Veranstaltungsregelwerk

Posted on 21. Dezember 2025

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird bei Personenbezeichnungen und personenbezogenen Hauptwörtern in diesem Regelwerk die männliche Form verwendet. Entsprechende Begriffe gelten im Sinne der Gleichbehandlung grundsätzlich für alle Geschlechter. Die verkürzte Sprachform hat nur redaktionelle Gründe und beinhaltet keine Wertung.

1. Zweck, Geltungsbereich und Anwendungsrahmen

Dieses sportliche Reglement legt die verbindlichen Regeln für die Durchführung von Drag-Racing-Veranstaltungen durch unseren Verein fest.
Es regelt die sportlichen Abläufe, die organisatorischen Rahmenbedingungen sowie die Pflichten und Rechte aller an einer Veranstaltung beteiligten Personen und Institutionen.

Das Reglement gilt uneingeschränkt für:

- alle von uns genehmigten Drag-Racing-Veranstaltungen,
- alle Teilnehmer, Fahrer, Bewerber und Fahrzeuge,
- alle Veranstalter, Offiziellen, Sportwarte und sonstigen Funktionsträger,
- sämtliche Trainings-, Qualifikations-, Eliminations-, Demonstrations- und Testläufe, sofern diese Bestandteil einer genehmigten Veranstaltung sind.

Dieses Reglement bildet gemeinsam mit den technischen Bestimmungen, den Versicherungsvorschriften sowie den jeweiligen Veranstaltungsausschreibungen die Grundlage für einen ordnungsgemäßen, sicheren und fairen Wettbewerbsbetrieb.

---

2. Rechtliche Grundlagen und Rangfolge der Bestimmungen

Drag-Racing-Veranstaltungen werden ausschließlich auf Grundlage der jeweils gültigen Regelwerke durchgeführt. Maßgeblich sind insbesondere:

- das Internationale Sportgesetz,
- unsere technischen Regelwerke,
- unser Veranstaltungsreglement,
- die Versicherungsbestimmungen,
- die internationalen und örtlichen Umweltrichtlinien, Ethik- und Verhaltenskodizes,
- die jeweiligen Veranstaltungsausschreibungen einschließlich Bulletins.

Sofern einzelne Sachverhalte in diesem Reglement nicht ausdrücklich geregelt sind, können ergänzend die Bestimmungen internationaler Verbände herangezogen werden.

Bei Widersprüchen zwischen einzelnen Regelwerken gilt folgende Rangfolge:

1. Internationales Sportgesetz
2. Veranstaltungsreglement
3. Technisches Reglement
4. Veranstaltungsausschreibung und Bulletins

Die verbindliche Auslegung der Bestimmungen obliegt während der Veranstaltung den Sportwarten und Veranstaltern.

© 2026 United Dragracing Association e.V.Alle Rechte vorbehalten. Vervielfältigung, Weitergabe oder Veröffentlichung – auch auszugsweise – nur mit schriftlicher Genehmigung.

3. Begriff und Wesen der Drag-Racing-Veranstaltung

Eine Drag-Racing-Veranstaltung ist eine motorsportliche Veranstaltung, bei der zwei Fahrzeuge gleichzeitig aus dem Stand auf einer geraden Strecke gegeneinander antreten, um diese Strecke in möglichst kurzer Zeit zurückzulegen.

Charakteristisch für Drag Racing sind:

- der stehende Start,
- die parallele Fahrt zweier Fahrzeuge,
- die strikt gerade Streckenführung,
- die elektronische Start- und Zeitmessanlage,
- die direkte Gegenüberstellung zweier Teilnehmer in einem Lauf.

Drag Racing unterscheidet sich von Rundstrecken-, Rallye- oder Bergrennen dadurch, dass ausschließlich die Beschleunigungsleistung, Reaktionsfähigkeit und Fahrzeugkontrolle über eine kurze Distanz bewertet werden.

---

4. Zulässige Streckenlängen und Wettbewerbsformate

Drag-Racing-Wettbewerbe dürfen ausschließlich über die folgenden, international anerkannten Distanzen ausgetragen werden:

- **Viertelmeile (¼ Mile)** mit einer Länge von 402,33 Metern
- **Achtelmeile (⅛ Mile)** mit einer Länge von 201,17 Metern

Welche Streckenlänge zur Anwendung kommt, richtet sich nach:

- dem Status der Veranstaltung,
- den ausgeschriebenen Klassen,
- den technischen und sicherheitsrelevanten Gegebenheiten der Strecke.

Der Veranstalter ist verpflichtet, sicherzustellen, dass die gesamte Wettbewerbsstrecke einschließlich Brems- und Auslaufzone den internationalen Anforderungen entspricht und für die ausgeschriebenen Fahrzeugklassen geeignet ist.

---

5. Veranstaltungshoheit

Unser Verein ist die zuständig für die sportliche Austragung von Drag Racing Veranstaltungen. Ihm obliegt insbesondere:

- die sportliche Organisation von Drag-Racing-Veranstaltungen,
- die Ausschreibung nationaler Meisterschaften und Pokale,
- die Vergabe und Aberkennung von Meisterschaften und Pokalen,
- die Anerkennung von Wertungsläufen.

Nur Veranstaltungen, die den von uns festgelegten Kriterien entsprechen, können als Wertungsläufe für offizielle Titel anerkannt werden.

Die Veranstalter stellen den Rahmen der Veranstaltung und setzen unseren Verein für die sportliche Durchführung ein. Der Veranstalter hat die alleinige Verantwortung für die Veranstaltung, der Verein bzw. die teilnehmenden Vereine unterstützen lediglich ehrenamtlich auf der Veranstaltung.

© 2026 United Dragracing Association e.V.Alle Rechte vorbehalten. Vervielfältigung, Weitergabe oder Veröffentlichung – auch auszugsweise – nur mit schriftlicher Genehmigung.

6. Grundprinzip der Klasseneinteilung

Zur Gewährleistung eines fairen und vergleichbaren Wettbewerbs werden Fahrzeuge in unterschiedliche Klassen eingeteilt.
Die Klasseneinteilung berücksichtigt insbesondere:

- die Art des Fahrzeugs (Automobil oder Motorrad),
- das Leistungsvermögen,
- die erzielten oder vorgegebenen Fahrzeiten,
- die technische Ausführung und Bauform,
- besondere Alters- oder Nachwuchsregelungen.

Grundsätzlich wird zwischen folgenden Klassenarten unterschieden:

- **Indexklassen**, bei denen eine feste Zielzeit vorgegeben ist,
- **Bracket-Klassen**, bei denen der Teilnehmer eine Zielzeit selbst festlegt,
- **Heads-up-Klassen**, bei denen ausschließlich die schnellste Zeit entscheidet,
- **Junior-Klassen**, die speziell für Nachwuchsfahrer vorgesehen sind.

Die genaue Zuordnung der Fahrzeuge zu den einzelnen Klassen erfolgt auf Basis der technischen Bestimmungen sowie der in der Ausschreibung festgelegten Klassendefinitionen.

---

7. Verbindlichkeit der Klassenzuordnung

Die Einteilung eines Fahrzeugs in eine Klasse ist für den Teilnehmer verbindlich.
Ein Wechsel der Klasse nach Nennschluss ist grundsätzlich ausgeschlossen, es sei denn:

- es liegt eine offensichtliche Falscheinstufung vor,
- der Veranstalter nimmt eine Klassenzusammenlegung vor,
- der Verein ordnet aus sportlichen oder organisatorischen Gründen eine Umstufung an.

Teilnehmer sind selbst dafür verantwortlich, ihr Fahrzeug korrekt zu nennen und den jeweiligen Klassenvorgaben entsprechend einzusetzen.

8. Status der Veranstaltung

8.1 Grundsatz

Jede Drag-Racing-Veranstaltung wird international mit einem bestimmten sportlichen Status ausgeschrieben.
Der Status legt fest, unter welchen sportrechtlichen, versicherungsrechtlichen und organisatorischen Bedingungen die Veranstaltung durchgeführt wird und wer zur Teilnahme berechtigt ist.

Der Veranstaltungsstatus ist verbindlich und muss in der offiziellen Ausschreibung vom Veranstalter eindeutig angegeben werden.

8.2 Status von Automobil-/Motorrad-Veranstaltungen

Für Wettbewerbe mit Automobilen und Motorrädern sind folgende Statusformen zulässig:

International
Dieser Status erlaubt die Teilnahme von Fahrern mit entsprechenden nationalen oder internationalen Lizenzen gemäß den Bestimmungen der FIA und des DMSB. Diese Form kommt bei unserem Verein nicht zu tragen.

© 2026 United Dragracing Association e.V.Alle Rechte vorbehalten. Vervielfältigung, Weitergabe oder Veröffentlichung – auch auszugsweise – nur mit schriftlicher Genehmigung.

National / Vereinssport
National/Vereinsport-Veranstaltungen sind für leistungsstarke Fahrzeuge vorgesehen und unterliegen erhöhten sportlichen und sicherheitstechnischen Anforderungen, die durch unser Reglement geregelt sind.

8.3 Maßgeblichkeit des höchsten Wettbewerbs

Wird innerhalb einer Veranstaltung mehr als ein Wettbewerb durchgeführt, so bestimmt **der ranghöchste ausgeschriebene Wettbewerb** den Status der gesamten Veranstaltung.

Dieser Status ist ausschlaggebend für:

- Versicherungsanforderungen,
- Anzahl und Qualifikation der Offiziellen,
- technische und organisatorische Vorgaben,
- sicherheitsrelevante Maßnahmen.

---

9. Ausschreibung der Veranstaltung

9.1 Bedeutung der Ausschreibung

Die Ausschreibung ist das zentrale Dokument einer Drag-Racing-Veranstaltung.
Sie konkretisiert dieses Reglement für die jeweilige Veranstaltung und legt alle wesentlichen Rahmenbedingungen verbindlich fest.

Mit Abgabe der Nennung erkennt der Teilnehmer die Ausschreibung in vollem Umfang an.

9.2 Mindestinhalt der Ausschreibung

Die Ausschreibung muss insbesondere Angaben enthalten zu:

- Veranstalter und Veranstaltungsort,
- Datum und Status der Veranstaltung,
- ausgeschriebenen Klassen,
- Qualifikations- und Eliminationsformaten,
- Anzahl der Qualifikationsläufe,
- Nennschluss und Nenngeld,
- Anzahl der im Nenngeld enthaltenen Zugangskarten,
- Anzahl der im Startbereich zugelassenen Teammitglieder,
- Zeitplänen und organisatorischen Abläufen.

Änderungen an der Ausschreibung nach ihrer Genehmigung sind nur unter den hierfür vorgesehenen Bedingungen zulässig.

9.3 Startfelder und Qualifikationsvorgaben

Die Größe der Qualifikations- und Eliminationsfelder ist in der Ausschreibung festzulegen.

Für bestimmte Klassen kann der Veranstalter zusätzliche Qualifikationsnachweise verlangen. Diese müssen in Form von **nachweislich gezeiteten Läufen** erfolgen, die:

© 2026 United Dragracing Association e.V.Alle Rechte vorbehalten. Vervielfältigung, Weitergabe oder Veröffentlichung – auch auszugsweise – nur mit schriftlicher Genehmigung.

- innerhalb der letzten zwölf Monate gefahren wurden,
- durch offizielle Zeitnahmedokumente (Time-Slips) belegt sind.

Der Veranstalter kann im Einzelfall Teilnehmer zulassen, die formale Nachweise nicht erfüllen, sofern deren Erfahrung und Eignung anderweitig zweifelsfrei bekannt ist.

9.4 Zugangskarten und Startbereich

Die Ausschreibung muss eindeutig festlegen:

- wie viele Zugangskarten im Nenngeld enthalten sind,
- für welche Personen diese gelten (Fahrer, Teammitglieder, Zugfahrzeuge),
- wie viele Teammitglieder sich gleichzeitig im Startbereich aufhalten dürfen.

Für Junior-Klassen wird empfohlen, mindestens zwei Teamzugangskarten zusätzlich zum Fahrer vorzusehen, sofern der Teilnehmer keinem weiteren Team angehört.

---

10. Teilnehmer, Bewerber und Fahrer

10.1 Grundsatz der Teilnahmeberechtigung

Der Teilnehmer hat lediglich das Anrecht sich zur Teilnahme auf einer Veranstaltung zu bewerben. Der Veranstalter ist nicht verpflichtet jeden Teilnehmer anzunehmen. Eine Ablehnung erfolgt ausdrücklich ohne Begründung. Teilnehmer aus unseren Mitgliedsvereinen werden bevorzugt im Bewerbungsverfahren behandelt, haben sich jedoch an die Nennfristen auf der jeweiligen Veranstaltung zu halten. Sind die Startplätze vor Ablauf der Nennfrist bereits vergeben, besteht kein Anspruch auf einen Startplatz.

10.2 Lizenzanforderungen

Der Fahrer muss aufgrund versicherungstechnischer Anforderungen seine Fahrbefähigung für seine Klasse entweder mit einem entsprechenden Führerschein oder einer international anerkannten Rennlizenz (auch anderer Verbände und Vereine) nachweisen.

Der Veranstalter ist verpflichtet für die jeweilige Veranstaltung die Fahrer, Teilnehmer und Crewmitglieder, Sportwarte, Zuschauer etc. zu versichern. Durch die Versicherung kann sich ergeben, dass kein Nachweis über eine Fahrbefähigung erbracht werden muss. Dieses wird durch die jeweilige Ausschreibung der Veranstaltung entsprechend ausgewiesen.

10.3 Verantwortung vom Teilnehmer

Die Teilnehmer tragen die volle Verantwortung dafür, dass:

- ihre Führerscheine bzw. ihre Lizenzen gültig sind,
- alle formalen Voraussetzungen erfüllt sind,
- das genannte Fahrzeug den Bestimmungen entspricht.

Unkenntnis der geltenden Regelwerke entbindet nicht von der Verantwortung.

© 2026 United Dragracing Association e.V.Alle Rechte vorbehalten. Vervielfältigung, Weitergabe oder Veröffentlichung – auch auszugsweise – nur mit schriftlicher Genehmigung.

11. Zulassungsvoraussetzungen für Fahrzeuge

11.1 Technische Übereinstimmung

Ein zur Teilnahme genanntes Fahrzeug muss in allen Punkten den für seine Klasse geltenden technischen Bestimmungen entsprechen.
Dies umfasst insbesondere:

- sicherheitsrelevante Bauteile,
- Fahrwerk, Bremsen und Reifen,
- Motor- und Antriebskonfiguration,
- vorgeschriebene Schutzsysteme.

Die Nachweispflicht für die Reglementkonformität liegt ausschließlich beim Teilnehmer.

11.2 Abgas-, Geräusch- und Werbebestimmungen

Darüber hinaus müssen alle Fahrzeuge:

- die geltenden Abgas- und Geräuschgrenzwerte einhalten,
- die Werbe- und Kennzeichnungsvorschriften des Veranstalters beachten.

Zuwiderhandlungen können zur Nichtzulassung oder zum Ausschluss führen.

11.3 Fahrzeugnachweise und Dokumente

Für Automobile ist mindestens einer der folgenden Nachweise vorzulegen:

- eine gültige SFI-Abnahme vom Chassis,
- oder eine gültige Zulassung zum öffentlichen Straßenverkehr.

Fahrzeuge mit rotem Oldtimerkennzeichen (07) sind von der Teilnahme ausgeschlossen.

11.4 Erscheinungsbild und Außenwirkung

Unabhängig von technischen und formalen Anforderungen gilt, dass das äußere Erscheinungsbild eines Fahrzeugs in keiner Weise dem Ansehen des Motorsports schaden darf.

Über die Zulässigkeit entscheiden die Sportkommissare nach pflichtgemäßem Ermessen.
Ihre Entscheidung ist verbindlich.

---

12. Nennung und Nenngeld

© 2026 United Dragracing Association e.V.Alle Rechte vorbehalten. Vervielfältigung, Weitergabe oder Veröffentlichung – auch auszugsweise – nur mit schriftlicher Genehmigung.

