



# Drag Racing Reglement

## 2012

### Afsnit 8 Drag Bike

Ændringer fra 2010<sup>1</sup> til 2014<sup>2</sup> er markeret med **rød**

---

Forkortelser:

<b>FIM</b>	=	Federation Internationale de Motocyclisme (verdensforbund).
<b>UEM</b>	=	European Motorcycle Union (Europæisk Motorcykel Union).
<b>EU-land</b>	=	Alle lande i Europa (Ikke alle lande er medlem af UEM).
<del><b>SD RR/DR</b></del>	<del>=</del>	<del>Sportsdivision Road/Drag Racing</del>
<b>SRRC</b>	=	FIM & UEM Banereglement.
<b>SK RR DR</b>	=	Sportskommission Road Racing/Drag Racing
<b>SU DR</b>	=	Sportsudvalg Drag Racing



## Indholdsfortegnelse

<b>8.1 GENERELT</b> .....	12
<b>8.1.1 Biler og motorcykler Biler og motorcykler må ikke køre samtidigt på banen.</b> .....	12
<b>8.2. KØRER</b> .....	12
<b>8.2.2 BEKLÆDNING</b> .....	12
<b>8.2.2.1 ALMINDELIG</b> .....	12
<b>8.2.2.2 GRUPPE F2 OG F3</b> .....	12
<b>8.3.1.1. GRUPPE F1</b> .....	12
<b>8.3.1.2. GRUPPE F2</b> .....	12
<b>8.3.1.3. GRUPPE F3</b> .....	12
<b>8.3.2. ALMINDELIGE MOTORCYKELSBESTEMMELSER</b> .....	12
<b>8.3.2.1. BREMSER</b> .....	12
<b>8.3.2.2. DÆK OG FÆLGE</b> .....	13
<b>8.3.2.3. STEL</b> .....	13
<b>8.3.2.4. STYRESTOP</b> .....	13
<b>8.3.2.5. FRIHØJDE</b> .....	13
<b>8.3.2.6. FORGAFFEL</b> .....	13
<b>8.3.2.7. KOBLING- OG BREMSEGREB</b> .....	13
<b>8.3.2.8. STRØMLIGNENDE KÅBER</b> .....	13
<b>8.3.2.8. WHEELIE-BAR</b> .....	13
<b>8.3.2.9. KÆDESKÆRM</b> .....	14
<b>8.3.2.10. KOMPRESSOR</b> .....	14
<b>8.3.2.11. BRÆNDSTOFHANE</b> .....	14
<b>8.3.2.12. SLANGE OG TRYKSLANGE</b> .....	14
<b>8.3.2.13. KARBURATOR/INJEKTOR</b> .....	14
<b>8.3.2.14. BRÆNDELSAFBRYDER</b> .....	14
<b>8.3.2.15. OLIEOPSAMLER</b> .....	14
<b>8.3.2.16. LÅSETRÅD</b> .....	14
<b>8.3.2.17. KÆDER</b> .....	14
<b>8.3.2.18. NØDSTOP</b> .....	14
<b>8.3.2.19. UDS TØDNING</b> .....	14
<b>8.3.2.21. KONTRAVÆGT</b> .....	15
<b>8.3.2.22. SELVSTARTSANORDNING</b> .....	15
<b>8.3.2.23. CENTRIFUGALKOBLING</b> .....	15
<b>8.3.2.24. SIKKERHEDSBÆLTE</b> .....	15
<b>8.3.2.25. MOTORKONTROL</b> .....	15



8.3.2.26. COMPUTER .....	15
8.3.2.27. LATTERGAS OG TRYKLUF .....	15
8.3.3. SÆRLIGE BESTEMMELSER FOR STREET BIKE .....	15
8.3.3.1. SPECIFIKATION .....	15
8.3.3.2. TILLADTE ÆNDRINGER .....	16
8.3.4. SÆRLIGE BESTEMMELSER FOR SUPER GAS BIKE INDEX 9,50/6,20 SEK. ....	16
8.3.4.1. SPECIFIKATION .....	16
8.3.4.2 BRÆNDSTOF .....	16
8.3.4.3 BRUG AF COMPUTERE .....	16
8.3.4.4 BRUG AF LATTERGAS .....	16
8.3.5. SÆRLIGE BESTEMMELSER FOR HARLEY BREAK OUT INDEX 11,30/7,20 SEK .....	16
8.3.5.1. SPECIFIKATION .....	16
8.3.5.2. GODKENDTE KØRETØJER .....	16
8.3.5.3. TILLADTE ÆNDRINGER .....	16
8.3.5.4. AKSELAFSTAND .....	17
8.3.5.5. DÆKSBREDDE .....	17
8.3.5.6. FRIHØJDE.....	17
8.3.5.7. STYRESTOP .....	17
8.3.5.8. MOTORVOLUME .....	17
8.3.5.9. MINIMUMS VÆGT .....	17
8.3.6. SÆRLIGE BESTEMMELSER FOR HARLEY DRAG .....	17
8.3.6.1. SPECIFIKATION .....	17
8.3.6.2. GODKENDTE KØRETØJER .....	17
8.3.6.3. TILLADTE ÆNDRINGER .....	17
8.3.6.4. AKSELAFSTAND .....	18
8.3.6.5. DÆKSBREDDE .....	18
8.3.6.6. FRIHØJDE.....	18
8.3.6.7. STYRESTOP .....	18
8.3.6.8. STØTTEFOD .....	18
8.3.6.8. MOTORVOLUME .....	18
8.3.6.10. MINIMUMS VÆGT .....	18
8.3.7. SÆRLIGE BESTEMMELSER FOR SUPER DRAG BIKE .....	18
8.3.7.1. SPECIFIKATION .....	18
8.3.9 SÆRLIGE BESTEMMELSER FOR OLD SCHOOL BIKE. BRACKET .....	19
8.3.9.1 SPECIFIKATION .....	19
8.3.10 BRÆNDSTOF .....	19
8.3.10.1. GRUPPE F1 .....	19
8.3.10.2.GRUPPE F2 OG F3 .....	19



8.3.10.3. TOP FUEL, SUPER TWIN OG FUNNY BIKE .....	19
8.3.10.4. UDLUFTNING AF FLYDENDE GAS OG BRÆNDSTOF .....	19
8.3.11. KONKURRENCE NUMMER .....	19
8.4.1. RETNINGSLINIER FOR DRAG RACING BANER .....	19
8.4.2. BANE BREDE .....	20
8.4.3. BELÆGNING .....	20
8.4.4. BREMSESTRÆKNING 1/8 MILE 1/4 MILE .....	20
8.4.5. STARTLINIE .....	20
8.4.6. MÅL .....	20
8.4.7. AFKØRSEL .....	20
8.4.8. PUBLIKUMSAFSPÆRRING .....	20
8.4.9. UDRYKNINGSTILKØRSEL .....	21
8.4.10. SIKKERHEDSKØRETØJ .....	21
8.4.11. FOTOGRAFER .....	21
8.4.12. BRANDSLUKKER .....	21
8.4.1.1. MILJØ .....	21
8.4.1.2. OLIEOPSAMLING .....	21
8.4.1.3. AFFALD .....	21
8.4.1.4. TOILET .....	21
8.4.2.1. TIDTAGNINGSSANLÆG .....	21
8.4.2.2. INDLEDNING .....	21
8.4.2.3. STARTOMRÅDE .....	21
8.4.2.4. MÅLOMRÅDE .....	21
8.4.2.5. FOTOCCELLER .....	22
8.4.2.6. STARTLAMPER .....	22
8.4.2.7. DEEP STAGE .....	22
8.4.6. FREMGANGSMÅDE .....	22
8.4.6.1. PRESTAGE .....	22
8.4.6.2. STAGE .....	22
8.4.6.3. START .....	22
8.4.6.4. HANDICAPSTART .....	22
8.4.6.5. PRO START .....	23
8.4.6.6. TIDTAGNING .....	23
8.4.6.7. TYVSTART .....	23
8.4.6.8. REAKTIONSTID .....	23
8.4.6.8. HASTIGHEDSMÅLING .....	23
8.4.6.9. VINDERANGIVELSE .....	23
8.4.6.10. AFBRUDT START .....	23



8.4.6.11. BLOKERET BANE.....	23
8.4.7 NØJAGTIGHEDSKRAV.....	24
8.4.7.1. PRESTAGE, STAGE.....	24
8.4.7.2. HANDICAP.....	24
8.4.7.3. TIDTAGNING.....	24
8.4.7.4. SLUTFART.....	24
8.4.7.5. VINDERANGIVELSE.....	24
8.4.7.6. TID, FOTOCELLER.....	24
8.4.8. REGISTRERING AF TIDER.....	24
8.4.8.1. COMPUTERSYSTEM.....	24
8.4.8.2. TIMESLIP.....	24
8.4.8.3. RAPPORTERING.....	24
8.4.8.4. MESTERSKABSKONKURRENCER.....	24
8.5. ORGANISATION AF KONKURRENCER.....	25
8.5.1. TILLÆGSREGLER (TR).....	25
8.6.1. SKIFT AF KØRER ELLER MOTORCYKEL.....	25
8.6.2. KONKURRENCEFORM.....	25
8.6.3. DEFINITION AF EN RUNDE.....	25
8.6.4. KVALIFICERING.....	25
8.6.4.1. KVALIFIKATIONSRUNDER.....	25
8.6.4.2. KVALIFIKATIONSRUNDER VED MESTERSKAB.....	25
8.6.5. ELIMINERING.....	25
8.6.5.1. KONKURRENCER ARRANGERES KUN MED FØLGENDE SYSTEM:.....	25
8.6.5.2. STARTOPSTILLING (STIGE).....	26
8.6.5.3. VALG AF BANE.....	26
8.6.5.4. RESERVE.....	26
8.6.5.5. PRO-STIGE.....	26
8.6.5.6. SOLOLØB.....	26
8.6.5.7. VINDER.....	26
8.6.5.8. VIDERE DELTAGELSE.....	27
8.6.5.9. UDGÅET KØRER.....	27
8.6.6. STARTOPSTILLING.....	27
8.6.7. BURN OUT.....	27
8.6.7.1. OMSTART.....	27
8.6.8. START.....	27
8.6.8.1. START PROCEDURE.....	27
8.6.8.2. START.....	27
8.6.8.3. PRO START.....	27



