



Förar- & funktionärsutbildning

Det här kurshäftet är grunden för den teoretiska förarlicensutbildningen och för den grundläggande funktionärsutbildningen.

I utbildningen ingår även praktik. Du måste köra upp innan du får ut din Nationella/Internationella tävlingslicens.

Häftet är reviderat för att överensstämma med reglementet 2008.

Regelbok samt övriga riktlinjer och blanketter kan hämtas på Bilsportförbundet hemsida, www.sbf.se.

Regelverk för internationella klasser finns på www.fia.com.

Svenska Bilsportförbundets Dragracingutskott

Utgåva **Maj 2008**

Innehåll

Välkommen till bilsporten	2	Tävling	18
Bilsportens organisation	3	Anmälan	18
Miljökodex	4	Teknisk kontroll	18
Funktionär	5	Efterkontroll	18
Utbildning licenser	6	Förarsammanträde och upplysningar	19
Värderingar Etik och Moral	6	Varmkörning	19
Gemensamma bestämmelser	7	Index	19
Tävlingsregler	7	Break out-regel	19
Tävlingslicens	7	Handikappstart	19
Försäkringar	8	Pro Start	19
Internationellt tävlande	8	Start	20
Reklam	9	Starterns auktoritet	20
Doping	9	Bestraffning	21
Dragracing	10	Protest	21
Tävlingsformer	11	Sammanfattning	21
Tävlingsklasser	12	Glöm inte bort dig själv	22
Tävlingslicenser	14	Mat och resultat	22
Uppkörning	15	Träning och vila	22
Säkerhetsutrustning	17	Tänk rätt	22
Tävlingsnummer	17	Hydraulicing	23
Chassibesiktning & Vagnbok	17		



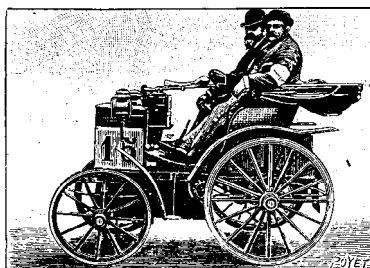
Välkommen till bilsporten

I början fanns intet!



Sedan skapade vår herre jorden.

Något senare skapade Gotleib Daimler och Carl Benz, var och en på sitt håll, bilen. 1894 kördes den första biltävlingen i Frankrike.



I Sverige fanns tidigt de som förstod biltävlingarnas charm.

Tävlingsbilsentusiaster

De bildade flera bilklubbar för att köra tävlingar.

Bilklubb

Snart fick man nog av problemen med olika regler på olika håll i landet och klubbarna bildade gemensamt Svenska Bilsportförbundet 1936.



I dag omfattar Svenska Bilsportförbundet 500 klubbar med cirka 115 000 medlemmar, en viktig gren av svensk idrott med stor social betydelse.

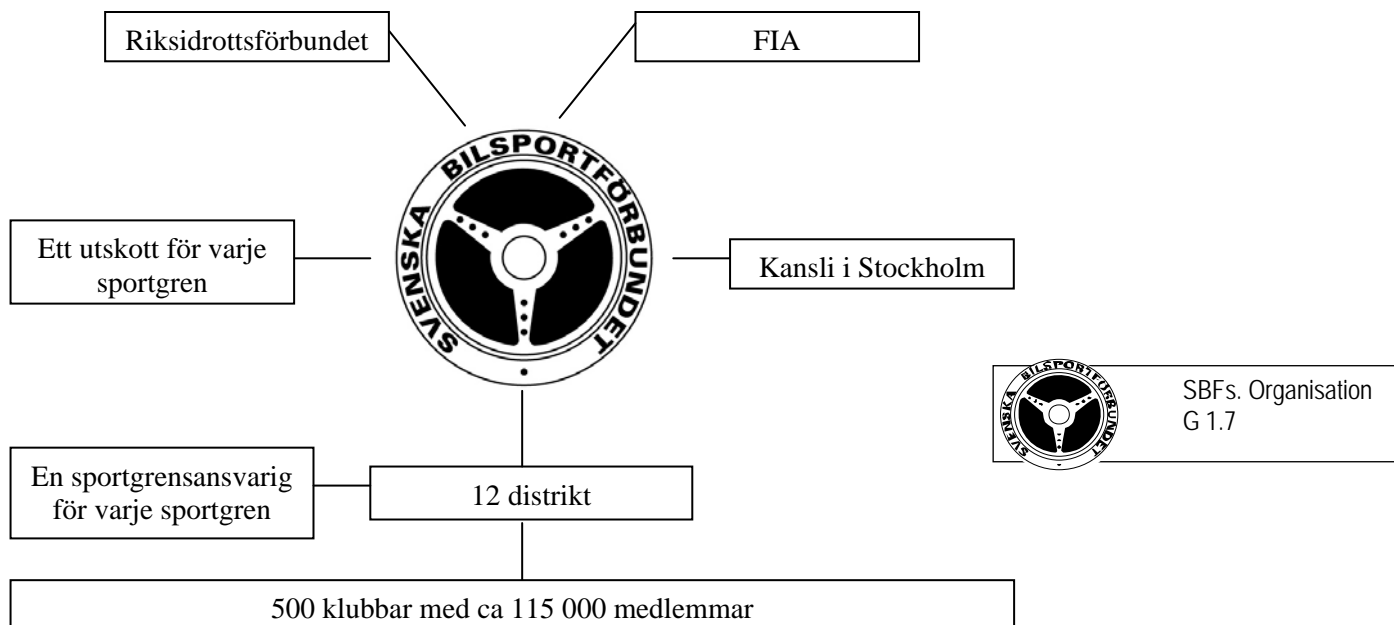
Bilsporten har också betytt mycket för utvecklingen av prestanda, väghållning, tillförlitlighet och säkerhet hos våra bruksbilar. www.sbf.se

”The First Go”

Den första dragracingtävlingen i Sverige, ”The First Go”, kördes den 10-11 augusti 1968 på Anderstorp.



Bilsporens organisation



Klubb

För att få en tävlingslicens måste du ha ett giltigt medlemskap i en klubb ansluten till Svenska Bilsporförbundet. Det finns ungefär 500 sådana klubbar, de har cirka 115 000 medlemmar. Klubbarna kan vara inriktade på en eller flera av bilsporgrenarna inom Svenska Bilsporförbundet.

Distrikt

Bilsporklubbarna är samlade i 12 distrikt (SDF, specialdistriktsförbund). Distriktet samordnar verksamheten, utbildar förare och funktionärer samt informerar om bilspport. Varje Specialdistriktsförbund har en sportgrensansvarig för varje sportgren.

Om du har frågor eller problem som din klubb inte kan svara på kan du tala med distriktets sportgrensansvarige (SGA) för dragracing. Adress finns på SBF:s hemsida till respektive distrikt och din sportgrensansvarig (SGA) i det distrikt du tillhör (SDF).

Förbund

Klubbar och distrikt är samlade i Svenska Bilsporförbundet (SBF). Inom SBF finns utskott för varje sportgren, där arbetar man bland annat med att skriva regler och att utveckla sportgrenen. Förbundets kansli ligger i Upplands Väsby utanför Stockholm. Svenska Bilsporförbundet är ett specialförbund inom Riksidrottsförbundet.

