



2010

**STANDARD-
AUSSCHREIBUNG**

für die

**Österreichische Drift Staatsmeisterschaft
und die DCA-Trophy**



1. Veranstalter, Veranstaltungen/Termine:

Die Test & Training GmbH, Triester Bundesstraße 120, A-2524 Teesdorf, Tel. 0043/(0)2253/81700-2126, Fax: 0043/(0)1/7119920-2126, E-Mail: driftchallenge@oeamtc.at, Internet: www.driftchallenge.at, veranstaltet unter dem Titel „DUNLOP Drift Challenge Austria 2010 powered by DOTZ-Tuning Wheels“ (nachstehend kurz „DCA“ genannt) folgende Läufe zur Österreichischen Drift Staatsmeisterschaft:

- | | |
|---|----------------------------|
| 1.) DUNLOP Drift Challenge Saalfelden (ÖAMTC-FSZ-Saalfelden-Brandlhof, Salzburg): | Fr., 14. & Sa., 15.05.2010 |
| 2.) DUNLOP Drift Challenge Kärnten (ÖAMTC-FSZ-Mail-Mölbing bei St. Veit/Glan): | Sa., 19. & So., 20.06.2010 |
| 3.) DUNLOP Drift Challenge Steiermark (ÖAMTC-FSZ-Lang-Lebring): | Fr., 09. & Sa., 10.07.2010 |
| 4.) DUNLOP Drift Challenge Wachauring (ÖAMTC-FSZ-Melk, Niederösterreich): | Sa., 21. & So., 22.08.2010 |

2. Definition:

Bei einer „Drift Challenge“ handelt es sich um einen „Fahrtechnikbewerb“ auf abgesicherter Rundstrecke mit Einzelstart. Das Ziel dieser Motorsportdisziplin ist die optimale Fahrzeugbeherrschung. Dabei wird das fahrtechnische Können des Fahrers durch eine Fachjury mit Punkten bewertet. Ergänzend dazu wird die Rundenzeit zur Bestimmung der Drift-Geschwindigkeit gemessen und in zusätzliche Speed-Punkte umgewandelt. Es gewinnt also jener Fahrer, der sein Fahrzeug am besten (=schönsten) und schnellsten bewegt (siehe Punkt 13 „Drift-Bewertung“).

3. Sportgesetze:

Die DCA und deren Veranstaltungen werden nach dem nationalen Sportgesetz der OSK und den nachstehenden besonderen Vorschriften ausgetragen. Diese gelten für die gesamte Veranstaltungsreihe. Zusätzlich gibt es für jede einzelne Veranstaltung sogenannte „Veranstaltungsdatenblätter“, die jeweils separat veröffentlicht werden.

4. Streckenbeschaffenheit:

Die Veranstaltungen der DCA werden auf gesperrten, abgesicherten Rundkursen ausschließlich auf bewässertem Asphalt oder Beton ausgetragen.

5. Wettbewerbsablauf (jeweils nach Zeitplan):**Am ersten Veranstaltungstag jeweils:**

- administrative & technische Abnahme
- Training (Streckenbesichtigung)
- Jury-Briefing & Fahrerbesprechung
- Qualifying (optional auch am 2. Tag möglich)

Am zweiten Veranstaltungstag jeweils:

- Warmup
- Qualifying (optional auch am 1. Tag möglich)
- 3 Wettbewerbsläufe
- Siegerehrung

Hinweis: Diese Angaben dienen nur zur Orientierung und können für jede Veranstaltung noch abgeändert werden. Der genaue Zeitplan wird mit der Nennbestätigung der jeweiligen Veranstaltung bekanntgegeben!

6. Nennungen:**a) Einzel-Nennungen:**

Prinzipiell kann für jede der vier Veranstaltungen einzeln genannt werden (Die Anzahl der Startplätze für diese Einzel-nennungen ist allerdings begrenzt, siehe Punkt b+c). Das Nenngeld beläuft sich dabei auf € 200,-- inkl. MwSt. pro Lauf.

b) Serien-Nennungen:

Fahrer, die für die gesamte Serie „DUNLOP Drift Challenge Austria 2010“ nennen, haben folgende Vorteile:

- Fixer Startplatz (= gleiche Startnummer) bei allen vier Veranstaltungen.
- Preisvorteil bei Serien-Nennung: Anstatt gesamt € 800,-- **nur € 680,--** inkl. MwSt.!

Diese Vorteile können nur in Anspruch genommen werden, wenn die Nennung bis zum 30. April 2010 erfolgt. Das Nenngeld muss spätestens bis zur administrativen Abnahme der ersten Veranstaltung (=DC-Saalfelden) einbezahlt werden. Als Gegenleistung für die o.a. Vorteile verpflichten sich die Fahrer zur Teilnahme an allen vier Läufen.

c) Unterschied zwischen Einzel- und Serien-Nennungen:

Die Anzahl der Teilnehmer zu den einzelnen Läufen ist aus organisatorischen Gründen begrenzt. Der Veranstalter behält sich daher das Recht vor, Nennungen abzulehnen (siehe Punkt d). Fahrer, die für die gesamte Serie nennen, werden von der Organisation über die ganze Saison fix im Starterfeld eingeplant. Einzelnennungen sind daher nur in begrenztem Ausmaß möglich.

d) Generelles zu Nennungen:

Eine Nennung besteht aus drei Teilen: Dem Nennformular (für Veranstalter), dem Fahrer-Datenblatt (für Streckensprecher und Presse) und dem Fahrzeug-Datenblatt (für technische Abnahme und Kontrolle). Die Nennung ist nur gültig, wenn alle drei Formulare vollständig ausgefüllt vorliegen. Nach dem Eingang wird eine Nenngeld-Rechnung zugeschickt.

Es werden nur Nennungen angenommen, zu denen das Nenngeld auch eingezahlt wurde. Der Veranstalter behält sich das Recht vor, gemäß den Bestimmungen im Sportgesetz, Nennungen ohne Bekanntgabe der Gründe abzulehnen. In diesen Fällen wird das Nenngeld rückerstattet.

Die Nennung kann nur erfolgen, wenn entweder eine permanent verfügbare E-Mail-Adresse oder Fax-Nummer angegeben wird. Der Versand der veranstaltungsrelevanten Informationen erfolgt nach Ablauf der Nennfrist an die jeweils angegebene E-Mail-Adresse bzw. Fax-Nummer. Ein Versand auf dem Post-Weg ist nicht vorgesehen!

Die Fahrer sind lt. Sportgesetz dazu verpflichtet, Ihre Nennung für eine Veranstaltung offiziell zurückzuziehen, wenn Ihnen das Kommen nicht möglich ist. Diese Absage muss mindestens 3 Tage vor der jeweiligen Veranstaltung schriftlich erfolgen. Ein Vergehen wird von den Sportkommissären geahndet.

