

DMSB-Reglement für Drag Racing 2021

Stand 22.01.2021 – Änderungen und Ergänzungen sind *kursiv* abgedruckt

Spezielle Bestimmungen Drag Racing für Veranstalter und Teilnehmer

1. Vor der Veranstaltung
2. Fahrerlager
3. Regeln für Sicherheitsbereiche
4. Durchführungsregeln Rennen
5. Zeitnahme und Handicap
6. Proteste, Wertungsverlust, Disqualifikation
7. Rekorde

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

Vom DMSB genehmigte Drag Racing Veranstaltung, werden nach dem Internationalen Sportgesetz der FIA einschließlich der Anhänge, dem DMSB –Reglement für Drag Racing (inkl. Teil 1 bis 5), dem Deutsches Motorradsport-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/FIME. Alle Veranstaltungen kommen ausschließlich auf vom DMSB abgenommenen Strecken zur Durchführung.

1.2 Lizenzen

Jeder Teilnehmer einer Drag Racing-Veranstaltung muss im Besitz einer nationalen oder internationalen Fahrerlizenz des DMSB oder eines der FIA / FIM / FIM-Europe angeschlossenen ASN / FMN sein. Für Teilnehmer eines anderen ASN / FMN ist eine Auslandsstartgenehmigung des zuständigen ASN / FMN erforderlich.

Die Erteilungsvoraussetzungen einer nationalen oder internationalen Lizenz des DMSB für Automobile bzw. Motorräder sind in den Lizenzbestimmungen des DMSB geregelt.

1.3 Dokumentenprüfung

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

1.4 Technische Abnahme

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

Abnahme erfolgt gemäß DMSB-Veranstaltungsreglement und Deutsches Motorradsport-Gesetz (DMSG) des DMSB

1.5 Haftungsausschluss

Gemäß DMSB-Veranstaltungsreglement und Deutsches Motorradsport-Gesetz (DMSG) des DMSB

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

2.1 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 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 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.

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 der Klassen Junior Dragster bzw. Junior Drag Bike, 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 gehört 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 Wertung
- 4.7 Bahnwahl
- 4.8 Einzelläufe (Bye Runs)
- 4.9 Burnout
- 4.10 Ready Line Zone
- 4.11 Staging
- 4.12 Autorität des Starters
- 4.13 Crew / Schleppfahrzeuge
- 4.14 Alternates
- 4.15 Zeitabstand zwischen den Wertungsrunden (Kühlzeiten)
- 4.16 Fuel Check Prozedur
- 4.17 Proteste
- 4.18 Telemetrie Übertragungen
- 4.19 Verkürzung der Rennstrecke während der Veranstaltung (Sicherheit)
- 4.20 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. 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 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, 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 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. Erster Qualifikationsdurchgang:**
Die Laufreihung 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 Fahrzeit aus dem vorhergegangenen Lauf bestimmt die Laufreihung 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 Laufreihung 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. Jeder Teilnehmer in diesen Gruppen erhält eine Kopie des Qualifikationsablaufes mit Bahn, Paarung sowie Laufreihung für den aktuellen Qualifikationsdurchgang und ist selbst dafür verantwortlich, dass er zu der im Zeitplan angegebenen Zeit und in der Laufreihung zum Start bereit ist.**

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. 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 Gruppen 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.

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 0,00 – 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.

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 Fahrzeugen 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 Fahrzeugen 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 Professional Gruppen 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 Rennsequenz aller Eliminationsrunden gemäß Flowcharts (siehe 4.19) festgelegt.

4.6 Wertung

Die Wertung der Teilnehmer erfolgt grundsätzlich nach der Platzierung im Flow Chart ihrer Gruppen/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: 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

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 (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).

Xtream Outlaw

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

Punktetabelle:

Platz	Punkte	Platz	Punkte	Platz	Punkte	Platz	Punkte
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 Klassenindex 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.

4.7 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.

4.8 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.

4.9 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 Burnouts 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) Burnouts 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.

4.10 Ready Line

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

Entfernen der Bremsfallschirmsicherung

Einschalten von Race-Recordern

Motorjustagen

Sichern des Notausstiegs

Abwischen von Rädern

4.11 Staging

In den Gruppen S/ST, S/G, S/C, Competition Eliminator, 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.

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).

4.11.1 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 genommen. Wenn im Finallauf beide Fahrer zu weit vorgefahren sind (deep staged) 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.

4.11.2 True Start Index Klassen

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

In den Gruppen 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.

4.12 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.

4.13 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.

4.14 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 mög-

lich 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 Alternateregeln zur Anwendung kommen.

4.15 Zeitabstand zwischen Wertungsrunden / Cooling

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

4.16 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 Treibstoffbehälters des Teilnehmers durchgeführt werden.

4.17 Proteste

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

4.18 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.

