

# **DRAGRACING**

## **REGLEMENT 2020**



**Danmarks  
Motor  
Union**



## Indholdsfortegnelse

Indholdsfortegnelse .....	
Forkortelser .....	1
Reglement .....	2
Kort om Drag Racing .....	2
Afsnit 1: Generelt for DR .....	3
1 Officiallicens .....	3
1.1 Erhvervelse af officiallicens .....	3
1.2 Ansøgning om officiallicens .....	3
1.3 Fornyelse af officiallicens .....	4
1.4 Nødvendige officials .....	4
1.5 Gyldighedsområde for official licenser .....	4
1.6 Dommerens opgaver .....	5
1.7 Stævnelederens opgaver .....	6
1.8 Chefen for den tekniske controls opgaver .....	7
1.9 Ryttergårdschefens opgaver .....	7
1.10 Tidtagerchefens opgaver .....	8
1.11 Starterens opgaver .....	8
1.12 Banechefens opgaver .....	8
1.13 Chefen for baneofficials opgaver .....	8
1.14 Baneofficials opgaver .....	8
1.15 Træningsleders opgaver .....	9
1.16 Miljøofficialens opgaver .....	9
2 Deltagelse i konkurrencer .....	10
2.1 Grundregler for deltagelse i konkurrencer .....	10
2.2 Deltagelse i internationale løb .....	10
2.3 Tilladelse til start .....	10
3 Kørerlicens .....	11
3.1 Erhvervelse af national kørerlicens, baneprove .....	11
3.2 Aspirant kørertilladelse .....	11
3.3 Træningstilladelse .....	11
3.4 International kørerlicens .....	11
3.5 Inddragelse eller nægtelse af kørerlicens .....	11
4 PR-arrangementer .....	12
5 Ulykkeshjælp .....	13
6 Træningsarrangementer .....	14
7 Anmeldelser .....	15
7.1 Anmeldelse til stævne .....	15
7.2 Anmeldelsesfrist .....	15
7.3 Anerkendelse og afvisning af anmeldelse .....	15
7.4 Udeblivelse .....	15
7.5 Løsning fra afgiven anmeldelse .....	16
7.6 Fingerede anmeldelser .....	16
7.7 Anmeldelser fra udenlandske kørere .....	16
7.8 Anmeldelser til udlandet .....	16
7.9 Anmeldernavn .....	16
8 Præmier .....	17

8.1	Præmiering .....	17
8.2	Øvrig præmiering .....	17
Afsnit 2: Drag Bike .....		19
9	Drag Bike generelt .....	19
9.1	Biler og Motorcykler .....	19
10	Kører .....	20
10.1	Klassetilhørsforhold .....	20
10.2	Beklædning .....	20
11	Konkurrencemotorcykel og brændstof .....	21
11.1	Særlige bestemmelser for Harley Break out .....	21
11.2	Gruppe F2 .....	21
11.3	Gruppe F3 .....	21
11.4	Almindelige motorcykelsbestemmelser .....	21
11.5	Særlige bestemmelser for Street Bike .....	25
11.6	Særlige bestemmelser for Super Gas Bike Index 9,50/6,20 sek. ....	25
11.7	Særlige bestemmelser for Super Competition Bike. Index 8,5/5,5 sek. 26	26
11.8	Særlige bestemmelser for Super Street Bike .....	26
11.8.1	Motor .....	26
11.8.2	Stel .....	27
11.8.3	Dæk .....	27
11.8.4	Udseende .....	27
11.9	Særlige bestemmelser for Harley Break Out Index 11,30/7,20 sek. ....	27
11.10	Særlige bestemmelser for Harley Drag .....	28
11.11	Særlige bestemmelser Harley Bracket. Absolut break out 7,5/4,8 sek. .	30
11.12	Særlige bestemmelser for Old School Bike. Bracket .....	30
11.13	Brændstof .....	30
11.14	Særlige bestemmelser for Junior Drag Bike .....	30
11.15	Særlige bestemmelser for Elektrisk Drag Bike .....	33
11.16	Særlige bestemmelser for Pro ET Bike .....	34
11.17	Konkurrence nummer .....	34
12	Konkurrenceområde .....	36
12.1	Retningslinjer for Drag Racing Baner .....	36
12.2	Banebredde .....	36
12.3	Belægning .....	36
12.4	Bremsestrækning .....	36
12.5	Startlinje .....	36
12.6	Mål .....	36
12.7	Afkørsel .....	36
12.8	Publikumsafspærring .....	37
12.9	Udrykningstilkørsel .....	37
12.10	Sikkerhedskøretøj .....	37
12.11	Fotografer .....	37
12.12	Brandslukker .....	37
12.13	Miljø .....	37
13	Tidtagingsanlæg .....	39
13.1	Indledning .....	39

13.2	Startområde .....	39
13.3	Målområde .....	39
13.4	Fotoceller .....	39
13.5	Startlamper .....	40
13.6	Deep Stage .....	40
14	Fremgangsmåde .....	41
14.1	Prestage .....	41
14.2	Stage .....	41
14.3	Start.....	41
14.4	Handicapstart .....	41
14.5	Pro Start .....	41
14.6	Tidtagning .....	41
14.7	Tyvstart .....	41
14.8	Reaktionstid .....	42
14.9	Hastighedsmåling.....	42
14.10	Vinderangivelse .....	42
14.11	Afbrudt Start .....	42
14.12	Blokeret Bane .....	42
15	Nøjagtighedskrav .....	43
15.1	Prestage, Stage .....	43
15.2	Handicap.....	43
15.3	Tidtagning .....	43
15.4	Slutfart .....	43
15.5	Vinderangivelse .....	43
15.6	Tid, fotoceller .....	43
16	Registrering af tider .....	44
16.1	Computersystem.....	44
16.2	Timeslip .....	44
16.3	Rapportering .....	44
16.4	Mesterskabskonkurrencer.....	44
17	Organisation af konkurrencer .....	45
17.1	Tillægsregler (TR) .....	45
18	Konkurrence gennemførelse .....	46
18.1	Skift af kører eller motorcykel.....	46
18.2	Konkurrenceform .....	46
18.3	Definition af en runde .....	46
18.4	Kvalificering .....	46
18.4.1	Kvalifikationsrunder .....	46
18.4.2	Kvalifikationsrunder ved mesterskab .....	47
18.5	Eliminering .....	47
18.6	Startopstilling .....	49
18.7	Burn Out.....	49
18.8	Start.....	49
18.9	Tyvstart .....	50
18.10	Udelukkelse.....	50
18.11	Omkørsel .....	50
18.12	Tidsgrænse .....	50

18.13	Bracket Racing (speciel type af handicapkørsel) .....	50
18.14	ET Racing.....	51
18.15	PR Kørsel .....	51
18.16	Efter konkurrencen.....	51
18.17	Indberetning af point til SU DR .....	51
19	Rekord .....	52
20	Regler for åbent DM i Drag Racing .....	53
20.1	Konkurrencer.....	53
20.2	Deltagere .....	53
20.3	Motorcykler .....	53
20.4	Konkurrence afdelinger gennemføres.....	53
20.5	Point beregning.....	53
20.6	Slutresultat .....	54
20.7	Mesterskabsmedaljer i DM.....	55
21	Særlige bestemmelser for Sprint.....	56

Sidst ajourført 02-01-2020

*Forside: Marcus Christiansen - Europamester*

## Forkortelser

- FIM = Federation Internationale de Motocyclisme (verdensforbund).  
FIM Europe = Europæiske afdeling af FIM.  
EU land = Alle lande i Europa (Ikke alle lande er medlem af FIM Europe).  
FIM SRRC = FIM Banereglement.  
FNM = Federazione Nazionale Motociclismo (Nationale Motorcykel Union)  
SK RR DR = DMU Sportskommission Road Racing/Drag Racing  
2T = to-takt motor  
4T = fire-takt motor  
RR = Road Racing  
DR = Drag Racing  
SU DR = DMU Sportsudvalg Drag Racing

## Fakta om Danmarks Motor Union

Danmarks Motor Union (DMU) er specialforbundet under Danmarks Idræts-Forbund (DIF), som organiserer motorcykel- og BMX-sporten i Danmark. DMU består af over 9.000 medlemmer hvoraf over 5.000 har kørelicens. DMU-sporten er opdelt i 5 sportsområder (sportskommissioner): BMX – Motocross - Off-track (Enduro, Trial og Supermoto) – Road Racing/Dragracing og Speedway. For nogle af sportsområdernes vedkommende er der yderligere opdelt i forskellige specialdiscipliner.