7. Zweifach-Nennungen:

Es besteht die Möglichkeit, sich ein Fahrzeug zu teilen. D.h. pro Fahrzeug können maximal zwei Fahrer nennen. Voraussetzung dafür ist, dass die Nennung gemeinsam erfolgt. Aus organisatorischen Gründen müssen Zweifach-Nennungen immer einen Teamnamen haben. Eine Nennung für zwei Fahrzeuge (d.h. ein Fahrer startet mit zwei Fahrzeugen) ist hingegen nicht möglich! Während des Bewerbs darf das Fahrzeug nur mit dem momentan an der Reihe befindlichen Fahrer besetzt sein. Dabei müssen auch dessen Name und Startnummer deutlich lesbar sein. Im Falle einer Missachtung besteht gegen eventuelle daraus folgende Auswertungsfehler keine Protestmöglichkeit. Ein Vergehen kann von den Sportkommissären geahndet werden.

8. Begleitpersonen/Beifahrer:

Den Fahrern ist es während der gesamten Veranstaltung untersagt, andere Personen im Fahrzeug mitzunehmen. Während der Trainingsläufe sind andere Teilnehmer, die eine gültige Nennung abgegeben und eine Lizenz mit Versicherung gelöst haben, und Personen, die beim Veranstalter akkreditiert sind (also z. B. Presse oder VIP), von dieser Regelung ausgenommen. Zuwiderhandeln wird von den Sportkommissären geahndet. Verstößt ein Fahrer dennoch gegen diese Regelung, so trägt er im Falle eines Unfalls mit Personenschaden an Mitfahrenden die alleinige Haftung.

9. Lizenz:

Teilnahmeberechtigt sind Inhaber einer von der OSK oder einer der FIA-Zentraleuropa-Zone-Föderationen für das Jahr 2010 ausgestellten Bewerber- und Fahrerlizenz. Ausländische Teilnehmer benötigen eine gültige Auslandsstartgenehmigung Ihrer Föderation. Alle anderen in- und ausländischen Fahrer können vor Ort bei der administrativen Abnahme eine OSK-Tageslizenz inkl. vorgeschriebener Fahrer-Versicherung lösen, sofern eine Freigabe der jeweiligen Föderation vorliegt (für ausländische Teilnehmer). Der Tageslizenz-Antrag muss zur administrativen Abnahme bereits fertig ausgefüllt mitgebracht werden (Hinweis: Da für jeden Fahrer eine Unfallversicherung abgeschlossen wird, ist eine Freigabe durch den Hausarzt am Lizenzantrag erforderlich. Für Fahrer, die älter als 50 Jahre sind gelten diesbezüglich separate Bestimmungen!). Fahrern, die an allen DCA-Läufen teilnehmen möchten, wird eine OSK-Jahreslizenz empfohlen (Preisvorteil: € 52,-). Weitere Informationen unter: www.osk.or.at, z. B.:

- Formular OSK-Jahreslizenz (€ 196,- inkl. Versicherung): <http://www.osk.or.at/media/documents/20071129150253.pdf>
- Formular OSK-Tageslizenz (€ 62,- inkl. Versicherung): <http://www.osk.or.at/media/documents/20071129150331.pdf>
- Liste der Länder in der FIA-Zentraleuropazone und Partner-Föderationen: <http://www.osk.or.at/content.php?p=57>
- FIA-Medical-Code für Fahrer über 50 Jahre: <http://www.osk.or.at/media/documents/20050809131330.pdf>

10. Fahrzeuge:

Grundsätzlich ist jede Art von Automobil zugelassen, sofern es über Heck- oder Allrad-Antrieb verfügt. Eine Teilnahme für front-angetriebene Fahrzeuge ist nicht möglich. Startberechtigt sind Fahrzeuge, die den u.a. Spezifikationen der Kategorien „Serienfahrzeuge“ oder „Renntourenwagen“ entsprechen:

Serienfahrzeuge:

Serienfahrzeuge sind Automobile, die sogenannten „handelsüblich“ (=vom Hersteller so erhältlich) sind und in ihrem momentanen Zustand der allgemeinen Straßenverkehrsordnung entsprechen (=„zulassungsfähig“). Umbauten an Motor, Fahrwerk, Rädern, Bremsen, Getriebe, Differential, Karosserie, Innenraum, etc., die als Wettbewerbsvorteil gegenüber einem baugleichen, serienmäßigen Fahrzeug interpretiert werden können, sind nicht erlaubt. Differentialsperren sind erlaubt, sofern diese serienmäßig verbaut oder als Original-Zubehör nachrüstbar sind/waren. Das Verschweißen des Differentials ist bei Serienfahrzeugen ausdrücklich verboten! Eine permanente Deaktivierung von Drift-verhindernden elektronischen Fahrhilfen ist zulässig. Der Zulassungsschein und/oder das EU-Genehmigungsdokument (Typenschein/Fahrzeugbrief) und das gültige §57a/TÜV-Prüfgutachten („Pickerl“) sind bei der technischen Abnahme vorzuzeigen. Fahrzeuge, die nicht angemeldet sind und/oder über kein gültiges Prüfgutachten/TÜV verfügen, werden automatisch als Renntourenwagen klassifiziert und müssen zumindest mittels Typenschein/ Fahrzeugbrief/sonstige Dokumente legitimiert werden, um eine korrekte Klassenzuordnung vornehmen zu können. Die Lautstärke muss den Geräuschwerten in den Zulassungspapieren laut StVO (+2 dB/A Toleranz) entsprechen. Es dürfen nur Reifen/Felgen verwendet werden, die den Serien-Dimensionen entsprechen. Ein relevanter Nachweis ist durch den Teilnehmer bei der technischen Abnahme zu erbringen. Unter der Bedingung, dass sie über ein sogenanntes „E-Zeichen“ verfügen, ist die Wahl der Reifen mit Ausnahme von Spikes freigestellt. Das Reserverad und das Bordwerkzeug dürfen entfernt werden.

Zulässige Modifikationen bei Serienfahrzeugen, die nicht als Wettbewerbsvorteil interpretiert werden, sind:

- Einrichtungen, die die Sicherheit des Fahrers erhöhen, z.B. Hand-Feuerlöscher, Polsterstoff, Ü-Bügel bei Cabrios.
- Sportlenkrad: Der Einbau inkl. Adapter-Nabe ist OK, wenn ein ABE, TÜV, o.ä., für das jeweilige Fahrzeug vorliegt.
- Akustik-Tuning: Ein Auspuff-Endtopf für Optik/Klang ist zulässig, eine komplette Sportauspuffanlage jedoch nicht.
- Optik-Tuning: Einzelne Teile zur Verschönerung der Optik sind zulässig, solange sie der StVO entsprechen.
- Felgen: Unter der Voraussetzung, dass ein für das jeweilige Fahrzeug gültige ABE bzw. Typengenehmigung vorgelegt werden kann, ist eine Toleranz von +/- 1 J bei der Felgenbreite und +/- 10 mm bei der Einpresstiefe zulässig.
- Reifen: Die gleichzeitige Montage von Sommer- und Winterreifen ist zulässig, sofern dies achsweise gleich erfolgt.

Voraussetzung für diese Modifikationen ist, dass Sie sicher sind. Dies wird bei der technischen Abnahme überprüft! Motorsport-Zubehör (z. B. Domstreben, Überrollkäfig, Schalensitze, H-Gurte, etc.) ist davon ausdrücklich ausgenommen. Die Entscheidung, ob eine Modifikation einen Wettbewerbsvorteil darstellt, obliegt dem technischen Kommissär.

