

DMSB Drag Racing Reglement 2022**Teil I – Sportliches Reglement Drag Racing**Stand: 23.01.2022 – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

Zur Ausübung seiner Vollmachten und Erfüllung seiner Aufgaben hat der DMSB für die Disziplin Drag Racing dieses spezifische Wettbewerbsreglement auf der Grundlage des Internationalen Sportgesetzes der FIA (ISG) sowie des FIM-Sportgesetzes aufgesetzt.

Im Folgenden wird aus Gründen der sprachlichen Vereinfachung nur die männliche Form verwendet. Die nachstehend gewählten männlichen Formulierungen gelten deshalb uneingeschränkt auch für die weiteren Geschlechter.

Das Reglement besteht aus *vier* Teilen:

Sportliches Reglement Drag Racing

Technisches Reglement Bestimmungen Automobilklassen

Technisches Reglement Bestimmungen Motorradklassen

INHALTSVERZEICHNIS

A.	GENERELLE BESTIMMUNGEN.....	2
1.	Automobilveranstaltung, Drag Racing	2
2.	Pokale, Serien, Meisterschaften & Punkte	Fehler! Textmarke nicht definiert.
3.	Klasseneinteilung	2
4.	Status der Veranstaltung	4
5.	Nennung	4
6.	Dokumentenprüfung, Technische Abnahme, Startnummern und Fahrerbesprechung	7
7.	Wertungsverlust, Disqualifikation, Protest.....	8
8.	Siegerehrung	9
9.	Anwendungs- und Auslegungsfragen	9
10.	Rechtswegausschluss und Haftungsbeschränkung.....	9
11.	Versicherungen	9
12.	Verantwortlichkeiten der Teilnehmer, Kraftfahrzeug-Eigentümer und Halter.....	10
13.	Anti-Alkohol-Bestimmungen	10
14.	Medienrechte	10
15.	<i>Drohnen</i>	10
16.	Berichterstattung der Sportkommissare und medizinische Unfallberichte.....	10
B.	SPEZIELLE BESTIMMUNGEN DRAG RACING	12
17.	Anwendung und Auslegung DMSB Reglement.....	12
18.	Fahrerlagerbestimmungen	13
19.	Sicherheitsbereiche	14
20.	Offizielle	14
21.	Durchführungsregeln Rennen	15
22.	Flowcharts (Paarungsreihenfolge)	20
23.	Zeitnahme und Handicap	30
24.	Rekorde	33

ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN**1. Automobilveranstaltung, Drag Racing**

Eine Drag Racing Veranstaltung im Sinne des ISG und des DMSG ist ein geplantes, organisiertes Treffen mehrerer Bewerber, Fahrer und Sportwarte zur Durchführung eines oder mehrerer reglementierter Wettbewerbe, Paraden oder Demonstrationen mit Automobilen und Motorrädern.

Ein Drag Race ist ein Beschleunigungsrennen, bei denen zwei Fahrzeuge eine festgelegte gerade Strecke aus dem Stand schnellstmöglich durchfahren. Die Länge dieser Strecke beträgt entweder 1/4 Meile (402,33 m) oder 1/8 Meile (201,17 m).

Der DMSB hat das ausschließliche Recht, in allen Disziplinen des Automobilsports internationale und in allen Disziplinen des Automobil- und Motorradsports nationale Deutsche Meisterschaften, Cups und Pokale auszuschreiben. Der DMSB entscheidet über die Titelvergabe sowie darüber, welche Rennen die Voraussetzungen erfüllen, um als Wertungsläufe zu diesen Titeln, als auch zu Markenpokalen anerkannt und mit dem entsprechenden Prädikat versehen zu werden.

Bei allen im Rahmen von DMSB-genehmigten Veranstaltungen zur Durchführung kommenden Wettbewerben, Paraden, Präsentationen, Demonstrationen, Test- und Einstellfahrten etc. sind die aktuellen DMSB-Bestimmungen, insbesondere die Sicherheits-, Abgas und Geräuschvorschriften einzuhalten.

2. Klasseneinteilung

Die Automobile/Motorräder werden in Klassen gemäß den Wettbewerbsbestimmungen und Technischen Bestimmungen des DMSB, der FIA und der FIM/FIM-Europa eingeteilt:

Automobil		Techn. Reglement Sektion
Junior Dragster		1
E.T. <i>Bracket</i> Racing Zeitklassen 6.00 Sek. (*3.50) und langsamer	ET	2
Elektrofahrzeuge		2A
Super Street Index 10.90 (*6.90)	S/ST	3
Super Gas Index 9.90 (*6.30)	S/G	4
Super Comp Index 8.90 (*5.70)	S/C	5
Competition Eliminator		6
<i>Dragster (26 Klassen)</i>	/D	<i>6A</i>
<i>Altered (40 Klassen)</i>	/A	<i>6B</i>
Pro Modified	PM	7
Top Methanol Dragster	TMD	8
Top Methanol Funny Car	TMFC	9
Pro Stock	PS	10
Funny Car	FC	11
Top Fuel Dragster	TF	12

Public Race Einteilung in Zeit- und/oder Fahrzeugklassen	PR	13
<i>Sport Compact</i>	<i>SPC</i>	<i>13B</i>
Motorräder		
E.T. Bike	ETB	1
Super Gas Bike (9.50)	SGB	2
Super Comp Bike (8.50)	SCB	3
Super Street Bike	SSB	4
Super Twin Top Gas	<i>STTG</i>	5
Super Twin Bike	STB	6
Pro Stock Bike	PSB	7
Funny Bike	FB	8
Top Fuel Bike	TFB	9
Junior Drag Bike	JRB	10

*1/8-Meile Zeit

3. Status der Veranstaltung

DMSB-genehmigungspflichtige Veranstaltungen können wie folgt ausgeschrieben werden:

Automobile:

- *International*
- *National A Plus*
- *National A*

Gemäß DMSB-Veranstaltungsreglement Art. 2.

Motorräder:

- *International*
- *Europa-offen*
- *National*

Gemäß Deutsches Motorradsport-Gesetz Art. 7.

Der im Rahmen der Veranstaltung durchzuführende ranghöchste Wettbewerb bestimmt den Status der Veranstaltung insgesamt.

4. Nennung

4.1 Nennberechtigung, Lizenzen

Nur Inhaber einer für das laufende Kalenderjahr gültigen Fahrerlizenz mit eingeschlossenem Bewerberstatus des DMSB oder eines der FIA / FIM / FIM-Europe angehörenden ASN / FMN sind im Rahmen des jeweiligen Geltungsbereichs der Lizenz berechtigt, Nennungen zu DMSB genehmigten Drag Racing Veranstaltungen abzugeben. Für Teilnehmer eines anderen ASN / FMN ist eine Auslandsstartgenehmigung des zuständigen ASN / FMN erforderlich.

Automobile: gemäß DMSB-Veranstaltungsreglement Art. 3 und Motorrad: gemäß Deutsches Motorradsportgesetz (DMSG) des DMSB Art. 50

Die Erteilungsvoraussetzungen einer nationalen oder internationalen Lizenz des DMSB sind in den DMSB-Lizenzbestimmungen Automobilsport und Motorradsport geregelt.

Ein Fahrer oder Fahrerteam kann unter einem Bewerber und einem Sponsor nennen, eine Nennung unter mehreren Bewerbern ist nicht zulässig.

Sponsoren oder Namensgeber, die neben dem Fahrernamen im offiziellen Programmteil sowie Nenn-, Starter- und Ergebnislisten genannt werden wollen, ohne gleichzeitig die Funktion eines Bewerbers zu übernehmen, können dies durch den Erwerb einer „DMSB-Sponsor-Card für Firmen, Clubs, Teams“ erreichen (nur für DMSB-genehmigte Automobilveranstaltungen mit Ausnahme von Veranstaltungen mit FIA-Prädikat).

4.2 Zulassungsvoraussetzungen für das Fahrzeug

Das genannte Fahrzeug muss folgende Zulassungsvoraussetzungen erfüllen:

- Übereinstimmung mit den für das Fahrzeug geltenden *technischen Bestimmungen einschließlich der besonderen Sicherheitsbestimmungen (Siehe DMSB-Drag Racing Technisches Reglement Teil I bis IV)*
- Übereinstimmung mit den DMSB-Abgas und -Geräuschbestimmungen
- Übereinstimmung mit den Werbebestimmungen der FIA / FIM-E / DMSB, des Veranstalters und der Serienausschreiber.

Automobilbereich:

FIA-/DMSB-Wagenpass oder DMSB Fahrzeug-ID-Karte Drag Racing des aktuellen Kalenderjahrs oder Zertifikat des zuständigen ASN oder Zulassung zum öffentlichen Straßenverkehr.

Fahrzeuge mit rotem Oldtimer-Kennzeichen (07er-Kennzeichen genannt) sind nicht zugelassen.

Unabhängig von diesen Wettbewerbsvorschriften darf das Fahrzeug in seinem Erscheinungsbild auf keinem Fall dem Ansehen des Motorsports schaden. Die diesbezügliche Entscheidung hierüber treffen die Sportkommissare.

4.3 Nennung, Nenngeld

- 1) Die Nennung ist gemäß der vom Veranstalter vorgeschriebenen Form und Frist von Bewerber und Fahrer abzugeben.
- 2) Das in der Ausschreibung oder in der Nennung festgesetzte Nenngeld ist mit Abgabe der Nennung *zeitgleich auf dem Weg zu bringen*. Abweichende Nenn-/und Nenngeldregelungen können in der Ausschreibung getroffen werden.
- 3) Die Nennung ist verbindlich, wenn der Veranstalter dem Teilnehmer die Nennung bestätigt oder eine verbindliche Nennliste veröffentlicht hat. Das Nenngeld bleibt ab diesem Zeitpunkt zahlbar.
- 4) Falls ein Rennen wegen Regens ausfällt oder abgebrochen werden muss, wird das Nenngeld nicht zurückerstattet.

4.4 Mehrfachnennungen, Doppelstart

- 1) *Ein Fahrer darf nicht mit mehr als einem Fahrzeug in derselben Klasse fahren.*
- 2) *Es dürfen nicht mehrere Fahrer mit demselben Fahrzeug in einer Klasse starten.*
- 3) *Der Veranstalter legt, soweit erlaubt, in der Ausschreibung fest, ob Fahrer und/oder Fahrzeuge für mehrere Klassen der Veranstaltung genannt werden dürfen.*
- 4) *Nicht vorhersehbare zeitliche Überschneidungen bzw. aus anderen Gründen ergebende Nachteile sind von dem betroffenen Fahrer selbst zu vertreten.*

4.5 Nennschluss

- 1) Mit dem Nennschluss (Datum, Uhrzeit) wird das Ende der Frist für die Abgabe der Nennungen bestimmt. Zu diesem Zeitpunkt müssen die Nennungen dem Veranstalter vorliegen.
- 2) Bis zur Dokumentenabnahme kann der genannte Fahrer durch den Bewerber auch noch nach Nennschluss ausgetauscht werden. Der Ersatzfahrer hat dann anstelle des ursprünglich genannten Fahrers die Nennung zu unterzeichnen und die Dokumentenprüfung zu absolvieren.
- 3) Ein Austausch des Bewerbers/Sponsors oder des Fahrzeugs und jede Umstufung sind nach Nennschluss ausgeschlossen. Hiervon ausgenommen sind Fahrzeugfalscheinstufungen oder Klassenzusammenlegungen seitens des Veranstalters.

4.6 Zurückweisung von Nennungen

- 1) Der Veranstalter hat das Recht, eine Nennung mit Angabe von Gründen abzulehnen. Dieses Recht ist lediglich durch die FIA-/FIM-/FIM-EUROPE- und DMSB-Prädikatsbestimmungen oder DMSB genehmigte Serienbestimmungen eingeschränkt.
- 2) Der Veranstalter hat eine Nennung *insbesondere* abzulehnen, wenn:

- der Bewerber nicht nennberechtigt ist
 - die Teilnahme- *bzw. Zulassungsvoraussetzungen* für Bewerber, Fahrer und Fahrzeuge nicht erfüllt sind
 - die Nennung nicht form- oder fristgerecht abgegeben oder
 - das Nenngeld, falls verlangt, nicht vor Nennschluss gezahlt wurde.
- 3) Ein Protest oder anderes Rechtsmittel gegen eine Ablehnung der Nennung ist unzulässig.

4.7 Nennbestätigung

- 1) Durch *die Bestätigung der Nennung* kommt der *Nennvertrag* zwischen Veranstalter und Bewerber/Fahrer zustande.
- 2) Dieser Vertrag verpflichtet Bewerber und Fahrer an der Veranstaltung unter den in der Ausschreibung genannten Bedingungen teilzunehmen.
- 3) Gleichzeitig soll der Veranstalter den Teilnehmern Ort und Zeit der Abnahme bekannt geben und auf etwaige weitere wichtige Termine hinweisen.

4.8 Rücktritt

- 1) Bewerber und Fahrer sind zum Rücktritt *vom Nennvertrag* berechtigt:
 - bei Absage oder Verlegung des Wettbewerbs um mehr als 24 Stunden
 - wenn weniger als vier Fahrzeuge in einer Klasse genannt sind
 - bei einer Klassenzusammenlegung (bei Ausübung des Rücktrittsrechts aus diesem Grund haben Bewerber/Fahrer das Recht, die Nennung für ein anderes Fahrzeug auch noch nach Nennschluss abzugeben)
 - bei dem Veranstalter nachgewiesener, unverschuldeter Nichtteilnahme.

Allein in diesen Fällen haben Bewerber/Fahrer bei fristgerechter bzw. unverzüglicher Ausübung seines Rücktrittsrechts Anspruch auf Rückzahlung des Nenngeldes. *Bei Ausübung dieses Rücktrittsrechts ist das Nenngeld, abzüglich der anteiligen Kosten des Veranstalters, zu erstatten.*

- 2) Der Veranstalter kann in der Ausschreibung festlegen, dass ein Rücktritt bis zum Nennungsschluss, auch wenn die in Abs. 1 aufgeführten Rücktrittsgründe nicht vorliegen, möglich ist. Bei Ausübung dieses Rücktrittsrechts ist das Nenngeld, abzüglich der anteiligen Kosten des Veranstalters, zu erstatten.
- 3) Die Nichtzuteilung von Punkten für eventuelle DMSB-Prädikate wegen Nichterreichens der erforderlichen Teilnehmerzahl in einer Klasse, die nicht mit der nächsthöheren zusammengelegt werden kann, berechtigt nicht zum Rücktritt vom Nennungsvertrag.

