

Teil II

Spezielle Bestimmungen Drag Racing für Veranstalter und Teilnehmer

1. Vor der Veranstaltung.....	Seite 2-2
2. Fahrerlager	Seite 2-7
3. Regeln für Sicherheitsbereiche	Seite 2-9
4. Durchführungsregeln Rennen	Seite 2-11
5. Zeitnahme und Handicap	Seite 2-22
6. Proteste, Wertungsverlust, Disqualifikation	Seite 2-26
7. Rekorde.....	Seite 2-29

1. Vor der Veranstaltung

- 1.1 Anwendung und Auslegung DMSB-Reglement
- 1.2 Lizenzen
- 1.3 Dokumentenprüfung
- 1.4 Technische Abnahme
- 1.5 Haftungsausschluss

1.1 Anwendung und Auslegung DMSB Reglement

Alle Drag Racing Veranstaltungen müssen vom DMSB genehmigt werden

Jede vom DMSB genehmigte Veranstaltung, die zur Austragung von Drag Races durchgeführt wird, unterliegt dem DMSB-Reglement für Drag Racing. Für Wettbewerbe, die für FIA- / FIM-/ FIM-EUROPE-Meisterschaften, -Pokale oder -Trophäen gewertet werden, gelten allein oder neben diesem Reglement uneingeschränkt die FIA- / FIM- / FIM-EUROPE-Bestimmungen, die den DMSB-Bestimmungen, soweit sie abweichende Regelungen enthalten, vorgehen.

Das Reglement besteht aus fünf Teilen

- Teil I Allgemeine Bestimmungen für Veranstalter und Bewerber / Fahrer
- Teil II Spezielle Bestimmungen Drag Racing für Veranstalter und Teilnehmer
- Teil III Technische Bestimmungen für die Fahrzeuggruppen / -klassen
- Teil IV Generelle Technische Bestimmungen für Fahrzeuge und Fahrer
- Teil V Technische Bestimmungen für Drag Racing Motorräder

Über den organisatorischen Teil der Veranstaltung erteilt allein der Rennleiter oder bei Abwesenheit sein Stellvertreter verbindliche Auskünfte.

Die Auslegung von Ausschreibungsbestimmungen ist den Sportkommissaren und als letzter Instanz der DMSB-Sportgerichtsbarkeit vorbehalten.

In Zweifelsfällen ist bei allen Reglementsfragen, soweit ihnen nicht ein FIA-/FIM-/FIM-EUROPE-Reglement zugrunde liegt, der deutsche Text maßgebend.

Bei Entscheidungen der FIA, FIM, FIM-EUROPE oder des DMSB, deren Gerichtsbarkeiten, der Sportkommissare oder des Veranstalters, als Preisrichter im Sinne des § 661 BGB, ist der Rechtsweg ausgeschlossen.

1.2 Lizenzen

Jeder Teilnehmer einer Drag Racing Veranstaltung muß im Besitz einer nationalen oder internationalen Fahrerlizenz des DMSB oder eines anderen ASN / FMN sein. Für Teilnehmer ohne EU-Lizenz ist eine Auslandsstartgenehmigung des zuständigen ASN / FMN erforderlich

Die Erteilungsvoraussetzungen einer nationalen oder internationalen Lizenz für Automobile bzw. einer C-, B- oder Inter-Lizenz für Motorräder des DMSB ist in den Lizenzbestimmungen des DMSB geregelt.

Nationale Lizenz Stufe C

1. Der Antragsteller darf nicht im Besitz einer gültigen Fahrer-/Beifahrer-Lizenz sein, die vom DMSB oder die von einem anderen ASN / FMN als Mitglied der FIA / FIM / FIM-EUROPE ausgestellt wurde.
2. Die Nationale Lizenz Stufe C berechtigt ausschließlich zur Teilnahme an einem der nachfolgenden nationalen DMSB-Wettbewerbe mit Veranstaltungstatus NATIONAL:
 - Dragster-Rennen (16 Jahre und älter)
Die Teilnahme an Dragster-Rennen ist auf die Gruppe Public Race, Super Street Cars, E.T.-Handicap (langsamer als 10,00 Sek. (1/4 Meile) bzw. 6,40 Sek. (1/8 Meile) beschränkt.
 - Dragster-Rennen (8 bis 16 Jahre)
Teilnehmer der Gruppe Junior Dragster müssen im Jahr der Beantragung das 8. aber noch nicht das 16. Lebensjahr vollendet haben
3. Erteilungsvoraussetzung bei minderjährigen Antragstellern ist das Einverständnis der gesetzlichen Vertreter (beide Elternteile) oder des gesetzlichen Vertreters (nur ein Elternteil oder der Vormund).

Nationale Lizenz Stufe A

Die Nationale Lizenz Stufe A kann ab Jahrgang 1997 und älter beantragt werden.

Die Nationale Lizenz Stufe A berechtigt zur Teilnahme als Fahrer an NEAFP Drag Racing Wettbewerben und nationalen Drag Racing Wettbewerben mit Fahrzeugen, die langsamer als 10,00Sek. (1/4 Meile) bzw. 6,40 Sek. (1/8 Meile) fahren.

Internationale Fahrerlizenz für Drag Racing Stufen 4, 3, 2, und 1

1. Die Erteilung der Internationalen Fahrerlizenz für Drag Racing setzt voraus, daß der Antragsteller für die Stufe 4 im Jahr der Beantragung das 16. Lebensjahr vollendet und im Besitz einer „Nationalen Lizenz“ (mit Einsatznachweisen im Dragster Sport) war. Voraussetzung der Stufen 1 bis 3 ist, dass der Antragsteller im Jahr der Beantragung das 18. Lebensjahr vollendet.
2. Die Internationale Fahrerlizenz für Drag Racing berechtigt zur Teilnahme an internationalen und nationalen Drag Racing-Wettbewerben und wird in vier Stufen (1, 2, 3 und 4) und drei Klassen (A, B, und C) unterteilt.
3. Eine automatische Rückstufung für Drag-Racing Lizenzen der Stufen 1 und 2 in den Klassen A, B und C um jeweils eine Stufe erfolgt, wenn der Lizenznehmer innerhalb der 5 vorhergehenden Kalenderjahre keine Lizenz beantragt hat bzw. in dieser Zeit an keiner Veranstaltung als Fahrer teilgenommen hat (ggfls. Veranstaltungsnachweise erforderlich). Für die Stufen 3 und 4 erfolgt keine Rückstufung.
4. Für minderjährige Antragsteller gelten darüber hinaus die Bestimmungen des Art. 10 Lizenzbestimmungen.

Die Stufe 4 berechtigt zur Teilnahme mit Fahrzeugen, die schneller als 9,99 Sekunden (1/4 Meile) bzw. 6,39 Sek. (1/8 Meile) jedoch langsamer als 8,50 Sekunden (1/4 Meile) bzw. 5,10 Sek. (1/8 Meile) fahren. Die Erteilung dieser Lizenzstufe setzt voraus, daß man Inhaber einer Nationalen oder internationalen C-Lizenz war oder ist und folgende Qualifikationen, die vom Veranstalter bestätigt sein müssen, erfüllen kann:

- a. 6 Qualifikations- oder Rennläufe mit nationalen Lizenz oder int. C-Lizenz
- b. Cockpit-Orientierungs-Test (COT)
- c. 2 Testläufe (1 x Burnout und 20 mtr., 1 x 1/8 Meile)

COT und Testläufe werden bei einer Veranstaltung von einem Abnahmegremium überwacht.

Das Gremium besteht aus dem Rennleiter der Veranstaltung, einem technischen Kommissar und einem Sportkommissar.

Der Veranstalter kann nach bestandem Test bei der Veranstaltung den/die Teilnehmer/in in den Wettbewerben für Stufe 4-Lizenz-Klassen starten lassen.

Die Stufe 3 berechtigt zur Teilnahme mit Fahrzeugen der Gruppe Competition oder ET Handicap Fahrzeuge die schneller als 8,50 Sek. (1/4 Meile) bzw. 5,10 Sek. (1/8 Meile) jedoch langsamer als 7,50 Sek. (1/4 Meile) bzw. 4,50 Sek. (1/8 Meile) fahren. Die Erteilung dieser Lizenzstufe setzt voraus, daß man Inhaber einer Lizenz Stufe 4 war oder ist und folgende Qualifikationen, die vom Veranstalter bestätigt sein müssen, erfüllen kann.

- a. 6 Qualifikations- oder Rennläufe mit Lizenz Stufe 4 schneller als 9,99 Sekunden
- b. Cockpit-Orientierungs-Test (COT)
- c. 2 Testläufe (1 x Burnout und 20 mtr., 1 x 1/8 Meile)

COT und Testläufe werden bei einer Veranstaltung von einem Abnahmegremium überwacht. Das Gremium besteht aus dem Rennleiter der Veranstaltung, einem technischen Kommissar und einem Sportkommissar.

