



**2009**

**STANDARD-  
AUSSCHREIBUNG**

für die

**Österreichische Drift-Staatsmeisterschaft**



ÖAMTC  
FAHRTECHNIK



### **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](mailto:driftchallenge@oeamtc.at), Internet: [www.driftchallenge.at](http://www.driftchallenge.at) veranstaltet unter dem Titel „DUNLOP Drift Challenge Austria 2009 powered by DOTZ-Tuning Wheels“ (kurz „DCA“) folgende Läufe zur österreichischen Drift Staatsmeisterschaft:

- 1.) DUNLOP Drift Challenge Kärnten (FSZ-Mölbling-Mail): 16./17. Mai 2009 (Sa./So.)
- 2.) DUNLOP Drift Challenge Steiermark (FSZ-Lang-Lebring): 12./13. Juni 2009 (Fr./Sa.)
- 3.) DUNLOP Drift Challenge Saalfelden (FSZ-Saalfelden-Brandlhof, Salzburg): 10./11. Juli 2009 (Fr./Sa.)
- 4.) DUNLOP Drift Challenge Wachauring (FSZ-Melk, Niederösterreich): 22./23. August 2009 (Sa./So.)

### **2. Definition:**

Bei einer „Drift Challenge“ handelt es sich um einen „Fahrtechnikbewerb“ auf abgesicherter Rundstrecke mit Einzelstart. Das Ziel dieser neuen Motorsportdisziplin ist die optimale Fahrzeugbeherrschung und nicht ausschließlich die Erreichung der schnellsten Zeit; es gewinnt jener Fahrer, der sein Fahrzeug innerhalb der vorgegebenen Parameter am besten bewegt (siehe Punkt 12 „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 „Durchführungsbestimmungen“, die jeweils separat bekanntgegeben 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:

- freies Training (gebührenpflichtig, siehe Punkt 6.)
- administrative Abnahme
- technische Abnahme
- Fahrerbesprechung
- offizielles Training

#### Am zweiten Veranstaltungstag jeweils:

- Warmup
- 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 Einzelnennungen ist allerdings begrenzt, siehe Punkt b+c). Das Nenngeld beläuft sich dabei auf jeweils € 120,- inkl. MwSt. bzw. zusätzlich € 80,- inkl. MwSt. für das freie Training, gesamt somit € 200,- inkl. MwSt.

#### **b) Serien-Nennungen:**

Fahrer, die für die gesamte Serie „DUNLOP Drift Challenge Austria 2009“ nennen, haben folgende Vorteile:

- Fixer Startplatz (=gleiche Startnummer) bei allen vier Veranstaltungen.
- Preisvorteil bei Serien-Nennung: Anstatt gesamt € 800,- **nur € 680,-** inkl. MwSt.- Somit ist ein Lauf kostenlos!
- Inkl. DCA-Kappe und „DCA-Limited-Edition“ Langarm-Shirt (Siehe auch Punkt 11a „Bekleidung“).

Diese Vorteile können nur in Anspruch genommen werden, wenn die Nennung bis zum 30. April 2009 erfolgt. Das Nenngeld muss spätestens bis zur administrativen Abnahme der ersten Veranstaltung (=DC-Kärnten) 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, letzter Absatz). 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, der Nennung (für Veranstalter), dem Fahrer-Datenblatt (für Streckensprecher und Presse) und dem Fahrzeug-Datenblatt (für technische Abnahme und Kontrolle). Die Nennung gilt nur dann als gültig, wenn alle drei Formulare vollständig ausgefüllt vorliegen.

Die Nennung kann nur erfolgen, wenn entweder eine permanent verfügbare E-Mail-Adresse oder Fax-Nummer angegeben wird. Der Versand der Nennbestätigungen 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 lt. Motorsportgesetz geahndet.

Das „freie Training“ findet nur statt, wenn mindestens 30 Anmeldungen vorliegen. Wird diese Anzahl unterschritten, so behält sich der Veranstalter das Recht vor, das freie Training gegebenenfalls abzusagen und den genannten Fahrern die anteiligen Kosten entsprechend zurückzuerstatten.

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.

### **7. Zweifach-Nennungen und Begleitpersonen/Beifahrer:**

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!

