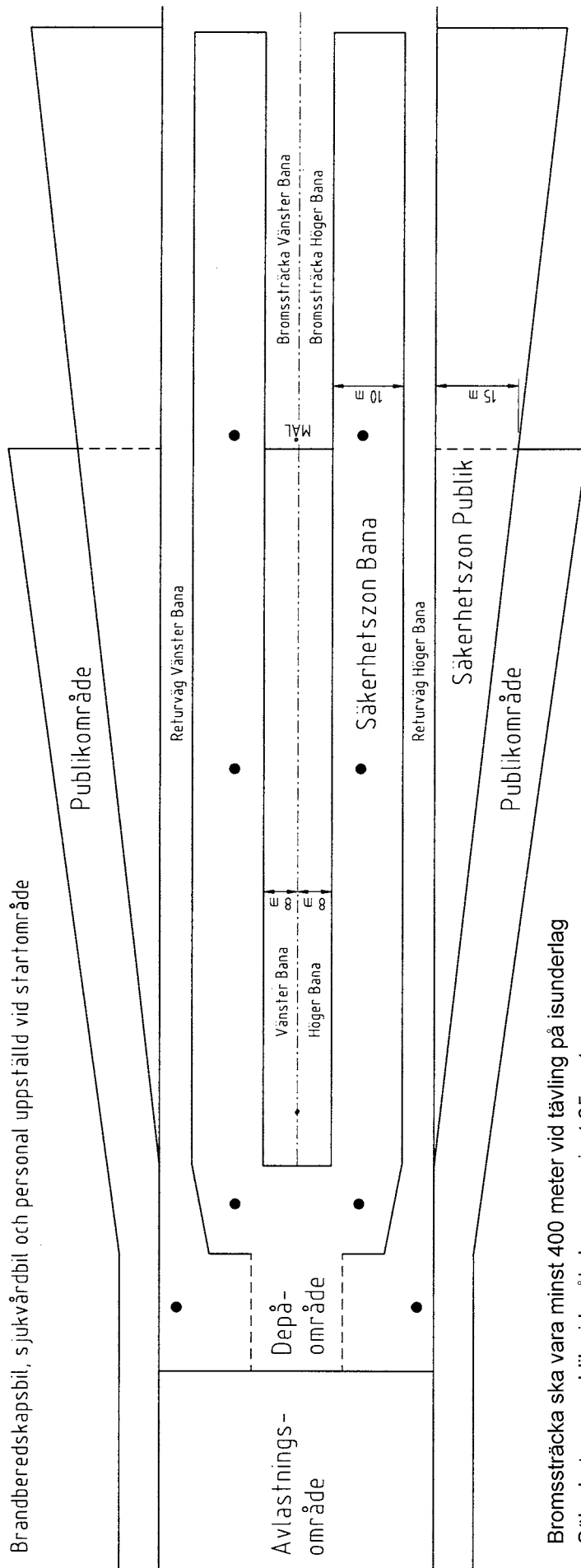


A - Max 150mm

BANSKISS

● = Brandsläckare

Brandberedskapsbil, sjukvårdsbil och personal uppställd vid startområde



Avlastnings-
område

Bromssträcka ska vara minst 400 meter vid tävling på isunderlag
Säkerhetszon publik vid mål ska vara minst 25 meter
Publik får ej uppehålla sig efter mållinje

5.3.1 ANMÄLNINGAR

POSTGIROT SVERIGE		INBETALNING / GIRERING A		PKS: OCR/Kod 1 PKM: 2 • Konto • Avg • Bel •
Meddelande till betalningsmottagaren FÖRARENS klubb: SKOTERDRAGRACING KLUBBEN		Till postgirokonto nr XXXXXXX - X	Avgift	Kassastämpel
Anevarig Ledare/Anmälare namn:		Betalningsmottagare (endast namn) Arrangör/klubb DRAGRACINGKLUBBEN SKOTER		
Förears tel. bostad: 0123- 12345		Tel. arb. 0123- 98765	Tävlingsdatum 24 December 98	
Mc/Skoter-fabrikt: Sno-Tric	Slag-längd mm 58 mm	FÖRARE (Namn-Licens nr.) Santa Claus		
Maskinklass: Open Mod 600	Förarklass:	Gren:	Postadress Storberget 1	
Team/Förertagsnamn: Dream Team		Post nr. 999 11	Postort Skogen	
Vårdnadshavare/Förar.-Passag. underskrift (vid anmälan/besiktning)		Eget kontonr vid girering		
		Svenska kronor 300	öre -	

Bil 2021.01 S (okt 90) 161-94-47729 94.09
 © GRAPHUM TRUCKER

STARTNUMMER: 3000
 Passagerare (Namn-Licens nr.)