Der Veranstalter kann nach bestandem Test bei der Veranstaltung den/die Teilnehmer/in in den Wettbewerben für Stufe 3-Lizenz-Klassen starten lassen.

Die Stufe 2 berechtigt zur Teilnahme mit Fahrzeugen der Gruppen Top Methanol Dragster, Top Methanol Funny Car oder Advanced ET. Die Erteilung dieser Lizenzstufe setzt voraus, daß man Inhaber einer Lizenz Stufe 3 war oder ist und folgende Qualifikationen, die vom Veranstalter bestätigt sein müssen, erfüllen kann:

- a. 6 Qualifikations- oder Rennläufe mit Lizenz Stufe 3
- b. Cockpit-Orientierungs-Test (COT)
- c. 1 x Burnout und 3 Testläufe mit Klassenstandard

COT und Testläufe werden bei einer Veranstaltung von einem Abnahmegremium überwacht. Das Gremium besteht aus dem Rennleiter der Veranstaltung, einem technischen Kommissar und einem Sportkommissar.

Der Veranstalter kann nach bestandem Test bei der Veranstaltung den/die Teilnehmer/in in den Wettbewerben für Stufe 2-Lizenz-Klassen starten lassen.

Die Stufe 1 berechtigt zur Teilnahme mit Fahrzeugen der Gruppen Top Fuel Dragster (A1), Funny Car (B1), Pro Stock, Pro Modified oder Advanced ET (C1). Die Erteilung dieser Lizenzstufe setzt voraus, daß man Inhaber einer Lizenz Stufe 2 war oder ist und folgende Qualifikationen, die vom Veranstalter bestätigt sein müssen, erfüllen kann:

1 x Burnout und 3 Testläufe mit Klassenstandard

COT und Testläufe werden bei einer Veranstaltung von einem Abnahmegremium überwacht. Das Gremium besteht aus dem Rennleiter der Veranstaltung, einem technischen Kommissar und einem Sportkommissar.

Der Veranstalter kann nach bestandem Test bei der Veranstaltung den/die Teilnehmer/in in den Wettbewerben für Stufe 1-Lizenz-Klassen starten lassen

Ein Wechsel zwischen Typen innerhalb der gleichen Stufe erfordert eine erneute Qualifizierung mittels

- a. Cockpit-Orientierungs-Test (COT)
- b. 1 x Burnout und 3 Testläufe mit Klassenstandard

Der Wechsel von Typ C1 nach A1 oder B1 ist nur über die Lizenzstufe 2 (A2 oder B2) möglich.

Klassenstandard:

- Top Fuel** 2 Läufe 5,40 Sek. oder schneller, 1 Lauf 415Kmh (260 mph) oder schneller.
- Funny Car** 2 Läufe 5,70 Sek. oder schneller, 1 Lauf 400Kmh (250 mph) oder schneller.
- Pro Stock** 2 Läufe 7,60 Sek. oder schneller, 1 Lauf 270Kmh (170 mph) oder schneller.
- Pro Mod** 2 Läufe 7,40 Sek. oder schneller, 1 Lauf 280Kmh (180 mph) oder schneller.
- TMD/TMFC** 2 Läufe 6,40 Sek. oder schneller, 1 Lauf 320Kmh (200 mph) oder schneller.

Einteilung Drag Racing-Lizenzen – Automobile –

Nationale Lizenz Stufe C Nationale Lizenz Stufe C-Plus	Junior Dragster 8-16 Jahre; Public Race, Super Street und ET-Handicap-Fahrzeuge langsamer als 10,00 Sek*
Nationale Lizenz Stufe A	Fahrzeuge die langsamer als 10,00 Sek* fahren

Internationale Lizenzen			
Stufe	Klasse A	Klasse B	Klasse C
	Spezialfahrwerke über 317,50 cm Radstand	Spezialfahrwerke bis 317,50 cm Radstand	Fahrzeuge mit funktionsfähiger Karosserie
1	Top Fuel Dragster	Funny Car	Pro Stock Pro Modified Advanced ET
2	Top Methanol Dragster oder Advanced ET Dragster schneller als 7,50 Sek	Top Methanol Funny Car oder Advanced ET Altered schneller als 7,50 Sek	
3	Competition Dragster oder ET-Handicap Dragster 7,50- 8,50 Sek.*	Competition Altered oder ET-Handicap Altered 7,50- 8,50 Sek.*	Competition Altered oder ET-Handicap 7,50- 8,50 Sek.*
4	Super Comp Dragster oder ET-Handicap Dragster 8,50 - 9,99 Sek.*	Super Comp Altered oder ET-Handicap Altered 8,50-9,99 Sek.*	Super Comp, Super Gas oder ET-Handicap 8,50 - 9,99 Sek.*

Anm.: * = Zeit für die ¼ Meile (402 mtr.)

1.3 Dokumentenprüfung

Vor Training und Rennen werden die Dokumente der Teilnehmer überprüft. Die Bewerber, die alle erforderlichen Dokumente vorgelegt haben, erhalten nach der Dokumentenprüfung die Startnummer für das Wettbewerbsfahrzeug.

Zur Dokumentenprüfung haben die Teilnehmer vorzulegen:

- Nennungsbestätigung,
- Lizenzen von Bewerber und Fahrer,
- Med. Eignungskarte, falls nicht Bestandteil der Lizenz
- DMSB - Wagenpass (siehe Wagenpassbestimmungen im DMSB-Handbuch)
- oder Zertifikat des zuständigen ASN oder Kraftfahrzeugschein

1.4 Technische Abnahme

Für eine Veranstaltung sind mindestens zwei (2) Technische Kommissare, jeweils einer für die jeweilige Fachrichtung Motorrad und Automobil, zu benennen.

Alle an einem Wettbewerb teilnehmenden Fahrzeuge müssen vor dem ersten Trainings-, Test- oder Lizenzlauf einer technischen Abnahme unterzogen werden.

Zur technischen Abnahme müssen die Fahrer mit dem Wettbewerbsfahrzeug erscheinen, den DMSB-Wagenpass oder Wagenpass des für den Teilnehmer zuständigen ASN und die vorgeschriebene Sicherheitsausrüstung vorweisen. Falls der zuständige ASN keine Wagenpässe erstellt, ist für den betroffenen Teilnehmer ein Wagenpass nicht erforderlich. Nach der technischen Abnahme werden die Fahrzeuge mit einem Kontrollzeichen versehen.

Fahrzeuge, die den technischen Bestimmungen nicht entsprechen, werden zurückgewiesen. Bei behebbaren Mängeln kann eine erneute Vorführung angeordnet werden. Die erneute Vorführung hat ohne besondere Anordnung in jedem Fall zu erfolgen, wenn Fahrzeuge nach der technischen Abnahme umgebaut (verändert) oder beschädigt werden. Das nach der Beschädigung instandgesetzte Fahrzeug darf nur nach Begutachtung und Freigabe durch die Technischen Kommissare weiter eingesetzt werden.

1.5 Haftungsausschluss

Aus Maßnahmen und Entscheidungen des DMSB bzw. seiner Sportgerichtsbarkeit, sowie der Beauftragten des DMSB können keine Ersatzansprüche irgendwelcher Art hergeleitet werden, außer bei vorsätzlicher oder grobfahrlässiger Schadensverursachung.

Der Haftungsausschluss ist im DMSB-Reglement Teil I Allgemeine Bestimmungen geregelt.

2. Fahrerlagerbestimmungen

- 2.1 Nichtautorisierter Verkauf
- 2.2 Werbemaßnahmen der Teilnehmer
- 2.3 Stellfläche je Teilnehmer
- 2.4 Geschwindigkeit im Fahrerlager
- 2.5 Warm-up Regeln
- 2.6 Fahrerlagerfahrzeuge
- 2.7 Doping

2.1 Nichtautorisierter Verkauf

Jeglicher nicht vom Veranstalter genehmigter Verkauf von T-Shirts, Souvenirs, Speisen, Getränke, etc., während der Veranstaltung im Fahrerlager ist verboten.

2.2 Werbemaßnahmen der Teilnehmer

Die kommerzielle Darstellung der individuellen Sponsoren der Teilnehmer sollte auf Wettbewerbsfahrzeug, Transportfahrzeug sowie Kleidung des Teams beschränkt bleiben.

Die Verwendung extrem großer Werbebanner, Werbeschilder, Heißluftballons, Verkaufsausstellungen sowie jegliche Audio oder audiovisuelle Werbung muß vom Veranstalter (Promoter) genehmigt werden und ist vor der Veranstaltung mit dem Veranstalter (Promoter) abzuklären.