Danmarks Motor Union er internationalt organiseret under FIM (Fédération Internationale de Motocyclisme) og FIM Europe. Det giver mulighed for at danske elitekørere under DMU kan deltage i internationale turneringer og ligeledes, at klubber organiseret under DMU får mulighed for at arrangere internationale elitearrangementer (f.eks. EM- eller Grand Prix-stævner)

Adresse:

Idrættens Hus, Brøndby Stadion 20, 2605 Brøndby.

Telefon: 40 50 02 02

E-mail: [dmu@dmusport.dk](mailto:dmu@dmusport.dk)

Hjemmeside: [www.dmusport.dk](http://www.dmusport.dk)

## Reglement

Drag Racing-reglementet er det i Danmark gældende reglement for alle nationale turneringer og stævner arrangeret under DMU. Reglementet opdateres og udsendes fast i starten af året. De reglementsændringer der kommer i løbet af året vil publiceres som link på [www.dmusport.dk](http://www.dmusport.dk) under Drag Racing-reglementet.

## Kort om Drag Racing

Drag Racing er kort fortalt en konkurrence mellem 2 motorcykler eller 2 biler, der fra stående start skal tilbagelægge 1/4 mile (402,33 meter) eller 1/8 mile (201,17) så hurtigt som muligt. Den der kommer først over målstregen har vundet. Resultatet opgøres i sekunder (ET = Elapse Time) og i km/t.

Et Drag Racing løb består af kvalificering (dvs. at opnå bedste tid i sin klasse). Efter kvalificering placeres de bedste kører i et elimineringskema (stige). Ved elimineringen starter man parvis, den der først passerer mållinjen har vundet uanset tiden og går så videre til næste runde. For at elimineringen skal blive retfærdig, så har man i nogle klasser et index. F.eks. i klassen Street Bike har man et index på 10,40 sek. på 1/4 mile, man må altså ikke køre under/hurtigere end denne tid, hvis man gør det slår man sig selv ud af konkurrencen. Læs mere om Drag Racing på DMU's hjemmeside [www.dmusport.dk](http://www.dmusport.dk).

## Afsnit 1: Generelt for DR

### 1 Officiallicens

Et officiallicens er en skriftlig tilladelse givet af DMU til at virke som official ved et eller flere nærmere angivne stævner og ved alle stævner inden for gyldighedsperioden.

Der udstedes:

Licens type	Betydning
D	Dommer
S	Stævneleder
GA	Øvrige officials
GB	Dette er en licens der kan udstedes på dagen, denne kræver ikke medlemskab af DMU

Derudover finder der grenspecifikke DR licenser:

Licens type	Betydning
TL	Træningsleder
TK	Teknisk kontrol
TT	Tidtagerchef
TS	Starter
TM	Miljøofficial

Officiallicenser udstedes kun til medlemmer af DMU (GA-licens også til DMC medlemmer).

#### 1.1 Erhvervelse af officiallicens

Se bilag 2 alment reglement.

Betingelser for erhvervelse af officiallicens fastsættes af DMU. Erhvervelse af de grenspecifikke kurser fastsættes af SK RR DR

SK RR DR udarbejder det materiale der skal undervises efter, samt evt. prøver dertil.

Der kan ikke afholdes DR-Specifikke kurser uden forudgående aftale med SK RR DR.

#### 1.2 Ansøgning om officiallicens

Enhver, der ønsker at opnå officials licens, skal gennem sin klub indsende ansøgning herom til DMU.

Officiallicens har normalt en gyldigheds periode på 3 år.

For udstedelse af officiallicens betales klubkontingent og evt. et licensgebyr til DMU iht. DMU's bestemmelser.



DMU kan udstede eller inddrage officiallicens på et hvilket som helst tidspunkt og kan nægte at foretage eller forny en udnævnelse.

### 1.3 Fornyelse af officiallicens

På DMU's hjemmeside [www.dmusport.dk](http://www.dmusport.dk) vil der blive offentliggjort en plan for hvorledes gamle licenser bliver konverteret til nye.

### 1.4 Nødvendige officials

Til ledelse af stævner kræves officials med licens i mindst følgende omfang:

Type	Licens
Dommer	D
Stævneleder	S
Træningsleder	DR-TL
Tidtagerchef	DR-TT
Starter	DR-TS
Teknisk Kontrol	DR-TK
Banechef, Chef for baneofficials og Ryttergårdschef	GA
Baneofficials, øvrige assisterende officials	GA eller GB
Miljøofficial	TM

Almindelig træning og lukkede stævner:

- Træningsleder med officiallicens, minimum DR-TL.

Hvor det er forsvarligt og praktisk muligt, kan der benyttes nødvendige officials fra andre grene under DMU. Alle tidligere licenser der ikke er konverteret, er gældende indenfor området, hvortil de er udstedt.

DR-TT, DR-TS, GA og GB licenser kan erstattes med tilsvarende DASU licenser.

### 1.5 Gyldighedsområde for official licenser

Udover de beskrevne DMU licenser i Almene reglement findes der følgende grenspecifikke DR licenser.

GA og GB Grundlicens:

- Alle officials på og ved banen skal mindst være i besiddelse af G-licens. GA eller GB

DR-TT Tidtager:

- TT-Licens giver adgang til jobs som Tidtagerchef ved alle DMU- DR, hvor der ikke kræves internationalt officiallicens.

DR-TK Teknisk Kontrol:

- TK-Licens giver adgang til job som chef for Teknisk Kontrol ved alle DMU-DR stævner, hvor der ikke kræves internationalt officiallicens.

#### DR-TL Træningsleder:

- TL-Licens giver adgang til jobs som Træningsleder, hvor der ikke kræves internationalt officiallicens.

#### DR-TS Starter:

- TS-Licens giver adgang til job som Starter, hvor der ikke kræves international officiallicens.

#### S Stævneleder:

- S-licens giver adgang til job som stævneleder ved alle DMU-stævner, hvor der ikke kræves internationalt officiallicens.

#### D Dommer:

- D-licens giver adgang til job som dommer ved alle DMU-stævner, hvor der ikke kræves internationalt officiallicens.

## 1.6 Dommerens opgaver

Dommeren er øverste myndighed og har pligt til at fremme overholdelsen af sportsreglementets bestemmelser og tillægsregler, som finder anvendelse. Ved et stævne er dommeren ikke ansvarlig for dettes organisation. Følgende bestemmelser er gældende:

- a. Dommeren har til opgave at udøve den højeste kontrol med stævnets gennemførelse.
- b. Dommeren skal have forevist banesynsrapporten og skal ved selvsyn overbevise sig om, at banen er i forsvarlig stand.
- c. Han skal afgøre enhver protest, som måtte blive indgivet under stævnet, idet han dog under behandlingen skal sørge for, at alle implicerede parter får lejlighed til at fremsætte forklaring.
- d. Han kan idømme deltagere og officials bøder på indtil kr. 1000,- såfremt reglementet eller de instruktioner, som gives af stævnelederen eller dommeren, ikke efterkommes.
- e. Han kan udelukke en kører fra et eller flere heats eller fra resten af stævnet. Han kan ligeledes udelukke en official, som han ser uegnet, eller som efter hans mening har gjort sig skyldig i utilstedelig optræden eller i en usportslig handling. Desuden kan han beordre fjernelse fra stævnepladsen af sådanne kørere eller andre personer, som vægrer sig ved at følge hans eller en anden officials instruktioner.
- f. Han kan, hvis dette er uomgængeligt nødvendigt eller påkrævet af sikkerhedshensyn, udskyde, afbryde eller indstille et løb eller en del deraf.

