

Grundausschreibung für den Clubsport Drag Racing (Automobil- und Motorrad-Beschleunigungsrennen) 2025

Stand: 02.01.2025 – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

Inhaltsverzeichnis

1. Allgemeine Bestimmungen / Grundlagen / Präambel
2. Veranstaltung und Veranstalter
3. Teilnehmer / Fahrer
4. Nennungen / Nenngeld / Nennschluss
5. Klasseneinteilung
6. Technische Bestimmungen / Persönliche Schutzausrüstung
7. Dokumenten und Technische Abnahme / Startnummern
8. Durchführung
9. Wertung
10. Wertungsstrafen/Wertungsverlust/Disqualifikation
11. Rechtswegausschluss und Haftungsbeschränkung
12. Versicherung
13. Haftungsausschluss
14. Freistellung von Ansprüchen des Fahrzeugeigentümers
15. Verantwortlichkeit, Änderungen der Ausschreibung, Absage der Veranstaltung
16. Preise / Siegerehrung
17. Sachrichter / Sportwarte / Schiedsgericht / Strafen
18. Einsprüche
19. Besondere Bestimmungen

Mit der Federführung beauftragt: Deutscher Motorsport Verband (DMV) e. V.
Ansprechpartner: Andrea Kloss - Sportabteilung
E-Mail: kloss@dmv-motorsport.de

1. Allgemeine Bestimmungen / Grundlagen / Präambel

Die nachstehenden Bestimmungen und Regelungen der Grundausschreibung für Clubsport Drag Racing gelten für die Durchführung von lizenzpflichtigen Clubsport Drag Racing Rennveranstaltungen der Mitgliedsorganisation des DMSB, deren Regionalvertretungen sowie den angeschlossenen Ortsclubs, und sollen für Teilnehmer und Veranstalter einen einheitlichen und geregelten Veranstaltungsablauf sicherstellen.

Die Clubsport-Wettbewerbe Drag Racing sind auf 8.50 Sekunden (1/4-Meile) begrenzt und unterliegen den folgenden Bestimmungen:

- DMSB-Rahmenausschreibung für Clubsport-Wettbewerbe
- Clubsport-Grundausschreibung Drag Racing
- DMSB-Umweltrichtlinien
- DMSB-Lizenzbestimmungen Automobil- bzw. Motorradsport
- DMSB-Ethikkodex
- den Anti-Doping Bestimmungen der WADA/NADA (NADC)
- DMSB Drag Racing Reglement 2023 bestehend aus:
 - Teil I – Sportliches Reglement Drag Racing
 - Teil II – Technisches Reglement – Bestimmungen Automobilklassen
 - Teil III – Technisches Reglement – Bestimmungen Motorradklassen
- Sportliches und Technisches Reglement der Serie mit eventuellen Änderungen und Ergänzungen (Bulletins)
- Ausschreibungen und Ausführungsbestimmungen der Veranstaltung mit eventuellen Änderungen und Ergänzungen (Bulletins)

Lizenzpflichtige Drag Racing Clubsport-Wettbewerbsklassen sind:

- Junior Dragster
- Junior Drag Bike
- Public Race
- E.T.-Bracket: Sportsman ET, Pro ET, E.T. Bike
- Super Street Cars
- Super Gas
- Sports Compact (begrenzt auf 8.50 Sek.)
- Super Comp
- Super Gas Bike
- Super Comp Bike
- Quick16 (begrenzt auf 8,50 Sek.)

1.1 Clubsport Wettbewerbe im Ausland

Gemäß DMSB-Rahmenausschreibung für Clubsport-Wettbewerbe Art. 1.1.

2. Veranstaltung und Veranstalter

Clubsport Drag Racing Veranstaltungen sind lizenzpflichtige Clubsport-Wettbewerbe auf einer permanenten sowie nicht-permanenten Rennstrecke, die unter Beachtung der nachfolgenden Bestimmungen und Regelungen durchgeführt werden.

Ein Drag Race ist ein Beschleunigungsrennen, bei denen zwei Fahrzeuge auf eine befestigte und ebene Strecke aus dem Stand schnellstmöglich das Ziel durchfahren. Die Länge der Rennstrecke beträgt 1/4-Meile (402,33 m) oder 1/8-Meile (201,17 m).

Die in dieser Grundausschreibung angegebenen Zeiten beziehen sich auf die Viertelmeile (1/4-Meile), mit Ausnahme der Juniorklassen, für die grundsätzlich die Achtelmeile (1/8-Meile) gilt.

2.1. Veranstaltungsausschreibung

Die jeweilige Veranstaltung wird nach der vorliegenden Grundausschreibung und der vom Veranstalter veröffentlichten Veranstaltungsausschreibung organisiert und durchgeführt. Die Ausschreibung muss folgende Angaben enthalten:

- Veranstaltungstitel
- Veranstaltungsstatus (Clubsport)
- Disziplin Drag Racing
- Ort und Datum der Veranstaltung
- Veranstalter/Veranstaltergemeinschaft
- Zugelassene Fahrzeuge/Klasseneinteilung (eindeutig zu benennen und als Anlage der Ausschreibung beizufügen),
- Nennung
- Zeitplan
- Dokumenten-/Technische Abnahme
- Offizieller Aushang
- Sportwarte (Offizielle/Schiedsgericht/Sachrichter)
- Strecke und Aufgabenstellung
- Austragungslänge (1/4-Meile oder 1/8-Meile),
- Schema der Eliminations (Qualifying oder Random Pairing),
- Wertung
- Siegerehrung/Preise
- Einsprüche

Die Veranstaltungsausschreibung muss dieser Grundausschreibung entsprechen und der zuständigen Sportabteilung mindestens drei (3) Wochen vor der Veranstaltung zur Genehmigung vorliegen. Änderungen, die den vorgenannten Bestimmungen widersprechen, sind nicht zulässig.

Die Ausschreibung wird vom jeweiligen zuständigen Trägerverein, sonstigen Motorsportverband oder sonstige Mitglieder des DMSB genehmigt.

Die genehmigte Ausschreibung ist auf der Homepage des Veranstalters zu veröffentlichen.

2.2. Veranstaltungsspezifikationen

Rennstreckenlänge: 402,33 m = 1/4-Meile bzw. 201,17 m = 1/8-Meile

Rennstreckenbreite: min. 15 m = zwei Bahnen á 7,50 m durch Mittellinie geteilt;
max. 18,50 m = zwei Bahnen á 9,25 m durch Mittellinie geteilt.

Eigenschaften: Glatte, flache Oberfläche aus Beton, Asphalt oder einer versiegelten Bitumenoberfläche. Der maximale Anstieg oder Abfall sollte 1% betragen

Bremszone nach Ziel: 1/4-Meile min. 400 m bzw. 1/8 Meile min. 300 m.
Die Brems-/Auslaufzone ist von jeglichen Hindernissen (auch Fahrzeugen freizuhalten).

Zeitnahmesystem: Startanlage, Zeitnahmemesspunkte, Platzierung der Lichtschranken und Handicap siehe DMSB-Reglement für Drag Racing Teil – Sportlichtes Reglement Art. 22 Zeitnahme und Handicap.