12.1 Abgabe der Nennung

Die Nennung ist vom Teilnehmer innerhalb der vom Veranstalter festgelegten Frist und Form einzureichen.
Sie stellt ein verbindliches Angebot zum Abschluss eines Nennvertrages dar.

12.2 Zahlung des Nenngeldes

Das Nenngeld ist grundsätzlich mit Abgabe der Nennung fällig.
Abweichende Regelungen können in der Ausschreibung vorgesehen werden.

Erfolgt die Zahlung nicht fristgerecht, kann die Nennung zurückgewiesen werden.

12.3 Zustandekommen des Nennvertrags

Der Nennvertrag kommt zustande:

- mit schriftlicher Nennbestätigung oder
- mit Veröffentlichung einer verbindlichen Nennliste.

Das Nenngeld ist unabhängig von der tatsächlichen Teilnahme vorab zahlbar.

12.4 Ausfall oder Abbruch der Veranstaltung

Wird eine Veranstaltung aufgrund höherer Gewalt, insbesondere wegen Wetterbedingungen, abgesagt oder abgebrochen, besteht grundsätzlich kein Anspruch auf Rückerstattung des Nenngeldes.

---

13. Nennschluss und Änderungen nach Nennschluss

13.1 Festlegung des Nennschlusses

Der Nennschluss bestimmt den Zeitpunkt, bis zu dem Nennungen beim Veranstalter eingegangen sein müssen.

Datum und Uhrzeit des Nennschlusses sind verbindlich in der Ausschreibung festzulegen.

Nennungen, die nach Ablauf des Nennschlusses eingehen, gelten als verspätet und müssen vom Veranstalter nicht berücksichtigt werden. Ein Anspruch auf Zulassung verspäteter Nennungen besteht nicht.

13.2 Änderungen nach Nennschluss

Nach Ablauf des Nennschlusses sind Änderungen an der Nennung nur durch Genehmigung des Vereins bzw. des Veranstalters möglich.
Dies gilt insbesondere für:

- den Austausch des genannten Fahrzeugs,
- den Wechsel des Sponsors,

© 2026 United Dragracing Association e.V.Alle Rechte vorbehalten. Vervielfältigung, Weitergabe oder Veröffentlichung – auch auszugsweise – nur mit schriftlicher Genehmigung.

- Änderungen der genannten Klasse.

Dieses muss **vor der Dokumentenprüfung** auf der Veranstaltung oder vor der Einschreibung zur Meisterschaft erfolgen. In diesem Fall hat der Fahrer:

- die Nennung erneut zu unterzeichnen,
- die vollständige Dokumentenprüfung zu absolvieren,
- alle versicherungsrechtlichen Voraussetzungen zu erfüllen.

Ein Austausch des Fahrers ist nicht möglich.

Eine nachträgliche Umstufung aufgrund einer offensichtlichen Falscheinstufung oder aufgrund einer Klassenzusammenlegung durch den Veranstalter bleibt hiervon unberührt.

---

14. Mehrfachnennungen und Doppelstarts

14.1 Grundsatz

Zur Wahrung eines geordneten Wettbewerbsablaufs und zur Vermeidung sportlicher Ungleichbehandlung gelten klare Einschränkungen für Mehrfachnennungen und Doppelstarts.

14.2 Einschränkungen

Ein Fahrer darf innerhalb einer Veranstaltung:

- **nicht** mit mehr als einem Fahrzeug in derselben oder einer anderen Klasse starten,
- **nicht** gemeinsam mit einem weiteren Fahrer dasselbe Fahrzeug in derselben Klasse einsetzen.

Diese Regelung dient der Chancengleichheit sowie der organisatorischen Planbarkeit des Rennablaufs.

14.3 Mehrfachstarts in unterschiedlichen Klassen

Ein Start desselben Fahrers oder Fahrzeugs in mehreren Klassen ist nur zulässig, wenn dies ausdrücklich in der Ausschreibung des Veranstalters vorgesehen ist.

Der Teilnehmer trägt in diesem Fall die alleinige Verantwortung für:

- zeitliche Überschneidungen,
- organisatorische Konflikte,
- eventuelle Nachteile im Rennablauf.

Ansprüche gegenüber dem Veranstalter aufgrund solcher Überschneidungen bestehen nicht.

---

15. Zurückweisung von Nennungen

© 2026 United Dragracing Association e.V.Alle Rechte vorbehalten. Vervielfältigung, Weitergabe oder Veröffentlichung – auch auszugsweise – nur mit schriftlicher Genehmigung.

15.1 Recht zur Ablehnung

Der Veranstalter ist berechtigt, Nennungen ohne Angabe von Gründen zurückzuweisen.
Eine zurückgewiesene Nennung begründet keinen Anspruch auf Teilnahme, selbst wenn man für die Meisterschaft eingeschrieben ist.

15.2 Gründe für eine Zurückweisung

Eine Nennung ist insbesondere dann zurückzuweisen, wenn:

- der Fahrer nicht teilnahmeberechtigt ist,
- die erforderliche Fahrbefähigungen fehlen oder ungültig sind,
- das Fahrzeug die Zulassungsvoraussetzungen nicht erfüllt,
- die Nennung nicht form- oder fristgerecht eingereicht wurde,
- das geforderte Nenngeld nicht fristgerecht eingegangen ist,
- der Teilnehmer veranstalterschädigend auftritt,
- der Teilnehmer den Ruf des Motorsport – auch durch sein privates Auftreten neben dem Motorsport – schädigt.

Die Aufzählung ist nicht abschließend.

15.3 Rechtsmittel

Gegen die Ablehnung einer Nennung ist **kein Protest und kein anderes Rechtsmittel** zulässig.

---

16. Nennbestätigung und Nennvertrag

16.1 Zustandekommen des Vertragsverhältnisses

Mit der Bestätigung der Nennung oder der Veröffentlichung einer verbindlichen Nennliste kommt ein Nennvertrag zwischen Veranstalter und Teilnehmer zustande.

Dieser Vertrag begründet gegenseitige Rechte und Pflichten.

16.2 Pflichten der Teilnehmer

Mit Zustandekommen des Nennvertrages verpflichten sich Teilnehmer:

- an der Veranstaltung teilzunehmen,
- die Bestimmungen des Reglements und der Ausschreibung einzuhalten,
- den organisatorischen Anweisungen Folge zu leisten.

16.3 Pflichten des Veranstalters

Der Veranstalter hat den Teilnehmern rechtzeitig mitzuteilen:

© 2026 United Dragracing Association e.V.Alle Rechte vorbehalten. Vervielfältigung, Weitergabe oder Veröffentlichung – auch auszugsweise – nur mit schriftlicher Genehmigung.

- Ort und Zeitpunkt der Dokumentenprüfung,
- Ort und Zeitpunkt der technischen Abnahme,
- weitere organisatorisch relevante Termine.

---

17. Rücktritt vom Nennvertrag

17.1 Rücktrittsberechtigung der Teilnehmer

Ein Rücktritt vom Nennvertrag ist nur in bestimmten Fällen zulässig.
Diese liegen insbesondere vor, wenn:

- die Veranstaltung komplett vorab abgesagt oder um mehr als 24 Stunden verlegt wird

---

17.2 Folgen des Rücktritts

Wird das Rücktrittsrecht fristgerecht ausgeübt, besteht Anspruch auf Rückzahlung des Nenngeldes.
Der Veranstalter ist berechtigt, bereits entstandene Kosten anteilig einzubehalten.

17.3 Erweiterte Rücktrittsregelungen

Der Veranstalter kann in der Ausschreibung vorsehen, dass ein Rücktritt auch **ohne Vorliegen der vorgenannten Gründe** bis zum Nennschluss möglich ist.

In diesem Fall erfolgt ebenfalls eine Rückerstattung des Nenngeldes abzüglich anteiliger Kosten.

---

18. Klassenzusammenlegung und Teilnahme außer Konkurrenz

18.1 Klassenzusammenlegung

Sind bei Nennschluss in einer ausgeschriebenen Klasse weniger als sechs Fahrzeuge genannt, ist der Veranstalter berechtigt:

- diese Klasse entfallen zu lassen oder
- den Teilnehmern den Start in einer anderen Klasse zu ermöglichen.

Die Entscheidung ist den Teilnehmern mit der Nennbestätigung mitzuteilen.

18.2 Verbindlichkeit der Entscheidung

Klassenzusammenlegungen oder Klassenstreichungen durch den Veranstalter sind endgültig und für alle Teilnehmer verbindlich.

© 2026 United Dragracing Association e.V.Alle Rechte vorbehalten. Vervielfältigung, Weitergabe oder Veröffentlichung – auch auszugsweise – nur mit schriftlicher Genehmigung.

18.3 Teilnahme außer Konkurrenz

Eine Teilnahme an den Veranstaltungen außerhalb der Wertung der Meisterschaft ist grundsätzlich **zulässig**. Entsprechend der Platzierungen entfallen dann für die Meisterschaftsteilnehmer die Punkte.

---

19. Dokumentenprüfung

19.1 Zweck und Bedeutung der Dokumentenprüfung

Die Dokumentenprüfung dient der formalen Überprüfung der Teilnahmeberechtigung von Fahrern und Fahrzeugen. Sie ist zwingende Voraussetzung für die Teilnahme an sämtlichen Wettbewerbsbestandteilen einer Drag-Racing-Veranstaltung.

Ohne erfolgreich abgeschlossene Dokumentenprüfung besteht **kein Startrecht**, unabhängig davon, ob das Fahrzeug technisch einsatzbereit ist.

19.2 Zeitpunkt und Durchführung

Die Dokumentenprüfung wird zu Beginn der Veranstaltung zu den vom Veranstalter bekannt gegebenen Zeiten durchgeführt. Ort und Zeit sind den Teilnehmern rechtzeitig mitzuteilen und gelten als verbindlich.

Die Verantwortung für das rechtzeitige Erscheinen liegt beim Teilnehmer. Es besteht kein Anspruch des Teilnehmers auf Durchführung zu einem späteren Zeitpunkt.

19.3 Vorzulegende Unterlagen

Im Rahmen der Dokumentenprüfung sind insbesondere vorzulegen:

- die gültige Fahrbefähigungsnachweise,
- der unterschriebene Haftungsverzicht.

Der Veranstalter ist berechtigt, weitere zur Prüfung der Teilnahmeberechtigung erforderliche Unterlagen zu verlangen.

19.4 Abschluss der Dokumentenprüfung

Nach erfolgreicher Dokumentenprüfung wird die Teilnahmeberechtigung bestätigt.
Teilnehmer, die die Dokumentenprüfung nicht erfolgreich absolvieren oder unvollständige Unterlagen vorlegen, sind vom Wettbewerb bzw. der Veranstaltung auszuschließen. Ein Anspruch auf Kostenerstattung der Nennung besteht nicht.

---

20. Technische Abnahme

© 2026 United Dragracing Association e.V.Alle Rechte vorbehalten. Vervielfältigung, Weitergabe oder Veröffentlichung – auch auszugsweise – nur mit schriftlicher Genehmigung.

20.1 Zweck der technischen Abnahme

Die technische Abnahme dient der Überprüfung, ob das genannte Fahrzeug:

- den technischen Bestimmungen entspricht,
- sich in einem sicheren und einsatzfähigen Zustand befindet,
- mit der vorgeschriebenen Sicherheitsausrüstung ausgestattet ist.

Die technische Abnahme ist Bestandteil der Sicherheitskontrolle und dient dem Schutz aller Beteiligten.

Den Zeitpunkt und Form der technischen Abnahme bestimmt der Veranstalter in seiner Ausschreibung.

20.2 Vorführung des Fahrzeugs

Zur technischen Abnahme ist das Wettbewerbsfahrzeug:

- in einsatzbereitem Zustand,
- mit ordnungsgemäß angebrachten Startnummern,
- durch den Fahrer oder eine von ihm beauftragte Person vorzuführen.

Der Fahrer bleibt für den technischen Zustand des Fahrzeugs verantwortlich, auch wenn die Vorführung durch eine andere Person erfolgt.

20.3 Nachweise und Ausrüstung

Bei der technischen Abnahme sind insbesondere vorzulegen:

- die gültige SFI-Chassis-Abnahme,
- die vorgeschriebene persönliche Schutzausrüstung des Fahrers,
- alle für die jeweilige Klasse vorgeschriebenen sicherheitsrelevanten Einrichtungen.

20.4 Umfang und Verbindlichkeit

Die technische Abnahme erfolgt gemäß unserer Reglements. Im Zweifel können weitere international anerkannte Reglements herangezogen werden. Dieses obliegt dem technischen Kommissar.

Ein positives Abnahmeergebnis bestätigt ausschließlich den Zustand zum Zeitpunkt der Abnahme.

Der Teilnehmer bleibt verpflichtet, den regelkonformen Zustand des Fahrzeugs während der gesamten Veranstaltung sicherzustellen. Veränderungen während der Veranstaltung bedeuten die sofortige Disqualifikation im Wettbewerb und Ausschluss von der Veranstaltung.

20.5 Kontrollkennzeichen

Nach erfolgreicher technischer Abnahme wird das Fahrzeug mit einem Kontrollkennzeichen versehen.
Fahrzeuge ohne gültiges Kontrollkennzeichen dürfen weder an Trainings- noch an Wertungsläufen teilnehmen.

© 2026 United Dragracing Association e.V.Alle Rechte vorbehalten. Vervielfältigung, Weitergabe oder Veröffentlichung – auch auszugsweise – nur mit schriftlicher Genehmigung.

20.6 Fahrzeuge mit Straßenzulassung

Fahrzeuge, die am öffentlichen Straßenverkehr teilnehmen, müssen:

- nach Ende der Veranstaltung oder
- bei vorzeitigem Ausscheiden

alle Startnummern entfernen oder vollständig abdecken, bevor sie das Veranstaltungsgelände verlassen.

---

21. Technischer Zustand während der Veranstaltung

21.1 Grundsatz

Wettbewerbsfahrzeuge dürfen während der gesamten Veranstaltung ausschließlich in technisch einwandfreiem Zustand eingesetzt werden.

Dies gilt für:

- alle sicherheitsrelevanten Bauteile,
- alle leistungsrelevanten Komponenten,
- sämtliche Einrichtungen, die Einfluss auf den Wettbewerbsablauf haben.

21.2 Verantwortung des Teilnehmers

Die Verantwortung für den technisch regelkonformen Zustand des Fahrzeugs liegt jederzeit beim Teilnehmer.
Der Teilnehmer trägt auch die Beweislast dafür, dass sein Fahrzeug den geltenden Bestimmungen entspricht.

21.3 Nachprüfungen

Der Veranstalter, die technischen Kommissare oder die Sportwarte sind jederzeit berechtigt:

- Nachprüfungen durchzuführen,
- Fahrzeuge erneut vorzuführen,
- einzelne Fahrzeugkomponenten zu überprüfen.

Festgestellte Mängel können zur Nachbesserung, zum Startverbot oder zu sportlichen Sanktionen führen.

---

22. Startnummern

22.1 Zuteilung und Verwendung

Jedes Wettbewerbsfahrzeug muss mit den zugeteilten Startnummern versehen sein.
Form, Größe, Farbe und Platzierung richten sich nach den Vorgaben des Veranstalters und den geltenden Bestimmungen.

© 2026 United Dragracing Association e.V.Alle Rechte vorbehalten. Vervielfältigung, Weitergabe oder Veröffentlichung – auch auszugsweise – nur mit schriftlicher Genehmigung.

22.2 Reservierte Startnummern

In allen Klassen sind die Startnummern 1 bis 10 für Fahrer reserviert, die im Vorjahr entsprechende Platzierungen in der Meisterschaft erreicht haben.

Diese Startnummern werden ausschließlich durch den Verein jährlich vergeben. Ob der Verein dieses jährlich durchführt obliegt ausschließlich dem Verein.

---

23. Fahrerbesprechung

23.1 Zweck der Fahrerbesprechung

Die Fahrerbesprechung dient der Information aller Teilnehmer über:

- organisatorische Abläufe,
- sicherheitsrelevante Besonderheiten,
- streckenspezifische Hinweise,
- zeitliche Änderungen oder Besonderheiten der Veranstaltung.