2.3 Stellfläche je Teilnehmer / Transportfahrzeuge

Es wird dem Veranstalter dringend empfohlen, das Fahrerlager so anzulegen, daß die Fahrzeuggruppen immer in einem Bereich zusammengefasst sind.

Die belegbare Fahrerlagerfläche je Teilnehmer darf 154m^2 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 durch das Sicherheitspersonal, mit der Startnummer des Teilnehmers versehen sein.

2.4 Geschwindigkeit im Fahrerlager

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

2.5 Warm-up Regeln

Das Anlassen des Motors eines Wettbewerbsfahrzeuges ist nur zulässig, wenn das Fahrzeug auf sicheren Ständern aufgebockt ist.

Der Motor eines Wettbewerbsfahrzeuges darf nur gestartet werden, wenn sich der Fahrer in normaler Fahrposition befindet. Solange der Motor läuft, muß der Fahrer in der Fahrposition verbleiben.

Die Ständer zum Aufbocken von Fahrzeugen müssen so konstruiert sein, daß der Abstand zwischen Boden und Hinterrädern mindestens 18cm (7inch) beträgt.

Beim Starten des Motors von Fahrzeugen der Gruppen TF, FC, TM/D oder TM/FC 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.

2.6 Fahrerlagerfahrzeuge

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

2.7 Doping

Es gelten die Dopingbestimmungen der NADA.

3. Sicherheitsbereiche

- 3.1 Sperrzonen
- 3.2 Pressebereich
- 3.3 Anzahl der Pässe für Sperrzonen
- 3.4 Altersbegrenzungen für Sperrzonen
- 3.5 Zuschauerbereich

3.1 Sperrzonen

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

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

3.2 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.

3.3 Anzahl der Pässe für Sperrzonen

Die Anzahl der Pässe für die Sperrzone wird vom Veranstalter für jede bei der Veranstaltung startende Gruppe/Klasse festgelegt.

Die Pässe sind beim Betreten der Sperrzonen sichtbar zu tragen.

3.4 Altersbegrenzungen Sperrzonen

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

3.5 Zuschauerbereich

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

4. Durchführungsregeln Rennen

- 4.1 Qualifikation
- 4.2 Qualifikationsdurchgänge
 - 4.2.1 Qualifikationsdurchgänge Professionals (TF, FC, PRO, TM/D, TM/FC)
- 4.3 Startaufstellung
 - 4.3.1 Startarten
 - 4.3.2 Autostart System
- 4.4 Wettbewerbsläufe
- 4.5 Rennsequenz
- 4.6 Bahnwahl
- 4.7 Einzelläufe (Bye Runs)
- 4.8 Burnout
- 4.9 Ready Line Zone
- 4.10 Staging
 - 4.10.1 Deep Staging
- 4.11 Autorität des Starters
- 4.12 Crew / Schleppfahrzeuge
- 4.13 Alternates
- 4.14 Zeitabstand zwischen den Wertungsrunden (Kühlzeiten)
- 4.15 Fuel Check Prozedur
- 4.16 Proteste
- 4.17 Telemetrie Übertragungen
- 4.18 Verkürzung der Rennstrecke während der Veranstaltung (Sicherheit)
- 4.19 Paarungsreihenfolge / Flowcharts

4.1 Qualifikation

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

Automobile : TF, FC, PRO, TM/D, TM/FC, PM, Competition Eliminator, ET, PR, JD

Motorräder : STW/TF, TFB, STW/TG, FB, PSB, SSB, SCB, SGB, ETB, JRB

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.

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“). 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 Gruppen 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 gruppenspezifischen Index. Bei gleicher Differenz ist die höhere Geschwindigkeit im Ziel maßgebend für den Qualifikationsplatz.
Unterbietet ein Teilnehmer den Gruppenindex 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).

4.2 Qualifikationsdurchgänge

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. 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 Gruppe 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.

4.2.1 Qualifikationsdurchgänge Professionals (TF, FC, PRO, TM/D, TM/FC, TFB, STW/TF, FB)

- 1.) Der Veranstalter kann Bahnzuweisung, Paarungen und Laufreihung für die Teilnehmer der o.a. Gruppen für jeden Qualifikationslauf festlegen. Diese Festlegung erfolgt mindestens 2 Std. vor dem ersten Qualifikationslauf. Jeder Teilnehmer in diesen Gruppen erhält eine Kopie des Qualifikationsablaufes mit Bahn, Paarung und Laufreihung **für alle im Zeitplan aufgeführte Qualifikationsdurchgänge.**
- 2.) Die Laufreihung und Paarung wird für jeden Qualifikationsdurchgang rotiert, so daß jeder Teilnehmer zu unterschiedlichen Zeiten in der einzelnen Qualifikationssitzung startet.
- 3.) Jeder Teilnehmer ist selbst dafür verantwortlich, daß er zu der ihm zugewiesenen Zeit und in der Laufreihung zum Start bereit ist.
- 4.) Der Rennleiter hat die Möglichkeit, bei Nichterscheinen eines Teilnehmers die Paarungen aufrücken zu lassen, so daß unnötige Bye Runs vermieden werden.

4.3 Startaufstellung

Die Startaufstellung erfolgt nach den in der Qualifikation ermittelten Zeiten. Die Paarungen werden nach folgenden Schemen gesetzt:

Schema 1: Pro Ladder für die Gruppen

TF, FC, PRO, TM/D, TM/FC, PM, TFB, STW/TF, FB, STW/TG, PSB, SSB.

Schema 2 Sportsman Ladder für die Gruppen

**Competition Eliminator, Junior Drag Racing, S/C, S/G, S/ST, ET, PR,
ET-Bike, SGB, SCB**

Schema 3: nur für **S/C, S/G, S/ST, SGB, SCB**

Die Paarungen der ersten Runde werden nach dem Zufallsprinzip zusammengestellt (random pairing).

Flowcharts für Feldgrößen von 3 bis 32 Fahrzeugen sind unter 4.19 aufgeführt.

In den Professional Gruppen werden maximal die 16 Qualifikationsschnellsten gesetzt.

In den Sportsman Gruppen wird die Art der Startaufstellung sowie die Anzahl der an der Elimination teilnehmenden Fahrzeuge durch den Veranstalter in der Ausschreibung geregelt.

4.3.1 Startarten

Es werden zwei (2) Startarten angewendet.

Prostart : für die Gruppen

**TF, FC, PRO, TM/D, TM/FC, PM, S/C, S/G, S/ST,
TFB, STW/TF, FB, STW/TG, PSB, SSB, SGB, SCB**

Handicapstart : für die Gruppen

Competition Eliminator, Junior Drag Racing, ET-Handicap Race, PR, ETB.

PROSTART:

Drei gelbe Lampen gleichzeitig an, Zeitabstand bis Grün 0,4 Sekunden bei S/ST 0,5 Sekunden.

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.

4.3.2 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 +/- 0,12 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	Total
Junior Drag Racing	1,0 Sek.	0,8 Sek	15 Sek
Sportsman Klassen	0,6 Sek	0,8 Sek	10 Sek
Pro Klassen	0,5 Sek	0,3 Sek	7 Sek

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

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

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.

4.4 Wettbewerbsläufe

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, mit eigener Motorkraft zum Start gefahren und gestellt werden. Anschieben oder Anschleppen des Fahrzeuges, sowie staging durch Schieben oder Schleppen des Fahrzeuges ist verboten.

Sollten beide Fahrzeuge in einem Wettbewerbslauf 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.

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

Motoren von Fahrzeuge der Gruppen TF, FC, TM/D und TM/FC, die in den Burnoutbereich gefahren sind und dort ausgehen oder absterben dürfen **nicht erneut gestartet** werden.

Motoren von Fahrzeuge der Gruppen STW/TF, TFB, FB, STW/TG und PSB, 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..

4.5 Renndurchgänge

In den Professionalgruppen kann der Qualifikationserste die Startposition seiner Paarung im Flowchart festlegen. Diese Reihenfolge muß in allen weiteren Runden beibehalten werden.

In den Sportsman Gruppen ist die Rennsequens aller Eliminationsrunden gemäß Flowcharts (siehe 4.19) festgelegt.

4.6 Bahnwahl

In den Gruppen TF, FC, PRO, TM/D, TM/FC, PM, Competition-Eliminator, STW/TF, STW/TG, TFB, FB, PSB und SSB 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 Gruppen mit variablem Klassenindex bestimmt die Differenz zwischen real gefahrener Zeit und Index die Vergabe der Bahnwahl.

In den Gruppen ET, ETB, PR, SGB, SCB, S/C, S/G und S/ST regelt der Veranstalter die Art der Bahnwahl.

4.7 Einzelläufe (Bye Runs)

Automobil:

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

Motorrad:

Einzelläufe 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 die Bahnwahl gewertet.

4.8 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 Halten oder Schieben des Fahrzeuges während des Burnout verboten.