- g. Han kan beordre en motors slagvolumen målt op, en brændstofprøve aftappet eller foretaget andre tekniske undersøgelser, der måtte være nødvendige for at afgøre, om der er overensstemmelse med reglement og anmeldelse, og han kan tilbageholde en motorcykel ved stævnets slutning.
- h. Han skal inden 72 timer efter et stævnes afslutning indsende en elektronisk rapport til DMU, udfyldt på den elektroniske dommerrapport der forefindes på DMU's hjemmeside. [www.dmusport.dk](http://www.dmusport.dk). Alle punkterne i rapporten skal være udfyldt. Rapporten sendes til DMU's kontor [dmu@dmusport.dk](mailto:dmu@dmusport.dk) der sørger for kopi til arrangøren og SK RR DR.
- i. Til DMU indsendes desuden:
  - Kombineret official liste/erklæring vedr. teknisk kontrol/stævneleder erklæring.
  - Deltagerliste (med navne, licenskategori, licensnumre og klubbetegnelse).
  - Resultatliste og stiger med navne, licenskategori, licensnumre og klubbetegnelse.
  - Liste med oversigt over udeblevne kørere, for hvilke der ikke er meldt afbud.
  - Eventuelt indgivne protester samt notater af afhøringer.
  - Eventuelle tilbageholdte licenser.
  - Eventuelle skadesanmeldelser for tilskadekomne.
- j. Dommeren sender/udleverer også en kopi af den udfyldte skadesanmeldelse til den tilskadekomne.

## 1.7 Stævnelederens opgaver

Stævnelederen er over for dommeren og arrangøren ansvarlig for den rette planlægning, gennemførelse og ledelse af konkurrencen.

Stævnelederens opgaver er bl.a.:

- a. At forvisse sig om, at banen er i orden, at alle officials og funktionærer er på deres pladser, samt at samaritter eller læge og ambulance er til stede.
- b. At forvisse sig om, at samtlige officials er således instrueret, at de kan udføre deres pligter på rette vis.
- c. At modtage og til dommeren viderebringe protester, der måtte blive indgivet under stævnet.
- d. At følge og viderebringe de instruktioner, dommeren giver.

Han kan ikke idømme deltagere og officials bøder.

Han kan udelukke en kører fra et eller flere heats eller fra resten af stævnet.

Han kan ligeledes udelukke en official, som han anser for uegnet, eller som efter hans mening har gjort sig skyldig i utilstedelig optræden eller i en usportslig handling.

Desuden kan han beordre fjernelse fra stævnepladsen af sådanne kørere eller andre personer som vægrer sig ved at følge hans eller en anden officials instruktioner.

Før stævnets begyndelse skal stævnelederen for dommeren forevise:  
Løbstilladelser fra DMU og det stedlige politi, samt banesyns rapport.

Samtidig skal stævnelederen til dommeren aflevere følgende:  
Deltagerliste og liste over officials, alle med licenskategori og licensnumre, samt erklæring underskrevet af stævnelederen og chefen for teknisk kontrol om, at banen, kørernes påklædning og motorcyklerne er i forskriftsmæssig stand.

Stævnelederen skal forud for hvert stævne indskærpe hver enkelt af deltagerne, at indregistrerede motorcykler, 30 km knallerter/scootere og 45 km knallerter/scootere, som deltager i træningen/konkurrencen, skal bringes i forskriftsmæssig stand, før de atter benyttes til kørsel på færdselslovens område offentlig vej eller gade.

Ligeledes må det tilkendegives deltagerne, at overtrædelse heraf foruden strafansvar kan medføre suspension.

Mangelfuld instruktion af deltagerne med hensyn til de foran omhandlede forhold kan for arrangøren medføre tilbagekaldelse af løbstilladelsen.

Ved stævnets afslutning skal stævnelederen til dommeren aflevere resultatlister, stiger, oversigt over udeblevne, ikke afmeldte kørere samt andet skriftligt materiale, der måtte være af betydning for dommerens rapportering om stævnet.

### **1.8 Chefen for den tekniske kontrols opgaver**

Det påhviler chefen for den tekniske kontrol forud for træning, tidtagninger og løbet at forestå kontrollen af, at motorcyklerne samt kørernes påklædning og udstyr er i overensstemmelse med reglementets krav og de gældende tillægsregler.

Han skal sammen med stævnelederen underskrive en erklæring om, at denne kontrol er gennemført. Under stævnet, i forbindelse med styrt og uheld, er det chefen for den tekniske kontrols opgave at sikre sig, at køretøjer og udstyr fortsat er i forsvarlig stand.

Chefen for teknisk kontrol fører en database over deltagerne i DM-klasserne. Databasen er til stede ved alle DM-afdelinger.

### **1.9 Ryttergårdschefens opgaver**

Det påhviler ryttergårdschefen at forestå klargøring af ryttergården således, at alle faciliteter er fuldt anvendelige om morgenen på stævnedagen, samt at forestå ledelsen af de i ryttergården beskæftigede officials.

Under og efter stævnet, skal ryttergårdschefen have fuldt overblik over forholdene i ryttergården.

### 1.10 Tidtagerchefens opgaver

Det påhviler tidtagerchefen at forestå ledelsen af tidtagning og resultatberegning.

Han skal til stadighed have overblik over, om alle dele af den samlede resultatberegning procedure udføres korrekt og gribe ind i påkommende tilfælde.

Han skal:

- a. Til dommeren via stævnelederen, efter stævnet afgive en komplet kval liste og stiger, i underskrevet stand.
- b. I en periode af mindst 1 år efter stævnet sørge for opbevaring af de originale dokumenter anvendt ved resultatberegningen i papirform eller elektronisk, således at disse om fornødent kan indsendes til DMU til efterkontrol.
- c. Afleverer komplet sæt af alle kørte runder, kvalister og færdige stiger til formanden for SU DR.

### 1.11 Starterens opgaver

Det påhviler starteren at stå for afviklingen af løbets start.

Forinden skal han:

- a. Have sikret sig, at løbsstrækningen er fri.
- b. Have kontrolleret, at kørerne har indtaget deres korrekte startpladser. Endvidere er det starterens opgave at overvåge deltagernes passage af målet og forestå den her med forbundne signalering.
- c. Kan udelukke kører fra en runde.

### 1.12 Banechefens opgaver

Det påhviler banechefen at forestå klargøringen af banen efter banesyns rapportens indhold således, at banen er fuldt anvendelig om morgenen på stævnedagen, samt forestå ledelsen af de med baneservice beskæftigede officials.

Før og under et stævne er banechefen ansvarlig for, at banemarkering, og tilskuerhegn er intakte.

### 1.13 Chefen for baneofficials opgaver

Det påhviler chefen for baneofficials at forestå ledelsen af de på banen beskæftigede officials.

Forestå en grundig instruktion af alle officials forud for hver trænings- og løbsdag.

Chefen for baneofficials skal til stadighed have overblik over, at alle banens officials er på plads og at intet publikum befinder sig på baneområdet.

### 1.14 Baneofficials opgaver

- a. At melde til stævnelederen om uregelmæssigheder i sit baneafsnit.
- b. At erindre sig og notere enkeltheder ved kørsel og evt. styrt med henblik på rapport til dommeren.

- c. At sørge for, at hjælpemidler ved observationsposten hele tiden er i orden.

### **1.15 Træningsleders opgaver**

- a. At forvisse sig om at løbsstrækningen er forsvarlig.
- b. At kontrollere om kørernes påklædning overholder DMU's reglement.
- c. At kontrollere om motorcyklerne overholder DMU's reglement.
- d. At forvisse sig om at løbet bliver afviklet i henhold til DMU's reglement.
- e. I tilfælde af tilskadekomne skal træningsleder udfylde skadesanmeldelse i 2 eksemplarer, en sendes til DMU's kontor, den anden udleveres til den tilskadekomne.

### **1.16 Miljøofficialens opgaver**

Ved alle DMU-løb skal der være en miljøofficial til stede med ansvar for miljøspørgsmål. Miljøofficials opgaver omfatter bl.a.:

At sikre dokumentation af alle miljøforhold ved alle arrangementer på baneanlægget.

At sikre, at DMU's miljøvejledning efterleves, og ved evt. brud herpå straks underrette stævnelederen eller dommeren. Miljøofficials skal have gennemført et DMU miljøofficialkursus.