I DETTA FALT FÅR ANTECKNINGAR INTE GÖRAS - RESERVERAT FÖR POSTGIROT

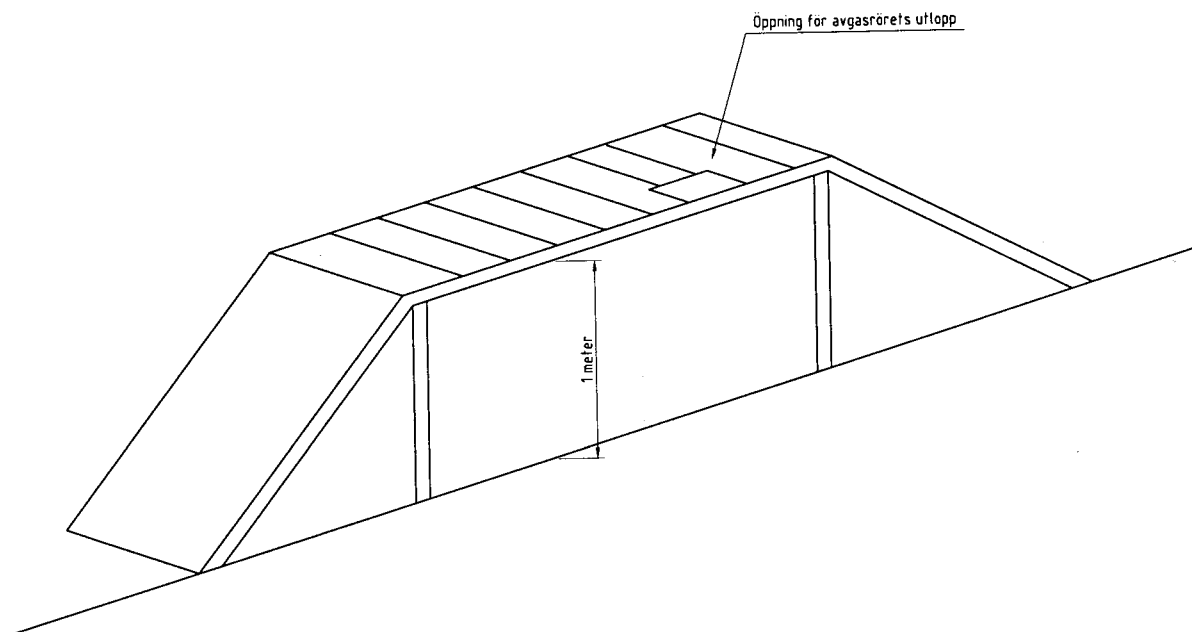
#

#

#00#

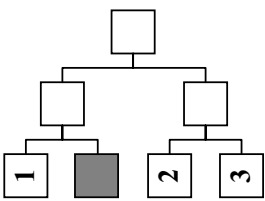
OBS ! ange alltid startnummer

6.10 LJUDMÄTNING

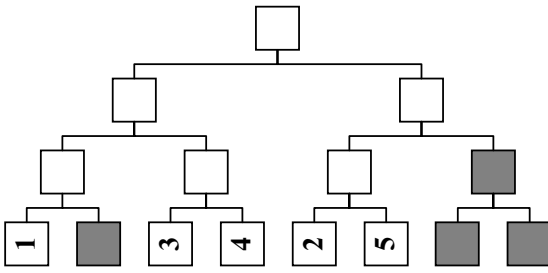


Elimineringsstege - Haltande Pro-stegar