Du kan påverka

Som klubbmedlem kan du påverka utvecklingen inom bilspporten. Har du ett förslag som kan göra din sportgren ännu bättre så berätta det för din klubbledning. Då kan ni gemensamt skriva en motion som behandlas vid det tillfälle då intresserade från alla distrikt samlas för att diskutera sportgrenens utveckling. Tycker alla att din idé är bra kan den komma att genomföras i hela landet.

Förar- och funktionärsutbildning **Utgåva Maj 2009**



Miljökodex

Svenska Bilsportförbundet miljökodex – antagen 31 mars 1990

Reviderad och antagen 2008.



Miljö
G 2, DRT 10.2.1

Svenska Bilsportförbundets Miljöpolicy

Medlem i till Svenska Bilsportförbundet ansluten klubb förbinder sig att följa Svenska Bilsportförbundets miljöpolicy och sprida kännedom om denna.

Bilsportens tävlande och ledare förbinder sig:

- att vid all verksamhet visa respekt för vår miljö
- att om möjligt använda bränslen som uppfyller kretsloppsprincipen
- att starkt begränsa bullerstörningar och tomgångskörning
- att välja utrustning och reservdelar med hänsyn till miljöpåverkan
- att handskas miljöriktigt med bränsle, oljor och andra vätskor liksom batterier och uttjänta bildelar
- att efter tävling lämna förbrukat materiel vid kommunala miljöstationer eller arrangörens miljöstation
- att vid arbete på och med tävlingsbilar se till att miljöpåverkan inte kan uppstå

Svenska Bilsportförbundet förbinder sig:

- att vid framtida regelskrivningar väga in miljömässiga aspekter såsom miljöbränslen, HA-oljefria däck, begränsning av bränsleförbrukning, skadligt/störande ljud etc.
- att genom utbildning och miljöcertifiering öka miljöengagemanget för såväl tävlande/föreningar som administrationen
- att aktivt arbeta med frågor inom miljöområden som kan ha betydelse för bilsportens utövare samt delta i samhällets miljödebatt

Miljöcertifiering

Samtliga klubbar, anläggning och arrangemang skall miljöcertifieras enligt metod och tidplan som beslutats av Svenska Bilsportförbundets styrelse.

Från och med år 2008 gäller att samtliga tävlingar med minst DM/FM-status ska certifieras. Gäller då även arrangerande klubb och den anläggning tävlingen genomförs på.

Från och med 2009 gäller att samtliga tävlingar, klubbar och anläggningar där tävlingar/träningar genomförs ska certifieras.

Svenska Bilsportförbundet har tagit fram en informationsfolder om miljöarbeten som bedrivs, foldern heter Bilsporten och Miljön. Läs igenom den och använd den gärna när ni presenterar er klubb, arrangemang. Du som är förare använd foldern när du presenterar din tävlingsverksamhet.



Funktionär

Bilsporten skulle inte kunna klara av att arrangera en enda tävling om vi inte hade funktionärer. Även om det ibland är jobbigt att vara funktionär så känner man ofta en stor tillfredsställelse efter att ha hjälpt till att genomföra en bra tävling. Att arbeta som funktionär innebär ofta att man jobbar i ett sammansvetsat gäng inom klubben och att man har roligt.



Funktionär
G 7.2, DR 5

Regler

Bilsportens regler är skrivna så att följande krav ska uppfyllas:

- Säkerhet
- Sportsligt rättvisa
- Underhållning för publiken



Organisatoriska förut-
sättningar
G 1.6

Det är svårt att skriva regler inom bilsporten eftersom våra bilar spelar så stor roll för prestationen, men det är viktigt att vi skapar en förståelse och en respekt för reglerna – inte minst av säkerhetsskäl.

En del regler kan verka underliga och utan mening, men det finns alltid en tanke bakom. Så länge regeln finns är det vår skyldighet att efterleva och respektera den.

Du behöver naturligtvis inte kunna regelboken utantill, men det är bra om du har bläddrat så mycket i den att du vet vad du kan hitta svaret på dina frågor.

Håll dig informerad

Försök tidigt ta reda på så mycket som möjligt om den tävling du tänker ställa upp i. Inte bara om det som rör din egen uppgift utan om det som ska hända runt omkring. Ju mer du vet, desto bättre är det. Förare och publik kan komma med frågor och då är det bra om du kan svara eller hänvisa till rätt person.

Har du synpunkter på hur tävlingen genomförs så säg till. Det är alltför vanligt att folk går och muttrar för sig själva om att något är illa skött, men på det sättet kan man ju inte åstadkomma någon förändring. För fram dina synpunkter till tävlingsledningen.

Säkerhet

Tvärtemot vad många tror är bilsporten ganska fri från skador och det pågår ett ständigt arbete med att göra den säkrare. Du som funktionär är en viktig del i arbetet för ökad säkerhet – tänk på att säkerheten alltid går före.

Förare och funktionärer har ett försäkringsskydd genom sina licenser. Mekaniker är försäkrad via förarens licens. Publik och andra är försäkrade genom en motortävlingsförsäkring via arrangörens tävlingstillstånd.



Utbildning och licenser

Som funktionär ska du ha en funktionärslicens. Licensen visar hur mycket utbildning och erfarenhet du har som funktionär, dessutom ger den dig ett försäkrings-skydd.



Funktionär
G 7.2 DR 5

Funktionärslicenser indelas i två kategorier: tävlingsledning och tekniker. De indelas sedan i fyra klasser:

Klass	Hur får jag den?	Kursarrangör
D	Från klubben som en interimslicens	Klubben
C	Steg 1-kurs (15 år). 2 praktiska meriter	Klubben
B	Steg 2-kurs (18 år). 5 praktiska meriter, varav minst 3 som chefsfunktionär	Distriktet
A	Steg 3-kurs. 10 praktiska meriter som chefsfunktionär eller domare varav minst tre (3) av dessa som tävlingsledare, domare eller chefstekniker.	Distriktet eller förbundet

Både förare och funktionär?

Inom bilsporten är förare också ibland funktionärer. Ofta arrangeras licenskurserna så att man samtidigt blir både förare och funktionär.

Av den anledningen är resten av utbildningshäftet skriven så att den i första hand vänder sig till en ny förare, men det föraren måste kunna är samma som du behöver lära sig på en steg 1-kurs för funktionärer.

Lycka till som funktionär – du behövs!

Värderingar etik och moral

Svenska Bilsportförbundet har tagit fram en informationsfolder om värderingar och etik. Foldern heter: Värderingar etik och moral, och finns att beställa hos SBF för att läsa igenom och efterleva.

Foldern innehåller följande ämnen.

- **Hederlighet**
- **Respekt**
- **Professionalism**
- **Integritet**
- **Lojalitet**
- **Vänlighet**
- **Relationer**
- **Civilkurage**
- **Handlingsplan**



Gemensamma bestämmelser

Tävlingsregler

Bilspportens tävlingsregler fastställs av Svenska Bilspportförbundet och ges ut regelbundet. Alla förbundets regler är publicerade på SBF:s hemsida www.sbf.se.

I kurshäftet beskrivs kortfattat de viktigaste reglerna. Vill du ha reda på alla detaljerna måste du läsa regelboken. När det gäller speciellt viktiga avsnitt finns det hänvisningar till vår regelbok i texten.