## 2 Deltagelse i konkurrencer

### 2.1 Grundregler for deltagelse i konkurrencer

- Kører, der er førere af deltagende motorcykler.
- Kørere skal for at deltage i løb, være i besiddelse af gyldigt kørerlicens udstedt af DMU eller en anden organisation tilsluttet FIM Europe eller FIM.
- Det er tilladt kørere uden licens at deltage i godkendt træning og tidtagninger i forbindelse med løb. De deltage på klubbens klubcykellicens og er således forsikret af DMU's forsikring.
- Disse kørere skal dog have modtaget en grundig instruktion inkl. sikkerhed for den pågældende bane, samt underskrive udleveret dokument.
- En deltager i et stævne kan ikke samtidig fungere som ledende official ved det samme stævne.
- Alvorligt skadede kørere kan ikke deltage i konkurrence eller træning.
- Træningsleder, stævneleder eller dommer kan forlange en lægeerklæring i tvivlstilfælde. Erklæringen betales af køreren.

### 2.2 Deltagelse i internationale løb

Enhver kører med gyldigt internationalt licens kan afgive anmeldelser til løb i udlandet. Starttilladelse skal dog i hvert enkelt tilfælde gives af DMU.

### 2.3 Tilladelse til start

I tilfælde, hvor licens ikke kan fremvises til et arrangement, (enten fordi den er glemt eller bortkommet) kan tilladelse til start gives af dommeren ved det pågældende stævne, såfremt han kender vedkommende kører og har sikret sig, at betingelserne for kørerens start i øvrigt er opfyldt. Vedkommende kører er pligtig til at betale en bøde på kr. 100,-, der tilfalder DMU. Bøden opkræves af dommeren.

## **3 Kørerlicens**

Jf. alment reglement.

### **3.1 Erhvervelse af national kørerlicens, banepøve**

For at opnå en DR kørerlicens skal køreren være medlem af en klub under DMU. Licensen løses via DMU's hjemmeside, hvor køreren også kan tage en vejledende prøve.

Ved førstegangsdeltagelse i løb gives den nye kører vejledning i deltagelse i løbet, startprocedure m.m.

### **3.2 Aspirant kørertilladelse**

Jf. alment reglement.

### **3.3 Træningstilladelse**

Jf. alment reglement.

### **3.4 International kørerlicens**

Jf. alment reglement.

### **3.5 Inddragelse eller nægtelse af kørerlicens**

Jf. alment reglement.



## 4 PR-arrangementer

Ved PR-arrangementer menes opvisning til byfester og lignende, på permanente og ikke permanente baner.

Alle deltagere skal udfylde og underskrive anmeldelsesblanketten.

Ved deres underskrift er de indforstået med at deltagelse i arrangementet er på egen risiko, og der kan ikke gøres krav overfor DMU og dennes klubber. Listen skal afleveres til træningslederen.

Af listen skal fremgå underskrift, navn, adresse, person nr. (licens nr. hvis man er indehaver) og hvilken klasse pågældende har kørt i.

Deltagere under 18 år skal være ledsaget af én af forældrene eller væрге som skal underskrive på listen før prøvekursen kan begynde. Gælder ikke for licensindehavere.

Senest 72 timer efter PR-arrangementet indsendes listen til DMU sammen med skadesanmeldelser for evt. tilskadekomne. Der udleveres/sendes en kopi af skadesanmeldelsen til den tilskadekomne.

Ved PR-arrangementer skal der ansøges af den arrangerende klub om godkendelse senest 1 mdr. før afholdelse.

Arrangementer, hvor der kun er tale om PR-arrangementer med timeslips, uden kvallister og/eller stiger, skal der ikke indsendes tillægsregler eller betales afgift.

PR-arrangementet er et tilbud til nye potentielle kørere om at prøve DR.

PR-arrangementer er som almindelig træning. Der må ikke arrangeres nogen form for konkurrence, kun timeslips, ingen kvallister og/eller stiger.

En person kan i et kalenderår kun deltage ved et PR-arrangement i hver klasse, uden at være i besiddelse af gyldig kørerlicens.

Ved PR-arrangementer med samlet start skal der foretages banegodkendelse, iht. DMU's reglement for baner.

Den arrangerende klub afholder udgiften til banegodkendelse.

Banen skal synes på dagen af træningslederen. Banegodkendelsen skal forelægges.

Alle sikkerhedsregler skal være iht. DMU's reglement for baner.

Ved PR-arrangementer med enkelt start skal banen kun synes på dagen af træningslederen.

## 5 Ulykkeshjælp

Ved alle publikumsløb, skal der ved banen være læge og ambulance tilstede. Ambulancen skal opfylde kravene i Sundhedsministeriets bekendtgørelse om ambulancer (ambulancebekendtgørelsen).

Ved træning eller løb uden publikum, skal der være minimum en samarit eller ambulancebehandler til stede og et køretøj til benyttelse ved transport af den tilskadekomne.

Ved træning, der afholdes uden for Danmark, kræves som minimum respektive FMN's regler herfor overholdt.

Skadesanmeldelse:

- I tilfælde af tilskadekomst ved løb udfylder dommeren en skadesanmeldelsesblanket i 2 eksemplarer, hvoraf det ene medsendes dommerrapporten til DMU, mens det andet, med henblik på arbejdsgivererklæring, sendes til den tilskadekomne.
- Kommer en kører til skade ved et stævne udenfor Danmark, skal køreren henvende sig til DMU's kontor, umiddelbart efter hjemkomsten, hvis skaden skal anmeldes.

Brandslukningsudstyr:

- Hver kører skal medbringe en pulverlukker med indhold på mindst 6 kg, som skal stå i pitten og være synlig for alle.

## 6 Træningsarrangementer

Al træning er uden konkurrence, uden præmiering og uden betalende publikum. Træning må kun arrangeres på baner, der er godkendt af DMU.

Arrangøren (se alment reglement) skal ansøge SK RR DR om tilladelse til afholdelse af arrangementer, senest 8 dage før arrangementet ønskes afholdt, med oplysning om dato, bane, klasser og træningsleder.

Træningslederen skal mindst være i besiddelse af officiallicens DR-TL.

Det står arrangøren frit for, om at opkræve et træningsgebyr.

Når et træningsarrangement er ansøgt og godkendt, bliver godkendelsen meddelt arrangøren.

Deltagerne skal selv sikre sig, at banegodkendelsen er til stede, idet træningen i modsat fald er ulovlig og ikke dækket af ulykkesforsikringen.

Kommer en kører til skade ved træning, udfylder træningslederen en skadeanmeldelse i 2 eksemplarer.

Det ene eksemplar sendes til DMU's kontor. Det andet eksemplar udleveres/sendes til den tilskadekomne.

Der udleveres ikke blanket for begyndelsesattest.

Træningslederen skal forud for hver træning indskærpe, at indregistrerede motorcykler, 30 km knallerter/scootere og 45 km knallerter/scootere, som deltager i træningen, skal bringes i forskriftsmæssig stand, før de igen benyttes til kørsel på færdselslovens område.

Ligeledes må det tilkendegives deltagerne, at overtrædelse heraf foruden strafansvar kan medføre suspension.

## 7 Anmeldelser

### 7.1 Anmeldelse til stævne

Anmeldelse samt betaling som beskrevet i tillægsregler.

Efteranmeldelse som beskrevet i tillægsregler.

Alle anmeldelsesblankettens rubrikker skal udfyldes, i modsat fald er anmeldelsen ugyldig. I tilfælde af, at en anmeldelse indeholder urigtige oplysninger, kan arrangøren erklære anmeldelsen for ugyldig, og kan konfiskere det eventuelt erlagte anmeldelsesgebyr.

Alt efter omstændighederne kan der foretages indberetning til DMU, som da vil behandle sagen.

Anmeldelse kan ikke ske telefonisk.

### 7.2 Anmeldelsesfrist

Anmeldelsesfristen for nationale stævner fremgår af tillægsreglerne for det pågældende stævne.

### 7.3 Anerkendelse og afvisning af anmeldelse

For nationale stævner og stævner med skandinavisk deltagelse, gælder følgende: Arrangøren har pligt til at offentliggøre start lister, senest 2 dage efter anmeldelsesfristens udløb.

Overholdes ovennævnte ikke, er kørerne frit stillet.

Arrangøren har ligeledes pligt til at returnere ikke antagne anmeldelser, senest 2 dage efter anmeldelsesfristens udløb.

