

Reglement Saison 2011 der

IDS - INTERNATIONAL DRIFT SERIES

©MÄRZ 2011



IDS – International Driftsports GmbH

Goetheplatz 5
60313 Frankfurt a. Main
Germany

Dr.-Ing. Jörg Söhner
phone: +49 171 549 78 39
e-mail: js@driftsports.de

IDS - International Drift Series

Reglement Saison 2011

Version 4.0/3/2011

Wir freuen uns sehr, Ihnen das Wettbewerbsreglement für die Saison 2011 zur Verfügung stellen zu können.

In dieser Version werden die Regeln, die als Grundlage für die Organisation und die Durchführung der IDS-International Drift Series dienen, dargestellt. Wir empfehlen allen Mitwirkenden, Teams, Fahrern und Schiedsrichtern, dieses Reglement gründlich zu überprüfen.

IDS wünscht Ihnen eine sichere und erfolgreiche Rennsaison.

Inhaltsverzeichnis

1 Serien-Administration	1
1.1 Verantwortung für die Durchführung	1
1.2 Offizielle Besprechungen.....	1
1.3 Anerkennung des Reglements.....	1
1.4 Verantwortung für den Ablauf der Wettbewerbe	1
1.5 Anwendung und Auslegung des Reglements	1
1.6 Änderungen des Reglements und der Spezifikationen	2
2 Allgemeine Regelungen.....	2
2.1 Offizielle.....	2
2.2 Serien-Identifikation.....	2
2.3 Registrierung/Nennung.....	3
2.3.1 Genannte Autos.....	3
2.4 Teamvertretung.....	4
2.5 Fahrzeuge	4
2.5.1 Teilnahmeberechtigte Fahrzeuge.....	4
2.5.2 Bereifung	4
2.5.3 Fahrwerk.....	4
2.5.4 Sitze und Gurte	4
2.6 Fahrersicherheit	4
2.7 Klebeplan und Werbung.....	5
2.8 Veranstaltungsablauf	6
2.8.1 Anmeldung und Registrierung.....	7
2.8.2 Technische Überprüfung/Abnahme.....	7
2.8.3 Fahrerbesprechung/Briefing	8
2.8.4 Training.....	8

2.9	Signalflaggen	9
2.10	Proteste	10
2.10.1	Inoffizielle Anfrage	10
2.10.2	Protest einlegen	10
2.10.3	Protest Anhörung	10
2.11	Presseakkreditierung und Rechtseinräumung	10
2.12	Verhaltensregeln	11
2.12.1	Auftritt der Fahrer und Teams	11
2.12.2	Verhaltensregeln	12
2.12.3	Verstöße gegen das Reglement.....	12
2.12.4	Strafen und Sanktionen	13
2.13	Meisterschaft und Prämierung.....	14
3	IDS Street-Serie.....	14
3.1	Definition.....	14
3.1.1	Insassen-Sicherheitseinrichtungen.....	14
3.1.2	Fahrzeuge	15
3.2	Nennung und Teilnahme	15
3.2.1	Doppelstarter	15
3.3	Bewertungskriterien.....	15
3.4	Punktevergabe	16
3.5	Klebeplan.....	17
4	IDS-PRO Serie.....	17
4.1	Definition und allgemeine Bestimmungen.....	17
4.1.1	Sicherheitseinrichtungen.....	18
4.1.2	Fahrzeuge	22
4.2	PRO-Search.....	23
4.3	Teilnahme und Nennung.....	24

4.3.1 Doppelstarter	24
4.4 Bewertungskriterien.....	24
4.4.1 Qualifying	24
4.4.2 Finale	24
4.5 Punktevergabe	26
4.5.1 Sonderpunkte	27
4.6 Klebeplan.....	27
4.7 Öffentliche Auftritte	27
Anhang A: Allgemeine und technische Sicherheitsüberprüfung	i
Anhang B: Sicherheitsgurte und Gurtsysteme.....	ii
Anhang C: Gurtmontage	v
Anhang D: Zugelassene Fahrzeuge	vii
Anhang E: Zugelassene Reifen und Räder	viii
Anhang F: Datenerfassungssystem	ix
Anhang G: Anmeldebedingungen und -preise.....	x
Anhang H: Prämierung.....	xii
Anhang I: Änderungshistorie	xiii
Anhang J: Copyright & Legal Disclaimer	xiv

1 Serien-Administration

1.1 Verantwortung für die Durchführung

Die International Drift Series (im Folgenden „Serie“ genannt) gehört der IDS-International Driftsports GmbH (im Folgenden „Driftsports“ genannt, beides zusammen wird „IDS“ genannt) und regelt alle Serien-Events, nämlich den IDS PRO Search, IDS PRO Drift Meisterschaft, IDS Street Drift Meisterschaft sowie alle anderen Veranstaltungen der Driftsports GmbH. Die kommerziellen und administrativen Aufgaben werden durch die Driftsports GmbH durchgeführt.

1.2 Offizielle Besprechungen

Bei allen offiziellen Besprechungen und Anhörungen, die entweder die Auslegung oder Durchführung dieses Reglements oder administrative Belange der International Driftsports GmbH betreffen, muss ein Vertreter der Driftsports anwesend sein.

1.3 Anerkennung des Reglements

Jede Person oder Personengruppe, jedes Unternehmen, regionaler Partner oder Veranstalter sowie alle Inhaber einer Teilnahmeberechtigung sichern zu:

- das Reglement gelesen zu haben
- das Reglement ohne Ausnahme anzuerkennen und zu befolgen
- auf rechtliche Schlichtungsstellen oder Gerichte, die nicht ausdrücklich im Reglement angeführt werden, zu verzichten, außer mit der ausdrücklichen Genehmigung der International Driftsports GmbH

1.4 Verantwortung für den Ablauf der Wettbewerbe

Bei IDS-Veranstaltungen hat ausschließlich der IDS-Rennkommissar/Rennleiter die alleinige Verantwortung für die Durchführung der Wettbewerbe.

Er untersteht der Driftsports Geschäftsführung. Alle Rennbeteiligten unterstehen dem Rennkommissar/Rennleiter und haben seinen Anweisungen unbedingt zu folgen.

1.5 Anwendung und Auslegung des Reglements

Die Anwendung und Auslegung des Reglements obliegt der IDS gestellten Jurymitglieder und dem Rennkommissar/Rennleiter. Ihre Entscheidungen sind bindend. Um den Driftsport zu fördern, schnelle Entscheidungen über das Ergebnis der Wettbewerbe zu erlangen und in Anbetracht der sich daraus ergebenden Vorteile, verpflichten sich alle Teilnehmer anzuerkennen:

- Sollte ein Teilnehmer, ein Team oder Offizieller ein Rechtsverfahren anstreben oder weiterführen, so hat diese Person oder Organisation die IDS, und/oder ihre Partner, Agenturen oder Partnerorganisationen für alle Kosten, die aus diesem Prozess entstanden sind zu entschädigen, das gilt auch, aber nicht nur für Reisekosten und Kosten der Rechtsvertretung.
- Keinen Prozess gegen IDS und aller im Namen der IDS handelnden Personen anzustreben oder weiterzuführen, um Entscheidungen zu modifizieren oder umzukehren oder um Schadenersatz auf Grund dieser Entscheidungen zu erwirken.
- Nicht gegen Bestimmungen und Entscheidungen der IDS-Offiziellen zu prozessieren

- Im Falle von Auffassungs- und/oder Interpretationsunterschieden wird die deutsche Fassung des Reglements herangezogen. Die letztgültige Fassung ist entweder die gedruckte oder die auf der Webseite www.driftsports.de veröffentlichte.
- Am ersten (1.) Januar jeden Jahres tritt die für dieses Jahr gültige Version des Reglements in Kraft, die alle früheren Versionen ersetzt.

1.6 Änderungen des Reglements und der Spezifikationen

IDS behält sich das Recht vor, das Reglement, eine Regel, oder Spezifikation zu ändern. Diese Änderung erfolgt über eine schriftliche Verlautbarung. Die Verlautbarung erfolgt als E-Mail an die gemeldeten Wettkämpfer, alle Angestellten, sowie einer Meldung auf der Webseite www.driftsports.de. Der technische Leiter der IDS hat jederzeit das Recht die Sicherheitsbestimmungen zu erweitern, sofern er es für notwendig erachtet. Die Teams sind dafür verantwortlich, dem letztgültigen Reglement und den Meldungen zu entsprechen.

Anträge für Regeländerungen von Teilnehmern sind erwünscht und müssen mindestens 14 Tage vor dem beantragten Änderungsdatum schriftlich bei IDS eintreffen.

2 Allgemeine Regelungen

Es erfolgt die Erläuterung der allgemeinen Regelungen. Im Anschluss werden die Definition der Rennklassen und die Vorstellung entsprechender klassenspezifischer Regularien durchgeführt.

2.1 Offizielle

Jede IDS-Veranstaltung muss mit von IDS bestellten Personen, Agenten und Partnern besetzt werden, die den Ablauf der Veranstaltung gewährleisten. Die Offiziellen, deren Aufgabe die Leitung der Veranstaltungen ist, können aus

- Rennleiter,
- Jurymitgliedern,
- Technischem Leiter,
- Starter und
- Schriftführer

bestehen.

Diese werden Offizielle genannt und können Assistenten haben, die auch Offizielle genannt werden und an die Aufgaben abgegeben werden können.

Sie werden an allen Veranstaltungen von Beginn an zur Verfügung stehen und bleiben bis zum Ende des offiziellen Teiles jeder Veranstaltung im Amt. Offizielle können nur mit Ausnahmegenehmigung vom Rennleiter während des Rennens ihr Amt niederlegen. Kein Offizieller darf in einem Interessenskonflikt stehen, der aus einer Beziehung zu den Organisatoren, Teams, Fahrern, anderen Offiziellen oder Sponsoren, oder Angehöriger der Genannten, hervorgeht und ihn bei der unparteiischen Ausübung seiner Pflichten beeinträchtigt. Des Weiteren darf kein Offizieller an den Veranstaltungen teilnehmen, an welchen er sein Amt ausübt.

2.2 Serien-Identifikation

Alle Aufkleber, Emblem und Logos müssen gemäß des Reglements (s. Klebeplan) angebracht werden. IDS muss die Verwendung der IDS-Marke, Logos, oder anderes, im Besitz der IDS befindlichen, geistigen Eigentums, außerhalb einer IDS-Veranstaltung, genehmigen. Die unrechtmäßige Verwendung der IDS-Marke, Logos, oder

anderes, im Besitz der IDS befindlichen, geistigen Eigentums kann in Strafen, Strafzahlungen, Disqualifikation und/oder der Einleitung rechtlicher Schritte resultieren.

2.3 Registrierung/Nennung

Teilnahmeberechtigt sind alle Personen mit einer gültigen Pkw-Fahrerlaubnis. Personen ohne gültige Fahrerlaubnis benötigen eine Ausnahmegenehmigung von der IDS.

Zur Teilnahme aller Veranstaltungen ist eine erfolgreiche Registrierung bzw. Nennung erforderlich. Die Registrierung findet unter Leitung des Schriftführers statt. Die Registrierungen werden nach Eingang der Anträge am Sitz der IDS bearbeitet. IDS behält sich das Recht vor, eine maximale Teilnehmerzahl für eine Veranstaltung oder einen Anmeldeschluss festzulegen. Die Berücksichtigung der Teilnehmer erfolgt in der Reihenfolge der eingehenden Anmeldungen unter Beachtung aktueller Meisterschaftstände. Alle Fahrer, Crewmitglieder, Gäste, Teilnehmer und Sponsoren der Serie müssen registriert sein. Die Termine und Adressen für die Registrierung werden auf der Webseite www.driftsports.de für alle Veranstaltungen bekannt gegeben.

Die Registrierung/Nennung und Bezahlung erfolgt ausschließlich per Buchungssystem via Internet auf der Webseite www.driftsports.de. Gäste, Sponsoren und Crewmitglieder werden vor Ort registriert.

Eine erfolgreiche Nennung per Buchungssystem wird per Schreiben in digitaler Form (E-Mail oder Internet) entweder direkt oder im Nachgang bestätigt. Die Teilnahmebestätigung ist zur Veranstaltung mitzubringen.

Der Nennschluss wird jeweils zu den entsprechenden Veranstaltungen ebenfalls unter www.driftsports.de bekannt gegeben. Ein Stornierung bzw. Rückerstattung der Nenngebühren ist mit Ablauf des Nennschlusses nicht mehr möglich.

Eine mündliche oder fernmündliche Nennung ist nicht zulässig. Sie kann nur in Ausnahmefällen durch die Organisation gestattet werden. Eine Garantie kann für eine solche Nennungsart nicht übernommen werden. Der Teilnehmer hat für die Ausstellung einer Bestätigung selbst zu sorgen.

Alle erforderlichen Daten müssen bei der Nennung abgegeben werden. Fehlerhafte oder unvollständige Nennungen sind ungültig und werden nicht berücksichtigt. Der Teilnehmer haftet selbst für die Vollständigkeit seiner Anmeldung.

Der gemeldete Fahrer erhält eine Teilnahmeberechtigung entsprechend der Rennklasse. Diese ist jeweils nur für eine Saison gültig. Die Teilnahmeberechtigung berechtigt ausschließlich zur Teilnahme an den IDS-Veranstaltungen. Fahrer ohne Teilnahmeberechtigung, sind nicht berechtigt an Veranstaltungen teilzunehmen. IDS Teilnahmeberechtigung können widerrufen werden, sollten sich die Fahrer nicht an das Reglement halten.

Die IDS kann zu Beginn der Saison eine kostenpflichtige Schulungsmaßnahme (Fahrer-Zertifizierungsmaßnahme) durchführen, die für die Teilnahme an IDS-Veranstaltung verpflichtend sein kann. Die Termine dazu werden rechtzeitig bekannt gegeben. Für Gastfahrer werden individuelle Schulungsmaßnahme durchgeführt.

2.3.1 Genannte Autos

Die Nennung des Teilnehmers erfolgt mit einem speziell in der Nennung aufgeführten Fahrzeug.

Ein Wechsel des Wettkampfautos kann nur mit Einverständnis der Rennleitung erfolgen. Das Wettkampfauto hat die Anforderungen des Reglements zu erfüllen.

Sollte ein genanntes Fahrzeug vor einer Veranstaltung nicht wettkampfbereit oder defekt sein, so kann die Organisation bis 24 Stunden vor der Veranstaltung benachrichtigt und ein Ersatzfahrzeug gemeldet werden. Das Ersatzfahrzeug hat ebenfalls den Anforderungen des Reglements zu entsprechen und muss die technische Abnahme bestehen.