8.6.8.4. STARTERENS AUTORITET.....	27
8.6.9. TYVSTART.....	28
8.6.9.1. KVALIFICERING.....	28
8.6.9.2. ELIMINERING.....	28
8.6.10. UDELUKKELSE.....	28
8.6.11. OMKØRSEL.....	28
8.6.12. TIDSGRÆNSE.....	28
8.6.13. BRACKET RACING (SPECIEL TYPE AF HANDICAPKØRSEL).....	28
8.6.14. ET RACING.....	28
8.6.15. PR KØRSEL.....	28
8.6.16. EFTER KONKURRENCEN.....	28
8.6.17 INDBERETNING AF POINT TIL SU DR.....	29
8.7. REKORD.....	29
8.8. REGLER FOR ÅBENT DM I DRAG RACING.....	29
8.8.1. KONKURRENCER.....	29
8.8.1.1 ANTAL.....	29
8.8.2. DELTAGERE.....	29
8.8.3. MOTORCYKLER.....	29
8.8.4. KONKURRENCE AFDELINGER GENNEMFØRES.....	29
8.8.5. POINT BEREGNING.....	29
8.8.6. SLUTRESULTAT.....	30
8.8.7. MESTERSKABSMEDALJER I DM.....	30
8.9. SÆRLIGE BESTEMMELSER FOR JUNIOR DRAG BIKE.....	30
8.9.1. I JUNIOR DRAG BIKE KØRES DER 1/8-MILE (201,17 M).....	30
8.9.6. INDEX.....	31
8.9.8. MOTOR.....	31
8.9.12. TÆNDING.....	31
8.9.13. BATTERI, STARTER.....	32
8.9.14. KORTSLUTNING.....	32
8.9.15. STEL.....	32
8.9.16. AKSELAFSTAND.....	32
8.9.17. DÆK OG FÆLGE.....	32
8.9.18. WHEELIEBAR.....	32
8.9.19. REKORD.....	32
8.10 SÆRLIGE BESTEMMELSER FOR SPRINT.....	32
<u>8.1 GENERELT.....</u>	<u>6</u>
<u>8.1.1 BILER OG MOTORCYKLER.....</u>	<u>7</u>
<u>8.2. KØRER.....</u>	<u>7</u>
<u>8.2.2 BEKLÆDNING.....</u>	<u>7</u>



<u>8.2.2.1 ALMINDELIG</u> .....	7
<u>8.2.2.2 GRUPPE F2 OG F3</u> .....	7
<u>8.3.1.1. GRUPPE F1</u> .....	7
<u>8.3.1.2. GRUPPE F2</u> .....	7
<u>8.3.1.3. GRUPPE F3</u> .....	7
<u>8.3.2. ALMINDELIGE MOTORCYKELSBESTEMMELSER</u> .....	7
<u>8.3.2.1. BREMSER</u> .....	7
<u>8.3.2.2. DÆK OG FÆLGE</u> .....	8
<u>8.3.2.3. STEL</u> .....	8
<u>8.3.2.4. STYRESTOP</u> .....	8
<u>8.3.2.5. FRIHØJDE</u> .....	8
<u>8.3.2.6. FORGAFFEL</u> .....	8
<u>8.3.2.7. KOBLING OG BREMSEGREB</u> .....	8
<u>8.3.2.8. STRØMLIGNENDE KÅBER</u> .....	8
<u>8.3.2.8. WHEELIE-BAR</u> .....	8
<u>8.3.2.9. KÆDESKÆRM</u> .....	8
<u>8.3.2.10. KOMPRESSOR</u> .....	9
<u>8.3.2.11. BRÆNDSTOFHANE</u> .....	9
<u>8.3.2.12. SLANGE OG TRYKSLANGE</u> .....	9
<u>8.3.2.13. KARBURATOR/INJEKTOR</u> .....	9
<u>8.3.2.14. BRÆNDSLSAFBRYDER</u> .....	9
<u>8.3.2.15. OLIEOPSAMLER</u> .....	9
<u>8.3.2.16. LÅSETRÅD</u> .....	9
<u>8.3.2.17. KÆDER</u> .....	9
<u>8.3.2.18. NØDSTOP</u> .....	9
<u>8.3.2.19. UDS TØDNING</u> .....	9
<u>8.3.2.21. KONTRAVÆGT</u> .....	9
<u>8.3.2.22. SELVSTARTSANORDNING</u> .....	10
<u>8.3.2.23. CENTRIFUGALKOBLING</u> .....	10
<u>8.3.2.24. SIKKERHEDSBÆLTE</u> .....	10
<u>8.3.2.25. MOTORKONTROL</u> .....	10
<u>8.3.2.26. COMPUTER</u> .....	10
<u>8.3.2.27. LATTERGAS OG TRYKLUF T</u> .....	10
<u>8.3.3. SÆRLIGE BESTEMMELSER FOR STREET BIKE</u> .....	10
<u>8.3.3.1. SPECIFIKATION</u> .....	10
<u>8.3.3.2. TILLADTE ÆNDRINGER</u> .....	10
<u>8.3.4. SÆRLIGE BESTEMMELSER FOR SUPER GAS BIKE INDEX 9,50/6,20 SEK.</u> .....	11
<u>8.3.4.1. SPECIFIKATION</u> .....	11



<b>8.3.4.2 BR/ENDSTOF</b> .....	11
<b>8.3.4.3 BRUG AF COMPUTERE</b> .....	11
<b>8.3.4.4 BRUG AF LATTERGAS</b> .....	11
<b>8.3.5. SÆRLIGE BESTEMMELSER FOR HARLEY BREAK OUT INDEX 11,30/7,20 SEK</b> .....	11
<b>8.3.5.1. SPECIFIKATION</b> .....	11
<b>8.3.5.2. GODKENDTE KØRETØJER</b> .....	11
<b>8.3.5.3. TILLADTE ÆNDRINGER</b> .....	11
<b>8.3.5.4. AKSELAFSTAND</b> .....	11
<b>8.3.5.5. D/EKSBREDDE</b> .....	12
<b>8.3.5.6. FRIHØJDE</b> .....	12
<b>8.3.5.7. STYRESTOP</b> .....	12
<b>8.3.5.8. MOTORVOLUME</b> .....	12
<b>8.3.5.9. MINIMUMS VÆGT</b> .....	12
<b>8.3.6. SÆRLIGE BESTEMMELSER FOR HARLEY DRAG</b> .....	12
<b>8.3.6.1. SPECIFIKATION</b> .....	12
<b>8.3.6.2. GODKENDTE KØRETØJER</b> .....	12
<b>8.3.6.3. TILLADTE ÆNDRINGER</b> .....	12
<b>8.3.6.4. AKSELAFSTAND</b> .....	12
<b>8.3.6.5. D/EKSBREDDE</b> .....	13
<b>8.3.6.6. FRIHØJDE</b> .....	13
<b>8.3.6.7. STYRESTOP</b> .....	13
<b>8.3.6.8. STØTTEFOD</b> .....	13
<b>8.3.6.8. MOTORVOLUME</b> .....	13
<b>8.3.6.10. MINIMUMS VÆGT</b> .....	13
<b>8.3.7. SÆRLIGE BESTEMMELSER FOR SUPER DRAG BIKE</b> .....	13
<b>8.3.7.1. SPECIFIKATION</b> .....	13
<b>8.3.9 SÆRLIGE BESTEMMELSER FOR OLD SCHOOL BIKE. BRACKET</b> .....	14
<b>8.3.9.1 SPECIFIKATION</b> .....	14
<b>8.3.10 BR/ENDSTOF</b> .....	14
<b>8.3.10.1. GRUPPE F1</b> .....	14
<b>8.3.10.2. GRUPPE F2 OG F3</b> .....	14
<b>8.3.10.3. TOP FUEL, SUPER TWIN OG FUNNY BIKE</b> .....	14
<b>8.3.10.4. UDLUFTNING AF FLYDENDE GAS OG BR/ENDSTOF</b> .....	14
<b>8.3.11. KONKURRENCE NUMMER</b> .....	14
<b>8.4.1. RETNINGSLINIER FOR DRAG RACING BANER</b> .....	14
<b>8.4.2. BANEKSBREDDE</b> .....	14
<b>8.4.3. BELÆGNING</b> .....	15
<b>8.4.4. BREMSESTRÆKNING 1/8 MILE 1/4 MILE</b> .....	15



<u>8.4.5. STARTLINIE</u> .....	15
<u>8.4.6. MÅL</u> .....	15
<u>8.4.7. AFKØRSEL</u> .....	15
<u>8.4.8. PUBLIKUMSAFSPÆRRING</u> .....	15
<u>8.4.9. UDRYKNINGSTILKØRSEL</u> .....	16
<u>8.4.10. SIKKERHEDSKØRETØJ</u> .....	16
<u>8.4.11. FOTOGRAFER</u> .....	16
<u>8.4.12. BRANDSLUKKER</u> .....	16
<u>8.4.1.1. MILJØ</u> .....	16
<u>8.4.1.2. OLIEOPSAMLING</u> .....	16
<u>8.4.1.3. AFFALD</u> .....	16
<u>8.4.1.4. TOILET</u> .....	16
<u>8.4.2.1. TIDTAGNINGSSANLÆG</u> .....	16
<u>8.4.2.2. INDLEDNING</u> .....	16
<u>8.4.2.3. STARTOMRÅDE</u> .....	16
<u>8.4.2.4. MÅLOMRÅDE</u> .....	16
<u>8.4.2.5. FOTOCELLER</u> .....	17
<u>8.4.2.6. STARTLAMPER</u> .....	17
<u>8.4.2.7. DEEP STAGE</u> .....	17
<u>8.4.6. FREMGANGSMÅDE</u> .....	17
<u>8.4.6.1. PRESTAGE</u> .....	17
<u>8.4.6.2. STAGE</u> .....	17
<u>8.4.6.3. START</u> .....	17
<u>8.4.6.4. HANDICAPSTART</u> .....	17
<u>8.4.6.5. PRO START</u> .....	17
<u>8.4.6.6. TIDTAGNING</u> .....	18
<u>8.4.6.7. TYVSTART</u> .....	18
<u>8.4.6.8. REAKTIONSTID</u> .....	18
<u>8.4.6.8. HASTIGHEDSMÅLING</u> .....	18
<u>8.4.6.9. VINDERANGIVELSE</u> .....	18
<u>8.4.6.10. AFBRUDT START</u> .....	18
<u>8.4.6.11. BLOKERET BANE</u> .....	18
<u>8.4.7 NØJAGTIGHEDSKRAV</u> .....	18
<u>8.4.7.1. PRESTAGE, STAGE</u> .....	18
<u>8.4.7.2. HANDICAP</u> .....	19
<u>8.4.7.3. TIDTAGNING</u> .....	19
<u>8.4.7.4. SLUTFART</u> .....	19
<u>8.4.7.5. VINDERANGIVELSE</u> .....	19