Se i øvrigt tillægsregler.

For internationale stævner gælder følgende:

Generelt kan en anmeldelse nægtes eller afvises af det FMN, der har udstedt kørerens licens, det arrangerende FMN eller arrangøren.

En afvisning skal tilgå den anmeldende kører på den på anmeldelsesblanketten anførte adresse senest 24 timer efter anmeldelsesfristens udløb.

En kører, der mener at hans anmeldelse er blevet afvist på forkert grundlag, har ret til at nedlægge protest herimod igennem sin FMN.

Se i øvrigt tillægsregler.

### 7.4 Udeblivelse

Enhver kører, som har anmeldt sig til et løb men ikke møder til start, kan idømmes en straf, der fastsættes af DMU.

En kører, der er til stede ved et stævne, men uden gyldig grund undlader at komme til start eller i utide forlader stævnet uden at have opnået tilladelse fra stævnelederen, kan indberettes til DMU, der herefter vil tage stilling til eventuelle konsekvenser for den pågældende.

## 7.5 Løsning fra afgiven anmeldelse

En kører kan af DMU løses fra sin anmeldelse, hvis han anmeldes eller udtages til et løb, som har fortrinsret frem for det løb, som han allerede er anmeldt til, eller i tilfælde, hvor rent sportslige eller helbredsmæssige forhold taler derfor.

## 7.6 Fingerede anmeldelser

Det er arrangøren forbudt i programmet eller på anden måde at publicere navne på deltagere, for hvilke endelig anmeldelse ikke er indgået. For udenlandske deltagere betragtes en anmeldelse først som endelig, når den er godkendt af DMU.

## 7.7 Anmeldelser fra udenlandske kørere

Kørere fra Norden, EU (lande uden for FIM Europe) og FIM Europe kan frit anmelde sig til hhv. Nationale, FIM Europe og EU-stævner.

Arrangøren skal sikre sig at de udenlandske kørere der deltager i løb, er indehaver af en gyldig kører licens.

## 7.8 Anmeldelser til udlandet

Danske kørere kan frit anmelde sig til nationale stævner i Norden. Kørere med EU-licens kan frit anmelde sig til EU-stævner.

Kørere med international licens, har permanent starttilladelse, således at de kan tilmelde sig almindelige internationale stævner.

Anmeldelser fra danske kørere til internationale mesterskabsløb (FIM & FIM Europe mesterskaber & cups), skal være DMU's kontor i hænde senest 25 dage før løbsdagen.

DMU videresender, såfremt anmeldelserne kan godkendes, disse til pågældende arrangørs FMN efter påtegning.

## 7.9 Anmeldernavn

Der åbnes mulighed for, at personer, der repræsenterer sig selv eller et firma, kan figurere i løbs programmer mm., som anmeldere for én eller flere deltagere ved et stævne.

Anmeldernavn skal være anført på anmeldelsesblanketten og ved den elektroniske anmeldelse.

## 8 Præmier

### 8.1 Præmiering

DMU udskriver Danmarksmesterskaber og DMU Cups inden for Drag Racing. Præmiering ved Danmarksmesterskaber består i:

- nr. 1: Guldmedalje
- nr. 2: Sølvmedalje
- nr. 3: Bronzemedalje

Præmiering ved DMU Cup består i pokal til nr. 1, 2 og 3.

### 8.2 Øvrig præmiering

Udover den ovennævnte mesterskabspræmiering skal der finde præmiering af resultater opnået ved stævner sted i omfang og efter retningslinjer som beskrevet i det følgende:

I henhold til de opnåede resultater kan uddeles:

- a. Plaketter
- b. Præmiegenstande
- c. Pengepræmier

En kører, som vinder en præmiegenstand eller en pengepræmie, kan også tildeles plakette.

DMU er berettiget til forud for en konkurrence at forvise sig om, at de udsatte præmier er til stede eller garanterede. For så vidt måtte en præmie være udsat eller vundet under urigtige forudsætninger, kan DMU inddrage den.

Inddrager DMU en præmie, der er uddelt, skal indehaveren uopholdeligt aflevere samme. Opfyldes dette ikke, kan indehaveren suspenderes, indtil aflevering har fundet sted.

DMU er berettiget til atter at udsætte en sådan præmie og fastsætte regler for samme.

Samtlige deltagere i et stævne konkurrerer om de ved stævnet udsatte præmier. Ved en løbsserie, hvor pointscoringen for seriens stævner sammenregnes til et endeligt resultat, kan præmieringen for dette samlede resultat forbeholdes kørerne fra de til den pågældende løbsserie tilsluttede klubber.

Løbsserier og tilhørende præmiering skal godkendes af SK.

I Drag Racing udsættes generelt højst 3 præmier.

I tilfælde af dødt løb trækkes lod om præmien, hvorimod placeringen bibeholdes. (er der f.eks. i et løb udsat flere præmier, og er der dødt løb mellem nr. 2 og nr. 3, trækkes lod om 2. og 3. præmie - sidstnævnte er derefter at betragte som en 2. præmie. 3. præmien udgår og 4. præmie forbliver 4. præmie).

For vandrepræmier gælder følgende regler:

Alle vandrepræmier, om hvilke der konkurreres i åbne konkurrencer, skal registreres af DMU.

Registreret vandrepræmie får DMU's navnebeskyttelse, som også omfatter konkurrencen, hvis denne har samme navn som præmien. Denne beskyttelse indebærer, at ingen anden arrangør må anvende samme eller lignende navn til vandrepræmie eller anden præmie.

Vandrepræmier, om hvilke der udelukkende konkurreres i lukkede stævner eller blandt en klubs egne medlemmer, skal ikke registreres. Opløses en klub, som har fået registreret en vandrepræmie, eller indstiller den for et tidsrum af over 2 år sin løbsvirksomhed i et sådant omfang, at konkurrencen om vandrepræmien ikke kan fortsætte, skal præmien vederlagsfrit stilles til rådighed for DMU, der kan udsætte den i anden lignende konkurrence.

Uddrag af vandrepræmiens statutter skal anføres i tillægsreglerne for hvert stævne, i hvilket der konkurreres om den.

Registrering af vandrepræmie gælder uden tidsbegrænsning, indtil den ophæves af DMU.

Alle point- og seriepræmier, for hvilke resultaterne fra flere forskellige konkurrencer lægges til grund, skal godkendes af DMU. Hvis DMU finder det påkrævet, skal sådanne præmier indregistreres i lighed med vandrepræmier.

I konkurrencer, i hvilke der udelukkende udsættes pengepræmier, skal uddeles præmier til mindst så mange kørere, som fastsat under præmiegenstande.

## Afsnit 2: Drag Bike

### 9 Drag Bike 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 kørere fra et punkt til et andet punkt.

#### 9.1 Biler og Motorcykler

Biler og motorcykler må ikke køre samtidigt på banen.



## 10 Kører

### 10.1 Klassetilhørsforhold

Kørerlicens kan erhverves fra det år køreren fylder 16 år til gruppe F1.

### 10.2 Beklædning

Almindelig:

Kører skal bære heldragt eller bukser og jakke af skind, alternativt heldragt eller bukser og jakke af CE mærket tekstiltøj (eksempelvis Kevlar eller andet materiale) som skal være hele i syninger og lynlåse. I tøjet må foret ikke være af nylon eller andet syntetisk materiale, undtagen man har en heldækkende underdragt af silke eller bomuld, som bæres nærmest kroppen. Hvis bukser og jakke anvendes, skal de mindst overlape hinanden med 50 mm, når køreren sidder i kørestilling.

Køreren skal yderligere bære godkendt hjelm, kørehandsker og støvler af læder. Støvlerne skal have en minimumshøjde af 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.

Gruppe F2 og F3:

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

## 11 Konkurrencemotorcykel og brændstof

### 11.1 Særlige bestemmelser for Harley Break out

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

### 11.2 Gruppe F2

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

### 11.3 Gruppe F3

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

### 11.4 Almindelige motorcykelsbestemmelser

Motorcykler tilhørende i gruppe F tillades.

Bremser:

- 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 bremsesystemer, må disse bibeholdes. Motorcykler med slutfart over 250 km/t skal være udstyret med skivebremser med mindste dimension på 250x4,5 mm, hvis dobbelte skivebremser anvendes tillades der minimum 200x4,5 mm.