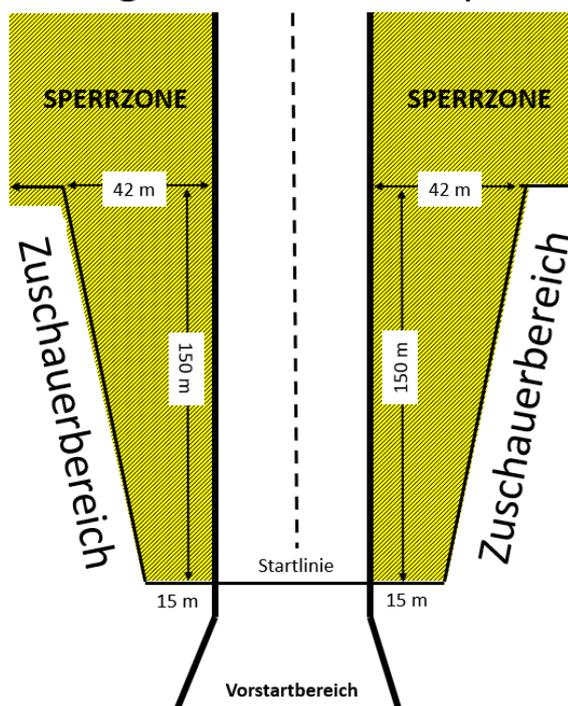
Startampel	Für Klassen	Startart
Pro-Start	PR, SG, SST, SPC, SC, SGB, SCB	Drei gelbe Lampen gleichzeitig an, Zeitabstand bis Grün 0,4 Sekunden bei S/ST 0,5 Sekunden.
Handicap	ST/ET, SP/ET, PET, JD, JRB, ETB, QS.	Countdown von drei gelben Lampen bis grün, Zeitabstand zwischen den gelben Lampen sowie zwischen der letzten gelben Lampe und dem Grünlicht (Startfreigabe) 0.5 Sekunden.

2.3. Sicherheitsvorschriften für temporäre Strecken

- Nicht permanente Rennstrecken für Drag Racing sollten so weit wie möglich nach den gleichen Spezifikationen wie permanente Strecken aufgestellt werden.
- Wenn keine Sicherheitsmauer vorhanden ist, sind die Zuschauerbereiche ab Start nach links und rechts, jede Seite mit 10 Grad, abzuwinkeln (Trichterprinzip), auf max. 180 m zu begrenzen und mit Bauzäunen, min. Höhe 1.20 m, abzusichern. Jenseits davon ist Zuschauersperrzone.
- Zwischen Rennstrecke und Zuschauerzaun ist ein Sicherheitsabstand von seitlich mind. 10 – 15m einzuhalten. Nachfolgende Masse entsprechen einem Gesamtöffnungswinkel von 20° (10° je Seite).

Start = 0m	Abstand Zaun $\leftarrow\equiv\equiv\rightarrow$ Strecke 15m
Start + 50m	Abstand Zaun $\leftarrow\equiv\equiv\equiv\rightarrow$ Strecke 24m
Start + 100m	Abstand Zaun $\leftarrow\equiv\equiv\equiv\equiv\rightarrow$ Strecke 33m
Start + 150m	Abstand Zaun $\leftarrow\equiv\equiv\equiv\equiv\equiv\rightarrow$ Strecke 42m

Dragsterstrecke Clubsport



- a) Es muss mindestens ein KTW Typ C oder ein RTW nach DIN EN1789 mit einem Notfallsanitäter und einem Rettungssanitäter anwesend sein. Die kurzfristige Herbeiholung eines Notarztes muss gewährleistet sein. Eine Zu- und Abfahrt des Sanitätsdienstes muss jederzeit gegeben sein. Falls der KTW/RTW für einen Abtransport genutzt wird, kann die Veranstaltung erst weitergeführt werden, wenn dieser an seinem Platz zurück ist oder durch einen anderen KTW/RTW ersetzt wurde.
Die Rettungsbesatzung muss sich im RTW befinden oder in einem, vom Rennleiter zugewiesenen, geschützten Bereich in unmittelbarer Nähe des Rettungsfahrzeugs. Das Aufstellen und Nutzen von mitgebrachten Sitzmöbeln (z.B. Campingstühlen) im Startbereich ist untersagt.
- d) Es wird empfohlen, das nächstgelegene Krankenhaus mit Notfallaufnahme über die Durchführung der Veranstaltung zu informieren.
- e) Geeignete Löschmittel im Start- und Zielbereich müssen in ausreichender Menge zur Verfügung stehen.
- f) Wenn eine Rückführung der Teilnehmer nur über die Rennstrecke möglich ist, ist ein Führungsfahrzeug einzusetzen, das per Funk mit dem Starter verbunden ist.
- g) Im Startbereich dürfen sich nur Personen aufhalten, die vom Veranstalter zur Durchführung des Rennens eingesetzt sind, sowie die Teilnehmer und deren zulässigen Helfer.

2.4. Sicherheitsempfehlungen für temporäre Strecken

- a) Für Zuschauerzonen ist ein zusätzlicher Sanitätsdienst empfohlen (Zuschauer-sicherheit).
- b) Es wird empfohlen, das Personal im Startbereich mit entsprechender Crew Kleidung oder Warnwesten auszustatten zur besseren Erkennung durch die Teilnehmer.

2.5. Abnahme der Strecke

Die Abnahme der Strecke hat durch den Rennleiter zu erfolgen.

2.6. Zustand des Drag Strips (Wettbewerbsstrecke)

Wenn der Drag Strip oder die Brems-/Auslaufzone durch Öl oder Wasser oder eine andere Flüssigkeit verunreinigt ist, muss das Rennen zur Reinigung unterbrochen werden.

Bei einsetzendem Regen ist das Rennen sofort zu unterbrechen. Die Wiederaufnahme des Rennens kann erst dann erfolgen, wenn der Drag Strip sowie die Brems-/Auslaufzone wieder trocken sind.

2.7. Sicherheitsbereiche / Sperrzonen

Sperrzonen dürfen während der Veranstaltung 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, Burnout Bereich, Wettbewerbsstrecke (Rennstrecke), Brems-/Auslaufzone, Sammelzone, Rückführ-/Service-Strecke.

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.

Es wird empfohlen Sperrzonen deutlich zu kennzeichnen und von S-Posten überwachen zu lassen.

2.8. Rennergebnis

Die Ergebnislisten sind mit einem Kurzbericht über den Veranstaltungsverlauf nach der Veranstaltung bei der jeweiligen Sportabteilung einzureichen.

3. Teilnehmer / Fahrer

Zugelassen sind alle Teilnehmer, die im Besitz einer gültigen Race Card, nationalen oder internationalen DMSB-Lizenz sind. Die Race Card ist der nationalen Lizenz Stufe C gleichgestellt. Des Weiteren sind auch nicht lizenzierte ausländische Teilnehmer mit einer Race Card startberechtigt, erhalten aber im Automobil- und Kartsport keine Wertungspunkte für die betreffende Serie.

Die Teilnahmeberechtigung bei Clubsport-Wettbewerben im benachbarten Ausland ist unter Artikel 1.1. in der DMSB Rahmendausschreibung für Clubsport-Wettbewerbe geregelt.

Teilnehmer unter 16 Jahren dürfen nur in den Juniorklassen starten.

Eine Teilnahme außer Konkurrenz ist nicht möglich.

4. Nennungen / Nenngeld / Nennschluss

4.1. Nennung

Die Nennung ist schriftlich gemäß der vom Veranstalter vorgeschriebenen Form und Frist vom Fahrer abzugeben. Die Nennung ist verbindlich, wenn der Veranstalter dem Teilnehmer gegenüber, die Nennung bestätigt oder eine verbindliche Nennliste veröffentlicht hat.

Bewerber im Sinne des Internationalen Sportgesetz (ISG) der FIA, der FIM der FIM Europe oder den DMSB Reglement sind nicht zugelassen.

4.2. Nenngeld

Das in der Ausschreibung oder in der Nennung festgesetzte Nenngeld ist mit Abgabe der Nennung zu entrichten. Die Höhe des Nenngeldes ist dem jeweiligen Veranstalter überlassen. Falls ein Rennen wegen Regens ausfällt oder abgebrochen werden muss, wird das Nenngeld nicht zurückerstattet.