Den Fahrern ist es während der offiziellen Trainings- und Bewerbläufe verboten, an der Veranstaltung unbeteiligte Personen ohne offizielle Erlaubnis im Bewerbsfahrzeug mitzunehmen! 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. Ein Vergehen wird von den Sportkommissären lt. Motorsportgesetz geahndet.

### **8. Lizenz:**

Teilnahmeberechtigt sind Inhaber einer von der OSK oder einer der FIA-Zentraleuropa-Zone-Föderationen für das Jahr 2009 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 („R-Lizenz“) empfohlen. Alle benötigten Informationen und Formulare sind auf der Homepage der OSK zu finden: [www.osk.or.at](http://www.osk.or.at), unter anderem:

- Formular für OSK-Jahreslizenz („R-Lizenz“): <http://www.osk.or.at/media/documents/20081205091924.pdf>
- Formular für OSK-Tageslizenz: <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>

### **9. 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 „Renntourwagen“ 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 (Beispiel: Ein Auspuff-Endtopf für Optik/Klang ist kein Vorteil, eine komplette Sportauspuffanlage hingegen schon.). Differentialsperren sind erlaubt, sofern diese serienmäßig verbaut oder als Original-Zubehör nachrüstbar sind/waren und ihre Sperrwirkung nicht größer als 75% ist. Das Verschweißen des Differentials ist bei Serienfahrzeugen ausdrücklich verboten! 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 Renntourwagen 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.

Als Modifikation in den Serienklassen sind nur Einrichtungen erlaubt, die die Sicherheit des Fahrers erhöhen (z.B. Hand-Feuerlöscher). Motorsport-Zubehör (z. B. Domstreben, Überrollkäfig, Schalensitze, H-Gurte, etc.) sind davon ausdrücklich ausgenommen. Der Einbau eines Sportlenkrads inkl. der dazugehörigen Adapter-Nabe ist möglich, wenn eine „Allgemeine Betriebserlaubnis“ (ABE, TÜV, o.ä.) nachgewiesen werden kann. Voraussetzung für diese Einbauten ist eine sichere Installation, die bei der technischen Abnahme überprüft wird.

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/oder das Bordwerkzeug darf/dürfen entfernt werden.

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 11a, 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! 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) 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 sind Teil der technischen Abnahme.

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 Betrugsversuch 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 Veranstalter in Absprache mit dem Sportkommissär und nach Bericht des technischen Kommissars.

**10. Kategorien/Klassen-Einteilung:**

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

**Kategorie „Serienfahrzeuge“:**

Klasse „S1“ => Serienfahrzeuge bis 2,5L-Hubraum

Klasse „S2“ => Serienfahrzeuge über 2,5L-Hubraum

Klasse „S3“ => Serienfahrzeuge mit Allradantrieb (Keine Unterteilung nach Hubraum.)

**Kategorie „Renntourenwagen“:**

Klasse „R1“ => Renntourenwagen bis 2,5L-Hubraum

Klasse „R2“ => Renntourenwagen über 2,5L-Hubraum

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 Meisterschaft halbiert (s. Punkt 13 „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.

**11. Sicherheit:**

**a) Fahrzeuge/Fahrer-Ausrüstung:**

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 Schalsitzen 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. Schalsitze 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. Schalsitze mit fixer Rückenlehne mit serienmäßigem 3-Punkt-Gurt. Auf die ordnungsgemäße und sichere Installation von Gurten/Sitzen/Überrollvorrichtungen wird besonders 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.

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 Kleidung zu tragen, wobei Arme und Beine unbedingt bedeckt zu halten sind. Geschlossenes Schuhwerk ist vorgeschrieben.

**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 drehende Räder einen Schaden an den Anlagen des Veranstalters verursachen, können entweder angezeigt, mit einer Geldstrafe belegt oder ausgeschlossen/disqualifiziert werden.

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 das Veranstaltungsgelände verlassen, ohne die Rennleitung darüber zu informieren, werden umgehend disqualifiziert.

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.