Dæk og fælg:

- Dæk skal have en minimums 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 fælg 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 beskadiget. Minimum mål for forfælg WM 1x16.

Stel:

- For gruppe F2 og F3 gælder at nykonstruerede stel skal være lavet af chrome-moly 4130 eller præcisionsrør 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.

**Styrestop:**

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

**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.

**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 minimums diameter på 34 mm.

**Kobling og bremsegrab:**

- 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.

**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.

**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. Støtتهjulets slidmateriale må ikke være af metal.

**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.

#### Kompressor:

- Kørerer 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.

#### Brændstofhane:

- Brændstofhane er obligatorisk.

#### 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.

#### Karburator/injektor:

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

#### Brændselsafbryder:

- Motorcykler som drives med andet brændstof end benzin eller metanol skal være forsynet med hurtigtvirkende brændstof-afbrydningsventil som kan betjenes af kørerer 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 kørerer forlader motorcyklen.

#### Låsetråd:

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

#### Kæder:

- Kæder skal være nittet eller kædelåsens låseblik skal være sikret.

#### 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.

#### 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 udmundingen skal væk fra kører, tank og dæk.

#### Gearskift:

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

#### Kontravægt:

- Kontravægt skal være sikkert monteret i stel eller motor.

#### Selvstartsanordning:

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

#### 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.

#### Sikkerhedsbælte:

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

#### Motorkontrol:

- Alle køretøjer, som kører i klasser med fast motorvolume, 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.

#### 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 køreren

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.

### **11.5 Særlige bestemmelser for Street Bike**

Klassen skal køres med klasse break out (over 10,0 sek. på ¼ mile 6,4 sek. på 1/8 mile) eller alternativ som en Bracket klasse med individuelle index, det vil sige, køreren meddeler selv inden elimineringen hvilken index tid han vil køre mod. Tidsforskellen udgør handikappet 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 køreren sig selv ud af hele konkurrencen.

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.

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.

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

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 er tilladt.
7. Wheeliebar tillades ikke.

Brændstof:

- Brændstof: Kun blyfri benzin.

Brug af computere:

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

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.

## **11.7 Særlige bestemmelser for Super Competition Bike. Index 8,5/5,5 sek.**

Specifikation:

1. Almindelige motorcykelbestemmelser skal overholdes.
2. Fri tuning.
3. Slicks tilladt.
4. Wheelie-bar tilladt.
5. Blyfri benzin, ethanol eller methanol tilladt.
6. Lattergas tilladt ved konkurrence kørsel i Danmark.

## **11.8 Særlige bestemmelser for Super Street Bike**

Klasse baseret på motorcykler, der er sammenlignelige med gademotorcykler af standardkonstruktion.

### **11.8.1 Motor**

Alle typer og med alle former for modifikationer. Kun én motor er tilladt. Motoren kan være med enten karburator eller direkte indsprøjtning. Både kompressor og turbolader er tilladt. Der kan bruges alle slags handels- og racerbenzin eller E85, ligesom NO2 (lattergas) er tilladt.

### **11.8.2 Stel**

Kronrørsvinkel, efterløb og akselafstand kan ændres med henblik på at øge motorcyklens stabilitet forudsat, at ændringerne udføres efter en sikker og professionel standard.

Den maksimale akselafstand er 1730 mm, der måles, når baghjulet er så langt tilbage, som bagsvingeren tillader.

Wheelie bars er ikke tilladt.

### **11.8.3 Dæk**

Dækbredde mindst 50mm. Slicks er ikke tilladt.

### **11.8.4 Udseende**

Motorcyklens udseende skal med tank, sæder, sidedæksler m.m. mest mulig efterlignede den model, den er baseret på.

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

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.

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.

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.

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.

#### Dæksbredde:

- Fri dæk bredde.
- 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.

#### Styrestop:

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

#### Motorvolume:

- Fri ccm.

#### Minimums vægt:

- Motorcyklen skal veje mindst 180 kg.

## 11.10 Særlige bestemmelser for Harley Drag

### 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.

### 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.

### 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. Dog Max. 2100 cc.
4. Bremselys og øvrig belysning, dog skal for- og baglys forefindes men behøver ikke at fungere.

#### 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.

#### Dæksbredde:

- Tilladt totalbredde på dæk er maksimalt 200 mm.

#### Frihøjde:

- Med køreren på motorcyklen kræves frihøjde på minimum 50 mm.
- Motorcyklen skal kunne vippe 20 grader til begge sider uden at nogle dele berører asfalten.

#### 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.

#### Støttefod:

- Dansk opsætning: Motorcyklen skal være forsynet med fastmonteret støttefod.
- Tysk opsætning: Motorcyklen skal Ikke være forsynet med fastmonteret støttefod.

#### Motorvolumen:

- Max. 2100cc

#### Minimums vægt:

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

### **11.11 Særlige bestemmelser Harley Bracket. Absolut break out 7,5/4,8 sek.**

Specifikation:

Almindelige motorcykelbestemmelser skal overholdes:

- Fri tuning
- Slicks tilladt
- Wheelie-bar tilladt
- Blyfri benzin, ethanol eller methanol tilladt
- Lattergas tilladt ved konkurrence kørsel i Danmark

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

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.

### **11.13 Brændstof**

Gruppe F1:

- Brændstof kun blyfri tankstationsbenzin.

Gruppe F2 og F3:

- Blyfri handels- eller "racing brændstof" tillades.

Top Fuel, Super Twin og Funny Bike:

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

Udluftning af flydende gas og brændstof:

- Udluftning af flydende gas må ikke ske i startområdet.

Protestgebyr for brændstoffest – 5.000 kr.

### **11.14 Særlige bestemmelser for Junior Drag Bike**

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

Sikkerhed:

- Generelt.

Tekniske Regler:

- Som beskrevet herunder.

Personligt Sikkerhedsudstyr:

- Hjelme under 1100 gram foretrækkes til børn.
- Delt læder beklædning med sele bukser er tilladt i JBA, JBB, JBK.

**Licenser:**

- JBA, JBB, JBK.

**Index:**

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

**Klasser:****Junior Dragbike Pro(JBP)**

- Køreere i alderen 16-18 år
- Lavest tilladte breakout 6,3 sek.
- Absolut breakout er 5,6 sek.
- Fri motorvolumen og antal cylindre

**Junior Drag Bike A. (JBA):**

- Køreere i alderen 14-16 år
- Laveste tilladt breakout 6,9 sek.
- Absolut breakout 6,4 sek.

**Junior Drag Bike B. (JBB):**

- Køreere i alderen 12-14 år
- Lavest tilladte breakout 9,9 sek.
- Absolut breakout 7,4 sek.

**Junior Drag Bike K. (JBK):**

- Køreere i alderen 10-12 år
- Lavest tilladte breakout 11,9 sek.
- Absolut breakout er 11,4 sek.

**Junior Mini**

- Køreere i alderen 8-10 år
- Lavest tilladte breakout 12,5 sek.
- Absolut breakout er 12,0 sek.

**Motor:**

- JBA 750 ccm Fri antal cylinder. Dog to cylinder og stødstangs motor max 1000 ccm.
- JBB max. 500 ccm. Fri antal cylinder.

- JBK max 300 ccm Fri antal cylinder.
- Trykladning og lattergas N2O er ikke tilladt.

#### Brændstof:

- JBA Pumpebenzin, E85 eller methanol.
- JBB / JBK Kun pumpebenzin eller E85.

#### Gearskifter:

- Automat eller manuelt gear.
- Direkte træk ikke tilladt.
- Trykluftsskift tilladt.

#### Kobling:

- Koblingen skal påvirkes med hånden.

#### Tænding:

- Ingen restriktioner.

#### Batteri, Starter:

- Ingen restriktioner.

#### Kortslutning:

- Dødemands knap og landyard anbefales. For JBA er det obligatorisk.

#### 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.

#### Akselafstand:

- JBA mindst 1 250 mm.
- JBB mindst 1 250 mm.
- JBK mindst 950 mm.

#### Dæk og fælge:

- Slicks tilladt.
- JBA og JBB minimum hjulstørrelse er 10".
- JBK minimum hjulstørrelse er 7".