4.3. Nennschluss

Mit dem Nennschluss (Datum, Uhrzeit) wird das Ende der Frist für die Abgabe der Nennungen bestimmt. Zu diesem Zeitpunkt müssen die Nennungen dem Veranstalter vorliegen. Der Nennschluss wird vom jeweiligen Veranstalter festgelegt. Ein Austausch des Fahrers oder des Fahrzeugs und jede Umstufung sind nach Nennschluss ausgeschlossen. Hiervon ausgenommen sind Fahrzeugfalscheinstufungen oder Klassenzusammenlegungen des Veranstalters.

4.4. Mehrfachnennungen

Der Veranstalter legt, soweit erlaubt, in der Ausschreibung fest, ob Fahrer und/oder Fahrzeuge für mehrere Klassen der Veranstaltung genannt werden dürfen. Die Nennung in einer zusätzlichen Klasse (auch die Nachnennung vor Ort) bedarf der Entrichtung eines zusätzlichen Nenngelds für diese Klasse. Eine Teilnahme außer Konkurrenz ist nicht möglich.

5. Klasseneinteilung

Folgende DMSB-Klassen sind für Clubsport-Wettbewerbe zugelassen. Es obliegt dem Veranstalter welche Klassen in der Veranstaltungsausschreibung aufgenommen werden. Die ausgeschriebenen Klassen sind eindeutig zu benennen und als Anlage der Veranstaltungsausschreibung beizufügen.

Automobile:

Junior Dragster	JD	
- Junior Stock	J/S	Index *11,90 Sek.
- Junior Modified	J/M	Index *8,90 Sek.
- Junior Modified Advanced	J/MA	Index *7,90 Sek.
Public Race	PR	12,00 und langsamer

E.T Bracket	ET	
Sportsman ET	SP/ET	12,00 und langsamer
Pro ET	PET	9,00 – 11,99 Sek.
Super Street Cars	S/ST	Index 10,90 Sek. (*6,90)
Super Gas	S/G	Index 9,90 Sek. (*6,30)
Sport Compact	SPC	Clubsport begrenzt auf 8,50 Sek.
Super Comp	S/C	Index 8,90 Sek. (*5,70)
Quick16	QS	Clubsport begrenzt auf 8,50 Sek.

Motorräder:

Junior Drag Bike	JB	
- Minors	JBM	Index *11,90 Sek.
- Drag Bike B	JBB	Index *7,90 Sek.
- Drag Bike A	JBA	Index *6,90 Sek.
E.T. Bike	ETB	9,00 Sek. und langsamer
Super Gas Bike	SGB	Index 9,50 Sek.
Super Comp Bike	SCB	Index 8,50 Sek.

*1/8-Meile

6. Technische Bestimmungen / Persönliche Schutzausrüstung

6.1. Technische Bestimmungen

Zugelassen sind Fahrzeuge gemäß den Technischen Bestimmungen des DMSB inklusive Sicherheitsvorschriften.

Elektrofahrzeuge auch solche mit Straßenzulassung sind bei Clubsport-Drag-Racing-Wettbewerben grundsätzlich nicht zugelassen.

Bei straßenzugelassenen Fahrzeugen müssen unabhängig von ihrer Klasseneinteilung alle eintragungspflichtigen Änderungen in den Fahrzeugpapieren eingetragen sein. Der Fahrzeugschein bzw. die Zulassungsbescheinigung Teil I muss deshalb mitgeführt werden. Diese müssen eine gültige Hauptuntersuchung gemäß § 29 StVZO aufweisen (HU-Plakette). Bei Fahrzeugen aus den 9 Anrainerstaaten mit gemeinsamer Landesgrenze (Dänemark, Polen, Tschechien, Österreich, Schweiz, Frankreich, Luxemburg, Belgien und Niederlande) muss ein vergleichbares Dokument bei der Techn. Abnahme vorgelegt werden.

Bei allen anderen Wettbewerbsfahrzeugen muss ein DMSB Wagenpass, DMSB Fahrzeug ID-Karte Drag Racing oder ein Wagenpass/Zertifikat des für den Teilnehmer zuständigen ASN besitzen. Falls der zuständige ASN keine Wagenpässe erstellt, ist für den betroffenen Teilnehmer ein Wagenpass nicht erforderlich.

Grundsätzlich nicht zugelassen sind Fahrzeuge:

- mit rotem Kennzeichen (Gewerblich sowie 07er-Oldtimer),
- mit Ausfuhrkennzeichen,
- mit Kurzzeitkennzeichen für Firmen- und Privatpersonen,
- mit einem Eintrag als Versuchsfahrzeug gem. § 19, 6 StVZO im Fahrzeugschein,
- deren Fahrzeughöhe 1850 mm überschreiten.

Etwaige Ausnahmen sind mit der Einreichung dieser Ausschreibung schriftlich zu beantragen und bedürfen der separaten Genehmigung durch die Sportabteilung.

Die allgemeinen technischen Geräuschvorschriften der StVZO sind grundsätzlich einzuhalten. Darüber hinaus gilt ein Maximalgrenzwert von 98 dB (A).

Ein Fahrzeug, dessen Konstruktion eine Gefahr darstellt oder dem Ansehen des Motorsports schadet, wird nicht zugelassen. Die diesbezügliche Entscheidung der Nichtzulassung trifft der Rennleiter.

6.2. **Persönliche Schutzausrüstung**

Jeder Fahrer muss während des Wettbewerbs Schutzkleidung und Schuhwerk tragen, das dem DMSB Reglement bzw. FIA-Reglement entspricht:

Automobilsport

Gemäß DMSB-Drag Racing Reglement 2024 - Teil II – Technisches Reglement – Bestimmungen Automobilklassen bzw. FIA Technische Bestimmungen für Drag Racing:

▪ **Helm**

Wie in den jeweiligen FIA-Klassenanforderungen beschrieben, muss ein Fahrer (wenn ein Helm vorgeschrieben ist) einen Helm tragen, der den FIA-Standards, Snell- oder SFI-Spezifikationen entspricht.

- Fahrer von Fahrzeugen die 14,00 Sekunden oder langsamer fahren, wird dringend empfohlen, einen Helm zu tragen.
- Fahrer von Fahrzeugen mit Überrollbügel oder Überrollkäfig müssen einen Helm tragen.
- Fahrer von Fahrzeugen die 13,99 bis 10,00 Sekunden fahren müssen einen Jet- oder Integralhelm tragen.
- Fahrer von Fahrzeugen die 9,99 Sekunden oder schneller fahren, oder Fahrer in offenen Fahrzeugen, die 13,99 Sekunden oder schneller fahren, müssen einen Integralhelm mit Visier tragen (Schutzbrillen sind verboten).

Für weitere Spezifikationen siehe FIA Reglement Art. 10.7 der Generellen Bestimmungen sowie den jeweiligen Klassenbestimmungen.

Siehe FIA Technical List N°25 (www.fia.com/regulation/category/761) für anerkannte und zugelassene Helmnormen, Etiketten und Ablaufdaten.

Ein Visier (falls erforderlich oder wenn verwendet) muss von dem Moment an, an dem das Auto in „Full Stage“ einfährt, bis zum Abschluss des Laufs vollständig geschlossen sein.

▪ **Schutzbekleidung**

- Fahrzeuge 12.00 Sek. und langsamer
Lange Hosen, langärmeliges Oberteil, geschlossene Schuhe und geeignete Handschuhe erforderlich.

- Fahrzeuge 10.00 Sek. und langsamer
Fahreranzug, Handschuhe gemäß FIA-Reglement.
Fahrzeuge mit Kompressor/Turbo oder betrieben mit Methanol zusätzlich noch Schuhe gemäß dem FIA-Reglement.
- Fahrzeuge 9.99 Sek. und schneller
Fahreranzug, Handschuhe und Schuhe gemäß FIA-Reglement.
- Junior Dragster / Funny Car
Fahreranzug, Balaklava, Handschuhe und Schuhe gemäß FIA-Reglement.

Siehe FIA-Reglement Art. 10.10 für weitere Spezifikationen.