23.2 Form der Durchführung

Die Fahrerbesprechung kann:

- persönlich vor Ort,
- schriftlich,
- oder in digitaler Form (z. B. Online-Meeting)

durchgeführt werden.
Die gewählte Form ist für alle Teilnehmer verbindlich.

23.3 Teilnahmeverpflichtung

Die Teilnahme an der Fahrerbesprechung ist verpflichtend.
Die Fahrer haben sicherzustellen, dass sie:

- rechtzeitig teilnehmen,
- die Besprechung vollständig verfolgen,
- die vermittelten Informationen zur Kenntnis nehmen.

Eine nicht vollständige oder unterlassene Teilnahme kann mit einer Geldbuße belegt werden.

23.4 Verlassen der Veranstaltung

Beabsichtigt ein Teilnehmer, die Veranstaltung vor Veröffentlichung des endgültigen Ergebnisses zu verlassen, hat er sich bei der Rennleitung abzumelden.

© 2026 United Dragracing Association e.V.Alle Rechte vorbehalten. Vervielfältigung, Weitergabe oder Veröffentlichung – auch auszugsweise – nur mit schriftlicher Genehmigung.

Ist ein Fahrer oder Bewerber in einen Vorfall während der Veranstaltung verwickelt, darf er das Veranstaltungsgelände nur mit ausdrücklicher Genehmigung der Sportwarte bzw. des Veranstalters verlassen.

---

24. Wertungsverlust

24.1 Grundsatz des Wertungsverlustes

Ein Wertungsverlust liegt vor, wenn ein Teilnehmer gegen sportliche, organisatorische oder sicherheitsrelevante Bestimmungen verstößt, ohne dass zwingend eine Disqualifikation ausgesprochen werden muss.
Der Wertungsverlust führt dazu, dass der betreffende Teilnehmer den jeweiligen Lauf als verloren gewertet bekommt.

Der Wertungsverlust kann sowohl in Qualifikationsläufen als auch in Eliminations- bzw. Wettbewerbsläufen angewendet werden, sofern die jeweilige Regelverletzung dies vorsieht.

24.2 Tatbestände für einen Wertungsverlust

Ein Wertungsverlust kann insbesondere ausgesprochen werden, wenn ein Teilnehmer:

- einem ordnungsgemäßen Aufruf zum Start nicht oder nicht rechtzeitig folgt und sich verspätet in die Startaufstellung einreiht,
- den Ablauf eines Rennlaufes absichtlich verzögert,
- der Aufforderung des Starters, den Motor zu starten oder sich startbereit zu machen, nicht nachkommt,
- während eines Rennlaufes oder im Bereich der Staging-Lanes Fahrzeugteile oder Flüssigkeiten auf der Strecke verliert,
- in einem Ausscheidungslauf einen Frühstart (Rotlicht) verursacht,
- den für seine Klasse maßgeblichen Index oder den selbst gewählten Dial-In-Wert unterbietet,
- die Mittellinie oder Seitenbegrenzung der Wettbewerbsstrecke überfährt oder die Strecke verlässt.

Diese Aufzählung ist nicht abschließend; weitere im Reglement genannte Tatbestände bleiben unberührt.

24.3 Besonderheiten bei Index- und Bracket-Klassen

In Klassen mit festen oder selbst gewählten Indexzeiten gilt das Unterbieten des Index grundsätzlich als Wertungsverlust. Ausnahmen bestehen insbesondere dann, wenn:

- der Gegner einen Fehlstart verursacht,
- der Gegner die Streckenbegrenzung überfährt,
- der Lauf als Einzellauf (Bye-Run) durchgeführt wird.

Unterbieten beide Teilnehmer ihren jeweiligen Index, wird derjenige als Sieger gewertet, dessen Zeit dem Index am nächsten liegt.
Ist die Abweichung identisch, entscheidet derjenige, der die Ziellinie zuerst überquert.

24.4 Mehrfache Regelverstöße im selben Lauf

Treten während eines Rennlaufes mehrere wertungsrelevante Verstöße auf, gilt der Grundsatz **„first or worst“**.
Demnach verliert der Teilnehmer den Lauf, der:

- den ersten Regelverstoß begeht oder

© 2026 United Dragracing Association e.V.Alle Rechte vorbehalten. Vervielfältigung, Weitergabe oder Veröffentlichung – auch auszugsweise – nur mit schriftlicher Genehmigung.

- den schwerwiegenderen Regelverstoß verursacht.

Ausnahmen hiervon gelten insbesondere:

- wenn beide Teilnehmer die Streckenbegrenzung überfahren,
- wenn beide Teilnehmer unzulässig „deep staged“ haben,
- wenn beide Teilnehmer vor Aktivierung der Startanlage losfahren und nicht festgestellt werden kann, wer zuerst gestartet ist.

---

25. Disqualifikation

25.1 Grundsatz der Disqualifikation

Eine Disqualifikation stellt die schwerste sportliche Sanktion dar und führt zum Ausschluss des Teilnehmers von der Veranstaltung oder von Teilen derselben.

25.2 Zusätzliche Disqualifikationstatbestände im Drag Racing

Unabhängig von den allgemeinen Regelwerken kann eine Disqualifikation bzw. Ausschluss von der Veranstaltung insbesondere ausgesprochen werden, wenn ein Teilnehmer:

- Burnouts außerhalb der dafür vorgesehenen Bereiche durchführt, insbesondere im Fahrerlager oder auf der Rückführstrecke,
- einen sogenannten Neutralstart ausführt, bei dem bei Automatikgetrieben vom Leerlauf in einen Gang geschaltet wird,
- im Fahrerlager oder auf der Rückführstrecke das vorgeschriebene Tempolimit überschreitet.

Diese Tatbestände gelten als erhebliche Gefährdung des ordnungsgemäßen Veranstaltungsablaufs und der Sicherheit.

---

26. Ergebnisermittlung und Veröffentlichung

26.1 Feststellung der Ergebnisse

Die Ergebnisse der Veranstaltung werden gemäß der Meisterschaftsausschreibung festgestellt.

Maßgeblich sind die durch die offizielle Zeitnahme ermittelten Werte sowie die Entscheidungen der Rennleitung.

26.2 Vorläufige und endgültige Ergebnisse

Nach Abschluss der Wettbewerbe werden zunächst vorläufige Ergebnisse veröffentlicht.
Diese Ergebnisse werden nach Ablauf der Protestfrist oder nach Abschluss aller Verfahren als endgültig erklärt.

Erst mit Veröffentlichung des endgültigen Ergebnisses gilt die Veranstaltung sportrechtlich als abgeschlossen.

© 2026 United Dragracing Association e.V.Alle Rechte vorbehalten. Vervielfältigung, Weitergabe oder Veröffentlichung – auch auszugsweise – nur mit schriftlicher Genehmigung.

27. Protestverfahren

27.1 Recht auf Protest

Fahrer haben das Recht, gegen Entscheidungen oder Vorkommnisse, die sie in ihren sportlichen Rechten beeinträchtigen, Protest einzulegen.

Proteste gegen die Messanlage sind unzulässig.

27.2 Form und Frist

Ein Protest ist durch den Fahrer:

- fristgerecht spätestens 30 Minuten nach dem Lauf,
- schriftlich,
- unter Entrichtung der Protestgebühr i. H. v. 500€ einzureichen.

Proteste, die nicht den formalen Anforderungen entsprechen, sind unzulässig. Die Protestgebühr wird zurückerstattet, wenn dem Protest stattgegeben wird. Bei Ablehnung geht die Protestgebühr als Spende ins Vermögen des Vereins über. Dafür wird eine Spendenquittung ausgestellt.

27.3 Behandlung des Protests

Über den Protest entscheiden die Sportwarte.
Ihre Entscheidung ist für die Dauer der Veranstaltung verbindlich, vorbehaltlich eines zulässigen Berufungsverfahrens.

---

28. Berufungsverfahren

28.1 Recht auf Berufung

Gegen Entscheidungen der Sportwarte kann nach der Veranstaltung beim Verein Berufung eingelegt werden.

Die Berufung wird durch den Vorstand des Vereins geprüft und entschieden.

---

29. Siegerehrung

29.1 Bestandteil der Veranstaltung

Die Siegerehrung ist integraler Bestandteil der Veranstaltung.
Die zu ehrenden Teilnehmer sind verpflichtet, an der Zeremonie teilzunehmen.

© 2026 United Dragracing Association e.V.Alle Rechte vorbehalten. Vervielfältigung, Weitergabe oder Veröffentlichung – auch auszugsweise – nur mit schriftlicher Genehmigung.

29.2 Verpflichtung zur Teilnahme

Ein unentschuldigtes Fernbleiben von der Siegerehrung kann als Verstoß gegen die sportliche Ordnung gewertet und entsprechend sanktioniert werden.

---

30. Anwendung und Auslegung der Bestimmungen

30.1 Zuständigkeit während der Veranstaltung

Für sämtliche organisatorischen, sportlichen und sicherheitsrelevanten Fragen im Zusammenhang mit einer Drag-Racing-Veranstaltung ist während des Veranstaltungszeitraums der Rennleiter der Veranstaltung zuständig.
In dessen Abwesenheit übernimmt der von ihm benannte Stellvertreter diese Aufgaben.

Anweisungen des Rennleiters oder seines Stellvertreters sind für alle Teilnehmer, Bewerber, Teammitglieder und Offiziellen verbindlich und unverzüglich zu befolgen.

1.30.2 Auslegung der sportlichen Bestimmungen

Die verbindliche Auslegung dieses sportlichen Reglements sowie der Veranstaltungsausschreibung obliegt ausschließlich einem vom Verein gestellten neutralen Rennleiter, der nicht als Rennleiter der Veranstaltung eingesetzt ist..
Die Entscheidungen sind während der Veranstaltung abschließend, sofern nicht ein zulässiges Rechtsmittel eingelegt wird.

1.30.3 Änderungen und Ausnahmegenehmigungen

Änderungen dieses Reglements können ausschließlich durch den Verein erlassen werden.
Solche Änderungen erfolgen unterjährig in Form von offiziellen Bulletins und sind für alle Beteiligten verbindlich.

Anträge auf Ausnahmegenehmigungen von bestehenden Bestimmungen sind ausschließlich beim Vereinsvorstand einzureichen.
Bestimmungen in einer Veranstaltungsausschreibung, die ohne eine entsprechende Genehmigung vom Reglement abweichen, sind unwirksam.

1.31. Rechtswegausschluss

Mit der Abgabe der Nennung und der Teilnahme an der Veranstaltung erkennen Fahrer und Fahrzeugeigentümer den Ausschluss des ordentlichen Rechtsweges an.

Streitigkeiten, die sich aus der Teilnahme an der Veranstaltung ergeben, sind ausschließlich nach den vorgesehenen sportrechtlichen Verfahren zu behandeln.

Schadensersatzforderungen gegenüber dem Verein oder dem Veranstalter sind unzulässig. Schäden die durch andere Fahrer versucht worden sind, sind zwischen den Fahrern persönlich zu regeln. Schäden die der Fahrer beim Veranstalter verursacht, kann der Veranstalter dem Fahrer in Rechnung stellen.

© 2026 United Dragracing Association e.V.Alle Rechte vorbehalten. Vervielfältigung, Weitergabe oder Veröffentlichung – auch auszugsweise – nur mit schriftlicher Genehmigung.

1.32. Versicherungen und Haftung

1.32.1 Versicherungsschutz

Für Drag-Racing-Veranstaltungen besteht ein Versicherungsschutz gemäß des Veranstalters und seiner Veranstaltungsversicherung.

Der Umfang des Versicherungsschutzes richtet sich nach:

- Art und Status der Veranstaltung,
- den beteiligten Fahrzeugkategorien,
- den gesetzlichen Vorgaben.

1.32.2 Haftungsausschluss

Die Teilnahme an der Veranstaltung erfolgt grundsätzlich auf eigene Gefahr.
Soweit gesetzlich zulässig, schließen Veranstalter, Sportwarte und Offizielle ihre Haftung für Personen-, Sach- und Vermögensschäden aus.

Dieser Haftungsausschluss gilt nicht bei vorsätzlichem oder grob fahrlässigem Verhalten, soweit gesetzlich zwingend vorgeschrieben.

1.32.3 Freistellung des Fahrzeugeigentümers

Sofern der Fahrer nicht zugleich Eigentümer des eingesetzten Fahrzeugs ist, stellt der Fahrer den Fahrzeugeigentümer von sämtlichen Ansprüchen frei, die im Zusammenhang mit der Teilnahme an der Veranstaltung entstehen können, soweit keine anderweitige Haftungsregelung greift.

1.33. Verantwortung der Teilnehmer und Fahrzeugeigentümer

Fahrer sowie Fahrzeugeigentümer und -halter nehmen auf eigene Verantwortung an der Veranstaltung teil.
Sie tragen die alleinige zivil- und strafrechtliche Verantwortung für alle Schäden, die durch sie selbst oder durch das von ihnen eingesetzte Fahrzeug verursacht werden, soweit kein wirksamer Haftungsausschluss besteht.

Jeder Teilnehmer ist verpflichtet, sich jederzeit so zu verhalten, dass:

- keine anderen Personen gefährdet werden,
- der ordnungsgemäße Ablauf der Veranstaltung nicht beeinträchtigt wird,
- das Ansehen des Motorsports gewahrt bleibt.

1.34. Alkohol-, Drogen- und Substanzverbot

1.34.1 Grundsatz

Für alle Fahrer und Offiziellen gilt während der gesamten Veranstaltung ein absolutes Alkohol- und Drogenverbot.

Dieses Verbot umfasst:

- Trainings- und Testfahrten,
- Qualifikationsläufe,

© 2026 United Dragracing Association e.V.Alle Rechte vorbehalten. Vervielfältigung, Weitergabe oder Veröffentlichung – auch auszugsweise – nur mit schriftlicher Genehmigung.

- Eliminations- und Wertungsläufe,
- alle dienstlichen Tätigkeiten von Offiziellen.

1.34.2 Verbotene Substanzen

Die Anwendung verbotener Substanzen oder Methoden ist untersagt.
Es gelten die jeweils gültigen Anti-Doping-Bestimmungen der nationalen und internationalen Anti-Doping-Organisationen.

Zuwiderhandlungen können neben sportlichen Sanktionen auch weitergehende rechtliche Konsequenzen nach sich ziehen.

1.35. Medien- und Verwertungsrechte

Die Medien- und Verwertungsrechte an allen im Rahmen der durchgeführten Wettbewerben liegen Verein und den Veranstaltern.

Dies umfasst insbesondere:

- Rundfunk- und Fernsehrechte,
- Ton- und Bildaufzeichnungen,
- digitale und onlinebasierte Verwertungsformen,
- zukünftige technische Übertragungsformen.

Teilnehmer erklären sich mit ihrer Nennung ausdrücklich mit dieser Regelung einverstanden.

1.36. Einsatz von Drohnen

Aus Gründen der Sicherheit ist der Einsatz von Drohnen und sonstigen unbemannten Luftfahrtsystemen im Rahmen von Drag-Racing-Veranstaltungen grundsätzlich untersagt.

Der Veranstalter kann im Einzelfall Ausnahmen genehmigen, sofern:

- alle gesetzlichen Vorgaben eingehalten werden,
- keine Gefährdung von Personen oder Fahrzeugen besteht,
- die Drohne sich nicht direkt auf oder über der Rennstrecke bewegt.

Verstöße durch Teilnehmer oder vom Teilnehmer beauftragte Personen gegen diese Bestimmungen können zur Disqualifikation und Ausschluss von der Veranstaltung führen.

1.37. Berichterstattung und Unfallmeldungen

1.37.1 Schlussberichte der Sportwarte/Veranstalter

Unmittelbar nach Abschluss der Veranstaltung haben die Sportwarte/Veranstalter einen Schlussbericht zu erstellen und diesen über die vorgesehenen Systeme an den Verein und der Veranstaltungsversicherung zu übermitteln.