#### Wheeliebar:

- Obligatorisk i alle klasser.

Rekord:

- Der kan ikke søges rekorder.

### **11.15 Særlige bestemmelser for Elektrisk Drag Bike**

Der må anvendes én eller flere el-motorer på samme motorcykel.

Klassen køres som en Bracket klasse med individuelle index, det vil sige, køreren meddeler selv inden elimineringen hvilken index tid han vil køre mod. Det valgte index kan ikke ændres i eliminering. Tidsforskellen udgør handikappet mellem kørerne.

Reaktionstid afgør placering på kvalifikation listen, hurtigste reaktions tid = kval 1, næst hurtigste reaktions tid = kval 2 osv.

- Meddel eget index til tidstagnung senest ½ time før start af eliminering (hvis muligt). Meddelelsen skal være på papir tydeligt visende navn, start nr. og index.

#### **Sikkerhed:**

- Generelt som alle benzindrevne klasser.

Nedenstående er en kortfattet udgave af NEDRA's regler.

I tvivlstilfælde bør man kigge i NEDRA's "2012 Official Rulebook" eller online i NEDRA Handbook: [http://www.nedra.com/nedra\\_handbook.html](http://www.nedra.com/nedra_handbook.html)

#### **Motor:**

- Der skal være et forsvarligt skjold hele vejen rundt omkring kommutatoren (el-motorens inderdel), der kan forhindre gnister/plasma/smeltet kobber/kommutatordele i at nå andre dele på motorcyklen eller føreren/officials/tilskuere.

#### **Batterier og Stel:**

- Der accepteres kun forseglede batterier på motorcykler, dvs. batterier UDEN flydende syre.
- Der skal være en forsvarlig afskærmning af batteriernes terminaler i et ikke-ledende materiale (plast, glasfiber etc.).
- Der skal være et forsvarligt batteri holde system, så bolte og stålprofiler er dimensioneret forsvarligt ift. massen og mængden af batterier. (Se evt. i NEDRA Handbook for reference tabel)
- Hele højspændingskredsen skal være isoleret fra stellet og skal kunne afbrydes via en separat hovedkontaktor - typen SKAL være elektromekanisk, halvleder baseret kontaktor accepteres ikke.
- Alle højspændingsledninger (over 24 volt) skal være isoleret således at hverken fører, officials eller tilskuere kan få stød.

#### **Batteri-sikring:**

- Denne sikring skal kunne bryde en spænding højere end batteriets fuldt ladede spænding, og den skal være valgt således, at den kan brydes af en strøm, der er mindre end batteriets teoretiske kortslutningsstrøm.

#### **Tændt motorcykel:**

- Føreren skal kunne afbryde hovedkontaktoeren uden at han/hun fjerner hænderne fra styret.
- Føreren skal også kunne frakoble hovedkontaktoeren via en sikkerhedsline ("dødemandsknap").
- Linen skal være rundt om håndledet under kørsel, så motorcyklens motor afbrydes såfremt føreren kommer væk fra motorcyklen, f.eks. ved styrt (som det er kendt fra speedway).
- På motorcyklen skal forefindes en indikator, der indikere at køretøjet er tændt, f.eks. en rød lampe samt en synlig rød trekant på nøgle eller på sikkerhedslinen til "dødemandsknap".

#### Personligt Sikkerhedsudstyr:

- Som beskrevet i gruppe F1, F2 og F3.

### 11.16 Særlige bestemmelser for Pro ET Bike

Specifikation:

Almindelige motorcykelbestemmelser skal overholdes.

Klassen er åben for alle motorcykler. Handicap-/bracket racing er baseret på kørerens personligt valgte tid (dial-in). Tiden må ændres ved hvert gennemløb - kvalificering og eliminering. Vinder er den, der kommer først over målstregen uden at køre hurtigere end det valgte dial-in.

Tiden (dial-in) kan sættes mellem 9,00 og 14,99 sekunder på 1/4 mile og 5,75 - 9,60 på 1/8 mile.

Kvalificering sættes efter, hvor tæt køreren kommer på sit valgte dial-in. Kører man hurtigere end det valgte dial-in, tæller kvalifikationsrunden ikke.

Dial-in tiden skal skrives tydeligt på køretøjet.

Eliminering afvikles efter Sportsman stige.

### 11.17 Konkurrence nummer

Klasse	Forkortelse	
Street Bike, Absolut break out 10,0/6,4 sek.	SB	
Super Gas Bike 9,5, Break Out 9,5/6,2 sek.	SGB	
Super Drag Bike	SDG	
Harley Drag	HD	
Harley Break Out, Break Out 11,30 sek.	HBO	
Harley Bracket. Absolut break out 7,5/4,8 sek.	HDB	
Super Competition Bike, Break Out 8,5/5,5 sek.	SCB	
Old School Bike, Bracket	OSB	
Junior Drag Bike	JDB	
Super Street Bike	SSB	
El Drag Bike	EDB	
Pro Et Bike	PET	



Startnummer fås ved henvendelse til Sportsudvalget Drag Racing. Numrene tildeles forløbende. Det tildelte startnummer beholdes hele livet.



## 12 Konkurrenceområde

### 12.1 Retningslinjer 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.

### 12.2 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 kantlinjer.

Gruppe	1/8 mile	¼ mile
F1 og F2	8 m	10 m
F3	10 m	12 m

### 12.3 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 F 3 anbefales det kraftigt, at hele banelængden er sprøjtet med flydende trackbite.

### 12.4 Bremsestrækning

Gruppe	1/8 mile	¼ mile
F1	300 m	400 m
F2	400 m	500 m
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.

### 12.5 Startlinje

En hvidmalet startlinje skal være klart markeret ved starten.

### 12.6 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.

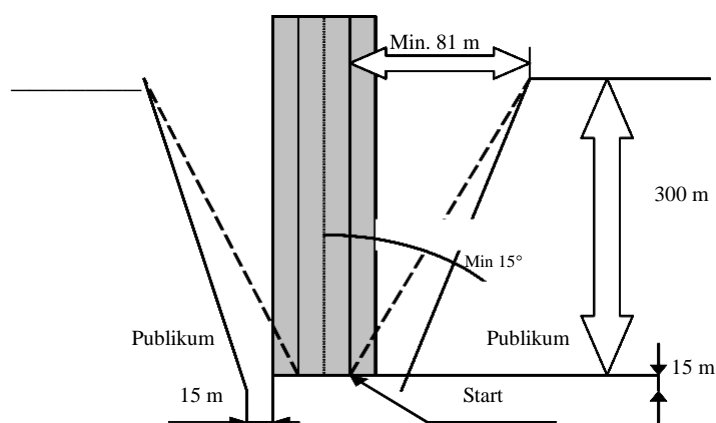
### 12.7 Afkørsel

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.

## 12.8 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:



## 12.9 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.

## 12.10 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.

## 12.11 Fotografer

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

## 12.12 Brandslukker

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

## 12.13 Miljø

Olieopsamling:

- Der skal i depotet forefindes beholdere til opsamling af spildolie.

Affald:

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

Toilet:

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

## 13 Tidtagningsanlæg

### 13.1 Indledning

Nedenstående bestemmelser er beregnet til opsætning af konkurrenceområder (konkurrencestrækning), funktionel og nøjagtighed hos tidtagningsanlægget, 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.

### 13.2 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.

### 13.3 Målområde

Målområder har 2 fotoceller: Mållinje samt fartmåler. Mellem start og mållinje 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.

### 13.4 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.

### **13.5 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.

### **13.6 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).

## 14 Fremgangsmåde

### 14.1 Prestage

Når prestage fotocellen brydes skal prestagelampen på træet tændes.

### 14.2 Stage

Når stage fotocellen brydes skal stagelampen på træet tændes.

### 14.3 Start

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

### 14.4 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.

### 14.5 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.

### 14.6 Tidtagning

Tidtagning på begge baner skal være adskilt fra hinanden. Tidtagning aktiveres efter at nedtællingen påbegyndes.

To måder at starte tidtagningen på:

1. Stagefocellen er ikke længere brudt.
2. Guardfocellen brydes.

I Drag Racing skal begge muligheder forefindes. Ved lokal konkurrence er det nok at stagefocellen forefindes. Tidtagning slutter, når målfocellen brydes.