Die im FIA-Reglement angegebenen Anforderungen an die Schutzkleidung sind Mindestanforderungen. Fahrer müssen alle Anforderungen an die Schutzkleidung erfüllen, die bestimmt sind für das gefahrene Fahrzeug. Fahrern steht es frei, Schutzkleidung mit höherer Spezifikation zu verwenden.

Verboten sind: nackte Oberkörper, Tanktops, offene Zehen bzw. Schuhe mit offenem Absatz oder Sandalen.

▪ **Halskrause - Kopf- und Nacken Rückhaltevorrichtung/-system**

Halskrause

Vorgeschrieben in Fahrzeuge die schneller als 10.00 Sekunden fahren.

Kopf- und Nacken Rückhaltevorrichtung/-system

Vorgeschrieben in Fahrzeuge die 9.99 Sek. und schneller bzw. 240 km/h und schneller fahren

Siehe FIA-Reglement Art. 10.8 für weitere Spezifikationen.

▪ **Armrückhalteriemen (Arm Restraints)**

Bei allen Fahrzeugen mit offener Karosserie und Funny Cars sind Armrückhalteriemen vorgeschrieben. Wo es die FIA-Klassenbestimmungen vorschreiben, müssen Armrückhalteriemen so getragen und eingestellt werden, dass die Hände und/oder Arme des Fahrers nicht außerhalb des Überrollkäfigs herausragen können.

Armrückhalteriemen müssen mit dem Fahrerrückhaltesystem so kombiniert werden, dass die Armrückhalteriemen zusammen mit dem Fahrerrückhaltesystem gelöst werden.

Siehe FIA-Reglement Art. 10.3 für weitere Spezifikationen.

Motorradspport

Gemäß DMSB-Drag-Racing-Reglement 2024 – Teil III – Technisches Reglement – Bestimmungen Motorradklassen.

- Schutzhelm mit einer vom DMSB anerkannten Helm-Norm (Art. 10.3 Helm)
- Fahrerschutzbekleidung bestehend aus (Art. 10.1 Fahrerschutzbekleidung):
 - Ein- oder zweiteiligen Lederanzug
 - Rückenprotektor vorgeschrieben
 - Frontprotektor (Sturzprotektor) wird empfohlen
 - Lederne Schutzhandschuhe
 - Stiefel aus Leder oder zugelassenen Ersatzmaterial und mind. 200 mm hoch
- **Helmkameras**
Gemäß DMSB-Rahmendausschreibung für Clubsport-Wettbewerbe Art. 6.3.

7. Dokumenten- und Technische Abnahme / Startnummern

Erst nach erfolgreicher Dokumenten- und Technische Abnahme erfolgt eine Zulassung zum Start. Über eine Nichtzulassung zum Start entscheidet in erster Instanz der Rennleiter. Gegen die Nichtzulassung zum Start hat ein Teilnehmer die Möglichkeit innerhalb von 30 Minuten beim Schiedsgericht Einspruch einzulegen.

7.1. Dokumentenprüfung

Bei der Dokumentenprüfung sind vorzulegen: Nennbestätigung, gültige DMSB Lizenz entsprechend der genannten Klasse, ggf. DMSB-Wagenpass bzw. ID-Card bei Straßenzugelassenen Fahrzeugen Kfz-Schein. Für die Dokumentenprüfung und Technische Abnahme muss der Fahrer anwesend sein.

7.2. Technische Abnahme / Überprüfung

Nach erfolgreicher Dokumentenprüfung müssen die Fahrer mit den einsatzbereiten Wettbewerbsfahrzeugen zur Technischen Abnahme erscheinen. Der DMSB-Wagenpass oder ID-Card bzw. Kfz-Schein und die vorgeschriebene persönliche Schutzausrüstung sind vom Fahrer vorzuweisen.

Die technische Abnahme überprüft die Einhaltung der im Reglement definierten Technischen Bestimmungen sowie die Sicherheitsausrüstung des Fahrers. Die Wettbewerbsfahrzeuge dürfen nur in technisch einwandfreiem Zustand eingesetzt werden. Es ist die Aufgabe des Fahrers sicherzustellen, dass das Fahrzeug sowie die persönliche Sicherheitsausrüstung jederzeit den Zulassungsbestimmungen des gültigen Reglements entspricht.

Nach erfolgreicher technischer Abnahme des Fahrzeuges erhält dieses einen entsprechenden Nachweis/Zertifikat in Form einer Markierung am Auto (bspw. Aufkleber etc.). Ausschließlich Fahrzeuge, die die Überprüfung bestanden und den Nachweis erhalten haben, dürfen an der Veranstaltung teilnehmen. Ein Fahrzeug ohne Zertifikat ist von der Teilnahme an der Veranstaltung ausgeschlossen.

Startnummern

Die Startnummern 1 bis 10 sind den Vorjahres-Siegern bzw. Platzierten der DMSB/dmsj-Prädikate vorbehalten und dürfen nur von ihnen verwendet werden.

Bei Fahrzeugen, die am öffentlichen Straßenverkehr teilnehmen, ist der Teilnehmer verpflichtet nach Ende der Veranstaltung oder vorzeitigem Ausscheiden die Startnummern vor Verlassen des Veranstaltungsgeländes zu entfernen oder vollständig zu verdecken.

8. Durchführung

8.1. Allgemeine Sicherheit, Verhaltensregeln, Fahrerlagerbestimmungen

Den Anordnungen des Veranstalters und den von ihm eingesetzten Sportwarten ist Folge zu leisten.

Fahrerlager / Verhaltensregeln

- a) Die Geschwindigkeit von Fahrzeugen im Fahrerlager darf Schrittgeschwindigkeit nicht überschreiten.
- b) Burnouts im Fahrerlager sowie auf der Rückführung sind verboten.
- c) Alle vom Teilnehmer / Bewerber verwendeten Servicefahrzeugen (auch Roller, Mini Bikes, GolfKarts, usw.) müssen mit der Startnummer des Teilnehmers versehen sein.
- d) Fahrzeuge jeglicher Art, die als Schiebe- oder Zugfahrzeug eingesetzt werden, dürfen nur von Teammitgliedern die mindestens 16 Jahre alt sind gefahren werden.
- e) Grundsätzlich, wenn ein Fahrzeug gestartet wird, sei es in der Box, im Fahrerlager, in den Staging Lanes oder irgendwo sonst auf dem Rennplatz, muss der Fahrer oder ein kompetentes und volljähriges Teammitglied sich im Fahrersitz in der normalen Fahrposition befinden. Solange der Motor läuft, muss der Fahrer/Teammitglied in der Fahrposition verbleiben. Ausgenommen bei JD/JRB dürfen nur Fahrer sich im Fahrersitz in der normalen Fahrposition befinden.
- f) Das Anlassen des Motors eines Wettbewerbsfahrzeugs ist nur zulässig, wenn das Fahrzeug auf sicheren Ständern aufgebockt ist. Die Ständer zum Aufbocken von Fahrzeugen müssen so konstruiert sein, dass der Abstand zwischen Boden und Hinterräder mindestens 18cm (7 inch) beträgt. Wagenheber sind als Ständer nicht geeignet und daher verboten.

Fahrerbesprechung

Der Veranstalter führt vor bzw. während der Veranstaltung eine oder mehrere Fahrerbesprechungen durch. In der Fahrerbesprechung wird über den organisatorischen Ablauf der Veranstaltung informiert und auf Gefahrenpunkte, Sicherheitsmaßnahmen, Erste-Hilfe-Einrichtungen hingewiesen sowie wo die Ergebnisse ausgehangen werden. Alle Fahrer sind verpflichtet, von Anfang bis Ende an den Fahrerbesprechungen teilzunehmen. Es obliegt dem Veranstalter, ob weitere Personen (z.B. Teamverantwortliche) an den Fahrerbesprechungen teilnehmen müssen/dürfen.