4.9 Klassenzusammenlegung / Teilnahme außer Konkurrenz

- 1) Falls in einer ausgeschriebenen Klasse bei Nennschluss weniger als vier Fahrzeuge genannt sind, ist der Veranstalter berechtigt, diese Klasse entfallen zu lassen bzw. dem Fahrer die Möglichkeit zu geben, in einer anderen Klasse zu nennen. Macht der Veranstalter von diesem Recht Gebrauch, so hat er dies mit der Nennbestätigung bekannt zu geben. Für die Ausübung des in diesem Fall zu gewährenden Rücktrittsrechts hat der Veranstalter eine Ausschlussfrist festzusetzen.
- 2) *Die vom Veranstalter vorgenommenen Klassenstreichungen sind endgültig und für alle Teilnehmer verbindlich.*
- 3) Eine Teilnahme außer Konkurrenz ist, *grundsätzlich* nicht möglich.

5. Dokumentenprüfung, Technische Abnahme, Startnummern und Fahrerbesprechung

5.1 Dokumentenprüfung

- 1) *Zu Beginn der Veranstaltung werden die Dokumente der Teilnehmer und die Wettbewerbsfahrzeuge durch den Veranstalter überprüft. Nach erfolgreicher Dokumentenprüfung und Technischer Abnahme werden die Fahrzeuge mit einem Kontrollzeichen versehen. Ohne erfolgreiche Dokumentenprüfung und Technische Abnahme darf am betreffenden Wettbewerb nicht teilgenommen werden.*
- 2) *Zur Dokumentenprüfung haben die Teilnehmer vorzuzeigen:*
 - a. *Lizenzen von Fahrer und Bewerber/Sponsor (ggf. Originalvollmacht mit Lizenzkopie, für Internationale Firmen-Bewerberlizenzen [Automobilsport] ist bei der Dokumentenprüfung zwingend eine Bewerberlizenz vorzulegen, aus der sich das Recht zur Vertretung ergibt)*
 - b. *Auslandsstartgenehmigung bei Lizenznehmern anderer ASN's / FMN's*

5.2 Technische Abnahme

- 1) *Zur Technischen Abnahme müssen die Fahrer oder von ihnen beauftragte Personen mit dem einsatzbereiten Wettbewerbsfahrzeug und ordnungsgemäß angebrachter Startnummer erscheinen.*
- 2) *Teilnehmer der Klassen PM, PS, TM/FC, TMD, TFD müssen bei allen Veranstaltungen ihre permanente FIA-Fahrernummer verwenden.*
- 3) *Für Teilnehmer der Sportsman-Klassen sind die Startnummern 1 bis 10 den Vorjahres Siegern bzw. platzierten der DSMB/dmsj-Prädikate vorbehalten.*
- 4) *Für Automobile ist der DMSB- bzw. FIA-Wagenpass oder Wagenpass des für den Teilnehmer zuständigen ASN oder Kraftfahrzeugschein und die vorgeschriebene persönliche Sicherheitsausrüstung sind vom Fahrer persönlich vorzuweisen. Falls der zuständige ASN keine Wagenpässe erstellt, ist für den betroffenen Teilnehmer ein Wagenpass nicht erforderlich.*
- 5) *Die Abnahme erfolgt gemäß DMSB-Veranstaltungsreglement Art. 16 und Deutsches Motorradsport-Gesetz (DMSG) des DMSB Art. 77.*
- 6) *Bei Fahrzeugen, die am öffentlichen Straßenverkehr teilnehmen, sind nach Ende der Veranstaltung oder vorzeitigem Ausscheiden die Startnummern vor Verlassen des Veranstaltungsgeländes zu entfernen oder vollständig zu verdecken.*

5.3 Technischer Zustand

Die Wettbewerbsfahrzeuge dürfen nur in technisch einwandfreiem Zustand eingesetzt werden. Sie müssen in allen Teilen den technischen Bestimmungen entsprechen, die Nachweispflicht hierfür liegt bei dem Teilnehmer. Dies gilt für alle Teile des Wettbewerbs.

Siehe DMSB-Veranstaltungsreglement Art. 17 und Deutsches Motorradsport-Gesetz (DMSG) des DMSB Art. 77

5.4 Fahrerbesprechung

- 1) *Ist eine Fahrerbesprechung vorgesehen, kann diese auch schriftlich oder via Online-Meeting erfolgen. Die Fahrer sind verpflichtet, daran von Anfang bis Ende teilzunehmen. In dieser Fahrerbesprechung werden die Fahrer über Besonderheiten der Veranstaltung informiert. Die Nichtteilnahme oder nicht vollständige Teilnahme wird mit einer Geldbuße von Euro 100,- durch den Veranstalter belegt. Eine davon abweichende Höhe der Geldbuße kann in der jeweiligen Serien- oder Veranstaltungsausschreibung festgelegt werden.*

- 2) Will ein Teilnehmer vor Aushang des endgültigen Ergebnisses seines Rennens die Veranstaltung verlassen, so hat er sich bei der Rennleitung abzumelden.
- 3) Ist ein Fahrer oder Bewerber in einen Vorfall, der sich während des Wettbewerbs ereignet hat, verwickelt, so darf er die Veranstaltung nur mit vorheriger Genehmigung der Sportkommissare verlassen.

6. Wertungsverlust, Disqualifikation, Protest

6.1 Wertungsverlust

Wertungsverlust kann in folgenden Fällen verhängt werden:

- a) Nichtbefolgen des Aufrufes für ein Rennen oder zu spätes Einreihen eines Fahrzeuges in die bereits abgeschlossene Startaufstellung.
- b) Absichtliches Verzögern eines Rennlaufes.
- c) Nichtbefolgen der Anweisung, den Motor zu starten, wenn das jeweilige Rennen vom Starter aufgerufen wird.
- d) Verlust von Fahrzeugteilen (z.B. Keilriemen, Schrauben usw.) oder Flüssigkeiten (z.B. Öl, Wasser usw.) auf der Rennstrecke oder in den "Staging Lanes" (d.h. der Raum, in dem Startaufstellung vorgenommen wird).
- e) Frühstart (Rotlicht) in einem Ausscheidungslauf.
- f) Unterbieten des selbstgewählten Index (E.T.- Bracket mit Ausnahme der Klasse XO, JD, JRB) oder klassenspezifischen Index (SST, SG, SGB, SC, SCB, PR) während der Ausscheidungsläufe.
Ausgenommen in folgenden Fällen:
 - Fehlstart (Rotlicht) oder Überfahren der Mittel- oder Seitenlinien durch den Gegner
 - während eines Einzellaufs (Bye Run)
 - wenn beide Teilnehmer ihren Index unterbieten, wird der Teilnehmer der näher an seinem Index ist als Sieger des Laufes gewertet
 - wenn beide Teilnehmer ihren Index mit dem, auf 1/1000 Sekunde gleichen Abstand unterbieten, wird der Teilnehmer als Sieger gewertet, der als erster die Ziellinie überfahren hat
- g) Überfahren der auf der Wettbewerbsstrecke markierten Mittellinie oder Verlassen der Wettbewerbsstrecke.

Sollten während eines Rennlaufes zwischen zwei Teilnehmern mehrere Wertungsverlustgründe auftreten, so gilt die Regel "First or Worst" d.h., derjenige, der zuerst einen oder den bedeutenderen Regelverstoß begeht, hat den Lauf verloren.

Ausnahme:

- beide Teilnehmer überfahren die Mittel- oder Seitenlinie der Rennstrecke
- beide Teilnehmer sind Deep Staged in den *Klassen* SST, SG und SC (nicht Finallauf)
- beide Teilnehmer starten vor Aktivierung der Startanlage durch den Starter, wenn es nicht möglich ist festzustellen wer zuerst losgefahren ist.
- beide Teilnehmer machen einen Frühstart (Rotlicht), dann gilt der als Sieger des Laufes, der die geringste negative Zeitdifferenz zur Startfreigabe (grünes Licht) hat, wenn „True Start“ laut Ausschreibung angewendet wird.
- immer der Teilnehmer der die Mittel- oder Seitenlinie überfahren hat, auch wenn sein Gegner zuvor einen Rotlichtstart verursacht hat.

6.2 Disqualifikation

Im DMSB-Veranstaltungsreglement und Deutsches Motorradsport-Gesetz (DMSG) des DMSB sind Tatbestände, die die Disqualifikation zur Folge haben, aufgeführt. Weitere zu der Disqualifikation führende Tatbestände sind:

- Burnout innerhalb des Fahrerlagers oder auf dem Weg zur Rennstrecke bzw. auf dem Rückweg von der Strecke.
- Neutral-Start (Schaltung vom Leerlauf in einen Gang eines Automatikgetriebes beim Start. Bei Automatik-Fahrzeugen muss, sobald das Fahrzeug gestellt ist, immer ein Gang eingelegt sein).
- Überschreiten des Geschwindigkeitslimits innerhalb des Fahrerlagers oder auf der Rückführstrecke.

6.3 Ergebnis

Gemäß DMSB-Veranstaltungsreglement Art. 23 und Deutsches Motorradsport-Gesetz (DMSG) des DMSB Art 155.

6.4 Protest

Einzureichen gemäß den Richtlinien der FIA, FIM, FIM-EUROPE, des DMSB-Veranstaltungsreglement (*ab Art. 24*) und Deutsches Motorradsport-Gesetz (DMSG) des DMSB (*ab Art 151*).

6.5 Berufungsverfahren

Gemäß DMSB-Veranstaltungsreglement *Art. 28* und Deutsches Motorradsport-Gesetz (DMSG) des DMSB *Art. 163*.

7. Siegerehrung

Die Siegerehrung ist Bestandteil der Veranstaltung. Die zu ehrenden Teilnehmer (siehe Ausschreibung/en) sind verpflichtet, an der Zeremonie teilzunehmen.

8. Anwendungs- und Auslegungsfragen

- 1) *Über organisatorische Fragen im Zusammenhang mit der Veranstaltung erteilt allein der Rennleiter oder bei dessen Abwesenheit sein Stellvertreter verbindliche Auskünfte.*
- 2) *Die Auslegung von Ausschreibungsbestimmungen ist den Sportkommissaren/der DMSB-Sportgerichtsbarkeit vorbehalten.*
- 3) *In Zweifelsfällen ist bei allen Fragen, die einen in mehreren Sprachen herausgegebenen DMSB-Reglementstext betreffen, der deutsche Text maßgeblich.*

9. Rechtswegausschluss und Haftungsbeschränkung

Gemäß DMSB-Veranstaltungsreglement Art. 24 und Deutsches Motorradsport-Gesetz (DMSG) des DMSB Art. 168.

10. Versicherungen

Gemäß DMSB-Veranstaltungsreglement Art. 35 und Deutsches Motorradsport-Gesetz (DMSG) des DMSB Art. 65.

10.1 Haftungsausschluss

Gemäß DMSB-Veranstaltungsreglement Art. 36 und Deutsches Motorradsport-Gesetz (DMSG) des DMSB Art. 97.

10.2 Freistellung von Ansprüchen des Fahrzeugeigentümers

Gemäß DMSB-Veranstaltungsreglement Art. 37 und Deutsches Motorradsport-Gesetz (DMSG) des DMSB Art. 97

11. Verantwortlichkeiten der Teilnehmer, Kraftfahrzeug-Eigentümer

Fahrer/Bewerber/Kraftfahrzeug-Eigentümer und -Halter nehmen auf eigene Gefahr an der Veranstaltung teil. Sie tragen die alleinige zivil- und strafrechtliche Verantwortung für alle von ihnen oder dem von ihnen benutzten Fahrzeug verursachten Schäden, soweit kein Haftungsausschluss vereinbart wird.

12. Anti-Alkohol-Bestimmungen

Internationale Veranstaltungen im Automobilsport

Siehe Anhang C zum ISG

Nationale Veranstaltungen im Automobil- und Motorradsport

Es gilt absolutes Alkoholverbot, für Fahrer in jeder Trainings-, Qualifikationssession und im Rennen sowie für Offizielle. Die Anwendung verbotener Substanzen und Methoden ist nicht erlaubt.

13. Medienrechte

Das Recht über die Medienrechte, d.h. Rundfunkrechte (Fernsehen und Hörfunk etc.) sowie über andere Bild- und Tonträger, künftige technische Einrichtungen jeder Art (Online, Internet, etc.) und in jeder Programm- und Verwertungsform weltweit von Läufen, zu den vom DMSB ausgeschrieben Deutschen Meisterschaften/DMSB Meisterschaften/DMSB-Cups/DMSB-Pokalen Verträge zu schließen, steht dem DMSB zu. Dies gilt auch für alle anderen Serien mit DMSB-Prädikat.

Siehe DMSB-Veranstaltungsreglement Art. 42 und Deutsches Motorradsport-Gesetz (DMSG) des DMSB Art. 64.1.

14. Drohnen

Aus Sicherheitsgründen ist der Einsatz von Drohnen im Rahmen von Drag Racing Veranstaltungen grundsätzlich verboten. Der DMSB behält sich bei Zuwiderhandlung eine Ahndung des Verstoßes durch das DMSB-Sportgericht vor.

Der Veranstalter kann eigenverantwortlich unter Berücksichtigung der gesetzlichen Anforderungen und Bestimmungen Ausnahmen erteilen. Die Erteilung einer Ausnahmegenehmigung, zum Einsatz von unbemannten Fluggeräten soll grundsätzlich vor Veranstaltungsbeginn dem DMSB gegenüber schriftlich angezeigt werden.