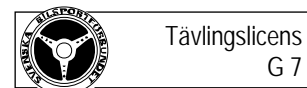
Regeländringar publiceras alltid på vår hemsida www.sbf.se.

Anvisningar

Dragracingutskottet har utöver regelboken andra anvisningar. De anvisningarna vänder sig främst till arrangörer. Du kan hitta alla regler, anvisningar och dokument på SBF:s hemsida www.sbf.se under rubrikerna Dragracing och Utbildning samt Blanketter.

Tävlingslicens

För att få tävla måste du ha en tävlingslicens. Du måste också ha ett giltigt medlemskap i en klubb som är ansluten till Svenska Bilspportförbundet. I de flesta bilspportgrenar är licenserna indelade i olika klasser och dina tävlingsresultat avgör om du kan bli uppflyttad till en högre licensklass. Så är det inte i dragracing, där avgör bilens klass och prestanda vilken licens du måste ha. Ju snabbare bil, desto högre licens. Med licensen följer ett försäkringsskydd. Du kan börja tävla det år du fyller 8 år, det betyder att du kan börja tävla i april samma år.



Framsida

Baksida



Efter att du genomfört uppkörningen med godkänt prov så får du ett godkännande av tävlingsledare eller domare. Din klubb skriver på licensansökan som du sedan sänder till licensavdelningen hos SBF. Du betalar in angiven summa på bankgirot. Sedan utfärdar licensavdelningen din licens och sänder den till dig. Det är ett plastkort av kreditkortsmodell.

Det är viktigt att vara snabb att sända in ansökan samt betala om man planerar att tävla nästkommande helg!



Försäkringar

Genom din tävlingslicens är du försäkrad mot olycksfall under träning och tävling samt vid förarutbildning. Din försäkring gäller även om dina mekaniker skulle skada sig. Du får ingen ersättning för skador på din tävlingsbil, försäkringen gäller endast personskador.



Försäkringar
G 6

Försäkringen gäller vid alla tävlingar i Sverige och utomlands som är sanktionerade av ett Bilsportförbund (ASN). För utövare med Internationell licens gäller försäkringen i samtliga länder när man deltar i en FIA sanktionerad Internationell tävling. Vid resa inom EU/EES-länder ska försäkrad ha med sig det europeiska försäkringskortet. Kontakta Försäkringskassan, www.fk.se. Ersättningsbeloppet i försäkringen kan höjas genom att du tecknar en frivillig tilläggsförsäkring hos Folksam.

Internationellt tävlande och Motorsport-EU

Hela EU är att betrakta som ett land. Detta innebär att du tävlar med Nationell licens på de flesta tävlingar. Dessutom har FIA låtit t.ex. Norge ingå i ett s.k. Motorsport-EU. (Kontrollera med SBF om du är osäker på vilka länder som ingår.) På en Nationell tävling kan vissa klasser, t.ex. Top Fuel och Pro Stock, köras som Internationella. Vill du tävla på en tävling utanför Motorsport-EU krävs alltid en Internationell licens.



Tävlingar G 3
Licenser G 7

I ET i säkerhetskategorin Advanced ET 7,49-6,00 sek samt i se de snabba klasserna i Competition, Pro Modified, Pro Stock, Top Methanol Dragster, Top Methanol Funny Car, Nitro Funny Car samt Top Fuel skall man alltid ha en Internationell licens, samt ha utfört en läkarundersökning enligt FIA norm. Dokumentet om läkarintyg samt ansökningspapper finns på www.sbf.se att ladda ner, du kan också kontakta licensavdelningen på SBF:s kansli. Läkarundersökningen skall vara gjord innan uppkörning sker.

Framsida

Baksida



Kontakta alltid SBF:s kansli om du tänker tävla eller vara funktionär utomlands.

Det är viktigt att du tar reda på vilka regler som gäller i det land du planerar att tävla i. Du tävlar under värdlandets förbunds regler, inte Svenska Bilsportförbundet regler för de gäller endast i Sverige.



Reklam

Om du vill ha reklam på din tävlingsbil gäller vissa regler. Du får till exempel inte göra reklam för tobak eller alkohol. Vissa delar på tävlingsbilen är reserverade för arrangörens reklam.



Reklam
G 11

Doping

För bilsporten gäller exakt samma dopingregler som för övrigt idrott. Det innebär att det är förbjudet att använda de preparat som finns på Internationella Olympiska Kommitténs dopinglista. På listan finns t.ex. vissa vanliga huvudvärkstabletter. Du kan få mer information på apoteket. På Riksidrottsförbundets hemsida www.rf.se finns mer information i ämnet.

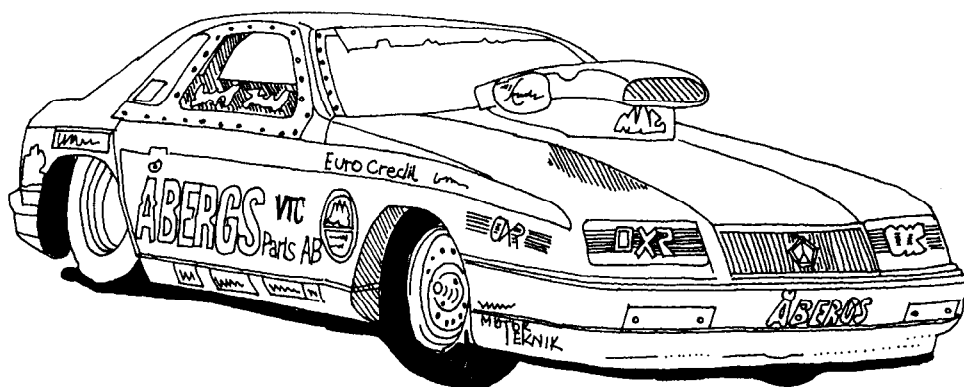


Doping
G 8

Det är även förbjudet att inta alkohol eller droger i samband med en motortävling.
Se G 8.2 Berusningsmedel.



Dragracing



Dragracing är en accelerationstävling på en uppmätt rak bana. Den körs med två bilar i taget från stillastående start. Tävlingssträckan är oftast 1/4 engelsk mile (402,33 m) eller 1/8 engelsk mile (201,17 m).

En dragracingtävling består av kvalificering eller träning och utslagning (eliminering). Efter kvalificeringen/träningen tas den bästa föraren i varje eliminering ut. De placeras in i ett schema, elimineringsstege, för att delta i utslagningen. Vid utslagningen startar man parvis och den som först passerar mållinjen har vunnit heatet, oavsett tid, och går vidare till näst omgång.

Det finns flera former av dragracing:

Junior Dragster

Avsett för barn och ungdomar från det år man fyller 8 år t.o.m. det år de fyller 18. Bakmotordragsters i halvskala med en 5 hästars fyrtaktsmotor. Accelerationstävling över maximalt 1/8 engelsk mile (201,17 m).

ET Racing

Accelerationstävling över max ¼ engelsk mile (402,33 m) eller 1/8 engelsk mile (201,17 m). Tävlingsbilar av typ gatbil. Säkerhetskrav efter tävlingstid. Handikappstart och individuellt break out (dial in) eller heads up start utan handikapp och förutbestämt break out. Arrangören har stor frihet att skapa egna klasser och tävlingsformer. Deltagande kan ske fr.o.m. det år man fyller 15 år i visa klasser.