<b>8.4.7.6. TID, FOTOCELLER</b> .....	19
<b>8.4.8. REGISTRERING AF TIDER</b> .....	19
<b>8.4.8.1. COMPUTERSYSTEM</b> .....	19
<b>8.4.8.2. TIMESLIP</b> .....	19
<b>8.4.8.3. RAPPORTERING</b> .....	19
<b>8.4.8.4. MESTERSKABSKONKURRENCER</b> .....	19
<b>8.5. ORGANISATION AF KONKURRENCER</b> .....	19
<b>8.5.1. TILLÆGSREGLER (TR)</b> .....	20
<b>8.6.1. SKIFT AF KØRER ELLER MOTORCYKEL</b> .....	20
<b>8.6.2. KONKURRENCEFORM</b> .....	20
<b>8.6.3. DEFINITION AF EN RUNDE</b> .....	20
<b>8.6.4. KVALIFICERING</b> .....	20
<b>8.6.4.1. KVALIFIKATIONSRUNDER</b> .....	20
<b>8.6.4.2. KVALIFIKATIONSRUNDER VED MESTERSKAB</b> .....	20
<b>8.6.5. ELIMINERING</b> .....	20
<b>8.6.5.1. KONKURRENCER ARRANGERES KUN MED FØLGENDE SYSTEM:</b> .....	20
<b>8.6.5.2. STARTOPSTILLING (STIGE)</b> .....	21
<b>8.6.5.3. VALG AF BANE</b> .....	21
<b>8.6.5.4. RESERVE</b> .....	21
<b>8.6.5.5. PRO-STIGE</b> .....	21
<b>8.6.5.6. SOLOLØB</b> .....	21
<b>8.6.5.7. VINDER</b> .....	21
<b>8.6.5.8. VIDERE DELTAGELSE</b> .....	22
<b>8.6.5.9. UDGÅET KØRER</b> .....	22
<b>8.6.6. STARTOPSTILLING</b> .....	22
<b>8.6.7. BURN OUT</b> .....	22
<b>8.6.7.1. OMSTART</b> .....	22
<b>8.6.8. START</b> .....	22
<b>8.6.8.1. START PROCEDURE</b> .....	22
<b>8.6.8.2. START</b> .....	22
<b>8.6.8.3. PRO START</b> .....	22
<b>8.6.8.4. STARTERENS AUTORITET</b> .....	22
<b>8.6.9. TYVSTART</b> .....	23
<b>8.6.9.1. KVALIFICERING</b> .....	23
<b>8.6.9.2. ELIMINERING</b> .....	23
<b>8.6.10. UDELUKKELSE</b> .....	23
<b>8.6.11. OMKØRSEL</b> .....	23
<b>8.6.12. TIDSGRÆNSE</b> .....	23



<b>8.6.13. BRACKET RACING (SPECIEL TYPE AF HANDICAPKØRSEL)</b> .....	23
<b>8.6.14. ET RACING</b> .....	23
<b>8.6.15. PR KØRSEL</b> .....	23
<b>8.6.16. EFTER KONKURRENCEN</b> .....	23
<b>8.6.17 INDBERETNING AF POINT TIL SU DR</b> .....	24
<b>8.7. REKORD</b> .....	24
<b>8.8. REGLER FOR ÅBENT DM</b> .....	24
<b>8.8.1. KONKURRENCER</b> .....	24
<b>8.8.1.1 ANTAL</b> .....	24
<b>8.8.2. DELTAGERE</b> .....	24
<b>8.8.3. MOTORCYKLER</b> .....	24
<b>8.8.4. KONKURRENCE AFDELINGER GENNEMFØRES</b> .....	24
<b>8.8.5. POINT BEREGNING</b> .....	24
<b>8.8.6. SLUTRESULTAT</b> .....	25
<b>8.8.7. MESTERSKABSMEDALJER I DM</b> .....	25
<b>8.9. SÆRLIGE BESTEMMELSER FOR JUNIOR DRAG BIKE</b> .....	25
<b>8.9.1. I JUNIOR DRAG BIKE KØRES DER 1/8-MILE (201,17 M)</b> .....	25
<b>8.9.6. INDEX</b> .....	26
<b>8.9.8. MOTOR</b> .....	26
<b>8.9.12. T/ENDING</b> .....	26
<b>8.9.13. BATTERI, STARTER</b> .....	27
<b>8.9.14. KORTSLUTNING</b> .....	27
<b>8.9.15. STEL</b> .....	27
<b>8.9.16. AKSELAFSTAND</b> .....	27
<b>8.9.17. DÆK OG FÆLGE</b> .....	27
<b>8.9.18. WHEELIEBAR</b> .....	27
<b>8.10 SÆRLIGE BESTEMMELSER FOR SPRINT</b> .....	27



## **8.1 Generelt**

Drag/Sprint Racing gennemføres på et lige stykke belægning af asfalt eller lignende, af flg. længde: 402,33 m (1/4 engelsk mile), 201,16 m (1/8 engelsk mile).

"Sprint" race er løb på en bestemt afstand, fra et punkt til et andet punkt på tid. Tiden bruges til udarbejdelse af resultatlisten.

"Drag" race er hurtigheds løb på eliminerings basis mellem 2 kører fra et punkt til et andet punkt.

### **8.1.1 Biler og motorcykler**

Biler og motorcykler må ikke køre samtidigt på banen.

## **8.2. Kører**

### **8.2.1 Klassetilhørsforhold**

Kørerlicens kan erhverves fra det år køreren fylder 16 år til gruppe F 1.

### **8.2.2 Beklædning**

#### **8.2.2.1 Almindelig**

Kører skal bære heldragt eller bukser og jakke af skind, og skal være hel i syninger og lynlåse. I lædertøjet må foret ikke være af nylon eller andet syntetisk materiale, undtagen hvis man har en heldækkende underdragt af silke eller bomuld som bæres nærmest kroppen, hvis bukser og jakke anvendes skal disse mindst overlape hinanden med 50 mm, når køreren har indtaget kørerstillingen.

Køreren skal yderligere bære godkendt hjelm, kørerhandsker samt støvler af læder. Støvlerne skal have en minimum højde på 200 mm. Bukserne skal overlape støvlerne. Beskyttelsesbriller skal have en blød beskyttelseskant rundt om hele glasset. Rygbeskytter skal anvendes, den skal være fra skulderblad til lænden og mindst 10 cm bred.

#### **8.2.2.2 Gruppe F2 og F3**

Skal anvende heldragt, må kunne deles med lynlås, som skal lynes med 75 % af hele omkredsen, samt godkendt integralthjelm. Rygbeskytter skal anvendes.

## **8.3. Konkurrencemotorcykel og brændstof**

### **8.3.1.1. Gruppe F1**

PR-kørsel, motorcykler over 10 sekunder (1/8 mile over 6,4 sekunder).

### **8.3.1.2. Gruppe F2**

Motorcykler under 10 sekunder (1/8 mile under 6,4 sekunder).

### **8.3.1.3. Gruppe F3**

Pro Stock, Funny Bike, Top Fuel, Super Twin.

## **8.3.2. Almindelige motorcykelsbestemmelser**

Motorcykler tilhørende i gruppe F tillades.

### **8.3.2.1. Bremses**

Motorcyklen skal være udstyret med 2 uafhængige bremsesystemer som virker på 2 hjul. Bremseskiver skal minimum være 175 mm i diameter. Bremsetromler skal minimum være 150 mm i diameter. Hvis motorcykler

i original udførelse er udstyret med mindre bremses, må disse bibeholdes. Motorcykler med slutfart over 250 km/t skal være udstyret med skivebremser med mindst dimension på 250x4,5 mm, hvis dobbelte skivebremser anvendes tillades minimum 200x4,5 mm.

### **8.3.2.2. Dæk og fælge**

Dæk skal have en minimum mønsterdybde, som ikke må være mindre end de på dækket angivne slidmærker eller være af slicks type. Slicks skal være udstyret med synlige slidtage indikatorer jævnt fordelt rundt på dækket. Ventilen skal være forsynet med en ventilhætte af metal med gummipakning. Dæk og fælge skal være beregnet til motorcykler.

Motorcykler af gruppe F2 og F3 skal have dæk af højhastighedstype. Fordæk skal være af slicks eller "V"-klassetype. Slange til bagdæk skal være af racing kvalitet, lavet af naturgummi. Ved anvendelse af bagfælg som er bredere end 12" skal dækket være fastlåst mekanisk med fælgen, skrueerne skal sidde i kanten af dækket så det ikke bliver beskadet. Minimum mål for forfælg WM 1x16.

### **8.3.2.3. Stel**

For gruppe F2 og F3 gælder at nykonstruerede stel skal være lavet af chrome-moly 4130 eller præstitutionsrør af kvalitet Din 17121 stål 52-3. Bærende rør i stellet skal have godstykkelse på minimum 1,5 mm og en minimum diameter på 25 mm, medmindre stellet er konstrueret med 1 bærende overrør, skal dette have en minimum diameter på 45 mm.

### **8.3.2.4. Styrestop**

På stellet skal findes svejsede styrestop som forhindrer at forgafflen kan drejes mere end 20 grader fra neutral stilling. Styr-dæmpere må ikke udgøre styrestop.

### **8.3.2.5. Frihøjde**

Med køreren på motorcyklen, kræves frihøjde på minimum 50 mm. Motorcyklen skal kunne vippes 12 grader til begge sider uden at nogle dele berører asfalten.

### **8.3.2.6. Forgaffel**

Forgafflen skal være af teleskoptype. Gaffelrør eller tilsvarende tillades at skyde op med maksimum 30 mm oven over øverste gaffelbro. Ingen af motorcyklens dele må røre asfalten ved fuld påvirkning af forgaffel. Mindst tilladte slaglængde er **10** mm. Slaglængden må ikke reduceres med udvendige stropper eller beslag. Standardforgaffel, forlænget med forlænger stykker er ikke tilladt. Gaffelben for motorcykel i gruppe F3 skal have en minimum diameter på 34 mm.

### **8.3.2.7. Kobling- og bremsegreb**

Greb af motorcykeltype (kobling og bremse etc.) som er monteret på styret skal være forsynet med en rund afslutning som er mindst 19 mm i diameter. Kuglen kan også være flad med en tykkelse på mindst 11 mm. Svejsning af greb i aluminium er ikke tilladt. Fodhvilere, gearskift og bremsepedal skal mindst være 380 mm fra bagaksel, gælder ikke kører i gruppe F3.

### **8.3.2.8. Strømlignende kåber**

Hvis strømlignende kåber anvendes skal det være konstrueret sådan at den giver køreren fuld frihed til at stige på og af motorcyklen uden at nogle dele af kåben skal fjernes. Kåben må ikke forhindre køreren i at styre motorcyklen.

### **8.3.2.8. Wheelie-bar**

For køretøjer i gruppe F3 er wheelie-bar obligatorisk. Længden på den må ikke overskride hjulafstanden, måles fra centrum af forhjul til centrum af baghjul, og skal være forstærket med kryds for afstivning. Wheelie-bars længde måles fra centrum baghjul til centrum støttehjul. Støttehjulets slidmateriale må ikke være af metal.