Siehe DMSB-Veranstaltungsreglement Art. 43

15. Berichterstattung der Sportkommissare und medizinische Unfallberichte

Unmittelbar nach Ende der Veranstaltung müssen die Sportkommissare den Schlussbericht (Formblatt), über den Veranstalter, an den DMSB übermitteln (über www.dmsbnet.de). Die Protestentscheidungen und Berufungsankündigungen müssen im Original an die DMSB-Geschäftsstelle gesendet werden und im Schlussbericht zusammen mit den Strafentscheidungen des Rennleiters und der Sportkommissare Erwähnung finden.

Die Medizinischen Unfallberichte müssen vom MEL/behandelnden Rennarzt sofort (spätestens am nächsten Werktag) durch den MEL/behandelnden Rennarzt oder den Vorsitzenden Sportkommissar ausschließlich per E-Mail an unfallmeldung@dmsb.de gesendet werden. Nach dem Versand per E-Mail sind die Berichte zu vernichten (ausgenommen bei dem vor Ort behandelnden Rennarzt).

B SPEZIELLE BESTIMMUNGEN DRAG RACING**16. Anwendung und Auslegung DMSB Reglement**

- 1) Vom DMSB genehmigte Drag Racing Veranstaltungen, werden nach dem
 - Internationalen Sportgesetz der FIA einschließlich der Anhänge,
 - dem DMSB-Reglement für Drag Racing (inkl. Teil 1 bis 3),
 - dem Deutschen Motorsport-Gesetz (DMSG) des DMSB,
 - dem DMSB-Veranstaltungsreglement,
 - den DMSB-Lizenzbestimmungen,
 - der Rechts- und Verfahrensordnung des DMSB (RuVO),
 - den Rechts- und Verfahrensregeln der FIA,
 - Beschlüssen und Bestimmungen des DMSB,
 - den Umweltrichtlinien des DMSB,
 - den allgemeinen und besonderen Prädikatsbestimmungen des DMSB,
 - dem Anti-Doping Regelwerk der nationalen und internationalen Anti-Doping Agentur (WADA/NADA-Code) sowie den Anti-Dopingbestimmungen der FIA,
 - den Ausschreibungen der Veranstaltungen mit eventuellen Änderungen und Ergänzungen,
 - dem Ethikkodex und dem Verhaltenskodex der FIA und dem Ethikkodex des DMSB
 - sowie den sonstigen Bestimmungen der FIA und des DMSB durchgeführt.

Soweit in den DMSB Bestimmungen nicht geregelt, gelten die Bestimmungen der FIA/FIM/FIM-E.

- 2) Alle Veranstaltungen kommen ausschließlich auf vom DMSB abgenommenen Strecken zur Durchführung.
- 3) *Alle Fahrer, Bewerber und Offiziellen, die an einem Drag Race teilnehmen, verpflichten sich im eigenen Namen, im Namen ihrer Angestellten und ihrer Beauftragten, alle Bestimmungen des Sportgesetzes, einschließlich Änderungen und Ergänzungen, die gültigen Technischen Bestimmungen, die vorliegenden Sportlichen Bestimmungen sowie die jeweiligen Ausschreibungen einer jeden Drag Race zu beachten.
Zur Auslegung der vorliegenden sportlichen Bestimmungen werden die Veranstalter, Reifenhersteller, Kraftstofflieferanten oder andere Lieferanten im Zusammenhang mit den Wettbewerbsfahrzeugen als Drag Race-Teilnehmer gemäß Artikel 1.3. des Internationalen Sportgesetzes angesehen und müssen als solche den ihnen auferlegten Verpflichtungen nachkommen und die Entscheidungen der Sportbehörden befolgen.*
- 4) *Allein der DMSB kann Änderungen (per Bulletin) zu diesen Bestimmungen erlassen.*
- 5) *Jeder Antrag auf Ausnahmegenehmigung von geltenden Bestimmungen muss auf dem dafür vom DMSB bereitgestellten Formular eingereicht werden. Jeder Artikel in der Veranstaltungsausschreibung, der das vorliegende Reglement ohne DMSB-Ausnahmegenehmigung ändert, ist ungültig.*
- 6) *Vor und während des Ablaufs der Veranstaltung ist der Rennleiter zur Anwendung dieser Bestimmungen und den Vorschriften der Veranstaltungsausschreibung beauftragt. Er/Sie muss die Sportkommissare über jeden wichtigen Zwischenfall informieren, der die Anwendung der vorliegenden Bestimmungen oder der Veranstaltungsausschreibung erforderlich macht.*
- 7) *Die offizielle Sprache ist Deutsch.*
- 8) *In Streitfällen über die Auslegung vorliegender Bestimmungen ist alleine der DMSB entscheidungsberechtigt. Während der Veranstaltung obliegt dies ausschließlich den Sportkommissaren.*

17. Fahrerlagerbestimmungen

17.1 Stellfläche pro Teilnehmer

Es wird dem Veranstalter empfohlen, das Fahrerlager so anzulegen, dass die Fahrzeugklassen jeweils in einem Bereich zusammengefasst sind.

Die belegbare Fahrerlagerfläche je Teilnehmer darf 154m² nicht überschreiten, kann jedoch vom Veranstalter eingeschränkt werden. Zugfahrzeuge die länger als 22m sind, können nicht im Fahrerlager geparkt werden. Nach Entladung der Transportfahrzeuge müssen Entladerampen wieder in Transportlage gebracht werden.

Alle Transportfahrzeuge, die im Fahrerlager geparkt sind, müssen, zur leichteren Identifizierung, mit der Startnummer des Teilnehmers versehen sein.

17.2 Fahrerlagerfahrzeuge

Alle vom Teilnehmer / Bewerber verwendeten Fahrerlagerfahrzeuge (Roller, Mini Bikes, Golf-Karts, usw.) müssen mit der Startnummer des Teilnehmers / Bewerbers versehen sein.

17.3 Geschwindigkeit im Fahrerlager

Die Geschwindigkeit von Fahrzeugen im Fahrerlager darf Schrittgeschwindigkeit nicht überschreiten. Burnouts im Fahrerlager oder auf der Rückführung sind verboten.

17.4 *Motorstart und Warm-up Regeln*

Das Anlassen des Motors eines Wettbewerbsfahrzeuges ist nur zulässig, wenn das Fahrzeug auf sicheren Ständern aufgebockt ist. Die Ständer zum Aufbocken von Fahrzeugen müssen so konstruiert sein, dass der Abstand zwischen Boden und Hinterrädern mindestens 18cm (7inch) beträgt.

Der Motor eines Wettbewerbsfahrzeuges darf nur gestartet werden, wenn der Fahrer *oder ein kompetentes und volljähriges Teammitglied sich im Fahrersitz* in der normalen Fahrposition befindet. Solange der Motor läuft, muss der Fahrer/*Teammitglied* in der Fahrposition verbleiben. *Ausgenommen bei JD/JRB dürfen nur Fahrer sich im Fahrersitz in der normalen Fahrposition befinden.*

Beim Starten des Motors von Fahrzeugen der Klassen TF, FC, TMD und TMFC im Fahrerlager, muss sich das Fahrzeug komplett im abgesperrten Bereich des Teilnehmers befinden. Kein Teil der Hinterräder bzw. des Fahrzeuges darf sich außerhalb der Absperrung befinden.

17.5 Kraftstoff Handhabung, Lagerung, Betankung

Die Handhabung und Lagerung von Kraftstoff muss den Gesetzen und örtlichen Brandschutzbestimmungen entsprechen. Hinweis: Kraftstoff darf nicht unbeaufsichtigt bzw. nicht zugänglich für Dritte sein.

Während der Betankung muss der Motor abgestellt und der Fahrer muss das Fahrzeug verlassen.

Der Bewerber/Fahrer muss sicherstellen, dass während des gesamten Tankvorgangs eine Person mit einem geeigneten Feuerlöscher am Fahrzeug steht.

Die Person/en die mit dem Betanken betraut ist/sind, muss/müssen Kleidung tragen, die einen angemessenen Schutz vor Feuer bietet und sollte mindestens aus einer langen Hose, langärmeligen Oberteil, geschlossenen Schuhen und Handschuhen bestehen.

Die Person/en die mit dem Betanken betraut ist/sind, muss/müssen den Boden mit einer Umweltmatte schützen, die aus einem absorbierenden Oberteil und einem undurchlässigen Unterteil besteht.

Beim Anlassen des Motors muss das Fahrzeug frei von jeglicher Handhabung oder Lagerung von Kraftstoff sein.

18. Sicherheitsbereiche

18.1 Sperrzonen

Sperrzonen dürfen während der Wettbewerbe nur von vom Veranstalter autorisierten Personen *mit entsprechendem Event-Pass* betreten werden. Alle Personen müssen die Sperrzonen nach Aufforderung durch die Rennleitung sofort verlassen. Hierzu gehören folgende Bereiche:

- Vorstart und Burnout Bereich
- Wettbewerbsstrecke (Drag Strip / Rennstrecke)
- Bremszone / Auslaufzone
- Sammelzone
- Rückführ-/Service-Strecke

18.2 Anzahl der *Event-Pässe* für Sperrzonen

Die Anzahl der *Event-Pässe* für die Sperrzone wird vom Veranstalter für jede bei der Veranstaltung startende Klasse festgelegt.

Die *Event-Pässe* sind beim Betreten der Sperrzonen sichtbar zu tragen.

18.3 Altersbegrenzung für Sperrzonen

Personen unter 14 Jahren, dürfen sich unter keinen Umständen im Sperrbereich ohne Aufsicht der Erziehungsberechtigten aufhalten, weiterhin müssen sie im Sperrbereich innerhalb des *geschlossenen* Schleppfahrzeuges bleiben.

Ausgenommen von dieser Regel sind Teilnehmer der Klassen Junior Dragster bzw. Junior Drag Bike, *sie dürfen sich im Sperrbereich aufhalten, während ihre Klasse ausgetragen wird.*

18.4 Zuschauerbereich

Hierzu gehört neben den Zuschauerzonen (Tribünen, etc.) auch das Fahrerlager.

18.5 Pressebereich

Dies sind spezielle, vom Veranstalter ausgewiesene Zonen an der Rennstrecke, in welchen sich ausschließlich Medienberichterstatter mit entsprechender Legitimation bewegen dürfen.

Personen, die sich in diesem Bereich aufhalten, müssen so kenntlich gemacht werden, dass sie vom Start-Tower (Zeitnahme / Rennleitung) sowie von den Sportkommissaren jederzeit erkannt werden können.

19. Offizielle

19.1 Mindestanzahl lizenzierte Sportwarte

Gemäß DMSB-Veranstaltungsreglement Anhang 2 zusätzlich ein (1) Technischer Kommissar Stufe A mit Schwerpunkt Motorrad.

Bei Veranstaltungen mit Fahrzeugen mit alternativen Antriebstechnologien (z.B. Elektro-, Hybrid-, Wasserstofffahrzeuge etc.) benötigen folgende Sportwarte eine Sportwartlizenz mit Zusatzbefugnis für alternative Antriebe der Stufe:

International/National A

- ein (1) Rennleiter = Stufe A mit Zusatzbefugnis alt. Antriebe Stufe „gelb“
- ein (1) Leiter der Streckensicherung = Stufe A mit Zusatzbefugnis alt. Antriebe Stufe „gelb“
- ein (1) Technischer Kommissar = Stufe A mit Zusatzbefugnis alt. Antriebe Stufe „orange“

Die Sportwarte der Streckensicherungen müssen vor Beginn der Veranstaltung vor Ort durch eine Person mit der Zusatzbefugnis alternative Antriebe Stufe „orange“ unterwiesen werden und diese Unterweisung mittels Unterschrift bestätigen. Bei Fahrzeugen mit Mehrfachbesetzung (z.B. Extrication Team, DMSB Staffel) muss mind. eine Person die Zusatzbefugnis alternative Antriebe Stufe „orange“ besitzen, die weiteren Personen benötigen die Stufe „gelb“

Siehe Anhang 1 zum DMSB-Veranstaltungsreglement.

19.2 Offizielle und Sonstiges PersonalSportkommissare

Zwischen Sportkommissaren und den Rennleiter muss eine permanente Kommunikationsmöglichkeit bestehen. Während dem Wettbewerb muss sich mindestens einer der Sportkommissare in unmittelbarer Nähe der Rennleitung aufhalten.

Pit-Marshall

Die grundsätzliche Aufgabe des Drag Racing Pit-Marshalls ist es, den Bewerbern/Fahrern Informationen oder Klarstellungen in Zusammenhang mit den Bestimmungen und dem Ablauf des Wettbewerbs zu erteilen.

Es wird empfohlen für Internationale Veranstaltungen mindestens vier Pit-Marshalls einzusetzen einen für TF, TMD und TMFC, einen für PS und PM, einen für TFB und STB und einen für PSB und SSB. Pit-Marshalls müssen für die Bewerber/Fahrer leicht erkennbar und sollten gemäß einem Zeitplan anwesend sein.

20. Durchführungsregeln Rennen**20.1 Qualifikation**

Die Qualifikation dient der Ermittlung der Startaufstellung (Paarungen, Flowcharts).

Alle Teilnehmer müssen einen gültigen Qualifikationslauf absolvieren um an den Eliminations (Ausscheidungsläufen) teilzunehmen, unabhängig davon, ob diese nach Flowchart (Paarung und Reihenfolge) oder Random Pairing (Zufällige Auswahl der Paarungen) ausgetragen werden.

Automobile: JD, PR, ET, CE, PM, PS, TMD, TMFC, FC, TF

Motorräder: JRB, ETB, SGB, SCB, SSB, PSB, FB, TFB, STTG, STB, TFB

Qualifikationszeit ist die schnellste gefahrene Zeit während der Qualifikationsdurchgänge. Bei gleicher E.T ist die höhere Geschwindigkeit im Ziel maßgebend für den Qualifikationsplatz.

Junior Drag Racing (JD, JRB):

Als Qualifikationszeit wird die schnellste Reaktionszeit an der Startanlage gewertet. Gemessen wird diese vom Zeitpunkt Startfreigabe (Grünlicht) bis zum Schließen der Stage - Lichtschranke. Bei gleicher Qualifikationszeit (1/1000 Sek. genau) entscheidet der Zeitpunkt der erzielten Reaktionszeit. Wer zuerst die Reaktionszeit erzielt hat, erhält den besseren Qualifikationsplatz.