Sicherheit

- a) Seitenfenster, Schiebedächer und Verdecke müssen während des Wettbewerbs vollständig geschlossen sein.
- b) Helmvisiere müssen vor dem einfahren in die Startampel (staging) geschlossen werden.
- c) In Wettbewerbsfahrzeugen ist während der Rennen nur eine Person (der Fahrer) zugelassen. Der Rennleiter kann in Vollkarosseriefahrzeugen, die langsamer als

14.00 Sek. die 1/4-Meile durchfahren, einen Beifahrer erlauben. Die hierfür vom DMSB vorgeschriebenen Regelung sind zu beachten.

- d) Bei den Juniorklassen ist grundsätzlich darauf zu achten, dass keine anderen Klassen außer die Juniorklassen sich im Startbereich, auf der Rennstrecke und auf der Rückführung befinden. Erst wenn alle Juniorteilnehmer sich in sicherer Entfernung zum Startbereich, Rennstrecke und Rückführung befinden, darf mit größeren Klassen gestartet werden.

Drohnen

Die Regelung bzgl. unbemannte Fluggeräten (z.B. Drohnen/Mikrokopter) ist der DMSB-Rahmendausschreibung für Clubsport-Wettbewerbe zu entnehmen.

8.2. **Burn Out, Wheelies und Staging**

Burnout

Burnouts sind nur in den gekennzeichneten Bereichen zulässig. Es darf nur Wasser verwendet werden. Jegliches Anfassen, Halten oder Schieben des Fahrzeuges während des Burnouts ist verboten. Vor dem Burnout müssen, sofern vorhanden, die Sicherheitsverschlüsse der Bremsschirme entfernt werden sowie Feuerlöschsysteme scharfgeschaltet sein.

Nur die Klassen Super Comp und Quick16 dürfen ein Burnout über die Startlinie machen, alle anderen Klassen nicht. Der Veranstalter kann für alle oder bestimmte Klassen Burnouts über die Startlinie zulassen, indem das in der Ausschreibung eindeutig ausgewiesen wird.

Wheelies

Wheelies sind nur während dem Startvorgang erlaubt und nur auf der Hinterachse mit den Vorderrädern in der Luft.

Wheelies auf der Vorderachse, mit den Hinterrädern in der Luft sind verboten und führen zur sofortigen Disqualifikation.

Wheelies sind während oder statt einem Burnout nicht erlaubt.

Staging / Startposition

In den Automobilklassen SST, SG, SC und den Motorradklassen SGB und SCB müssen beide Fahrer im Pre-Stage stehen, bevor ein Fahrer in Stage fahren darf.

Deep-Staging

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

Der Fahrer der „Deep-Stage“ begeht, erhält bei der Startfreigabe "Rotlicht" (Fehlstart) und ist damit aus der Wertung.

Haben beide Fahrer Deep-Stage begangen so erhalten beide die Fehlstartanzeige und werden aus der Wertung genommen.

Wenn im Finallauf beide Fahrer Deep-Stage begehen und deshalb "Rotlicht" erhalten, dann wird dieser Lauf wiederholt ("re-run").

Hat ein Fahrer "Deep-Stage" begangen und der andere Fahrer startet bevor das Startsystem aktiviert wurde, erfolgt der Wertungsverlust nach der "first or worst" (das erste oder das schlimmere Vergehen) 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.

8.3. Freies Training, Test & Tune

Freies Training bzw. Test & Tune innerhalb genehmigter Veranstaltungen dürfen nur unter folgenden Bedingungen gewährt werden:

- Single Runs
- 1/8-Meile
- Zeiten sind beschränkt und richten sich nach dem Status der Veranstaltung und dürfen nicht schneller als 8,50 Sek. (Clubsport) sein.
-

Die Sicherheitsbestimmungen gem. Art. 6.2 sind einzuhalten.

8.4. Qualifying

Qualifikationsläufe dienen der Ermittlung der jeweiligen Paarungen für die Eliminations (Wettbewerbsläufe) nach Flowchart (Aufstellung der Wettbewerbspaarungen).

Jeder Teilnehmer muss mindestens einen (1) gültigen 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 (Art. 23 (2) des DMSB-Veranstaltungsreglements und im Sinne Art. 9 (1) der Allg. Prädikatsbestimmungen des DMSB).

JUNIOR DRAGSTER

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.

Unterfährt ein Teilnehmer seinen Klassen Index um 0,2 Sekunden oder weniger erhält er eine Verwarnung. Eine Wiederholung des Verstoßes führt zur Disqualifikation für den Rest der Veranstaltung. Unterbietet ein Teilnehmer seinen Klassenindex um mehr als 0,5 Sekunden oder überschreitet 137 km/h (85 mph) wird er von der Veranstaltung disqualifiziert. Diese Strafen werden unabhängig davon verhängt, ob die Verstöße während dem Qualifying oder den Eliminations auftreten.

Hat ein Fahrer noch keine Erfahrung im Junior Dragster muss er zuvor die Fahrtauglichkeit erfolgreich nachweisen, bevor er zum Wettbewerb zugelassen wird.

JUNIOR DRAG BIKE

Qualifikationszeit ist die geringste Differenz zum selbst gewählten Index („Dial-in“). Die selbst gewählte Zeit muss hierbei im Klassenindex liegen. Bei gleicher Differenz ist die höhere Geschwindigkeit im Ziel maßgebend für den Qualifikationsplatz.

Grundsätzlich ist eine Nichtwertung von Teilnehmern, die die maximale Zeit des Klassenindexes unterfahren nicht zulässig. Ausnahme: Unterfährt ein Teilnehmer seinen Klassenindex um 0,2 Sekunden oder weniger erhält er eine Verwarnung. Eine Wiederholung des Verstoßes führt zur Disqualifikation für den Rest der Veranstaltung. Unterfährt ein Teilnehmer seinen Klassenindex um mehr als 0,5 Sekunden oder überschreitet 160 km/h (100 mph) wird er von der Veranstaltung disqualifiziert. Diese Strafen werden unabhängig davon verhängt, ob die Verstöße während dem Qualifying oder den Eliminations auftreten.

Hat ein Fahrer noch keine Erfahrung im Junior Drag Bike Racing muss er zuvor die Fahrtauglichkeit erfolgreich nachweisen, bevor er zum Wettbewerb zugelassen wird.

PUBLIC RACE / SPORT COMPACT

Jeder Veranstalter ist berechtigt, die Klasse zu unterteilen, dies kann nach Zeit oder Typ festgelegt werden. Qualifikationszeit ist die geringste Differenz zum klassenspezifischen Index. Bei gleicher Differenz ist die höhere Geschwindigkeit im Ziel maßgebend für den Qualifikationsplatz.

Die Klasse Sport Compact ist bei Clubsport-Wettbewerben mit einem Klassenindex von 8,50 Sekunden und langsamer festgelegt.

Unterfährt ein Teilnehmer den Klassenindex in allen Qualifikationsläufen, so wird er als Qualifikationsletzter eingestuft. Unterfahren mehrere Teilnehmer den Klassenindex, so werden sie nach der Differenz zum Index vom letzten bis zum ersten Qualifikationslauf hin eingestuft.

E.T.-Bracket (SPORTSMAN ET / PRO ET / ET-BIKE)

Qualifikationszeit ist die geringste Differenz zum selbst gewählten Index („Dial in“). Eine Nichtwertung von Teilnehmern, die die maximale Zeit des Klassenindexes unterfahren, ist nicht zulässig. Die selbst gewählte Zeit muss hierbei im Klassenindex liegen. Bei gleicher Differenz ist die höhere Geschwindigkeit im Ziel maßgebend für den besseren Qualifikationsplatz.

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

QUICK-16

Teilnehmer haben keinen selbstgewählten Index (Dial-in), die Qualifikationszeit ist die schnellste gefahrene Zeit während dem Qualifying. Die 16 schnellsten Teilnehmer sind qualifiziert.