### 14.7 Tyvstart

Tyvstart indikeres (rød lampe på træet tændes på den respektive bane) hvis man går fra stagefocellen eller startfocellen 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 kvaltid.

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.

## **14.8 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.

## **14.9 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.

## **14.10 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.

## **14.11 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.

## **14.12 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 af banen ikke er rengjort.

## 15 Nøjagtighedskrav

### 15.1 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.

### 15.2 Handicap

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

### 15.3 Tidtagning

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

### 15.4 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.

### 15.5 Vinderangivelse

Nøjagtigheden skal mindst være på 0,001 sekund.

### 15.6 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 den øvrige elektronik ikke overstiger gældende grænse.



## **16 Registrering af tider**

### **16.1 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 startnummer, 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.

### **16.2 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.

### **16.3 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.

### **16.4 Mesterskabskonkurrencer**

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

## **17 Organisation af konkurrencer**

### **17.1 Tillægsregler (TR)**

For hver konkurrence skal TR udføres i overensstemmelse med DMU.

## 18 Konkurrence gennemførelse

### 18.1 Skift af kører eller motorcykel

En motorcykel må ved en og sammen konkurrence kun køres af én kører.

Køreren må skifte, en af teknisk kontrol godkendt motorcykel i samme klasse, 1 gang i kvalifikationen.

Køreren SKAL have minimum 1 gyldig time slip og kvaltur på indskiftet motorcykel, for at kunne køre eliminering på indskiftet motorcykel.

Ved skift af motorcykel skal køreren orientere stævneleder **og teknisk kontrol skal godkende den nye motorcykel.**

### 18.2 Konkurrenceform

Drag Racing konkurrence afgøres gennem:

- Kvalifikation, eliminering.
- Sprint afvikles med kvalifikation og finalekørsel.

### 18.3 Definition af en runde

Motorcyklens baghjul 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 endelig beslutning i startområdet.

Hvis starteren bedømmer at en eller begge kørere forsinker konkurrencen, kan starteren aktivere tidtagningen.

### 18.4 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.

#### 18.4.1 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 kørere noterer samme bedste tid i forhold til indeks, mål med en nøjagtighed på 1/1000 sekund, afgør køreren 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.

#### 18.4.2 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.

### 18.5 Eliminering

Konkurrencer arrangeres med følgende system:

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

Antal kvalificerede kørere elimineringsstige:

- Mindst 58            64
- 28 - 57             32
- 9 - 27                16
- 5 - 8                 8
- 3 - 4                 4

Hvis kun tre kørere kvalificerer sig til elimineringen kan arrangøren lade disse mødes "alle mod alle", hvorved køreren med flest antal sejre, vinder konkurrencen.

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

Stævneleder har ret til at ændre de respektive stiger.

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.



Alternativt kan arrangøren beslutte, at der køres med Sportsmans Stige. Dette skal i givet fald fremgå af løbets tillægsregler.

#### 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.

#### 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.

#### Pro-stige:

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

#### Sololøb:

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

#### Vinder:

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

#### 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 18.10. En kører betragtes som vinder i et sololøb, efter at have passeret startlinjen ved motorens kraft.

#### Udgået kører:

- Kører som ikke stiller op i elimineringsrunden, eller ikke kan starte på starterens signal, er automatisk udgået. Modstanderen skal dog starte (se afsnittet videre deltagelse ovenfor) 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.

## 18.6 Startopstilling

Før start stilles kørerne 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.

## 18.7 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.

Funktionærer eller mekanikere må ikke røre motorcyklen under burn out.

Omstart:

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

## 18.8 Start

Start procedure:

- På tegn fra starteren kører kørerne stille frem til startlinjen.
- **Når motorcyklen er i prestage**, må kun køreren berøre motorcyklen. **Hvis andre berører motorcykel eller køreren, udelukkes køreren fra runden.** 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.

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.

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.

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.

## 18.9 Tyvstart

Kvalificering:

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

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.

## 18.10 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.

## 18.11 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.

## 18.12 Tidsgrænse

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

## 18.13 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 tidstagningen. Indexet kan ikke laves om mellem elimineringsrunderne, med mindre andet er nævnt i tillægsreglerne. Tidsforskellen mellem de tider to kørere oplyser, udgør handicappet mellem disse kørere.

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. I Bracket klasserne anvendes hurtigste reaktionstid til kvalifikationstid.

Kørere, der kører under deres index i elimineringen er slået ud med følgende undtagelser:

Ved solorunde.

Hvis begge kører under deres index, vinder køreren med den mindste afvigelse fra index.

Kører begge kørere lige meget under deres respektive index, vinder den som passerer mållinjen først.

Hvis begge kørere passerer mållinjen samtidig vinder den kører, der er højest placeret i kvallisten.

### **18.14 ET Racing**

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

### **18.15 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.

### **18.16 Efter konkurrencen**

Den af 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.

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

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



## 19 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.

Såfremt to gennemløb underskrider (ET) eller overskrider (Kmt) af eksisterende rekord, men ikke er inden for 1% accepteres den hurtigere tid eller den større hastighed som back up af den langsommere tid, der så vil stå som ny rekord. Såfremt differencen mellem den hurtigere tid/større hastighed er større en 5% er rekorden ikke 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.

## 20 Regler for åbent DM i Drag Racing

### 20.1 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.

Antal:

Et gældende DM skal bestå af mindst tre afdelinger.

### 20.2 Deltagere

Konkurrencen er åben for kørere med gyldig DMU udstedt licens, samt udenlandske kørere med tilsvarende licens fra respektive FMN kan køre om DM. Der skal være mindst 4 deltagere i hver klasse til første afdeling for at åbne DM. I de efterfølgende DM afdelinger skal der være mindst 4 deltagere i hver klasse.

I Junior Drag Bike, skal der som minimum være mindst 3 deltagere.

2018: I El Drag Bike, skal der være mindst 1 deltager til første afdeling for at åbne klassen til DM, og ligeledes være minimum 1 deltager i de følgende afdelinger for at point er tællende til DM. Med deltagere menes 1 kvalificeret deltager.

2019: El Drag Bike skal følge de almindelige regler for åbning af en DM-klasse.

### 20.3 Motorcykler

Der kan køres DM i følgende 11 klasser ved minimum 4 kørere indkvalet i første afdeling og de følgende DM-afdelinger: Street Bike, Super Gas Bike 9,5, Super Street Bike, Harley Break Out 11,3, Harley Drag, Harley Bracket, Super Drag Bike, Super Competition Bike 8,5, Old School Bike, Bracket (dog kun i Danmark), Junior Drag Bike, Bracket og El Drag Bike.

### 20.4 Konkurrence afdelinger gennemføres

I overensstemmelse med Drag Racing reglement.

### 20.5 Point beregning

Alle synet	10 point
Alle indkvalet	10 point

Aflysning før kvalifikation, f.eks. rain out, mc godkendt i syn	50 points
Godkendt dansk rekord TID pr.	5 point
Godkendt dansk rekord TOPFART pr. arrangement	5 points

Antal motorcykler	1.rundes tabere	2.rundes tabere	3.rundes tabere	4.rundes tabere	5.rundes tabere	Runners up	Winner
<b>1-2</b>						20	40
<b>3-4</b>	20					40	60
<b>5-8</b>	20	40				60	80
<b>9-16</b>	20	40	60			80	100
<b>17-32</b>	20	40	60	80		100	120
<b>33-64</b>	20	40	60	80	100	120	140

Pointsgivning ved stiger/elimering

Eksempel:

Ved fuld 16 stige gives følgende point:

Kval 1	16 point
Kval 2	15 points
Kval 16	1 point

Eksempel:

Ved 13 deltagere gives følgende point:

Kval 1	13 point
Kval 2	12 point osv.
Kval 13	1 point

## 20.6 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.

**Klage** mod såvel point beregning som placering, skal indgives i overensstemmelse med det Almene reglement.

## 20.7 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.

## 21 Særlige bestemmelser for Sprint

Én 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, hvor den bedste er 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 (gælder ikke klasser med index)	5 point
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:

Kval 1	80 point (16*5)
Kval 2	75 point (15*5)
Kval 15	10 point (2*5)
Kval 16	5 point (1*5)