Dragracing

Accelerationstävling över max ¼ engelsk mile (402,33 m) eller 1/8 engelsk mile (201,17 m). Heads up-start eller handikappstart beroende på klass. Vid handikapp-tävling sker detta mot fastställda index. Säkerhetskrav efter klasstillhörighet. Deltagande kan ske fr.o.m. det år man fyller 15 år i visa klasser.



Tävlingsformer
DR 1



Tävlingsformer

De tekniska bestämmelserna för tävlingsformerna hittar du på www.sbf.se tillsammans med övriga regler.



Tävlingsformer
DR 1

Klassbeteckning inom parentes.

Junior Dragster (JR)

Avsett för barn och ungdomar, från det år de fyller 8 år och upp till och med det år de fyller 18 år.

Klassen är begränsad till bakmotordragsters i "halvskala". Tävlade över maximalt 1/8 mile (201,17 meter). Dragstern ska vara försedda med en encylindrig motor.

Tävlingsformen körs med handikappstart och individuellt break out (dial-in), eller med heads up start och förutbestämt break out.

Två klasser Junior Stock (J/S) med standard motorer, från 8 år, och Junior Modified (J/M) med modifierade motorer, från det år de fyller 12 år.

Junior 15 (J15) med ett break out på 16.00 sekunder

Åldersgräns, från och med det år föraren fyller 15 år upp till det år föraren fyller 18 år.

Bilar av Street-typ enligt reglerna för ET.

Absolut break out som inte får vara lägre än 16.00 sek. (1/8 mile: 10.00 sek).

OBS: Bilarna ska kunna köras för fullt utan att gå under 15 sekunder, det får inte krävas bromsning! Körs i eliminatorn ET tillsammans med seniorerna.

Junior 16 (J16) med ett break out på 13.50 sekunder

Åldersgräns, från och med det år föraren fyller 16 år upp till det år föraren fyller 18 år.

Bilar av Street-typ enligt reglerna för ET.

Absolut break out som inte får vara lägre än 13.50 sek. (1/8 mile: 10.40 sek).

OBS: Bilarna ska kunna köras för fullt utan att gå under 13.50 sekunder, det får inte krävas bromsning! Körs i eliminatorn ET tillsammans med seniorerna.

Junior 16 S (J16S) med ett break out på 9.85 sekunder

Åldersgräns, från och med det år föraren fyller 16 år till och med 18, som uppfyller särskilda krav. Se DR 6.1.2 om J16 S.

Får delta i Super Street, Super Gas samt i Stock och ET Racing med ett absolut break out på 9.85 sek (1/8 mile: 6.25 sek).

Junior 16 SC (J16SC) Super Comp-dragster och ET-dragster ner till 8.90 sek

Åldersgräns, från det år föraren fyller 16 år upp till och med det år föraren fyller 18 år, som uppfyller särskilda krav. Se DR 6.1.2 om J16 SC

Break out 8.90 sek (1/8 mile: 5.70 sek). Endast för Dragsters. Körs endast i klassen Super Comp eller ET tillsammans med seniorerna.

ET Racing (ET)

Bilar i ET Racing delas in i tidsrelaterade säkerhetskategorier. Säkerhet krävs efter hur fort du kör.

Handikappstart och individuellt break out (dial in) eller head up-start och förutbestämt break out. Här är öppet för olika arrangörer att bestämma hur de vill köra sin tävling.

Tävlingsskasser

De tekniska bestämmelserna för tävlingsskasserna hittar du på www.sbf.se tillsammans med övriga regler.

Klassbeteckning inom parentes.



Tävlingsformer
DR 1

SUPERKLASSERNA

Super Street Eliminator (SST)

Avsedd för bilar med hel kaross med öppningsbara dörrar samt roadsters och sportvagnar.

Heads up med pro-start samt break out 10.90 sek (1/8 mile: 6.90 sek)

Super Gas Eliminator (SG)

Specialbyggda bilar enbart avsedda för tävlingsbruk. Karossen ska vara identifierbar med tidigare tillverkad bil.

Heads up med pro-start samt break out 9.90 sek (1/8 mile: 6.30 sek)



Super Comp Eliminator (SC)

Klassen är avsedd för Dragsters, Funny Cars samt bilar av Altered-typ.

Heads up med pro-start samt break out 8.90 sek (1/8 mile: 5.70 sek).

SPORTSMANKLASSERNA

Stock Eliminator (S) Stock och (SS) Super Stock

Öppen för bilar som följer de tekniska reglerna i NHRA: regelbok för aktuellt år.

Innehåller klasserna Stock och Super Stock.

Handikappstart mot givna index, individuellt breakout och dial under. Klassen följer amerikanska index.

Competition Eliminator (D) Dragster och (A) Altered

Handikappstart mot givna index. Automatisk justering av index enligt CIC.

Klassen Dragster (D) innehåller 25 olika handikappklasser.

Klass Altered innehåller mycket modifierade bilar som skall vara av typ Altered, Funny Car, Roadster eller försedda med hel kaross. 28 olika handikappklasser.



Index, CIC
DR 4.5 samt 4.6

FIA-KLASSERNA

Pro Modified Eliminator (PM)

Klassen innehåller mycket modifierade eller specialtillverkade bilar som uppvisar stor likhet med en serietillverkad sedan, kupé eller pickup. Hel kaross med öppningsbara dörrar.

Bilarna följer FIA:s internationella reglemente.

Heads up-start utan handikapp.

Pro Stock Eliminator (PRO)

Klassen innehåller mycket modifierade eller specialtillverkade bilar som uppvisar stor likhet med en serietillverkad Sedan eller Coupe. Bilarna följer FIA:s internationella reglemente.

Heads up-start utan handikapp.

Top Methanol Funny Car (TMFC)

Specialbyggda bilar med heltäckande kaross. Drivmedel begränsat till metanol.
Bilarna följer FIA:s internationella reglemente.
Heads up-start utan handikapp.

Top Methanol Dragster (TMD)

Dragster med drivmedlet begränsat till metanol eller injekterad nitro.
Bilarna följer FIA:s internationella reglemente.
Heads up-start utan handikapp.