Bei einem Defekt während einer Veranstaltung kann kein Ersatzfahrzeug eingesetzt werden.

2.4 Teamvertretung

Ein Team besteht aus einem Fahrer mit Fahrzeug und einer zusätzlichen zum Fahrer zugeordneten Person. Jedes Team muss eine (1) Person nominieren, die als Vertreter des Teams handelt. Dieser Sprecher des Teams ist die einzige Person, die

- offiziell für das Team sprechen,
- Protest einlegen,
- eine Nennung oder Fahrzeug zurückziehen und

Änderungen und Ergänzungen an der Team-Zulassungsliste vornehmen darf.

Sollte ein Teamsprecher während einer Veranstaltung gewechselt werden müssen, müssen der Schriftführer, der Technische Leiter und der Rennleiter informiert werden.

2.5 Fahrzeuge

2.5.1 Teilnahmeberechtigte Fahrzeuge

Teilnahmeberechtigt sind generell alle heckangetriebenen Fahrzeuge. Allrad- und frontangetriebene Fahrzeuge sind bisher nicht vorgesehen und gestattet. Fahrzeuge, deren Antrieb von Front- oder Allradantrieb auf Heckantrieb geändert wurde, sind gestattet. Eine Straßenzulassung ist nicht erforderlich. Entsprechend der Klasseneinteilung sind spezifische Sicherheitseinrichtungen gefordert und zu beachten.

Die Rennleitung behält sich vor, Fahrzeuge mit gefährlichen oder ungeeigneten Umbauten nicht zuzulassen und von den Veranstaltungen auszuschließen.

Sollte die Möglichkeit bestehen, dass ein Fahrzeug während des Wettbewerbs Teile der Karosserie verlieren kann und dadurch eine Gefahr darstellen oder die Optik des Fahrzeuges beeinträchtigen würde, kann dieses Fahrzeug von der Strecke entfernt und vom Wettbewerb ausgeschlossen werden. Fahrzeuge, die das Rennen mit fehlenden Karosserieteilen bestreiten, ohne die Rennleitung unverzüglich zu informieren, können mit einer Strafe belegt werden.

2.5.2 Bereifung

Die Bereifung muss ausreichend Profil aufweisen, die Reifenkarkasse darf nicht sichtbar sein. Das Profil darf nicht zum Sicherheitsrisiko werden. Die Vorderreifen müssen zur technischen Abnahme das Mindestprofil nach der Straßenverkehrsordnung (StVO) vorweisen. Rennreifen oder Slicks sind nicht gestattet.

2.5.3 Fahrwerk

Für das Fahrwerk sind bisher keine Regulierungen vorgesehen.

2.5.4 Sitze und Gurte

Rennschalen, Konsolen und Gurtsysteme mit FIA-Zulassungen sind generell erwünscht. Ein Beifahrersitz mit Gurtsystem muss montiert sein.

2.6 Fahrersicherheit

Alle Fahrer und Beifahrer müssen während des Betriebes des Fahrzeuges einen Helm tragen.

Während der Veranstaltung bzw. Betriebes des Fahrzeuges müssen alle Fahrer und Beifahrer durch ihre Gurtsysteme gesichert sein.

Das Betanken der Fahrzeuge ist nur an dafür ausgewiesenen Plätzen erlaubt.

Die Fahrzeuge dürfen keinerlei Flüssigkeiten verlieren. Sollte dies vor oder während des Betriebes der Fall sein, muss das Fahrzeug umgehend innerhalb von 15 Minuten repariert werden. Sollte dies nicht möglich sein, so wird das Fahrzeug umgehend disqualifiziert.

Das Fahrzeug muss über eine funktionsbereite Beleuchtung (Abblendlicht, Rücklicht, Bremslicht, Blinker) verfügen.

Das Fahrzeug muss jederzeit sicher zum Stillstand gebracht werden können, um sich und die anderen Teilnehmer zu schützen. Um dies sicher zu stellen, ist es zwingend notwendig, dass die Betriebsbremse (Fußbremse) des Fahrzeuges auf alle vier Räder wirkt. Modifikationen im Bremssystem sind erlaubt, unter der Bedingung dass die Grundfunktion (Bremswirkung auf allen vier Rädern) nicht beeinflusst wird. Änderungen in der Bremsanlage (Scheiben, Beläge, Leitungen, Bremsdruckregler, Hydraulische Handbremse, Druckbegrenzer und Absperrhähne) sind erlaubt wenn diese fachmännisch eingebaut und zu hundert Prozent funktionstüchtig sind. Eventuell vorhandene Absperrhähne sind dabei im Bremskreis zwischen der Handbremse und der Hinterräder anzubringen.

Beifahrer sind während den Wertungsläufen generell nicht gestattet.

Bei Trainingsveranstaltungen, Show- und Demonstrationsfahrten sind Beifahrer nur durch Bekanntmachung zugelassen. Gegebenenfalls müssen zusätzliche Dokumente, z.B. Verzichtserklärungen auf Anordnung des Rennleiters ausgefüllt und unterzeichnet werden.

Die Mitnahme von Pressevertretern oder Filmteams muss vom Rennleiter ausdrücklich genehmigt werden.

2.7 Klebeplan und Werbung

Der nachfolgende Klebeplan ist für alle Veranstaltungen einzuhalten und wird bei der technischen Abnahme überprüft. Eine Modifikation der Beklebung oder Nichteinhaltung führt zum Ausschluss des betreffenden Fahrzeuges von der Veranstaltung. Die angegebenen Maße können abweichen. Änderungen behält sich die Organisation vor. Die verbleibenden Freiflächen stehen dem Team/Fahrer zur freien Verfügung. Die Aufkleber werden zum Großteil von der Organisation in der Erstausrüstung in zweifacher Ausfertigung gestellt. Selbst zu organisierende Aufkleber sind angegeben. Zusätzlich benötigte Aufkleber nach der Erstausrüstung sind gegen Gebühr zu bestellen. Die Seitenaufkleber sind beidseitig anzubringen. Die Maßangaben können abweichen:

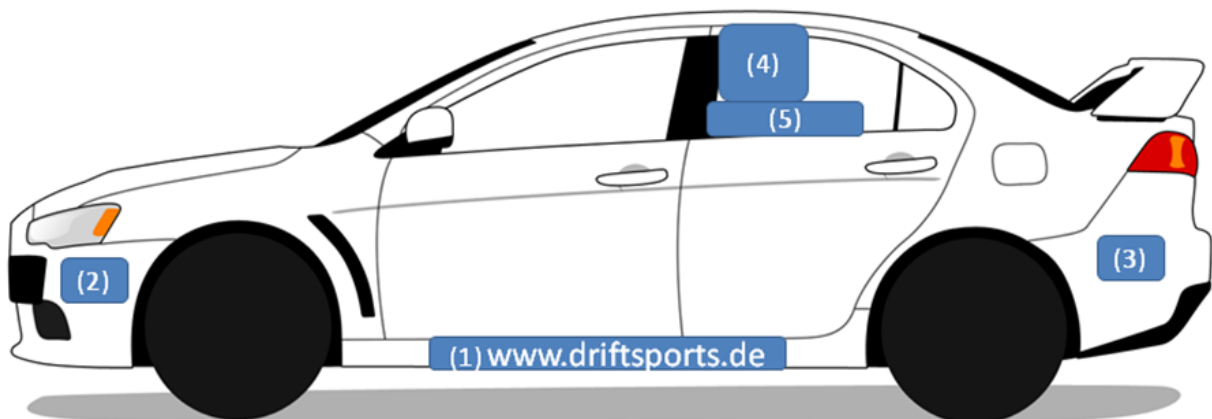


Abbildung 1: Klebeplan - Seitenansicht



Abbildung 2: Klebeplan – Front- und Rückansicht

#	Beschreibung	Hersteller	ca. Maße [cm]
1	Aufkleber auf Schweller mit Schriftzug "www.driftsports.de" oder andere. Die Stelle dieses Aufklebers kann fahrzeugspezifisch variieren.	Organisation	15x100
2	Sponsoraufkleber Kotflügel vorne	Organisation	15x20
3	Sponsoraufkleber Kotflügel hinten	Organisation	15x20
4	Startnummer mit Sponsor Tür/Seite	Organisation	20x20
5	Nationalflagge und Name, Seitenscheibe hinter Fahrer	Fahrer/Team	15x40
6	IDS/Sponsoraufkleber Windschutzscheibe	Organisation	15x150
7	Sponsoraufkleber Motorhaube links	Organisation	30x60
8	Sponsoraufkleber Motorhaube rechts	Organisation	15x35
9	Sponsoraufkleber Nummernschild vorn und hinten	Organisation	15x35
10	IDS/Sponsoraufkleber Heckscheibe	Organisation	15x150

Der Klebeplan kann klassen- und veranstaltungsspezifisch abweichen und wird entsprechend bekannt gegeben und vermerkt. Aufkleber und Werbung anderer Unternehmen als die von der Organisation aufgeführten, sind vor Saisonbeginn anzugeben und zu genehmigen. Die Organisation behält sich vor, konkurrierende oder schädigende Werbung und deren Aufkleber entfernen zu lassen, bzw. zu verbieten.

Generell empfiehlt die IDS sowohl Fahrzeug als auch Fahrer und Team unter ein entsprechendes Motto zu stellen und somit den generellen werbetekhnischen Auftritt und die Präsentation des ganzen Teams danach auszurichten. Somit werden sich unterschiedliche Charakteren und Motive in der Szene herauskristallisieren, womit sich die Fans und Zuschauer entsprechend einfacher identifizieren können. Der Klebeplan wurde vor diesem Hintergrund ausgelegt, womit vor allem die Seitentüren größtenteils frei verbleiben.

2.8 Veranstaltungsablauf

Generell besteht eine Veranstaltung aus den Elementen Fahrerbesprechung (Briefing), Freies Training, Qualifying, Finalläufe und eventuelle Show-, Demonstrations- und Taxifahrt-Veranstaltungen. Die Reihenfolge

ist nicht zwingend vorgeschrieben, jedoch ist die Organisation bemüht die Trainingsmöglichkeiten sinnhaft entsprechend der zur Verfügung stehenden Streckenzeit vor dem Qualifying und den Finalläufen durchzuführen. Ebenso sollten alle Veranstaltungselemente durchgeführt werden. Äußere Umstände können jedoch eine Modifikation des vorgesehenen Zeitplanes unabdingbar machen. Die Fahrer/Teams haben keinen Anspruch auf nicht durchgeführte Veranstaltungselemente. Die Organisation behält sich vor, diverse Veranstaltungselemente an verschiedenen Orten und zu verschiedenen Zeiten durchzuführen.

Vor der Veranstaltung, somit vor dem freien Training, oder gegebenenfalls vor der Qualifikation, findet die Fahrerbesprechung statt. Die Teilnahme an der Fahrerbesprechung vom Anfang bis zum Ende ist Pflicht. Der Veranstalter führt eine Anwesenheitsliste, die mit Unterschrift der Fahrer bestätigt wird. Soweit möglich, wird die Fahrerbesprechung in Deutsch und in Englisch gehalten. In der Fahrerbesprechung werden die Fahrer über den Startmodus, den Rennablauf und gegebenenfalls über Besonderheiten der Veranstaltung informiert.

Ein Verstoß gegen die Teilnahmepflicht, nämlich das unentschuldigte Fernbleiben, kann mit einem Startverbot durch den Veranstalter geahndet werden.

2.8.1 Anmeldung und Registrierung

Anmeldebedingungen und -preise sind in Anhang G: beschrieben. Vor jeder Veranstaltung ist die Anwesenheit durch Registrierung bei der Organisation gegen Unterschrift von jedem Fahrer persönlich zu bestätigen. Die Anmeldebestätigung ist zur Registrierung auf Nachfrage der Organisation vorzulegen.

2.8.2 Technische Überprüfung/Abnahme

Zulassungsüberprüfung

Spätestens zu Beginn der Saison, d. h. zum ersten Wertungslauf, führt der Veranstalter eine technische Überprüfung der Fahrzeuge durch. Dabei handelt es sich um eine einmalige Jahresüberprüfung am ersten Wettkampftag. Weitere systematische Überprüfungen während der Saison finden nicht statt. Vorherige Überprüfungen bei Trainingsveranstaltungen oder PRO-Search-Veranstaltungen sind vorgesehen.

Die technische Abnahme überprüft die Einhaltung der im Reglement definierten Sicherheitseinrichtungen und protokolliert diese. Der Fahrer erhält eine Kopie der technischen Abnahme und verpflichtet sich, bestehende Mängel nach Anweisung des technischen Fachpersonals nachzuarbeiten. Das Fachpersonal legt den Zeitpunkt bis zur Erledigung der bestehenden Mängel fest und protokolliert dies ebenfalls. Das Fachpersonal hat das Recht ein Fahrzeug von der Veranstaltung nach seinem Ermessen auszuschließen.

Entsprechendes Fachpersonal stellt der Veranstalter zur Verfügung. Nach erfolgreicher technischer Abnahme des Fahrzeuges erhält dieses einen entsprechenden Nachweis/Zertifikat in Form einer Markierung am Auto (bspw. Aufkleber, etc.). Ausschließlich Fahrzeuge, die die jährliche Überprüfung bestanden und den Nachweis erhalten haben, dürfen an den Wettbewerben teilnehmen. Ein Fahrzeug ohne Zertifikat ist von der Teilnahme an der Veranstaltung ausgeschlossen.

Während jeder Veranstaltung kann die Organisation oder eine von ihr beauftragte Person, zufällig ausgewählte Fahrzeuge überprüfen. Die Überprüfung kann vor der Veranstaltung, mittels Vorladung auch während oder nach einer Veranstaltung oder durch andere Methoden stattfinden.

Es ist die Aufgabe des Fahrers oder des Teams sicherzustellen, dass das Fahrzeug jederzeit den Zulassungsbestimmungen entspricht.

Modifikationen

Jedes Fahrzeug, das nach der Erteilung des Nachweises zur Zulassung zerlegt, modifiziert, oder sonstwie die Sicherheit betreffend verändert wurde oder dessen Gültigkeit fraglich ist oder, dass in einen Unfall verwickelt

war, mit denselben Konsequenzen, muss vom Fahrer oder Team neuerlich einer Überprüfung zugeführt werden. Es ist die Pflicht der Fahrer oder Teams, dem technischen Leiter Veränderungen am Fahrzeug anzuzeigen. Es ist ebenfalls erforderlich, die Organisation über eine anstehende technische Überprüfung hinzuweisen. Dies ist spätestens 2 Wochen vor der Veranstaltung schriftlich durchzuführen. Sollte dieser Hinweis nicht erfolgen, besteht kein Anspruch auf eine Teilnahme an einer Veranstaltung bei nicht erfolgter technischer Abnahme.