### **8.3.2.9. Kædeskærm**

Rundt om alle drivanordninger skal der være beskyttelse som effektivt forhindrer kontakt med drivanordning. Udvendig monteret kobling skal være forsynet med skærm af 3 mm stålplade eller af mindst 5 mm tyk aluminiumsplade.

### **8.3.2.10. Kompressor**

Køreren skal afskærmes fra kompressor med en mindst 3 mm tyk stålplade eller et tilsvarende beskyttelse af andet materiale, gælder ej skruekompressor. Kompressor skal være sikret mod overtryk, igennem gummislangens forbindelse til motor, trykventil eller anden modsvarende ordning.

### **8.3.2.11. Brændstofhane**

Brændstofhane er obligatorisk.

### **8.3.2.12. Slange og trykslange**

Slange med væske uden fast nipler skal være forsynet med spændebånd. Slanger under tryk skal være fremstillet af materiale som tillader dobbelt arbejdsstryk.

### **8.3.2.13. Karburator/injektor**

Karburator eller injektors indsugnings rør skal være sådan placeret eller afskærmet at de ikke skader køreren ved bagtænding. Gashåndtaget skal selv slå tilbage når håndtaget slippes.

### **8.3.2.14. Brændselsafbryder**

Motorcykler som drives med andet brændstof end benzin eller metanol skal være forsynet med hurtigtvirkende brændstof-afbrydningsventil som kan betjenes af køreren uden at denne slipper grebet i styret med hænderne. Returwire for gasregulator kræves når mekanisk brændselsindsprøjtning anvendes. Motorcykler som drives med nitrometan eller lattergas skal have en brændselsventil (den skal være mærket med rød) som lukker automatisk og fungerer i alle stillinger, hvis køreren forlader motorcyklen.

### **8.3.2.15. Olieopsamler**

En olieopsamler, skal opsamle den overskudsolie, der er fra motor og/eller gearkasse, er obligatorisk.

### **8.3.2.16. Låsetråd**

Olieaftapningsbolte skal for alle motorcykler sikres på en tilfredsstillende måde, evt. med låsetråd eller silicone.

### **8.3.2.17. Kæder**

Kæder skal være nittet eller kædelåsens låseblik skal være sikret.

### **8.3.2.18. Nødstop**

Motorcyklen skal være udstyret med anordning som automatisk afbryder al strøm til motor og brændstofpumper, når køreren ikke har kontrol over køretøjet. Anordning skal være tilsluttet køreren/mekaniker ved al start af motorcyklen (også i depotet). Køreren i gruppe F1 fritages fra krav om automatisk nødstop.

### **8.3.2.19. Udstødning**

Udstødningen må ikke være længere end bagdækkets bagerste kant, udstødningen må ikke udmunde udenfor 90o af bagdækkets bagerste og nederste punkt, gælder for motorcykler uden wheelie-bar. Udstødnings udmundningen skal væk fra kører, tank og dæk.

### **8.3.2.20. Gearskift**

Gearskift skal være konstrueret sådan, at skift af gear kan ske uden at hænderne flyttes fra styret.

### **8.3.2.21. Kontravægt**

Kontravægt skal være sikkert monteret i stel eller motor.

### **8.3.2.22. Selvstartsanordning**

Motorcyklen skal være forsynet med selvstartsanordning. Start med ruller eller løbestart er ikke tilladt, dog tilladt i old school klassen

### **8.3.2.23. Centrifugalkobling**

Motorcykler med centrifugalkobling må blot startes i depot når de er opklodset på en sikker måde, samt når motorcyklen er rettet mod et sikkert sted.

### **8.3.2.24. Sikkerhedsbælte**

Motor med topstykke som ikke er skruet direkte i motorblokken, skal sikkerhedsbælte anvendes hvis brændstoffet er nitrometan, ved andet brændstof anbefales sikkerhedsbælte.

### **8.3.2.25. Motorkontrol**

Alle køretøjer, som kører i klasser med fast motorvolumen, skal have et 1 mm hul boret i topstykket og cylinder, som kan anvendes til at forsegle motoren. Ved protester i disse klasser, kan man blive pålagt at tage topstykket af, for at teknisk kontrol skal kunne kontrollere cylindervolumen.

### **8.3.2.26. Computer**

Computer må kun anvendes til informationssamling. Al anvendelse af elektronisk system, undtaget tænding og indsprøjtning er ikke tilladt. Gashåndtag, gearskift, kobling og bremses etc. skal helt være under kontrol af føreren.

### **8.3.2.27. Lattergas og trykluft.**

Hvis lattergas anvendes i motorkonstruktionen, skal lattergasbeholderen være trykgodkendt.

Kørere på motorcykler med påmonteret lattergas, skal være bekendt med anlægget.

Lattergas flasken **eller trykluftflasken** skal monteres inden for stel/baggaffel.

## **8.3.3. Særlige bestemmelser for Street Bike**

Klassen kan køres med klasse break out (over 10,0 sek. på ¼ mile 6,4 sek. på 1/8 mile) Og alternativ som en Bracket klasse med individuelle index, det vil sige, køren medfører selv inden elimineringen hvilke index tid han vil køre mod. Tidsforskellen udgør handicappet mellem kørerne. Arrangøren skal i indbydelsen bekendtgøre hvilken konkurrence form der anvendes. 10,0 sek. på ¼ mile og 6,4 sek. på 1/8 mile er absolut break out for klassen, uanset hvilken konkurrence form der anvendes. Dette indebærer at ved kørsel under 10,0 / 6,4 (både i kval. og eliminering) slår køren sig selv ud af hele konkurrencen.

### **8.3.3.1. Specifikation**

Motorcykler baseret på standardkonstruktion og som opfylder SBI, TÜV eller TSVs krav for gadekørsel.

Turbo, kompressor og lattergas tillades ikke.

1. Original startanordning skal være i funktionsdygtig stand.
2. Luftsift og/eller elektrisk strømafbryder må ikke monteres.
3. Halv- og helautomatisk gearkasse tillades ikke.



### **8.3.3.2. Tilladte ændringer**

Kun flg. ændringer tillades:

1. Sådanne justeringer og ændringer som påkræves for at opfylde bestemmelser i overensstemmelse med alment reglement.
2. Udskiftning af fælg og dæk, dog kræves at dæk og fælg skal være beregnet til motorcykler. Ingen slicks.
3. Fri tuning af motor.
4. Bremselys og øvrig belysning, dog skal for- og baglys fungere i overensstemmelse med SBI eller TSVs bestemmelser.

### **8.3.4. Særlige bestemmelser for Super Gas Bike index 9,50/6,20 sek.**

#### **8.3.4.1. Specifikation**

1. Almindelige motorcykelsbestemmelser skal overholdes.
2. Motorcykler baseret på standardkonstruktion
3. Motor: Ingen restriktioner.
4. Stel og kåbe: Ingen restriktioner.
5. Startanordning: Løs startanordning tillades ikke.
6. Dæk max 200 mm bredt. Gadedæk med mindst 2 mm mønsterdybde eller slicks tilladt.
7. Wheeliebar tillades Ikke.

#### **8.3.4.2 Brændstof**

Brændstof kun blyfri tankstationsbenzin.

#### **8.3.4.3 Brug af computere**

Elektronisk strømafbryder (Quick Shift) betragtes ikke som computerudstyr, og må derfor anvendes.

#### **8.3.4.4 Brug af lattergas**

Det er tilladt at bruge lattergas.

Kørere på motorcykler med påmonteret gasanlæg skal være bekendt med, at lattergas ikke er tilladt i alle udenlandske reglementer og at beholdere skal afmonteres ved eventuelle DM-afdelinger, der køres i lande, hvor reglementet forbyder brug af lattergas.

### **8.3.5. Særlige bestemmelser for Harley Break Out index 11,30/7,20 sek**

#### **8.3.5.1. Specifikation**

Motorcykel med to cylinder i v-form med stødstænger med flg. tillæg og undtagelser.

1. Original startanordning skal være i funktionsdygtig stand.
2. Eksternt batteri eller startmotor er ikke tilladt.
3. Luftsift og/eller elektrisk strømafbryder må ikke monteres.
4. Halv- og helautomatisk gearkasse tillades ikke.
5. Lattergas tillades ikke
6. Tysk opsætning: Der må bruges airshift

#### **8.3.5.2. Godkendte køretøjer**

Motorcykler baseret på standardkonstruktion og som opfylder SBI, TÜV eller TSVs krav for gadekørsel. Specialbyggede køretøjer tillades. Der kan køres efter enten Dansk eller Tysk opsætning

#### **8.3.5.3. Tilladte ændringer**

Kun flg. ændringer tillades:

1. Sådanne justeringer og ændringer som påkræves for at opfylde bestemmelser i overensstemmelse med alment reglement.



2. Udskiftning af fælge og dæk, dog kræves at dæk og fælge skal være beregnet til motorcykler. Ingen slicks.
3. Fri tuning af motor. Turbo og kompressor er tilladt.
4. Bremselys og øvrig belysning, dog skal for- og baglys fungere i overensstemmelse med SBI eller TSVs bestemmelser.

#### **8.3.5.4. Akselafstand**

Dansk opsætning: Afstanden mellem krumtapaksels centrum og baghjulsaksels centrum, når baghjulet er trukket helt tilbage må afstanden ikke overstige 930 mm.

Tysk opsætning: Afstanden mellem forhjulsaksel centrum og baghjulsaksels centrum, når baghjulet er trukket helt tilbage må afstanden ikke overstige 1730 mm.

#### **8.3.5.5. Dæksbredde**

Fri dæk bredde.

#### **8.3.5.6. Frihøjde**

Med køreren på motorcyklen kræves frihøjde på minimum 50 mm.

Motorcyklen skal kunne vippes 20 grader til begge sider uden at nogle dele berører asfalten.

#### **8.3.5.7. Styrestop**

På stellet skal findes svejsede styrestop som forhindrer at forgaflen kan drejes minimum 30 grader og maksimum 55 grader fra neutral stilling. Styrdæmpere må ikke udgøre styrestop.

#### **8.3.5.8. Motorvolume**

Fri ccm.

#### **8.3.5.9. Minimums vægt**

Motorcyklen skal veje mindst 180 kg.

### **8.3.6. Særlige bestemmelser for Harley Drag**

#### **8.3.6.1. Specifikation**

Motorcykel med to cylinder i 45 graders v-form med stødstænger med flg. tillæg og undtagelser.