Competition Eliminator (Dragster und Altered):

Qualifikationszeit ist die Differenz zum klassenspezifischen Index. Bei gleicher Differenz ist die höhere Geschwindigkeit im Ziel maßgebend für den Qualifikationsplatz.

E.T.- Bracket

Qualifikationszeit ist die geringste Differenz zum selbst gewählten Index („dial in“). Eine Nichtwertung von Teilnehmern, die die maximale Zeit des Klassenindexes überbieten, ist nicht zulässig. Die selbst

gewählte Zeit muss hierbei im Klassenindex liegen. Bei gleicher Differenz ist die höhere Geschwindigkeit im Ziel maßgebend für den Qualifikationsplatz.

Unterbietet ein Teilnehmer seinen „dial in“ in allen Qualifikationsläufen, so wird er als Qualifikationsletzter eingestuft. Unterbieten mehrere Teilnehmer den selbst gewählten Index, so werden sie nach der Differenz zum Index vom letzten zum ersten Qualifikationsplatz hin eingestuft.

In der Rennklasse XO darf der selbst gewählte Index sowohl unter-, als auch überboten werden. Jeder Teilnehmer muss mindestens einen (1) Qualifikationslauf absolviert haben.

Teilnehmer, die am Qualifying teilgenommen haben, sind in der veröffentlichten Wertung für das Qualifying aufzuführen, auch wenn diese sich vor der Elimination/Wettbewerb abmelden. Entsprechend Art. 23 (2) des DMSB-Veranstaltungsreglements und im Sinne Art. 9 (1) der Allgemeinen Prädikatbestimmungen des DMSB.

Super Street, Super Gas, Super Gas Bike, Super Comp, Super Comp Bike:

In diesen *Klassen* gibt es zwei (2) Möglichkeiten der Qualifikation. Der Veranstalter gibt die Art der Qualifikation in der Ausschreibung bekannt.

Qualifikationszeit ist die geringste Differenz zum *klassenspezifischen* Index. Bei gleicher Differenz ist die höhere Geschwindigkeit im Ziel maßgebend für den Qualifikationsplatz.

Unterbietet ein Teilnehmer den *Klassenindex* in allen Qualifikationsläufen, so wird er als Qualifikationsletzter eingestuft. Unterbieten mehrere Teilnehmer den Index, so werden sie nach der Differenz zum Index vom letzten zum ersten Qualifikationsplatz hin eingestuft. Jeder Teilnehmer muss mindestens einen (1) Qualifikationslauf absolviert haben.

Es wird zwar eine Qualifikation gefahren, jedoch die Zeiten nicht für die Startaufstellung gewertet. Die Paarungen der ersten Runde werden nach dem Zufallsprinzip zusammengestellt (random pairing).

20.2 Qualifikationsdurchgänge *Sportsman-Klassen*

Der Veranstalter muss bemüht sein die in der Ausschreibung angegebene Anzahl der Qualifikationsdurchgänge durchzuführen und die im Zeitplan angegebene Zeit einzuhalten. Mindestens zwei Qualifikationsdurchgänge sollten durchgeführt werden, mit Ausnahme der Klasse XO, hier gilt nur ein Qualifikationslauf. Weiterhin muss sichergestellt sein, dass jeder Teilnehmer mindestens einen Qualifikationslauf absolvieren kann.

Jeder Teilnehmer ist selbst dafür verantwortlich, dass er zu der im Zeitplan angegebenen Zeit für seine *Klasse* in den "Staging Lanes" (Vorstart) erscheint um den Qualifikationslauf zu absolvieren.

Wird ein Qualifikationsdurchgang wegen Wetter, Dunkelheit oder aus anderen Gründen unterbrochen oder beendet, so werden alle gefahrenen Zeiten der bis dahin gestarteten Teilnehmer für die Qualifikation gewertet, jedoch ist es nicht sichergestellt, dass die im Vorstart bereitstehenden Teilnehmer ihren Qualifikationslauf durchführen können.

Jeder Teilnehmer, der mehr als einen Qualifikationslauf absolviert, muss beide Bahnen der Strecke während der Qualifikation befahren.

20.3 Qualifikationsdurchgänge Pro-Klassen

(PM, PS, TMD, TMFC, FC, TF, FB, ST*B*, TFB)

1) Erster Qualifikationsdurchgang:

Die *Running Order (Reihenfolge der Paarungen)* erfolgt nach dem aktuellen Stand einer Meisterschaft (z.B. FIA / FIM-E EM) indem der Letzte der aktuellen Punkteliste als erster startet und der Punktbeste als letzter des Durchgangs auf der rechten Bahn startet.

2) Weitere Qualifikationsdurchgänge:

Die schnellste Fahrtzeit aus dem vorhergegangenen Lauf bestimmt die *Running Order* des nächsten Qualifikationsdurchgangs. Der Teilnehmer mit der langsamsten Zeit des vorherigen Laufes startet als erster, der Teilnehmer mit der schnellsten Zeit des vorherigen Laufes startet als letzter im aktuellen Durchgang, die Links-Rechts-Rotation der Bahnen wird beibehalten.

3) **Finaler Qualifikationsdurchgang:**

Die *Running Order* des finalen Qualifikationsdurchgangs wird vom Stand der Qualifikation nach dem vorherigen Lauf bestimmt. Der Qualifikationsletzte startet als Erster, der Qualifikationsbeste als Letzter des finalen Qualifikationsdurchgangs.

- 4) Die Teilnehmer *der Pro-Klassen erhalten jeweils* eine Kopie des Qualifikationsablaufes mit Bahn, Paarung sowie *Running Order* für den aktuellen Qualifikationsdurchgang und ist selbst dafür verantwortlich, dass er zu der im Zeitplan angegebenen Zeit und in der *Running Order* zum Start bereit ist.

20.4 *Running Order (Reihenfolge der Paarungen)*

Die *Running Order für die Eliminations (Ausscheidungsläufe)* erfolgt nach den in der Qualifikation ermittelten Zeiten. Die Paarungen werden nach folgenden Schemen gesetzt:

Schema 1:	Pro Ladder für die <i>Klassen</i>
	PM, PS, TMD, TMFC, FC, TF, SSB, STTG, PSB, FB, ST <i>B</i> , TFB
Schema 2	Sportsman Ladder für die <i>Klassen</i>
	JD, PR, ET, SST, SG, SC, CE JRB, ETB, SGB, SCB
Schema 3:	Random Pairing
	nur für <i>Klassen</i> SST, SG, SC, SGB, SCB Die Paarungen der ersten Runde werden nach dem Zufallsprinzip zusammengestellt.

Flowcharts für Feldgrößen von 3 bis 32 Fahrzeugen sind unter Art. 22 aufgeführt.

In den *Pro-Klassen* werden maximal die 16 Qualifikationsschnellsten gesetzt. Bei Feldern von 5 bis 12 qualifizierten Teilnehmern wird ein 8-ter Feld, bei mehr als 12 Qualifikanten ein 16-ner Feld für die Elimination gesetzt.

In den Sportsman *Klassen* wird die Art der Startaufstellung sowie die Anzahl der an der Elimination teilnehmenden Fahrzeuge durch den Veranstalter in der Ausschreibung geregelt. Es wird empfohlen bei 5 bis 12 qualifizierten Teilnehmern ein 8-ter Feld, bei 13 bis 20 ein 16-ner Feld und bei mehr als 20 Qualifikanten ein Eliminationsfeld nach Anzahl der Qualifikanten zu setzen.

20.5 Startarten

Es werden zwei (2) Startarten angewendet.

PROSTART: Drei gelbe Lampen gleichzeitig an, Zeitabstand bis Grün 0,4 Sekunden bei SST 0,5 Sekunden.

für die *Klassen*:

SST, SG, SC, PM, PS, TMD, TMFC, FC, TF
SGB, SCB, SSB, STTG, PSB, FB, ST*B*, TFB,

HANDICAPSTART: Countdown von drei gelben Lampen bis grün, Zeitabstand zwischen den gelben Lampen sowie zwischen der letzten gelben Lampe und dem Grünlicht (Startfreigabe) 0.5 Sekunden.

für die *Klassen*:

JD, PR, ET-*Bracket*, CE, JRB, ETB

20.6 Autostart System

Die Anwendung von Autostart wird in der Ausschreibung geregelt.

Autostart wird vom Starter aktiviert, wenn beide Fahrzeuge pre-staged sind. Die Startzeit (Time Out) des Autostart beginnt dann zu laufen, wenn beide Fahrzeuge pre-staged und ein Fahrzeug staged ist. Ist das zweite Fahrzeug nicht innerhalb der erlaubten Zeit staged (Zeit wird um 0,00 – 0,13 Sek. per Zufall vom Zeitnahmesystem variiert), so erhält dieser Teilnehmer Rotlicht.

Der Teilnehmer hat keinen Anspruch auf einen „Re-Run“, weil das Fahrzeug nicht innerhalb der erlaubten Zeit staged war. Es ist nicht möglich ein Fahrzeug neu zu stellen, wenn beide Fahrzeuge staged waren.

Autostart Setting	Stage minimum	Stage to Start	Variable Gesamtzeit	Total
Junior Drag Racing	1,0 Sek.	1,1 Sek.	2,1 – 2,23	15 Sek.
Sportsman-Klassen	0,6 Sek.	1,1 Sek.	1,7 – 1,83	10 Sek.
Pro-Klassen	0,5 Sek.	0,3 Sek.	0,8 – 0,93	7 Sek.

Stage minimum: Zeit vom Unterbrechen der Stage-Lichtschranke einer Bahn, bis zum Beginn des Autostart.

Stage to Start: Zeit, wenn beide Fahrzeuge die Stage-Lichtschranke unterbrochen haben, bis der Startcountdown durch das Autostartsystem beginnt.

Variable Gesamtzeit: Stage minimum + Stage to Start+ variable Zeit 0,00-0,13Sek.

Total: Gesamtzeit, wenn ein Fahrzeug staged (Pre-Stage & Stage an) ist und das Zweite Fahrzeug nur im Pre-Stage steht, bis der Tree aktiviert wird.

20.7 *Eliminations*/Wettbewerbsläufe

Sollten beide Fahrzeuge in *den Eliminations (Ausscheidungsläufe)* einen mechanischen Defekt erleiden und können die Ziellinie nicht mit eigener Kraft überfahren, so wird für beide Teilnehmer der Lauf als verloren gewertet. Es ist dem Teilnehmer oder dessen Crew nicht erlaubt das Fahrzeug über die Ziellinie zu schieben. Erfolgt dieses während des Finallaufes, so kann, wenn es in akzeptabler Zeit möglich ist, der Lauf wiederholt werden.

Motoren von Fahrzeugen der Klassen TF, FC, TMD und TMFC, die in den Burnoutbereich gefahren sind und dort ausgehen oder absterben, dürfen **nicht erneut gestartet** werden.

Motoren von Fahrzeugen der Klassen STTG, FB, PSB, STB und TFB die während der Startvorbereitung ausgehen oder absterben, **können erneut gestartet werden**, wenn der Gegner vom Starter noch nicht das Zeichen zum Stellen (Staging) bekommen hat.

20.8 Rennsequenz (Renndurchgänge)

In den *Pro*-Klassen kann der Qualifikationserste die Startposition seiner Paarung im Flowchart festlegen. Diese Reihenfolge muss in allen weiteren Runden beibehalten werden.

In den Sportsman-Klassen ist die Rennsequenz aller Eliminationsrunden gemäß Flowcharts (siehe 4.19) festgelegt.

20.9 Standarddokumente und Zeitpläne

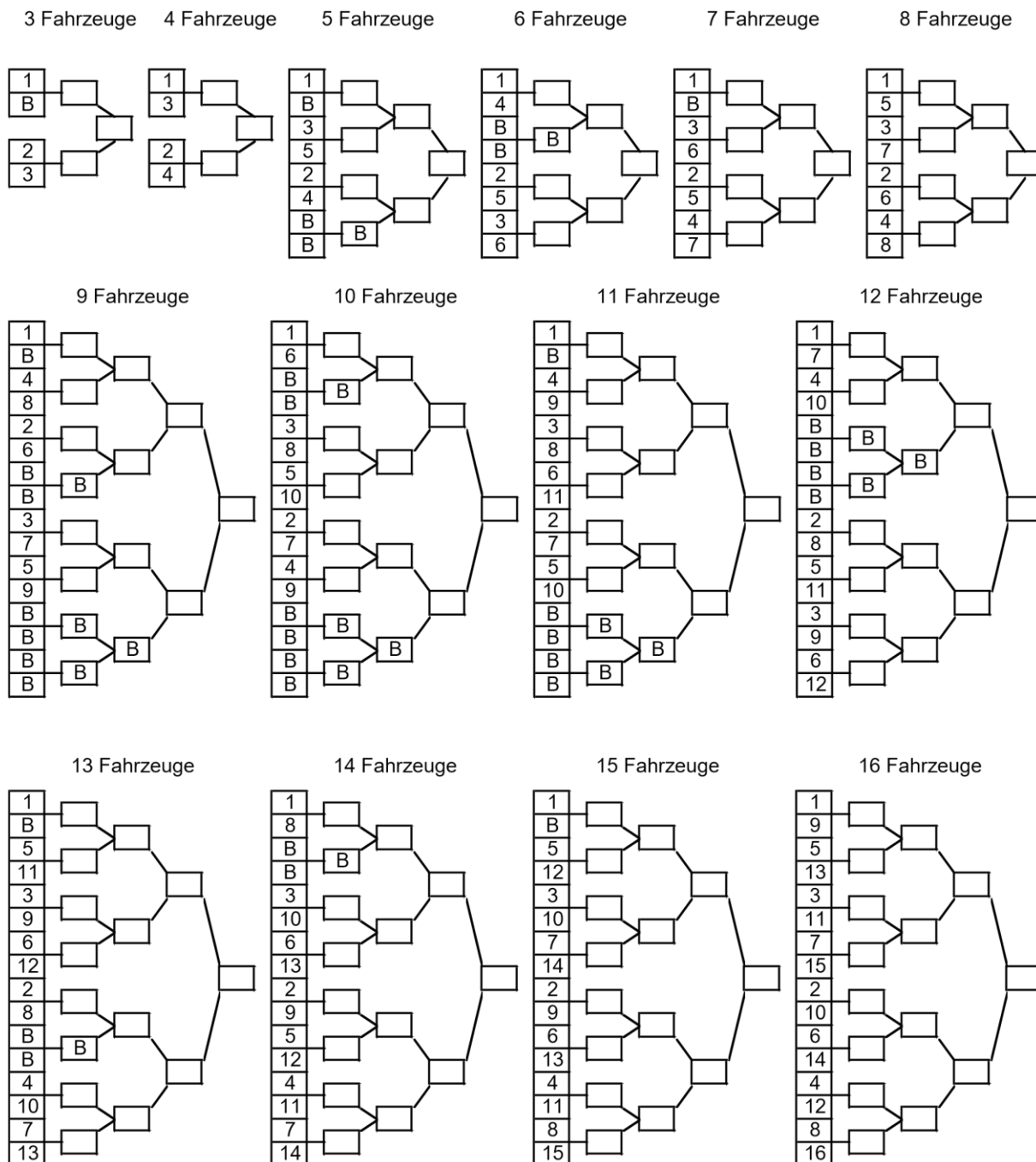
Standarddokumente

- *Veranstaltungsausschreibung*
- *Bulletins*
- *Zeitplan*
- *Streckenplan*
- *Nennformular*
- *Nennliste*
- *Qualifikationsliste*
- *Flowcharts (Reihenfolge Paarungen)*
- *Ergebnisse*
- *Time-Slip (Zeitzettel)*