Teilnehmer der Gruppen TF, FC, PRO, TM/D, TM/FC, PM, STW/TF, STW/TG, TFB und FB dürfen mit ihren Fahrzeugen zwei (2) Burnout über die Startlinie machen.

Teilnehmer der Gruppen COMPETITION ELIMINATOR, SUPER COMP, SUPER COMP BIKE, SUPER PRO E.T. und PSB dürfen mit ihren Fahrzeugen einen (1) Burnout über die Startlinie machen

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

4.9 Blue Ready Line

Alle Laufvorbereitungen, die von der Crew am Fahrzeug durchgeführt werden, müssen abgeschlossen sein bevor das Fahrzeug die "Blue Ready Line", die 610mm (24") 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 Blue Ready Line abgeschlossen sein:

Ausrichten des Fahrzeuges nach dem Burnout

Motorjustagen

Entfernen der Bremsfallschirmsicherung

Sichern des Notausstiegs

Einschalten von Race-Recordern

Abwischen von Rädern

4.10 Staging

In den Gruppen S/ST, S/G, S/C, 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 Stage-Lampen 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.

4.10.1 Deep Staging

In den Gruppen S/ST, S/G, S/C, SGB und SCB ist die Praxis des "Deep Staging", d.h. weiteres vorfahren bis die Pre-Stage Lampen wieder verlöschen, verboten. Wird dies nicht beachtet, hat der Starter die Möglichkeit den Stage-Vorgang wiederholen zu lassen. Der Fahrer der zu weit vorgefahren ist erhält bei der Startfreigabe "Rotlicht" d.h. Fehlstart und ist damit aus der Wertung. Haben beide Fahrer die Pre-Stage Lichtschranke überfahren, so erhalten beide die Fehlstartanzeige und werden aus der Wertung genom-

men. Wenn im Finallauf beide Fahrer zu weit vorgefahren sind (deep staged) und haben "Rotlicht" erhalten, wird dieser Lauf wiederholt ("re-run").

4.11 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.

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 sind beide Fahrer ausgeschieden (Wertungsverlust).

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

4.12 Team / 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.

4.13 Alternates

Nach Beendigung der Qualifikation und Erstellung der Paarungen / Flowcharts werden diese nicht mehr geändert. Ist es jedoch einem qualifiziertem Teilnehmer nicht möglich zur ersten Eliminationsrunde anzutreten, so wird der schnellste nicht qualifizierte Teilnehmer, 1.Alternate, **an die Stelle** des nicht gestarteten qualifizierten Teilnehmers gesetzt. Der Veranstalter legt in der Ausschreibung fest ob die Alternateregeln zur Anwendung kommt.

4.14 Zeitabstand zwischen Wertungsrunden / Cooling

In den Professionalgruppen **TF, FC, PRO, TM/D, TM/FC, TFB und STW/TF** sollte der Zeitabstand zwischen den Qualifikations- oder Eliminationsrunden **90 Minuten** betragen.

4.15 Fuel Check Prozedur

Bei den Fahrzeugen der Gruppen TM/D und TM/FC 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 Treibstoffbehälter des Teilnehmers durchgeführt werden.

4.16 Proteste

Sind nach den Richtlinien der FIA, FIM, FIM-EUROPE und des DMSB einzureichen.

4.17 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.

4.18 Verkürzung der Strecke von 1/4-Meile auf 1/8-Meile während der Veranstaltung

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 geeigneter Art und Weise (z.B. außerordentliche Fahrerbesprechung, Aushang oder Fahrerlageraufruf) mitgeteilt wird.

4.19.1 Flowcharts

Sportsman-Ladder 3 bis 16 Teilnehmer

3 Fahrzeuge

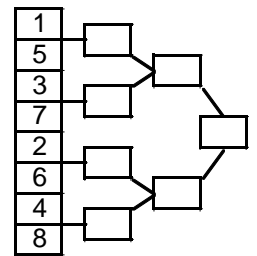
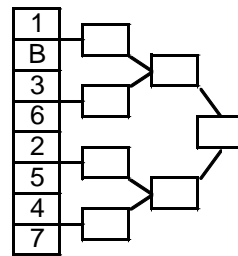
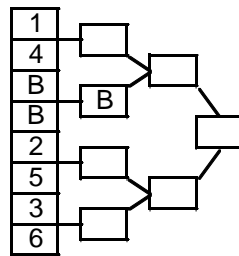
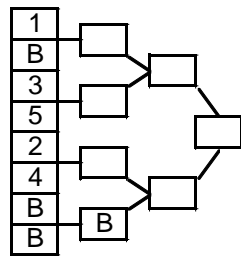
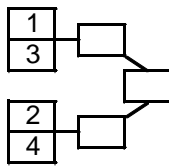
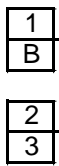
4 Fahrzeuge