1. Original startanordning skal være i funktionsdygtig stand.
2. Eksternt batteri og startmotor er ikke tilladt.
3. Luftsift og/eller elektrisk strømafbryder må ikke monteres.
4. Halv- og helautomatisk gearkasse tillades ikke.
5. Kompressor og turbo samt lattergas ikke tilladt.
6. Tysk opsætning: Der må bruges airshift

#### **8.3.6.2. Godkendte køretøjer**

Motorcykler behøver ikke være indregistreret eller godkendt af SBI, TÜV eller TSV.

Specialbyggede køretøjer tillades. Der kan køres efter enten Dansk eller Tysk opsætning

#### **8.3.6.3. Tilladte ændringer**

Kun flg. ændringer tillades:

1. Sådanne justeringer og ændringer som påkræves for at opfylde bestemmelser i overensstemmelse med alment reglement.
2. Udskiftning af fælge og dæk, dog kræves at dæk og fælge skal være beregnet til motorcykler. Ingen slicks.
3. Fri tuning af motor. Dog Max. 2100 cc.
4. Bremselys og øvrig belysning, dog skal for- og baglys forefindes men behøver ikke at fungere.



#### **8.3.6.4. Akselafstand**

Dansk opsætning: Afstanden mellem krumtapaksels centrum og baghjulsaksels centrum, når baghjulet er trukket helt tilbage må afstanden ikke overstige 930 mm.

Tysk opsætning: Afstanden mellem forhjulsaksel centrum og baghjulsaksels centrum, når baghjulet er trukket helt tilbage må afstanden ikke overstige 1730 mm.

#### **8.3.6.5. Dæksbredde**

Tilladt totalbredde på dæk er maksimalt 200 mm.

#### **8.3.6.6. Frihøjde**

Med køreren på motorcyklen kræves frihøjde på minimum 50 mm.

Motorcyklen skal kunne vippes 20 grader til begge sider uden at nogle dele berører asfalten.

#### **8.3.6.7. Styrestop**

På stellet skal findes svejsede styrestop som forhindrer at forgaflen kan drejes minimum 30 grader og maksimum 55 grader fra neutral stilling. Styrdæmpere må ikke udgøre styrestop.

#### **8.3.6.8. Støttefod**

Dansk opsætning: Motorcyklen skal være forsynet med fastmonteret støttefod.

Tysk opsætning: Motorcyklen skal ikke være forsynet med fastmonteret støttefod.

#### **8.3.6.8. Motorvolume**

Max. 2100 cc.

#### **8.3.6.10. Minimums vægt**

Motorcyklen skal veje mindst 180 kg. Minimums vægt incl. kører er 275 kg.

#### **8.3.6.11. Særlige bestemmelser for Harley Bracket. Absolut break out**

7,5/4,8 sek.

##### **8.3.6.11.1. Specifikation**

Almindelige motorcykelbestemmelser skal overholdes.

Motorcyklen skal være af mærket Harley Davidson eller aftermarket.

Der må ikke bruges nitro eller hydrazine.

#### **8.3.7. Særlige bestemmelser for Super Drag Bike**

##### **8.3.7.1. Specifikation**

Almindelige motorcykelsbestemmelser skal overholdes.

Alle motorcykler som ikke kan klasse ind i en af de andre klasser, der må ikke bruges nitro, hydrazine eller lattergas som drivmiddel.

#### **8.3.8. Særlige bestemmelser for Super Competition Bike. 8,85/5,75 sek.**

##### **8.3.8.1. Specifikation**

Almindelige motorcykelbestemmelser skal overholdes.

Fri tuning.



Sliks tilladt.  
 Wheelie-bar tilladt.  
 Blyfri benzin, ethanol eller methanol tilladt.  
 Lattergas tilladt ved konkurrence kørsel i Danmark.

## **8.3.9 Særlige bestemmelser for Old School Bike. Bracket**

### **8.3.9.1 Specifikation**

Almindelige motorcykelbestemmelser skal overholdes.  
 Sikkerhedsregler i henhold til gruppe F1, F2 eller F3.  
 Motorkonstruktion original eller aftermarket svarende til 1983 eller ældre.  
 Rulle- eller løbestart kan anvendes.

### **8.3.10 Brændstof**

#### **8.3.10.1. Gruppe F1**

Brændstof kun blyfri tankstationsbenzin.

#### **8.3.10.2. Gruppe F2 og F3**

Blyfri handels- eller "racing brændstof" tillades.

#### **8.3.10.3. Top Fuel, Super Twin og Funny Bike**

Køreren kan vælge mellem at køre på handelsbenzin, metanol eller på andet brændstof inklusiv flydende gas. Hydrazine må dog ikke anvendes.

#### **8.3.10.4. Udluftning af flydende gas og brændstof**

Udluftning af flydende gas må ikke ske i startområdet.

### **8.3.11. Konkurrence nummer**

Street Bike	Absolut break out 10,0/6,4 sek.	SB	301-499
Super Gas Bike	9,5, Break Out 9,5/6,2 sek	SGB	501-599
Super Drag Bike		SDB	701-799
Harley Drag		HD	901-949
Harley Break Out, Break Out	11,30 sek.	HBO	951-999
Harley Bracket. Absolut break out	7,5/4,8 sek.	HDB	601-699
Super Competition Bike, Break Out	8,8 <sup>5</sup> /5,7 <sup>5</sup> sek.	—SCB	201-249
Old School Bike, Bracket		OSB	101-149
Junior Drag Bike		JDB	0-99

## **8.4. Konkurrenceområde**

### **8.4.1. Retningslinier for drag racing baner**

Hver banes egenskaber og endegyldige udformning skal godkendes ved banesyn af SK RR DR udpeget person. Hensyn skal tages til politikredsen i amtet.

## 8.4.2. Banebredde

Ideelt mål er 22 m bred og hvis banen er mere end 30 m bred, bør den begrænses til 30 m ved påmaling af kantlinier.

	1/8 mile	1/4 mile
Gruppe F1 og F2	8 m	10 m
Gruppe F3	10 m	12 m

## 8.4.3. Belægning

I alle tilfælde gælder at belægningen skal være i en sådan stand at kørsel er sikker. Banen skal desuden være ren og holdes fri for tabte dele og lignende. For gruppe F3 anbefales det kraftigt at hele banelængden samt de efterfølgende 50 m efter mållinie er sprøjtet med flydende trackbitte.

## 8.4.4. Bremsestrækning

	1/8 mile	1/4 mile
Gruppe F1	300 m	400 m
Gruppe F2	400 m	500 m
Gruppe F3	500 m	600 m

Ved banens slutning af type absolut stop skal overstående mål øges med mindst 100 m.

En sandgrav skal findes foran den faste forhindring, en sådan anbefales altid ved banens slutning.

Sandgraven bør være 30 m lang. Sanddybden bør starte på 200 mm til 400 mm ved slutningen.

## 8.4.5. Startlinie

En hvidmalet startlinie skal være klart markeret ved starten. En blå linie skal være 600 mm inden startlinjen.

## 8.4.6. Mål

Det er et krav at målet er tydeligt markeret, sådan at bremse-strækningen bliver udnyttet fuldt ud.

Fotoceller skal være "overkørbar" således at de ikke forårsager en ulykke ved påkørsel. Eventuelle batterier skal graves ned.

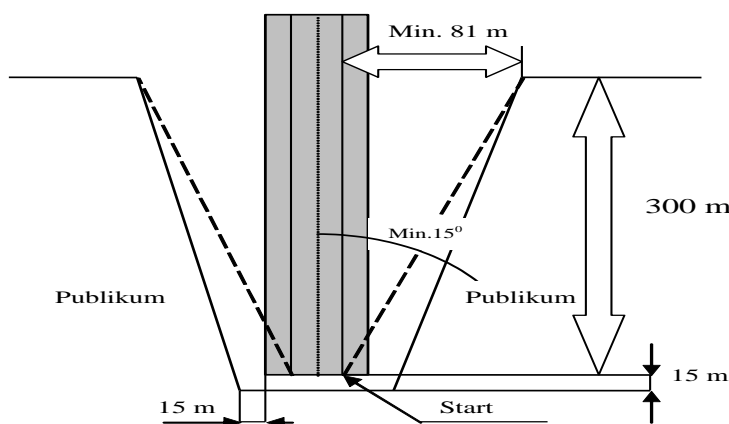
## 8.4.7. Afkørsel

Disse bør udformes sådan at afkørsel kan ske i forholdsvis høj fart (stor radius i kurven) og så at konkurrencekøretøjet kan rulle ud i en sikkerhedszone.

## 8.4.8. Publikumsafspærring

Publikums nærmeste afstand til banen fremgår af skitsen. SK RR DR kan foreskrive længere eller kortere sikkerhedsafstand. Forholdet på skitsen gælder 1/4 mile baner, når baner og publikumsområder ligger i samme plan. Afspærring mellem publikum og konkurrenceområdet kan være autoværn, hvis der bruges stakit, hegn eller tov, tillades ingen publikum efter 300 m grænsen.

Baneområde:



### **8.4.9. Udrykningstilkørsel**

For at ambulancen kan komme til konkurrenceområdet hurtigt, skal særlig udrykningstilkørsel forefindes, dette gælder ikke kun ved banen, men også uden for konkurrenceområdet da trafikpropper kan forekomme.

### **8.4.10. Sikkerhedskøretøj**

Ved konkurrence kræves mindst 2 sikkerhedskøretøjer. Disse køretøjer placeres i hver sin ende af banen. Køretøjerne skal være udrustet med brandslukker. Mindst et af køretøjerne skal have mulighed for at transportere en motorcykel.

### **8.4.11. Fotografer**

Fotografer må kun opholde sig på angivne pladser og skal være lette at identificere med vest eller lignende.

### **8.4.12. Brandslukker**

Brandslukker skal forefindes i start- og målområde samt i depotet.

#### **8.4.1.1. Miljø**

#### **8.4.1.2. Olieopsamling**

Der skal i depotet forefindes beholdere til opsamling af spildolie.

#### **8.4.1.3. Affald**

Der skal i depotet forefindes beholdere til affald.  
Disse skal tømmes efter behov.

#### **8.4.1.4. Toilet**

I depotet skal der forefindes mindst ét dametoilet og 2 herretoiletter samt bademuligheder fra konkurrencens start til mindst 30 minutter efter konkurrencens afslutning.

### **8.4.2.1. Tidtagingsanlæg**

#### **8.4.2.2. Indledning**

Nedenstående bestemmelser er beregnet til opsætning af konkurrenceområder (konkurrencestrækning), funktionel og nøjagtighed hos tidtagingsanlægget, registrering og rapportering af tid og hastighed. Bestemmelserne skal være opfyldt ved internationale og DM konkurrencer og skal i princippet være opfyldt ved alle øvrige konkurrencer med undtagelse af "enkelte konkurrencer", hvor rapportering af tid og hastighed ej behøves. For at sætte dansk rekord i drag racing, kræves at bestemmelserne er opfyldt. Alle eventuelle undtagelser skal godkendes af SK RR DR.