Renntourenwagen:

Als Renntourenwagen gelten alle Fahrzeuge, die nicht der o.a. Beschreibung eines Serienfahrzeugs entsprechen. Technische Veränderungen sind freigestellt, sofern sie nicht die Sicherheit des Fahrers beeinträchtigen (Siehe Punkt 12, Sicherheit). Auch Renntourenwagen müssen entweder mittels Prüfgutachten, Zulassungsschein, Typenschein/Fahrzeugbrief, Homologationsblatt, Wagenpaß, o.ä. bei der administrativen und technischen Abnahme legitimiert werden, um sie der richtigen Klasse zuweisen zu können. Die Lautstärke darf 98 dB/A (+2 dB/A Toleranz) nicht übersteigen. Die Wahl der Reifen ist mit Ausnahme von Spikes generell freigestellt.

Allrad-Fahrzeuge:

Als Allrad- bzw. 4x4-Fahrzeuge gelten jene Autos, die während der gesamten Veranstaltung über permanenten Allradantrieb verfügen. Das Antriebskonzept und die Kraftaufteilung sind nicht relevant. Fahrer von Autos mit zuschaltbarem Allradantrieb müssen sich bereits bei der Nennung für eine der für sie möglichen Klassen entscheiden und die entsprechende Antriebsauslegung während der gesamten Veranstaltung beibehalten! Auch hier erfolgt eine Unterteilung in Serienfahrzeuge und Renntourenwagen (Beschreibung siehe oben).

Für alle Fahrzeuge gilt:

An den Fahrzeugen muss vorne und hinten eine permanente Abschleppvorrichtung (Öse oder Schlaufe) angebracht sein, der Anbringungsplatz muss mit einem farbigen Pfeil markiert sein. An den hinteren Seitenscheiben muss der Name des jeweiligen Fahrers gut sichtbar (d.h. mit ausreichender Schriftgröße) angebracht sein. Die Verwendung von Zusatzgewichten zur Ausbalancierung des Fahrzeugs ist nicht gestattet. Diese Punkte werden bei der technischen Abnahme kontrolliert.

Wird bei der technischen Abnahme oder im Verlauf der Veranstaltung festgestellt, dass bei einem Fahrzeug grobe Mängel vorhanden sind (z. B. Rost an tragenden Teilen, spröde Bremsleitungen, Flüssigkeitsverlust, defekte Auspuffanlage, Beschädigungen nach einem Unfall, unsichere Einbauten oder Veränderungen, etc.), so wird es nicht zum Bewerb zugelassen bzw. kann auch während des Bewerbs von der weiteren Teilnahme ausgeschlossen werden. Eventuell im Fahrzeug montierte Kamera-Halterungen sind ebenfalls Gegenstand der technischen Prüfung.

Weiters können bei der technischen Abnahme die Angaben des vom Fahrer im Rahmen der Nennung ausgefüllten technischen Datenblattes auf Ihre Korrektheit überprüft werden. Ein unrichtige Angabe wird vom technischen Kommissar dokumentiert und kann Konsequenzen bis zum Ausschluss von der Veranstaltung, beim zweiten Mal sogar von der ganzen DCA haben (Verlust der Meisterschaftspunkte). Die endgültige Entscheidung, ob ein Fahrzeug für den Bewerb zugelassen wird bzw. in welche Klasse es einzuordnen ist, obliegt dem Sportkommissar nach dem Bericht des technischen Kommissars.

11. Kategorien/Klassen-Einteilung:

Die Kategorie- bzw. Klassenunterteilung erfolgt nach Fahrzeug-Art und Hubraum.

Kategorie „Serienfahrzeuge“:

Klasse "S1" => Serienfahrzeuge bis 2,5L-Hubraum (= maximal 2.500 ccm)
Klasse "S2" => Serienfahrzeuge über 2,5L-Hubraum (= größer 2.500 ccm)
Klasse „S3“ => Serienfahrzeuge mit Allradantrieb (Keine Unterteilung nach Hubraum.)

Kategorie „Renntourenwagen“:

Klasse "R1" => Renntourenwagen bis 2,5L-Hubraum (= maximal 2.500 ccm)
Klasse "R2" => Renntourenwagen über 2,5L-Hubraum (= größer 2.500 ccm)
Klasse „R3“ => Renntourenwagen mit Allradantrieb (Keine Unterteilung nach Hubraum.)

Es müssen mind. 5 Starter pro Kategorie am Warmup des zweiten Veranstaltungstages teilnehmen. Wird die Mindestanzahl unterschritten, so werden die Punkte für die Staatsmeisterschaft halbiert (siehe Punkt 14 „Meisterschaftswertung“).

Hubraum-Berechnung für aufgeladene Motoren:

Turbo-Ottomotor: Hubraum x 1,7 - **Kompressor/G-Lader:** Hubraum x 1,5 - **Turbo-Diesel:** Hubraum x 1,5

Hubraum-Berechnung für Wankel-Motoren:

Die Äquivalenz entspricht dem Kammervolumen, bestimmt durch den Unterschied zwischen dem maximalen und dem minimalen Volumen der Arbeitskammer. Die Fahrer solcher Fahrzeuge haben eine entsprechende Dokumentation dieser Daten vorzulegen, damit der Hubraum richtig berechnet werden kann.

12. Sicherheit:**a) Fahrzeuge/Fahrer-Ausrüstung:****Helme/Bekleidung:**

Die Teilnehmer müssen während aller Trainings- und Wettbewerbsfahrten einen Helm mit gültigem „ECE 22-05“-Zeichen oder nach OSK-Norm tragen. Der Helm ist bei der technischen Abnahme zur Kontrolle vorzuzeigen. Weiters wird ein flammenabweisender Overall dringend empfohlen. Andernfalls ist zweckentsprechende, schwer entzündliche Kleidung (z. B. aus Baumwolle) zu tragen, wobei Arme und Beine unbedingt bedeckt zu halten sind. Geschlossenes Schuhwerk ist vorgeschrieben.

Sicherheitsgurte/Sitze/Überrollvorrichtungen:

Die Anwendung des serienmäßigen Drei-Punkt-Sicherheitsgurtes ist vorgeschrieben. Nicht serienmäßige 4/5/6-Punkt-Gurte sowie Schalsitze und Überrollvorrichtungen sind ausdrücklich nur in der Kategorie „Renntourenwagen“ erlaubt! ...

Dabei gilt: Bei der Verwendung von nicht FIA-homologierten, zulassungsfähigen Schalensitzen mit verstellbarer Rückenlehne (ABE/TÜV zertifiziert) darf nur der serienmäßige 3-Punkt-Gurt angewendet werden. Werden diese Sitze in Kombination mit einer FIA-homologierten Überrollvorrichtung verbaut, so können auch 4/5/6-Punkt-Gurte verwendet werden, sofern diese FIA-homologiert sind/waren. Schalensitze mit fixer Rückenlehne dürfen nur verbaut werden, wenn diese FIA-homologiert sind/waren (FIA-Normen 8855-1992 oder 8855-1998) und 4/5/6-Punkt-Gurte nach FIA-Standards verwendet werden. Die Verwendung einer FIA-homologierten Überrollvorrichtung ist bei dieser Kombination ebenfalls gestattet.