Der Bericht muss insbesondere enthalten:

- Entscheidungen zu Protesten,
- verhängte Strafen,
- besondere Vorkommnisse während der Veranstaltung.

© 2026 United Dragracing Association e.V.Alle Rechte vorbehalten. Vervielfältigung, Weitergabe oder Veröffentlichung – auch auszugsweise – nur mit schriftlicher Genehmigung.

1.37.2 Medizinische Unfallberichte

Medizinische Unfallberichte sind durch den behandelnden Rennarzt oder den medizinischen Einsatzleiter unverzüglich, spätestens am folgenden Werktag, an die zuständige Stelle zu übermitteln.

Der Veranstalter hat seiner Versicherung unverzüglich am Unfalltag seiner Veranstaltungsversicherung zu melden.

Nach ordnungsgemäßer Übermittlung sind die Unterlagen datenschutzkonform zu behandeln und gegebenenfalls zu vernichten.

---

39. Fahrerlagerbestimmungen

39.1 Allgemeine Grundsätze

Das Fahrerlager ist ein Arbeits- und Sicherheitsbereich.
Alle Teilnehmer haben sich dort so zu verhalten, dass:

- keine Personen gefährdet werden,
- der ordnungsgemäße Ablauf der Veranstaltung nicht beeinträchtigt wird,
- Umwelt- und Sicherheitsvorschriften eingehalten werden.

Den Anweisungen des Veranstalters, der Rennleitung und der eingesetzten Sportwarte ist jederzeit Folge zu leisten.

39.2 Zuteilung der Stellflächen

Der Veranstalter legt die Aufteilung des Fahrerlagers fest.
Es wird empfohlen, Fahrzeuge gleicher Klassen in räumlich zusammenhängenden Bereichen unterzubringen, um organisatorische Abläufe zu erleichtern.

Die einem Teilnehmer zur Verfügung stehende Stellfläche darf eine Fläche von **154 Quadratmetern** nicht überschreiten.
Der Veranstalter ist berechtigt, diese Fläche aus organisatorischen oder sicherheitsrelevanten Gründen weiter zu begrenzen.

39.3 Transport- und Zugfahrzeuge

Zugfahrzeuge und Transportfahrzeuge mit einer Gesamtlänge von mehr als **22 Metern** dürfen nicht im Fahrerlager abgestellt werden.

Nach dem Entladen sind Entladerampen unverzüglich wieder in Transportstellung zu bringen.
Alle im Fahrerlager abgestellten Transportfahrzeuge müssen deutlich sichtbar mit der Startnummer des zugehörigen Teilnehmers gekennzeichnet sein.

39.4 Fahrerlagerfahrzeuge

Alle im Fahrerlager eingesetzten Fahrzeuge wie Roller, Mini-Bikes, Golf-Carts oder vergleichbare Fortbewegungsmittel müssen:

- mit der Startnummer des Teilnehmers gekennzeichnet sein,
- verkehrssicher sein,

© 2026 United Dragracing Association e.V.Alle Rechte vorbehalten. Vervielfältigung, Weitergabe oder Veröffentlichung – auch auszugsweise – nur mit schriftlicher Genehmigung.

- ausschließlich von berechtigten Personen geführt werden.

Fahrzeuge, die als Schiebe- oder Zugfahrzeuge eingesetzt werden, dürfen nur von Teammitgliedern gefahren werden, die **mindestens 16 Jahre alt** sind.

39.5 Geschwindigkeit und Fahrweise

Im gesamten Fahrerlager gilt **Schrittgeschwindigkeit**.
Burnouts, Beschleunigungsfahrten oder ähnliche Manöver sind strikt untersagt.

Zuwiderhandlungen stellen eine erhebliche Gefährdung dar und können zu sportlichen Sanktionen bis hin zur Disqualifikation führen.

39.6 Motorstart und Warmlauf

Der Motor eines Wettbewerbsfahrzeuges darf im Fahrerlager nur gestartet werden, wenn:

- das Fahrzeug sicher auf geeigneten Ständern aufgebockt ist,
- der Abstand zwischen Boden und Hinterrädern mindestens **18 cm** beträgt.

Der Motor darf nur gestartet werden, wenn sich:

- der Fahrer oder
- ein volljähriges und sachkundiges Teammitglied

in der normalen Fahrposition befindet und diese Position während des Motorlaufs beibehält.

Ausgenommen hiervon sind ausschließlich Junior-Klassen gemäß den jeweiligen Sonderregelungen.

39.7 Kraftstoffhandhabung und Betankung

Die Lagerung und Handhabung von Kraftstoffen hat unter Beachtung aller gesetzlichen und brandschutzrechtlichen Vorschriften zu erfolgen.

Während des Betankungsvorgangs:

- muss der Motor abgestellt sein,
- darf sich der Fahrer nicht im Fahrzeug befinden,
- muss eine Person mit geeignetem Feuerlöscher bereitstehen.

Die mit dem Betanken beauftragten Personen müssen:

- geeignete Schutzkleidung tragen,
- den Untergrund mit einer Umweltmatte sichern,
- sicherstellen, dass kein Kraftstoff unbeaufsichtigt zugänglich ist.

---

40. Sicherheitsbereiche und Zutrittsregelungen

40.1 Definition von Sperrzonen

Bestimmte Bereiche der Veranstaltung gelten als Sperrzonen und dürfen nur von autorisierten Personen betreten werden.

© 2026 United Dragracing Association e.V.Alle Rechte vorbehalten. Vervielfältigung, Weitergabe oder Veröffentlichung – auch auszugsweise – nur mit schriftlicher Genehmigung.

Hierzu zählen insbesondere:

- der Vorstart- und Burnoutbereich,
- die Wettbewerbsstrecke,
- Brems- und Auslaufzonen,
- Sammel- und Rückführbereiche.

40.2 Zutrittsberechtigung

Der Zutritt zu Sperrzonen ist ausschließlich Personen mit gültigem Event-Pass gestattet.
Die Event-Pässe sind sichtbar zu tragen und auf Verlangen vorzuzeigen.

Der Veranstalter legt die Anzahl der zugelassenen Personen je Klasse fest.

40.3 Altersbeschränkungen

Personen unter **14 Jahren** dürfen sich nur unter Aufsicht ihrer Erziehungsberechtigten in Sperrzonen aufhalten und müssen sich dort innerhalb geschlossener Fahrzeuge befinden.

Teilnehmer der Junior-Klassen sind von dieser Regelung ausgenommen, soweit sie im Rahmen ihrer Wettbewerbe tätig sind.

40.4 Zuschauer- und Pressebereiche

Zuschauerbereiche umfassen sämtliche vom Veranstalter freigegebenen Zonen, einschließlich des Fahrerlagers.

Pressebereiche sind gesondert ausgewiesene Zonen, die ausschließlich Medienvertretern mit entsprechender Legitimation vorbehalten sind.
Diese Personen müssen jederzeit eindeutig identifizierbar sein.

---

41. Offizielle und sonstiges Personal

41.1 Grundsätzliche Anforderungen

Der Veranstalter hat sicherzustellen, dass für jede Veranstaltung eine ausreichende Anzahl qualifizierter Offizieller eingesetzt wird.

Art, Anzahl und Qualifikation richten sich nach:

- dem Status der Veranstaltung,
- den eingesetzten Fahrzeugkategorien,
- den besonderen Anforderungen der Strecke.

41.2 Lizenzierte Sportwarte

Je nach Veranstaltungsstatus sind unter anderem folgende Sportwarte vorgeschrieben:

- Sportkommissare,
- technische Kommissare,
- Rennleiter,

© 2026 United Dragracing Association e.V.Alle Rechte vorbehalten. Vervielfältigung, Weitergabe oder Veröffentlichung – auch auszugsweise – nur mit schriftlicher Genehmigung.

- Leiter der Streckensicherung.

Bei Veranstaltungen mit alternativen Antriebstechnologien sind zusätzliche Qualifikationen erforderlich.

41.3 Kommunikation und Einsatz

Zwischen Rennleitung, Sportkommissaren und technischen Kommissaren muss jederzeit eine funktionierende Kommunikationsverbindung bestehen.

Während des Wettbewerbs hat sich mindestens ein Sportkommissar in unmittelbarer Nähe der Rennleitung aufzuhalten.

41.4 Weitere Funktionsträger

Weitere Offizielle können unter anderem sein:

- Streckenposten und Spotter,
- Pit-Marshalls,
- medizinisches Personal,
- Zeitnahme- und Auswertungsmitarbeiter.

Diese Personen handeln im Auftrag des Veranstalters und sind berechtigt, im Rahmen ihrer Aufgaben Anweisungen zu erteilen.

Ende Etappe 7

42. Rennbetrieb – Allgemeine Grundsätze

42.1 Zweck des Rennbetriebs

Der Rennbetrieb umfasst sämtliche fahraktiven Bestandteile einer Drag-Racing-Veranstaltung.
Hierzu zählen insbesondere:

- freies Training,
- Test- und Einstellfahrten,
- Qualifikationsläufe,
- Eliminations- und Wettbewerbsläufe.

Ziel des Rennbetriebs ist die sportlich faire, sichere und nachvollziehbare Ermittlung von Qualifikationsergebnissen, Startaufstellungen und Endplatzierungen.

42.2 Teilnahmevoraussetzung für den Rennbetrieb

An allen Bestandteilen des Rennbetriebs dürfen ausschließlich Fahrzeuge teilnehmen, die:

- ordnungsgemäß genannt wurden,
- eine erfolgreiche Dokumentenprüfung absolviert haben,
- technisch abgenommen und freigegeben wurden.

Ein Start ohne gültige Freigabe ist unzulässig und kann zu sportlichen Sanktionen führen.

© 2026 United Dragracing Association e.V.Alle Rechte vorbehalten. Vervielfältigung, Weitergabe oder Veröffentlichung – auch auszugsweise – nur mit schriftlicher Genehmigung.

43. Freies Training und Test-&-Tune-Fahrten

43.1 Zweck von Trainings- und Testfahrten

Freies Training und sogenannte Test-&-Tune-Fahrten dienen ausschließlich:

- dem Kennenlernen der Strecke,
- der technischen Überprüfung der Fahrzeuge,
- dem Abstimmen von Fahrzeug und Fahrer.

Sie stellen keine Wertungsläufe dar und haben keinen Einfluss auf die spätere Qualifikation, sofern nicht ausdrücklich anders geregelt.

43.2 Zulässigkeit und Einschränkungen

Freies Training oder Test-&-Tune-Fahrten dürfen nur im Rahmen einer genehmigten Veranstaltung und nur unter folgenden Voraussetzungen durchgeführt werden:

- es dürfen ausschließlich **Einzelfahrten (Single Runs)** durchgeführt werden,
- die Streckenlänge ist auf die **⅛-Meile** beschränkt,
- die gefahrenen Zeiten unterliegen einer Höchstbegrenzung, die sich nach dem Veranstaltungsstatus richtet.

43.3 Zeitliche Beschränkungen nach Veranstaltungsstatus

Die maximal zulässigen Fahrzeiten im Training dürfen nicht unterschreiten:

- **Clubsport / vergleichbare Formate:** 8,50 Sekunden
- **National B:** 7,50 Sekunden
- **National A:** 6,00 Sekunden

Unterschreitungen dieser Zeiten gelten als Verstoß gegen die Veranstaltungsbestimmungen und können zum sofortigen Ausschluss vom weiteren Training führen.

---

44. Qualifikation – Allgemeine Bestimmungen

44.1 Zweck der Qualifikation

Die Qualifikation dient der Ermittlung:

- der Startaufstellung für die Eliminationsläufe,
- der Paarungen (Ladder / Flowchart),
- der Reihenfolge der Startberechtigung.

Unabhängig vom angewendeten Eliminationsschema ist die Qualifikation ein wesentlicher Bestandteil des sportlichen Wettbewerbs.

© 2026 United Dragracing Association e.V.Alle Rechte vorbehalten. Vervielfältigung, Weitergabe oder Veröffentlichung – auch auszugsweise – nur mit schriftlicher Genehmigung.

44.2 Qualifikationspflicht

Jeder Teilnehmer muss mindestens **einen gültigen Qualifikationslauf** absolvieren, um für die Eliminationsläufe startberechtigt zu sein.

Dies gilt unabhängig davon, ob:

- die Eliminations nach festen Flowcharts,
- oder nach Zufallspaarungen (Random Pairing)

durchgeführt werden.

44.3 Gültigkeit eines Qualifikationslaufs

Ein Qualifikationslauf gilt als gültig, wenn:

- das Fahrzeug ordnungsgemäß aufgerufen wurde,
- korrekt gestellt (staged) wurde,
- das Startsignal vom Starter erteilt wurde.

Kann ein Lauf aufgrund eines technischen Defekts nicht vollständig beendet werden, kann dennoch eine Ersatzzeit vergeben werden, sofern dies im Reglement vorgesehen ist.

---

45. Qualifikationslogik nach Klassenarten

45.1 Junior Dragster

In Junior-Dragster-Klassen wird die Qualifikation nicht anhand der Fahrzeit, sondern anhand der **Reaktionszeit** ermittelt.

Maßgeblich ist die Zeitspanne zwischen:

- der Startfreigabe (grünes Licht) und
- dem Schließen der Stage-Lichtschranke.

Bei identischen Reaktionszeiten entscheidet der Zeitpunkt, zu dem die Reaktionszeit erzielt wurde.

45.1.1 Indexüberschreitungen in Junior-Klassen

Unterfährt ein Teilnehmer den für seine Klasse geltenden Index:

- um bis zu 0,2 Sekunden, erfolgt eine Verwarnung,
- bei Wiederholung desselben Verstoßes erfolgt der Ausschluss für den Rest der Veranstaltung.

Unterfährt ein Teilnehmer den Index:

- um mehr als 0,5 Sekunden oder
- überschreitet die zulässige Höchstgeschwindigkeit,

führt dies zur sofortigen Disqualifikation von der Veranstaltung.

© 2026 United Dragracing Association e.V.Alle Rechte vorbehalten. Vervielfältigung, Weitergabe oder Veröffentlichung – auch auszugsweise – nur mit schriftlicher Genehmigung.

45.2 Junior Drag Bike

In Junior-Drag-Bike-Klassen wird die Qualifikation anhand der **geringsten Abweichung vom selbst gewählten Index (Dial-In)** ermittelt.

Der gewählte Dial-In muss innerhalb des vorgegebenen Klassenindexes liegen.

Bei gleicher Abweichung entscheidet die höhere Geschwindigkeit im Ziel.

45.2.1 Sanktionen bei Indexverstößen

Auch im Junior-Drag-Bike-Bereich gelten abgestufte Sanktionen bei Indexunterschreitungen:

- Verwarnung bei geringfügiger Unterschreitung,
- Disqualifikation bei erheblicher Unterschreitung oder Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit.

Diese Sanktionen gelten unabhängig davon, ob der Verstoß während der Qualifikation oder während der Eliminations erfolgt.

45.3 Public Race und Sport Compact

In diesen Klassen ist die Qualifikationszeit die geringste Abweichung vom **klassenspezifischen Index**.

Der Veranstalter ist berechtigt, diese Klassen:

- nach Zeit,
- nach Fahrzeugtyp,
- oder nach weiteren sachlichen Kriterien

zu unterteilen, sofern dies in der Ausschreibung vorgesehen ist.

Unterfahren Teilnehmer in allen Qualifikationsläufen den Klassenindex, werden sie im Qualifikationsergebnis entsprechend nachrangig eingestuft.

45.4 E.T.-Bracket-Klassen

In Bracket-Klassen wird die Qualifikationsreihenfolge durch die geringste Abweichung vom **selbst gewählten Dial-In** bestimmt.

Der Dial-In muss innerhalb des zulässigen Klassenrahmens liegen.
Eine Nichtwertung aufgrund zu schneller Fahrzeiten ist grundsätzlich ausgeschlossen, sofern keine besonderen Sanktionen greifen.