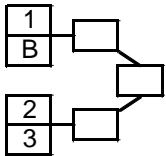
4.19 Verkürzung der Strecke von 1/4-Meile auf 1/8-Meile während der Veranstaltung

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

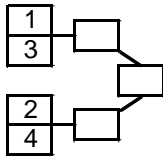
4.20.1 Flowcharts

Sportsman-Ladder 3 bis 16 Teilnehmer

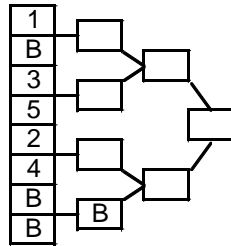
3 Fahrzeuge



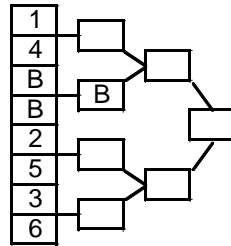
4 Fahrzeuge



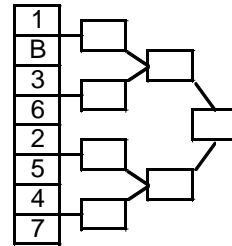
5 Fahrzeuge



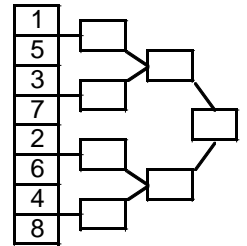
6 Fahrzeuge



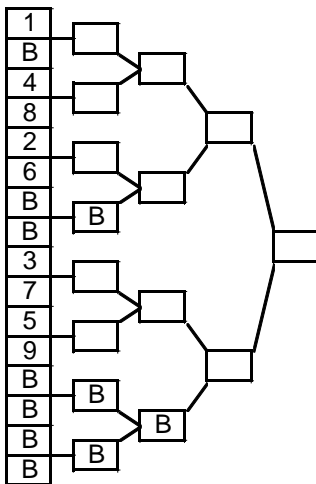