SUPER STREET CAR / SUPER GAS / SUPER GAS BIKE / SUPER COMP / SUPER COMP BIKE

Qualifikationszeit ist die geringste Differenz zum klassenspezifischen Index. Bei gleicher Differenz ist die höhere Geschwindigkeit im Ziel maßgebend für den Qualifikationsplatz. Unterfährt ein Teilnehmer den Klassenindex in allen Qualifikationsläufen, so wird er als Qualifikationsletzter eingestuft.

Unterfahren 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.

Wenn ein Teilnehmer bei einem Qualifikationslauf ordnungsgemäß startet, staged und das Startsignal vom Starter erhält – aber wegen einem Defekt den Lauf nicht absolvieren kann, wird eine Zeit von 28 Sekunden vorgegeben und gilt als gültiger Qualifikationslauf. Sollten mehr als ein Teilnehmer wegen einem Defekt ihren Qualifikationslauf nicht beenden können und nicht genügend freie Plätze auf dem Ladder vorhanden sein, ist die Reihenfolge des Einsetzens auf dem Ladder mit dem Teilnehmer zu beginnen, der den Qualifikationsversuch zuerst unternommen hat.

8.5. Elimination

Es gibt zwei Schemata für die Eliminations: a) nach dem Ergebnis des Qualifyings b) Random Pairing. Es obliegt dem Veranstalter welches Schema angewendet wird. Diese ist in der Ausschreibung aufzuführen. Der Ablauf der Eliminations entspricht grundsätzlich dem DMSB-Drag Racing Reglement Teil I – Sportliches Reglement Art. 21. 5

Eliminations nach Random Pairing:

Die Paarungen der ersten Runde werden nach dem Zufallsprinzip zusammengestellt. In diesem Fall müssen Trainingsläufe vor den Eliminations stattfinden, damit alle Teilnehmer ihre Fahrzeuge auf die Streckengegebenheiten einstellen können und die Teilnehmer der ET Klassen ihren „Dial-in“ ermitteln können. Jeder Teilnehmer muss mindestens einen (1) Trainingslauf absolviert haben.

Eliminations nach Qualifying:

Die Startaufstellung erfolgt nach den in der Qualifikation ermittelten Zeiten, entsprechend den Flowcharts. Flowcharts für alle Feldgrößen sind im DMSB Reglement zu finden (DMSB-Reglement Drag Racing Sportliches Reglement Anhang 2).

8.6. Dial-in

Beim Dial-in handelt es sich um die reine Fahrzeit (E.T) zwischen Start und Ziel ohne Berücksichtigung der Reaktionszeit (R/T).

8.7. Ablauf vor dem Lauf

Im Anschluss an den Burnout sowie das eventuelle Rückwärtsfahren zur Startlinie müssen alle Kontrollen und Verfahren vor dem Lauf abgeschlossen sein, einschließlich:

- das Ausrichten des Fahrzeugs,
- Motor Justagen und das Einstellen der Wheelie-Bars,
- das Sichern des Notausstiegs (bei Funny Cars),
- das Einschalten von Race-Recordern und
- das Abwischen der Reifen,
- sowie alle anderen notwendigen Kontrollen und Verfahren,

bevor die Vorderräder den Lichtsensor von Pre-Stage durchbrechen und das Fahrzeug in Stage vorfährt.

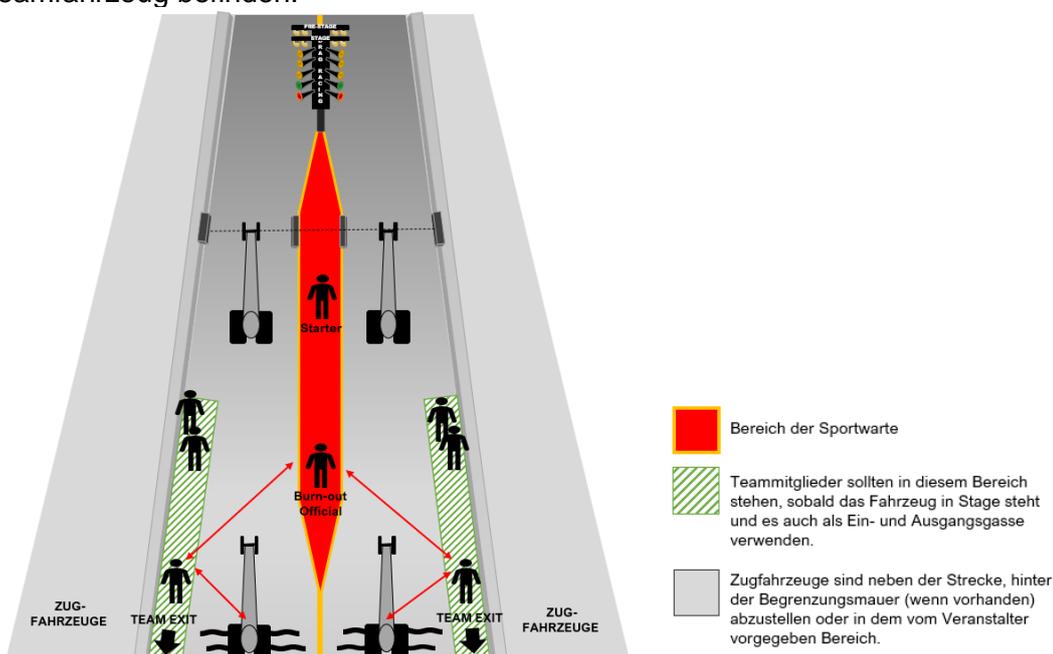
Kein Teammitglied darf das Wettbewerbsfahrzeug berühren oder irgendwelche Funktionen am Fahrzeug ausführen, sobald die Pre-Stage Lampen an sind. Jeder Verstoß gegen diese Regel führt zur Streichung des Laufs.

8.8. Alternates

Nach Beendigung der Qualifikation und Erstellung der Paarungen/Flowcharts werden diese nicht mehr geändert. Ist es jedoch einem oder mehreren qualifizierten Teilnehmer(n) nicht möglich, zur ersten Eliminationsrunde anzutreten (den Burnout-Bereich nicht zu erreichen), kann an ihrer Stelle ein Alternate (Nachrücker) eingesetzt werden. Der Bewerber, der als erster nicht qualifizierter auf der Qualifying-Liste steht, nimmt den ersten verfügbaren Platz ein, der Zweitschnellste, der sich nicht qualifiziert hat, den nächsten verfügbaren Platz und so weiter. Der Veranstalter legt in der Ausschreibung fest, ob die Alternate-Regel zur Anwendung kommt.

8.9. Verfahrensweise im Startbereich

Teammitglieder sollten sich jederzeit ihrer Umgebung bewusst sein. Der Sportwart-Bereich ist nur nach Aufforderung zu betreten. Je nach Streckengegebenheiten und Anweisungen des Veranstalters, wird empfohlen, dass sich Teammitglieder während dem Startvorgang am rechten bzw. linken Rand der Rennstrecke von ihrem Teamfahrzeug befinden.



Verfahren für die nächste Paarung:

Wenn ein Teammitglied als Einweiser eingesetzt wird, hat dieser 3-Sichtlinien zu berücksichtigen:

- Fahrer
- Burn-out Official
- Strecke

Sobald die Strecke freigegeben wird, erhält das entsprechende Teammitglied vom Burn-out Official das Zeichen zur Freigabe des Burn-outs.

8.10. Bye-run (Solo-Lauf)

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.

8.11. Gültigkeit eines Laufs

In den Eliminations ist ein Lauf gültig,

- Automobilklassen: wenn der Fahrer sein Fahrzeug unter eigener Motorkraft in Stage stellt und die Ampel runterläuft bis zum grünen Startlicht. Der Fahrer muss nicht losfahren.
- Motorradklassen: wenn der Fahrer sein Fahrzeug unter eigener Motorkraft in Stage stellt und nach runterlaufen der Ampel bei grün losfährt, der Lauf muss nicht beendet werden.