Beschädigungen

Sollte ein Fahrzeug durch einen Unfall oder Vorfall beschädigt worden sein, kann der technische Leiter das Jahresüberprüfungszertifikat entfernen. Ein neues Jahresüberprüfungszertifikat kann nach einer neuerlichen Überprüfung, oder der Reparatur und anschließender Überprüfung erteilt werden. Die Fahrer oder Teams sind verpflichtet, dem technischen Leiter vollständig jede Beschädigung anzuzeigen.

Vertreter des Teams

Während der technischen Überprüfung darf nur ein (1) Vertreter des Teams anwesend sein. Der Bereich in dem die Überprüfung stattfindet sollte abgetrennt sein und eine ungestörte Überprüfung gewährleisten. Alle anderen Mitglieder des Teams müssen diesen Bereich verlassen.

Ggf. anfallende Kosten für eine technische Nachprüfung werden von dem zu prüfenden Team übernommen.

2.8.3 Fahrerbesprechung/Briefing

Die IDS-Organisation wird während der Veranstaltungen mehrere Besprechungen mit den Fahrern und Mannschafts- und Teamleitern abhalten. Dabei kann es sich um eine oder mehrere Besprechungen handeln. Die Ankündigung der Besprechungen erfolgt rechtzeitig in etwaigen Reglementsanhängen, Ausschreibungen oder durch andere Veröffentlichungen. In den Besprechungen wird das, für die Veranstaltung gültige Reglement, sowie gegebenenfalls neue Regeln oder Verordnungen, die die Veranstaltung betreffen, bekannt gemacht.

Die Teilnahme der Fahrer und der Teamverantwortlichen an ihren jeweiligen Besprechungen ist vom Anfang bis zum Ende, dem Reglement entsprechend, verpflichtend. Der Veranstalter führt eine Anwesenheitsliste, die mit Unterschrift der Fahrer bestätigt wird. Soweit möglich wird die Fahrerbesprechung in Deutsch und in Englisch gehalten. In der Fahrerbesprechung werden die Fahrer über den Startmodus, den Rennablauf und gegebenenfalls über Besonderheiten der Veranstaltung informiert. Sofern erforderlich, behält sich die IDS das Recht vor, auf kurze Frist Besprechungen einzuberufen.

Ein Verstoß gegen die Teilnahmepflicht, nämlich das unentschuldigete Fernbleiben, kann mit einem Startverbot durch den Veranstalter geahndet werden.

2.8.4 Training

Vor der Qualifikation kann, je nach Verfügbarkeit, ein freies Training abgehalten werden.

Das Training kann in einem oder in mehreren Durchgängen stattfinden. Die Dauer des freien Trainings beträgt insgesamt mindestens 30 Minuten. Sollten Trainingszeiten geändert werden, so wird diese Änderung schriftlich bekannt gegeben. Der Ablauf und die Dauer des freien Trainings gibt der Rennleiter in der Fahrerbesprechung vor.

Die Rennstrecke darf während der offiziellen Trainingszeiten nur mit dem genannten Fahrzeug und von dem für das Fahrzeug genannten Fahrer befahren werden.

Die Trainingszeiten der Fahrer sind unlimitiert.

Den Anweisungen des Rennleiters ist unbedingt Folge zu leisten.

Die Erläuterungen der restlichen Veranstaltungselemente erfolgt in den einzelnen Klassen.

2.9 Signalflaggen

Es gelten die im Motorsport üblichen anerkannten Signalflaggen und deren Bedeutung. Die folgenden Flaggen werden verwendet, um Fahrer über bestimmte Bedingungen zu informieren und den Fahrern Anweisungen über ihr entsprechendes Verhalten zu geben. Meist werden Stoffbahnen verwendet, können jedoch mit ähnlich kodierten Tafeln oder Beleuchtungen ersetzt werden. Dauerlicht entspricht dabei den gehaltenen Flaggen, blinkendes Licht entspricht geschwungenen Flaggen:

Flagge	Farbe/Handhabung	Bedeutung
	weiß geschwenkt	Ein langsames Fahrzeug (Interventions-Fahrzeug) befindet sich auf der Strecke. In dem Streckenabschnitt, wo die weiße Flagge gezeigt wird, darf kein anderes Fahrzeug überholt werden. Das Überholen des langsamen Fahrzeuges ist gestattet.
	blau geschwenkt oder stillgehalten	Signalisiert einem Fahrer, dass er überholt (überehrt) werden wird. Stillgehalten: Fahrer wird gleich überholt, in der Spur bleiben. Geschwenkt: Einer oder mehrere Teilnehmer will/wollen den Fahrer überholen, Platz machen und Überholen ermöglichen.
	gelb geschwenkt	Gefahr voraus. Überholen verboten. Absolutes Driftverbot Der Fahrer den Drift abbrechen und muss sich zum Anhalten bereit halten. Überhol- und Driftverbot bis grüne Flagge gezeigt wird.
	grün geschwenkt	Ende einer zuvor angezeigten Gefahr. Strecke frei. Ebenfalls als Anzeige zum Start der Aufwärmrunden oder zu Trainingsperioden.
	rot geschwenkt	Abbruch des Trainings, Qualifyings oder Rennens. Alle Fahrer müssen ihr Tempo verlangsamen und an die Box zurückkehren.
	gelb mit vertikalen roten Streifen	Die Strecke ist rutschig (Öl, Wasser, Verschmutzung) Deuten die Streckenposten zum Himmel, wird so überraschend einsetzender Regen angezeigt.
	schwarz mit orangenem Kreis	Diese Flagge wird gemeinsam mit der jeweiligen Startnummer gezeigt. Fahrer muss wegen eines technischen Defektes an die Boxen, kann nach erfolgreicher Reparatur weiterfahren.
	schwarz/weiß diagonal	Eine Verwarnung wegen unsportlichem Verhalten. Schwarze Flagge droht.
	schwarz gehalten	Diese Flagge wird gemeinsam mit der jeweiligen Startnummer gezeigt. Der betroffene Fahrer wird vom Rennen ausgeschlossen (Disqualifikation) und muss unverzüglich an die Box.

2.10 Proteste

2.10.1 Inoffizielle Anfrage

Vor dem Einlegen eines offiziellen Protestes, wird den Teilnehmern nahegelegt, zu versuchen, ihre Anliegen inoffiziell beizulegen. Sollten Tatsachen bekannt werden, die Ursache für einen Einspruch sein könnten, so sollten die betroffenen Parteien die Organisation mündlich davon in Kenntnis setzen. Der Offizielle wird die nötigen Schritte einleiten und versuchen sofort aktiv zu werden, kann aber die Angelegenheit an den Rennleiter weiterleiten. Es ist möglich, dass Entscheidungen erst später getroffen werden können, weswegen Teilnehmer nicht mit einer sofortigen Lösung und Behebung rechnen können.

Eine inoffizielle Anfrage darf keinesfalls die Tätigkeiten der Offiziellen oder die Durchführung und Sicherheit der Veranstaltung und anderer Teilnehmer, beeinträchtigen.

2.10.2 Protest einlegen

Offizielle Proteste können mündlich innerhalb der unten festgesetzten Zeitlimits beim Rennleiter eingelegt werden. Diese müssen jedoch am Folgetag nach der Veranstaltung schriftlich mit Angabe von Ort und Zeit des Protestes per E-Mail nachgereicht werden. Im Protest muss angegeben werden, worin der Verdacht besteht und gegen welche Teile des Reglements verstoßen worden wäre.

Proteste gegen eine Renn-Meldung (Nennung), die Gültigkeit eines Anwärters oder Fahrers oder der Eignung eines Fahrzeuges müssen bis spätestens vier (4) Stunden vor Beginn der Qualifikation eingelegt werden.

Proteste auf Grund eines Fehlers oder Unregelmäßigkeiten während eines Wettbewerbes, müssen innerhalb von 30 Minuten nach diesem Vorfall, eingelegt werden.

Proteste gegen Ergebnisse der Rennen müssen innerhalb von 30 Minuten nach Beendigung des Wertungsdurchganges eingelegt werden.

Proteste gegen alle anderen Handlungen eines Offiziellen müssen innerhalb von 30 Minuten nach dem Vorfall eingelegt werden.

Das Einlegen eines Protests bedeutet nicht notwendigerweise, dass der Rennleiter eine Anhörung der Parteien innerhalb dieser Fristen durchführt. Der Ablauf der Veranstaltung kann Priorität gegenüber der Anhörung des Protestes haben. Wenn der Protest fristgerecht eingelegt wurde, hat derjenige, der diesen Protest eingelegt hat, reglementkonform gehandelt.

2.10.3 Protest Anhörung

Der Rennleiter oder ein von ihm beauftragter Offizieller, wird schnellstmöglich den Protest anhören und eine Entscheidung treffen. Der Rennleiter wird versuchen, jeder beteiligten Partei die Möglichkeit einzuräumen, Stellung zu nehmen und Informationen vorzulegen. Die Entscheidung des Rennleiters ist endgültig.

Es wird vorausgesetzt, dass Proteste angebracht, begründet, logisch und auf verlässlichen Beweisen basieren.

2.11 Presseakkreditierung und Rechtseinräumung

Fahrer, Teammitglieder und sonstige Personen, die Aufnahmen jeglicher Art von IDS-Veranstaltungen zu kommerziellen Veröffentlichungszwecken planen, haben eine Registrierung bzw. Akkreditierung bei der Organisation durchzuführen. Die IDS-Organisation klärt den o.g. Personenkreis über die Sicherheitsrichtlinien und die Verwendungskriterien des Bild- und Videomaterials auf. Die Richtlinien sind vom o.g. Personenkreis unter Angabe der Personalien und sonstigen notwendigen Angaben gegenzuzeichnen. Die IDS-Organisation hat

das Anrecht auf eine Kopie und Übertragung des Nutzungsrechtes des aufgezeichneten Materials. Zuwiderhandlungen gegen die aufgeführten Richtlinien können zum Ausschluss von der Veranstaltung führen.

Der Fahrer räumt dem Veranstalter das Nutzungsrecht zur graphischen Vervielfältigung und Verbreitung aller Bilder, Texte, Listen, Videos, usw. des Fahrers und/oder seiner Autos, die im Rahmen von Veranstaltungen des Veranstalters erstellt werden, ein. Der Veranstalter hat ferner das Recht, den Vor- oder Nachdruck u. a. in Einzelausgaben, Sammlungen, Anthologien, Programmheften, Zeitungen und Zeitschriften zu erlauben und zwar auch getrennt von den Veranstaltungen. Der Fahrer räumt dem Veranstalter ferner die folgenden Nutzungsrechte bzw. Vergütungsansprüche ein:

- a) Die Rechte an Fotos, Videos, Text, Listen, die im Rahmen einer Veranstaltung erstellt wurden;
- b) die Fernseh-, Internet-, Hörfunk- o.ä. Rechte;
- c) Filmvorführungsrechte;
- d) die Rechte an Aufnahmen auf Tonträgern und Bildtonträger und die Vervielfältigungs- und Verbreitungsrechte an Tonträgern und Bildtonträgern bei Bildtonträgern einschließlich der Vergütungsansprüche;
- e) die Rechte zur Benutzung des Werkes (mit oder ohne Text) zur Herstellung von Filmwerken oder jeder anderen Art von Aufnahme auf Bildtonträgern;
- f) Bearbeitungen und sonstige Veränderungen, insbesondere die Aktualisierung oder Nutzung mit fremdsprachiger Texten;
- g) das Werk bzw. eine Bearbeitung des Werkes für Werbezwecke aller Art zu nutzen bzw. eine Nutzung zu Werbezwecke aller Art durch Dritte zu erlauben;
- h) die Benutzung des Werkes zu verwerten (Großes Recht).
- i) diejenigen Rechte, die durch künftige technische Entwicklung oder durch Änderung der Gesetzgebung entstehen und erwachsen, soweit sie den Rechten in den Buchstaben a) bis h) entsprechen.

2.12 Verhaltensregeln

2.12.1 Auftritt der Fahrer und Teams

Fahrer und Teams müssen jederzeit sauber, ordentlich und vorzeigbar sein. Fahrer Overalls müssen dem Reglement entsprechen und unbeschädigt sein. In der PRO-Klasse sollte der Name des Fahrers sichtbar am Overall zusammen mit dem Organisations-Logo angebracht sein. Es wird darauf hingewiesen, dass durch das Aufnähen eventuell der Feuerschutz des Overalls beschädigt wird, daher ist das Tragen des Namens und des Logos nicht verpflichtend. Das Organisations-Logo wird in Form eines Stickers von der IDS zur Verfügung gestellt.

Die Einnahme von ungesetzlichem Alkohol, Rauschgift, Dopingmittel und/oder weicher Drogen gemäß deutschem Betäubungsmittelgesetz (BtMG) ist jedem Teilnehmer ausdrücklich verboten. Heilmittel, die von einem Arzt verschrieben wurden, sind bei der Registrierung zu melden. Alkohol darf bis zum Ende des offiziellen Programms der Veranstaltungen oder Wertungsläufen nicht konsumiert werden.

Die IDS behält sich das Recht vor, Teilnehmer jederzeit, auf eigene Kosten, einem Alkohol, Doping oder Drogentest zu unterziehen. Der Rennleiter und die von ihm beauftragten Personen oder Organisationen können diese Tests veranlassen. Die Weigerung an einem Test teilzunehmen, oder die Nichtteilnahme an

diesen Tests kann bestraft werden, oder mit einer Disqualifikation vom Rennen oder der Serie geahndet werden.

Die IDS stellt für die Veranstaltungen den Fahrern und Teams ein Fahrerlager kostenfrei zur Verfügung. Dabei wird die Größe eines Transporters + Anhänger, eines Campers oder Zeltes und der Platzbedarf des Rennfahrzeugs berücksichtigt und kostenfrei gestattet. Darüber hinausgehender Platzbedarf für Fahrer/Team muss der Organisation gemeldet werden. Eventuell auftretende Mehrkosten durch höheren Platzbedarf muss vom entsprechenden Fahrer übernommen werden. Die Kosten werden dem Fahrer von der IDS in Rechnung gestellt. Die Teilnehmer/Teams haben dafür Sorge zu tragen, dass das Fahrerlager in einem repräsentativen Zustand während und nach der Veranstaltung gehalten wird. Dies betrifft insbesondere die Müll- und Altreifenentsorgung. Beides ist vom Fahrer/Team zu entsorgen und ggf. wieder mitzunehmen, sollte nicht explizit eine Entsorgungsmöglichkeit bestehen. Nicht entsorgter Müll wird dem Verursacher von der IDS in Rechnung gestellt.