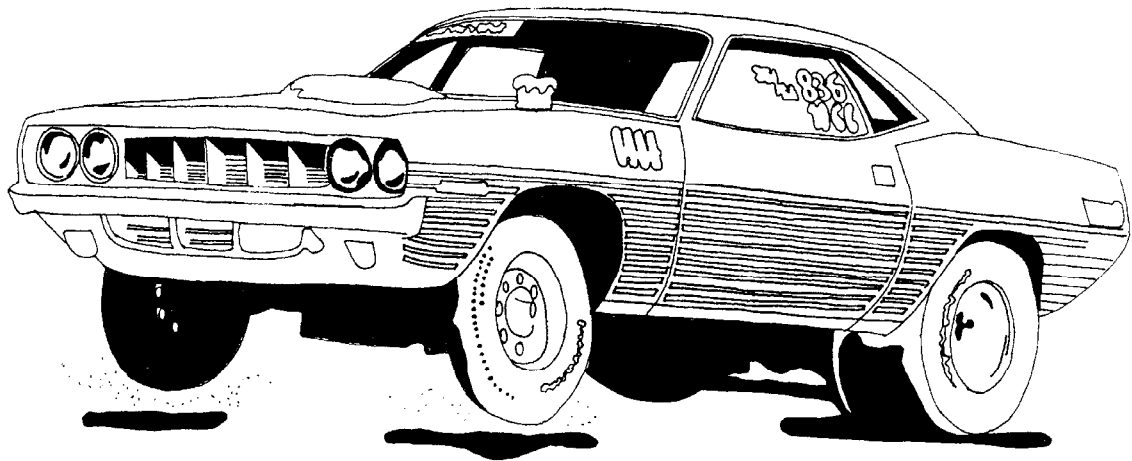


Nitro Funny Car (FC)

Specialbyggda bilar med heltäckande kaross. Drivmedel begränsat till nitrometan.
Bilarna följer FIA:s internationella reglemente.
Heads up-start utan handikapp.

Top Fuel Eliminator (TF)

Innehåller bilar som byggts för att tävla över 1/4 mile. De kännetecknas av över 450 cms hjulbas, rörram, kompressor och drivmedel nitrometan. Bilarna följer FIA:s internationella reglemente.
Heads up-start utan handikapp.





Tävlingslicenser

För att delta i en dragracingtävling måste du ha en tävlingslicens. Det finns tre (3) olika huvudtyper, Dessutom flera klasser beroende på vilken typ av bil du ämnar köra. Licens till handikappad med annan restriktion än glasögonrestriktion utfärdas efter beslut i Dragracingutskottet. Samråd med förbundsläkare ska ske. Notering av SBF ska finnas på licensen.



Tävlingslicenser
G 7, DR 6.1

Debutlicens:

Licensen gäller under förarens första tävlingssäsong. Licensen gäller Nationella klasser på dragracingtävlingar i Sverige, dock inte Svenskt Mästerskap.

J = Junior Stock, Junior Modified.

J15 = Junior från 15 år – 16,00 sek ¼ mile. (10,00 sek 1/8 mile).

A4, B4 = Stock, Super Street, Super Gas, ET långsammare än 10,00 sek ¼ mile (6,40 sek 1/8 mile).

Nationell licens:

Licensen gäller vid Nationella tävlingar i EU-länder och länder som FIA jämfäller med EU-länder, licensen omfattar även starttillstånd för utlandsstart.

J = Junior Stock, Junior Modified.

J15 = Junior 15 år – 16,00 sek.

J16 = Junior 16 år – 13,50 sek.

J16 S = Junior 16 år – 9,85 sek, Super Street, Super Gas.

J16 SC = Junior 16 år Super Comp Dragster 8,90 sek.

A4, B4 = Stock, Super Street, Super Gas, Super Comp samt ET långsammare än 7.50 sek.

A3, B3 = Denna licens gäller följande klasser i Competition, D/A, E/A, F/A, G/A, H/A, I/A, CT/A, DT/A, ET/A, BA/A, BB/A, CA/A, CB/A, DA/A, DB/A samt DN/A, E/D, F/D, G/D, FT/D, DA/D, EA/D, EB/D, FA/D samt FB/D.

Förklaringar licensbeteckningar:

A1-A4 licens gäller för bilar med hjulbas över 3.175 mm (125 tum).

B1-B4 licens gäller för bilar med hjulbas under 3.175 mm (125 tum).

C1 licens gäller för Pro Modified, Pro Stock.

Svenska Bilsporthöbunden har inte delat upp hjulbasen i två licenskategorier, du får en licens som gäller i A och B kategorin när det står t.ex. A4, B4 på din licens.



Internationell licens:

Licensen gäller vid Internationella tävlingar med FIA tillstånd samt Nationella tävlingar i EU-länder och länder som FIA jämför med EU-länder, licensen omfattar även starttillstånd för utlandsstart samt Medical Card. I ET säkerhetskategorin Advance ET 7,49-6,00 samt i vissa klasser i Competition krävs Internationell licens enligt nedan.

A4, B4 = Stock, Super Street, Super Gas, Super Comp samt ET långsammare än 7.50 sek.

A3, B3 = Denna licens gäller följande klasser i Competition, A/PM, AA/PM, A/A, B/A, C/A, AT/A, BT/A, AA/A, AB/A, AN/A, BN/A samt CN/A, A/D, B/D, C/D, D/D, DT/D, ET/D, AA/D, AB/D, BA/D, BB/D, CA/D, CB/D, DB/D, BN/D, A/ND samt B/ND. ET. Säkerhetskategorin Advanced ET 7,49-6,00 sek ¼ mile.

C1 = Pro Stock, Pro Modified

A2 = Top Methanol Dragster

B2 = Top Methanol Funny Car

A1 = Top Fuel

A2 = Funny Car

Svenska Bilsportförbundet har inte delat upp hjulbasen i två licenskategorier, du får en licens som gäller i A och B kategorin när det står t.ex. A4, B4 på din licens.

Uppkörning

Vid uppkörningen kommer du att få göra ett så kallat blindfoldtest. Då skall föraren med förbundna ögon kunna hitta förarplatsens reglage och kunna namnge och manövrera dessa. T.ex. tändningsbrytare, bälteslås, eventuell bromsskärmsreglage osv.

Du kommer även att få göra ett evakueringstest. Det innebär att du skall kunna ta dig ur bilen under åtta (8) sekunder. Utgångsläget är att föraren är fastspänd med full förarutrustning. Detta är självklart för att kolla att du kan ta dig ur snabbt vid eventuell brand.

Du får göra din uppkörning på en 402,33 m bana eller 201,17 m bana för licenserna, Junior Stock, Junior Modified, J15, J16, J 16S samt A4, B4.

Uppkörning för en J 16SC, A3, B3-licens, A1, A2, B1, B2 samt C1 licens uppkörning får endast göras på en 402,33 m bana. Läkarundersökning enligt FIA norm skall vara gjord innan uppkörning sker i de klasser som kräver läkarundersökning.

Allmänt

Uppkörningskontrollanten bedömer hur många lön som krävs beroende på hur du genomför din uppkörning. Det kan bli fler än vad som anges på nästa sida.



Utbildning
DR 6.1.2



Uppkörning för A4, B4-licens

Kan ske på bana som är såväl 1/8 som 1/4 mile lång. Uppkörningen kan ske under deltagande i tävling.

För att kunna godkänna en förare måste denne ha kört minst tre (3) godkända löp under tävlingen. (Dessa kan ske på kval, i eliminering, som matchrace eller träningskörning, här finns inga begränsningar.)

Vid uppkörning för Debutlicens genomförs "Enkel förarkurs" innan tävlingens början.

För att kunna godkänna en förare måste denne ha kört minst tre (3) godkända löp under tävlingen. (Dessa kan ske på kval, i eliminering, som matchrace eller träningskörning, här finns inga begränsningar.)

Vid uppkörning för Nationell licens skall förarkurs med teoretiskt förarprov ha genomförts.

Genomförande:

- Teknisk kontroll (besiktning) av bil och förarutrustning.
- Kontroll av godkänt teoriprov.
- Genomgång av bana och banslut.
- Blindfoldtest och evakueringstest.
- Uppkörning, alternativt genomförande av tävling, innehållande minst tre (3) godkända löp.
- Genomgång av uppkörning/tävling, kritik.