Folgende Kombinationen sind ausdrücklich nicht erlaubt: Seriensitze mit 4/5/6-Punkt-Gurten bzw. Schalensitze mit fixer Rückenlehne mit serienmäßigem 3-Punkt-Gurt. Für Cabriolets/Roadster, die serienmäßig über keine Überrollvorrichtung außer der A-Säule verfügen, gilt diesbezüglich eine Ausnahmeregelung: Diese dürfen zur Erhöhung der Sicherheit des Fahrers auch in den Serien-Klassen mit einer solchen ausgestattet werden, solange sich daraus kein Wettbewerbsvorteil ergibt.

Auf die ordnungsgemäße und sichere Installation von Gurten/Sitzen/Überrollvorrichtungen wird besonderer Wert gelegt!

Fenster/Verdecke:

Die vorderen Seitenfensterscheiben müssen während der Fahrt geschlossen sein. Verfügt ein Fahrzeug über keine Scheiben, so muss zumindest ein Netz angebracht sein. Cabriolets/Roadster müssen zum eigenen Schutz mit geschlossenem Verdeck fahren, außer es handelt sich um Renntourenwagen mit homologierter Überrollvorrichtung und einer entsprechenden Anzahl an Netzen. Zuwiderhandeln kann vom Sportkommissär geahndet werden.

b) Allgemein:

Burn-Out's:

Da alle Bewerbe der DCA auf bewässerter Fahrbahn ausgetragen werden sind keine „Burn-Out's“ gestattet, außer es bestehen dafür speziell gekennzeichnete Zonen. Fahrer, die außerhalb dieser Zonen durch durchdrehende Räder einen Schaden an den Anlagen des Veranstalters verursachen, müssen mit Sanktionen bis zu einer polizeilichen Anzeige wegen Sachbeschädigung und Schadenersatz-Forderungen rechnen.

Disziplin:

Erscheint ein Fahrer nicht zu der im Zeitplan für ihn vorgesehenen Startzeit am Vorstart, so wird dies als Verzicht auf den Wertungslauf interpretiert. Bei Verspätung besteht kein Anspruch auf ein Startrecht. Fahrer, die während der Veranstaltung unangemeldet mit Ihrem Wettbewerbsfahrzeug das Veranstaltungsgelände verlassen, ohne die Rennleitung darüber zu informieren, können disqualifiziert werden.

Alle Teilnehmer sowie deren Begleitpersonen und Mechaniker haben während der gesamten Veranstaltung den Anweisungen des Veranstalter-Personals jederzeit und umgehend Folge zu leisten (siehe auch Anhang „Flaggsignale“). Weiters gelten für alle Teilnehmer die Bestimmungen des FIA-Anti-Doping-Codes (Nachzulesen unter <http://www.fia.com/sport/Regulations/medregs.html>). Das Verschießen von Böllern und Raketen ist ebenfalls untersagt. Bei Verstößen erfolgt eine Bestrafung, die bis zum Ausschluss von der Veranstaltung reichen kann.

13. Drift-Bewertung:

Bei allen Strecken handelt es sich um geschlossene Rundkurse, die in bewertete „Drift-Zonen“ und neutrale „No-Drift-Zonen“ (Kein Drift erlaubt, sichere=langsame Fahrweise, Safety first!) unterteilt sind. Der Beginn/das Ende dieser Zonen sind mit entsprechenden Schildern am Streckenrand markiert (siehe Anhang „Streckenbeschilderung“).

Die Bewertung setzt sich aus den beiden Haupt-Kriterien, der Drift-Bewertung durch die Jury („Jury-Faktor“) und der Drift-Geschwindigkeit („Speed-Faktor“), sowie evtl. aus Straf-Punkten wegen Regelverstößen („Penalties“) zusammen :

a) Jury-Bewertung (= „Jury-Faktor“):

Die Bewertung erfolgt durch eine Fachjury in Sachrichterfunktion, deren Mitglieder den Fahrern am Veranstaltungs-Datenblatt oder per Durchführungsbestimmung bekanntgegeben und bei der Fahrerbesprechung vorgestellt werden. Pro Drift-Zone bewertet ein Jury-Mitglied die Wertungsfahrt mit Punkten nach den folgenden Kriterien:

Die Fach-Jury bewertet nur die fahrtechnischen Elemente der Fahrt, diese sind:

- Drift-Winkel (je größer, desto besser)
- Drift-Dauer (je länger, desto besser)
- Umsetzen des Drifts von einer Kurve in die nächste (Zeitpunkt, Genauigkeit)
- Fahr-Stil (sollte präzise/sicher/harmonisch/ästhetisch und trotzdem aktiv/dynamisch sein)
- Fahr-Linie (je nach Strecke unterschiedliche Kriterien, welche bei der Fahrerbesprechung erklärt werden)

Kriterien, die das Ergebnis negativ beeinflussen:

- Dreher bzw. Drift-Abbruch
- Mangelhafter bzw. unsicherer Fahrstil
- Verlassen der Strecke bzw. Umwerfen/Berühren einer Streckenbegrenzung (z.B. Haberkornhut oder Reifenstapel)
- Missachtung der No-Drift-Zonen (Sanktionen: Punkte-Abzug, Geldstrafen, Ausschluss/Disqualifikation)

➔ Der Grund für die Punkteabzüge wird von der Jury am Protokoll des jeweiligen Wertungsdurchgangs dokumentiert.

Die Jury erklärt bei der Fahrerbesprechung, auf welche Kriterien sie in jeder Strecken-Sektion besonders achtet und wieviele Punkte dafür vergeben bzw. abgezogen werden. Die Summe der Punkte, die die einzelnen Jury-Mitglieder in ihren Sektionen vergeben, ergibt die Gesamtpunkteanzahl der Jury-Bewertung.

b) Geschwindigkeit (= „Speed-Faktor“):

Die Jury-Mitglieder legen gemeinsam für jede der vier DCA-Strecken einen Geschwindigkeitskoeffizienten (kurz „Speed-Faktor“ genannt) fest. Dieser stellt - ausgedrückt in % - dar, welche Bedeutung die Drift-Geschwindigkeit als einzelnes Kriterium für das Ergebnis hat. Die Höhe des Speed-Faktors wird von der Jury spätestens bei der Fahrerbesprechung der jeweiligen Veranstaltung bekanntgegeben.

Daher wird zusätzlich zur Jury-Bewertung auch noch die Zeit der Wertungsrunde gemessen. Ist die Runde durch eine No-Drift-Zone unterbrochen, so werden die Zeiten der Drift-Zonen addiert und so die Zeit ermittelt. Sollte aufgrund eines technischen Gebrechens die Zeitnahme defekt sein, so kann der Rennleiter eine Wiederholung des Laufs bzw. eine Handstopppung anordnen.

Berechnung der Speed-Punkte:

Unter Anwendung des von der Jury festgelegten Speed-Faktors wird dabei zunächst aus den vergebenen Jury-Punkten die maximal mögliche Anzahl an Speed-Punkten ermittelt, die ein Fahrer beim Erreichen der Bestzeit im jeweiligen Durchgang erreichen kann.