Im Fahrerlager und an allen Stellen ausserhalb der Wettbewerbsstrecke (auch Rückfahrspuren) gelten reduzierte Geschwindigkeitsvorschriften; im Fahrerlager insbesondere Schrittgeschwindigkeit. Donuts und Burnouts sind im Fahrerlager strengstens verboten und können nach Ermessen der Organisation zum sofortigen Ausschluss der Veranstaltung sorgen.

Burnouts dürfen nur nach Genehmigung auf der Rennstrecke durchgeführt werden. Dabei ist zu achten, dass Deine Standburnouts durchgeführt werden, sondern das Fahrzeug stehts, wenn auch minimal, weiter bewegt wird, um Asphalt Schäden zu vermeiden.

2.12.2 Verhaltensregeln

Die Verhaltensregeln gelten während aller IDS Aktivitäten und auf deren Örtlichkeiten, inklusive aber nicht ausschließlich bei Tests, freien Trainings, offiziellen Veranstaltungen, Pressekonferenzen, öffentliche Auftritte sowie Wettbewerbe und Demonstrationen.

Der Fahrer ist für das Verhalten all seiner Vertreter, seines Teams, seiner Sponsoren sowie Gästen während der gesamten IDS Veranstaltungen verantwortlich. Professionalität ist verpflichtend für Fahrer, Teammitglieder und andere Repräsentanten des Fahrers.

Fahrer oder Team Mitglieder, die nach Ermessen der IDS-Offiziellen andere gefährden, werden mit einer Strafe nicht unter €500 und bis zu €10.000 belegt und können von der IDS Veranstaltung oder der gesamten Serie ausgeschlossen werden. Sicherheit und Professionalität muss jeder Fahrer und jedes Team zu jeder Zeit beachten und sich seiner Umgebung, Personal, Tätigkeiten, Verhalten, Fahrzeuge und Ausrüstung bewusst sein. IDS behält sich die Entscheidung vor, welcher Tatbestand gegen diese Regelung verstößt. Nachlässigkeit oder ein Verstoß jeglicher Art gegen die Sicherheitsbestimmungen werden nicht toleriert.

2.12.3 Verstöße gegen das Reglement

Zusätzlich zu allen im Reglement beinhalteten Verstößen, sind die folgenden Handlungen ausdrücklich Verstöße gegen das Reglement:

- Bestechung oder der Versuch jemanden aus der IDS Organisation zu bestechen sowie die Annahmen oder Zusage zur Annahmen von Bestechung.
- Absichtliche Begünstigung von Fahrern oder Fahrzeugen, die nicht dem Reglement entsprechen.
- Die Durchführung oder Teilnahme an Verfahren oder Vorgehen gegen die Interessen der IDS oder des Automobilrennsports
- Gefährliches oder rücksichtsloses Fahren
- Die Nichtbefolgung von Anweisungen oder Aufforderungen der Rennleitung

- Behinderung der Arbeit von Mitgliedern der Rennleitung oder anderer offizieller Mitarbeiter in Ausübung ihrer Tätigkeiten, sowie die Verweigerung der Mitarbeit derselben.
- Verstoß gegen Bewährungsauflagen
- Öffentliche Kritik gegen die Serien, ihre Vertreter oder Sponsoren.
- Unsportliches Verhalten.
- Physische Gewalt oder Androhung derselben gegen Mitbewerber oder Offiziellen.
- Unangebrachte, drohende oder obszöne Sprache und Gesten.
- Die Unterlassung auf Anforderung des Rennleiters oder des technischen Beauftragten, ein Wettbewerbsauto zu inspizieren oder Teile abzubauen.

In allen Fällen von extrem unkorrektem Verhalten, behält sich IDS das Recht vor angemessen vorzugehen.

2.12.4 Strafen und Sanktionen

Jeder Teilnehmer, Offizielle, Anwärter oder andere Personen, die gegen das Reglement oder die Anhänge zum Reglement verstoßen oder gegen Bestimmungen zur Veranstaltung oder den Bestimmung der Streckenbetreiber, können nach den im Reglement vorgesehenen Sanktionen bestraft werden.

Die Autorität, Strafen zu verhängen beschränkt sich nicht nur auf Vergehen, die während eines Wettkampfs begangen wurden.

Vor der Verhängung einer Strafe kann der Rennkommissar/Rennleiter oder sein legitimer Vertreter nach eigenem Ermessen den angeblichen Regelverstößen nachgehen und die betroffenen Parteien anhören.

Gemäß des Ermessens der Rennleitung oder der IDS-Organisation sind folgende Sanktionen möglich:

- **Verwarnungen:** Der Fahrer kann eine Verwarnung erhalten, die zunächst mündlich erfolgt, jedoch schriftlich nachgereicht wird. Die Verwarnung ist für die gesamte Saison gültig. Eine weitere Verwarnung führt zwangsläufig zu einer höheren Sanktion, bspw. Punktabzug, Disqualifikation von der Veranstaltung, Entzug des Fahrer-Zertifikats.
- **Disqualifikation:** Die Rennleitung und die IDS-Organisation erhält das Recht, Fahrer von einer Veranstaltung auszuschließen.
- **Suspendierung der Teilnahmeberechtigung:** Der Rennleiter kann eine Suspendierung der IDS Teilnahmeberechtigung von bis zu zwölf (12) Monaten aussprechen. Wenn die Strafe der Suspendierung verhängt wird, muss der bestrafte Fahrer seine Teilnahmeberechtigung auf Anordnung der Rennleitung aushändigen. Sollte sich die Rückgabe der Teilnahmeberechtigung verzögern, so beginnt die Suspendierungsperiode ab dem Zeitpunkt, zu dem das Zertifikat der Rennleitung ausgehändigt wurde.
- **Punktabzug:** Der Rennleiter kann Punkteabzüge gegen den Fahrer und das Team aussprechen; das gilt auch für alle Spezialwertungen.

Im Falle einer Bestrafung und/oder Disqualifikation kann der Rennleiter eine geänderte und angepasste Ergebnisliste erstellen. Der Rennleiter kann die Plazierungen derer, die einem disqualifizierten Fahrer nachgereicht waren anpassen, indem er diese Fahrer nachrückt. Desweiteren stellt er sicher, dass alle Gewinne und Trophäen entsprechend der abgeänderten Ergebnisliste vergeben werden.

Die IDS behält sich das Recht vor, verhängte Strafen und Begründungen, gegen Personen, Organisationen oder Autos zu veröffentlichen. Personen oder Organisationen, auf die in dieser Veröffentlichung Bezug genommen wurde, haben kein Recht auf Schadenersatz, Klage gegenüber IDS oder deren Vertretern oder Personen, die diese Strafen veröffentlichen.

2.13 Meisterschaft und Prämierung

Teilnehmer an IDS-Veranstaltungen erhalten das Recht mit der Marke IDS im Zusammenhang mit Ihrer Zugehörigkeit zur Serie entweder in der Street oder in der PRO-Klasse zu werben. Das Recht ist nur in Verbindung mit einer gültigen IDS-Fahrer-Teilnahmeberechtigung und eines IDS Fahrer-Zertifikats zu sehen. Bei Entzug der Teilnahmeberechtigung oder des Fahrer-Zertifikats erlischt das Werberecht.

Der Gesamtsieger der Saison in der PRO-Klasse erhält den Titel „IDS PRO-Champion“ für diese Saison, z.B. „IDS PRO-Champion [Jahr]“. Dieser Titel darf zu Werbezwecken vom Teilnehmer verwendet werden.

Der Gesamtsieger der Saison in der Street-Klasse erhält den Titel „IDS Street-Champion“ für diese Saison, z.B. „IDS Street-Champion [Jahr]“. Dieser Titel darf zu Werbezwecken vom Teilnehmer verwendet werden.

Für die Sieger der Einzelwettbewerbe wird der Veranstalter Sachpreise nach Verfügbarkeit stellen.

Die ersten drei Platzierten erhalten Siegerpokalen sowohl für die Einzel- als auch für die Gesamtwertung. Des Weiteren wird für die Gesamtwertung eine Prämie ausgeschüttet. Details sind im Anhang H: aufgeführt.

3 IDS Street-Serie

Die nachfolgenden Regelungen betreffen ausschließlich die IDS Street-Serie.

3.1 Definition

Die IDS Street-Serie ist die Drift-Einstiegsserie. Sie ist für all diejenigen gedacht, die wenig, oder keine Drift-Wettbewerbserfahrung haben. Die Fahrzeuge unterliegen in der Street-Klasse nicht dem Reglement der IDS Pro-Klasse, somit können auch straßenzugelassene Fahrzeuge teilnehmen. Die Fahrzeuge müssen ab der Saison 2012 (noch nicht in 2011) zulassungsfähig sein, eine Straßenzulassung ist jedoch keine Voraussetzung für die Teilnahme an der IDS Street-Serie. Alle sicherheitsrelevanten Änderungen am Fahrzeug, die über den Serienzustand hinaus gehen, sind erlaubt und im Sinne der Sicherheit ausdrücklich erwünscht.

3.1.1 Insassen-Sicherheitseinrichtungen

Helme:

Alle Fahrzeuginsassen müssen während der Veranstaltungen auf der Rennstrecke Helme tragen. Nur Helme, die die folgenden Standards erfüllen, sind zugelassen:

- Snell Memorial Foundation - SA2000, SA2005
- FIA8860-2004
- British Standards Institute BS 6658-85 Typ A/FR (GB)
- American Foundation Inc. S.F.I.31.2, S.F.I. 31.2A
- Motorradhelme

Helme mit E-Zulassung (ECE-Prüfzertifikat) sind ebenfalls zugelassen. Beschädigte Helme sind nicht erlaubt.

Sitze:

Alle Fahrzeuge müssen mindestens zwei (2) Sitze haben, einen Fahrer- und einen Beifahrersitz.

Sicherheitsgurte:

Alle Fahrzeuge müssen mindestens mit Dreipunktgurten ausgestattet sein. Während der Veranstaltung müssen die Gurte jederzeit angelegt sein.

3.1.2 Fahrzeuge

Die Fahrzeuge sollen unbeschädigt, sauber und für den Wettbewerb vorbereitet sein.

Karosserie-Zubehörteile, Front- und/oder Heckschürzen, Seitenschweller und Flügel sind gestattet. Alle Karosserieteile, die nicht original vom Hersteller, oder als Ersatz eines Originalteiles verwendet werden, müssen vom IDS technischen Leiter bewilligt werden.

Der Geräuschpegel des Fahrzeuges darf 90 dB, bzw. das jeweilige, vom Streckenbetreiber vorgeschriebene Limit, nicht überschreiten.

Alle Fahrzeuge müssen mindestens eine (1) Abschleppvorrichtung vorne und hinten, mit einem Lochdurchmesser von mindestens 50mm, haben.

Abschleppvorrichtungen müssen auch dann leicht zugänglich sein, wenn sich das Fahrzeug im Kiesbett befindet, ohne dass Karosserieteile entfernt, oder manipuliert werden müssen.

Abschleppvorrichtungen müssen sich farblich deutlich vom Fahrzeug abheben und mit einem klar erkennbaren Pfeil in Kontrastfarbe zum Fahrzeug gekennzeichnet sein. Diese können aufgeklebt oder gemalt sein.

Offene Fahrzeuge, z.B. Cabrios müssen mit einem Hardtop, originalen Überrollbügeln oder einem Überrollkäfig ausgestattet sein.

3.2 Nennung und Teilnahme

Die Nennung zur Teilnahme an einer Street-Veranstaltung erfolgt veranstaltungsspezifisch und jeweils separat zu jeder einzelnen Veranstaltung. Eine Gesamtnennung für alle Street-Veranstaltungen ist eventuell möglich. Eine wiederholte Teilnahme an einer Street-Veranstaltung führt zwangsläufig zur Aufnahme in die Gesamtwertung zur Meisterschaft in der IDS Street-Serie.

Der Fahrer erhält zur ersten Veranstaltung eine vorläufige Teilnahmeberechtigung. Nach erfolgreicher Teilnahme und wiederholter Anmeldung zur zweiten Veranstaltung, erhält der Fahrer eine für die Saison gültige Street-Fahrer Teilnahmeberechtigung.

3.2.1 Doppelstarter

Doppelstarter, d.h. zwei (2) Fahrer auf einem Fahrzeug können in der Street-Klasse gemeldet werden. Mehr als zwei Fahrer sind nicht gestattet.

3.3 Bewertungskriterien

Ein Wertungslauf wird in der Regel nach vier Standardkriterien (Driftwinkel, Driftgeschwindigkeit, Driftlinie und Driftstil) beurteilt. Die Einführung weiterer Kriterien ist nach Ermessen der Rennleitung möglich. Die Maximalsumme aller Kriterien ergibt 100 Punkte. Die Gewichtung der verschiedenen Kriterien wird je nach Streckenbeschaffenheit und sonstigen Anforderungen von der Rennleitung festgelegt; dabei ist eine gleichmäßige Gewichtung der vier Standardkriterien nicht zwangsläufig vorgegeben. Die Wertungen erfolgen immer nur in einem zuvor festgelegten Wertungsbereich, der in der Regel mit Pylonen gekennzeichnet und im Briefing erläutert bzw. bekannt gegeben wird.

Ein Dreher innerhalb der Wertungszone wird in allen Kriterien mit 0 Punkten gewertet.

Nachfolgend sind die vier Standardkriterien erläutert:

- **Driftlinie:** Die Driftlinie entspricht in der Regel der Ideallinie einer Kurve, kann aber davon abweichen. Die Rennleitung bzw. Jury legt im Briefing die geforderte Driftlinie fest und wertet entsprechend der

Abweichung von dieser Linie. Auf Sonderregelungen und deren Bewertungen bzgl. Abgrenzungen der Strecke (Curbs etc.) wird ausdrücklich hingewiesen.