All körning skall ske under uppsikt av B-licensierad tävlingsledare/domare.

Om uppkörning för A4, B4-licens sker i standardbetonad bil kan blindfoldtest och evakueringstest utgå.

Uppkörning för A3, B3-licens

Skall ske i bil som kräver A3, B3-licens och kunna prestera tid/fart därefter, samt ske på bana med 1/4 mile tävlingssträcka. All uppkörning skall ske som solokörning. Deltagande i tävling ska ej inte ske vid uppkörningstillfället.

Genomförande:

- Teknisk kontroll (besiktning) av bil och förarutrustning.
- Kontroll av godkänt teoriprov.
- Genomgång av uppkörningen.
- Genomgång av bana och banslut.
- Packning av bromsskärm minst två (2) gånger.
- Blindfoldtest och evakueringstest.
- Löp 1 Halv gas, 200 m, hård inbromsning
- Löp 2 Full gas, 300 m, bromsskärm, hård inbromsning.
- Genomgång av gjorda löp.
- Löp 3 Full gas, 400 m, bromsskärm, hård inbromsning
- Löp 4 Full gas, 400 m, bromsskärm, hård inbromsning
- Genomgång av uppkörningen med hela teamet, kritik.

All uppkörning skall ske under uppsikt av A-licensierad domare eller tävlingsledare.

Uppkörning för A1, A2, B1, B2, C1 licens

Skall ske i bil som kräver sådan licens som föraren ansöker om och kunna prestera tid/hastighet därefter, samt ske på bana med 1/4 mile tävlingssträcka. All uppkörning skall ske som solokörning. Deltagande i tävling ska inte ske vid uppkörningstillfället.

Genomförande:

- Teknisk kontroll (besiktning) av bil och förarutrustning.
- Kontroll av godkänt teoriprov.
- Genomgång av uppkörningsförfarande med hela teamet före och efter körningarna.
- Genomgång av bana och banslut.
- Packning av bromsskärm minst två gånger.
- Blindfoldtest och evakueringstest.
- 4-6 stycken löp enligt nedan
- Löp 1 Halv gas, 200m, hård inbromsning
- Löp 2 Full gas, 200m, hård inbromsning
- Löp 3 Full gas, 300m bromsskärm, hård inbromsning

Minimum tider och hastigheter för att erhålla en licens enligt nedan:

A1 Top Fuel minst två tider på 5.40 sekunder eller snabbare och en körning där hastigheten skall minst vara 415 km/h eller snabbare.

A2 TM/D minst två tider på 6.40 sekunder eller snabbare och en körning där hastigheten skall minst vara 320 km/h eller snabbare.

B1 Nitro Funny Car minst två tider på 5.70 sekunder eller snabbare och en körning där hastigheten skall minst vara 400 km/h eller snabbare.

B2 TM/FC minst två tider på 6.40 sekunder eller snabbare och en körning där hastigheten skall minst vara 320 km/h eller snabbare.

C1 Pro Stock minst två tider på 7.60 sekunder eller snabbare och en körning där hastigheten skall minst vara 270 km/h eller snabbare.

C1 Pro Modified minst två tider på 7.40 sekunder eller snabbare och en körning där hastigheten skall minst vara 280 km/h eller snabbare.

Hastighets noteringen får ingå i en av de minimum tids körning som görs

All uppkörning skall ske under uppsikt av förbundsdomare eller av SBF:s Dragracingutskott särskilt utsedd person. En förare, med samma licenskategori, bör fungera som fadder under hela uppkörningen som har en övervakande/rådgivande funktion.



Säkerhetsutrustning

Som dragracingförare måste du ha följande utrustning:

- **Godkänd hjälm.** En förteckning över vilka typer av hjälmar som är godkända kan du hitta i **DRT 10.8**. Välj en så lätt hjälm som möjligt och se till att den passar perfekt. Det är farligt att ha en för stor hjälm. För barn är det direkt olämpligt att ha en tyngre hjälm än 1.100 gram.
- **Klädsel.** Det ställs olika krav på vilken klädsel en förare behöver, kraven beror på vilken typ av bil du kör. Använd inte overallen när du arbetar med bilen, en overall som är nedsmutsad med olja skyddar betydligt sämre än en ren overall. **Se DRT 10.11.**
- **Skor.** Ska vara av flamsäkert material och skydda hela foten och vristen. Sulan på skon eller bindsulan i skon ska vara av läder.
- **Handskar.** Ska vara av flamsäkert material. De ska täcka handlederna och gå omlott på overallens ärm.

Läs mer om förarens utrustning i **DRT 10**.



Förorutrustning
DRT 10

Hjälmen måste passa perfekt annars kan den flyga av när den bäst behövs.

Prova så här:

- Skaka på huvudet. Hjälmen ska följa med, annars är den för stor
- Spänn åt hakbandet och ta tag som bilden visar. Kan du vrida av hjälmen framåt är den för stor.



Tävlingsnummer

När du ska genomföra din uppkörning eller första tävling blir du tilldelad ett tillfälligt startnummer av arrangören för tävlingen. Detta nummer gäller endast vid den tävlingen. När du skickat in din licensansökan kommer du att erhålla din tävlingslicens på vilket ditt ordinarie tävlingsnummer står tryckt på licensen.

Varje förare med tävlingslicens tilldelas alltså ett fast tävlingsnummer, detta nummer finns angivet på licensen. Du har samma tävlingsnummer så länge du är aktiv. Du finns nu i SBF:s register och de olika arrangörerna har möjlighet att sända tävlingsinbjudan till dig genom att beställa en lista över alla licensierade förare.

I de klasser där serier körs, kan det varje år delas ut ett fast startnummer 1 till 10 till de tio första i respektive serie. Dessa tävlingsnummer kan endast användas vid tävlingar som ingår i respektive serie och bara för aktuellt år. **Se DRT 7.3**



Tävlingsnummer
DR 2.5 DRT 7.3

Chassibesiktning & Vagnbok

Varje tävlingsbil skall vid tävling kunna uppvisa en giltig vagnbok, d.v.s. vara chassibesiktade. (Undantag är bilar som tävlar i ET med en tid över 10.00 sekunder och bilar i Super Street.) Då görs en grundlig besiktning av bilen med tyngdpunkt på chassi och säkerhet. **Se DRT 0.8 samt DRT 4.4.1**

Besiktningen bör ske före säsongen och bilen ska vid besiktningstillfället vara komplett. Godkänd chassibesiktning gäller 36 månader och ska sedan förnyas. (För Advanced ET och FIA klasserna gäller 12 månadersperiod.)

Före chassibesiktningen ska du ha ansöka om en vagnbok. Detta gör du på SBF:s kansli. Vid ägarbyte ska ny vagnbok utfärdas.

En förteckning över chassibesiktningmän hittar du i adresslista på www.sbf.se.