45.5 Heads-up-Klassen (Quick-Formate)

In Klassen ohne Index oder Dial-In, wie beispielsweise Quick-Formate oder leistungsbasierte Klassen, wird die Qualifikation ausschließlich anhand der **schnellsten gefahrenen Zeit** ermittelt.

Bei identischen Zeiten entscheidet die höhere Zielgeschwindigkeit über die bessere Platzierung.

© 2026 United Dragracing Association e.V.Alle Rechte vorbehalten. Vervielfältigung, Weitergabe oder Veröffentlichung – auch auszugsweise – nur mit schriftlicher Genehmigung.

46. Anzahl und Ablauf der Qualifikationsläufe

46.1 Verantwortung des Veranstalters

Der Veranstalter hat sich nach besten Kräften zu bemühen:

- die in der Ausschreibung vorgesehene Anzahl von Qualifikationsläufen durchzuführen,
- den veröffentlichten Zeitplan einzuhalten.

Grundsätzlich sollten mindestens **zwei Qualifikationsläufe** angesetzt werden.

46.2 Verantwortung der Teilnehmer

Jeder Teilnehmer ist selbst dafür verantwortlich:

- sich rechtzeitig in den Staging-Lanes einzufinden,
- den Zeitplan zu beachten,
- startbereit zu sein, wenn seine Klasse aufgerufen wird.

Verspätetes Erscheinen kann dazu führen, dass ein Qualifikationslauf nicht absolviert werden kann.

46.3 Abbruch oder Unterbrechung von Qualifikationen

Wird ein Qualifikationsdurchgang aus Gründen wie:

- Wetter,
- Dunkelheit,
- organisatorischen Umständen

unterbrochen oder abgebrochen, so werden alle bis dahin gültig gefahrenen Zeiten gewertet.

Ein Anspruch auf Nachholung nicht gefahrener Läufe besteht nicht.

46.4 Bahnnutzung während der Qualifikation

Teilnehmer, die mehr als einen Qualifikationslauf absolvieren, müssen während der Qualifikation **beide Bahnen** der Wettbewerbsstrecke befahren, sofern dies organisatorisch möglich ist.

---

47. Eliminationsbetrieb – Allgemeine Grundlagen

47.1 Zweck der Eliminationsläufe

Die Eliminationsläufe bilden den eigentlichen Wettbewerbsabschnitt einer Drag-Racing-Veranstaltung.
In ihnen wird durch direkte Ausscheidung der Teilnehmer der jeweilige Klassensieger ermittelt.

Die Eliminations beginnen erst nach Abschluss der Qualifikation und setzen eine ordnungsgemäße Qualifikationswertung voraus.

© 2026 United Dragracing Association e.V.Alle Rechte vorbehalten. Vervielfältigung, Weitergabe oder Veröffentlichung – auch auszugsweise – nur mit schriftlicher Genehmigung.

47.2 Teilnahmeberechtigung an den Eliminations

Zur Teilnahme an den Eliminations sind ausschließlich Teilnehmer berechtigt, die:

- mindestens einen gültigen Qualifikationslauf absolviert haben,
- im offiziellen Qualifikationsergebnis aufgeführt sind,
- nicht durch technische, sportliche oder organisatorische Maßnahmen ausgeschlossen wurden.

Teilnehmer, die sich nach der Qualifikation vom Wettbewerb abmelden, bleiben dennoch im Qualifikationsergebnis aufgeführt, nehmen jedoch nicht an den Eliminations teil.

---

48. Eliminationsformate und Paarungssysteme

48.1 Grundsätzliche Eliminationsarten

Der Eliminationsbetrieb kann nach unterschiedlichen Systemen durchgeführt werden.
Welche Form zur Anwendung kommt, ist in der Ausschreibung verbindlich festzulegen.

Grundsätzlich werden folgende Systeme unterschieden:

- Eliminations nach festem **Flowchart (Ladder-System)**,
- Eliminations mit **Zufallspaarungen (Random Pairing)** in der ersten Runde.

48.2 Ladder-System (Flowchart)

Beim Ladder-System werden die Paarungen der Eliminationsläufe anhand der Qualifikationsergebnisse festgelegt.

Die bestqualifizierten Teilnehmer treten dabei gegen die schlechter qualifizierten Teilnehmer an, um eine ausgewogene und sportlich nachvollziehbare Paarungsstruktur zu gewährleisten.

Das Ladder-System wird insbesondere angewendet:

- in Heads-up-Klassen,
- in Index- und Bracket-Klassen mit festen Eliminationsfeldern,
- in Klassen mit Prädikatswertungen.

48.3 Random Pairing

Beim Random Pairing werden die Paarungen der ersten Eliminationsrunde zufällig bestimmt.

Ab der zweiten Runde oder spätestens bei Erreichen eines **16er-Feldes** wird der Wettbewerb in der Regel nach einem festen Flowchart fortgeführt.

Random Pairing dient insbesondere:

- der Flexibilisierung des Zeitplans,
- der Durchführung von Wettbewerben mit großen Starterfeldern,
- der Vereinfachung organisatorischer Abläufe.

© 2026 United Dragracing Association e.V.Alle Rechte vorbehalten. Vervielfältigung, Weitergabe oder Veröffentlichung – auch auszugsweise – nur mit schriftlicher Genehmigung.

49. Größe der Eliminationsfelder

49.1 Festlegung durch den Veranstalter

Die Anzahl der Teilnehmer, die an den Eliminations teilnehmen, sowie die Größe des Eliminationsfeldes werden durch den Veranstalter in der Ausschreibung festgelegt.

Dabei sind sowohl sportliche als auch organisatorische Gesichtspunkte zu berücksichtigen.

49.2 Empfohlene Feldgrößen

Zur Gewährleistung eines ausgewogenen Wettbewerbs wird empfohlen:

- bei **5 bis 12 qualifizierten Teilnehmern** ein 8er-Feld,
- bei **13 bis 20 qualifizierten Teilnehmern** ein 16er-Feld,
- bei mehr als **20 Qualifikanten** ein Feld entsprechend der tatsächlichen Teilnehmerzahl

zu setzen.

Diese Empfehlungen sind nicht bindend, dienen jedoch als Orientierung für einen geordneten Rennablauf.

---

50. Running Order (Reihenfolge der Läufe)

50.1 Grundsatz der Running Order

Die Running Order bestimmt die zeitliche Reihenfolge, in der die Eliminationsläufe der einzelnen Klassen durchgeführt werden.

Sie wird durch den Veranstalter in Abstimmung mit der Rennleitung festgelegt und bekannt gegeben.

50.2 Kriterien für die Reihenfolge

Die Reihenfolge der Läufe richtet sich unter anderem nach:

- dem Qualifikationsergebnis,
- der Klassenart,
- organisatorischen und zeitlichen Erfordernissen,
- sicherheitsrelevanten Gesichtspunkten.

Änderungen der Running Order aus organisatorischen Gründen sind zulässig und für alle Teilnehmer verbindlich.

50.3 Verantwortung der Teilnehmer

Die Teilnehmer sind selbst dafür verantwortlich:

- die veröffentlichte Running Order zu beachten,
- sich rechtzeitig in den Staging-Lanes einzufinden,
- startbereit zu sein, wenn ihre Paarung aufgerufen wird.

Ein verspätetes Erscheinen kann als Nichtantreten gewertet werden und zum Wertungsverlust führen.

© 2026 United Dragracing Association e.V.Alle Rechte vorbehalten. Vervielfältigung, Weitergabe oder Veröffentlichung – auch auszugsweise – nur mit schriftlicher Genehmigung.

51. Nachrücker (Alternates)

51.1 Grundsatz

Kann ein qualifizierter Teilnehmer aus irgendeinem Grund nicht an den Eliminations teilnehmen, kann ein anderer Teilnehmer als sogenannter **Alternate (Nachrücker)** in das Eliminationsfeld aufgenommen werden.

51.2 Reihenfolge der Nachrücker

Die Reihenfolge der Nachrücker richtet sich nach:

- dem Qualifikationsergebnis,
- der nächstbesten, nicht für das Eliminationsfeld qualifizierten Platzierung.

Nachrücker können nur berücksichtigt werden, wenn sie:

- an der Qualifikation teilgenommen haben,
- zum Zeitpunkt des Aufrufs startbereit sind.

51.3 Begrenzung der Nachrückregelung

Nachrücker dürfen nur bis zum Beginn der jeweiligen Eliminationsrunde eingesetzt werden.
Ein Nachrücken in laufende oder bereits abgeschlossene Runden ist unzulässig.

---

52. Wertung in den Eliminations

52.1 Ausscheidungsprinzip

Die Eliminations werden nach dem Prinzip der direkten Ausscheidung durchgeführt.
Der Sieger eines Laufes rückt in die nächste Runde vor, der Verlierer scheidet aus dem Wettbewerb aus.

52.2 Sonderfälle

Kommt es in einem Eliminationslauf zu besonderen Umständen, wie:

- gleichzeitigen technischen Defekten beider Fahrzeuge,
- Abbruch des Laufes aus sicherheitsrelevanten Gründen,

entscheidet die Rennleitung in Abstimmung mit den Sportkommissaren über das weitere Vorgehen, einschließlich einer möglichen Wiederholung des Laufes.

52.3 Finalrunde

Der Finallauf entscheidet über den Klassensieg.
Besondere Sorgfalt ist auf einen regelkonformen Ablauf zu legen, um eine eindeutige sportliche Entscheidung herbeizuführen.

© 2026 United Dragracing Association e.V.Alle Rechte vorbehalten. Vervielfältigung, Weitergabe oder Veröffentlichung – auch auszugsweise – nur mit schriftlicher Genehmigung.

▯ Ende Etappe 953. Startarten – Allgemeine Grundsätze

53.1 Bedeutung des Startverfahrens

Der Start eines Rennlaufes stellt einen der sicherheits- und sportlich sensibelsten Abschnitte im Drag Racing dar.
Die Einhaltung der vorgeschriebenen Startarten und Startverfahren ist zwingende Voraussetzung für einen ordnungsgemäßen und fairen Wettbewerb.

Alle Starts erfolgen ausschließlich über die offizielle Startanlage (Startampel).
Individuelle oder manuelle Startversuche außerhalb dieses Systems sind unzulässig.

53.2 Verantwortung der Fahrer

Jeder Fahrer ist selbst dafür verantwortlich:

- die für seine Klasse geltende Startart zu kennen,
- den Startvorgang aufmerksam zu verfolgen,
- ausschließlich auf die Signale der Startanlage zu reagieren.

Fehlinterpretationen oder Unkenntnis der Startsignale entbinden nicht von der Verantwortung.

---

54. Arten des Startverfahrens

54.1 Übersicht der Startarten

Im Drag Racing werden grundsätzlich zwei unterschiedliche Startarten angewendet:

- **PRO-Start**
- **Handicap-Start**

Welche Startart zur Anwendung kommt, richtet sich nach:

- der jeweiligen Klasse,
- dem Wettbewerbsformat,
- den Festlegungen in der Ausschreibung.

54.2 PRO-Start

Beim PRO-Start leuchten alle gelben Lampen der Startanlage gleichzeitig auf.
Nach einem festgelegten Zeitintervall erfolgt die Startfreigabe durch das grüne Licht.

Der Zeitabstand zwischen dem Aufleuchten der gelben Lampen und dem grünen Licht beträgt:

- **0,4 Sekunden** in den meisten Klassen,
- **0,5 Sekunden** in bestimmten Klassen mit abweichender Regelung.

Der PRO-Start erfordert eine besonders präzise Reaktionsfähigkeit des Fahrers, da keine Countdown-Funktion besteht.

© 2026 United Dragracing Association e.V.Alle Rechte vorbehalten. Vervielfältigung, Weitergabe oder Veröffentlichung – auch auszugsweise – nur mit schriftlicher Genehmigung.

54.3 Handicap-Start

Beim Handicap-Start erfolgt ein Countdown über die gelben Lampen der Startanlage.
Die gelben Lampen leuchten nacheinander auf, bevor das grüne Licht die Startfreigabe signalisiert.

Der zeitliche Abstand:

- zwischen den gelben Lampen,
- sowie zwischen der letzten gelben Lampe und dem grünen Licht

beträgt jeweils **0,5 Sekunden**.

Der Handicap-Start wird insbesondere in Klassen angewendet, in denen Fahrzeuge mit unterschiedlichen Leistungsniveaus gegeneinander antreten.

---

55. Klassenspezifische Anwendung der Startarten

55.1 Klassen mit PRO-Start

Der PRO-Start wird unter anderem in leistungsorientierten Klassen angewendet, in denen Fahrzeuge mit vergleichbarem Leistungsniveau gegeneinander antreten.

Hierbei steht die direkte Reaktionsfähigkeit des Fahrers im Vordergrund.

55.2 Klassen mit Handicap-Start

Der Handicap-Start kommt insbesondere in:

- Index-Klassen,
- Bracket-Klassen,
- Nachwuchsklassen

zur Anwendung, um leistungstechnische Unterschiede auszugleichen.

55.3 Besonderheiten bei Junior-Klassen

In Junior-Klassen können unterschiedliche Startarten innerhalb derselben Veranstaltung angewendet werden.

So kann beispielsweise:

- in der Qualifikation ein PRO-Start,
- in den Eliminations ein Handicap-Start

verwendet werden, sofern dies in den Bestimmungen vorgesehen ist.

Diese Regelung dient der schrittweisen Heranführung junger Fahrer an unterschiedliche Startverfahren.

---

56. Autostart-System

© 2026 United Dragracing Association e.V.Alle Rechte vorbehalten. Vervielfältigung, Weitergabe oder Veröffentlichung – auch auszugsweise – nur mit schriftlicher Genehmigung.

56.1 Zweck des Autostart-Systems

Das Autostart-System dient der:

- Vereinheitlichung des Startvorgangs,
- Vermeidung überlanger Startvorbereitungen,
- Sicherstellung eines gleichmäßigen Rennablaufs.

Die Anwendung des Autostarts ist nur zulässig, wenn sie in der Ausschreibung ausdrücklich vorgesehen ist.

56.2 Aktivierung des Autostarts

Der Autostart wird vom Starter aktiviert, sobald:

- beide Fahrzeuge korrekt im Pre-Stage stehen,
- mindestens ein Fahrzeug die Stage-Lichtschranke unterbrochen hat.

Ab diesem Zeitpunkt beginnt die für den Autostart definierte Zeitspanne zu laufen.

56.3 Zeitlogik des Autostarts

Das Autostart-System arbeitet mit mehreren Zeitabschnitten:

- einer Mindestzeit zwischen Stage und Start,
- einer variablen Zusatzzeit,
- einer maximalen Gesamtzeit.

Diese Zeitlogik soll sicherstellen, dass beide Fahrer ausreichend, aber gleichmäßig Zeit für den Stage-Vorgang haben.

Die genaue zeitliche Ausgestaltung richtet sich nach:

- der Fahrzeugkategorie,
- der Klasse,
- den in der Ausschreibung festgelegten Parametern.

56.4 Folgen bei Nichteinhaltung

Gelingt es einem Fahrer nicht, sein Fahrzeug innerhalb der vorgegebenen Zeit korrekt zu stellen, so wird dies als **Fehlstart** gewertet.

Ein Anspruch auf:

- einen Neustart,
- einen Wiederholungslauf,
- oder eine erneute Stellung

besteht nicht.

56.5 Unumkehrbarkeit des Startvorgangs

Sobald:

© 2026 United Dragracing Association e.V.Alle Rechte vorbehalten. Vervielfältigung, Weitergabe oder Veröffentlichung – auch auszugsweise – nur mit schriftlicher Genehmigung.

- beide Fahrzeuge korrekt gestaged sind und
- der Startcountdown begonnen hat,

ist ein erneutes Stellen der Fahrzeuge nicht mehr zulässig.

Der Startvorgang ist in diesem Stadium unumkehrbar.

---

57. Autorität des Starters

57.1 Stellung des Starters

Der Starter ist während des Startvorgangs die höchste Entscheidungsinstanz.
Seine Anweisungen sind für alle Beteiligten verbindlich.