7 Fahrzeuge



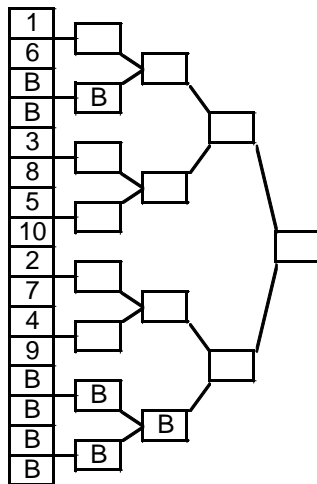
8 Fahrzeuge



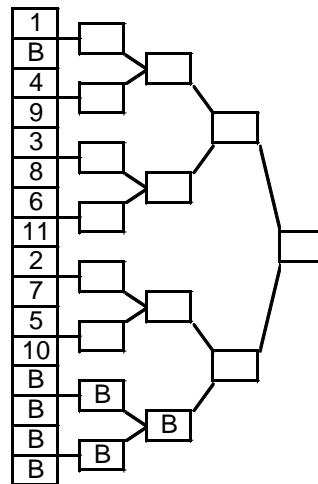
9 Fahrzeuge



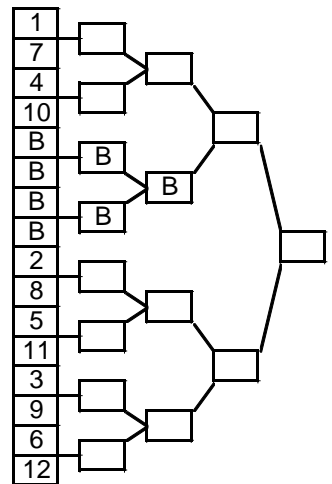
10 Fahrzeuge



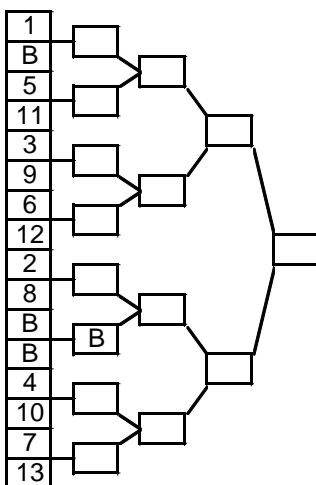
11 Fahrzeuge



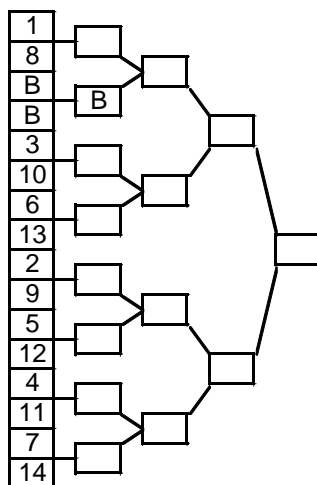
12 Fahrzeuge



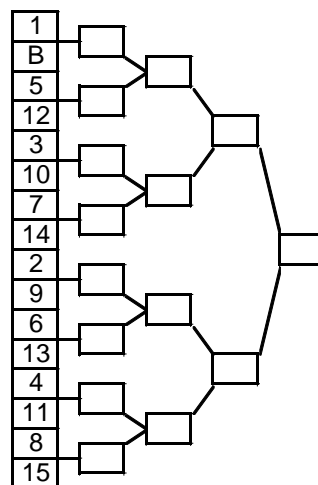
13 Fahrzeuge



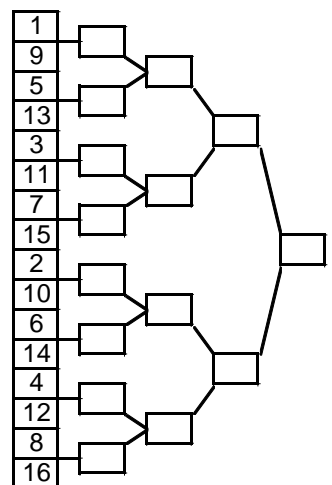
14 Fahrzeuge



15 Fahrzeuge



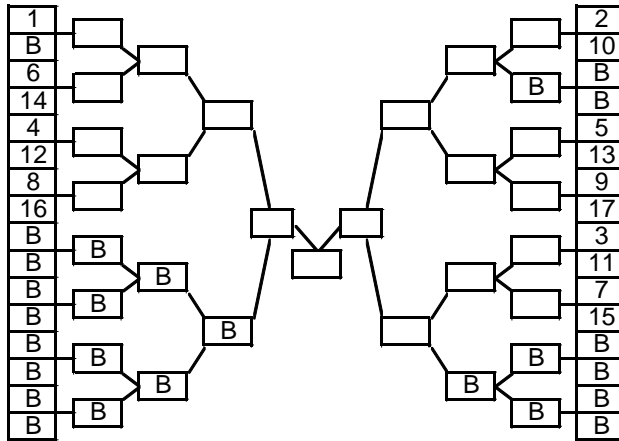
16 Fahrzeuge



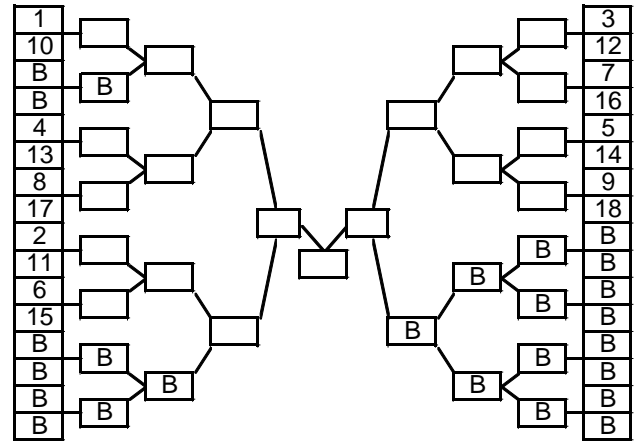
B = Bye Run (Einzellauf)