**12. Drift-Bewertung:**

Bei allen Strecken handelt es sich um geschlossene Rundkurse, die in mehrere Sektionen unterteilt sind:

- Bewertete „Drift-Zonen“ (siehe „Bewertungskriterien“)
- Neutrale „No-Drift-Zonen“ (Kein Drift erlaubt, sichere=langsame Fahrweise, Safety first!)
- „Bonus-Zonen“ (Gelingt ein Drift, so wird dies positiv bewertet. Misslingt er, so gibt es jedoch keine Abzüge!)
- Der Beginn/das Ende dieser Zonen sind mit entsprechenden Schildern am Streckenrand markiert (siehe Anhang).

Es werden jeweils eine Aufwärmrunde und eine Wertungsrunde gefahren. Die Bewertung erfolgt durch eine Fachjury in Sachrichterfunktion, deren Mitglieder den Fahrern mittels Durchführungsbestimmung bekanntgegeben und bei der Fahrerbesprechung vorgestellt werden. Pro Wertungssektion beraten sich jeweils 2-3 Juroren und gelangen miteinander zu einer einzelnen Benotung. Gegen diese Sachrichterentscheidungen ist kein Protest möglich.

Die Bewertungskriterien sind u.a.:

- a) Drift-Dauer (je länger, desto besser)
- b) Drift-Winkel (je größer, desto besser)
- c) Drift-Geschwindigkeit (je schneller, desto besser)
- d) Umsetzen des Drifts von einer Kurve in die nächste (Zeitpunkt, Genauigkeit)
- e) Art des Auslösens (Anstellen/Anpendeln, Lastwechsel, Zurückschalten, Handbremse, etc.)
- f) Fahr-Linie & Fahr-Stil (je nach Strecke unterschiedliche Kriterien)

**Hinweis: Die streckenrelevanten Punkte d/e/f werden von der Jury bei der Fahrerbesprechung erklärt.**

Abzüge gibt es für:

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

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

Grundlage der DCA ist das „Best of Three“-System. D.h. Jeder Fahrer fährt drei Wertungsläufe und das Ergebnis des besten Durchgangs wird für das Endresultat herangezogen. Im Falle eines Punktegleichstandes werden die Ergebnisse der beiden anderen Läufe für die weitere Wertung herangezogen.

Die Fachjury bewertet die gesamte - ihr zugeteilte - Drift-Zone, die aus mehreren Kurven besteht. Dabei kann das Jury-Team zwischen 0 und 20 Punkten (DC-Kärnten, DC-Steiermark, DC-Saalfelden) bzw. 0 und 30 Punkten (DC-Wachauring) vergeben. Die Summe der erzielten Punkte in den einzelnen Drift-Sektionen ergibt das Ergebnis des jeweiligen Durchgangs, wobei der Fahrer mit der höchsten Punkteanzahl in einem Durchgang Sieger ist.

### **13. Meisterschaftswertung:**

Im Rahmen der „DUNLOP Drift Challenge Austria 2009 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

Bei Punktegleichstand am Saisonende entscheidet die Anzahl der Siege bzw. der besseren Platzierungen.  
Streichresultate sind nicht vorgesehen.

### **14. 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!

### **15. 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: Wird in der jeweiligen Nennbestätigung bekanntgegeben.	
Hintere Stoßstange oder Heckklappe: www.driftchallenge.at	

Änderungen/Zusätze werden mit der Nennbestätigung oder mittels Durchführungsbestimmung bekanntgegeben. Fahrer, die die Veranstalterwerbung nur teilweise oder nicht vollständig am Fahrzeug anbringen wollen, müssen das doppelte Startgeld bezahlen. Bei einer vollständigen Verweigerung wird das dreifache Startgeld verrechnet.

### **16. Proteste:**

Gegen Sachrichterentscheidungen, wie z. B. die Bewertungen der Drift-Jury, 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,--.

### **17. 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 Staatsmeisterschaft gilt:

Die punktebesten Fahrer der „DUNLOP Drift Challenge Austria 2009 powered by DOTZ-Wheels“ in den Kategorien „Serienfahrzeuge“ und „Renntourenwagen“ erhalten den Titel „Österreichischer Staatsmeister“ und werden am Jahresende bei der OSK-Siegerehrung geehrt.

### **18. 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- und durchlässige 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 Kühlflüssigkeit) 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.

### **19. Allgemeines:**

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

### **20. 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.

### **21. Funktionäre:**

Organisationskomitee:

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

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

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.