#### **8.4.2.3. Startområde**

Startområdet har 3 fotoceller, prestage, stage og start. Mellem at prestage og stage er der 178 mm, mellem stage og start er der 406 mm. Eventuelt kabel over banerne skal hænge så højt i luften, at udrykningskøretøjer etc. kan passere under dem.

#### **8.4.2.4. Målområde**

Målområder har 2 fotoceller: Mållinie samt fartmåler. Mellem start og mållinie er der 402,33 m +/-100 mm (1/4 engelsk mile) eller 201,17 m +/-50 mm (1/8 engelsk mile). Der må kun være 20 mm forskel mellem banerne. Fartmåleren skal ligge foran mål og målfotocellen tjener da sit formål, som slut på fartmålingen.

Fartmålingen bør være maksimum 25 m, tolerancen på fartmålingen er +/-0,1 %. Alt materialet ved målet skal være "overkørbar", altså ikke sidder for godt fast eller være for stor. Der må ikke hænge kabler i luften over banen.

#### **8.4.2.5. Fotoceller**

Samtlige fotoceller i startområdet skal være placeret i en sådan højde, at de 1½ m på hver side af banens midte ikke skal reagere for genstande 60 mm over banens areal, men skal brydes 30 mm over banen. Om ikke målet kan overholdes skal 60 mm målet først efterkommes. I de tilfælde hvor sender og modtagere ikke er sammenbygget bør disse sidde sammenmonteret i rør, så risikoen for fejlmålinger minimeres.

Fotocellerne for 60 fods tiderne skal sidde 250 mm +/-20 mm over banen. Alle fotocellerne efter 60 fods fotocellerne skal sidde 150 mm +/-20 mm over banen. Hvis højdegrænsen er svær at holde skal rigtig højde koncentreret omkring midten af kørefeltet på banen.

Længder og højder i start- og målområde udlægges med kontrolmål. Ved længdemåling skal der kontrolmåles langs banen i 2 linjer, som er 1½ m fra banens midterlinje, for at bryde fotocellerne skal de ligge indenfor de tolerancer der er angivet ovenfor.

Konkurrencestrækningen bør måles med laser eller interferometer. Sker målingen med stålmålebånd skal dette foregå en dag uden direkte sollys med et målebånd som har opnået samme temperatur som luften.

Målingen skal være i begge retninger med samme resultat. Endelig må resultatet korrigeres med hensyn til målebåndets henvisningstemperatur.

#### **8.4.2.6. Startlamper**

For hver bane findes:

2 prestage og 2 stage lamper, hvide eller gule ikke indstillet. 2 rækker med hver 3 gule nedtællingslamper, 1 grøn startlampe og 1 rød udelukkelseslampe, en række indstillet mod køreren og en række indstillet mod publikum. Farvede lamper skal være indstillet og bør være 80-100 watt. Startlampernes højde fra asfalten til centrum af prestage lampen bør være 2,28m og mindst 900 mm mellem asfalten og udelukkelseslampen. Afstanden fra startlinjen bør være 12 m.

#### **8.4.2.7. Deep stage**

I de klasser hvor deep stage ikke er tilladt, skal der når deep stage er aktiveret i tidtagningssystemet og motorcyklen står i eller kører i deep stage, når Starteren aktiverer tidtagningssystemet, skal udelukkelsen indikeres med et enkelt rødt lys. (Deep Stage er når man kører så langt frem, at Prestagelampen slukker).

### **8.4.6. Fremgangsmåde**

#### **8.4.6.1. Prestage**

Når prestage fotocellen brydes skal prestagelampen på træet tændes.

#### **8.4.6.2. Stage**

Når stage fotocellen brydes skal stagelampen på træet tændes.

#### **8.4.6.3. Start**

Når stage fotocellen er brudt og startfocellen brydes skal stagelampen på træet slukke.

#### **8.4.6.4. Handicapstart**

Nedtælling begynder på den bane, som skal have handicap og efter den tid som handicappet modsvarer starter nedtællingen på den anden bane.

De 3 gule lamper tændes oppefra og nedefter med 0,5 sekunders mellemrum, hvorefter grøn lampe (start) tændes 0,5 sekunder efter sidste gule lampe. Kun 1 lampe ad gangen må være tændt.

#### **8.4.6.5. Pro start**

Alle 3 gule lamper tændes samtidig, den grønne lampe tændes derefter 0,4 sekunder senere, hvorved de gule lamper slukkes.

Anvendes handicap ved Pro start skal de gule og den grønne lampe, som er rettet mod den respektive kører, afskærmes så de ikke kan ses af den anden kører.

#### **8.4.6.6. Tidtagning**

Tidtagning på begge baner skal være adskilt fra hinanden.

Tidtagning aktiveres efter at nedtællingen påbegyndes.

To måder at starte tidtagningen på:

1. Stagefotocellen er ikke længere brudt.
2. Startfotocellen brydes

I drag racing skal begge muligheder forefindes. Ved lokal konkurrence er det nok at stagefotocellen forefindes. Tidtagning slutter, når målfotocellen brydes.

#### **8.4.6.7. Tyvstart**

Tyvstart indikeres (rød lampe på træet tændes på den respektive bane) hvis man går fra stagefotocellen eller startfotocellen brydes efter nedtællingen er påbegyndt, men inden den afsluttes, det vil sige inden den grønne lampe tændes. Tændes tyvstartslampen, må den grønne lampe ikke tændes. Nedtælling afbrydes af den gule lampe når tyvstarten sker, hvorved gul og rød lampe er tændt samtidig. Tyvstart skal indikeres, så de omkringværende kan se det.

Ved kvalificering dømmes der ikke for tyvstart, tiden er derfor gyldig som kvalitet.

Ved eliminering skal kun 1 rødt lys opnås, det vil sige, at den kører der tyvstarter først får rødt lys.

For at tiderne skal beregnes ved tyvstart, skal den gule lampe lyse samtidig med den røde lampe.

Tyvstart skal indikeres straks.

#### **8.4.6.8. Reaktionstid**

Med reaktionstid menes tiden fra den grønne lampe tændes til tidtagningen starter. Reaktionstidsmålingen bør starte på sidste gule lampe, for at give køreren en bedre information om, hvor meget man tyvstartede. Tyvstartistiderne bør vises med minustegn og minustid.

#### **8.4.6.8. Hastighedsmåling**

Den tid det tager at passere fartmåleren, det vil sige, tiden fra fartmålerens første måler brydes til den anden måler brydes, det vil sige målstregen. Tiden regnes siden om til km/t. Afrunding af decimaler sker nedad.

#### **8.4.6.9. Vinderangivelse**

Vinderen, det vil sige, den som bryder sin målstreg først, skal på en passende måde angives. Ved publikumskonkurrence skal dette ske med angivelse ved mål. Vinderangivelsen må ikke gives til baner, hvor der er sket tyvstart, hvis ikke separat tyvstartsangivelse forefindes ved mål. Når den ene bane tyvstarter, (rødt lys) bør der være mulighed for at den anden bane straks får vinderangivelsen.

#### **8.4.6.10. Afbrudt start**

Uanset hvilken fremgangsmåde der anvendes til start, skal starteren kunne afbryde startforløbet/nedtællingen. Ved afbrydelse under nedtælling skal træet helst slukkes helt, eller i det mindste stoppe for at flere lamper tændes. Den røde lampe skal ikke tændes.

#### **8.4.6.11. Blokeret bane**

Hvis banen ikke er klar til start, skal begge banens røde lamper lyse eller blinke. Starten er derved ikke mulig. Forskellen mellem "afbrudt start" og "blokeret bane".

"Afbrudt start" bruges i de tilfælde hvor starten måtte afbrydes efter at motorcyklen er "staged in", "Blokeret bane" bruges i de tilfælde hvor der f.eks. er oliespild/dele banen ikke er rengjort.

## **8.4.7 Nøjagtighedskrav**

### **8.4.7.1. Prestage, Stage**

Prestage- og stage lamperne skal senest tænde 0,1 sekund efter at respektive fotocelle er brudt. Nedtællingslampernes nøjagtighed skal være på 0,01 sekunder.

### **8.4.7.2. Handicap**

Skal nøjagtig være på 0,01 sekund op til 6 sekunder.

### **8.4.7.3. Tidtagning**

Skal nøjagtig være på 0,001 sekund op til 20 sekunder.

### **8.4.7.4. Slutfart**

Hvis tidtagningen er nøjagtig på 0,001 sekund, giver en 25 m fartfælle en slutfart, som er nøjagtig i km/t op til 265 km/t, samt en tolerance på +/-1 km op til 390 km/t, hvilket må anses for tilstrækkelig. For en 15 m fartfælle er modsvarende værdi 200 respektive 295 km/t, hvilket egentlig ikke er godkendt til andet end 1/8 mile. Det er ønskeligt at tidtagning i fartfællen er nøjagtig på +/-0,0001 sekund, hvilket for en 15 m fartfælle giver en slutfart som er nøjagtig i km/t op til 370 km/t. Kan tiden for at passere fartfællen måles på +/-0,00001 sekund er det nok med en fartfælle på 2,5 m, hvis fotocellerne kan justeres helt nøjagtig +/-1 mm.

### **8.4.7.5. Vinderangivelse**

Nøjagtigheden skal mindst være på 0,001 sekund.

### **8.4.7.6. Tid, fotoceller**

For fotoceller i samme system (eks. start/mål) gælder at tiden mellem dem skal være så lille at det sammen med fejl i det øvrige elektronik ikke overstiger gældende grænse.

## **8.4.8. Registrering af tider**

### **8.4.8.1. Computersystem**

I computersystem lagres i det mindste den bedste tid, helst de to bedste tider samt to højeste sluthastighed, som noteres for hver kører under kvalifikation/eliminering. Ved udskrivning skal fremgå start-nummer, tid/sluthastighed og eventuel tyvstart for hver kørsel under kvalifikation/eliminering. Der skal forefindes en fortegnelse, hvoraf der fremgår kører samt klasse/klasseinddeling for hvert startnummer. Udskrift og fortegnelse gemmes mindst 1 år af arrangerende klub.

### **8.4.8.2. Timeslip**

Køreren skal modtage en timeslip efter hver kørsel som foregår, altså ved kvalifikation/eliminering, træning, opvisning etc. Af timeslip skal fremgå startnummer, tid/sluthastighed samt eventuel rød lys, 60 fods tid og reaktionstid.

### **8.4.8.3. Rapportering**

Efter hver publikumskonkurrence skal arrangerende klub give en liste til DMU Dommer indeholdende startnummer, kører, klasse/ klasseinddeling samt bedste tid noteret under kvalifikation/eliminering, listen skal senere videresendes til SU DR af dommeren.