- **Stil:** Der Driftstil bewertet das Einleiten des Drifts (Art, Technik und eventuell Zeitpunkt), der kontrollierte Drift (Lenk-, Brems und Gaskorrekturen) und das stabile Ausleiten des Drifts (Gegenpendler, Lastwechselhandling). Eine Berücksichtigung der verschiedenen Fahrzeugtypen und deren Eigenschaften erfolgt in der Beurteilung des Stils ebenso.
- **Driftwinkel:** Bewertet wird der maximale Driftwinkel. Eine Berücksichtigung der Fahrzeugkonzeption erfolgt ebenfalls.
- **Geschwindigkeit:** Die Geschwindigkeit wird entweder zu Beginn des Drifts oder während des Gesamtdrifts als Durchschnitt gemessen und bewertet.

Zur Ermittlung der Kriterien, bspw. des Driftwinkels und der Geschwindigkeit kann ein Messsystem, bspw. Driftbox zum Einsatz kommen. Die Werte des Messsystems können als Richtlinie oder als Absolutwerte für die Endbewertung herangezogen werden. Wird kein Messsystem eingesetzt, so werden die Kriterien durch eine fachkundige Jury ermittelt.

Die Reihenfolge der Fahrer kann entweder per Los, frei oder in Abhängigkeit von aktuellen Ergebnisständen jeglicher Art gewählt werden. Die Entscheidung welches Verfahren eingesetzt wird, obliegt der Rennleitung.

Kann ein Fahrer die Reihenfolge aufgrund eines technischen Defektes nicht wahrnehmen, so kann, sofern dies die Rennleitung befürwortet, der Start des Fahrers innerhalb des Veranstaltungselementes (vgl. Kap. 2.8) verschoben werden. Der Fahrer hat das Recht auf Behebung seines technischen Defektes und Wiederaufnahme des Wettbewerbs.

Sollte während des Wertungslaufes ein technischer Defekt eintreten, so wird der Wertungslauf bis zum Eintritt des Defektes gewertet. Eine Behebung des Defekts während des Laufes ist nicht gestattet, ebenso ist eine Wiederholung des Wertungslaufes ausgeschlossen.

Wertungsläufe werden von jedem Teilnehmer in der Street-Serie einzeln gefahren. In der Regel werden drei Wertungsrunden gefahren. Nach zeitlicher Möglichkeit sollte eine Übungsrunde vorgeschaltet werden. Die Rennleitung ist berechtigt auf eventuelle Randbedingungen durch Variation dieser Regelung und der Anzahl von Übungs- und Wertungsrunden bis kurz vor Beginn der Wertungsläufe entsprechend zu reagieren.

3.4 Punktevergabe

Zur Durchführung der Meisterschaft erhalten die Platzierten von Platz 1 - 16 folgende Punkte.

Platzierung	Punkte	Differenz zum Verfolger
Platz 1	20	2
Platz 2	18	2
Platz 3	16	2
Platz 4	14	1
Platz 5	13	1
Platz 6	12	1
Platz 7	11	1
Platz 8	10	1
Platz 9	9	1
Platz 10	8	1
Platz 11	7	1

Platz 12	6	1
Platz 13	5	1
Platz 14	4	1
Platz 15	3	1
Platz 16	2	

Am Ende der Saison entscheidet die Summe der Punkte aus den Einzelevents über die Gesamtwertung. Bei Punktegleichstand entscheidet die Anzahl der nächst besseren Platzierungen über das Gesamtjahr.

Der Gesamtsieger wird zum offiziellen „IDS Street-Champion“ oder „IDS Street-Driftmeister“ gekürt. Der Gesamtsieger hat das Recht, den oben genannten Titel zur Selbstvermarktung zu nutzen. In Zusammenarbeit mit dem Deutsche Drift e.V. wird aus den deutschen Teilnehmern in der Street-Wertung ein nationaler Deutscher Driftmeister vom Deutsche Drift e.V. gekürt werden.

3.5 Klebeplan

Der Klebeplan in den allgemeinen Regelungen (s. Kap. 2.7) ist prinzipiell einzuhalten. Sollte die Organisation auf einen Teil der Beklebung oder insgesamt auf eine Beklebung verzichten, so wird dies in der Ausschreibung bekannt gegeben.

4 IDS-PRO Serie

Die nachfolgenden Regelungen betreffen ausschließlich die sog. IDS PRO-Serie.

4.1 Definition und allgemeine Bestimmungen

Die PRO-Serie ist für Fahrer gedacht, die über ausgiebige Drift- und Rennerfahrung verfügen. Die Fahrzeuge müssen dem technischen Reglement der PRO-Serie entsprechen.

Nur Fahrer, die sich über eine entsprechende Platzierung der Vorsaison oder über die PRO-Search-Veranstaltungen qualifiziert haben, sind zur Teilnahme an der PRO-Serie berechtigt. Sollte ein Fahrer die Qualifikation erfolgreich bestanden haben, erhält er das PRO-Zertifikat, welches zur Teilnahme an der IDS PRO-Serie berechtigt. Dies ist unabdingbar, um einen gewissen Qualitätsstandard der IDS PRO-Fahrer gewährleisten zu können. Fahrer ohne IDS PRO-Lizenz sind nur auf Einladung der Organisation zur Teilnahme an einer IDS-Veranstaltung berechtigt.

Die besten 8 Fahrer („great eight“) der Saison 2010 werden für die Saison 2011 gesetzt und qualifizieren sich damit in der Folgesaison zur Teilnahme an der PRO-Serie. Die erfolgreichen Top 16 PRO-Fahrer aus der Vorsaison erhalten fixe Startnummern, die auf dem Ergebnis der Vorsaison, sowie den Anforderungen der IDS basieren.

Nur Fahrer mit einer PRO-Teilnahmeberechtigung können an Drift-Taxi- und Sponsorenveranstaltungen, Shows und Roadshows, Autogrammstunden, Interviews, Reportagen in Presse und TV, sowie anderer Spezialveranstaltungen teilnehmen. In Ausnahmefällen können nicht PRO-qualifizierte Fahrer für die o.g. Veranstaltungen von der Organisation eingesetzt werden.

Fahrzeuge der IDS PRO-Serie werden bei der technischen Überprüfung bevorzugt überprüft.

IDS PRO-Teams werden bei der Vergabe der Plätze im Fahrerlager und Teamzelt bevorzugt behandelt.

4.1.1 Sicherheitseinrichtungen

Insassen-Sicherheitsausrüstungen:

Jeder Fahrzeuginsasse muss während aller Veranstaltungen auf der Strecke folgende Ausrüstung tragen:

Helme:

Alle Fahrzeuginsassen müssen während der Veranstaltungen auf der Rennstrecke Helme tragen. Nur Helme, die folgende Standards erfüllen, sind zugelassen:

- Snell Memorial Foundation - SA2000, SA2005
- FIA8860-2004
- British Standards Institute BS 6658-85 Typ A/FR (GB)
- American Foundation Inc. S.F.I.31.2, S.F.I. 31.2A

Beschädigte Helme sind nicht erlaubt.

Flammenabweisende Bekleidung:

Bei allen IDS-Veranstaltungen sind für alle Fahrer flammenhemmende Overalls gemäß FIA Norm 8856-2000, SFI 3/2A-5 oder höher, zu tragen.

Das Tragen von flammenhemmender Unterwäsche wird empfohlen.

Handschuhe, Schuhe und Socken sind zu tragen. Socken sollten aus flammenhemmenden Materialien sein, Handschuhe und Schuhe müssen aus Leder oder anderen zugelassenen flammenhemmenden Materialien hergestellt sein, keine Löcher haben, keine Schäden aufweisen und keine Öffnungen haben, außer den vom Hersteller der Ausrüstung gemachten.

Sicherheitsgurte:

Die Bestimmungen für Sicherheitsgurte sind im Anhang B: angeführt, wobei mindestens Vierpunktgurte ausreichend sind.

Sitze:

Alle Fahrzeuge müssen mindestens zwei (2) Sitze haben, einen Fahrer- und einen Beifahrersitz. Bei Fahrzeugen die an Veranstaltungen der IDS PRO-Serie teilnehmen, müssen Sitze dem FIA Standard 8855-1999 entsprechen. Die Sitze dürfen abgelaufen, müssen jedoch in gutem Zustand sein.

Die Sitzbefestigung muss der Serie oder der FIA Sitzhomologationen entsprechen.

Zur Vermeidung von Peitschenschlagsyndrom und Verletzungen durch Zurückprallen, sowie vom Anschlagen des Kopfes der Fahrzeuginsassen am Überrollkäfig, müssen an jedem Sitz Kopfstützen angebracht sein. Rennsitze mit integrierter Kopfstütze sind ebenfalls erlaubt. Die Kopfstützen an allen Sitzen, die keine Rennsitze sind, müssen eine Mindestfläche von 230 Quadratzentimeter aufweisen und mit nichtelastischem Material mit einer Mindestdicke von 1,6 Zentimeter ausgekleidet sein. Die Kopfstützen sollten Rückschlagkräften von 900 Nm widerstehen können. Die Kopfstützen müssen weiter verhindern, dass sich der Helm der Insassen über die Kopfstütze nach hinten bewegen kann. Die Verkleidungen der Kopfstützen sollten in Sitzposition am Helm anliegen und nicht unter hartem Material montiert sein.

Überrollkäfig

Fahrzeuge der IDS PRO-Serie müssen über einen Überrollkäfig verfügen. Für Fahrzeuge der IDS Street-Serie ist kein Überrollkäfig vorgeschrieben, wird aber empfohlen. Nachfolgend sind einige Hinweise und Angaben zum

Käfig aufgeführt. Handelsübliche Käfige mit FIA-Kennung sind gestattet und können von den Angaben abweichen.

Grundlegendes Design

Der Sinn eines Überrollkäfigs besteht im Schutz der Fahrzeuginsassen bei einem Überschlag oder Unfall mit einem anderen Fahrzeug oder festen Hindernis. Die Konstruktion muss Stabilität und Sicherheit gewährleisten.

Die formale Konstruktion des Überrollkäfigs und die Teile der Hauptkonstruktion, die bei normaler, angegurteter Sitzposition der Fahrzeuginsassen mit einem Helm in Berührung kommen könnten, müssen mit stoßabsorbierenden Materialien, mit einer Mindeststärke von 8mm, ausgekleidet werden.

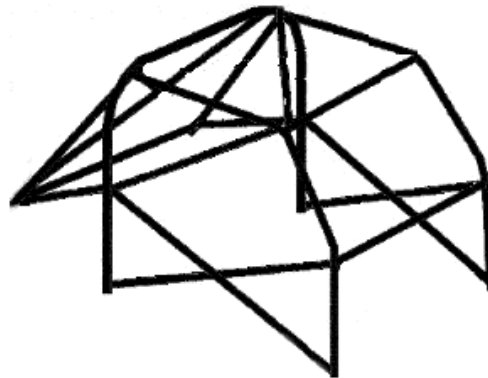


Abbildung 3: Beispiel eines Überrollkäfig-Designs

Allgemeine Bauart

Alle Überrollkäfige müssen auf einer Hauptkonstruktion, die aus einem Teil gefertigt wurde, bestehen. Die Rohre müssen gebogen sein und dürfen keine Falten oder andere Schwachstellen aufweisen. Der Radius der Bögen darf, gemessen in der Mitte der Rohre, den dreifachen Durchmesser der Rohre nicht überschreiten.

Die Schweißnähte müssen der DIN EN ISO 9692-1 entsprechen. Die Nähte müssen in einem Stück um das Rohr herum sein. Alle Nähte werden visuell kontrolliert und für gut befunden, wenn sie folgende Kriterien erfüllen:

1. die Schweißnaht hat keine Risse,
2. eine komplette Verschmelzung der geschweißten Rohre
3. alle Krater, Löcher und Nuten müssen mit den Schweißnaht verfüllt sein und
4. zu dünne Schweißnähte dürfen nicht mehr als 1,5mm zu tief sein.

Materialien

Vorzugsweise sollte der Überrollkäfig aus nahtlosen Schmiedestahlrohren entsprechend der Normen SAE 1020, SAE 1025 oder DIN EN 10083-2 gefertigt sein. Bei anderen Legierungen setzen Sie sich bitte mit IDS in Verbindung. Nur von der IDS zugelassene Hersteller von Überrollkäfigen sind erlaubt.

Rohrabmessungen

Die Rohre der Überrollkäfige müssen einen Mindestdurchmesser von 28.1 mm und eine Wandstärke von mind. 2,4 mm aufweisen. Die Toleranz für die Wandstärke der Rohre liegt bei 0,25 mm. Bei abweichenden Durchmessern ist auf eine entsprechende Wandstärke bei gleicher Festigkeit zu achten.

Hauptquerstrebe

Die Hauptstrebe hinter dem Fahrer soll die Gesamtbreite des Fahrgastraums ausfüllen, so nahe wie möglich am Dach sein und darf maximal vier Bögen, mit einem Gesamtwinkel von $180^\circ \pm 10^\circ$ aufweisen.

Die Hauptquerstrebe des Überrollkäfigs muss am Fahrzeugboden befestigt sein und im Falle einer Rahmenkonstruktion des Fahrzeugs an diesem Rahmen befestigt sein. Die Rohre müssen an den Verbindungen mit einem Gegenstück verstärkt werden.

Die Hauptquerstrebe muss mit einer diagonalen Strebe verbunden sein um ein Verziehen der Konstruktion zu verhindern. Die Anzahl der Verstrebungen innerhalb des Käfigs ist unbeschränkt.

Die Hauptstrebe muss mit der diagonalen Strebe hinter dem Fahrer mittels horizontalen Rohrs verbunden sein. Dieses Rohr darf nicht höher sein als die Schultern des Fahrers. Das Rohr muss von der Diagonalstrebe bis zur Hauptstrebe an der Beifahrerseite weitergeführt werden.

Vordere und seitliche Streben

Die vorderen und seitlichen Streben, sowie alle Verbindungen von unten müssen am Fahrzeugboden beginnen.

Es gibt mehrere zugelassene Varianten:

- Die Seitenstrebenkonstruktion: Seitenstreben sind einteilige Verbindungen, die direkt mit dem Boden des Fahrgastraums und der Hauptquerstrebe verbunden sind. Wenn Seitenstreben verwendet werden, müssen sie direkt oberhalb der Windschutzscheibe mit einem einteiligen, horizontalen Rohr verbunden sein, das maximal 4 Biegungen mit einem Gesamtwinkel von $90^\circ \pm 10^\circ$ aufweisen darf.
- Die Vorderstrebenkonstruktion: Vorderstreben, die an beiden Seiten fest mit dem Boden des Fahrgastraumes verbunden sind, müssen in einem Stück, möglichst nahe entlang der A-Säule des Fahrzeuges gezogen werden. Diese müssen mit einem horizontalem Rohr, das oberhalb der Türen mit der Hauptquerstrebe verbunden ist, in einem Stück und mit maximal vier (4) Biegungen mit einem Gesamtwinkel von $180^\circ \pm 10^\circ$ aufweist, verbunden sein.
- Die Ringkonstruktion: Ein oberer Ring, der, von der Hauptquerstrebe ausgehend, der Dachkante in einem Stück entlang der Türen und der Windschutzscheibe folgt. Ein Ring muss mit Stützrohren am Fahrzeugboden befestigt sein und darf maximal vier (4) Biegungen mit einem Gesamtwinkel von $180^\circ \pm 10^\circ$ aufweisen. Die Stützrohre sollten möglichst nahe entlang der A-Säule geführt werden.