→ **Formel für die maximal möglichen Speed-Punkte:** $\text{Jury-Punkte} \times \text{Speed-Faktor} / \text{Jury-Faktor}$

Danach wird aus den Rundenzeiten ein virtuelles Ergebnis erstellt und die Platzierung des Fahrers im Verhältnis zur Gesamtstarteranzahl gestellt. D.h. ein Fahrer, der Schnellster von allen Teilnehmern ist, soll auch 100 % seiner maximal möglichen Speed-Punkte erhalten. Je schlechter die Rundenzeit-Platzierung desto geringer wird der Anteil, den der Fahrer von seinen maximal möglichen Speed-Punkten bekommt.

→ **Formel für Bewertung der Platzierung in %** = $(\text{Anzahl der Starter} - \text{Platzierung} + 1) \times 100 / \text{Anzahl der Starter}$

Anschließend werden die beiden o.a. Formeln zur Errechnung der tatsächlichen Speed-Punkte zusammengeführt:

→ **Formel für tatsächliche Speed-Punkte:** $\text{max. mögliche Speed-Punkte} \times \text{Anteil der Platzierung in \%} / 100$

c) Punkteabzüge aufgrund von Regelverstößen (= „Penalties“):

Begeht ein Fahrer während der Veranstaltung einen Regelverstoß, so haben der Rennleiter und der Sportkommissär die Möglichkeit, als Sanktion einen Punkteabzug anzuordnen. Die Höhe des Punkteabzugs richtet sich nach der Schwere des Vergehens und der Anzahl der Wiederholungen (inkl. div. Verwarnungen). Die Sanktion kann gegen das Ergebnis eines bestimmten Laufs oder gegen mehrere Läufe ausgesprochen werden. Diese Regelung gilt während der gesamten Veranstaltung, d.h. sowohl für das Training als auch für das Qualifying, die Wertungsläufe und die Wartezeiten!

d) Gesamtpunkteanzahl für einen Wertungslauf:

Aus den o.a. Formeln ergibt sich somit folgende Berechnungsmethode für die Gesamtpunkteanzahl eines Laufs (bei allen Berechnungen wird das Ergebnis auf eine Kommastelle gerundet!):

→ **Jury-Punkte + Speed-Punkte – Penalties = Gesamtpunkteanzahl des Wertungslaufs**

Rechenbeispiel für Fahrer „Drifter“ im 1. Wertungslauf, keine Penalties:

| | | | |
|----------------|-------|------------------------------|----|
| Jury-Faktor: | 85 % | Summe der Jury-Punkte: | 18 |
| Speed-Faktor: | 15 % | Platzierung nach Rundenzeit: | 11 |
| Kontrollsumme: | 100 % | gestartete Teilnehmer: | 54 |

1. Schritt: Errechnung der maximal möglichen Speed-Punkte:

Jury-Punkte x Speed-Faktor / Jury-Faktor → Ergebnis: $18 \times 15 / 85 = 3,2$

2. Schritt: Bewertung der Platzierung im Verhältnis zur Gesamtstarteranzahl in %:

(Starter – Platzierung + 1) x 100 / Anzahl der Starter → Ergebnis: $(54 - 11 + 1) \times 100 / 54 = 81,5 \%$

3. Schritt: Berechnung der tatsächlichen Speed-Punkte:

max. mögl. Speed-Punkte x % der Platzierung / 100 → Ergebnis: $3,2 \times 81,5 / 100 = 2,6$ Speed-Punkte

4. Schritt: Gesamtpunkteanzahl:

Jury-Punkte + Speed-Punkte – Penalties → **Ergebnis:** $18 + 2,6 - 0 = 20,6$ Gesamt-Punkte für 1. Lauf

e) „Best of 3“-System:

Es werden 3 Wettbewerbsdurchgänge mit jeweils einer Aufwärmrunde und einer Wertungsrunde gefahren. Die Summe der erzielten Jury-Punkte in den einzelnen Drift-Sektionen und der errechneten Speed-Punkte abzüglich eventueller Penalties ergibt das Ergebnis des jeweiligen Durchgangs. Das Ergebnis des besten Durchgangs wird für das Endresultat herangezogen, wobei der Fahrer mit der höchsten Punkteanzahl in einem Durchgang Sieger ist. Im Falle eines Punktegleichstandes werden die Ergebnisse der beiden anderen Läufe für die weitere Wertung herangezogen.

Fahrer, die vor oder während des letzten Durchgangs aufgeben, bleiben mit Ihrer bereits erreichten Wertung im Bewerb, wenn Sie Ihren Ausfall der Rennleitung und dem technischen Kommissär umgehend melden (siehe dazu auch Punkt 15 „Technische Schlußkontrolle“).

14. Wertungen:**a) Österreichische Drift Staatsmeisterschaft:**

Im Rahmen der „DUNLOP Drift Challenge Austria 2010 powered by DOTZ-Wheels“ wird der österreichische Drift-Staatsmeister in den Kategorien „Serienfahrzeuge“ und „Renntourenwagen“ ermittelt. Dabei werden für die Ergebnisse der vier Veranstaltungen pro Kategorie die Meisterschaftspunkte nach der folgenden Aufstellung vergeben:

| | | | | |
|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|
| 01. Platz: 25 Punkte | 05. Platz: 16 Punkte | 09. Platz: 12 Punkte | 13. Platz: 08 Punkte | 17. Platz: 04 Punkte |
| 02. Platz: 22 Punkte | 06. Platz: 15 Punkte | 10. Platz: 11 Punkte | 14. Platz: 07 Punkte | 18. Platz: 03 Punkte |
| 03. Platz: 20 Punkte | 07. Platz: 14 Punkte | 11. Platz: 10 Punkte | 15. Platz: 06 Punkte | 19. Platz: 02 Punkte |
| 04. Platz: 18 Punkte | 08. Platz: 13 Punkte | 12. Platz: 09 Punkte | 16. Platz: 05 Punkte | 20. Platz: 01 Punkt |

b) DCA-Trophy's:

Für die Klassen S1, R1, S3 und R3 wird zusätzlich jeweils die Wertung „Trophy“ ausgeschrieben. Sinn dieser Wertung ist es, auch in Klassen, die nicht um den Gesamtsieg mitfahren können, für einen spannenden Wettbewerb zu sorgen. Dabei werden für die Ergebnisse der vier Veranstaltungen pro Klasse Punkte nach der folgenden Aufstellung vergeben:

| | | | | |
|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|---------------------|
| 01. Platz: 06 Punkte | 02. Platz: 04 Punkte | 03. Platz: 03 Punkte | 04. Platz: 02 Punkte | 05. Platz: 01 Punkt |
|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|---------------------|

c) Für die Österreichische Drift Staatsmeisterschaft und die DCA-Trophy's gelten weiters folgende Regelungen:

Bei Punktgleichstand am Saisonende entscheidet die Anzahl der Siege bzw. der besseren Platzierungen. Herrscht danach immer noch Gleichstand, so wird jener Fahrer zum Meister bzw. Trophy-Sieger erklärt, der im letzten Lauf besser platziert ist. Es werden alle 4 Veranstaltungen gewertet, d.h. Streichresultate sind nicht vorgesehen. Die aktuellen Zwischenergebnisse werden nach jeder Veranstaltung auf der Homepage www.driftchallenge.at veröffentlicht.