4.20.2 Flowcharts Sportsman-Ladder 17 bis 22 Teilnehmer

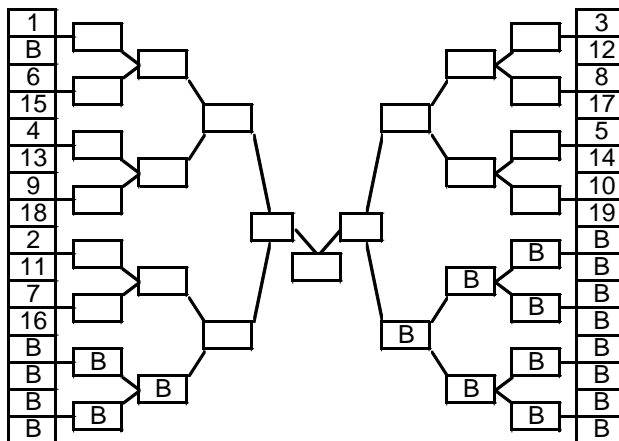
17 Fahrzeuge



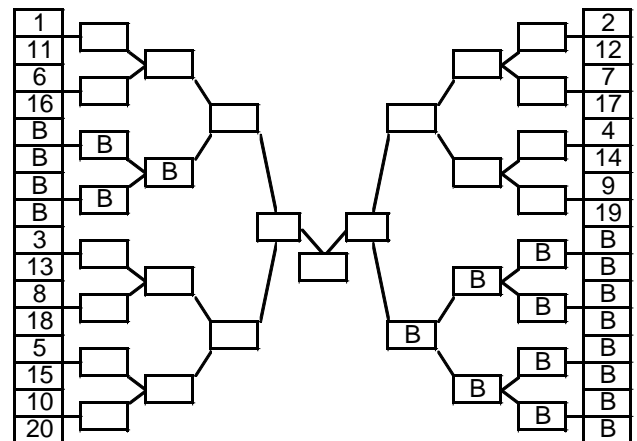
18 Fahrzeuge



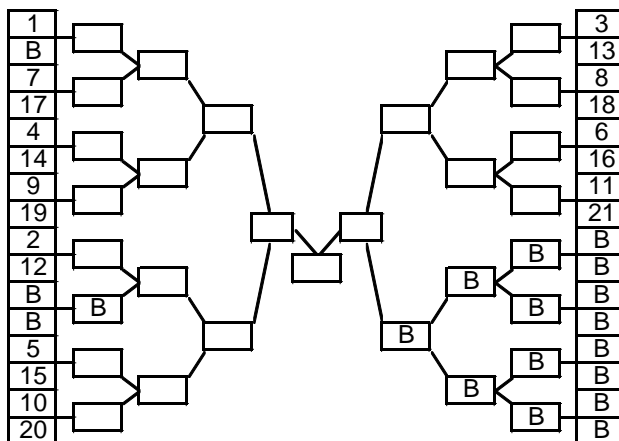
19 Fahrzeuge



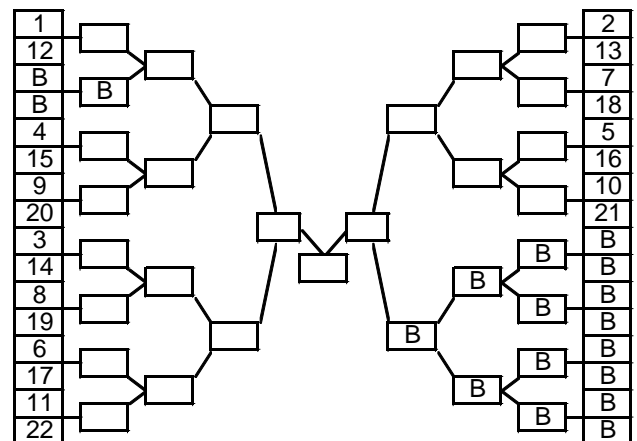
20 Fahrzeuge



21 Fahrzeuge



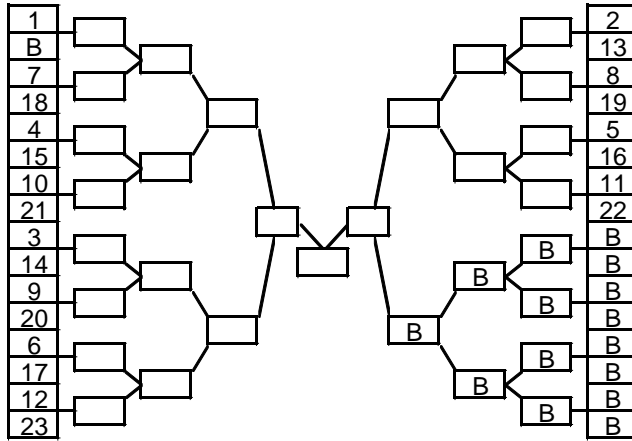
22 Fahrzeuge



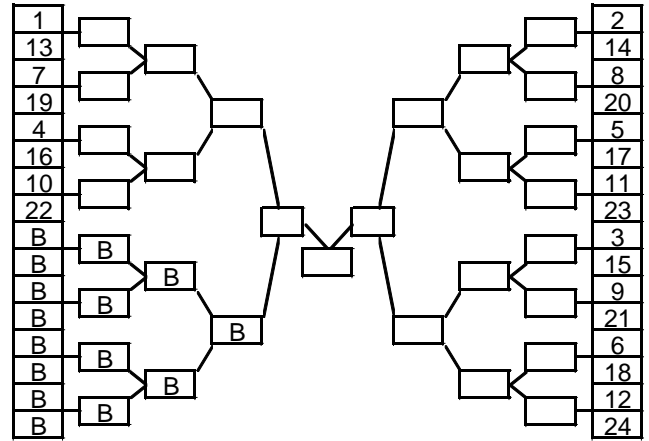
B = Bye Run (Einzellauf)