Die Vorderseite und die Stützstreben können durch das Armaturenbrett geführt werden, inklusive des vorderen Teils der Türen, sofern dieser eine Verlängerung des Armaturenbrettes darstellt.

Für alle Konstruktionen wird ein Knieschutz empfohlen, der als Platte die vorderen Teile des Überrollkäfigs verbindet.

Hintere Streben

Die Hauptkonstruktion muss hinten mit zwei Verbindungen am Rahmen oder Chassis des Fahrzeuges verbunden werden. Diese Verbindungen müssen soweit oben wie möglich an der Hauptkonstruktion befestigt werden. Sie dürfen maximal 10 cm unterhalb des höchsten Punktes der Hauptkonstruktion befestigt sein und einen Mindestwinkel von 30° aufweisen. Biegungen sind nicht gestattet. Bei Fahrzeugen, bei denen das hintere Fenster bzw. die hintere Trennwand das Anbringen dieser Verstrebungen verhindert, muss die Hauptkonstruktion mit Platten mit dem Chassis verbunden werden. Die Platten müssen mit der Hauptkonstruktion verschweißt und mit der Befestigung der Schultergurte vernietet sein.

Genietete Überrollkäfige

Genietete Überrollkäfige sind nicht zugelassen.

Zusätzliche Verstärkungen

Zusätzliche Verstärkungen sind erlaubt.

Seitenschutz

Alle Fahrzeuge müssen mindestens eine (1) Strebe im Bereich der vorderen Türen haben, es wird jedoch empfohlen mindestens zwei (2) einzubauen. Die Türstreben können parallel, oder in "X"-Form konstruiert sein. Die Teams können zusätzlich noch einen zweiten Seitenschutz montieren, der außerhalb des ersten, parallel zum inneren Seitenschutz, am Außenblech der Türen liegt. Die inneren Türverkleidungen sowie alle Türinnenteile dürfen entfernt werden.

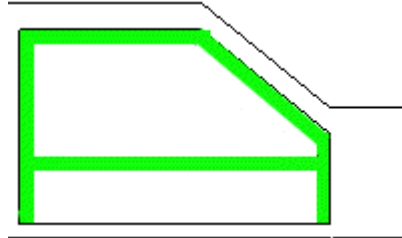


Abbildung 4: Zugelassene einfache horizontale Strebe

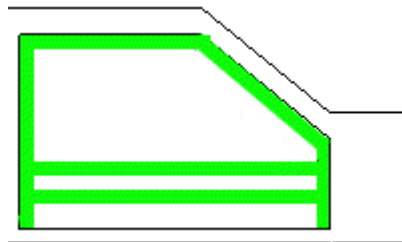


Abbildung 5: Zugelassene doppelte horizontale Streben

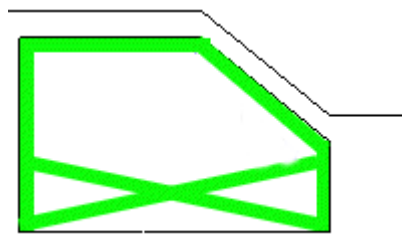


Abbildung 6: Zugelassene gekreuzte Streben

Fensterschutz

Die vorderen Fenster aller Fahrzeuge müssen entweder mit einem Fensternetz, dem klaren Originalglas oder einem Einsatz aus klarem Lexan oder anderen Polycarbonaten ausgestattet sein. Alle Fahrzeuge ohne Dach, z.B. Cabrios, müssen eine Schutzvorrichtung für Arme an Stelle der Fensternetze bzw. Fenster, haben. Die Fahrzeuginsassen können anstelle der vorgeschriebenen Fenster oder Fensternetze auch Schutzvorrichtungen für Arme einsetzen.

Bei Fahrzeugen ohne Fensternetz müssen die Fenster während der Veranstaltungen geschlossen bleiben. Bei Wettbewerben in sehr heißem Wetter können mit Erlaubnis des Rennleiters die Fenster geöffnet werden.

4.1.2 Fahrzeuge

Die Fahrzeuge sollten unbeschädigt, sauber und für den Wettbewerb vorbereitet sein. Fahrzeuge mit Straßenzulassung sind gestattet, müssen jedoch den Sicherheitsbestimmungen dieses Reglements entsprechen.

Karosserie-Zubehörteile, Front- und/oder Heckschürzen, Seitenschweller und Flügel sind gestattet. Alle Karosserieteile, die nicht original vom Hersteller oder als Ersatz eines Originalteiles verwendet werden, müssen vom IDS Technischen Leiter bewilligt werden.

Der Geräuschpegel des Fahrzeuges darf 90 dB bzw. das jeweilige vom Streckenbetreiber vorgeschriebene Limit, nicht überschreiten.

Das Design des Kraftstoffsystems ist frei. Sicherheitstanks werden empfohlen.

Der (Sicherheits-)Tank muss durch eine permanente Stahl- oder Aluminium- Feuerschutzwand abgetrennt, montiert sein.

Jeder Sicherheitstank muss ein Überlaufventil haben, das ein Auslaufen im Falle eines Überschlags verhindert.

Der Motor muss vom Fahrer durch eine geschlossene Feuerschutzwand getrennt sein.

Die Anwendung, Entfernung oder Stilllegung von elektronischen Hilfen, wie Traktionskontrolle, Stabilitätskontrolle, ABS und Airbags während der Wettkämpfe bleibt dem Fahrer vorbehalten.

Not-Aus und Batterie

Ein Not-Aus-Schalter muss im Fahrgastraum, vom Fahrer leicht erreichbar, angebracht sein und deutlich erkennbar mit dem standard FIA-Blitzsymbol, "OFF", "ELECTRICAL CUTOFF", oder "NOT AUS" gekennzeichnet sein. Des Weiteren muss ein roter Not-Aus Schalter an der Fahrzeugaussenseite, auf der Fahrerseite (in der Regel in Fahrtrichtung links), unmittelbar vor der Windschutzscheibe, angebracht sein und deutlich erkennbar mit dem rot/blauem standard FIA Blitz gekennzeichnet sein.

Die Anschlüsse der Schalter und gegebenenfalls Relais müssen ausreichend isoliert sein.

Die Not-Aus-Schalter müssen die gesamte elektrische Anlage ausschalten, mit Ausnahme der optionalen elektrisch betriebenen Feuerlöschanlage.

Die Batterie muss sicher am Fahrzeug montiert und der positive Pol muss zur Gänze isoliert sein, um Kontakt mit Metallteilen zu vermeiden. Batterien müssen nicht am Originalplatz im Fahrzeug befestigt werden. Sollte die Batterie im Fahrgastraum befestigt sein, muss sie in einem luftdichteten Behälter fixiert werden, der fest mit dem Chassis/Karosserie verbunden ist, um ein Verschütten der Säure zu verhindern. Trockenbatterien sind von dieser Bestimmung ausgenommen.

Feuerbekämpfung

Alle Fahrzeuge müssen mit mindestens einem Feuerlöscher mit mindestens 2 kg im Fahrgastraum ausgestattet werden. Der Feuerlöscher muss vom Fahrer in normaler Sitzposition erreichbar sein. Die Befestigung des Feuerlöschers muss mit einer Quick-Release-Vorrichtung im Fahrzeug montiert sein.

Der Feuerlöscher muss den aktuellen technischen Anforderungen entsprechen und die Inspektionsplakette oder Wiederbefüllungsplakette dürfen nicht abgelaufen sein.

Der Auslöser des Feuerlöschers muss aus Metall sein.

Erlaubte Löschmittel sind: Halon 1211, Halon 1301 (Halon: Sofern noch generell gestattet), Underwriters Laboratory 10BC klassifiziertes Potassium Bicarbonat, Underwriters Laboratory 1A10BC Ammoniumphosphat, Bariumsulfat, Monnex, AFFF-Schaum, oder Zero 2000/Zero 360 Pulver.

Es wird ausdrücklich empfohlen, On-Board Feuerlöschsysteme zu verwenden. Die On-Board Feuerlöschsysteme müssen den Bestimmungen der FIA Technischen Liste Nr.16 oder den SFI Spezifikationen 17.1 entsprechen. On-Board-Feuerlöschsysteme müssen mindestens eine (1) Düse im Motorraum und mindestens eine (1) Düse im Fahrgastraum haben. Zusätzlich muss noch eine Düse beim Treibstofftank, z.B. Kofferraum sein, wenn nicht ein Sicherheitstank verwendet wird.

Reifen

Reifen müssen frei erhältlich sein. Eine E-Kennung ist nicht vorgeschrieben. Rennreifen oder Slicks sind verboten. IDS behält sich eine Beschränkung der zugelassenen Reifentypen und Dimensionen vor.

Jeder Versuch die Reifen zu manipulieren ist verboten. Das Schneiden oder Schleifen von Profilen ist verboten.

Die Verwendung von Haftungsmitteln oder anderer Substanzen, die die physikalischen Eigenschaften des Reifens ändern, ist verboten. Das gilt auch für "Wassersysteme", die während des Wettbewerbs entfernt oder stillgelegt werden müssen.

Reifenwärmer oder andere Vorrichtungen, die die Temperatur der Reifen künstlich verändern, sind verboten.

Abschleppvorrichtung

Alle Fahrzeuge müssen über mindestens eine (1) permanente Abschleppvorrichtung vorne und hinten mit einem Lochdurchmesser von mindestens 50mm verfügen.

Die Abschleppvorrichtung muss die Kräfte, ungefähr 2250kg, aushalten, die entstehen, wenn das Fahrzeug von Oberflächen abseits der Rennstrecke, z.B. Kiesbett, abgeschleppt wird.

Nur Abschleppvorrichtungen dürfen zum Abschleppen verwendet werden. Das Befestigen des Abschleppseils an andere Teile, z.B. Flügel, Karosserieteile oder Räder ist nicht gestattet. Originale Zurrösen, die den sonstigen Regelungen bzgl. Zugänglichkeit und Kennzeichnung entsprechen, sind gestattet. Abschleppvorrichtungen müssen auch dann leicht zugänglich sein, auch wenn sich das Fahrzeug im Kiesbett befindet, ohne dass Karosserieteile entfernt oder manipuliert werden müssen.

Abschleppvorrichtungen müssen sich farblich deutlich vom Fahrzeug abheben.

Abschleppvorrichtungen müssen mit einem klar erkennbaren Pfeil in Kontrastfarbe zum Fahrzeug gekennzeichnet sein. Diese können aufgeklebt oder gemalt sein.

4.2 PRO-Search

Vor Beginn der eigentlichen Saison kann die IDS den sog. PRO-Search veranstalten. Dies ist nicht zwingend notwendig. Diese Veranstaltung entspricht einer Qualifikations-Veranstaltung für Fahrer die in der PRO-Klasse starten möchten. Die Bestplatzierten des PRO-Search erhalten bei erfolgreicher Qualifikation die PRO-Fahrer-Teilnahmeberechtigung und somit die Genehmigung zur Teilnahme an den PRO-Serien Wettbewerben. Es ist auch für die bestplatzierten Fahrer des Vorjahres erforderlich, eine separate Meldung zur PRO-Serie einzureichen. Für alle anderen Fahrer ist die Qualifikation über einen PRO-Search die einzige Möglichkeit eine Teilnahmeberechtigung für die PRO-Serie zu erhalten.

Die 8 Bestplatzierten (16 aus der Saison 2009) aus der vorherigen Saison erhalten Teilnahmeberechtigung des PRO-Fahrers für das Folgejahr automatisch bei der Anmeldung zur Saison. Ausschlaggebend für automatische Qualifikation ist der Endstand der Vorsaison auf der Webseite www.driftsports.de.

Es ist möglich mehrere PRO-Searches-Veranstaltungen über das Jahr verteilt durchzuführen. Damit wird die Chance ermöglicht, unterjährig in die PRO-Klasse aufzusteigen.

Fahrzeuge die am PRO-Search teilnehmen, müssen noch nicht den späteren Wettkampffahrzeugen entsprechen und müssen auch noch nicht den technischen und sicherheitstechnischen Anforderungen des Reglements genügen. Eine technische Abnahme wird aber nach Möglichkeit angeboten werden, um ein Feedback für die noch zu erledigenden Maßnahmen von einem sachkundigen Fachpersonal zu erhalten. Doppelstarter sind im PRO-Search möglich, d.h. max. 2 Fahrer können mit einem Fahrzeug am PRO-Search teilnehmen.

Die Bewertungskriterien des PRO-Searches sind entsprechend den Kriterien aus der Street-Klasse definiert. Es besteht die Möglichkeit, dass ein PRO-Search zeitlich mit einem Street-Lauf zusammenfällt und gemeinsam durchgeführt wird. Die Wertung erfolgt jedoch getrennt.

4.3 Teilnahme und Nennung

Die Teilnahme bzw. Nennung für die Driftsaison oder einzelnen Veranstaltungen sind in Anhang G: geregelt. Vertragsbestandteil ist der Veranstaltungskalender/Terminkalender mit Beginn des ersten Wertungslaufes.

Für Fahrer aus ausländischen Driftserien besteht die Möglichkeit der Teilnahme auf Einladung von der Organisation. Die IDS behält sich vor, entsprechende Lizenzierung von ausländischen Fahrern (Teilnahme am PRO-Search) zu verlangen.

4.3.1 Doppelstarter

In der PRO-Klasse kann nur ein Fahrzeug mit einem Fahrer und umgekehrt gemeldet werden. Mehrfachstarter sind ausgeschlossen. Doppelstarter sind im PRO-Search möglich, d.h. max. 2 Fahrer können mit einem Fahrzeug am PRO-Search teilnehmen.

4.4 Bewertungskriterien

Die Bewertung der PRO-Klasse wird auf das Qualifying und das Finale aufgeteilt. Sollte aus diversen Gründen ein Finale nicht stattfinden können, so wird das Ergebnis des Qualifyings als Endergebnis herangezogen.