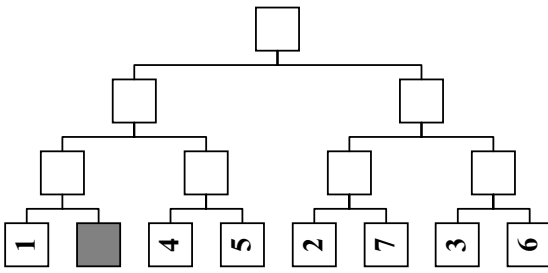
3 Snöskotrar



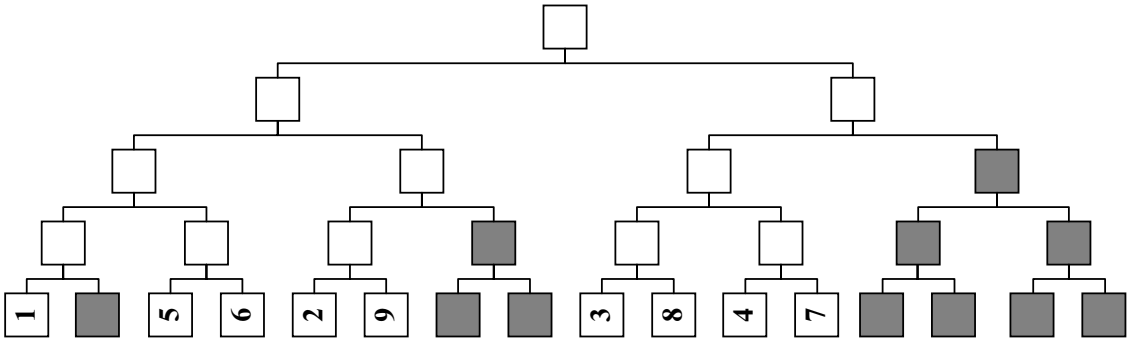
5 Snöskotrar



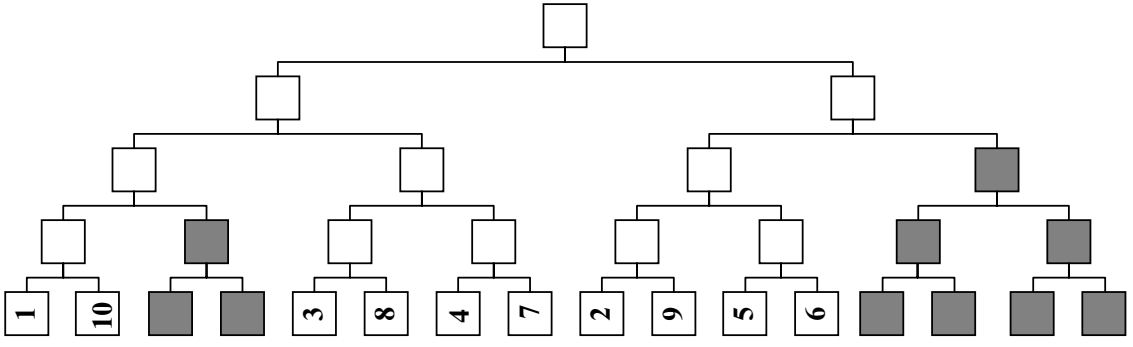
7 Snöskotrar



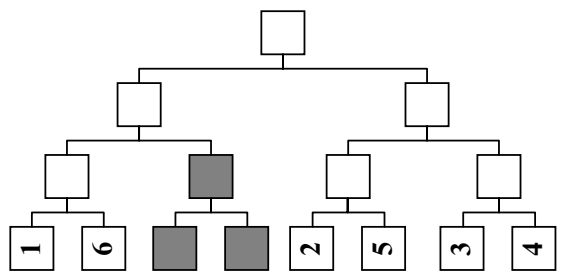
9 Snöskotrar



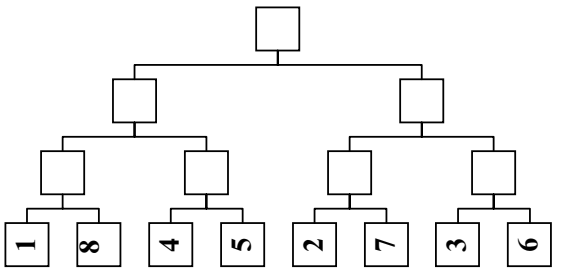
10 Snöskotrar



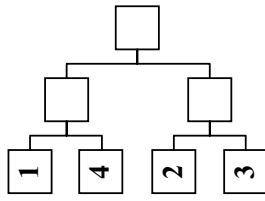