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

8.12. 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 (Stagen). Es ist nicht erlaubt einen zweiten Stellversuch (Re-staging) ohne Aufforderung durch den Starter durchzuführen.

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

8.13. Ergebnis

Das Ergebnis wird unmittelbar nach Beendigung des jeweiligen Qualifying-Durchgangs sowie Eliminations-Durchgangs veröffentlicht. Die Veröffentlichung kann entweder als Ausdruck auf einer Tafel oder Online erfolgen.

Alle Teilnehmer, die der offiziellen Nennliste eines Wettbewerbs zu entnehmen sind und für die Teilnahme am Wettbewerb bzw. Wettbewerbssteilen gemäß Reglement vorgesehen sind (siehe Starterliste), sind in den Ergebnislisten der betreffenden Wettbewerbe zu führen. Teilnehmer, die nicht gewertet werden können (nicht gestartet, ausgefallen, disqualifiziert u.ä.), sind mit dem entsprechenden Vermerk des Grundes der Nichtwertung am Ende der Ergebnisliste zu führen.

9. Wertung

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

Die Ermittlung der Wertung erfolgt in der Elimination im Ausscheidungsprinzip. Es wird in der Regel paarweise gefahren. Die Startaufstellung (Paarungen, Flowcharts) wird durch die Qualifikation ermittelt. Dies kann in der ersten Runde auch durch Random Pairing (Zufallsprinzip) erfolgen.

JUNIOR DRAGSTER (JD):

Sieger ist der Teilnehmer, welcher als erster die Ziellinie überquert, ohne den selbstgewählten Index zu unterfahren.

Unterfährt ein Teilnehmer seinen Klassenindex um 0,2 Sekunden oder weniger erhält er eine Verwarnung. Eine Wiederholung des Verstoßes führt zur Disqualifikation für den Rest der Veranstaltung. Unterfährt ein Teilnehmer seinen Klassenindex um mehr als 0,5 Sekunden oder überschreitet 137 km/h (85 mph) wird er von der Veranstaltung disqualifiziert.

Hat ein Fahrer noch keine Erfahrung im Junior Dragster muss er zuvor die Fahrtauglichkeit erfolgreich nachweisen, bevor er zum Wettbewerb zugelassen wird.

JUNIOR DRAG BIKE (JB)

In den Eliminations wird PROSTART mit einem HANDICAP im E.T.-Bracket-Stil verwendet. Sieger ist der Teilnehmer, welcher als erster die Ziellinie überquert, ohne den selbstgewählten Index zu unterfahren.

Unterfährt ein Teilnehmer seinen Klassenindex um 0,2 Sekunden oder weniger erhält er eine Verwarnung. Eine Wiederholung des Verstoßes führt zur Disqualifikation für den Rest der Veranstaltung. Unterfährt ein Teilnehmer seinen Klassenindex um mehr als 0,5 Sekunden oder überschreitet 160 km/h (100 mph) wird er von der Veranstaltung disqualifiziert.

Hat ein Fahrer noch keine Erfahrung im Junior Dragster muss er zuvor die Fahrtauglichkeit erfolgreich nachweisen, vor er zum Wettbewerb zugelassen wird.

PUBLIC RACE (PR), SPORT COMPACT (SPC), E.T.- BRACKET-KLASSEN

Sieger ist der Teilnehmer, welcher als erster die Ziellinie überquert, ohne den selbstgewählten Index zu unterfahren.

- **SUPERKLASSEN (Super Street, Super Gas, Super Gas Bike, Super Comp, Super Comp Bike)**
 Sieger ist der Teilnehmer, welcher als erster die Ziellinie überquert, ohne den Klassenindex zu unterfahren. In den Super-Klassen ist die Deep-Stage Regel zu beachten (siehe Art. 21.17.)

QUICK-16

Die erste Runde der Eliminations wird mit Sportsman-Ladder und einem 16er-Feld gefahren. In der ersten Eliminationsrunde basiert das Handicap auf der schnellsten Qualifikationszeit der jeweiligen Teilnehmer. Wenn die schnellste Qualifikationszeit z.B. 8,00 Sek. beträgt, beträgt der Dial-in der ersten Runde 8,00 Sek. Dies ähnelt dem Dial-in für Bracket-Racing, außer dass die Teilnehmer nicht einen selbstgewählten Index

angeben dürfen. Die Zeitnahme ermittelt die jeweils schnellste Qualifikationszeit der Teilnehmer und setzt diese automatisch als Dial-in für die erste Eliminationrunde fest.

Es gibt keine Break-out Regel an der Ziellinie. Das erste Auto, welches die Ziellinie überquert, gewinnt die Runde. Wenn ein Teilnehmer z.B. einen Dial-in von 8,00 Sek. hat und eine Runde gewinnt, aber 7,90 Sek. fährt wird der Dial-in für diesen Teilnehmer in der nächsten Runde ebenfalls auf 7,90 Sek. gesenkt.

Um übermäßiges "Sandbagging*" zu vermeiden, scheidet Teilnehmer die 0,50 Sek. schneller als ihre Qualifikationszeit fahren automatisch aus.

*Definition Sandbagging: Das Fahrzeug im Qualifying zurückzuhalten bzw. absichtlich langsamer zu fahren und um damit zu suggerieren, dass das Auto langsamer ist als es tatsächlich ist, um sich so einen zusätzlichen Spielraum zu verschaffen, um sich somit in den Eliminations einen Vorteil zu verschaffen.

10. Wertungsstrafen/Wertungsverlust/Disqualifikation

Wertungsstrafen sind Teil der Regelungsbefugnis des Renn-/Veranstaltungsleiter und des Schiedsgerichtes.

Gemäß DMSB-Reglement Drag Racing – Teil I - Sportliches Reglement.

11. Rechtswegausschluss und Haftungsbeschränkung

Gemäß DMSB-Rahmendausschreibung für Clubsport-Wettbewerbe Art.11.

12. Versicherung

Gemäß DMSB-Rahmendausschreibung für Clubsport-Wettbewerbe Art. 12.

13. Haftungsausschluss

Gemäß DMSB-Rahmendausschreibung für Clubsport-Wettbewerbe Art. 13.

14. Freistellung von Ansprüchen des Fahrzeugeigentümers

Gemäß DMSB-Rahmendausschreibung für Clubsport-Wettbewerbe Art. 14.

15. Änderungen der Ausschreibung, Absage der Veranstaltung

Die Ausschreibung darf grundsätzlich nur durch die genehmigende Stelle geändert werden. Ab Beginn der Veranstaltung (Dokumentenabnahme) können Änderungen bzw. Ergänzungen nur noch vorgenommen werden, wenn es aus Gründen der Sicherheit und/oder höheren Gewalt notwendig ist bzw. die in der Ausschreibung enthaltenen Angaben über Streckenlänge und Sportwarte betrifft. Der Veranstalter behält sich das Recht vor, die Veranstaltung oder einzelne Wettbewerbe abzusagen.

16. Preise / Siegerehrung

Die Siegerehrung ist Bestandteil der Veranstaltung. Fahrer, die bei der Siegerehrung nicht anwesend sind, haben keinen Anspruch auf Aushändigung der Preise.

17. Sachrichter / Sportwarte / Schiedsgericht / Strafen

17.1. Sachrichter / Sportwarte

Sachrichter

Der Veranstalter setzt Sportwarte ein, die als Sachrichter fungieren. Sportwarte der Streckensicherung können auch Sachrichter sein.