57.2 Entscheidungsbefugnisse

Der Starter ist insbesondere befugt:

- den Startvorgang zu verzögern oder abzubrechen,
- einen Fahrer zur erneuten Stellung aufzufordern,
- einen Lauf wegen Unregelmäßigkeiten nicht freizugeben.

57.3 Sanktionen bei Missachtung

Die Missachtung von Anweisungen des Starters kann:

- als Wertungsverlust,
- als Disqualifikation,
- oder als sonstige sportliche Sanktion

geahndet werden.

---

58. Startbereitschaft der Teilnehmer

58.1 Grundsatz

Jeder Teilnehmer muss bei Aufruf seiner Paarung:

- startbereit sein,
- den Motor starten können,
- alle vorbereitenden Maßnahmen abgeschlossen haben.

58.2 Verzögerungen

Ein Teilnehmer, der den Startvorgang verzögert oder den Anweisungen des Starters nicht folgt, handelt regelwidrig.

Solche Verzögerungen können:

- den Verlust des Laufes,

© 2026 United Dragracing Association e.V.Alle Rechte vorbehalten. Vervielfältigung, Weitergabe oder Veröffentlichung – auch auszugsweise – nur mit schriftlicher Genehmigung.

- oder weitergehende Sanktionen

nach sich ziehen.

---

59. Burnout – Zweck und Grundsätze

59.1 Bedeutung des Burnouts

Der Burnout dient im Drag Racing ausschließlich der Vorbereitung der Antriebsräder auf den anschließenden Startvorgang. Er ermöglicht das Reinigen und Anwärmen der Reifen, um eine gleichmäßige und kontrollierte Kraftübertragung beim Start sicherzustellen.

Der Burnout ist kein Bestandteil des Wettbewerbs im sportlichen Sinne, sondern eine vorbereitende Maßnahme und unterliegt daher strengen Verhaltens- und Sicherheitsregeln.

59.2 Zulässige Bereiche

Burnouts dürfen ausschließlich in den vom Veranstalter gekennzeichneten Burnout-Zonen durchgeführt werden.
Burnouts außerhalb dieser Bereiche sind unzulässig und stellen einen schweren Regelverstoß dar.

Insbesondere sind Burnouts verboten:

- im Fahrerlager,
- auf der Rückführstrecke,
- in nicht freigegebenen Bereichen des Startvorgangs.

59.3 Zulässige Hilfsmittel

Zur Unterstützung des Burnouts darf ausschließlich **Wasser** verwendet werden.
Die Verwendung anderer Substanzen, insbesondere brennbarer oder haftungssteigernder Mittel, ist untersagt.

Sogenannte **Feuer-Burnouts** sind unabhängig von Fahrzeugklasse oder Veranstaltungsstatus ausdrücklich verboten.

---

60. Durchführung des Burnouts

60.1 Allgemeine Verhaltensregeln

Während des Burnouts ist es untersagt:

- das Fahrzeug zu berühren,
- das Fahrzeug festzuhalten,
- das Fahrzeug zu schieben oder anderweitig mechanisch zu unterstützen.

Der Burnout muss ausschließlich aus eigener Motorkraft des Fahrzeugs erfolgen.

60.2 Länge und Dauer

Die Länge und Dauer eines Burnouts müssen in einem angemessenen Verhältnis:

© 2026 United Dragracing Association e.V.Alle Rechte vorbehalten. Vervielfältigung, Weitergabe oder Veröffentlichung – auch auszugsweise – nur mit schriftlicher Genehmigung.

- zur Fahrzeugklasse,
- zum Zustand der Strecke,
- und zum Ablauf des gegnerischen Fahrzeugs

stehen.

Unnötig lange oder demonstrative Burnouts können als Verzögerung des Rennablaufs gewertet und sanktioniert werden.

Stehende Burnouts sind zeitlich begrenzt und dürfen eine Dauer von **fünf Sekunden** nicht überschreiten.

60.3 Technische Defekte während des Burnouts

Kommt es während des Burnouts zu einem technischen Defekt, der ein Zurücksetzen oder Zurückschieben des Fahrzeugs unmöglich macht, ist es unzulässig:

- auf der Strecke zu wenden,
- zur Startlinie zurückzufahren.

Das weitere Vorgehen wird durch die Rennleitung bestimmt.

---

61. Klassenspezifische Regelungen zum Burnout

61.1 Mehrfache Burnouts

In bestimmten leistungsstarken Klassen ist es zulässig, mehr als einen Burnout durchzuführen.
Dabei darf das Fahrzeug die Startlinie eine begrenzte Anzahl an Malen überqueren.

Die zulässige Anzahl richtet sich nach der jeweiligen Klasse und ist verbindlich einzuhalten.

61.2 Begrenzte Burnouts

In den meisten Klassen ist das Überfahren der Startlinie während des Burnouts nicht gestattet.
Ausnahmen hiervon können in der Ausschreibung geregelt oder durch den Rennleiter im Einzelfall festgelegt werden.

---

62. Verhalten im Startbereich

62.1 Grundsatz der Aufmerksamkeit

Alle Teammitglieder müssen sich im Startbereich jederzeit ihrer Umgebung bewusst sein.
Der Startbereich ist ein hochsensibler Sicherheitsbereich, in dem höchste Aufmerksamkeit und Disziplin erforderlich sind.

62.2 Zutritt zum Startbereich

Der Startbereich darf nur betreten werden:

- auf Anweisung der zuständigen Sportwarte,
- im Rahmen der festgelegten Crew-Zugangsregelungen.

© 2026 United Dragracing Association e.V.Alle Rechte vorbehalten. Vervielfältigung, Weitergabe oder Veröffentlichung – auch auszugsweise – nur mit schriftlicher Genehmigung.

Unbefugter Aufenthalt oder eigenmächtiges Betreten ist untersagt.

62.3 Positionierung der Teammitglieder

Je nach Streckengegebenheiten und Anweisung des Veranstalters wird empfohlen, dass sich Teammitglieder während des Startvorgangs:

- seitlich versetzt,
- außerhalb der direkten Fahrlinie,
- mit ausreichendem Sicherheitsabstand

zum Fahrzeug aufhalten.

62.4 Einweiser (Crew-Mitglied)

Wird ein Teammitglied als Einweiser eingesetzt, hat dieses drei wesentliche Sichtlinien gleichzeitig zu beachten:

1. das eigene Fahrzeug und den Fahrer,
2. den zuständigen Burnout- oder Start-Sportwart,
3. den freien Zustand der Strecke.

Der Burnout darf erst beginnen, nachdem der zuständige Sportwart das entsprechende Zeichen gegeben hat.

---

63. Ready Line (Bereitstellungslinie)

63.1 Definition der Ready Line

Die Ready Line ist eine vor der Startlinie auf der Fahrbahn markierte Linie mit einer Breite von **305 Millimetern (12 Zoll)**. Sie kennzeichnet den Punkt, ab dem sämtliche vorbereitenden Arbeiten am Fahrzeug abgeschlossen sein müssen.

63.2 Verbot weiterer Arbeiten

Sobald ein Fahrzeug die Ready Line überfahren hat, ist es Crew-Mitgliedern untersagt:

- das Fahrzeug zu berühren,
- sich dem Fahrzeug weiter zu nähern,
- Einstellungen oder Arbeiten am Fahrzeug vorzunehmen.

63.3 Abzuschließende Arbeiten

Spätestens vor Überfahren der Ready Line müssen alle vorbereitenden Maßnahmen abgeschlossen sein, insbesondere:

- das Ausrichten des Fahrzeugs nach dem Burnout,
- alle Motor- und Fahrzeugeinstellungen,
- das Entfernen von Sicherungen (z. B. Fallschirm),
- das Sichern von Notausstiegssystemen,
- das Aktivieren von Aufzeichnungs- und Sicherheitssystemen,
- das Reinigen der Reifen.

© 2026 United Dragracing Association e.V.Alle Rechte vorbehalten. Vervielfältigung, Weitergabe oder Veröffentlichung – auch auszugsweise – nur mit schriftlicher Genehmigung.

Nach Überfahren der Ready Line liegt die vollständige Verantwortung für den weiteren Ablauf beim Fahrer.

---

64. Verbindlichkeit und Sanktionen

64.1 Pflicht zur Einhaltung

Die Bestimmungen zu Burnout, Startbereich und Ready Line sind zwingend einzuhalten.
Zuwiderhandlungen können je nach Schwere des Verstoßes geahndet werden durch:

- Verwarnung,
- Wertungsverlust,
- Disqualifikation.

64.2 Entscheidungsbefugnis

Über die Bewertung von Verstößen entscheiden:

- der Starter,
- der Rennleiter,
- die Sportkommissare

im Rahmen ihrer jeweiligen Zuständigkeiten.

---

65. Staging – Allgemeine Grundlagen

65.1 Bedeutung des Staging-Vorgangs

Das Staging bezeichnet den abschließenden Vorgang des korrekten Positionierens eines Fahrzeugs an der Startlinie unmittelbar vor dem Start.
Ein ordnungsgemäß durchgeführtes Staging ist zwingende Voraussetzung für einen gültigen Rennlauf.

Das Staging erfolgt ausschließlich mit Hilfe der offiziellen Startanlage und deren Lichtschranken.
Andere Hilfsmittel oder Methoden zur Positionsbestimmung sind unzulässig.

65.2 Verantwortung des Fahrers

Der Fahrer ist allein dafür verantwortlich:

- das Fahrzeug korrekt zu stellen,
- die Signale der Startanlage richtig zu interpretieren,
- den Anweisungen des Starters Folge zu leisten.

Fehler beim Staging gehen grundsätzlich zu Lasten des Fahrers.

---

66. Startbereitschaft und Motorstart

© 2026 United Dragracing Association e.V.Alle Rechte vorbehalten. Vervielfältigung, Weitergabe oder Veröffentlichung – auch auszugsweise – nur mit schriftlicher Genehmigung.

66.1 Pflicht zur Startbereitschaft

Sobald ein Fahrzeug den Startbereich erreicht und durch den Starter aufgerufen wird, muss der Fahrer:

- unverzüglich startbereit sein,
- den Motor starten können,
- den Startvorgang ohne unnötige Verzögerung durchführen.

Ein Nichterfüllen dieser Anforderungen kann als Verzögerung des Rennablaufs gewertet werden.

66.2 Selbststartpflicht

Jedes Wettbewerbsfahrzeug muss:

- selbststartend sein,
- mit eigener Motorkraft zur Startlinie fahren,
- aus eigener Kraft korrekt gestellt werden.

Das Anschieben, Anschleppen oder Rollenlassen des Fahrzeugs zum Zwecke des Stagings ist unzulässig.

66.3 Klassenbezogene Besonderheiten

In den Automobilklassen – mit Ausnahme der Junior-Klassen – darf der Motor nach dem Einfahren in den Burnout-Bereich grundsätzlich nicht erneut gestartet werden, es sei denn, dies ist ohne externe Hilfe möglich.

In den Motorradklassen darf der Motor nach dem Einfahren in die Burnout-Zone nur einmal neu gestartet werden.
Im Finallauf kann bei gleichzeitigen Problemen beider Fahrzeuge eine Ausnahme zugelassen werden, sofern die Sicherheit gewährleistet ist.

---

67. Pre-Stage und Stage – Ablauf und Technik

67.1 Annäherung an die Startlinie

Der Fahrer nähert sich der Startlinie langsam und kontrolliert.
Beim erstmaligen Unterbrechen der entsprechenden Lichtschranke leuchtet die **Pre-Stage-Lampe** auf und signalisiert, dass sich das Fahrzeug kurz vor der Startposition befindet.

67.2 Erreichen der Startposition

Durch weiteres, vorsichtiges Vorfahren wird die **Stage-Lichtschranke** unterbrochen.
Das Aufleuchten der Stage-Lampe zeigt an, dass das Fahrzeug korrekt in Startposition steht.

Ein Fahrzeug gilt erst dann als ordnungsgemäß gestellt, wenn sowohl die Pre-Stage- als auch die Stage-Lampe für die jeweilige Bahn aktiviert sind.

67.3 Letzte Fahrzeugbewegung

Die letzte Bewegung des Fahrzeugs beim Staging muss stets **nach vorne gerichtet** sein.

© 2026 United Dragracing Association e.V.Alle Rechte vorbehalten. Vervielfältigung, Weitergabe oder Veröffentlichung – auch auszugsweise – nur mit schriftlicher Genehmigung.

Ein Zurückrollen oder Zurücksetzen in die Stage-Position ist unzulässig.

---

68. Reihenfolge des Staging

68.1 Gegenseitige Abhängigkeit

In bestimmten Klassen ist vorgeschrieben, dass beide Teilnehmer zunächst im Pre-Stage stehen müssen, bevor ein Fahrzeug in die Stage-Position fahren darf.

Diese Regelung dient der Chancengleichheit und verhindert taktische Verzögerungen.

68.2 Zeitfenster für das Staging

Den Fahrern wird für den Stage-Vorgang eine angemessene Zeit eingeräumt.
Die konkrete Dauer wird vom Starter nach pflichtgemäßem Ermessen festgelegt.

Die Missachtung der Aufforderung zum Stellen kann als Regelverstoß gewertet werden.

---

69. Unzulässige Hilfsmittel beim Staging

69.1 Verbot technischer Hilfen

Jegliche elektronische oder mechanische Einrichtung am Fahrzeug, die dem Fahrer die Position zur Startlinie anzeigt oder das Staging erleichtert, ist verboten.

Zulässig sind ausschließlich die optischen Signale der offiziellen Startanlage.

69.2 Einweisung durch Crew-Mitglieder

Ein einzelnes Crew-Mitglied darf das Fahrzeug bis zur Stage-Lichtschranke einweisen.
Ein Überfahren oder gezieltes Unterbrechen der Lichtschranken durch Crew-Mitglieder ist strikt untersagt.

---

70. Deep Staging

70.1 Definition

Als Deep Staging wird das bewusste Weiterfahren des Fahrzeugs über die reguläre Stage-Position hinaus bezeichnet, sodass die Pre-Stage-Lampe wieder erlischt.

70.2 Verbot in bestimmten Klassen

In zahlreichen Klassen ist Deep Staging ausdrücklich verboten.
In diesen Fällen müssen sowohl Pre-Stage- als auch Stage-Lampe aktiviert bleiben.

© 2026 United Dragracing Association e.V.Alle Rechte vorbehalten. Vervielfältigung, Weitergabe oder Veröffentlichung – auch auszugsweise – nur mit schriftlicher Genehmigung.

70.3 Folgen bei Verstoß

Verstößt ein Fahrer gegen das Deep-Staging-Verbot:

- kann der Starter den Stage-Vorgang wiederholen lassen,
- oder der Fahrer erhält bei Startfreigabe unmittelbar ein Rotlicht und scheidet aus.

Deep-Stagen beide Fahrer, scheiden beide aus dem Lauf aus.
Im Finallauf kann die Rennleitung im Einzelfall eine Wiederholung anordnen.

---

71. Start vor Aktivierung der Startanlage

(„Left before Tree activated“)

71.1 Grundsatz

Ein Fahrer, der die Startlinie überfährt, bevor die Startanlage aktiviert wurde, begeht einen Fehlstart.

71.2 Folgen im Wettbewerb

- Starten beide Fahrer vor Aktivierung der Startanlage, scheidet derjenige aus, der zuerst gestartet ist.
- Kann nicht festgestellt werden, wer zuerst gestartet ist, scheiden beide Fahrer aus.

71.3 Besonderheit bei Einzellauf (Bye-Run)

Startet ein Fahrer bei einem Einzellauf vor Aktivierung der Startanlage, rückt er zwar in die nächste Runde vor, eine dabei erzielte Zeit wird jedoch nicht für eine spätere Bahnwahl gewertet.

---

72. Unumkehrbarkeit des Startvorgangs

Nach korrektem Staging beider Fahrzeuge und nach Erteilung des Startsignals ist:

- ein erneutes Stellen,
- ein Abbruch aus taktischen Gründen,
- ein Zurücksetzen

nicht mehr zulässig.