4.20.3 Flowcharts Sportsman-Ladder 23 bis 28 Teilnehmer

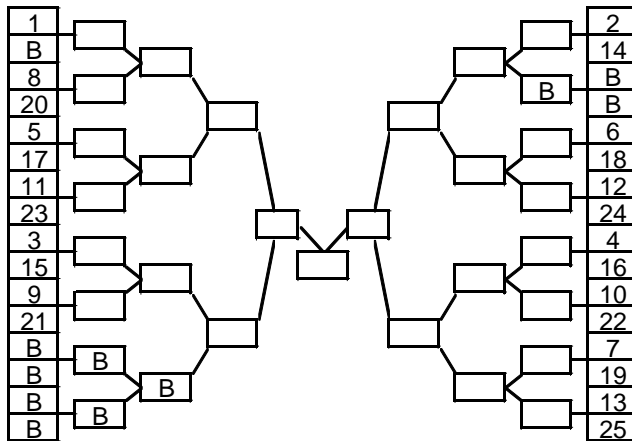
23 Fahrzeuge



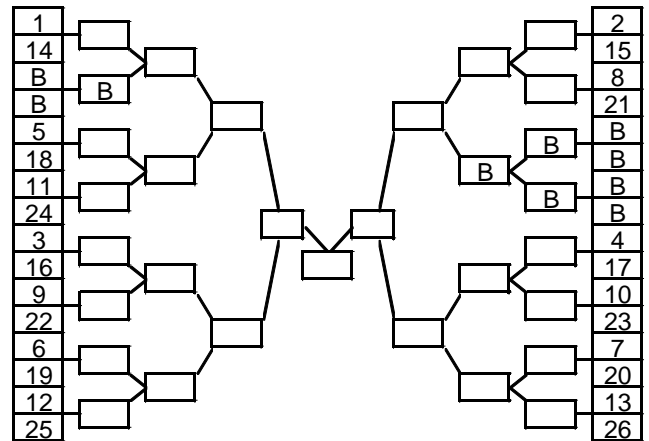
24 Fahrzeuge



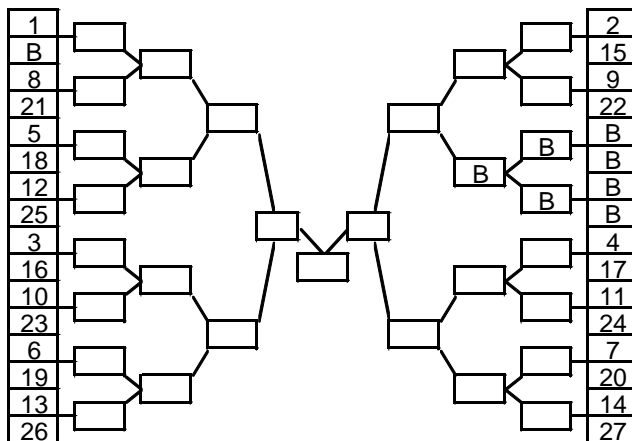
25 Fahrzeuge



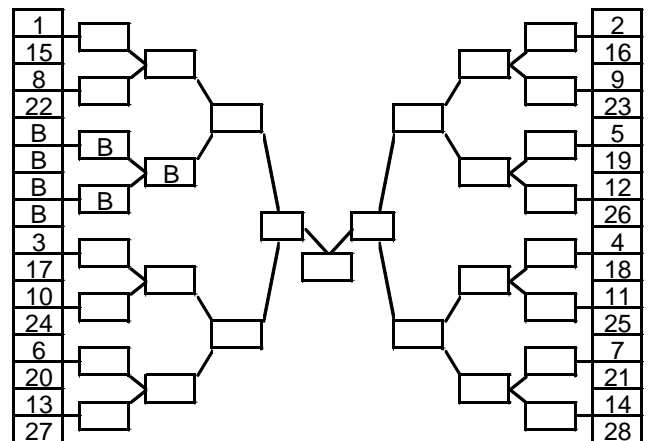
26 Fahrzeuge



27 Fahrzeuge



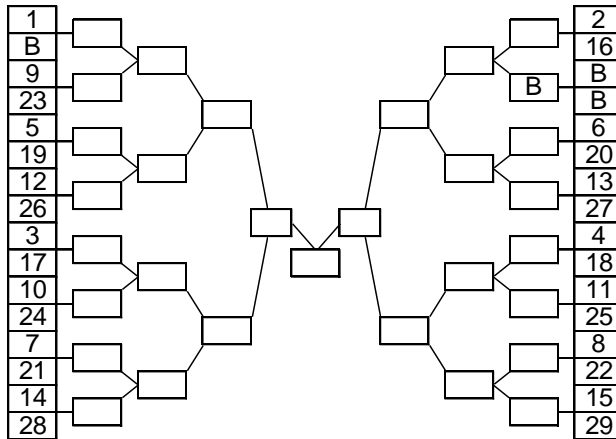
28 Fahrzeuge



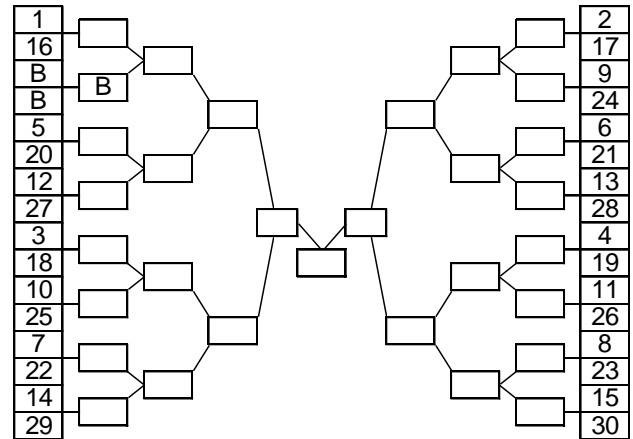
B = Bye Run (**Einzellauf**)

4.20.4 Flowcharts Sportsman-Ladder 29 bis 32 Teilnehmer

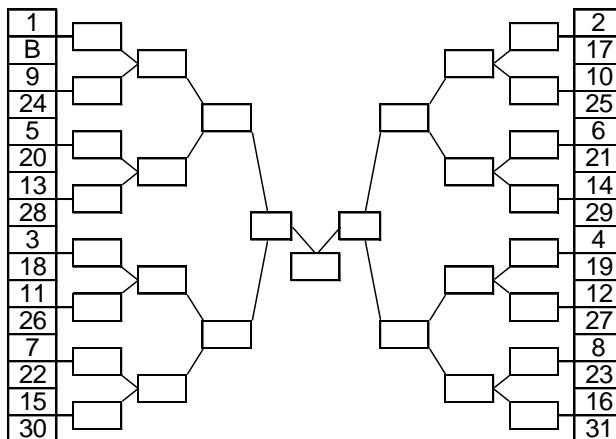