Sportwarte

Für die nachfolgenden Funktionen ist ein DMSB-lizenziertes Sportwart vorgeschrieben:

- Rennleiter/in Drag Racing (mind. Stufe C)
Der Rennleiter hat für die Organisation und Durchführung eines Clubsport Drag Race nach den Bestimmungen und Regelungen dieses Clubsport-Reglements Sorge zu tragen und sollte über ausreichende Erfahrung in der Organisation, Leitung und Durchführung von Drag Racing verfügen. Aufgaben und Pflichten, z.B. für die Bereiche Streckensicherheit, Streckensicherung, Zeitnahme, Ermittlung und Auswertung der Ergebnisse, u.ä. sollten vom Rennleiter auf weitere geeignete Personen in der Veranstaltungsorganisation übertragen werden.
- Technischer Kommissar Drag Racing (mind. Stufe C)

Für die nachfolgenden Funktionen wird ein DMSB-lizenziertes Sportwart empfohlen:

- Sportkommissar min. Stufe B (als Vorsitz des Schiedsgerichts)
- Zeitkommissar Drag Racing
- Starter Drag Racing

Um einen reibungslosen Ablauf zu gewährleisten werden Pit-Marshals empfohlen oder die Verwendung eines Pit-Fahrzeugs mit Megaphone. Die grundsätzliche Aufgabe des Drag Racing Pit-Marshals ist es, den Teilnehmern Informationen zu ihrer Startzeit und dem aktuellen zeitlichen Ablauf der Veranstaltung zu geben.

Der Einsatz von DMSB-lizenzierten Sportwarten obliegt der jeweils genehmigenden Sportabteilung (Ausnahme: Art. 1.1).

17.2. Schiedsgericht

Gemäß DMSB-Rahmendausschreibung für Clubsport-Wettbewerbe Art. 17.2.

17.3. Strafen

Gegen den Teilnehmer können vom Rennleiter, Veranstaltungsleiter oder Schiedsgericht folgende Strafen festgesetzt werden:

- Verwarnung
- Geldstrafe (bis zu 125 EUR)
- Ausschluss von einer Qualifikationsrunde
- Nichtzulassung zum Start
- Verbot der Teilnahme an der Veranstaltung
- Disqualifikation Ausschluss von der Teilnahme an der Veranstaltung bzw. von der weiteren Teilnahme an der Veranstaltung

Geldstrafen sind als Spenden an eine der folgenden Institutionen gemäß Ausschreibung zu entrichten:

- ADAC Stiftung Sport,
- DMV e.V.,
- ADMV e.V. oder
- dmsj. Hinweis: Die Verwendung erfolgt ausschließlich zur Nachwuchsförderung, eine Spendenquittung kann hierfür nicht ausgestellt werden.

18. Einsprüche

Gemäß DMSB-Rahmendausschreibung für Clubsport-Wettbewerbe Art. 18.

19. Besondere Bestimmungen

Gemäß DMSB-Rahmendausschreibung für Clubsport-Wettbewerbe Art. 19.

Umwelt

Der Veranstalter hat grundsätzlich durch geeignete Maßnahmen und Information der Teilnehmer und Zuschauer dafür Sorge zu tragen und durchzusetzen, dass Umweltschäden vermieden und Abfälle ordnungsgemäß entsorgt werden. Die Teilnehmer haben insbesondere eigenverantwortlich geeignete Maßnahmen zu ergreifen, dass Abfälle und insbesondere eventuell austretende Betriebsstoffe (z.B. Öle oder Treibstoffe) nicht in den Boden und Gewässer geraten können (Umweltmatte) und fachgerecht entsorgt werden. Zur Um- und Durchsetzung der Umweltbestimmungen und v.a. zur umweltfachlichen Beratung der Teilnehmer wird die Einsetzung eines Umweltbeauftragten empfohlen. Bei Zuwiderhandlungen kann der Teilnehmer (dieser haftet auch für seine Helfer) durch das Schiedsgericht disqualifiziert werden. Darüber hinaus kann er vom Veranstalter für alle entsprechenden Folgekosten haftbar gemacht werden.

FAQ

Was ist ein Drag Race?

Bei einem Drag Race handelt es sich um einen Beschleunigungswettbewerb aus dem Stand zwischen zwei Fahrzeugen über eine abgemessene Distanz. Der akzeptierte Standard für diese Distanz ist entweder eine Viertelmeile (402,33 m) oder eine Achtelmeile (201,16 m). Diese Wettbewerbe werden mithilfe eines elektronischen Geräts gestartet, das allgemein als „Christmas Tree“ (Weihnachtsbaum/Startampel) bezeichnet wird. Beim Verlassen der Startlinie aktiviert jeder Teilnehmer einen Timer, der wiederum gestoppt wird, wenn dasselbe Fahrzeug die Ziellinie erreicht. Die Zeit zwischen Start-Ziel, die von der Zeitmessanlage gemessen wird ist die „Elapsed Time“ E.T. (verstrichene Zeit) des Fahrzeugs, die zur Messung der Leistung und häufig auch zur Bestimmung von Handicaps während des Wettbewerbs dient.

Wer gewinnt was?

Das Hauptziel besteht darin, der Gesamtsieger der Wettbewerbsklasse zu werden. Es wird in der Regel paarweise gefahren in einer Reihe von Ausscheidungsläufen (Eliminations) im Turnierstil. Ein Fahrzeug scheidet pro Paarung aus, während die jeweiligen Gewinner in die folgende Wettbewerbsrunde voranschreiten. Diese Serie von Wettbewerbsläufen wird so lange fortgesetzt, bis ein Fahrzeug als Sieger übrig bleibt.

Was ist E.T. Bracket-Racing (Handicap Racing)

Beim Bracket-Racing werden Fahrzeuge auf der Grundlage ihrer Leistung unterteilt in sogenannte *E.T.-Zeitklassen. Diese Form des Drag Racings bietet einen guten Ausgangspunkt für Teilnehmer, die in den Sport einsteigen möchten. Bei dieser Form des Wettbewerbs können zwei Fahrzeuge mit unterschiedlichem Leistungsniveau potenziell gleichberechtigt gegeneinander antreten. Die voraussichtliche E.T.* für jedes Fahrzeug werden verglichen, wobei das langsamere Fahrzeug einen Vorsprung erhält, welches der Differenz der beiden entspricht. Mit diesem System können praktisch zwei beliebige Fahrzeuge in einem Drag-Race gepaart werden.

Beispiel:

Fahrzeug „A“ wurde für die Viertelmeile mit 17,78 Sek., 17,74 Sek. und 17,76 Sek. gemessen, und der Fahrer ist der Meinung, dass ein Dial-in (selbstgewählte Zeit) von 17,75 Sek. angemessen ist. Mittlerweile hat der Fahrer von Fahrzeug „B“ auf derselben Strecke Zeiten von 15,27 Sek. 15,22 Sek und 15,26 Sek. gefahren und sich für eine „Dial-in“ von 15,25 Sek. entschieden. Dementsprechend erhält Fahrzeug A einen Vorsprung von 2,5 Sekunden vor Fahrzeug B, wenn der „Tree“ (Baum/Startampel) herunterzählt, bis jedes Fahrzeug grünes Startlicht hat. Wenn beide Fahrzeuge die Viertelmeile genau in der vorgegebenen Zeit zurücklegen, gewinnt der Fahrer, der am schnellsten auf das Startsignal reagiert hat. Die Reaktion auf das Startsignal wird Reaktionszeit (Reaction Time = R/T) genannt. Die Zeit von beide Bahnen werden unabhängig voneinander gemessen und die Uhr startet erst, wenn sich das Fahrzeug tatsächlich bewegt. Aus diesem Grund, kann es manchmal so erscheinen als ob ein Fahrzeug einen mathematischen Vorteil hat, wenn man die E.T.* vergleicht aber tatsächlich das Rennen verlieren. Wegen dieser Tatsache ist die Reaktionszeit im Drag Racing äußerst wichtig.

*E.T. = Elapsed Time (verstrichene Zeit)