5 Fahrzeuge

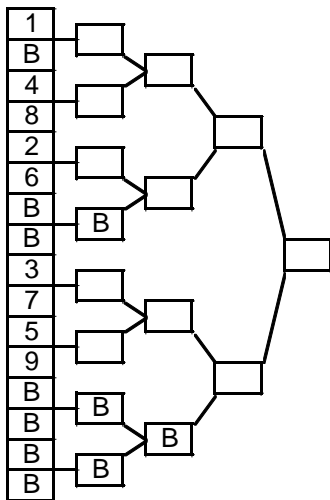
6 Fahrzeuge

7 Fahrzeuge

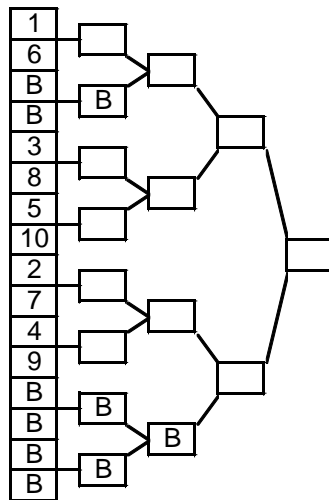
8 Fahrzeuge



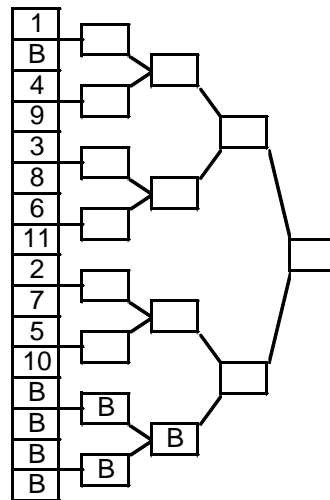
9 Fahrzeuge



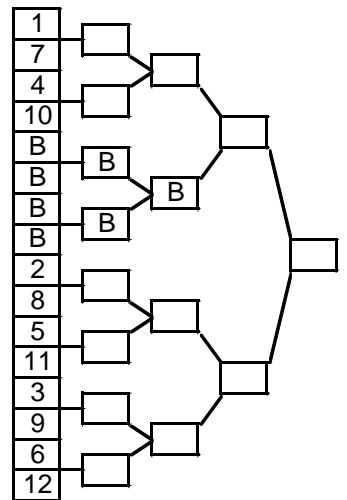
10 Fahrzeuge



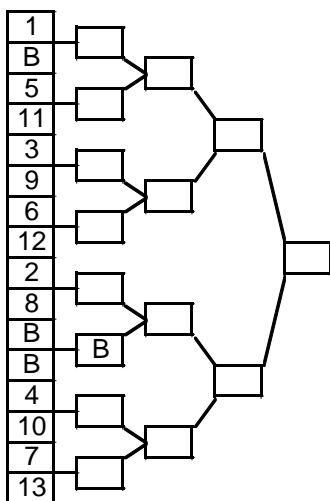
11 Fahrzeuge



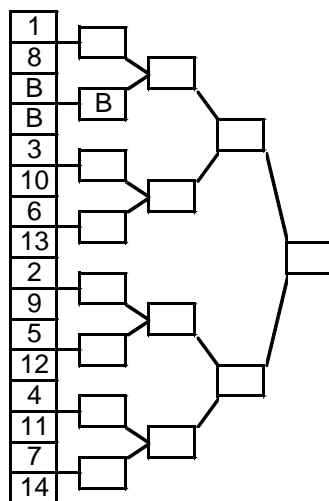
12 Fahrzeuge



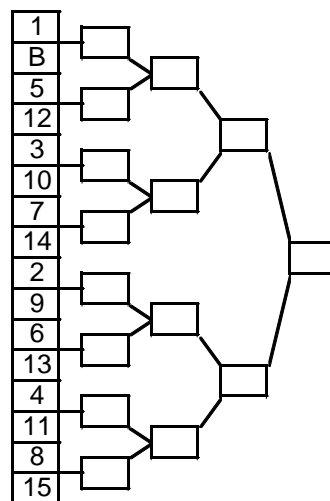
13 Fahrzeuge



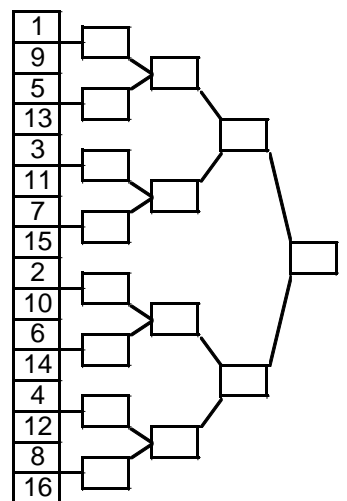
14 Fahrzeuge



15 Fahrzeuge



16 Fahrzeuge

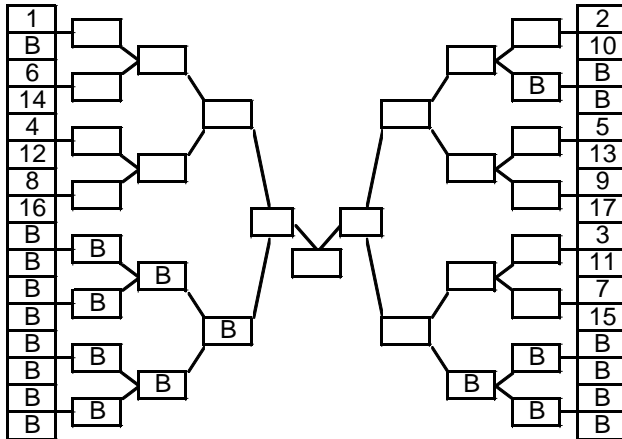


B = Bye run (Einzellauf)

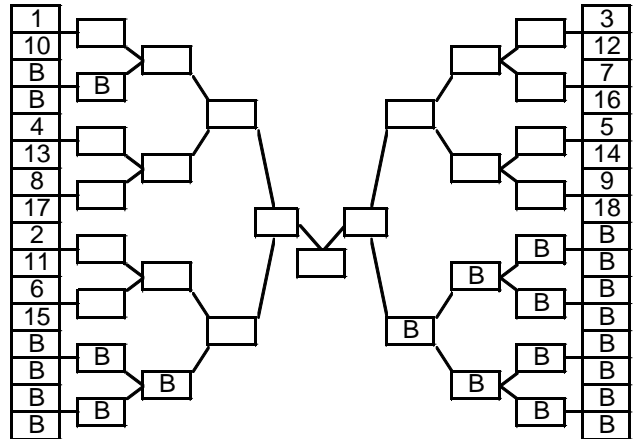
4.19.2 Flowcharts

Sportsman-Ladder 17 bis 22 Teilnehmer

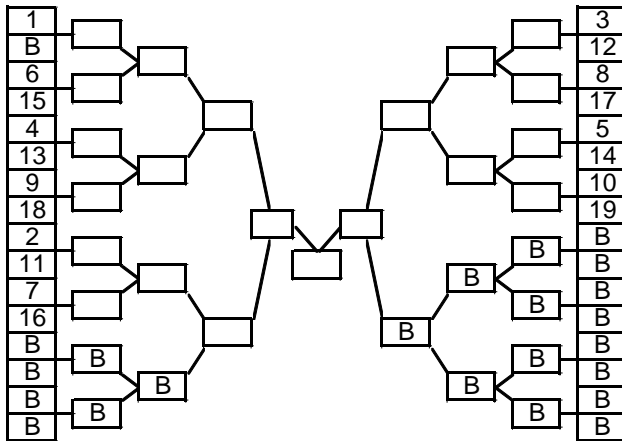
17 Fahrzeuge



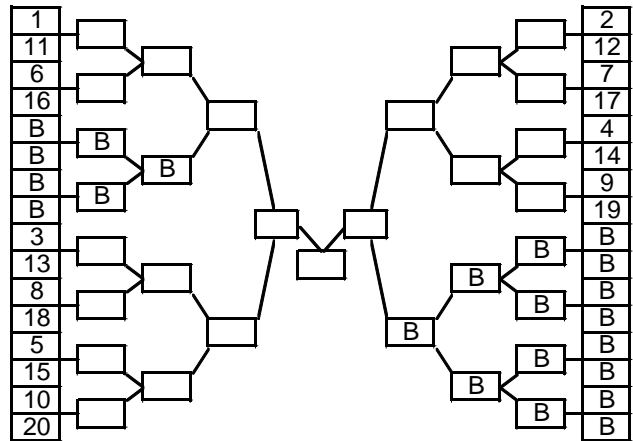
18 Fahrzeuge



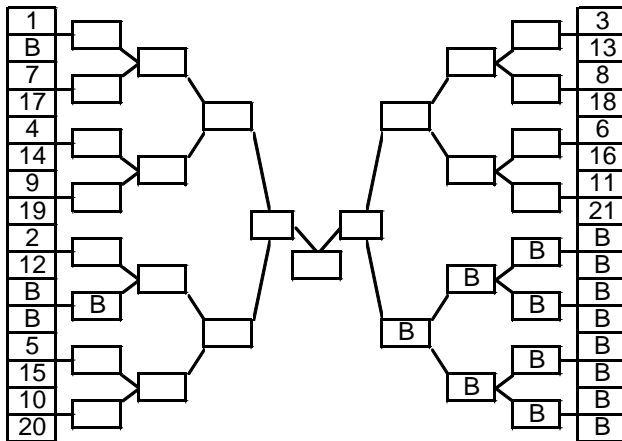
19 Fahrzeuge



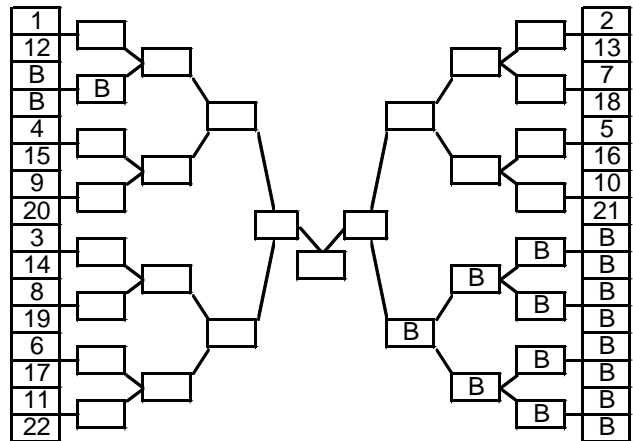
20 Fahrzeuge



21 Fahrzeuge



22 Fahrzeuge

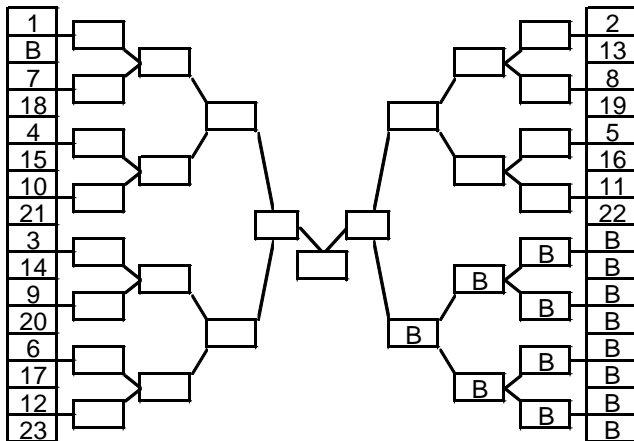


B = Bye run (Einzellauf)