29 Fahrzeuge



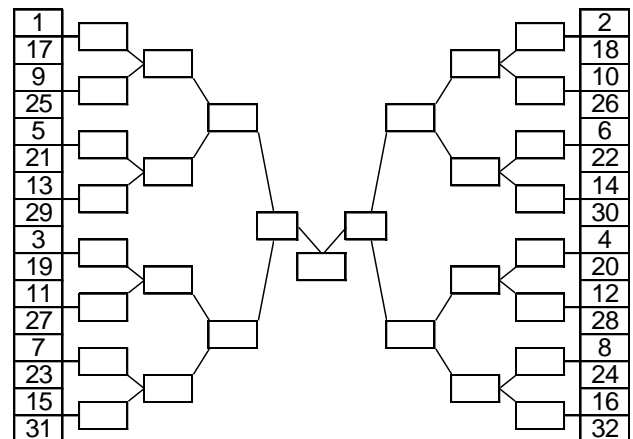
30 Fahrzeuge



31 Fahrzeuge



32 Fahrzeuge



B = Bye Run (Einzellauf)

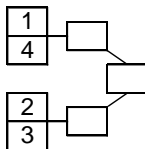
Durch die Anzahl der Teilnehmer bedingt, wird der Bye Run für den Qualifikationsersten in der ersten, zweiten, dritten oder vierten Eliminationsrunde, der Bye Run für den Qualifikationszweiten in der zweiten, dritten oder vierten und der für den Qualifikationsdritten in der dritten oder vierten Eliminationsrunde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