6 Snöskotrar



8 Snöskotrar

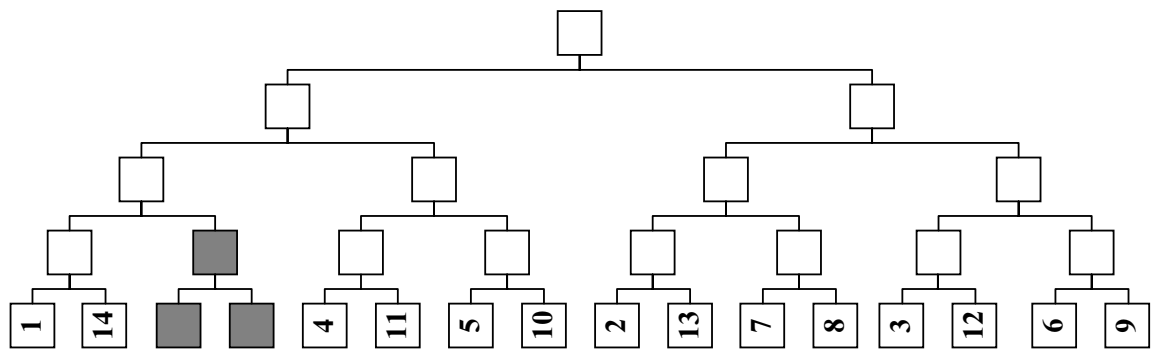


4 Snöskotrar

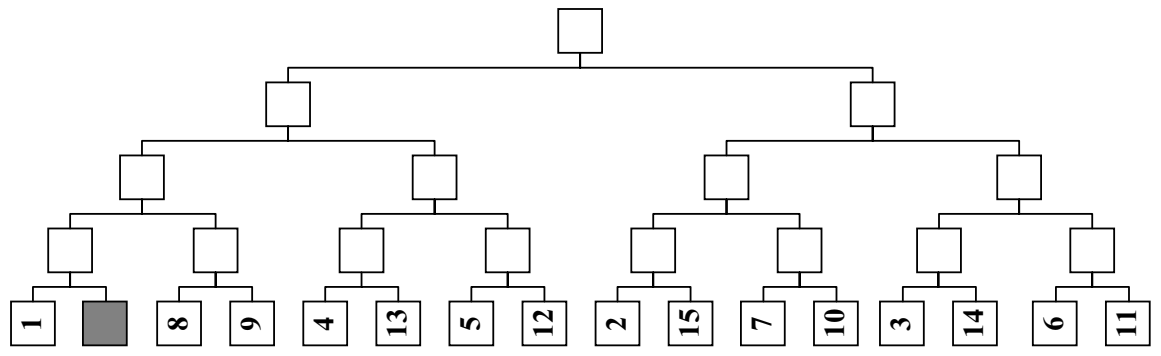


Elimineringsstege - Haltande Pro-stegar

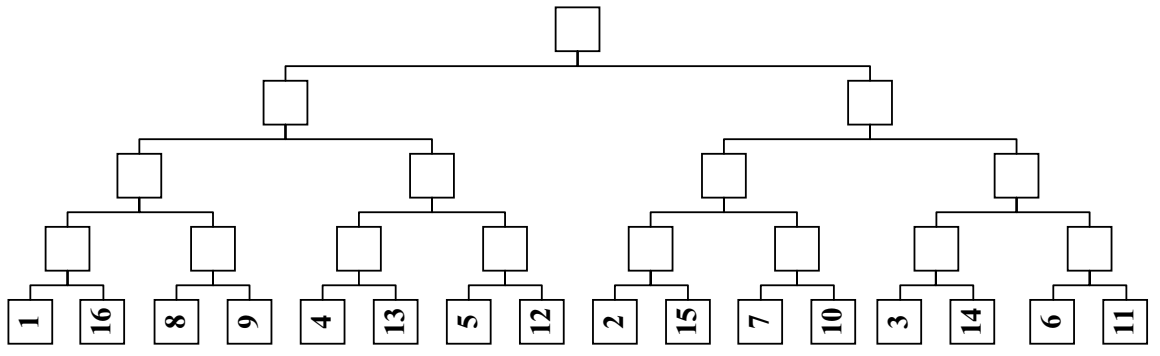
14 Snöskotrar



15 Snöskotrar



16 Snöskotrar



B

SVERIGE

PORTOBETALT