Alle Dokumente, wie zum Beispiel Vorläufiges Ergebnis und Endergebnis, Bulletins, Bekanntmachungen und Entscheidungen, müssen auf einem digitalen und/oder einem physischen offiziellen Aushang zusammen mit dem Zeitpunkt der Veröffentlichung „ausgehängt“ werden. Elektronische Dokumente dürfen nicht mehr verändert werden, nachdem sie digital veröffentlicht wurden, es sei denn, alle Bewerber und Offiziellen werden darüber informiert und die Veränderungen werden auf dem digitalen Aushang hervorgehoben. Digitale Aushänge sind empfohlen. Jedes Dokument, das eine Genehmigung durch den DMSB oder durch die Sportkommissare benötigt, darf ohne diese Genehmigung nicht veröffentlicht werden.

21. Flowcharts (Paarungsreihenfolge)

21.1 Sportsman Ladder 3 bis 16 Teilnehmer

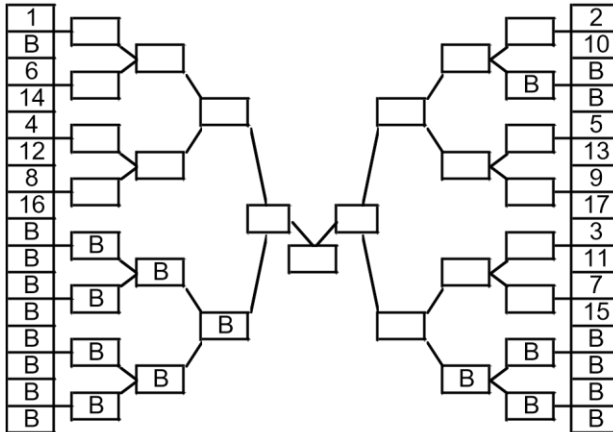


B = Bye Run (Einzellauf)

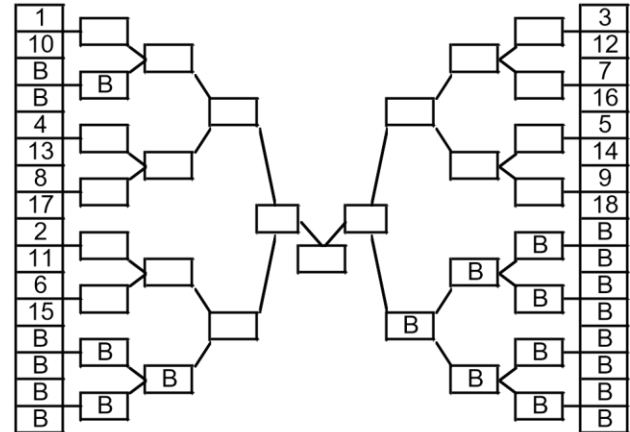
Durch die Anzahl der Teilnehmer bedingt, wird der Bye Run für den Qualifikationsersten in der ersten, zweiten, dritten oder vierten Eliminationsrunde, der Bye Run für den Qualifikationszweiten in der zweiten, dritten oder vierten und der für den Qualifikationsdritten in der dritten oder vierten Eliminationsrunde durchgeführt.

21.2 Sportsman Ladder 17 bis 22 Teilnehmer

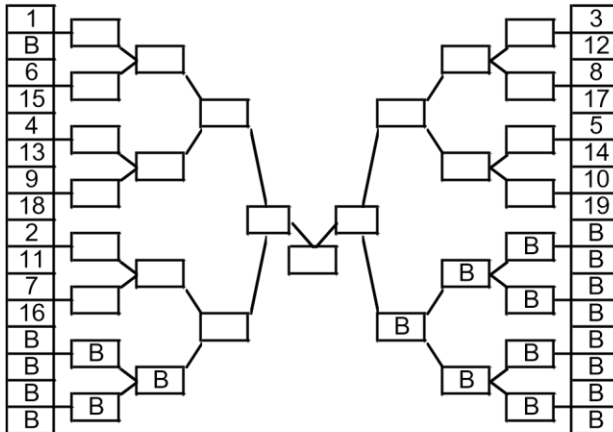
17 Fahrzeuge



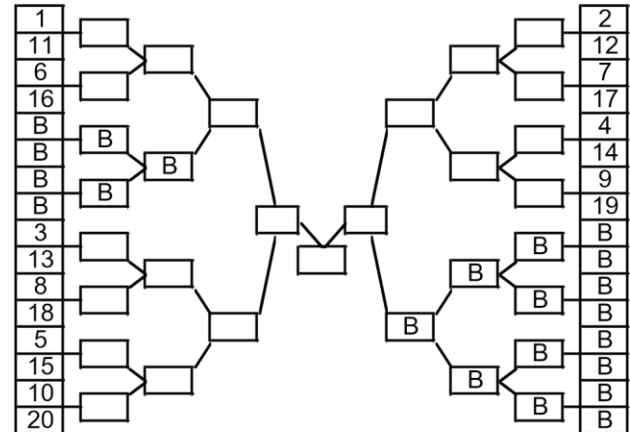
18 Fahrzeuge



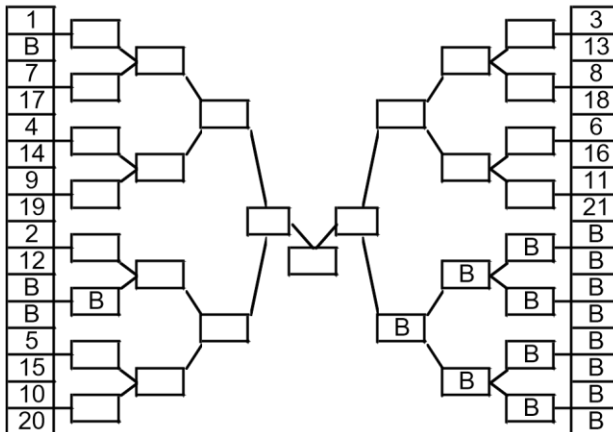
19 Fahrzeuge



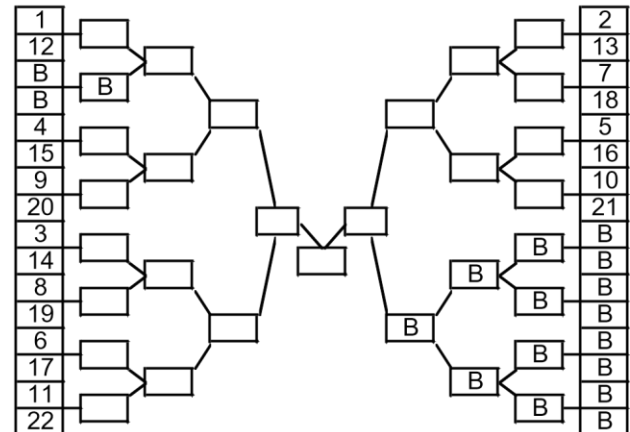
20 Fahrzeuge



21 Fahrzeuge



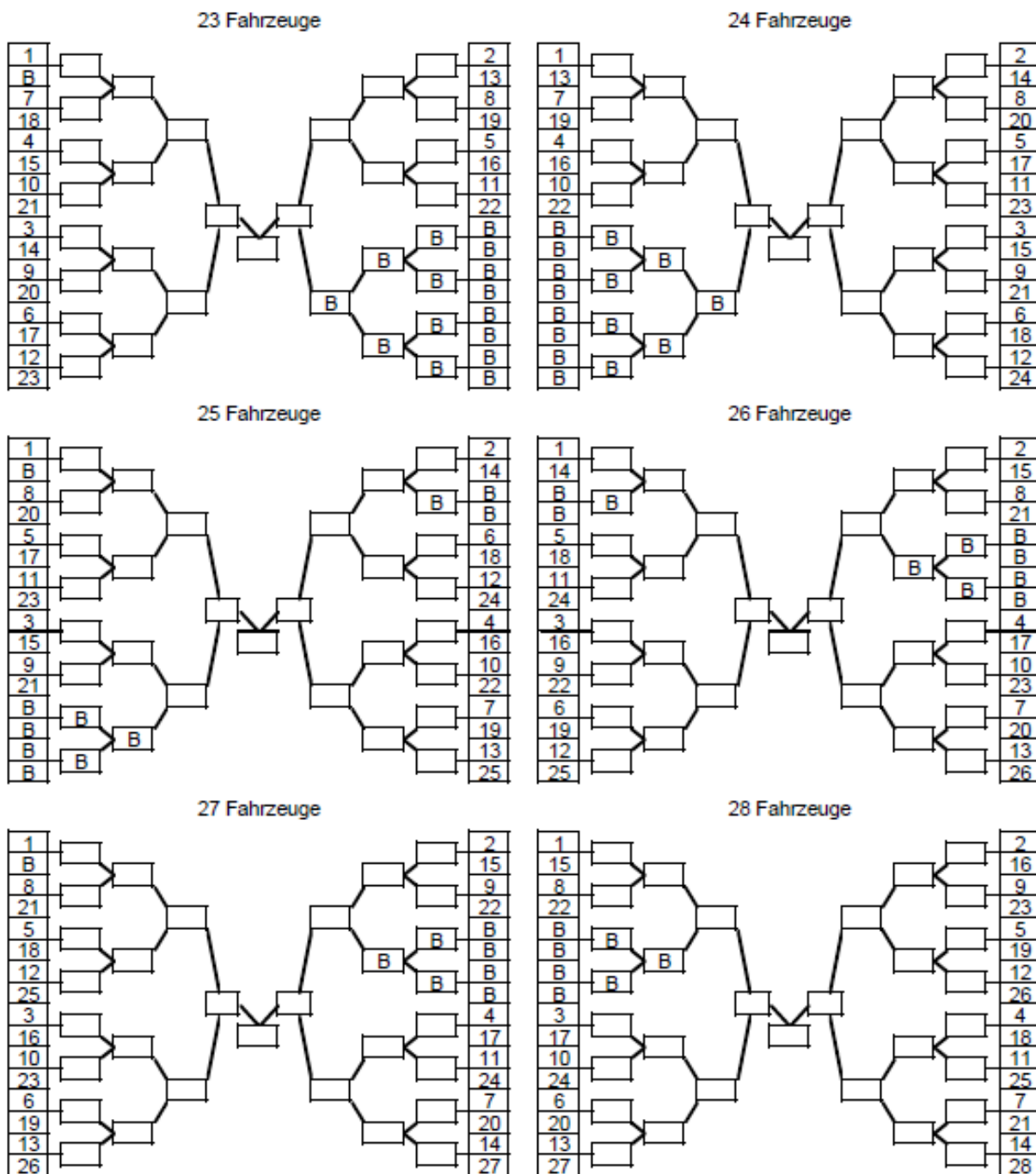
22 Fahrzeuge



B = Bye Run (Einzellauf)