Chassi DRT 4.4.1
Vagnbok DRT 0.8



Tävling

Anmälan

När du ska börja tävla tar du kontakt med tävlingsarrangören så får du tävlingsinbjudan, en beskrivning av tävlingens uppläggning. I inbjudan finns detaljregler för tävlingen, vilka klasser som ska köras m.m. Det brukar också finnas en anmälningsblankett. Det är vanligt att arrangören också sänder tävlingsinbjudningar direkt till dig och till din klubb. Något som också blir allt vanligare är att arrangören har en hemsida på Internet där information och anmälan kan hämtas.



Anmälan
DR 2.3, 3.3

Verkar tävlingen intressant? Då är det dags att skicka in din anmälan. Det gör du enklast på blanketten som arrangören skickat ut eller direkt på arrangörens hemsida. Du måste även betala in anmälningsavgiften för att din anmälan ska vara giltig.

När du undertecknar anmälningsblanketten/anmäler dig på hemsidan, lovar du att följa de regler som finns i regelböckerna och i tävlingsinbjudan. Du förbinder dig också att delta i tävlingen. Det är inte tillåtet att anmäla sig till flera tävlingar som körs samma dag.

Arrangören ska sända dig en startbekräftelse eller en startlista för att bekräfta sin anmälan. Med startlistan följer ofta ett PM med tidsschema, vägbeskrivning och eventuella tillägg till bestämmelserna i tävlingsinbjudan.

Ibland har arrangören bara möjlighet att ta emot ett begränsat antal startande och tvingas att gallra bort vissa anmälningar. Du har oftast större chans att slippa bli bortgallrad om din anmälan är komplett ifylld och om din anmälningsavgift är inbetald i tid.

Teknisk kontroll

När du kommer till tävlingsplatsen brukar den första anhalten vara anmälningssekretariatet. Där du ska visa dina tävlingshandlingar, d.v.s. licens och giltigt medlemskap i SBF-ansluten klubb ev. Medical Card där det så krävs. Man kollar även att du har betalt anmälningsavgiften.



Tävlingskontroll
DRT 0.2 DRT 0.7

Nästa steg är den tekniska kontrollen (besiktningen) där man kontrollerar om att din bil överensstämmer med det tekniska reglementet. Där kontrolleras bland annat bilens allmänna kondition och säkerhetsutrustning. Speciellt viktigt är styrning och bromsar. Man kontrollerar även förarens personliga utrustning, hjälm, overall m.m.

Efterkontroll

När som helst under tävlingen kan arrangören ta in din bil i besiktningen för kontroll. Ofta görs detta rutinmässigt för att kontrollera bilens vikt, bränsle och avgasljud.



Kontroll
DRT 0.3

Sådan kontroll ska alltid ske om någon ha protesterat mot en bil för att den inte överensstämmer med de tekniska bestämmelserna. Du och din bil ska efter avslutat lopp stanna kvar i depån i 30 minuter för att avvakta ett eventuellt beslut om efterkontroll.



Förarsammanträde och upplysningar

Innan och ibland under tävlingen håller tävlingsledaren förarsammanträde. Alla förare måste delta på det mötet. Där får du veta vad som gäller på som gäller för det tävlingstillfället. Tid och plats för mötet står oftast i inbjudan. Det finns också en anslagstavla på området där viktiga meddelanden, kvallistor och stegar anslås. Se även alltid till att det finns någon vid tävlingsbilen eftersom depåpersonal kan behöva meddela ändrade starttider m.m.



Förarsammanträde
DR 2.7

Varmkörning

Förare/mekaniker ska sitta på förarplatsen beredd att ingripa under varmkörning. Vid all varmkörning med roterande däck ska bilens bakaxel vara uppställd på pallbockar eller särskilt konstruerat stöd.



Tävlingsbestraffning
G 15

Index

Index är den beräknade potentialen hos en klass och är baserat på ett stort antal noterade tider. Skillnaden mellan två klassers index är handikappet mellan dem under eliminering.



Index
DR 4.5

Break out-regel

I Junior Dragster, Junior, ET Racing, Super Street, Super Gas, Super Comp och Stock Eliminatorer gäller break out. Det innebär att tävlande som kör under sitt index eller dail in under elimineringen är utesluten.



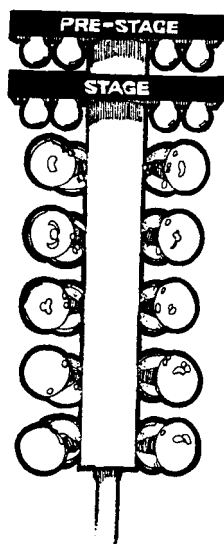
Break Out
DR 4.8

Handikappstart

I de klasser där index eller dail in tillämpas startar bilarna med det tidsmellanrum som är skillnaden mellan deras respektive index. Först över mållinjen vinner. De tre gula lamporna på startgranen tänds en och en, därefter tänds den gröna lampan och det är klar för start. Intervallen mellan lampornas tändning är 0,5 sekunder.

Pro Start

I ET Racing med heads up-start, SST, SG, SC, P/M, PRO, TM/FC, TM/D, F/C samt T/F ska Pro Start användas. Det innebär att alla tre gula lamporna tänds samtidigt före den gröna. Intervallet mellan de gula och den gröna lampan är 0,4 sekunder, utom i SST där intervallen är 0,5 sekunder. Båda bilarna startar då samtidigt, detta kallas heads up-start.





Start

I startområdet finns tre fotoceller som dels hjälper dig att ställa din bil i rätt startposition, dels startar tidtagningen och kontrollerar tjuvstart.



Startförfarande
DR 4.15

När du gjort din burn out ska du vända din uppmärksamhet mot startern. På starterns tecken kör du sakta fram mot startlinjen och iakttar startträdets övre vita positionslampa (pre stage). Denna lampa tänds när framhjulet bryter första fotocellen. Därefter fortsätter du mycket sakta framåt ytterligare ca 18 cm tills den andra vita positionslampan tänds (stage). När båda lamporna är tända står bilen på plats klar för start.

Om den övre lampan släcks igen har framhjulen passerat den första fotocellen och bilen står för långt fram. Startern kommer då att ge dig tecken att backa. Bilen backas **helt** ur stage och ny instagning påbörjas. När båda bilarna står rätt trycker startern på sin knapp och nedräkningen börjar.



Staga in!

Klart för instagning.

Vid förnyat tecken
staga in omedelbart!

Slå av motorn!

Backa!

Backa så länge armrörelsen fortsätter. Tecknet kan också utföras med ryggen vänd mot föraren samt med en arm och gäller då endast den bil som står på den sida där tecknet ges.

Du ska då titta på startträdets gula lampor som börjar uppifrån och ner med ett intervall på 0,5 sekunder tills den gröna lampan tänds och det är klart att köra (handikapstart). Vid pro-start tänds alla gula lamporna samtidigt 0,4 sekunder före den gröna (i Super Street 0,5 sekunder).

Om du kör fram ca 40 cm och lämnar stagefocellen eller bryter startfocellen innan den gröna lampan tänts blir det automatiskt tjuvstart och den röda lampan tänds. Föraren är då utesluten om heatet gäller utslagning (eliminering). Vid kvalificering och träning har tjuvstart ingen betydelse, tid och hastighet registreras oavsett för tidig start.

I Super-klasserna används en särskild startprocedur, vilken innebär att ingen bil får gå i stage innan den andra bilen tänt pre stage-lampan.