Der Startvorgang gilt ab diesem Zeitpunkt als verbindlich.

---

73. Sanktionen und Entscheidungsbefugnisse

73.1 Sanktionen

Verstöße gegen die Bestimmungen zum Staging und Start können je nach Schwere des Verstoßes geahndet werden durch:

© 2026 United Dragracing Association e.V.Alle Rechte vorbehalten. Vervielfältigung, Weitergabe oder Veröffentlichung – auch auszugsweise – nur mit schriftlicher Genehmigung.

- Verwarnung,
- Wertungsverlust,
- Disqualifikation.

73.2 Entscheidungsinstanzen

Über die Anwendung und Auslegung dieser Bestimmungen entscheiden:

- der Starter im unmittelbaren Startvorgang,
- der Rennleiter,
- die Sportkommissare.

---

74. Rennlauf – Allgemeiner Ablauf

74.1 Beginn und Ende eines Rennlaufs

Ein Rennlauf beginnt mit der Aktivierung der Startanlage und endet mit dem vollständigen Überfahren der Ziellinie durch beide Fahrzeuge oder durch das einzelne Fahrzeug bei einem Einzellauf.

Ein Lauf gilt als ordnungsgemäß durchgeführt, wenn:

- der Start regelkonform erfolgt ist,
- keine sicherheitsrelevanten Gründe einen Abbruch erfordern,
- die Zeitnahme ordnungsgemäß ausgelöst wurde.

74.2 Verantwortung während des Rennlaufs

Während des gesamten Rennlaufs trägt der Fahrer die alleinige Verantwortung für:

- die sichere Führung des Fahrzeugs,
- die Einhaltung der Streckenbegrenzungen,
- das Verhalten bei technischen Problemen oder unvorhergesehenen Ereignissen.

Jegliche Gefährdung anderer Teilnehmer oder des Streckenpersonals ist zu vermeiden.

---

75. Verhalten während des Rennlaufs

75.1 Einhaltung der Fahrspur

Die Wettbewerbsstrecke ist in der zugewiesenen Spur zu befahren.
Das Überfahren der Mittellinie oder das Verlassen der Strecke stellt einen Regelverstoß dar und führt in der Regel zum Wertungsverlust.

In sicherheitsrelevanten Ausnahmefällen, insbesondere zur Vermeidung einer Kollision, kann von dieser Regel abgewichen werden.
Über die Wertung entscheidet in solchen Fällen die Rennleitung.

© 2026 United Dragracing Association e.V.Alle Rechte vorbehalten. Vervielfältigung, Weitergabe oder Veröffentlichung – auch auszugsweise – nur mit schriftlicher Genehmigung.

75.2 Technische Defekte während des Laufs

Tritt während eines Rennlaufs ein technischer Defekt auf, der die sichere Weiterfahrt beeinträchtigt, hat der Fahrer:

- unverzüglich vom Gas zu gehen,
- das Fahrzeug kontrolliert zu verzögern,
- die Strecke möglichst in gerader Linie zu verlassen oder auszurollen.

Das bewusste Weiterfahren mit einem erkennbar defekten Fahrzeug ist untersagt.

75.3 Abbruch eines Rennlaufs

Ein Rennlauf kann aus sicherheitsrelevanten Gründen durch die Rennleitung abgebrochen werden.
In diesem Fall gelten die Anweisungen der Streckenposten und der Rennleitung uneingeschränkt.

Die Entscheidung, ob ein Lauf wiederholt oder gewertet wird, trifft die Rennleitung in Abstimmung mit den Sportkommissaren.

---

76. Bye-Runs (Einzellauf)

76.1 Begriff und Zweck

Ein Bye-Run ist ein Einzellauf, bei dem einem Teilnehmer kein Gegner gegenübersteht.
Bye-Runs entstehen insbesondere bei ungeraden Eliminationsfeldern oder durch Ausfälle qualifizierter Teilnehmer.

76.2 Durchführung des Bye-Runs

Ein Bye-Run ist grundsätzlich als regulärer Rennlauf durchzuführen.
Der Teilnehmer hat alle Start- und Verhaltensregeln vollständig einzuhalten.

Ein Bye-Run berechtigt zum Weiterkommen in die nächste Eliminationsrunde, sofern kein regelwidriges Verhalten vorliegt.

76.3 Besonderheiten bei Regelverstößen

Begeht ein Fahrer während eines Bye-Runs einen regelrelevanten Verstoß, wie:

- einen Fehlstart,
- ein Unterbieten des Index,
- das Verlassen der Strecke,

so kann er trotz Bye-Run aus dem Wettbewerb ausgeschlossen werden.

76.4 Zeitwertung im Bye-Run

Die im Bye-Run erzielte Zeit:

- kann zur Ermittlung der Bahnwahl in der nächsten Runde herangezogen werden,
- wird nicht gewertet, wenn der Lauf vor Aktivierung der Startanlage begonnen wurde.

© 2026 United Dragracing Association e.V.Alle Rechte vorbehalten. Vervielfältigung, Weitergabe oder Veröffentlichung – auch auszugsweise – nur mit schriftlicher Genehmigung.

77. Bahnwahl (Lane Choice)

77.1 Grundsatz der Bahnwahl

Die Bahnwahl bestimmt, welche Spur ein Teilnehmer in einem Rennlauf nutzen darf.
Sie stellt einen sportlichen Vorteil dar und wird daher nach klaren Kriterien vergeben.

77.2 Bahnwahl in Heads-up-Klassen

In Heads-up-Klassen erhält derjenige Teilnehmer die freie Bahnwahl, der:

- in der Qualifikation die bessere Platzierung erreicht hat oder
- in der vorhergehenden Eliminationsrunde die bessere Laufzeit erzielt hat.

77.3 Bahnwahl in Index- und Bracket-Klassen

In Index- und Bracket-Klassen richtet sich die Bahnwahl in der Regel nach:

- der geringeren Abweichung vom Index oder Dial-In im vorhergehenden Lauf,
- bei Gleichstand nach der besseren Reaktionszeit.

77.4 Besonderheiten bei Bye-Runs

Hat ein Teilnehmer einen Bye-Run absolviert, so richtet sich die Bahnwahl in der folgenden Runde nach:

- der im Bye-Run erzielten Zeit, sofern diese gültig ist,
- andernfalls nach der Qualifikationsplatzierung.

77.5 Verzicht auf Bahnwahl

Ein Teilnehmer kann freiwillig auf die Bahnwahl verzichten.
In diesem Fall hat der Gegner die freie Wahl der Spur.

---

78. Sonderfälle während der Eliminations

78.1 Gleichzeitige Regelverstöße

Begehen beide Teilnehmer eines Rennlaufs einen Regelverstoß, entscheidet die Rennleitung unter Anwendung des Grundsatzes „first or worst“, sofern keine speziellere Regelung greift.

78.2 Gleichzeitige technische Defekte

Kommt es bei beiden Fahrzeugen zu nahezu gleichzeitig auftretenden technischen Defekten, kann:

© 2026 United Dragracing Association e.V.Alle Rechte vorbehalten. Vervielfältigung, Weitergabe oder Veröffentlichung – auch auszugsweise – nur mit schriftlicher Genehmigung.

- der Lauf als ungültig erklärt,
- oder einmalig wiederholt werden.

Die Entscheidung hierüber trifft die Rennleitung in Abstimmung mit den Sportkommissaren.

78.3 Besonderheiten im Finallauf

Im Finallauf ist besondere Sorgfalt geboten, um eine eindeutige sportliche Entscheidung herbeizuführen.

Kommt es im Finallauf zu außergewöhnlichen Umständen, kann:

- eine Wiederholung des Laufs,
- oder eine andere sportliche Entscheidung

angeordnet werden, sofern dies zur Wahrung der Fairness erforderlich ist.

---

79. Rückführstrecke und Verhalten nach dem Lauf

79.1 Verhalten nach Überfahren der Ziellinie

Nach Überfahren der Ziellinie hat der Fahrer:

- kontrolliert zu verzögern,
- den Anweisungen der Streckenposten zu folgen,
- die Rückführstrecke ordnungsgemäß zu benutzen.

79.2 Anhalten und Abstellen

Das Anhalten oder Abstellen des Fahrzeugs auf der Wettbewerbsstrecke oder der Rückführstrecke ist nur zulässig:

- bei technischen Defekten,
- oder auf ausdrückliche Anweisung der Streckenposten.

79.3 Rückkehr ins Fahrerlager

Nach Beendigung eines Rennlaufs oder nach Ausscheiden aus dem Wettbewerb hat der Fahrer das Fahrzeug unverzüglich und ohne unnötige Verzögerung ins Fahrerlager zurückzuführen.

---

80. Unterbrechung des Rennbetriebs

80.1 Grundsatz

Der Rennbetrieb kann jederzeit unterbrochen werden, wenn dies aus Gründen der Sicherheit, Ordnung oder Organisation erforderlich ist.
Eine Unterbrechung stellt keine Beeinträchtigung der sportlichen Wertung dar, sondern dient dem Schutz aller Beteiligten und der Aufrechterhaltung eines ordnungsgemäßen Ablaufs.

Die Entscheidung über eine Unterbrechung trifft der Rennleiter in Abstimmung mit den Sportkommissaren.

© 2026 United Dragracing Association e.V.Alle Rechte vorbehalten. Vervielfältigung, Weitergabe oder Veröffentlichung – auch auszugsweise – nur mit schriftlicher Genehmigung.

80.2 Gründe für eine Unterbrechung

Eine Unterbrechung des Rennbetriebs kann insbesondere erfolgen bei:

- Unfällen oder sicherheitsrelevanten Vorfällen,
- technischen Problemen an Zeitnahme oder Startanlage,
- Witterungseinflüssen, die den sicheren Ablauf beeinträchtigen,
- medizinischen Notfällen,
- organisatorischen oder infrastrukturellen Störungen.

Die Aufzählung ist nicht abschließend.

80.3 Verhalten der Teilnehmer bei Unterbrechung

Während einer Unterbrechung des Rennbetriebs haben alle Teilnehmer:

- ihre Fahrzeuge abzustellen oder in die vorgesehenen Bereiche zurückzuführen,
- Anweisungen der Rennleitung und der Sportwarte zu befolgen,
- von eigenmächtigen Fahrbewegungen abzusehen.

Bereits gestellte oder aufgerufene Fahrzeuge verlieren durch eine Unterbrechung nicht automatisch ihr Startrecht.

---

81. Abbruch einzelner Läufe

81.1 Abbruch vor Startfreigabe

Wird ein Rennlauf vor Aktivierung der Startanlage abgebrochen, gilt der Lauf als nicht durchgeführt.
In diesem Fall erfolgt:

- keine Wertung,
- keine Zeitnahme,
- keine sportliche Entscheidung.

Der Lauf kann neu angesetzt werden.

81.2 Abbruch nach Startfreigabe

Wird ein Rennlauf nach Aktivierung der Startanlage, jedoch vor Überfahren der Ziellinie abgebrochen, entscheidet die Rennleitung, ob:

- der Lauf als ungültig erklärt,
- einmalig wiederholt,
- oder auf Grundlage objektiv feststellbarer Tatsachen gewertet wird.

Dabei sind insbesondere:

- der Zeitpunkt des Abbruchs,
- der Streckenabschnitt,
- das Verhalten der Fahrer

zu berücksichtigen.

© 2026 United Dragracing Association e.V.Alle Rechte vorbehalten. Vervielfältigung, Weitergabe oder Veröffentlichung – auch auszugsweise – nur mit schriftlicher Genehmigung.

82. Abbruch von Wettbewerben oder Veranstaltungsteilen

82.1 Teilweiser Abbruch

Wird ein einzelner Wettbewerb oder eine Klasse abgebrochen, bleiben:

- bereits abgeschlossene und gewertete Läufe gültig,
- Qualifikationsergebnisse bestehen, sofern sie ordnungsgemäß ermittelt wurden.

Nicht durchgeführte Läufe gelten als nicht gefahren.

82.2 Vollständiger Abbruch der Veranstaltung

Wird eine Veranstaltung vollständig abgebrochen, entscheidet der DMSB in Abstimmung mit dem Veranstalter über:

- die Anerkennung der Ergebnisse,
- die Wertung für Prädikate,
- eine mögliche Wiederholung oder Fortsetzung.

Ein Anspruch auf Durchführung oder Wiederholung besteht nicht.

---

83. Wiederaufnahme des Rennbetriebs

83.1 Voraussetzungen

Die Wiederaufnahme des Rennbetriebs ist erst zulässig, wenn:

- die Ursache der Unterbrechung beseitigt ist,
- die Sicherheit für Teilnehmer und Offizielle gewährleistet ist,
- die Rennleitung die Freigabe erteilt hat.

83.2 Fortsetzung oder Neuansetzung

Bei der Wiederaufnahme kann entschieden werden, ob:

- der Wettbewerb an der unterbrochenen Stelle fortgesetzt wird,
- einzelne Läufe wiederholt werden,
- oder der weitere Ablauf organisatorisch angepasst wird.

Die Entscheidung hierüber ist verbindlich.

---

84. Wertung bei vorzeitigem Abbruch

84.1 Qualifikationswertung

Wird die Veranstaltung nach Abschluss der Qualifikation, jedoch vor Beginn oder Abschluss der Eliminations abgebrochen, kann die Qualifikation:

© 2026 United Dragracing Association e.V.Alle Rechte vorbehalten. Vervielfältigung, Weitergabe oder Veröffentlichung – auch auszugsweise – nur mit schriftlicher Genehmigung.

- als Endergebnis herangezogen werden,
- oder ganz oder teilweise annulliert werden.

Die Entscheidung trifft der DMSB.

84.2 Eliminationswertung

Werden Eliminationsläufe nicht vollständig durchgeführt, können:

- die zuletzt vollständig abgeschlossenen Runden,
- oder die Ergebnisse der vorhergehenden Runden

als Grundlage der Wertung dienen, sofern dies sportlich vertretbar ist.

84.3 Prädikatswertungen

Für Prädikatsveranstaltungen gelten zusätzliche Bestimmungen.
Eine Wertung erfolgt nur, wenn die vom DMSB festgelegten Mindestanforderungen erfüllt sind.

---

85. Höhere Gewalt

85.1 Begriff

Als höhere Gewalt gelten außergewöhnliche, von außen kommende Ereignisse, die auch bei größter Sorgfalt nicht abwendbar sind, insbesondere:

- extreme Wetterereignisse,
- behördliche Anordnungen,
- Naturkatastrophen,
- sicherheitsrelevante externe Vorfälle.

85.2 Rechtsfolgen

Im Falle höherer Gewalt:

- besteht kein Anspruch auf Schadenersatz,
- besteht kein Anspruch auf Rückerstattung des Nenngeldes,
- können Veranstaltungen ganz oder teilweise ohne Wertung beendet werden.

---

86. Abschluss des Wettbewerbs

86.1 Sportrechtlicher Abschluss

Ein Wettbewerb gilt sportrechtlich als abgeschlossen mit:

- Veröffentlichung des endgültigen Ergebnisses,
- Ablauf der Protest- und Berufungsfristen,
- Abschluss aller sportrechtlichen Verfahren.

© 2026 United Dragracing Association e.V.Alle Rechte vorbehalten. Vervielfältigung, Weitergabe oder Veröffentlichung – auch auszugsweise – nur mit schriftlicher Genehmigung.

86.2 Bindungswirkung

Nach sportrechtlichem Abschluss sind:

- Ergebnisse verbindlich,
- Platzierungen endgültig,
- Titel und Wertungen rechtswirksam.

2. VERANSTALTUNG

2.1. Allgemeine Anforderungen an die Wettbewerbsstrecke

2.1.1 Grundsatz der Streckeneignung

Drag-Racing-Veranstaltungen dürfen ausschließlich auf Strecken durchgeführt werden, die für diesen Zweck geeignet, genehmigt und technisch abgenommen sind.
Die Wettbewerbsstrecke muss so beschaffen sein, dass ein sicherer, fairer und sportlich nachvollziehbarer Wettbewerb möglich ist.