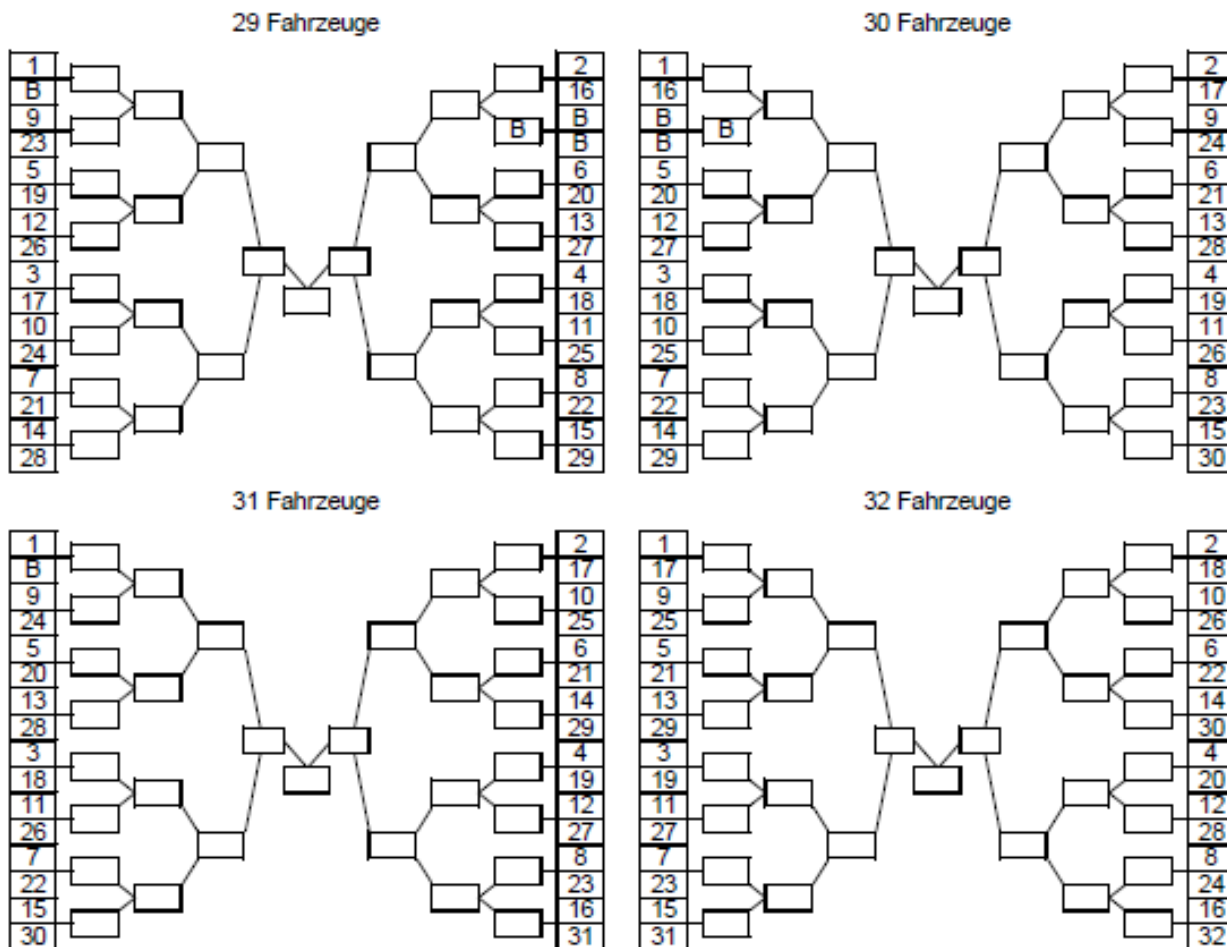
Durch die Anzahl der Teilnehmer bedingt, wird der Bye Run für den Qualifikationsersten in der ersten, zweiten, dritten oder vierten Eliminationsrunde, der Bye Run für den Qualifikationszweiten in der zweiten, dritten oder vierten und der für den Qualifikationsdritten in der dritten oder vierten Eliminationsrunde durchgeführt.

21.3 Sportsman Ladder 23 bis 28 Teilnehmer



B = Bye Run (Einzellauf)
 Durch die Anzahl der Teilnehmer bedingt, wird der Bye Run für den Qualifikationsersten in der ersten, zweiten, dritten oder vierten Eliminationsrunde, der Bye Run für den Qualifikationszweiten in der zweiten, dritten oder vierten und der für den Qualifikationsdritten in der dritten oder vierten Eliminationsrunde durchgeführt.

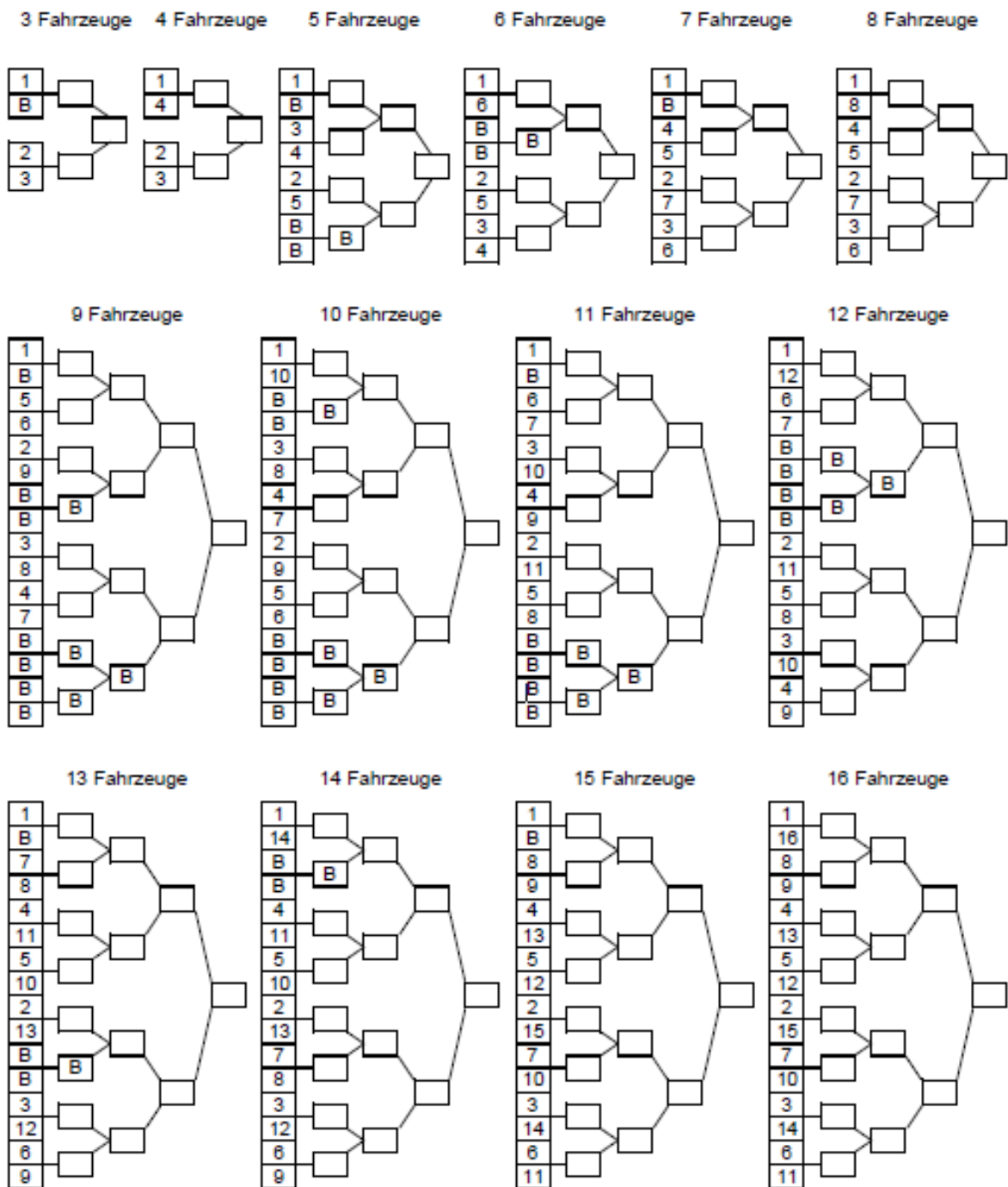
21.4 Sportsman Ladder 29 bis 32 Teilnehmer



B = Bye Run (Einzellauf)

Durch die Anzahl der Teilnehmer bedingt, wird der Bye Run für den Qualifikationsersten in der ersten, zweiten, dritten oder vierten Eliminationsrunde, der Bye Run für den Qualifikationszweiten in der zweiten, dritten oder vierten und der für den Qualifikationsdritten in der dritten oder vierten Eliminationsrunde durchgeführt.

21.5 Pro Ladder 3 bis 16 Teilnehmer



B = Bye Run (Einzellauf)

Durch die Anzahl der Teilnehmer bedingt, wird der Bye Run für den Qualifikationsersten in der ersten, zweiten, dritten oder vierten Eliminationsrunde, der Bye Run für den Qualifikationszweiten in der zweiten, dritten oder vierten und der für den Qualifikationsdritten in der dritten oder vierten Eliminationsrunde durchgeführt.

21.6 Lane Choice (Bahnwahl)

In den Klassen CE, PM, PS, TMD, TMFC, FC, TF, STTG, SSB, PSB, FB, ST *B*, TFB wird die Wahl der Fahrbahn, Lane Choice, durch die schnellere gefahrene Zeit bestimmt.

In der ersten Runde hat der Fahrer mit der besseren Qualifikationszeit die Bahnwahl, in den weiteren Runden hat der Fahrer die Bahnwahl, der in der vorherigen Runde die schnellere Zeit gefahren hat.

Bei den Klassen mit variablem Klassenindex bestimmt die Differenz zwischen real gefahrener Zeit und Index die Vergabe der Bahnwahl.

In den Klassen SC, SG, ET, SST, PR, SCB, SGB und ETB regelt der Veranstalter die Art der Bahnwahl.

21.7 Bye-Run (Einzellauf)

Durch die Anzahl der Teilnehmer bedingt, wird der Bye Run für den Qualifikationsersten in der ersten, zweiten, dritten oder vierten Eliminationsrunde, der Bye Run für den Qualifikationszweiten in der zweiten, dritten oder vierten und der für den Qualifikationsdritten in der dritten oder vierten Eliminationsrunde durchgeführt.

Automobil:

Bye-Runs werden als gefahren gewertet, wenn der Fahrer sein Fahrzeug richtig gestellt (staged) hat und vom Starter das Startsignal erhalten hat.

Motorrad:

Bye-Runs werden als gefahren gewertet, wenn der Fahrer sein Fahrzeug richtig gestellt (staged) hat, vom Starter das Startsignal erhalten hat und das Fahrzeug mit eigener Motorkraft und beiden Rädern die Startlinie überfahren hat.

Wird die Mittel- oder Seitenlinie überfahren, so wird die gefahrene Zeit weder für evtl. Rekorde noch für Lane Choice (Bahnwahl) gewertet.

21.8 Burnout

Burnouts sind nur in den gekennzeichneten Bereichen zulässig. Es darf nur Wasser zur leichteren Schlupferzeugung der Räder verwendet werden.

Feuer-Burnout sind im Rahmen des Wettbewerbs verboten.

Weiterhin ist jegliches *Anfassen*, Halten oder Schieben des Fahrzeuges während des Burnouts verboten.

Wenn das Auto eines Teilnehmers bei einem Burnout kaputt geht und nicht zurücksetzen oder zurückgeschoben werden kann, ist es nicht gestattet, auf der Strecke zu wenden und zur Startlinie zurückzufahren.

Teilnehmer der Klassen PM, PS, TMD, TMFC, FC, TF, STTG, FB, ST *B* und TFB und dürfen mit ihren Fahrzeugen zwei (2) Burnouts über die Startlinie machen.

Teilnehmer der Klassen SC, SPRO, *XO*, CE, SCB, und PSB dürfen mit ihren Fahrzeugen einen (1) Burnout über die Startlinie machen.

Allen anderen Fahrzeugklassen ist es nicht gestattet während des Burnouts die Startlinie zu überqueren, Ausnahmen können vom Rennleiter festgelegt werden.

Länge und Dauer des Burnouts müssen angemessen sein und mit dem Ablauf des Gegners übereinstimmen.

Stehende Burnouts sind limitiert auf 5 Sekunden.

21.9 Readyline

Alle Laufvorbereitungen, die von der Crew am Fahrzeug durchgeführt werden, müssen abgeschlossen sein bevor das Fahrzeug die "Ready Line", die vor der Startlinie auf der Fahrbahn markiert und 305mm (12") breit ist, überquert. Wenn das Fahrzeug diese Linie überfahren hat, dürfen Crew-Mitglieder das Fahrzeug weder berühren noch zum Fahrzeug gehen.

Folgende Arbeiten müssen vor Erreichen der Ready Line abgeschlossen sein:

- Ausrichten des Fahrzeuges nach dem Burnout
- Motorjustagen
- Entfernen der Bremsfallschirmsicherung
- Sichern des Notausstiegs
- Einschalten von Race-Recordern
- Abwischen von Rädern

21.10 Staging

Jeder Teilnehmer, der mit seinem Fahrzeug den Startbereich erreicht, muss beim Aufruf durch den Starter bereit sein den Motor zu starten und fertig zum Rennlauf sein.

Jedes Fahrzeug muss selbststartend sein und mit eigener Motorkraft zum Start gefahren und gestellt (stage) werden. Starten des Motors durch Anschieben, schleppen oder Rollenstart sowie Staging durch Schieben oder Schleppen des Fahrzeuges ist verboten.

Fahrzeuge der Pro-Klassen dürfen nur mit eigener Motorkraft auf der Rennstrecke fahren. Es ist verboten diese Fahrzeuge mit eigener Motorkraft auf den Rückführungswegen, im Fahrerlager oder im Vorstartbereich zu bewegen.

*Motoren von Fahrzeugen der Klassen TMD, TMFC, FC und TF die in den Burnout-Bereich gefahren sind und dort ausgehen oder absterben, dürfen **nicht erneut gestartet** werden.*

*Motoren von Fahrzeugen der Klassen FB, PSB, STTG, STB und TFB die während der Startvorbereitung ausgehen oder absterben, **können erneut gestartet werden**, wenn der Gegner vom Starter noch nicht das Zeichen zum Stellen (Staging) bekommen hat.*

In den Klassen SST, SG, SC, CE, SGB und SCB müssen beide Teilnehmer im "Pre-Stage" stehen, bevor ein Teilnehmer in "Stage" fahren darf.

Jede elektronische oder mechanische Einrichtung am Fahrzeug, die dem Fahrer die Position des Fahrzeuges zur Startlinie anzeigt ist verboten.

Das Stellen, Staging, des Fahrzeuges muss der Fahrer mit den Einrichtungen der Startanlage durchführen.

Der Fahrer fährt mit seinem Fahrzeug langsam bis zur Startlinie vor. Beim Unterbrechen der Lichtschranke für die Pre-Stage-Lampen, werden diese aufleuchten und dem Fahrer anzeigen, dass er kurz vor der Startlinie ist. Beim weiteren Vorfahren wird die Lichtschranke für die StageLampen unterbrochen und das Fahrzeug ist in der Startposition. Die letzte Bewegung des Fahrzeuges beim Stellen (Staging) muss nach vorne gerichtet sein. Ein Fahrzeug ist dann richtig gestellt, staged, wenn die Stage- und Pre-Stage Lampen für seine Bahn am Tree aufleuchten.