15. Technische Schlußkontrolle:

Die Fahrzeuge können zu jedem Zeitpunkt der Veranstaltung kontrolliert werden. Die Auswahl kann sowohl nach dem Zufallsprinzip als auch aufgrund von konkreten Verdachtsmomenten erfolgen. Die Fahrer sind verpflichtet, mit dem Personal der technischen Überprüfung zusammenzuarbeiten. Teilnehmer, die bei einer Kontrolle nicht kooperieren bzw. sich dieser entziehen, werden disqualifiziert und ihre eventuellen Tageswertungspunkte gestrichen. Um sicherzustellen, dass die Fahrzeuge vor einer technischen Schlusskontrolle nicht manipuliert werden können, müssen die Teilnehmer nach dem letzten Durchgang das Wettbewerbsfahrzeug im sog. „Parc fermé“ abstellen, wo sie bis zum Ablauf der Protestfrist verbleiben müssen. Ist kein Parc fermé vorhanden oder verzichtet ein Fahrer auf die Teilnahme am letzten Wertungslauf (z. B. wegen eines technischen Defekts), so gilt die Servicezone als Parc fermé. D.h. die Fahrzeuge dürfen bis zum Ablauf der Protestfrist nicht entfernt werden und es dürfen auch keinerlei Veränderungen vorgenommen werden. Verstöße gegen diese Regelung führen automatisch zur Disqualifikation!

16. Werbung:

Der Veranstalter hat das Recht, die Teilnehmer zur Anbringung von Veranstalter-Werbung zu verpflichten.

| | | | |
|---|--------------------------|------------------------|--------|
| Frontscheibe-oben: | DUNLOP | Heckscheibe-oben: | DUNLOP |
| Kennzeichen-vorne: | DOTZ | Kennzeichen-hinten: | DOTZ |
| Oberhalb Startnummer: | DUNLOP | Unterhalb Startnummer: | DOTZ |
| Vor Startnummer oder vorderer Kotflügel: | ÖAMTC | | |
| Hinter der Startnummer oder hinterer Kotflügel: | REAL GARANT Versicherung | | |
| Hintere Stoßstange oder Heckklappe: | www.driftchallenge.at | | |

Änderungen/Zusätze werden mit der Nennbestätigung oder mittels Durchführungsbestimmung bekanntgegeben. Fahrer, die die Veranstalterwerbung nicht akzeptieren, müssen das doppelte Startgeld bezahlen.

17. Proteste:

Gegen Sachrichterentscheidungen (z. B. die Bewertungen der Drift-Jury) und die Zeitnahme ist kein Protest zulässig. Als Vermittler kann ein Fahrerverbindungsbeauftragter nominiert werden, der mittels Durchführungsbestimmung bekannt gegeben und bei der Fahrerbesprechung vorgestellt wird.

Proteste müssen entsprechend der Bestimmungen im Nat. Sportgesetz der OSK, Kapitel XII, erfolgen. Das sind u.a.:

- Ein Protest muss binnen 30 Minuten nachdem das letzte Fahrzeug seinen letzten Wertungslauf beendet hat in schriftlicher Form im Veranstaltungsbüro eingebracht werden.
- Die Protest-Gebühr, die dem Protest beigefügt sein muss, beträgt € 250,--.
- Ein Protest muss konkret gehalten sein, d.h. sich z. B. auf ein bestimmtes Bauteil beziehen, ein allgemeiner Protest gegen das ganze Fahrzeug ist daher nicht zulässig.
- Sollten für die Entscheidungsfindung Bauteile demontiert werden müssen, wird dafür eine sog. Demontagekosten-Kaution gefordert.
- Sollte der Protest nicht erfolgreich sein, so hat der protestierende Fahrer die angefallenen Kosten zu tragen.
- War der Protest gerechtfertigt, so wird das Vergehen von den Sportkommissären geahndet und der Protestwerber erhält die Protestgebühr und die Demontagekosten-Kaution zurück.

Gegen Entscheidungen des Sportkommissärs kann gemäß Kapitel XIII des Nationalen Sportgesetzes der OSK berufen werden. Die Berufungsgebühr (=Kautions) beträgt € 800,--.

18. Preise/Siegerehrung:**Für die vier Einzelveranstaltungen gilt:**

Die ersten drei jeder Klasse erhalten Pokale. Die Sieger der Kategorie „Serienfahrzeuge“ und „Renntourenwagen“ erhalten einen Pokal sowie abwechselnd einen Satz Dunlop-Reifen bis max. 18 Zoll (Gutschein) bzw. einen Satz DOTZ-Alufelgen (Gutschein). Die bestplatzierte Drifterin wird mit einem Ehrenpreis ausgezeichnet.

Für die Drift-Staatsmeisterschaft gilt:

Die punktebesten Fahrer der „DUNLOP Drift Challenge Austria 2010 powered by DOTZ-Wheels“ in den Kategorien „Serienfahrzeuge“ und „Renntourenwagen“ erhalten den Titel „Österreichischer Staatsmeister“ und werden am Jahresende bei der OSK-Siegerehrung geehrt.

Für die DCA-Trophy-Wertungen gilt:

Bei der Siegerehrung des letzten Laufs der Saison (DC-Wachauring) werden die drei punktebesten Fahrer der Klassen S1, R1, S3 und R3 mit Pokalen ausgezeichnet.

19. Servicezonen/Umweltschutz:

Bei allen zur DCA zählenden Veranstaltungen steht den Fahrern eine Servicezone zur Verfügung, in der sie Ihre Fahrzeuge zwischen den Trainings- und Bewerbläufen abstellen müssen. In der Servicezone sind ausschließlich Reparaturarbeiten und Reifenwechsel erlaubt, nicht jedoch technische Modifikationen, da diese als Verstoß gegen das technische Reglement ausgelegt werden können. Im Zweifelsfalle muss der technische Kommissar entsprechend informiert werden. Dieser entscheidet dann, ob die Änderung zulässig ist und der Bewerb fortgesetzt werden darf. Jeder Fahrer hat persönlich dafür Sorge zu tragen, dass bei Reparaturarbeiten IMMER eine betriebsmittel-undurchlässige Plane (Mindestgröße=Fahrzeugabmessungen) untergelegt wird! Zerrissene, löchrige Matten sind ordnungsgemäß zu entsorgen und durch neue zu ersetzen. Verschmutzungen des Untergrunds, egal ob Wiese/Schotter oder Asphalt/Beton sind grundlegend immer zu vermeiden (z.B. durch das Auffangen der Flüssigkeiten mit geeigneten Gefäßen). Gefährliche Abfälle (z.B. Altöl oder Kühlluflüssigkeit) können auf Anfrage vom Veranstalter entsorgt werden (Kleinmengen sind kostenfrei). Verstöße können Geldstrafen, eine Disqualifikation oder einer Anzeige durch die beauftragten Überwachungsorgane mit sich ziehen.

20. Allgemeines:

Der Veranstalter behält sich das Recht vor, diese Ausschreibung noch abzuändern oder nähere Durchführungsbestimmungen zu erlassen sowie die Veranstaltungen und auch einzelne Bewerbstage zu verschieben oder abzusagen. Höhere Gewalt entbindet den Veranstalter von der Einhaltung seiner Verpflichtungen.