Die Verantwortung für die Eignung der Strecke liegt ausschließlich beim Veranstalter.

2.1.2 Genehmigung und Abnahme

Vor Beginn der Veranstaltung muss die Strecke:

- durch den Verein oder eine von ihm benannte Stelle genehmigt sein,
- den einschlägigen Sicherheits- und Ausführungsbestimmungen entsprechen,
- für die ausgeschriebenen Klassen und Geschwindigkeiten geeignet sein.

Ohne gültige Genehmigung darf kein sportrechtlicher Rennbetrieb aufgenommen werden.

2.2. Aufbau und Zonen des Drag Strips

2.2.1 Gliederung der Strecke

Die Drag-Racing-Strecke gliedert sich in folgende funktionale Bereiche:

- Startbereich,
- Wettbewerbsstrecke (¼ Meile oder ⅛ Meile),
- Ziellinie,
- Bremszone,
- Auslaufzone,
- Rückführstrecke.

Alle Bereiche müssen klar voneinander abgegrenzt und eindeutig gekennzeichnet sein.

© 2026 United Dragracing Association e.V.Alle Rechte vorbehalten. Vervielfältigung, Weitergabe oder Veröffentlichung – auch auszugsweise – nur mit schriftlicher Genehmigung.

2.2.2 Startbereich

Der Startbereich muss:

- eben,
- frei von Verunreinigungen,
- ausreichend breit für parallele Starts

sein.

Die Startanlage muss:

- fest installiert,
- ordnungsgemäß justiert,
- funktionsfähig
  sein und darf während des Rennbetriebs nicht verändert werden.

2.2.3 Wettbewerbsstrecke

Die Wettbewerbsstrecke muss:

- eine gleichmäßige, griffige Oberfläche aufweisen,
- frei von Rissen, Absätzen oder Fremdkörpern sein,
- über die gesamte Länge eine sichere Spurführung ermöglichen.

Die Mittellinie und die Spurbegrenzungen müssen:

- dauerhaft sichtbar,
- eindeutig markiert,
- bei allen Lichtverhältnissen erkennbar
  sein.

2.2.4 Brems- und Auslaufzonen

Die Länge und Beschaffenheit der Brems- und Auslaufzonen muss den:

- zu erwartenden Endgeschwindigkeiten,
- Fahrzeugklassen,
- Sicherheitsanforderungen

entsprechen.

Unzureichende Brems- oder Auslaufzonen stellen einen schweren Sicherheitsmangel dar und können zum sofortigen Abbruch des Rennbetriebs führen.

2.3. Streckenzustand und Vorbereitung

2.3.1 Allgemeine Beschaffenheit

Der Veranstalter ist verpflichtet, die Strecke während der gesamten Veranstaltung in einem sicheren und gleichmäßigen Zustand zu halten.

© 2026 United Dragracing Association e.V.Alle Rechte vorbehalten. Vervielfältigung, Weitergabe oder Veröffentlichung – auch auszugsweise – nur mit schriftlicher Genehmigung.

Dies umfasst insbesondere:

- Sauberkeit,
- Ebenheit,
- ausreichende Griffigkeit.

2.3.2 Reinigung und Pflege

Der Veranstalter hat sicherzustellen, dass:

- Öl, Kraftstoff oder andere Flüssigkeiten unverzüglich entfernt werden,
- Fremdkörper sofort beseitigt werden,
- Reinigungsmaßnahmen den Rennbetrieb nicht unnötig verzögern.

Die Strecke darf erst wieder freigegeben werden, wenn keine Gefährdung mehr besteht.

2.3.3 Haftmittel und Traktionsvorbereitung

Der Einsatz von Haftmitteln zur Verbesserung der Traktion ist zulässig, sofern:

- diese Mittel für Drag Racing geeignet sind,
- sie gleichmäßig aufgebracht werden,
- keine Gefährdung für Fahrer oder Fahrzeuge entsteht.

Die Anwendung von Haftmitteln darf ausschließlich durch den Veranstalter oder von ihm beauftragtes Fachpersonal erfolgen.

Teilnehmer dürfen **keine eigenen haftungssteigernden Substanzen** auf die Strecke aufbringen.

---

90. Überwachung des Streckenzustands

90.1 Laufende Kontrolle

Der Veranstalter hat den Zustand der Strecke während der gesamten Veranstaltung fortlaufend zu überwachen.

Hierzu gehören insbesondere:

- visuelle Kontrollen,
- Rückmeldungen der Streckenposten,
- Hinweise von Fahrern oder Offiziellen.

90.2 Maßnahmen bei Mängeln

Werden Mängel festgestellt, hat der Veranstalter unverzüglich geeignete Maßnahmen zu ergreifen, insbesondere:

- Unterbrechung des Rennbetriebs,
- Reinigung oder Reparatur,
- Anpassung des Zeitplans.

Der Rennbetrieb darf erst fortgesetzt werden, wenn die Rennleitung die Strecke wieder freigegeben hat.

© 2026 United Dragracing Association e.V.Alle Rechte vorbehalten. Vervielfältigung, Weitergabe oder Veröffentlichung – auch auszugsweise – nur mit schriftlicher Genehmigung.

91. Verantwortung des Veranstalters für die Strecke

91.1 Grundsatz der Verantwortlichkeit

Der Veranstalter trägt die alleinige Verantwortung dafür, dass:

- die Strecke den geltenden Bestimmungen entspricht,
- der Streckenzustand jederzeit sicher ist,
- alle streckenbezogenen Einrichtungen ordnungsgemäß funktionieren.

Diese Verantwortung besteht unabhängig von der Anwesenheit oder Tätigkeit von Offiziellen.

91.2 Abgrenzung zur Verantwortung der Teilnehmer

Die Verantwortung der Teilnehmer beschränkt sich auf:

- das sichere Führen ihres Fahrzeugs,
- das regelkonforme Verhalten auf der Strecke.

Teilnehmer sind nicht verantwortlich für:

- bauliche Mängel der Strecke,
- unzureichende Vorbereitung,
- fehlerhafte Streckentechnik.

91.3 Eingriffsrecht der Rennleitung

Stellt die Rennleitung fest, dass:

- der Streckenzustand nicht den Anforderungen entspricht,
- eine Gefährdung nicht ausgeschlossen werden kann,

ist sie verpflichtet, den Rennbetrieb zu unterbrechen oder abzubrechen.

Diese Entscheidung ist unabhängig von wirtschaftlichen oder organisatorischen Interessen des Veranstalters zu treffen.

---

92. Haftung im Zusammenhang mit dem Streckenzustand

92.1 Haftungsgrundsatz

Soweit gesetzlich zulässig, haftet der Veranstalter für Schäden, die unmittelbar auf einen mangelhaften Streckenzustand oder auf unzureichende Sicherungsmaßnahmen zurückzuführen sind.

92.2 Keine Haftungsübertragung

Eine Übertragung dieser Verantwortung auf:

- Teilnehmer,
- Bewerber,

© 2026 United Dragracing Association e.V.Alle Rechte vorbehalten. Vervielfältigung, Weitergabe oder Veröffentlichung – auch auszugsweise – nur mit schriftlicher Genehmigung.

- Fahrzeugeigentümer

ist unzulässig.

Entsprechende Regelungen in Ausschreibungen oder Haftungsausschlüssen sind unwirksam, soweit sie dieser Bestimmung widersprechen.

 Ende Etappe 15

TEILNEHMER

RENNSTRECKE UND VERANSTALTUNGSGELÄNDE

Die Rennstrecke bzw. das Veranstaltungsgelände muss von einem unabhängigen Rennleiter als Inspekteur geprüft und abgenommen werden. Dieses darf nicht der Rennleiter sein, der anschließend die Events auf dieser Rennstrecke durchführt. Die Abnahme gilt für 3 Jahre.

Rennstrecke

Sollte eine Rennstrecke einen oder mehrere Teile dieser Richtlinien nicht erfüllen, kann dennoch eine Abnahme erteilt werden, sofern alternative Verfahren, Merkmale oder Ausrüstungen zum Einsatz kommen, um sicherzustellen, dass die Mindeststandards erfüllt werden. Der Verein wird in solchen Fällen von seinem Ermessensspielraum Gebrauch machen.

Strecke

Als Rennstrecke gilt der gesamte Wettbewerbsbereich der Anlage, einschließlich Start- und Zielgerade, Boxengasse, Rückfahrstraße, Parkplatz usw.

Die Gesamtlänge der Rennstrecke ermittelt sich aus der Start- und Zielgerade (Renndistanz) mit einer Länge von ¼ Meile (402,336 m) bzw. 1/8 Meile (201,168 Meter) sowie die Brems- und Startlinienbereiche.

Die Messpunkte für die Zeitnahme auf der Start- und Zielgeraden müssen dokumentiert werden und dem Inspektor der Rennstrecke zur Verfügung stehen. Alle Messungen müssen innerhalb einer Toleranz von 10 mm liegen. Die Strecke und alle Zeitmesspunkte müssen mit kalibrierten Messgeräten gemessen werden, die eine Genauigkeit von 5 mm bei jeder beliebigen Länge gewährleisten.

Die Breite der Rennstrecke muss mindestens 18,5m betragen und darf maximal 22m breit sein. Die Steigung bzw. Gefälle sollte 1% auf der Länge nicht überschreiten. Von der Mitte/Krone aus sollte die Strecke in der Breite ebenfalls nur 1 % Steigung und/oder Gefälle haben.

Die Strecke sollte Beton oder Asphalt bestehen. Es wird empfohlen, Beton mit einer Oberfläche der Klasse F1 zu verwenden und maximale Dehnungsfugenabmessungen von
20 mm pro Fuge nach jeweils 110 m bei einer Umgebungstemperatur von 20 °C zu haben. Bei Asphalt wird empfohlen, 6–8 mm Steine und 2–3 mm Füllstoff zu verwenden.

Unebenheiten der Streckenoberfläche sollten bei einer Umgebungstemperatur von 20 °C maximal +/-3 mm Abweichung auf einer Strecke von 5 m betragen.

An der Seite der Strecke sollte ausreichend Platz für den Abfluss von Wasser von der Rennfläche vorgesehen werden. Wenn Betonwände verwendet werden, sollten in die Betonwände Löcher (max. 150 mm / 6 Zoll) gebohrt werden, damit das Wasser von der Rennfläche in die Entwässerungsbereiche abfließen kann. Es sollte darauf geachtet werden, dass kein Wasser von der Außenseite der Wand auf die Bahn fließt. Die Abflusslöcher sollten sich auf beiden Seiten der Bahn in Abständen von etwa 10 m befinden. Wenn Entwässerungskanäle auf der Bahnfläche verwendet werden, muss die maximale Breite weniger als 75 mm betragen. Entwässerungskanäle sind auf der Bahnfläche nicht zulässig, es sei denn, sie befinden sich zwischen den Mittellinien oder direkt an der Wand.

© 2026 United Dragracing Association e.V.Alle Rechte vorbehalten. Vervielfältigung, Weitergabe oder Veröffentlichung – auch auszugsweise – nur mit schriftlicher Genehmigung.

Die Begrenzungen der einzelnen Rennbahnen sollten mit Linien markiert werden, die aus einem dauerhaften, wasserfesten Material bestehen, das gegen Kraftstoff, Öle oder andere Chemikalien, die für Ölablagerungen verwendet werden, beständig ist. Die Linien sollten 100 mm breit sein und eine Farbe haben, die sich deutlich vom Streifen abhebt. Zwei Linien von jeweils 100 mm mit einem Abstand von 100 mm zur Mittellinie des Streifens sind von 65 Fuß bis zur Ziellinie erforderlich. Die Außenkante der Bahn gilt als Wand. Es wird eine Signalfarbe empfohlen.

Nach der Ziellinie der 1/4-Meile (402,336 m) muss bei Verwendung von Betonwänden die Wand (auf beiden Seiten) auf einer Länge von mindestens 20 m in einer Farbe gestrichen werden, die sich deutlich von der übrigen Wandfarbe abhebt. Die verwendete Ziellinie muss mit Flaggen, Styroporstangen (oder ähnlichem) oder anderen Markierungen, die mit Farbe bemalt sind, gekennzeichnet werden, um eine gute Sichtbarkeit für die Fahrer zu gewährleisten.

Bremsbereich

Der Abbremsbereich (oder Bremsbereich) ist der Teil der Rennstrecke hinter der Ziellinie, auf dem die Fahrzeuge abbremsen. Der erste Bremsbereich ist der „primäre" Bremsbereich, der normalerweise ausreicht, um die Fahrzeuge abzubremsen und anzuhalten. Der zweite Bremsbereich ist der „Notbremsbereich", der verwendet wird, wenn der erste Bremsbereich nicht ausreicht, um die Fahrzeuge anzuhalten.

Die Rennstreckenmarkierungen sollten auch im Bremsbereich fortgesetzt werden. Der Auslaufbereich sollte so glatt wie möglich sein und in einem sauberen, trockenen und staub-/schmutzfreien Zustand gehalten werden.

Das Gefälle sollte 1 % bzw. die Steigung 5 % in der Länge nicht übersteigen. Der Bremsweg sollte bei der 1/8 Meile 600 Meter betragen und bei der 1/4 Meile 800 Meter. Bei bereits bestehenden Rennstrecken kann auch eine geringere Distanz ausreichen. Der Auslaufbereich sollte über seine gesamte Länge die gleiche Breite wie die Bremsstrecke haben, bis er auf das Kießbett trifft. Der Auslaufbereich darf 400 m nach der Ziellinie auf mindestens 12 m verengt werden, wobei die maximale Verjüngung 5 % betragen darf.

Ein Sandfang oder andere Arten von Fangvorrichtungen sollte nach der Bremszone vorhanden sein. Der Sandfang sollte direkt nach allen letzten Ausfahrten beginnen, sodass der Fahrer den Sandfang nicht umfahren kann, jedoch maximal 1,5 km nach der Ziellinie.
Der Sandfang sollte 2 Meter breiter als der Bremsbereich auf jeder Seite sein und eine Mindestlänge 50 m sowie eine Mindesttiefe von 25 cm haben und aus kugelförmigen, geschliffenen Fluss Steinen oder einem zugelassenen Äquivalent mit einem Durchmesser von 5 bis 15 mm, vorzugsweise von einheitlicher Größe (Hinweis: Schotter ist nicht zulässig) bestehen. Nach dem Sandfang muss sich eine harte Fangvorrichtung wie eine Reifenwand, ein Fangnetz, speziell angefertigte, mit Wasser gefüllte Kunststofftank-Leitplanken oder ähnliches befinden. Der Schnittpunkt zwischen der Strecke und der Sandfalle muss auf gleicher Höhe liegen, und diese Höhe muss beibehalten werden. Es ist darauf zu achten, dass kein unerwünschtes Bewuchs entsteht, der zu Verfestigungen führen kann. Vor jeder Veranstaltung sollte die Sandfalle umgewälzt/aufgebrochen werden, um sicherzustellen, dass sie nicht verdichtet ist. Die Sandfalle muss spätestens eine Woche vor einer Veranstaltung aufgewühlt werden, um das Material aufzulockern, und nach jedem Regen überprüft werden.

Der Burnout-Bereich ist ein Bereich vor der Startlinie, der für das Durchdrehen der Reifen vorgesehen ist, um diese für eine bessere Traktion aufzuwärmen und eventuelle Rückstände bzw. Dreck von den Reifen zu entfernen.

Der Sammelbereich befindet sich am Ende, seitlich der Strecke und dient dazu, die Rennwagen so lange zu halten, bis sie von ihren Abschleppfahrzeugen und der Boxencrew abgeholt und über die Rückfahrstraße zurück zu den Boxen geschleppt werden.

Die Rückfahrstraße verbindet den Sammelbereich mit dem Boxenbereich. Die Rückfahrstraße muss mindestens 6 m breit sein und den Verkehr in beide Richtungen ermöglichen.

© 2026 United Dragracing Association e.V.Alle Rechte vorbehalten. Vervielfältigung, Weitergabe oder Veröffentlichung – auch auszugsweise – nur mit schriftlicher Genehmigung.