Starterns auktoritet

Vid eliminering gäller att när startern gett klartecken till instagning och en av de tävlande stagat in, ska medtävlande snarast gå i stage. Om så inte sker släpper startern iväg den instagade. Den inte instagade blir då utesluten. Startern avgör alltid.



Starterns auktoritet
DR 4.17



Bestraffning

Tävlingsledaren och domarjuryn har möjlighet att bestraffa den som bryter mot reglerna eller uppför sig på ett osportsligt sätt. Du som förare är dessutom ansvarig för allt som dina mekaniker och medhjälpare gör.



Tävlingsbestraffning
G 15, DR 8

Under en tävling finns det tre olika bestraffningar:

- Varning
- Uteslutning ur heat eller tävling
- Tävlingsböter

I **DR 8** finns en förteckning över de förseelser som ska föranleda uteslutning vid en dragracingtävling.

Blir du dömd till en bestraffning som du tycker är orättvis eller felaktig kan du överklaga bestraffningen till SBF eller det distrikt som utfärdat tillstånd för tävlingen.

Protest

Det kan också inträffa att du upptäcker något fel under tävlingen, att arrangören eller någon medtävlade bryter mot reglerna. Då kan du lämna in en protest. Den lämnas skriftligt till tävlingssekreteraren eller tävlingsledaren. Det kostar pengar att lämna in en protest, pengarna får du tillbaka om din protest godkänns. Det finns olika nivåer på protestavgiften, beroende på status på den tävling du deltar i avgiften finns publicerad på SBF:s hemsida, www.sbf.se. **Se även G 15.**



Protest
G 15, DR 9.1

Protesten måste lämnas in i rätt tid, här gäller olika bestämmelser för de olika sportgrenarna. De tider som gäller i dragracing hittar du under **DR 9.1**.

Sammanfattning

i den här ordningen genomförs en tävling

- **Inbjudan.** Kontakta arrangören.
- **Anmälan.** Görs på arrangörens blankett eller hemsida.
- **Startinstruktion.** Skickas till dig från arrangören. Där får du all information om tävlingen.
- **Preparera bilen.**
- **Anmälningssekreteriat.** Anmäl att du anlät, hämta dokument och visa licens, medical card samt giltigt medlemskap i SBF-ansluten klubb.
- **Teknisk kontroll.**
- **Kolla anslagstavlan.** Det kan finnas ett extra PM med viktig information.
- **Start.** Passa din starttid.
- **Tävla.** Gör ditt bästa – men tänk alltid på din och andras säkerhet.



Glöm inte bort dig själv!

För att bli en bra förare räcker det inte med att ha en bra bil. Du måste sköta dig själv också.

Mat och resultat

Det är viktigt att du äter en allsidig och näringsriktig kost för att kunna prestera bra tränings- och tävlingsresultat.

Frukosten och lunchen är dagens viktigaste mål. Då ska du fylla på bränsle efter en helt natts sömn och det ska täcka en stor del av dagshovet. På tävlingsdagen kan det vara svårt att äta vid de tider du är van vid. Förutom frukosten bör du minste 3 timmar innan träning och tävling äta ett lättsmält mål. Maten är mest till för att du inte ska känna dig hungrig under tävlingsförberedelserna.

Mer än hälften av din kroppsvikt är vätska. Därför är brist på vätska det som snabbast visar sig i sänkt prestationsförmåga. Det finns inget som du behöver lika ofta som vätska. Normalt förlorar du 2-3 liter vätska per dygn och betydligt mer om du tränar och tävlar. För att upprätthålla vätskebalansen bör du dricka cirka ½ liter varje halvtimme under hela dagen när du tränar och tävlar.

Tre viktiga punkter

- Äta
- Träna
- Vila

Träning och vila

För att orka träna eller köra en hel tävling och göra bra resultat utan att bli trött och tappa koncentrationen behöver även tävlingsförare träna sin fysik. För att förbättra konditionen, som också gör att hjärnan får mer syre, måste du träna minst en halvtimme per gång och helst flera gånger i veckan. Du kan träna på flera olika sätt, t.ex. springa, cykla eller simma. De tär bättre att göra kortare pass flera gånger i veckan än ett långt pass en gång i veckan.

Lika viktigt som att träna är att du vilar tillräckligt mycket, framför allt natten före en tävling. Den ska du inte tillbringa med att skruva på bilen.

Tänk rätt

Med tanken kan du förstärka eller motverka det du utför fysiskt, t.ex. kör din tävlingsbil. Tankens kraft är mycket starkare än din fysiska styrka.

Tänk dig att du står högt upp på ett hustak och en planka ligger över till nästa hus-tak. Där finns något du vill ha. Ändå är det nästan omöjligt att med fysisk kraft övervinna tanken som hindrar dig att gå på planken över till nästa tak för att du tror att du ska ramla ner.

Du kan träna upp din förmåga att "tänka rätt". Det kallas mental träning. Med avslappningsträning och mental träning kan du träna upp din koncentration förmåga och din förmåga att tänka positivt i svåra situationer eller där du i dag har problem och tänker negativt. Hjärnan skiljer nämligen inte på träning genom att du tänker dig en särskilt händelse eller om du upplever den i verkligheten.



Hydraulic

Ett (o)känt problem som kan undvikas.

Sedan dragracing startade har detta fenomen uppträtt till och från. Det har varit orsaken till att mycket dyra motorer förvandlats till skrot på ett ögonblick och kan innebära fara för funktionärer och publik.

Hydraulic uppstår när en eller flera cylindrar delvis fylls med vätska, det kan vara nitrometan, metanol, bensin eller vatten. Det kan uppstå i alla kolvmotorer med skador som följd, men i en kompressormatad nitrometanmotor kan en katastrof ske. I en cylinder full med vätska kan kolven inte komma upp till övre dödläget som vi normal kompression av bränsleluftblandningen, något måste ge med sig.

Hur svår skadan blir beror till stor del på hur mycket vätska som kommit in i cylindern. Om nästan hela cylindern fylls blir skadan i allmänhet inte så stor, kanske en krokig vevstake eller kolvbult, eventuellt en krökt vevaxel.

Faran är dock störst när så mycket har läckt in att det är ungefär samma volym som kompressionsutrymmet i topplocket, och att tändstift eller självantändning förmår detta att explodera. När volymen är större än kompressionsutrymmet och bränslet till största delen innehåller nitrometan händer det att hela topplock har sprängts bort från motorn eller att vevaxelpartiet har skjutits rakt ner i marken och blivit skrot.

När uppstår denna farliga situation?

När en motor som drivs med nitrometan normalt stängs av blockeras bränsletillförseln i ledningen efter bränslepunkten av en kran (shut off) varvid bränslet via en returledning kan strömma tillbaka till bränsletanken. Om motorn av någon anledning skulle tjuvstanna med fullt bränsletryck läcker övertrycket i bränslesystemet in i motorn genom insprutningsmunstyckena, ungefär som på en just avstängd vattenspridare. Mängden bränsle som läcker in kan röra sig om decilitrar.

I detta läge är det mycket farligt att försöka starta om motorn – då kan hydraulic inträffa och katastrofen är ett faktum. I stället måste man före omstart backa motorn minst ett par varv för att via avgasventilerna tömma cylindrarna från överskottsbränsle.