21. Einverständniserklärung

Alle Teilnehmer geben mit Abgabe der Nennung ihr Einverständnis, dass Foto- oder Filmmaterial, auf denen sie selbst bzw. etwaige Begleitpersonen abgebildet sind, sowie auszugsweise ihre persönlichen Daten, vom Veranstalter bzw. Medien veröffentlicht werden dürfen.

22. Funktionäre:

Organisationskomitee:

Christoph Sojak, ÖAMTC-Test & Training GmbH, A-2524 Teesdorf
Tel. 0043/(0)2253/81700-2126, E-Mail: christoph.sojak@oeamtc.at

Johann Danzinger, ÖAMTC-Test & Training GmbH, A-3390 Melk
Tel. 0043/(0)2752/52855-2471, E-Mail: johann.danzinger@oeamtc.at

Permanente Jury-Mitglieder:

Roland Frisch, Herbert Grünsteidl, Thomas Jakob-Kaeflerle

Stellvertretende Jury-Mitglieder:

Erwin Kochmann, Gerald Beirer

Rennleiter/Fahrerverbindungsbeauftragter:

Folgt im Datenblatt der jeweiligen Veranstaltung.

Sportkommissär/Technischer Kommissär:

Folgt im Datenblatt der jeweiligen Veranstaltung.

Auswertung/Rettungsdienst/Brandschutz:

Folgt im Datenblatt der jeweiligen Veranstaltung.

23. Versicherung:

Jeder Teilnehmer fährt auf eigene Verantwortung und Gefahr. Der Veranstalter lehnt gegenüber Bewerbern, Fahrern, Helfern und Dritten jede Haftung für Personen- und Sachschäden ab. Jeder Bewerber/Fahrer ist ausschließlich selbst für seine Versicherungen verantwortlich.

Gemäß den gesetzlichen Bestimmungen hat der Veranstalter folgende Versicherung abgeschlossen:

Haftpflicht für Personen- und Sachschäden zusammen mit einer Mindestdeckungssumme von € 10.000.000,00 (lt. OSK-Bestimmungen). Innerhalb dieser Summe sind außerdem Vermögensschäden von € 20.000,00 versichert. Die Veranstalter-Haftpflichtversicherung gilt innerhalb des Veranstaltungsgeländes während der gesamten Dauer der Veranstaltung.. Die österreichischen Lizenznehmer sind über ihre Lizenz mit einer Deckungssumme von € 11.000,- für den Todesfall oder bleibende Invalidität bzw. € 13.000,00 für Heilkosten unfallversichert. Weiters besteht eine Rückholversicherung mit einer Höchstsumme von € 7.300,-.

24. Haftungsausschluss:

Die Teilnehmer verstehen und kennen alle Risiken und Gefahren des Motorsports und akzeptieren sie völlig. Sollte ein Teilnehmer während einer Veranstaltung verletzt werden, erklärt er durch Abgabe seiner Nennung zu dieser Veranstaltung ausdrücklich, dass er jede medizinische Behandlung, Bergung, Beförderung zum Krankenhaus oder anderen Notfallstellen gutheißt. All diese Maßnahmen werden durch vom Veranstalter dafür abgestelltes Personal in bestem Wis-

sen sowie in deren Abschätzung des Zustandes des Teilnehmers ergriffen. Die Teilnehmer verpflichten sich, alle damit verbundenen Kosten zu übernehmen, sofern diese nicht durch die Lizenz-Unfallversicherung bzw. andere Versicherungsverträge abgedeckt sind. Die Teilnehmer verzichten für sich und ihre Rechtsnachfolger daher auch für jede Versicherungsgesellschaft, mit der sie eventuell zusätzliche Verträge abgeschlossen haben, auf jegliche direkte und indirekte Schadenersatzforderungen gegen die OSK, deren Funktionäre, den Veranstalter bzw. Organisator oder Rennstreckenhalter, sowie jede weitere Person oder Vereinigung, die mit der Veranstaltung zu tun hat (einschließlich aller Funktionäre und für die Veranstaltung Genehmigungen erteilende Behörden oder Organisationen) sowie andere Bewerber und Fahrer, insgesamt "Parteien" genannt. Die Teilnehmer erklären durch Abgabe ihrer Nennung zu dieser Veranstaltung, dass sie unwiderruflich und bedingungslos auf alle Rechte, Rechtsmittel, Ansprüche, Forderungen, Handlungen und/oder Verfahren verzichten, die von ihnen oder in ihrem Namen gegen die "Parteien" eingesetzt werden könnten. Dies im Zusammenhang mit Verletzungen, Verlusten, Schäden, Kosten und/oder Ausgaben (einschließlich Anwaltskosten), die den Teilnehmern aufgrund eines Zwischenfalls oder Unfalls im Rahmen dieser Veranstaltung erwachsen. Die Teilnehmer erklären durch Abgabe ihrer Nennung zu dieser Veranstaltung unwiderruflich, dass sie auf alle Zeiten die "Parteien" von der Haftung für solche Verluste befreien, entbinden, entlasten, die Parteien schützen und sie schadlos halten. Die Teilnehmer erklären mit Abgabe ihrer Nennung zu dieser Veranstaltung, dass sie die volle Bedeutung und Auswirkung dieser Erklärungen und Vereinbarungen verstehen, dass sie freien Willens diese Verpflichtungen eingehen und damit auf jedes Klagerecht aufgrund von Schäden gegen die "Parteien" unwiderruflich verzichten, soweit dies nach der österreichischen Rechtslage zulässig ist. Die Teilnehmer verzichten für sich und ihre Rechtsnachfolger jedenfalls gegenüber den "Parteien", daher insbesondere gegenüber der OSK, deren Funktionären, dem Veranstalter, Organisator oder Rennstreckenbetreibern, bzw. gegenüber der für diese Veranstaltung Genehmigungen ausstellenden Behörden oder Organisationen auf sämtliche Ansprüche betreffend Schäden welcher Art auch immer die mit dem typischen Sportrisiko verbunden sind, insbesondere auf alle typischen und vorhersehbare Schäden. Dies auch für den Fall leichter Fahrlässigkeit der „Parteien“.