### **8.4.8.4. Mesterskabskonkurrencer**

Ved alle mesterskabskonkurrencer (DM,NM, etc.) skal tidtagnings-anlæggene være godkendt af SU DR.





## **8.5. Organisation af konkurrencer**

### **8.5.1. Tillægsregler (TR)**

For hver konkurrence skal TR udføres i overensstemmelse med DMU.

## **8.6. Konkurrence gennemførelse**

### **8.6.1. Skift af kører eller motorcykel**

En motorcykel må ved en og sammen konkurrence kun køres af én kører. Kørerer må skifte, en af teknisk kontrol godkendt motorcykel i samme klasse, 1 gang i kvalifikationen. Kørerer SKAL have minimum 1 gyldig time slip og kvaltur på indskiftet motorcykel, for at kunne køre eliminering på indskiftet motorcykel.

### **8.6.2. Konkurrenceform**

Drag Racing konkurrence afgøres gennem:  
Kvalifikation, eliminering.  
Sprint afvikles med kvalifikation og finalekørsel.

### **8.6.3. Definition af en runde**

Motorcyklen skal med egen kraft passere startlinjen. Hvis man ikke starter på starterens instruktion er man udelukket af runden. En kører som kører inden tidtagningen er aktiveret får ikke runden godkendt. Hvis begge kørere kører inden tidtagningen er aktiveret er begge kørere udelukket fra runden. Starteren har den endelige beslutning i startområdet. Hvis starteren bedømmer at en eller begge kørere forsinker konkurrencen, kan starteren aktivere tidtagningen.

### **8.6.4. Kvalificering**

I kvalificeringskonkurrencerne deltager samtlige kører som opnår arrangørernes starttilladelse og som i øvrigt opfylder de krav som gælder i overensstemmelse med DMU, drag racing reglement og TR.

#### **8.6.4.1. Kvalifikationsrunder**

Hver kører må gøre de antal forsøg som meddeles i tillægsregler. Et minimum på tre planlagte kvalifikationsomgange skal forefindes i tidsskema. Hver kører skal tilskrives sit bedste resultat, hvilket er afgørende for videre deltagelse. Om to eller flere kører noterer samme bedste tid i forhold til indeks, mål med en nøjagtighed på 1/1000 sekund, afgør kørerens næstbedste tid i forhold til indeks den indbyrdes placering. Kører som kun har en tid noteret, placeres efter kører med to noterede tider. Skulle det efter kvalifikation findes to kører med samme kvalifikationstid, regnes den kører med højeste sluthastighed for den hurtigste. Skulle både tid og sluthastighed være den samme, og heller ikke andre tider kan skille kørerne fastsættes rækkefølgen gennem lodtrækning. Det samme gælder kører, som kun har en tid noteret.

#### **8.6.4.2. Kvalifikationsrunder ved mesterskab**

Hver kører må kun gøre et startforsøg ved hver kvalifikationsrunde. Indenfor hver kvalifikationsrunde skal hver kører skifte bane, hvis forholdene tillader det.

### **8.6.5. Eliminering**

#### **8.6.5.1. Konkurrencer arrangeres kun med følgende system:**

Antal deltagere til eliminerings respektive stige, vælges med hensyn til antal kvalificerede kører efter følgende:

Antal kvalificerede kører Elimineringstige

<b>Mindst 58</b>	<b>64</b>
<b>28 - 57</b>	<b>32</b>

9 - 27                      16  
 5 - 8                        8  
 3 - 4                        4

Hvis kun tre kører kvalificerer sig til elimineringen kan arrangøren som ønsker at lade disse mødes "alle mod alle", hvorved kørerer med flest antal sejre, vinder konkurrencen.

Hvis kun to kører kvalificerer sig til elimineringen, kører de tre heat, hvorved kørerer med flest sejre, vinder konkurrencen (matchrace).

Stævneleder har ret til at ændre de respektive stiger.

### **8.6.5.2. Startopstilling (stige)**

Under elimineringen tillades følgende startskema, som tillige udgør skema for videre arrangement indenfor elimineringen. Skemaet der i de tilfælde indikerer den tidsmæssige rækkefølge ved kvalificering, som anvendes for 4, 8 eller 16 startende indenfor gruppen.



### **8.6.5.3. Valg af bane**

Den hurtigste kører fra kvalifikation vælger bane i første heat. Siden afgør resultatet fra runderne inden, hvem der skal vælge bane. I handicapklassen afgør den hurtigste i forhold til sit indeks, hvem der skal vælge bane.

### **8.6.5.4. Reserve**

Hvis en konkurrerende ikke kan komme til start i første omgang, skal dennes plads gives til en reserve, hvis placering er nærmest uden for stigen dvs. udenfor kvalificering, hvis der forefindes en tid. Hvis der er plads til flere reserver i stigen, indgår de efter tur. 1. reserve på første ledige plads, 2. reserve på anden ledige plads etc. Max. 3 reserver

Reserven skal være klar i startområdet og kan overtage en konkurrents plads som ikke er stillet op til start, ved starter personalets anvisning. Når en kører har startet motoren og er påbegyndt burn out, kan reserven ikke indtage pladsen.

### **8.6.5.5. Pro-stige**

Alle MC-klasser anvender Pro-stige, med mindre andet er nævnt i tillægsregler

### **8.6.5.6. Sololøb**

Hvis der ikke bliver fuldt startfelt, skal den hurtigste tid altid have fordel af sololøb i første runde.

### **8.6.5.7. Vinder**

Den kører, i et heat, som først passerer målstregen, er vinder uanset køretiden.

### **8.6.5.8. Videre deltagelse**

For at gå videre til næste omgang under eliminering, kræves at motorcyklen når over målstregen på normalvis. Gælder ej hvis modstanderen bliver udelukket i overensstemmelse med punkt 8.6.10. En kører betragtes som vinder i et sololøb, efter at have passeret startlinjen ved motorens kraft.

### **8.6.5.9. Udgået kører**

Kører som ikke stiller op i elimineringsrunden, eller ikke kan starte på starterens signal, er automatisk udgået. Modstanderen skal dog starte (punkt 8.6.5.8.) for at gå videre, og kåres til vinder af runden. Automatisk udgået kører, bliver dog stadig stående i resultatlisten på den plads han havde, før han udgik.

### **8.6.6. Startopstilling**

Før start stilles køerne op i starttrække. Motorcyklerne skal under pågældende konkurrence altid være "bemandet", det vil sige, der skal altid forefindes en person, som er ansvarlig for at motorcyklen kan stilles op i startkøen. Udeblivelse fra startkøen, medfører at køreren udelukkes fra sin plads i pågældende omgang. Sker udeblivelsen under elimineringen, bliver han dog stadig stående i resultatlisten på den plads han havde, før han udeblev.

### **8.6.7. Burn out**

Maximum to væske burn out, med vand eller track bite tillades. Det er forbudt efter burn out at køre mod banens ordinære retning. Brydes denne regel, medfører det udelukkelse. Kører som passerer startlinjen skal bakke tilbage. Motorcykler i gruppe F1 og F2 må ikke lave burn out over startlinjen. Kører der ved burn out passerer startlinjen, udelukkes fra igangværende heat, men bliver dog stadig stående i resultatlisten, hvis fejlen bliver begået under elimineringen. Funktionærer eller mekanikere må ikke røre motorcyklen ved burn out.

### **8.6.7.1. Omstart**

I klasserne Top Fuel Bike og Super Twin, må motorcyklerne ikke startes igen, efter at burn out er påbegyndt.

### **8.6.8. Start**

#### **8.6.8.1. Start procedure**

På tegn fra starteren kører køerne stille frem til startlinjen. Efter at motorcyklen har passeret den blå linie, må kun køreren berøre motorcyklen. Undtagelsesvis ved glemte sikkerhedsdetaljer. Når køreren har tændt prestagelampen, fortsætter han/hun yderligere ca. 200 mm til stagelampen tændes. Motorcyklen står da på den rigtige plads til start.

#### **8.6.8.2. Start**

Da begge konkurrencemotorcykler befinder sig i den rigtige start-position udløser starteren en kontakt, hvorved nedtællingen til starten begynder. Nedtællingslamperne lyser da et kort øjeblik én efter én med start oppefra og med 0,5 sekunders interval, derefter tændes startlampen som tegn på at starten kan gå.

#### **8.6.8.3. Pro start**

Når man ikke anvender indeks, sker starten med en såkaldt pro start, hvilket indebærer at alle gule lamper tændes samtidig før den grønne lampe. Intervallet imellem de gule og den grønne lampe skal være 0,4 sekunder.

#### **8.6.8.4. Starterens autoritet**

Efter at starteren giver tegn til stage in og én af konkurrencedeltagerne er kørt i stage, skal modstanderen snarest gå ind i stage. Hvis dette ikke sker, lader starteren starten gå og den der ikke er i stage bliver da udelukket. Starterens afgørelse er altid gældende.



## **8.6.9. Tyvstart**

### **8.6.9.1. Kvalificering**

Ved tyvstart gives ingen straf. Opnået tid er gyldig som kvalifikationstid.

### **8.6.9.2. Eliminering**

Tyvstart medfører udelukkelse fra heatet, køreren bliver dog stadig stående i resultatlisten på den plads han havde, før han tyvstartede. Signalgivning for tyvstart skal stå i tillægsregler. Kun én kører pr. heat kan dømmes for tyvstart. Gælder ikke i sololøb.

## **8.6.10. Udelukkelse**

Da begge kører kan gøre sig skyldige i forseelser som medfører udelukkelse dømmes en efterfølgende rangorden og kun den groveste forseelse medfører udelukkelse:

1. Overskridelse af midterlinjen foran/ved siden ad modstanderen.
2. Berøre dele af baneinstallationen inklusiv tidtagningsudstyret.
3. Brud på reglementet.
4. Tyvstart.
5. Tab af dele foran modstanderen over i modstanderens bane.
6. Overskridelse af midterlinjen efter modstanderen men før mål.
7. Break out. Hurtigere end fastsatte index.

## **8.6.11. Omkørsel**

Omkørsel af heat kan kun forekomme ved fejl med tidtagningsanlæg eller efter fejlagtig handling af officials, som er afgørende for resultatet. Omkørsel af et heat kan kun forekomme ved løbslederens afgørelse.

## **8.6.12. Tidsgrænse**

Kører, der ikke er nået i mål inden 30 sekunder, får ingen tid registreret. Med undtagelse af Bracket racing.

## **8.6.13. Bracket racing (speciel type af handicapkørsel)**

I Bracket racing bestemmer køreren selv, hvilken bedste tid, han mener at kunne køre.