4.20.5 Flowcharts Pro-Ladder 3 bis 16 Teilnehmer

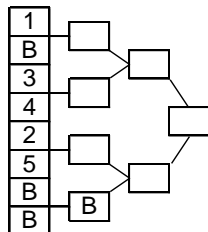
3 Fahrzeuge



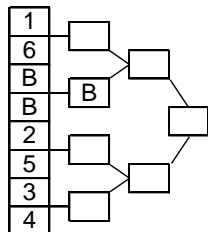
4 Fahrzeuge



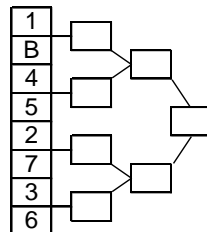
5 Fahrzeuge



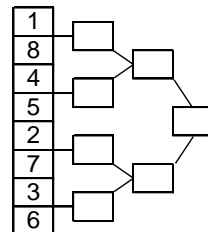
6 Fahrzeuge



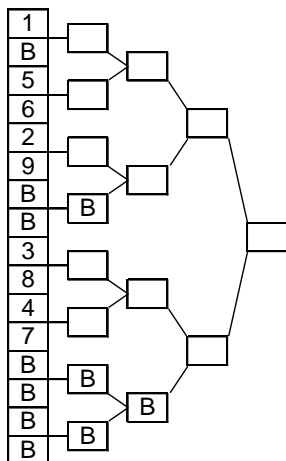
7 Fahrzeuge



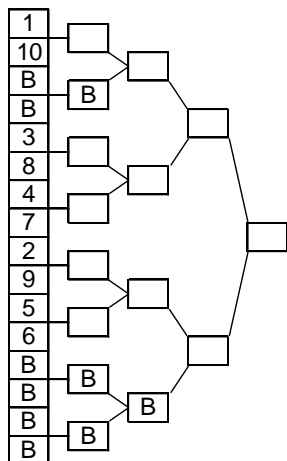
8 Fahrzeuge



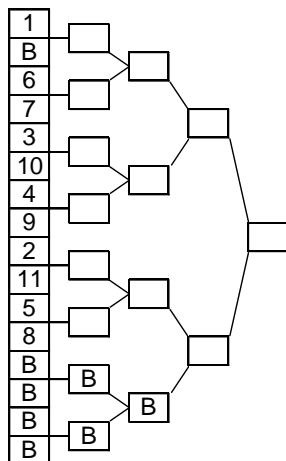
9 Fahrzeuge



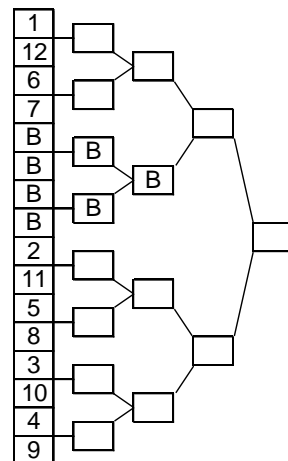
10 Fahrzeuge



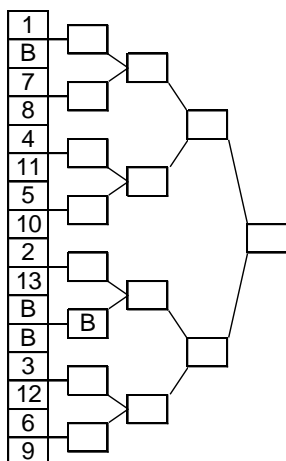
11 Fahrzeuge



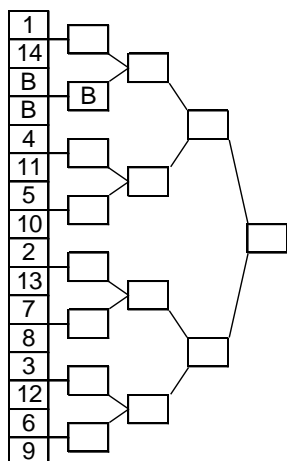
12 Fahrzeuge



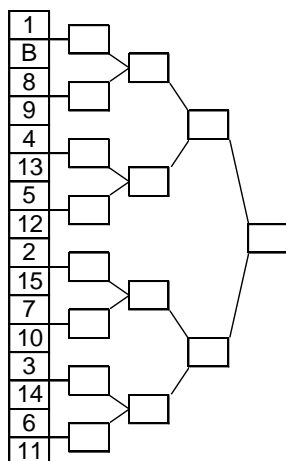
13 Fahrzeuge



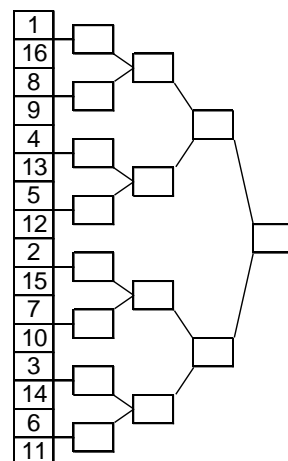
14 Fahrzeuge



15 Fahrzeuge



16 Fahrzeuge



B = Bye Run (Einzellauf)

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 Platzierung 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 2,41m, gemessen vom Fahrbahnbelag 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 Antirefektionsschild 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, 20,11 m (66 Feet) vor der Ziellinie, zur Ermittlung der Höchstgeschwindigkeit (Top Speed).

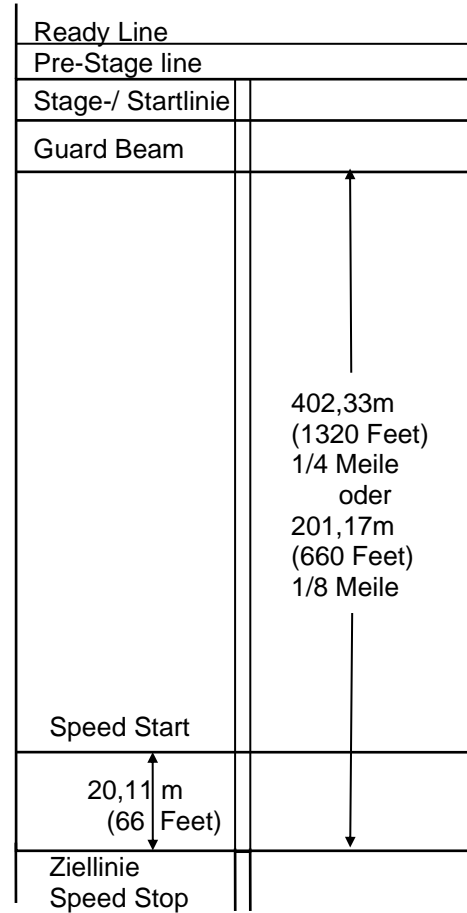
Ende der Wettbewerbsstrecke.