Left before Tree activated

Jeder Teilnehmer, der vor Aktivierung der Startanlage die Startlinie überfährt verliert die gefahrene Zeit. Starten beide Fahrer während der Elimination vor Aktivierung der Startanlage, so scheidet der Fahrer aus, der zuerst losgefahren ist. Ist es nicht möglich festzustellen wer zuerst losgefahren ist, so sind beide Fahrer ausgeschieden (Wertungsverlust).

Wenn bei einem Bye-Run / Single Run (Einzellauf) der Fahrer vor Aktivierung der Startanlage losfährt, rückt dieser vor, jedoch würde eine evtl. angezeigte Zeit nicht für die Bahnwahl im nächsten Lauf zählen.

Den Fahrern wird eine angemessene Zeit für den Stage-Vorgang eingeräumt. Die Frist wird nach alleinigem und absolutem Ermessen des Starters festgelegt. Nichteinhaltung der Anweisung des Starters ist ein möglicher Grund für eine Disqualifikation. Nach korrektem Stage-Vorgang und Startsignal durch den Starter, kann es nicht gestattet werden den Stage-Vorgang zu wiederholen.

21.11 Deep Staging

In den *Klassen* SST, SG, SC, SGB und SCB ist die Praxis des "Deep Staging" verboten, d.h. *die Pre-Stage und Stage Lampen müssen aktiviert sein, ein* weiteres vorfahren bis die Pre-Stage Lampen wieder erlöschen, ist verboten. Wird dies nicht beachtet, hat der Starter die Möglichkeit den Stage-Vorgang wiederholen zu lassen.

- Der Fahrer der Deep Staged erhält bei der Startfreigabe "Rotlicht" (Fehlstart) und ist damit aus der Wertung.
- Haben beide Fahrer Deep Staged, so erhalten beide die Fehlstartanzeige und werden aus der Wertung genommen.
- Wenn im Finallauf beide Fahrer Deep Staged sind und haben "Rotlicht" erhalten, wird dieser Lauf wiederholt ("re-run").
- Hat ein Fahrer "Deep Staged" und der andere Fahrer startet bevor das Startsystem aktiviert wurde, erfolgt der Wertungsverlust nach der "First or Worst" Regel, d.h. der Fahrer, der vor Startfreigabe losgefahren ist hat den Lauf verloren, für den Fahrer mit "Deep Stage" gilt der Lauf als gewonnen.

21.12 True Index Klassen

Die Anwendung des „TRUE START“ wird in der Ausschreibung geregelt.

In den *Klassen* die mit Index, ob selbst gewählten (Dial in), festen (Superklassen) oder Klassenindex (Competition Eliminator) starten, gilt:

Starten beide Teilnehmer vor der Startfreigabe (Grün), dann hat der Fahrer / die FahrerIn, den Lauf gewonnen, der bzw. die die geringste negative Zeitdifferenz zur Startfreigabe (grünes Licht) hat.

21.13 Autorität des Starters

Der Starter hat die endgültige Kontrolle an der Startlinie.

Nach Aufforderung durch den Starter müssen die Teilnehmer ihre Fahrzeuge an die Startlinie stellen (Staging). Es ist nicht erlaubt einen zweiten Stellversuch (Re-staging) ohne Aufforderung durch den Starter durchzuführen.

Die Verzögerung des Startvorganges durch nicht gestellte Teilnehmer ist nicht erlaubt. Der Starter hat die Möglichkeit bei unnötiger Verzögerung das Startsignal auszulösen.

21.14 Wertung

Die Wertung der Teilnehmer erfolgt grundsätzlich nach der Platzierung im Flow Chart ihrer Klassen.

Die Ermittlung der Wertung erfolgt in der Elimination im Ausscheidungsprinzip. Es wird in der Regel Paarweise gefahren. Die Startaufstellung (Paarungen, Flowcharts) wird durch die Qualifikation ermittelt.

Allgemeine Wertung:

Automobile: JD, PR, ET, CE, PM, PS, TMD, TMFC, FC, TF

Motorräder: JRB, ETB, SGB, SCB, SSB, PSB, FB, STTG, **STB**, TFB

Sieger ist der Teilnehmer, welcher als ersten die Ziellinie überquert. Hierbei wird die Reaktionszeit (R/T) und die Fahrzeit (E/T) addiert.

Junior Drag Racing (JD, JRB):

Als Qualifikationszeit wird die schnellste Reaktionszeit an der Startanlage gewertet. Gemessen wird diese vom Zeitpunkt der Startfreigabe (Grünlicht) bis zum Schließen der Stage - Lichtschranke. Bei gleicher Qualifikationszeit (1/1000 Sek. genau) entscheidet der Zeitpunkt der erzielten Reaktionszeit. Wer zuerst die Reaktionszeit erzielt hat, erhält den besseren Qualifikationsplatz.

Competition Eliminator:

Qualifikationszeit ist die Differenz zum klassenspezifischen Index. Bei gleicher Differenz ist die höhere Geschwindigkeit im Ziel maßgebend für den Qualifikationsplatz.

E.T.- Bracket

Qualifikationszeit ist die geringste Differenz zum selbst gewählten Index („dial in“). Bei gleicher Differenz ist die höhere Geschwindigkeit im Ziel maßgebend für den Qualifikationsplatz. Unterbietet ein Teilnehmer seinen „dial in“ in allen Qualifikationsläufen, so wird er als Qualifikationsletzter eingestuft. Unterbieten mehrere Teilnehmer den selbst gewählten Index, so werden sie nach der Differenz zum Index vom letzten zum ersten Qualifikationsplatz hin eingestuft.

Jeder Teilnehmer muss mindestens einen (1) Qualifikationslauf absolviert haben.

Super Street, Super Gas, Super Gas Bike, Super Comp, Super Comp Bike:

In diesen *Klassen* gibt es zwei (2) Möglichkeiten der Qualifikation. Der Veranstalter gibt die Art der Qualifikation in der Ausschreibung bekannt.

- 1) Qualifikationszeit ist die geringste Differenz zum *klassenspezifischen* Index. Bei gleicher Differenz ist die höhere Geschwindigkeit im Ziel maßgebend für den Qualifikationsplatz.

Unterbietet ein Teilnehmer den *Klassenindex* in allen Qualifikationsläufen, so wird er als Qualifikationsletzter eingestuft. Unterbieten mehrere Teilnehmer den Index, so werden sie nach der Differenz zum Index vom letzten zum ersten Qualifikationsplatz hin eingestuft.

Jeder Teilnehmer muss mindestens einen (1) Qualifikationslauf absolviert haben.

- 2) Es wird zwar eine Qualifikation gefahren, jedoch die Zeiten nicht für die Startaufstellung gewertet. Die Paarungen der ersten Runde werden nach dem Zufallsprinzip zusammengestellt (random pairing).

Extreme Outlaw:

Für die Rennklasse XO gilt das Cannonball System. Die Anzahl der Wertungsläufe wird in der Veranstaltungsausschreibung geregelt, es können Streichergebisse bestimmt werden. Die Wertung erfolgt nach der Platzierung in den einzelnen Wertungsläufen, hierbei werden nachstehende Punkte pro Wertungslauf vergeben.

Punktetabelle:

<u>Platz</u>	<u>Punkte</u>	<u>Platz</u>	<u>Punkte</u>	<u>Platz</u>	<u>Punkte</u>	<u>Platz</u>	<u>Punkte</u>
1.	25	6.	15	11.	10	16.	5
2.	22	7.	14	12.	9	17.	4
3.	20	8.	13	13.	8	18.	3
4.	18	9.	12	14.	7	19.	2
5.	16	10.	11	15.	6	20.	1

Für die Tageswertung werden die Punkte der Wertungsläufe addiert, der Teilnehmer mit der höchsten Gesamtpunktzahl ist der Sieger. Bei Punktegleichheit in der Veranstaltungswertung entscheidet die bessere Platzierung im letzten Lauf. Wertungslaufwertung ist die geringste Differenz zum selbst gewählten Index („dial in“). Eine Nichtwertung von Teilnehmern, die die maximale Zeit des Klassenindexes überbieten, ist nicht zulässig. Die selbst gewählte Zeit muss hierbei im Klassenindex liegen. Bei gleicher Differenz ist die höhere Geschwindigkeit im Ziel maßgebend für den Qualifikationsplatz. Der selbst gewählte Index darf sowohl unter-, als auch überboten werden.

21.15 Zeitabstand zwischen Wertungsrunden (Kühlzeit)

In den Professional *Klassen* PS, TMD, TMFC, FC, TF, ST*B* und TFB sollte der Zeitabstand zwischen den Qualifikations- oder Eliminationsrunden **90 Minuten** betragen.

21.16 Crew & Schleppfahrzeuge

Jedes Mitglied eines Teams muss korrekt gekleidet im Vorstart, Burnout-Bereich oder an der Startlinie erscheinen.

Die Teammitglieder müssen sich im Schleppfahrzeug befinden, wenn diese nach dem Lauf dem Rennfahrzeug nachfährt. Es ist nicht erlaubt auf Ladeflächen oder Einstiegen zu stehen oder sich an den Seiten der Schleppfahrzeuge festzuhalten.

21.17 Alternates

Nach Beendigung der Qualifikation und Erstellung der Paarungen / Flowcharts werden diese nicht mehr geändert. Ist es jedoch einem oder mehreren qualifizierten Teilnehmer(n) nicht möglich, zur ersten Eliminationsrunde anzutreten, so wird der schnellste nicht qualifizierte Teilnehmer, 1. Alternate, 2. Alternate, usw., an die Stelle des (der) nicht gestarteten qualifizierten Teilnehmers(n) gesetzt.

Der Veranstalter legt in der Ausschreibung fest, ob die Alternate-Regel zur Anwendung kommt.

21.18 Fuel Check Prozedur

Bei den Fahrzeugen der *Klassen* TMD und TMFC kann nach jedem Lauf ein "Fuel Check" durchgeführt werden. Wird bei dieser Überprüfung festgestellt, dass der verwendete Treibstoff, Methanol, nicht dem Reglement entspricht, wird der Teilnehmer disqualifiziert und muss mit Wertungsstrafen rechnen.

Werden Mängel festgestellt, so sollte der im Fahrzeug befindliche Treibstoff ein weiteres Mal überprüft werden und eine zusätzliche Überprüfung eines anderen Treibstoffbehälters des Teilnehmers durchgeführt werden.

21.19 Telemetrie Übertragungen

Die Verwendung von Telemetrie ist nur in der Richtung vom Wettbewerbsfahrzeug zum Rechner/PC zulässig. Es darf in keiner Weise während des Laufes bzw. nach Starten des Motors Daten vom Rechner/PC in Richtung Wettbewerbsfahrzeug gesendet werden.

21.20 Verkürzung der Rennstrecke

Verkürzung der Rennstrecke von 1/4-Meile auf 1/8-Meile während der Veranstaltung (Sicherheit).

Sollte der Rennleiter während der Veranstaltung entscheiden, dass die Wettbewerbsstrecke aus Sicherheitsgründen von einer Viertelmeile auf eine Achtelmeile verkürzt wird, dann muss er sicherstellen, dass allen betroffenen Teilnehmern diese Veränderung rechtzeitig vor Start des ersten Laufs auf der verkürzten Strecke, auf geeignete Art und Weise (z.B. außerordentliche Fahrerbesprechung, Aushang oder Fahrerlageraufruf) mitgeteilt wird.

21.21 Parc Fermé

- 1) Der Veranstalter legt in der Ausschreibung fest, ob und welche Fahrzeuge in den Parc Fermé zu bringen sind.
- 2) Die betroffenen Fahrzeuge sind unmittelbar nach Beendigung des Rennens im Parc Fermé nach besonderer Weisung abzustellen. Sie dürfen erst nach Freigabe durch den Rennleiter daraus entfernt werden.

- 3) Nach dem Rennen und bis zur Aufhebung des Parc Fermé darf das abgestellte Fahrzeug nicht mehr berührt werden.
- 4) Die nicht im Parc Fermé abgestellten Fahrzeuge müssen bis zum Ablauf der Protestfrist im Fahrerlager für Nachuntersuchungen bereitstehen.
- 5) Die Teilnehmer haben die Startnummern an Fahrzeugen, die am öffentlichen Straßenverkehr teilnehmen, nach Verlassen der Veranstaltung zu verdecken oder zu entfernen.

22. Zeitnahme und Handicap

22.1 Startanlage und Zeitnahmemeßpunkte

Startanlage

Die Startanlage, allgemein als "Tree" bezeichnet, steht ca. 10-12m von der Startlinie entfernt, mit einer Höhe von 2,41m, gemessen vom Fahrbelag bis Mitte der Pre-Stage-Lampen bzw. 2,15m bis zur Mitte der obersten gelben Lampe, in der Mitte der Rennstrecke. Vertikal untereinander sind, für jede Bahn getrennt, "Pre-Stage-Lampen", die "Stage-Lampen", 3 gelbe Lampen für den Startcountdown, die grüne Lampe für die Startfreigabe und die rote Lampe für den Fehlstart angebracht.

Der für jeden Fahrer deutlich sichtbare Countdown der Startanlage wird vom Starter ausgelöst. Gestartet werden darf erst, wenn die für die Bahn zugeordnete grüne Lampe am Tree aufleuchtet. Zur besseren Erkennung der Lampen, sollte hinter den zum Fahrer gerichteten Lampen ein schwarzes Antirefleksionschild angebracht werden. Startet ein Fahrer zu früh, leuchtet die für die Bahn zugeordnete rote Lampe am Tree auf, dies bedeutet in der Ausscheidung den Wertungsverlust des Laufes.

Zeitnahmemeßpunkte

Die Zeitnahme erfolgt für jede Bahn (Lane) getrennt und wird mittels Lichtschranke gestartet bzw. gestoppt.

Pre Stage Line

Wenn diese Lichtschranke unterbrochen wird, sind die Vorderreifen noch 17,8 cm (7 Inch) von der Startlinie entfernt. Angezeigt wird dieses durch Aufleuchten der Pre-Stage-Lampen an der Startanlage.