25. Schiedsvereinbarung:

- a) Alle Streitigkeiten zwischen den Teilnehmern und der OSK bzw. deren Funktionären, sowie dem Veranstalter und Organisator, sowie zwischen der OSK bzw. deren Funktionären mit dem Veranstalter oder Organisator aus Schadensfällen (Personen-, Sach-, oder Vermögensschäden) im Zusammenhang mit dieser Motorsportveranstaltung, Trainings oder Rennen sind unter Ausschluss der ordentlichen Gerichte endgültig durch ein Schiedsgericht zu entscheiden.
- b) Das Schiedsgericht besteht aus drei Schiedsrichtern, nämlich dem Obmann und zwei Beisitzern. Der Obmann muss Rechtsanwalt oder ehemaliger Richter und in Haftungsfragen im Zusammenhang mit dem Motorsport erfahren sein.
- c) Jede Partei ernennt binnen zwei Wochen ab Bekanntgabe der Absicht einen Schiedsstreit zu beginnen einen Beisitzer. Wird der Streit von mehreren Klägern anhängig gemacht oder richtet er sich gegen mehrere Beklagte, erfolgt diese Benennung des Schiedsrichters im Einvernehmen zwischen den Streitgenossen. Die Beisitzer wählen den Obmann. Können sie sich über die Person des Obmannes nicht binnen zwei Wochen einigen, so ist der Obmann auf Antrag eines Beisitzers unter Bedachtnahme auf Punkt b) vom Präsidenten der Rechtsanwaltskammer Wien zu ernennen. Die Beisitzer können den so ernannten Obmann aber jederzeit einvernehmlich durch einen anderen ersetzen.
- d) Ernennet eine Partei nicht binnen zwei Wochen nach Erhalt der schriftlichen Aufforderung der Gegenseite seinen Beisitzer, oder können sich mehrere Streitgenossen binnen dieser Frist nicht auf einen Beisitzer einigen, so ist der Beisitzer auf Antrag der anderen Partei vom Präsidenten der Rechtsanwaltskammer Wien zu ernennen. Gleiches gilt wenn ein Beisitzer aus dem Amt ausscheidet und binnen zwei Wochen die betroffene Partei keinen Nachfolger bestimmt.
- e) Wenn ein Schiedsrichter das Amt nicht annimmt, die Ausübung verweigert oder ungebührlich verzögert oder handlungsunfähig wird, gelten für die Ersatznennung das Vorhergesagte sinngemäß. Zugleich ist der betroffenen Schiedsrichter abzuempfehlen.
- f) Das Schiedsgericht gestaltet sein Verfahren unter Bedachtnahme auf die subsidiären gesetzlichen Bestimmungen grundsätzlich frei. Das Schiedsgericht tagt in Wien. Das Schiedsgericht kann die von ihm zur Klärung des Sachverhaltes erforderlich gehaltenen Umstände auch ohne Antrag ermitteln und Beweise aufnehmen.
- g) Das Schiedsgericht entscheidet mit einfacher Mehrheit. Der Schiedsspruch ist eingehend zu begründen. Das Schiedsgericht entscheidet auch über die Kostentragung sowohl der Kosten des Schiedsverfahrens als auch der anwaltlichen Vertretung. Die Schiedsrichter sind nach den Bestimmungen des österreichischen Rechtsanwaltsstarifs zu entlohnen.
- h) Das Schiedsgericht ist unter Ausschluss der ordentlichen Gerichte auch berechtigt, einstweilige Verfügungen zu erlassen, sofern vorher dem Gegner Gelegenheit zur Äußerung gegeben wurde. Eine einstweilige Verfügung kann über Antrag bei wesentlicher Änderung der Umstände auch aufgehoben werden.
- i) Die Sportgerichtsbarkeit bleibt von dieser Schiedsvereinbarung unberührt.

**NUR GÜLTIG IN ZUSAMMENHANG MIT
DER VON DER OSK GENEHMIGTEN
VERANSTALTUNGSAUSSCHREIBUNG.**

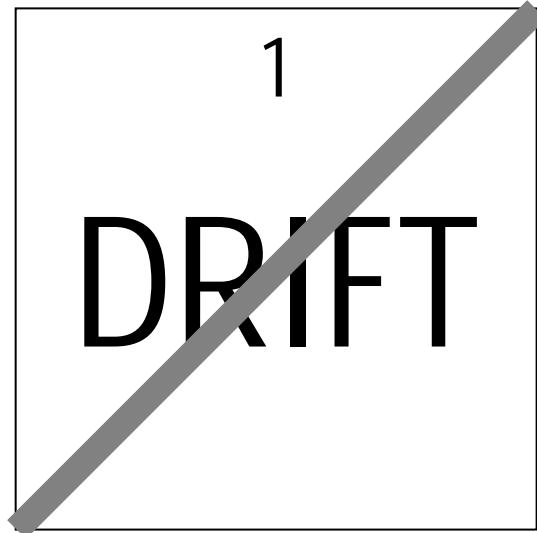
Anlage:

- 1.) Symbole die den Beginn/das Ende der einzelnen Streckenzonen anzeigen.
- 2.) Darstellung der eingesetzten Flaggensignale.

Strecken-Beschilderung:



Beginn der Drift-Zone Nummer 1.
Ab hier gelten die vom Juroren-Team bei der Fahrerbesprechung bekanntgegebenen Bewertungskriterien.



Ende der aktuellen Drift-Zone.
Mögliche Folgezonen sind entweder die nächste Driftzone oder eine No-Drift-Zone.



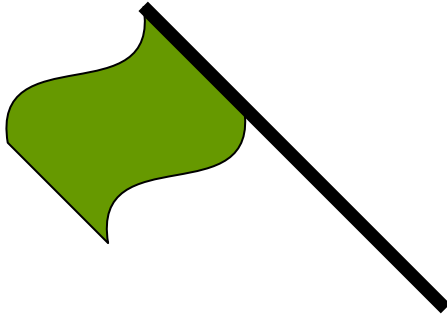
Beginn der No-Drift-Zone.
Ab hier ist kein Drift mehr erlaubt!
Sichere=verlangsamte Fahrweise.

Gilt außerhalb der Drift-Strecke:
max. 30 km/h, keine Burn-out's,
rücksichtsvoll/umsichtig fahren!

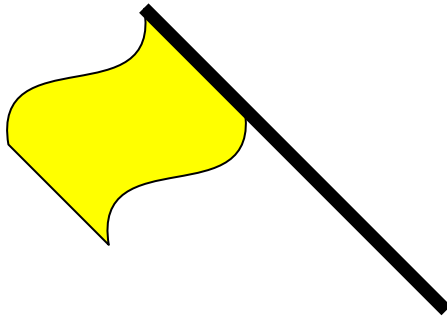


Ende der No-Drift-Zone.
Ab hier ist das Driften wieder erlaubt.

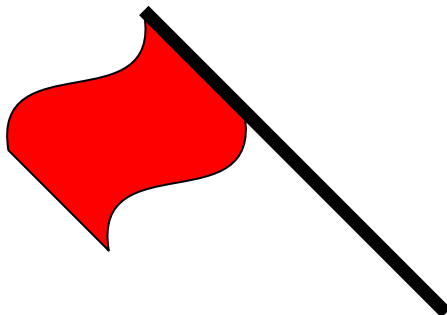
Flaggensignale:



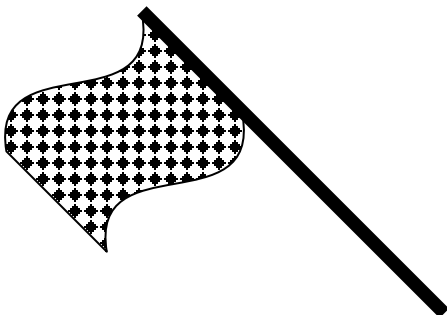
Grüne Flagge
Strecke frei=Start



Gelbe Flagge
Gefahr, Geschwindigkeit reduzieren, anhaltebereit fahren
Überholverbot, Drift abbrechen, sichere Fahrweise!
Vorbeifahren ist nur nach Aufnahme von Blickkontakt mit dem anderen Fahrer und/oder nach einem deutlichem Handzeichen gestattet!)



Rote Flagge
Abbruch, langsam zum Start zurück fahren



s/w-karierte Flagge
Ziel=Ende, Beginn der No-Drift-Zone
Langsam in die Servicezone zurückfahren!