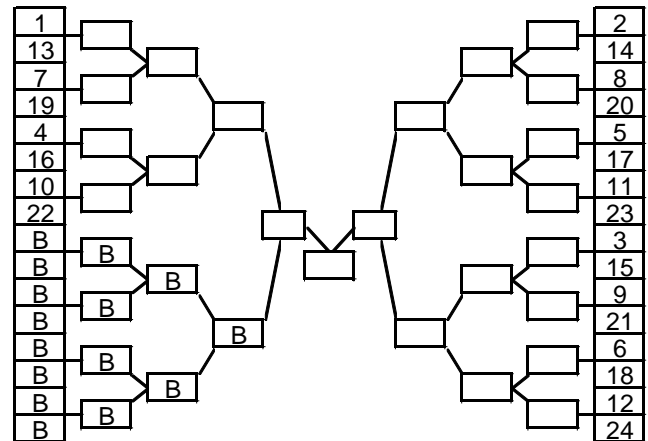
4.19.3 Flowcharts

Sportsman-Ladder 23 bis 28 Teilnehmer

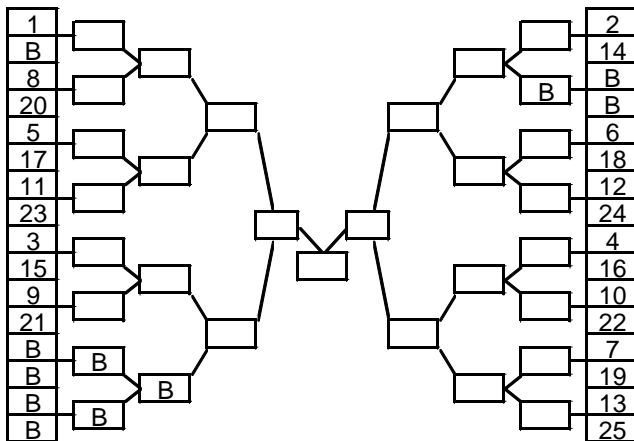
23 Fahrzeuge



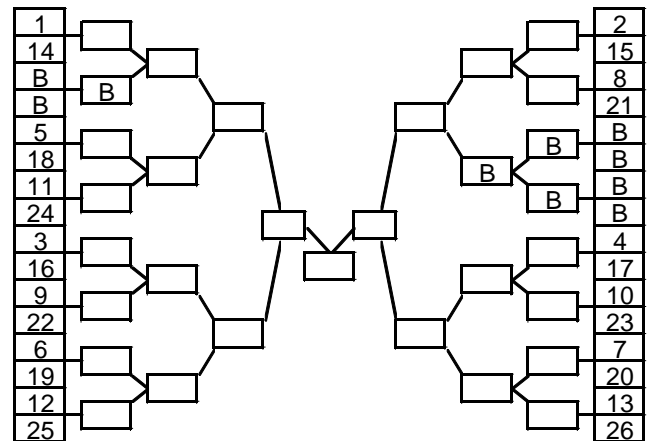
24 Fahrzeuge



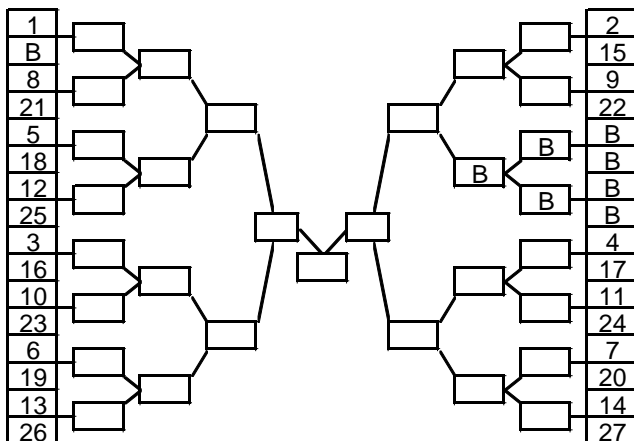
25 Fahrzeuge



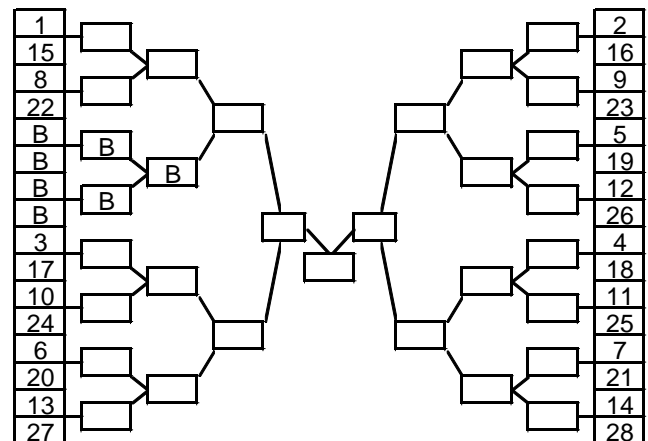
26 Fahrzeuge



27 Fahrzeuge



28 Fahrzeuge

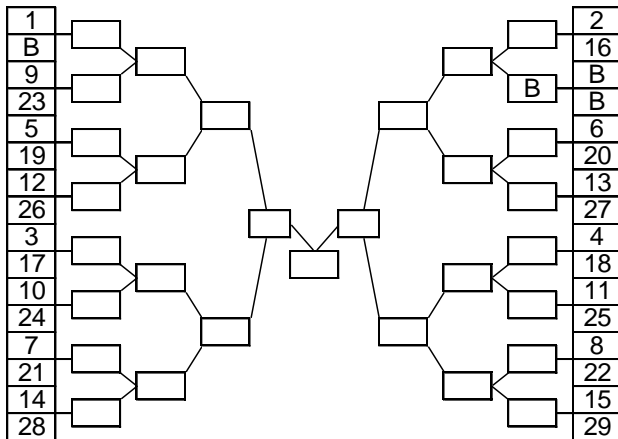


B = Bye run (Einzellauf)