4.4.1 Qualifying

Die Bewertungskriterien der PRO-Klasse für das Qualifying sind entsprechend dem Reglement aus der Street-Klasse definiert (s. Kap. 3.3). Es besteht die Möglichkeit, dass das Qualifying der PRO-Klasse zeitlich mit dem Street-Lauf zusammenfällt und gemeinsam durchgeführt wird. Die Wertung erfolgt jedoch getrennt.

4.4.2 Finale

Die besten 16 Fahrer aus dem Qualifying qualifizieren sich zum Finale. Dazu ist jedoch eine separate Rückmeldung, sog. Registrierung in eine Qualifizierungsliste beim Rennleiter/Organisation bis max. 1 Stunde nach Bekanntgabe der Einzelergebnisse aus dem Qualifying notwendig.

Sollten sich qualifizierte Fahrer aus irgendwelchen Gründen nicht rückmelden bzw. sich nicht in die Qualifizierungsliste eintragen, so verfällt deren Anspruch zur Teilnahme am Finale und die Nächstplatzierten erhalten den Anspruch sich in der darauffolgenden Stunde in die Qualifizierungsliste einzutragen und somit am Finale teilzunehmen. Die nachfolgenden bereits Qualifizierten rücken dabei entsprechend der Qualifizierungsliste nach oben. Der nachtragende Nächstplatzierte trägt sich am Ende der Qualifizierungsliste ein.

Das Finale wird im KO-System durchgeführt. Dabei fahren in der ersten Runde jeweils (Achtelfinale) der best- und schlechtplatzierte Fahrer gegeneinander, d.h. folgend Paarungen sind in folgender Reihenfolge in der ersten Runde (Achtelfinale) durchzuführen:

	Platz x gegen Platz y (x:y)
Lauf 1	01:16
Lauf 2	02:15
Lauf 3	03:14
Lauf 4	04:13
Lauf 5	05:12
Lauf 6	06:11
Lauf 7	07:10
Lauf 8	08:09

Bei der Aufstellung der Paarungen ist zu beachten, dass jeweils der besser qualifizierte Fahrer auf der Kurvenaußenseite der ersten Kurve platziert wird. Eine Begegnung einer Paarung besteht in der Regel aus zwei Wertungsläufen mit wechselnden Seiten und einem vorgeschalteten Übungslauf. Der Übungslauf kann aus zeitlichen oder sonstigen Gründen entfallen. Die Entscheidung hierüber obliegt der Rennleitung. Nach dem ersten Lauf erfolgt ein Seitenwechsel. Zwischen dem ersten und zweiten Lauf können aus organisatorischen Gründen andere Paarungen vorgezogen werden.

Kann ein Paarung aufgrund eines technischen Defektes bei einem der Fahrer nicht gestartet werden, so kann diese Paarung zurückgestellt und nachgeholt werden, sofern dies die Rennleitung befürwortet und der Zeitplan und die weitere Umsetzung des KO-Systems dies erlauben. Der betreffende Fahrer hat das Recht auf Behebung seines technischen Defektes und Wiederaufnahme des Wettbewerbs.

Insbesondere bei Reifenschäden ist der betreffende Fahrer berechtigt, die Behebung des Reifenschadens ohne eine zwangsläufige Zurückstellung der Paarung durchzuführen. Der Wettbewerb wird bis zur vollständigen Behebung des Reifenschadens unterbrochen. Die Rennleitung hat jedoch das Recht eine Zurückstellung der Paarung anzufordern, um den Zeitplan der Veranstaltung nicht zu gefährden.

Sollte ein technischer Defekt während des Paarlaufes (Twin-Battle) auftreten, so besteht keine Möglichkeit der Behebung des technischen Defekts. Die Paarung wird zu Ungunsten des Fahrers mit dem technischen Defekt entschieden. Ausnahmen bilden die bereits o.g. Reifenschäden, die auch während des Paarlaufes behoben werden können.

Die Fortführung des KO-Systems erfolgt mit den Gewinnern aus den Paarungen. Die Verlierer belegen Ihre Plätze entsprechend der Qualifizierungsliste.

Der Ablauf des Twin-Battles ist folgendermaßen und nach folgenden Kriterien geregelt:

Auf Signal des Vorstarters haben beide Fahrer der Paarung zu beschleunigen, so dass sie beide gleichzeitig den Beginn der Startsektion erreichen. Innerhalb der Startsektion hat der Leader (Besserplatzierte im Qualifying) die Führung zu übernehmen und der Chaser (Schlechterplatzierte aus dem Qualifying) sich hinter dem Leader einzufügen. Fehlverhalten im Startmanöver führen zu Punktabzug.

Das Twin-Battle beginnt mit Ende der Startsektion. Der Leader ist ab diesem Moment frei in der Wahl seiner Geschwindigkeit, der Linie und das Auslösen des ersten Drifts, dabei darf er den Chaser jedoch nicht behindern (bspw. durch Brems- oder Spurwechsel-Manöver). Eine Behinderung führt zu Punktabzug.

Der Leader hat entsprechend der Anweisungen im Briefing die Anforderungen der Rennleitung bzgl. der Driftkriterien zu erfüllen. Eine Behinderung des Chasers während der restlichen Driftphase führt zu Punktabzug.

Der Chaser hat die Aufgabe, die Ausführungen des Leaders zu kopieren und ggf. entsprechend der Driftkriterien aus dem Briefing besser auszuführen. Zusätzlich hat er die Aufgabe den Abstand zum Leader zu

minimieren ohne ihn zu gefährden. Sollte der Leader die Ideallinie verlassen oder Fehler machen, so ist der Chaser berechtigt den Leader im Drift zu überholen. Ein Überholen im Drift führt zur vollen Punktzahl für den Überholer. Eine Überholung ohne Drift wird nicht mit voller Punktzahl belohnt.

Kollisionen, Anschieben oder bewusstes Berühren des Gegners wird mit Null Punkten für den Verursacher bestraft. Je nach Ausprägung des Regelverstoßes entscheidet die Jury dessen Ahndung. Eine Disqualifikation des Verursachers liegt im Ermessen der Jury.

Leichte Berührungen ohne Benachteiligung der Beteiligten sind gestattet, jedoch nicht erforderlich und sollte vermieden werden. Eine Vermeidung spiegelt sich in der Punktevergabe wider.

Dreher werden mit Null Punkten für den Erstverursacher bewertet.

Rücksichtsloses oder gefährliches Fahren führt zur Disqualifikation

Die Punktevergabe im Twin-Battle erfolgt durch die Jury, dabei sind maximal 10 Punkte auf beide Fahrer zu verteilen. Bei gleicher Leistung erfolgt Punkteteilung zu gleichen Teilen (5:5). Bessere Leistungen werden entsprechend ihrer Ausprägung mit 6:4, 7:3, 8:2 oder 9:1 ausgewiesen.

Sollte sich nach zwei Wertungsläufen ein Gleichstand ergeben, so wird die gesamte Paarung wiederholt, die wiederum aus 2 Wertungsläufen (ohne Übungslauf) besteht. Nach der zweiten Wiederholung entscheidet die Jury.

Unter Umständen ist eine Ausweitung des Finales auf die besten 32 Fahrer nach dem gleichen Schema möglich. Dies wird jedoch wenn möglich vor der Veranstaltung in der Ausschreibung bekannt gegeben.

4.5 Punktevergabe

Zur Durchführung der Meisterschaft erhalten die Platzierten von Platz 1 - 16 folgende Punkte.

Platzierung	Punkte	Differenz zum Verfolger
Platz 1	20	2
Platz 2	18	2
Platz 3	16	2
Platz 4	14	1
Platz 5	13	1
Platz 6	12	1
Platz 7	11	1
Platz 8	10	1
Platz 9	9	1
Platz 10	8	1
Platz 11	7	1
Platz 12	6	1
Platz 13	5	1
Platz 14	4	1
Platz 15	3	1
Platz 16	2	

Ein Teilnehmer, der sich nach dem Qualifying für das Finale eigentlich qualifiziert hat, jedoch aus diversen Gründen nicht teilnehmen kann und sich somit nicht nochmal durch Eintragung in die Qualifikationsliste einträgt, erhält trotz Nichtteilnahme am Finale einen Punkt.

Gaststarter, die von der Organisation zu einer Teilnahme eingeladen wurden, aber nicht die Serie komplett fahren, können am Twin-Battle teilnehmen, erhalten aber keine Punkte. Die erzielten Punkte des Gaststarters werden auf die nachfolgenden platzierten Fahrer durchgereicht.

Sollte aus diversen Gründen ein Finale nicht stattfinden können, so wird das Ergebnis des Qualifyings als Endergebnis herangezogen. In einem solchen Fall wird jeweils nur die Hälfte der Punkte vergeben.

Am Ende der Saison entscheidet die Summe der Punkte aus den Einzelevents über die Gesamtwertung. Dabei werden nur die Fahrer für die Gesamtwertung berücksichtigt, die am Ende der Saison an mindestens mehr als 50% der Veranstaltungsgesamtzahl teilgenommen haben. Die ausscheidenden Fahrer behalten ihre Punktezahl, werden jedoch aus der Gesamtwertung gestrichen und separat aufgeführt. Bei Punktegleichstand entscheidet die Anzahl der nächst besseren Platzierungen über das Gesamtjahr.

4.5.1 Sonderpunkte

Bei Veranstaltungen mit Teilnahme von Fahrern aus ausländischen Serien („Fremdfahrer“) werden für die Gesamtwertung der IDS Sonderpunkte vergeben. Dazu müssen mindestens 8 „Fremdfahrer“ teilnehmen. Der IDS-Fahrer erhält entsprechend seiner Platzierung in der Tages-Gesamtwertung Zusatzpunkte nach folgender Tabelle:

Platzierung in Tages-Gesamtwertung	Zusatzpunkte für IDS - Gesamtwertung
Platz 1-4	5
Platz 5-8	3
Platz 9-12	2
Platz 13-16	1

Hintergrund: Der IDS-Fahrer zeichnet sich durch eine internationale Qualität aus und soll für die gute Platzierung unter Beteiligung von Fremdfahrern belohnt werden. Dies unterstreicht die internationale Ausrichtung der IDS. Der Gesamtsieger wird zum offiziellen „IDS PRO-Champion“ oder „IDS PRO-Driftmeister“ gekürt. Der Gesamtsieger hat das Recht, den oben genannten Titel zur Selbstvermarktung zu nutzen.

4.6 Klebeplan

Der in den allgemeinen Regelungen (s. Kap. 2.7) vorgestellte Klebeplan ist vollständig umzusetzen.

4.7 Öffentliche Auftritte

IDS PRO-Serie-Fahrer werden in den öffentlichen Medien dargestellt. Daher müssen PRO-Fahrer sicherstellen, sich und ihre Fahrzeuge auf Aufforderung der IDS jederzeit für diese Auftritte zur Verfügung zu halten. Die Aufforderung der IDS erfolgt rechtzeitig, um diese Termine wahrnehmen zu können.

Anhang A: Allgemeine und technische Sicherheitsüberprüfung

1. Bevor ein Fahrzeug zum ersten Mal auf die Rennstrecke darf, muss es zumindest bei der jährlichen Sicherheitsüberprüfung auf die Übereinstimmung mit dem gültigen Reglement überprüft worden sein. Diese und weitere Überprüfungen können verschieden umfangreich sein. Die Autos müssen aber jederzeit dem gültigen IDS Reglement entsprechen um zu einer Veranstaltung zugelassen zu werden.
2. Ein Zertifikat, oder Aufkleber weist ein Fahrzeug als teilnahmeberechtigt aus.
3. Es ist die Aufgabe des Teams, das Fahrzeug jederzeit im reglementkonformen Zustand zu erhalten.
4. Alle Fahrzeuge, die an einem Unfall beteiligt waren oder nach der technischen Überprüfung verändert wurden, müssen nochmals zur technischen Abnahme eingereicht werden.

Anhang B: Sicherheitsgurte und Gurtsysteme

- Alle Fahrzeuginsassen müssen zu jeder Zeit die Gurte und Rückhaltesysteme benutzen, die dem Reglement entsprechen. Siehe Abbildung 7 bis Abbildung 10.
- Der technische Leiter überprüft die Zulässigkeit der Gurte und kann nach Unfällen oder bei Beschädigungen die Herstellerzertifizierung entfernen. Der Besitzer kann die Gurte erneuern oder zur Re-Zertifizierung an den Hersteller senden.
- Die Gurtsysteme müssen aus 75mm breiten Sicherheits- und Schultergurten bestehen, wobei die Schultergurte auch 50mm breit sein dürfen, wenn sie mit 75mm breiten, professionellen Schultergurtpolster versehen sind. Die Schrittgurte müssen 50mm breit sein und entweder fest mit dem Fahrzeug verbunden sein, oder am Beckengurt befestigt sein. (Bei Fünfpunktgurten muss der Schrittgurt fest mit dem Fahrzeug verbunden sein!). Die Schrittgurte können entweder am Zentralverschluss oder an den Schultergurten befestigt werden. (s. Abbildung 11)
- Alle Gurten sollten neu oder in perfektem Zustand sein. Der Zentralverschluss, die Beschläge und Zungen müssen aus Metall sein. Die Gurte müssen aus Nylon oder Polyester sein. Beschädigte Gurte sind nicht gestattet.
- Die Schultergurte müssen separat geführt sein, eine Y-Variante ist nicht gestattet!
- Wenn möglich sollten die Gurte am Überrollkäfig oder an der Karosserie des Fahrzeugs befestigt sein.
- Die Gurte müssen über eine aktuell gültige FIA-Homologation verfügen. Abgelaufene Homologationen zählen nicht dazu. Es wird empfohlen die Gurte drei (3) Jahre nach Herstellung zu wechseln. Alternativ können Gurte auch nach SFI 16.1 zertifiziert sein und müssen entweder alle zwei (2) Jahre gewechselt oder vom Hersteller erneuert und rezertifiziert werden.
- Die Schultergurte sollten so nah wie möglich hinter den Sitzen verankert werden. Der Abstand sollte 300mm nicht überschreiten. Schultergurte sollten horizontal oder unter einem maximalen Winkel von 20° nach unten verlaufen (s. Abb. C-1 und C-2). Schrittgurte sollen vom Schritt aus ca. 20° nach hinten verlaufen. Verankerungen im Bereich senkrecht vom Schritt nach unten bis ca. 20° nach hinten sind gestattet (s. Abbildung 7 bis Abbildung 9).
- Beckengurte sollten so kurz wie möglich sein. Der Abstand der Beckengurtverankerungspunkte untereinander sollte nicht größer sein als die Breite des Beckens des Benutzers oder die äußere Breite des Rennsitzes. Der Beckengurt muss so verlaufen, dass er eng in der Beuge unterhalb des Beckenkamms und den Oberschenkeln liegt. Bei aufrechter Sitzposition soll der Beckengurt ca. 60° nach hinten unten verlaufend montiert sein. In einer mehr liegenden Sitzposition, wird ein Beckengurtwinkel von 70° - 80° empfohlen. (s. Abbildung 7)
- Schrittgurtverankerungspunkte sollen etwa 100 mm auseinander liegen. Ist die Sitzposition sehr tief im Fahrzeug, z.B. wie in Formel-Fahrzeugen vorgefunden, kann dieser Abstand reduziert werden, da die Verankerungspunkte näher an den Oberschenkeln liegen.
- Renngurte können nicht an Sitzen befestigt werden, die integrierte Kopfstützen ohne Gurtdurchführung haben (s. Abbildung 10)