Stage Line / Startlinie

Abstand zum Guard Beam 33,97cm (13 3/8 Inch). Mit dieser Lichtschranke wird die Zeitnahme gestartet. Startet der Teilnehmer vor Aufleuchten des Grünlichts, so wird mittels dieser Lichtschranke der Fehlstart (Rotlicht) angezeigt. Wird kein Guard Beam verwendet, wird ab hier die Länge der Wettbewerbsstrecke gemessen.

Guard Beam

Diese Lichtschranke dient als zusätzliche Fehlstartkontrolle, wenn ein Frontspoiler verwendet wird. Das Rotlicht leuchtet auf, wenn die Stage und die Guard-Lichtschranke vor Aufleuchten des Grünlichts unterbrochen werden. Wird der Guard Beam verwendet, wird ab hier die Länge der Wettbewerbsstrecke gemessen.

Speed Start

Messbeginn, 20,11m (66 Feet) vor der Ziellinie, zur Ermittlung der Höchstgeschwindigkeit (Top Speed).

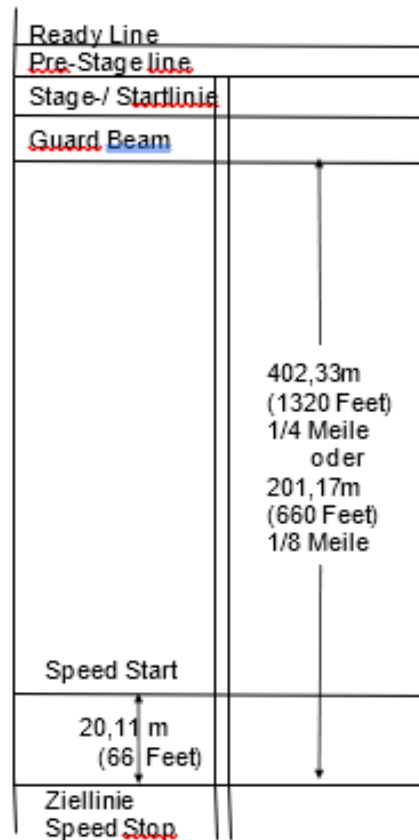
Ziellinie

Ende der Wettbewerbsstrecke.

Diese Lichtschranke stoppt die Zeitnahme zur Ermittlung der Zeit für die Durchfahrung der Wettbewerbsstrecke sowie den Timer zur Ermittlung des Top Speed.

Wettbewerbsstrecke

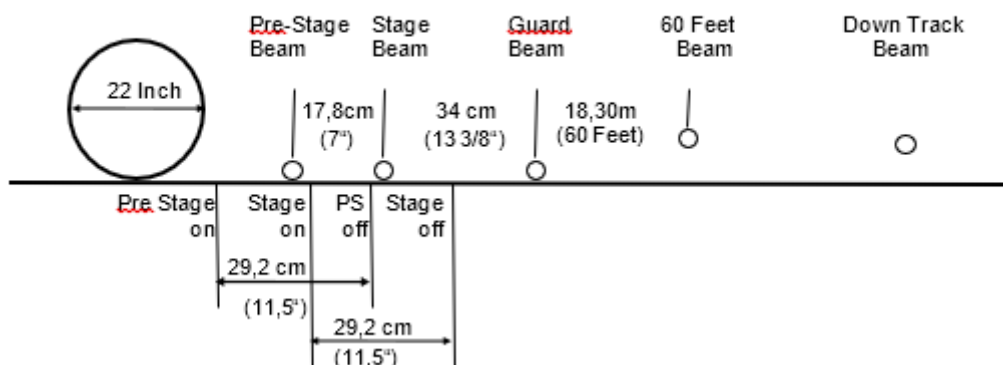
Burnout Area



Bremszone

Üblicherweise werden auf den meisten Dragster-Strecken Zwischenzeitmessungen durchgeführt. Die Messpunkte sind bei 18,30m (60 Feet) und 201,16m (1/8-Meile). Es können auch Messpunkte nach 100,60m (330 Feet) und 304,80m (1.000 Feet) aufgestellt werden. Die Abstände der Messpunkte sind vom Guard Beam aus zu messen.

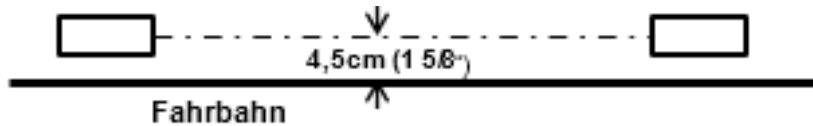
Alle diese Zwischenzeitmessungen dürfen keinerlei Einfluss auf die Messung der Zeit für die Wettbewerbsstrecke haben.



22.2 Platzierung der Lichtschranken

Rollweg

Die Höhe der Lichtschranken muss so gehalten werden, dass mit einem Standard-Dragsterrad von 22 Zoll Durchmesser, ein Rollweg von 29,2 cm bis 30,5 cm (11,5 Inch bis 12 Inch) erlaubt wird. Die Lichtschranken für Pre-Stage, Stage und Guard müssen so installiert werden, dass sich die Mitte des Lichtstrahls 4,5 cm (1 5/8 Inch) über der jeweiligen Fahrbahn befindet. Höhe der **Startlichtschranken**



Die Lichtschranke nach 18,30m (60 Fuß) sollte in einer Höhe von 25,4cm (10 Inch) montiert werden. Alle weiteren, auf der Strecke verteilten, Lichtschranken sollten in einer Höhe von 10 bis 15 cm (5 bis 6 Inch) montiert werden.

Alle Maßangaben bei den Lichtschranken beziehen sich auf den Mittelpunkt des Lichtstrahls.

22.3 Zeitnahme-Systeme

Beim Drag Racing müssen elektronische, computergestützte Zeitnahme-Systeme verwendet werden. Die Genauigkeit der Zeitnahme muss für die Zeit 1/1000 (0.001) Sekunden und für die Geschwindigkeit 1/100 (0,01) Km/h betragen.

Die Zeitnahme muss für jede Bahn getrennt durchgeführt werden. Das Handicap für *Fahrzeugklassen* mit Index muss elektronisch in dem Zeitnahme-System überwacht werden. Es wird empfohlen ein Zeitnahme-System zu verwenden, bei dem auch CIC vollautomatisch überwacht wird.

Bei FIA-Dragster-Veranstaltungen ist ein Zeitnahme-System vorgeschrieben, dass ohne Versetzen der Lichtschranken die Sieger für 1.000 Fuss und ¼-Meile ermittelt.

Das verwendete Zeitnahme-System muss das DEEP STAGING in den *Klassen* SST, SG, SC, SGB und SCB automatisch überwachen. Empfohlen werden Zeitnahme-Systeme bei denen das Super-Start-System durch Eingabe der Startnummer aktiviert wird.

22.4 Handicap *Competition Eliminator*

Das Handicap bei der *Klasse* Competition Eliminator basiert auf dem europäischen Index *der FIA*.

22.5 Competition Index Control (CIC)

Um zu verhindern, dass während der Rennsaison in der *Klasse* Competition Eliminator, ein zu großer Zeitabstand zwischen den in Qualifikation und Elimination gefahrenen Zeiten und dem jeweiligen Klassenindex kommt, wird zur Regelung das System COMPETITION INDEX CONTROL (CIC) verwendet. Diese Regelung ist nur während der Elimination in Kraft. Die Anwendung wird in der Ausschreibung geregelt.

Für jeden Teilnehmer der während einer Eliminationsrunde -0.50Sek. schneller als der für ihn spezifische Klassenindex fährt, wird dieser Klassenindex für die folgenden Eliminationsrunden um die Differenz die -0.50 Sek. übersteigt angepasst (Personal CIC). Wird der für ihn spezifische Klassenindex von einem Teilnehmer während der Elimination um -0,610 Sek. oder mehr überschritten, so wird dieser Klassenindex ab der folgenden Veranstaltung um die Differenz die -0.610Sek. übersteigt angepasst (siehe Tabelle).

Die Klassen, bei denen der Index um mehr als -0,610 Sek. unterschritten wurde müssen von der Zeitnahme an den Ausgeber (FIA) des Competition Eliminator Index gemeldet werden.

Zeit unter Index	Indexanpassung um
0,610 - 0,619 sek.	0,01 sek.
0,620 - 0,629 sek.	0,02 sek.
0,630 - 0,639 sek.	0,03 sek.
0,640 - 0,649 sek.	0,04 sek.
0,650 - 0,709 sek.	0,05 sek.
0,710 - 0,719 sek.	0,06 sek.
0,720 - 0,729 sek.	0,07 sek.
0,730 - 0,739 sek.	0,08 sek.
0,740 - 0,749 sek.	0,09 sek.
0,750 oder mehr	0,10 sek.

Wenn zwei Fahrzeuge gleicher Klasse zusammentreffen, werden sie Heads-up gestartet, egal ob es bei einem der Teilnehmer zu einer CIC-Anrechnung kam.

Wenn CIC bei einer Veranstaltung angewendet wird, so muss die Zeitnahme-Anlage CIC vollautomatisch überwachen können.

23. Rekorde

23.1 Rekorde Allgemein

Der Maßstab um herausragende Leistungen im Dragster Rennsport darzustellen, sind Rekorde.

Zwei Rekordarten werden im Dragster Rennsport gewertet:

- a) Elapsed Time (E.T.)
schnellste gefahrene Zeit über 1/4 Meile oder 1/8 Meile
- b) Top Speed (T.S.)
höchste Geschwindigkeit, gemessen über 20,11m (66 Feet) vor der Ziellinie der Wettbewerbsstrecke

Rekorde können nur auf einer vom DMSB, dem zuständigen ASN / FMN oder der FIA / FIM / FIM-EUROPE abgenommenen Drag Racing-Rennstrecke aufgestellt werden und müssen mit voll elektronischen, computergestützten Zeitnahme-Anlagen gemessen werden. Die Zeitnahme-Anlage muss Zeit und Geschwindigkeit für jede Bahn getrennt messen. Die Genauigkeit muss für die Zeit 1/1000 Sekunden und für die Geschwindigkeit 1/100 Km/h betragen. Die Startanlage muss mit mindestens 3 gelben Lampen je Seite ausgestattet sein.

In einem Rennsport, bei dem Rekorde eine so wesentliche Rolle spielen wie im Dragster Rennsport, werden alle Anstrengungen unternommen, um die Genauigkeit und Gültigkeit des Rekords zu bestätigen.

Bei jedem Rekordlauf werden der Start, die Zieldurchfahrt sowie die Zeitnahme dauernd überwacht. Jedes Fahrzeug, mit dem ein Rekord gesetzt wird, wird von den Technischen Kommissaren auf Reglementkonformität überprüft. Insbesondere wird das Fahrzeuggewicht, der Hubraum und eventuell der Kraftstoff überprüft.

Jeder Rekord muss mit einem zweiten Lauf bestätigt werden.

Die Bestätigung eines Rekords ist dann gegeben, wenn die Zeit oder Geschwindigkeit des Bestätigungslaufes nicht mehr als ein Prozent (1%) von der, des Rekordlaufes abweicht. Wird während einer Veranstaltung ein bestehender Rekord mit zwei Läufen unterboten, die Abweichung der beiden Läufe untereinander jedoch mehr als ein Prozent beträgt, so wird die kürzere Zeit bzw.

die höhere Geschwindigkeit zur Bestätigung der längeren Zeit bzw. niedrigeren Geschwindigkeit verwendet. Als Rekord gilt dann die längere Zeit bzw. niedrigere Geschwindigkeit.

Zeit-Rekorde (E.T.-Rekord) werden mit 1/1000 Sekunden Genauigkeit gemessen und gewertet, während Geschwindigkeitsrekorde (T.S.-Rekord) mit 1/100 Km/h Genauigkeit gemessen und gewertet werden.

Wenn zwei Teilnehmer einen bestehenden Zeitrekord auf 1/1000 Sek genau unterbieten, wird als Rekordhalter der Teilnehmer genannt, der die höhere Geschwindigkeit im Ziel hat. Sollte dann immer noch Gleichheit bestehen, so wird der Teilnehmer als Rekordhalter gewertet, der den Rekord zuerst gefahren hat.

Unterbieten zwei Teilnehmer auf 1/100 Km/h genau einen bestehenden Geschwindigkeitsrekord, so wird der Teilnehmer als Rekordhalter gewertet, der die schneller E.T. Zeit in dem Rekordlauf gefahren hat. Sollte dann immer noch Gleichheit bestehen, so wird der Teilnehmer als Rekordhalter gewertet, der den Rekord zuerst gefahren hat.

Ein Rekord wird nicht gewertet, wenn ein Teilnehmer während einer Veranstaltung mit einem Fahrzeug einen Rekord setzt und dann den Wettbewerb mit einem anderen Fahrzeug in der gleichen Klasse fortführt.

In allen Klassen können die Rekorde, Zeit- und Geschwindigkeitsrekord, unabhängig voneinander gesetzt werden.

Rekorde können bis zum Ausscheiden eines Teilnehmers während einer Veranstaltung gesetzt werden. Als Bestätigungslauf kann dann ein Lauf gewertet werden, der früher in der Veranstaltung gefahren wurde.

23.2 Internationale Rekorde (FIA)

Internationale FIA-Rekorde können nur bei FIA genehmigten Veranstaltungen und nur mit Fahrzeugen der FIA-*Klassen* TF, FC, TMD, TMFC und PS aufgestellt werden.

Die Punkteverteilung ist dem FIA-Reglement, Sektion 9, zu entnehmen.

Weitere Rekordbedingungen sind dem Anhang D, Kapitel 4, des FIA-Reglements für Rekorde zu entnehmen.

23.3 Europa Rekorde (FIA)

z.Zt. noch nicht geregelt

23.4 Nationale Rekorde (DMSB)

z.Zt. noch nicht geregelt

23.5 Lokaler Rekord (DMSB)

Ein lokaler Rekord ist eine auf einer permanenten, vom DMSB zugelassenen Bahn oder Strecke aufgestellte und vom DMSB anerkannte Höchstleistung ohne Rücksicht darauf, welcher Nationalität der Bewerber/Fahrer ist.