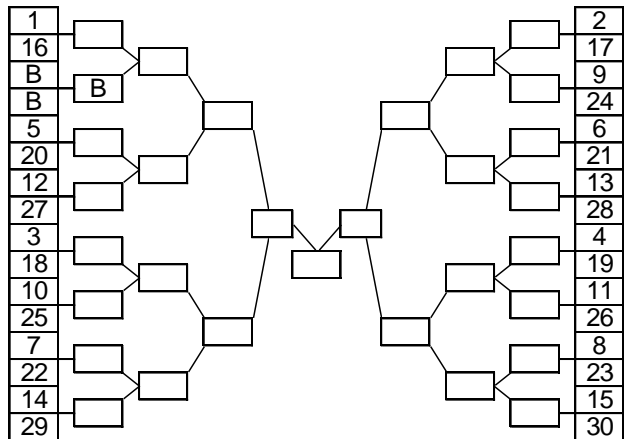
4.19.4 Flowcharts

Sportsman-Ladder 29 bis 32 Teilnehmer

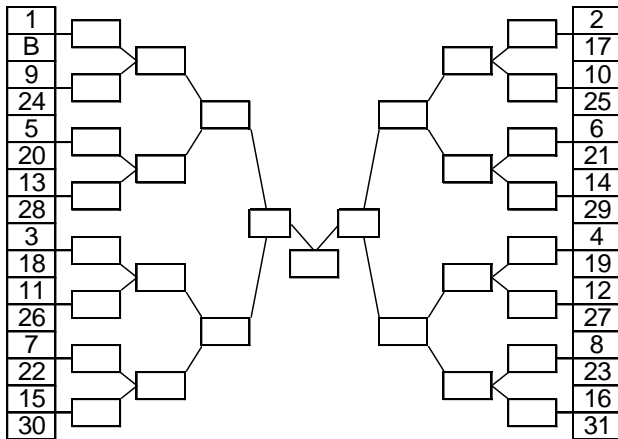
29 Fahrzeuge



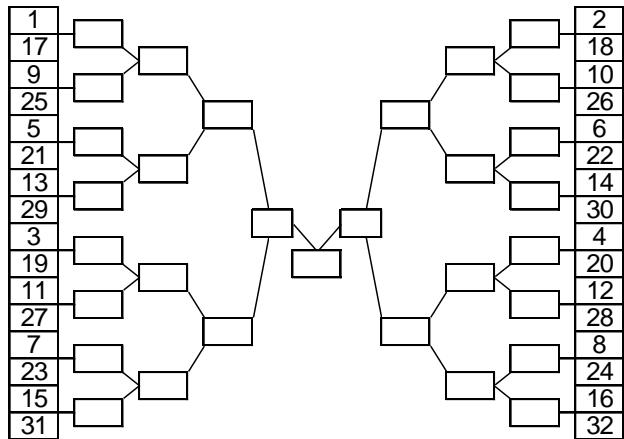
30 Fahrzeuge



31 Fahrzeuge



32 Fahrzeuge

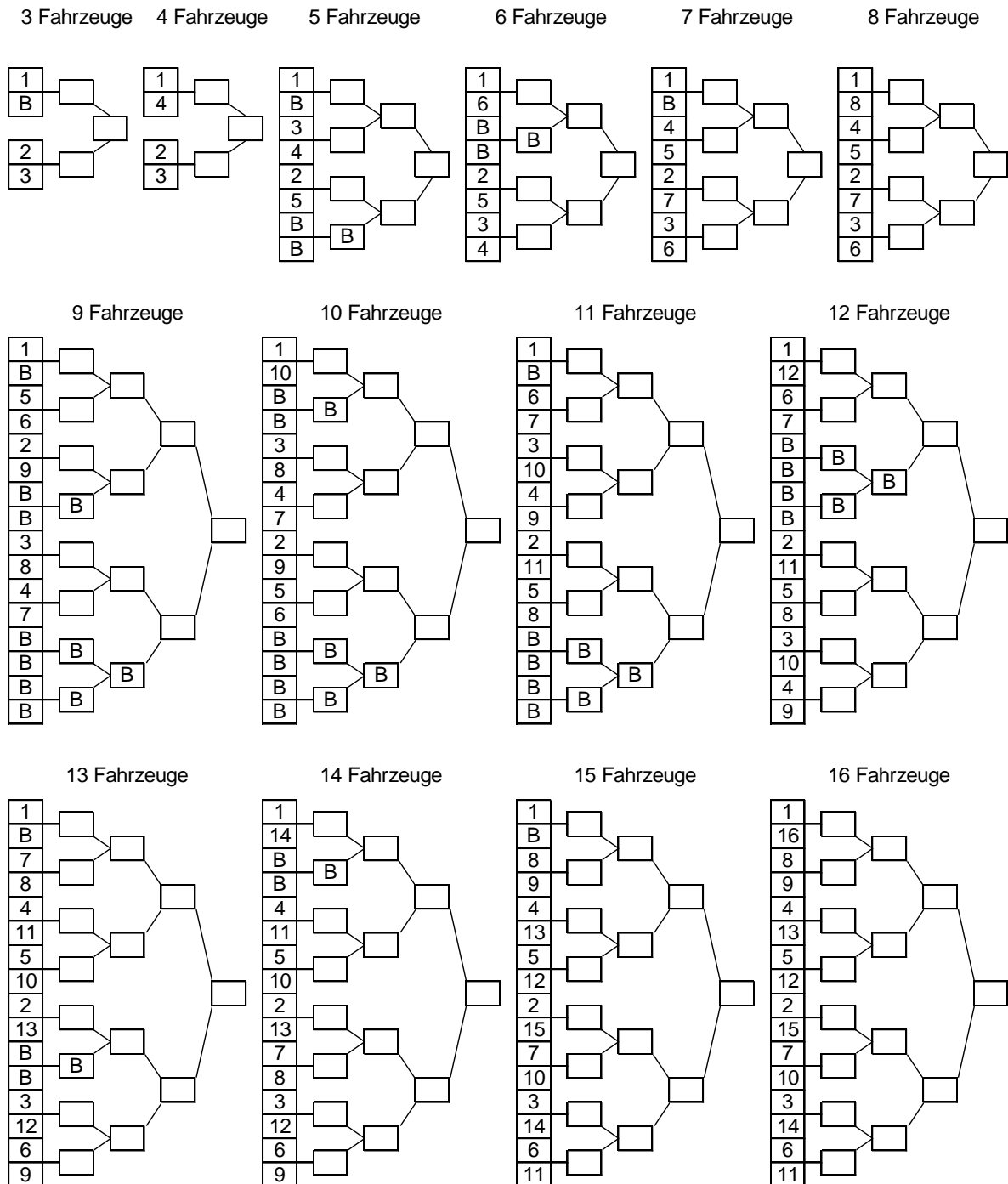


B = Bye run (Einzellauf)

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.

4.19.5 Flowcharts

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 oder dritten Eliminationsrunde, der Bye-run für den Qualifikationszweiten in der zweiten oder dritten und der für den Qualifikationsdritten immer in der dritten Eliminationsrunde durchgeführt.

5. Zeitnahme und Handicap

- 5.1 Startanlage und Zeitnahmemeßpunkte
- 5.2 Plazierung der Lichtschranken
- 5.3 Zeitnahmesysteme
- 5.4 Handicap
- 5.5 Competition Index Control (CIC)

5.1 Startanlage und Zeitnahmemeßpunkte

Startanlage

Die Startanlage, allgemein als "Tree" bezeichnet, steht ca. 10-12m von der Startlinie entfernt, mit einer Höhe von 2,30m, gemessen vom Fahrbelag bis Mitte der Pre-Stage-Lampen, 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 Antireflexions-schild 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 40,6 cm (16 Inch). Mit dieser Lichtschranke wird die Zeitnahme gestartet.

Startet der Teilnehmer vor aufleuchten des Grünlichtes, 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 Grünlichtes unterbrochen werden.

Wird der Guard Beam verwendet, wird ab hier die Länge der Wettbewerbsstrecke gemessen

Speed Start

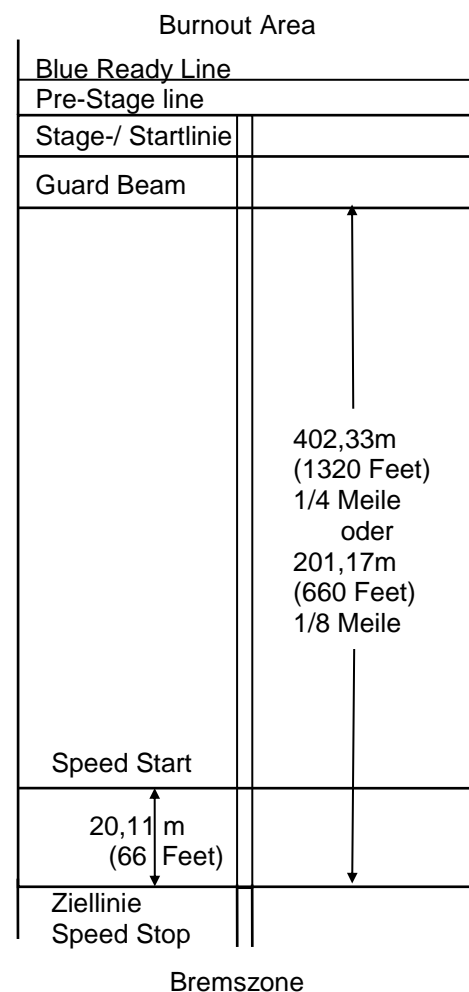
Messbeginn, 20,11m (66 Feet) vor der Ziellinie, zur Ermittlung der Höchstgeschwindigkeit (Top Speed).

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

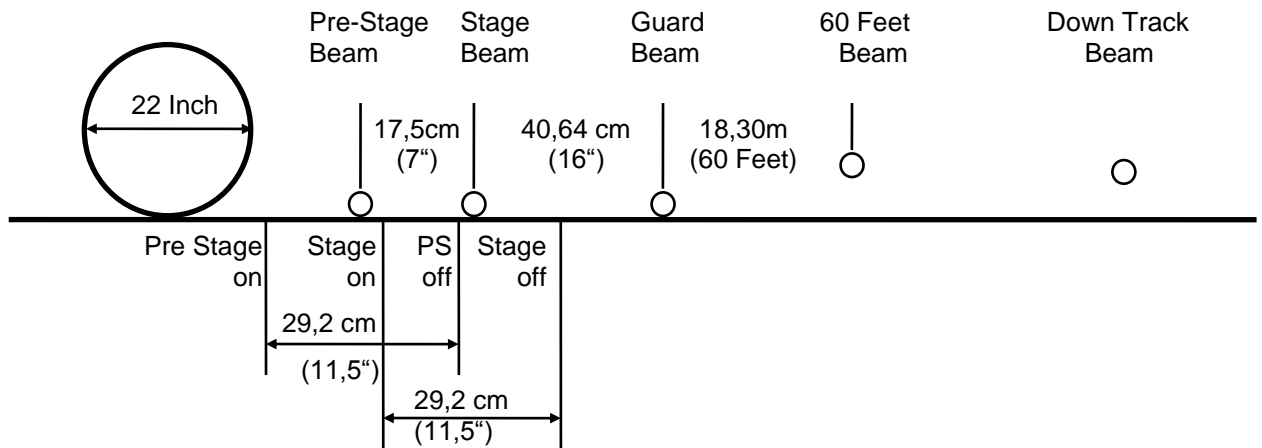


Üblicherweise werden auf den meisten Dragsterstrecken Zwischenzeitmessungen durchgeführt. Die Messpunkte sind bei 18,30m (60 Feet) und 201,16m (1/8 Meile). Es können auch Messpunkte nach 100,60m (330 Feet) und 304,80m (1000 Feet) aufgestellt werden. Die Abstände der Messpunkte sind vom Guard Beam aus zu messen.

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

5.2 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 die 7,5cm (3 Inch) Bodenfreiheit in der Mitte der jeweiligen Fahrbahn gewährleistet ist.

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.

5.3 Zeitnahmesysteme

Beim Drag Racing müssen elektronische, computergestützte Zeitnahmesysteme 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 Fahrzeuggruppen mit Index muß elektronisch in dem Zeitnahmesystem überwacht werden. Es wird empfohlen ein Zeitnahmesystem zu verwenden, bei dem auch CIC vollautomatisch überwacht wird.

Bei Dragster Veranstaltungen mit FIA-Klassen auf Strecken, die gemäß Streckenabnahme Protokoll „A“ abgenommen worden sind, ist ein Zeitnahmesystem vorgeschrieben, dass ohne versetzen der Lichtschranken die Sieger für 1000Fuß und ¼-Meile ermittelt sowie CIC vollautomatisch überwacht.

Das verwendete Zeitnahmesystem muss das DEEP STAGING in den Gruppen S/C, SCB, S/G, SGB und S/ST automatisch überwachen. Empfohlen werden Zeitnahmeanlagen, bei denen das Super-Start System durch Eingabe der Startnummer aktiviert wird.