Køreren skal selv aflevere sit personlige index inden eliminering i tidtagningen. Indexet kan ikke laves om mellem elimineringsrunderne, med mindre andet er nævnt i tillægsreglerne. Tidsforskellen mellem de tider to kører oplyser, udgør handicappet mellem disse kører. Konkurrencen kan arrangeres med ulige brackets, eks.: Bracket A = motorcykler, der beregner at fuldføre distancen på 0-10 sekunder, Bracket B = motorcykler, der beregner at fuldføre distancen på 10-13 sekunder, osv. Konkurrenceformen kan tilpasses, uanset klasse- og gruppeinddeling. Kører, som kører hurtigere end den oplyste tid, er slået ud. I bracket klasserne anvendes hurtigste reaktionstid til kvalifikationstid.

## **8.6.14. ET racing**

Ved ET racing kører man mod fastsatte tider. Hvis køreren kører hurtigere end den fastsatte tid, er han slået ud.

## **8.6.15. PR kørsel**

En klasse, der er lavet for at alle kan prøve. Hurtig gennemgang af reglerne for Street Bike. Kørsel ene og alene for at få tider noteret. Eliminering er ikke tilladt.

## **8.6.16. Efter konkurrencen**

Den af DMU-/SK RR/DR udsendte dommer, skal efter konkurrencen sende følgende ind til SU DR

1. Startliste
2. Synsrapport.
3. Stige- og resultatliste.



4. Rekordansøgninger.
5. Program.
6. Dommerrapport.
7. **Skades anmeldelse.**

### **8.6.17 Indberetning af point til SU DR**

SU DR er ansvarlig for pointberegning og rekorder, samt offentliggørelse senest en uge efter løbets afslutning.

## **8.7. Rekord**

Dansk rekord kan kun sættes ved Danmarks Mesterskaber.

Der skal ansøges om rekord. Ansøger skal aflevere ansøgning senest 30 min. efter løbets afslutning, til stævnelederen. Ansøgningen skal indeholde timeslip for begge turer, navn med underskrift, køre nr. underskrift fra teknisk kontrol og stævneleder, for at kunne blive officielt registreret.

Rekorder kan kun sættes i forbindelse med officielle klasser.

Officiel resultatliste fra klassen skal forefindes.

Rekord kan kun sættes i forbindelse med kvalificering eller eliminering. Rekorden skal bakkes op indenfor 1 % ved samme arrangement for at være gyldig.

At motorcyklen er i overensstemmelse med aktuelt reglement, skal bekræftes af teknisk kontrolchef ved underskrift på ansøgning.

Der kan ikke søges om rekord i tid, i klasser med break out tider.

## **8.8. Regler for åbent DM i Drag Racing**

### **8.8.1. Konkurrencer**

Hvis konkurrencen ikke kan gennemføres på grund af regn eller uforudsete hændelse, skal den pointstilling og det resultat der forelå ved afbrydelsen gælde.

Der køres med pro-stige, evt. haltende. Se tillægsregler.

Der startes med prostart i alle klasser, undtaget er Bracket klasserne, deep stage er ikke tilladt.

#### **8.8.1.1 Antal**

Et gældende DM skal bestå af mindst tre afdelinger.

#### **8.8.2. Deltagere**

Konkurrencen er åben for kører med gyldig DMU udstedt licens, samt udenlandske kører med tilsvarende licens fra respektive FMN kan køre om DM. Der skal være mindst 5 deltagere i hver klasse til første afdeling af åbent DM.

#### **8.8.3. Motorcykler**

Der kan køres DM i følgende 9 klasser, ved minimum 5 kører indkvalet i første afd.: Street Bike. Super Gas Bike 9,5. Harley Break Out 11,3. Harley Drag. Harley Bracket. Super Drag Bike. Super Competition Bike, 8,85. Old School Bike, Bracket. (dog kun i Danmark) samt Junior Drag Bike, Bracket.

#### **8.8.4. Konkurrence afdelinger gennemføres**

I overensstemmelse med drag racing reglement.

#### **8.8.5. Point beregning**

Alle synet:	10 point
Alle indkvallet	10 point



Vindere af hver runde	20 point
Godkendt dansk rekord TID pr, arrangement (gælder ikke klasser med index)	5 point
Godkendt dansk rekord TOPFART pr, arrangement	5 point
Eksempel: Ved fuld 16 stige gives følgende point:	
Kval 1:	16 point
Kval 2:	15 point osv
Kval 16:	1 point
Ved ikke fulde stiger gives 1 point pr, indkvalet deltager.	
Eksempel: Ved 13 deltagere gives følgende point:	
Kval 1:	13 point
Kval 2:	12 point osv
Kval 13:	1 point

### **8.8.6. Slutresultat**

Alle DM afdelinger tæller til det samlede resultat.

Ved afslutning af DM serien, sammenregnes DM point for hver kører, for hver konkurrenceafdeling. Den kører, der derved opnår det højeste antal point tilkendes DM titlen for året. Den med næsthøjeste antal point, bliver nummer 2, osv. uanset på hvilket motorcykelmærke de konkurrerede på.

Hvis to eller flere kørere opnår samme antal point, afgøres det først ved, hvem der har flest antal sejre, hvis det også er lige, afgøres det ved flest antal 2. pladser osv. Hvis heller ikke dette kan skille kørerne, vinder den kører, som i den sidste konkurrence opnåede det bedste resultat. Hvis heller ikke denne mulighed kan anvendes til at skille kørerne, går man tilbage til den næstsidste konkurrence. Ved delt placering udgår næstkommende placering. Protest mod såvel point beregning som placering, skal indgives i overensstemmelse med det Almene reglement.

### **8.8.7. Mesterskabsmedaljer i DM**

Præmier i hver klasse:

1. præmie: DMU medalje i guld.
2. præmie: DMU medalje i sølv.
3. præmie: DMU medalje i bronze.

## **8.9. Særlige bestemmelser for Junior Drag Bike**

### **8.9.1. I Junior Drag Bike køres der 1/8-mile (201,17 m).**

### **8.9.2. Sikkerhed**

Generelt

### **8.9.3. Tekniske regler**

Som beskrevet herunder.

### **8.9.4. Personligt sikkerhedsudstyr**

Hjelme under 1100 gram foretrækkes til børn

Delt læder beklædning med sele bukser er tilladt i JBA, JBB, JBK  
JBPro samme beklædning som i 8.2.2.1 Almindelig.



### **8.9.5. Licenser**

JBPro, JBA, JBB, JBK

### **8.9.6. Index**

Vælg eget indeks med handicap start før eliminering. Det valgte index kan ikke ændres i eliminering. Meddel eget index til tidstagning senest ½ time før start af eliminering (hvis muligt). Meddelsen skal være på papir tydeligt visende navn, start nr. og index

### **8.9.7. Klasser**

Junior Drag Bike PRO (JBPro)

Kører i alderen 16-18 år

Laveste tilladte breakout 6,5 sek.

Absolut breakout 5,6 sek.

Junior Drag Bike A. (JBA)

Kører i alderen 14-16 år

Laveste tilladt breakout ~~8,5~~ **7,9** sek.

Absolut breakout ~~7,6~~ **4** sek.

Junior Drag Bike B. (JBB)

Kører i alderen 12-14 år

Lavest tilladte breakout ~~10,5~~ **9,9** sek.

Absolut breakout ~~9,6~~ **4** sek.

Junior Drag Bike K. (JBK)

Kører i alderen 10-12 år

Lavest tilladte breakout ~~12,5~~ **11,9** sek.

Absolut breakout er ~~11,6~~ **4** sek.

Junior Drag Bike K må ikke køre konkurrence, kun opvisning.

### **8.9.8. Motor**

JBPro Fri motorvolumen og antal cylinder.

JBA 750 ccm Fri antal cylinder. Dog to cylinder og stødstangs motor max 900 ccm.

JBB max. 500 ccm. Fri antal cylinder.

JBK max 300 ccm Fri antal cylinder.

Trykladning og lattergas N2O er ikke tilladt.

### **8.9.9. Brændstof**

JBPro / JBA Pumpebenzin, **E85** eller methanol.

JBB / JBK Kun pumpebenzin- **eller E85**

### **8.9.10. Gearskifter**

Automat eller manuel gear. Direkte træk ikke tilladt. Trykluftsskift tilladt.

### **8.9.11. Kobling**

Koblingen skal påvirkes med hånden.

### **8.9.12. Tænding**

Ingen restriktioner.



### **8.9.13. Batteri, starter**

Ingen restriktioner.

### **8.9.14. Kortslutning**

Dødemands knap og landyard anbefales. For JBPro / JBA er det obligatorisk.

### **8.9.15. Stel**

Hjemmelavede og ændringer af oprindelige stel, bør udformes i overensstemmelse med 3.2.11. SVEMO Reglement.

Største tilladte gaffel vinkel er 40 grader.

Kører skal sidde på sadlen og kunne nå med begge fødder samtidigt fladt på jorden.

### **8.9.16. Akselafstand**

JBPro mindst 1 500 mm

JBA mindst 1 250 mm

JBB mindst 1 250 mm

JBK mindst 950 mm

### **8.9.17. Dæk og fælge**

Slicks tilladt.

JBPro minimum hjulstørrelse er 15"

JBA og JBB minimum hjulstørrelse er 10"

JBK minimum hjulstørrelse er 7"

### **8.9.18. Wheeliebar**

Obligatorisk i alle klasser

### **8.9.19. Rekord**

**Der kan ikke søges rekorder**

## **8.10 Særlige bestemmelser for sprint**

En kører pr. heat.

Index klasser (Street Bike Bracket og Junior Drag Bike) samme regler som Drag Racing. Hurtigste reaktionstid = kval 1.

Break Out klasser, samme regler som Drag Racing. Mindst afvigelse fra Break Out tid = kval 1. (ved Break Out, størst afvigelse = sidste kval.)

Andre klasser, samme regler som Drag Racing. Hurtigste tid = kval 1.

Flest mulige antal kval runder. (se tillægsregler)

Alle med godkendt kval. tid (timeslip) med i finale.

3 finale runder, den bedste tællende.





Stævnelederen kan i specielle tilfælde ændre dette, i tilfælde af ændring skal dette oplyses ved første førermøde.

Point beregning Sprint Race

Alle synet : 10 point

Alle indkvallet : 10 point

Godkendt dansk rekord TID pr, arrangement 5 point

(gælder ikke klasser med index)

Godkendt dansk rekord TOPFART pr, arrangement 5 point

1 \* antal kvalificerede deltager, point i kval.

Eksempel ved 16 kvalificerede deltagere gives følgende point:

Kval 1: 16 point

Kval 2: 15 point

Kval 15: 2 point

Kval 16: 1 point

5 \* antal deltagere, point i finale.

Eksempel:

Ved 16 deltagere gives følgende point:

Nr. 1: 80 point (16\*5)

Nr. 2: 75 point (15\*5)

Nr. 15: 10 point ( 2\*5)

Nr. 16: 5 point ( 1\*5)