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

Ziellinie

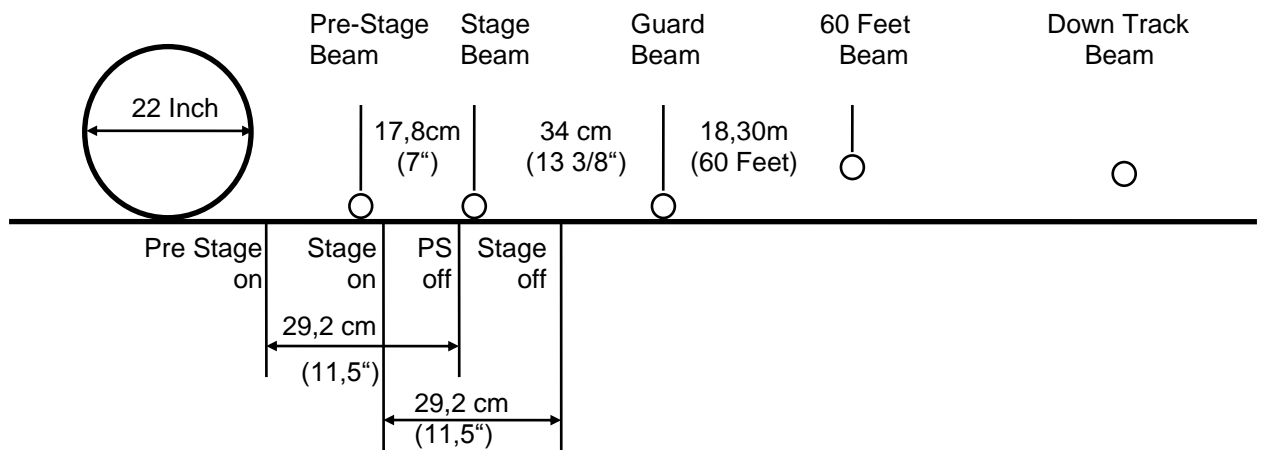
Wettbewerbsstrecke

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 (1000 Feet) aufgestellt werden. Die Abstände der Mess-



punkte sind vom Guard Beam aus zu messen.

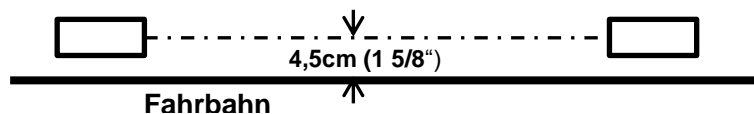
Alle diese Zwischenzeitmessungen dürfen keinerlei Einfluss auf die Messung der Zeit für die Wettbewerbsstrecke haben.

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 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.

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 FIA-Dragster-Veranstaltungen ist ein Zeitnahmesystem vorgeschrieben, dass ohne Versetzen der Lichtschranken die Sieger für 1000 Fuss und ¼-Meile ermittelt.

Das verwendete Zeitnahmesystem muss das DEEP STAGING in den Gruppen S/C, SCB, S/G, SGB und S/ST automatisch überwachen. Empfohlen werden Zeitnahmesysteme 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.

Für jeden / jede Teilnehmer / Teilnehmerin der / die während einer Eliminationsrunde -0.50Sek. schneller als der für ihn/sie 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/sie spezifische Klassenindex von einem / einer Teilnehmer / Teilnehmerin 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 (SBF) 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 Zeitnahmeanlage CIC vollautomatisch überwachen können.

6. Proteste, Wertungsverlust, Disqualifikation

- 6.1 Proteste
- 6.2 Wertungsverlust
- 6.3 Disqualifikation

6.1 Proteste

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

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) Frühstart (Rotlicht) in einem Ausscheidungslauf.
- f) Unterbieten des selbstgewählten Index (E.T.- Bracket mit Ausnahme der Klasse XO, Junior Dragster, Junior Drag Bike) oder klassenspezifischen Index (S/ST, S/G, SGB, S/C, SCB, Public Race) 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 bedeutendsten Regelverstoß begeht, hat den Lauf verloren.

Ausnahme:

- beide Teilnehmer überfahren die Mittel- oder Seitenlinie der Rennstrecke
- beide Teilnehmer sind deep staged in den Gruppen S/ST, S/G und S/C (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.

6.3 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.

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 schnellere 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