5.4 Handicap

Das Handicap bei der Gruppe Competition Eliminator basiert auf dem europäischen Index des SBF.

5.5 Competition Index Control (CIC)

Um zu verhindern, dass während der Rennsaison in der **Gruppe 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.

Bei jedem 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.

Bei jedem Teilnehmer der während der Elimination -0,610 Sek. und schneller als der für ihn spezifischen Klassenindex fährt, wird dieser Klassenindex für ihn dauerhaft bis zum Ende der Rennsaison um die Differenz die -0.610Sek. übersteigt angepasst.

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 bei es einem der Teilnehmer zu einer CIC-Anrechnung kam.

Jeder Teilnehmer, bei dem der Klassenindex permanent angepasst werden musste, wird dem FA Dragster beim DMSB gemeldet, um alle Veranstalter über diese Anpassung zu informieren.

Wenn CIC bei einer Veranstaltung angewendet wird, so muß die Zeitnahmeanlage CIC vollautomatisch überwachen können.

6. Proteste, Wertungsverlust, Disqualifikation

- 6.1 Proteste, Beschwerden
- 6.2 Wertungsverlust
- 6.3 Disqualifikation

6.1 Proteste, Beschwerden

Ergebnis, Proteste und Beschwerden beim Rennleiter

- 1.) Das vorläufige Ergebnis wird nach Beendigung des jeweiligen Wertungslaufes veröffentlicht. Das Ergebnis ist grundsätzlich 30 Minuten nach Aushang endgültig.
Wenn ein Ergebnis, welches gemäß Vorgenanntem als vorläufiges Ergebnis bis zum Ende der Protestfrist am offiziellen Aushang publiziert war, aufgrund von Entscheidung/en der Sportkommissare geändert wurde, ist dagegen kein Protest mehr möglich. Sofern bei der Veranstaltung ein Dopingkontrollverfahren durchgeführt wurde, sind die Ergebnisse der betroffenen Klassen, Gruppen bzw. das Gesamtklassement bis zur Beendigung des Verfahrens als vorläufig zu veröffentlichen.
- 2.) Protestverfahren und Protestfristen sind im Int. Sportgesetz bzw. im Deutschen Motorrad Sportgesetz (DMSG) im Einzelnen geregelt. Der Teilnehmer hat diese Regelungen und die nachstehenden ergänzenden Bestimmungen zu beachten.

Eine Beschwerde gegen die Wertung eines Laufes muß unmittelbar nach Zieldurchfahrt schnellstmöglich den zuständigen Sportwarten zugestellt werden. Die Frist gilt dann als gewahrt, wenn es den Sportwarten möglich ist, vor Beginn der folgenden Runde der betreffenden Klasse eine Entscheidung zu treffen.
- 3.) Dem Protestschreiben muß die Protestgebühr, deren Höhe vom DMSB jährlich festgesetzt wird, beigefügt sein. Sofern der Bewerber den Protest nicht selbst einreicht, hat der in seinem Namen Auftretende eine schriftliche Vollmacht vorzulegen.
- 4.) Der von den Sportkommissaren festgesetzte Demontagekostenvorschuss ist in voller Höhe unmittelbar nach der Bekanntgabe zu zahlen.
- 5.) Sammelproteste sind unzulässig und werden von den Sportkommissaren kostenpflichtig zurückgewiesen. Ein Sammelprotest liegt vor, wenn
 - a) mehrere Bewerber einen Protest gemeinsam unterzeichnen und einreichen,
 - b) ein Bewerber einen Protest für oder gegen mehrere Fahrzeuge oder Teilnehmer einlegt, auch wenn es sich hierbei um die gleiche Begründung handelt.
- 6.) Der Protestgegenstand muß eindeutig erkennbar sein, der Protestgrund ist konkret anzugeben.
- 7.) Der Protest kann zurückgenommen werden, wobei grundsätzlich die Protestgebühr verfallen ist und die entstandenen Kosten dem Protestführer angelastet werden.
- 8.) Eine im Protestauftrag gemachte Einschränkung des Protestes in der Weise, daß im Erfolgsfall weitere Protestpunkte nicht mehr zu behandeln sind, ist unbeachtlich. Die Sport- und Technischen-Kommissare haben den Protest grundsätzlich in vollem Umfang durchzuführen.

6.1.1 Unzulässigkeit des Protestes

Die Sportkommissare haben jeden Protest, welchem die Protestgebühr beigefügt ist, auf Zulässigkeit zu prüfen. Der Protest ist unzulässig, wenn:

- der Protestführer nicht zu dem Protest berechtigt ist
- der Protest nicht innerhalb der vorgesehenen Frist eingereicht wurde
- dem Protest die erforderliche Protestgebühr inkl. der gesetzlichen Mehrwertsteuer in bar nicht in voller Höhe beigefügt ist (DMSB-Gebührenordnung)
- es sich um einen Sammelprotest handelt
- es sich um einen Protest gegen die Zeitnahme handelte
- der Protest gegen die Entscheidung eines Ziel- oder Sachrichters gerichtet ist
- der Protest in besonderen Bestimmungen des DMSB für unzulässig erklärt ist (z.B. Geräuschvorschriften)
- der Protestgrund nicht eindeutig angegeben ist, er pauschal und allgemein gefasst ist
- der Protest sich gegen eine Maßnahme oder Entscheidung der Sportkommissare richtet (in diesem Falle kann nur noch Berufung eingelegt werden)
- der etwa erforderliche Demontagekostenvorschuss nicht, wie festgesetzt, entrichtet worden ist.

6.2 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) Rotlicht-Start in einem Ausscheidungslauf
- f) Unterbieten des selbstgewählten Index (E.T.- Bracket, Junior Dragster) oder klassenspezifischen Index (S/ST, S/G, S/C, Public Race) während der Ausscheidungsläufe.

Ausgenommen in folgenden Fällen:

Fehlstart (Rotlicht) oder Überfahren der Mittel- oder Seitenlinien durch den Gegner

Während eines Einzellauf (bye run)

Wenn beide Teilnehmer ihren Index unterbieten, wird der Teilnehmer der näher an seinem Index ist wird 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 markierter Mittellinie oder Verlassen der Wettbewerbsstrecke.

Sollten während eines Rennlaufes zwischen zwei Teilnehmern mehrere Wertungsverlust-Gründe auftreten, so gilt die Regel "First is Worst" d.h., derjenige, der zuerst einen Regelverstoß begeht, hat den Lauf verloren.

Ausnahme:

beide Fahrer überfahren die Mittel- oder Seitenlinie der Rennstrecke

beide Fahrer sind deep staged in den Gruppen S/ST, S/G und S/C (nicht Finallauf)

beide Fahrer starten vor Aktivierung der Startanlage durch den Starter

immer der Fahrer der die Mittel- oder Seitenlinie überfahren hat, auch wenn sein Gegner zuvor einen Rotlichtstart verursacht hat.

6.3 Disqualifikation

Disqualifikation kann in folgenden Fällen verhängt werden:

- a) Burnout innerhalb des Fahrerlagers oder auf dem Weg zur Rennstrecke bzw. auf dem Rückweg von der Strecke.
- b) Jede Modifikation des Radstandes, des Fahrzeuggewichtes oder des Motorhubraumes, nachdem das Fahrzeug die technische Abnahme passiert hat.
- c) Jegliches Verhalten, das von dem Rennleiter oder den Sportkommissaren als unfair, unsportlich oder die Sicherheit gefährdend erkannt wird.
- d) 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).
- e) Nichtbefolgen von Anweisungen des Rennpersonals.
- d) Trinken von Alkohol oder Einnehmen von Drogen vor oder während des Rennens.
- f) Überschreiten des Geschwindigkeitslimits innerhalb des Fahrerlagers oder auf der Rückführstrecke.
- g) Unsportliches Verhalten oder sonstiges Benehmen, das dem Ansehen des Rennsportes schadet.
- h) Verstoß gegen die generelle Bestimmungen.

7. Rekorde

- 7.1 Rekorde allgemein
- 7.2 FIA Rekorde
- 7.3 Europa Rekorde
- 7.4 DMSB Rekorde

7.1 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 Zeitnahmeanlagen gemessen werden. Die Zeitnahmeanlage 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 Gruppe/Klasse fortführt.

In allen Gruppen 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.

7.2 FIA Rekorde

Internationale FIA Rekorde können nur bei FIA genehmigten Veranstaltungen und nur mit Fahrzeugen der FIA-Gruppen **TF, FC, PRO, TM/D** und **TM/FC** 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

7.3 Europäische Drag Racing Rekorde

z.Zt. noch nicht geregelt

7.4 DMSB Drag Racing Rekorde

z.Zt. noch nicht geregelt