### **22. 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 (resp. € 5.000.000,-- lt. OSK-Bestimmungen). Innerhalb dieser Summe sind außerdem Vermögensschäden von € 20.000,00 versichert. Die Veranstalter-Haftpflichtversicherung gilt innerhalb des Veranstaltungsgeländes während der ganzen 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,--.

### **23. 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 Wissen 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 Klage-

recht 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“.

**24. 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 abzuverufen.
- 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 Rechtsanwalts-tarifs 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  
VERANSTALTUNGS AUSSCHREIBUNG.**

Anlage:

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

## Drift-Zonen:



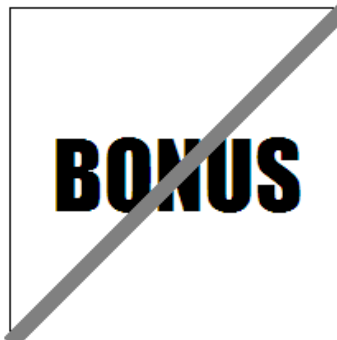
**ROT: Beginn der No-Drift-Zone**  
Ab hier ist kein Drift mehr erlaubt!  
Sichere=verlangsamte Fahrweise.



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



**GELB: Beginn der Bonus-Zone**  
Ab hier werden nur gute Drifts bewertet,  
Schlechte bzw. misslungene jedoch nicht.



**WEISS: Ende der Bonus-Zone.**  
Ab hier gibt es für schlechte bzw.  
misslungene Drifts wieder Punkteabzüge.

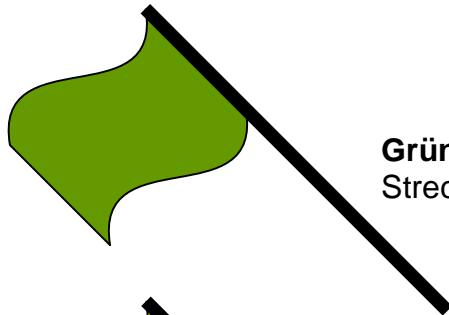


**GRÜN: Beginn der Drift-Zone**  
Ab hier gelten die vom Juroren-Team  
bei der Fahrerbesprechung bekannt-  
gegebenen Bewertungskriterien.

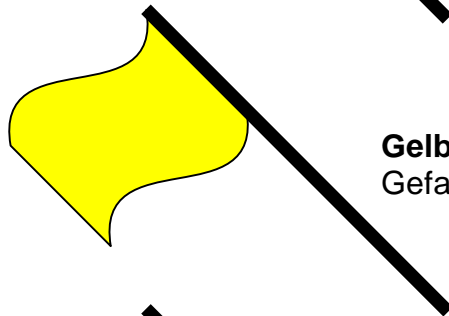


**WEISS: Ende der aktuellen Drift-Zone.**  
Mögliche Folgezonen sind:  
No-Drift-, Bonus-, nächste Driftzone

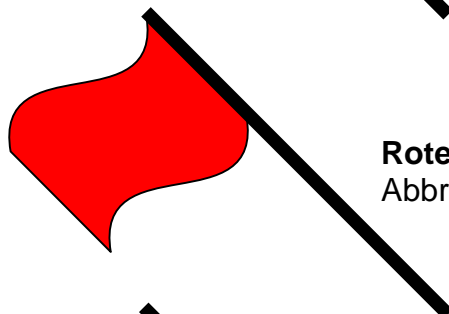
## Flaggensignale:



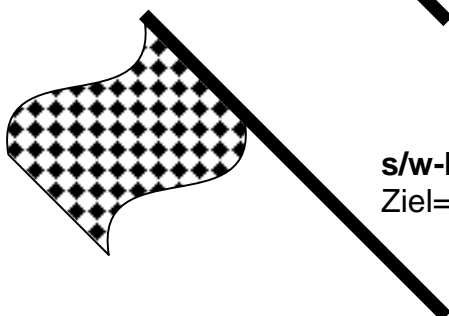
**Grüne Flagge**  
Strecke frei=Start



**Gelbe Flagge**  
Gefahr, verlangsamen, anhaltebereit fahren



**Rote Flagge**  
Abbruch, langsam zum Start zurück fahren



**s/w-karierte Flagge**  
Ziel=Ende, langsam in die Boxengasse fahren