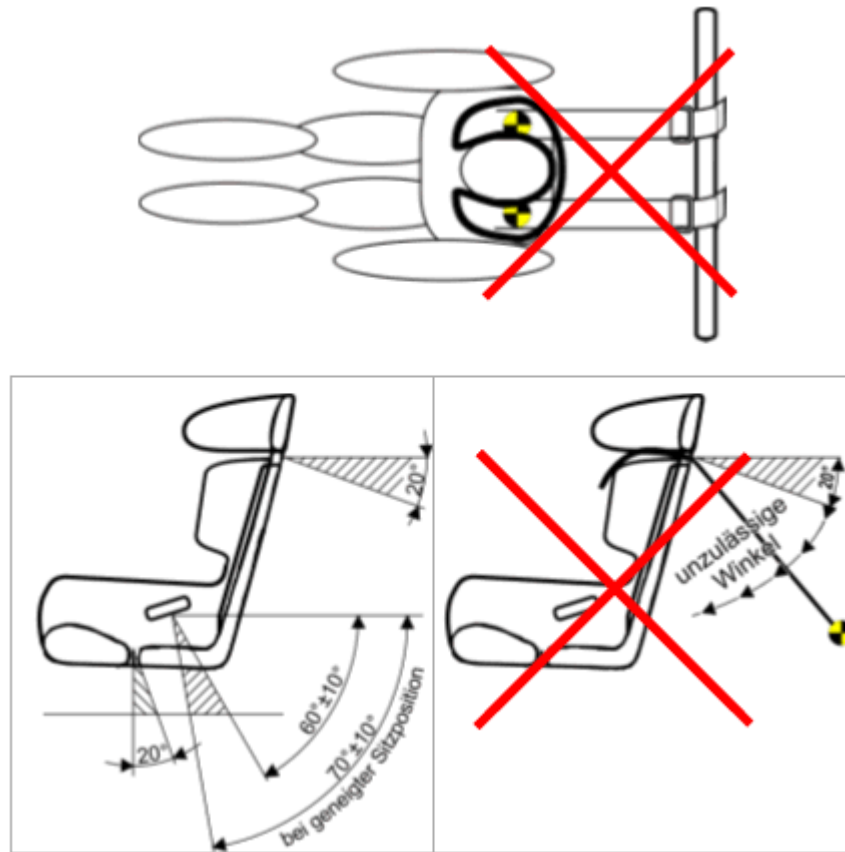


Abbildung 7

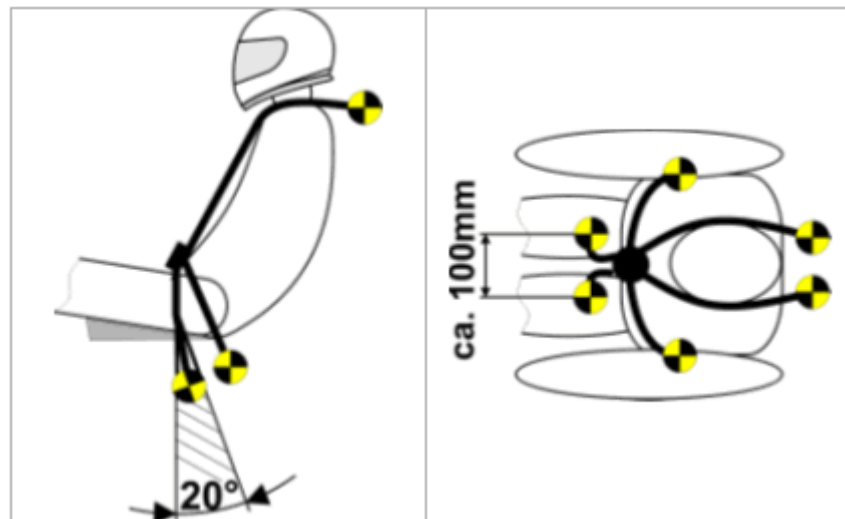


Abbildung 8

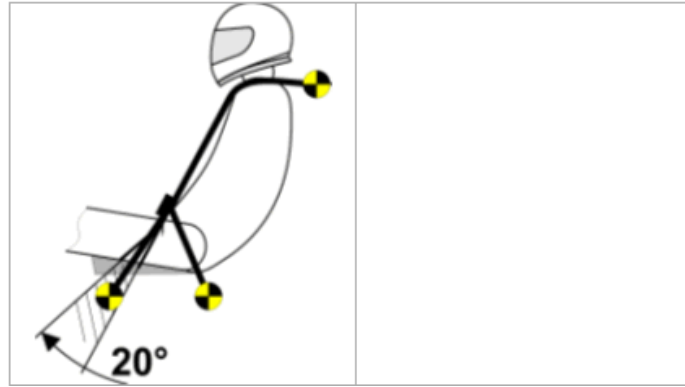


Abbildung 9



Abbildung 10

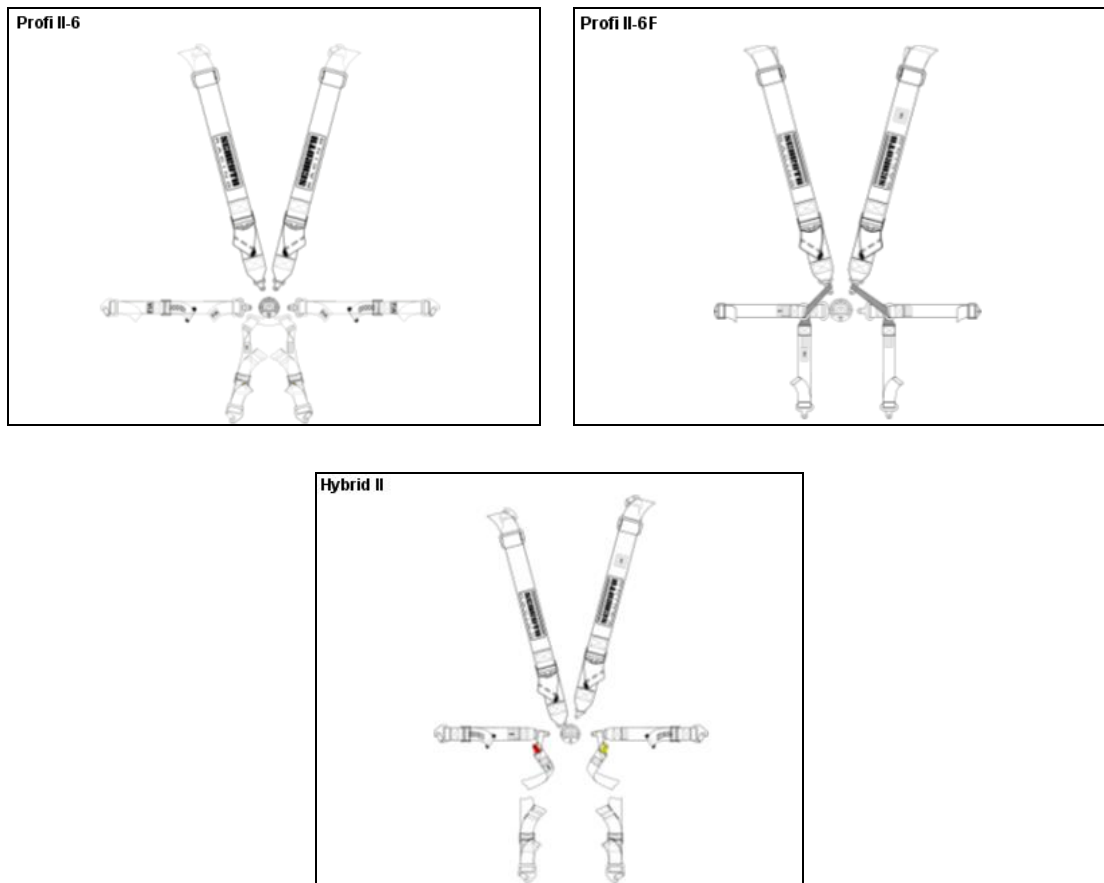
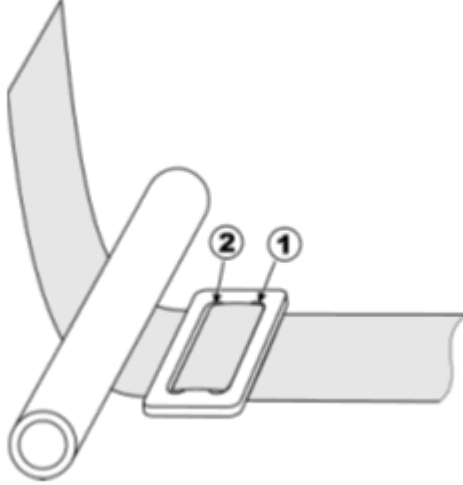


Abbildung 11

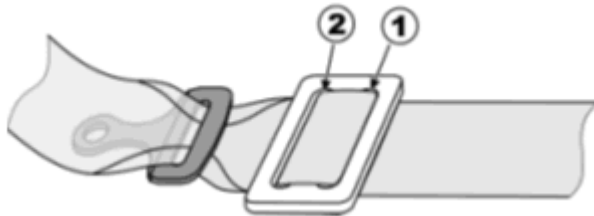
Anhang C: Gurtmontage

Montageschritte:

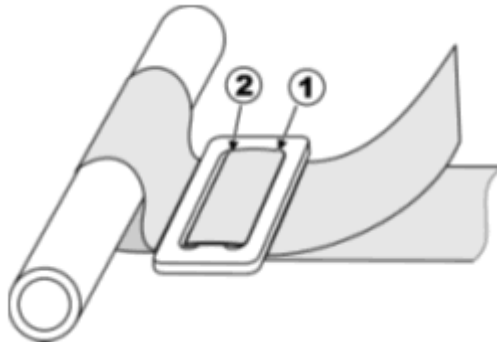
1. Führen Sie das Gurtband durch Schlitz 1 und 2 wie dargestellt.



2. Ziehen Sie das Gurtende ausreichend lang durch, um genügend Länge für die nachfolgenden Installationsschritte zu haben. Eine Mindestlänge von ca. 360 – 400 mm wird empfohlen.
3. Den 3-Steg-Schieber so nah wie möglich an das Käfigrohr oder den Beschlag heranführen.
4. Führen Sie das Gurtende von unten um das Käfigrohr herum oder durch den Gurtbandschlitz des Beschlages.
5. Falls 75 mm Gurtband mit einem 50 mm Beschlag benutzt wird, falten Sie das Gurtband wie dargestellt ein.

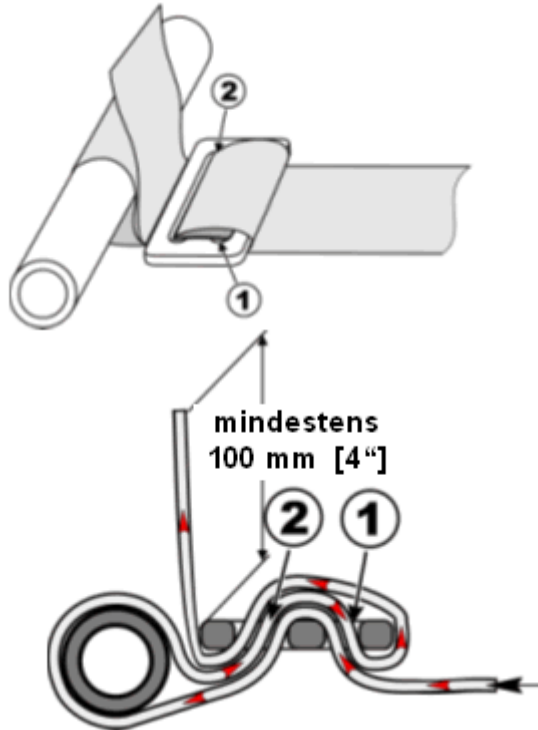


6. Ziehen Sie das Gurtbandende durch Schlitz 2 und 1.



7. Schlagen Sie das Gurtende zurück und führen Sie es nochmals durch Schlitz 2.

8. Stellen Sie sicher, dass das Gurtende nunmehr wenigstens 100 mm aus dem Schlitz 2 herausragt. Falls dieses weniger als 100 mm beträgt, demontieren Sie die Installation wieder und beginnen Sie von neuem. Bei länger überhängendem Gurtband können Sie dieses einrollen und z.B. mit einem Kabelbinder am Schultergurt befestigen.



9. Überprüfen Sie auch noch einmal die richtige Position der Schultergurtversteller und dass der 3-Stepschieber so nah wie möglich am Käfigrohr oder am Beschlag anliegt.

Anhang D: Zugelassene Fahrzeuge

Freigehalten für zukünftige Regeln

Anhang E: Zugelassene Reifen und Räder

Freigehalten für zukünftige Regeln

Anhang F: Datenerfassungssystem

Freigehalten für zukünftige Regeln.

Anhang G: Anmeldebedingungen und -preise

PRO-Klasse:

Die Meldung für die PRO-Klasse erfolgt als Jahresmeldung für die gesamte Saison 2011. Zur Eintragung/Meldung für die Saison 2011 ist eine Registrierungsgebühr i.H.v. 600,- €, inkl. gesetzlicher MwSt. zu entrichten. Mit der Entrichtung der Registrierungsgebühr erhält der Fahrer eine ID-Card mit Lichtbild, die ihn als PRO-Fahrer kennzeichnet und anerkennt. Die Teilnahmegebühr für die einzelnen Events beträgt zusätzlich 150,- €/Veranstaltung, inkl. gesetzlicher MwSt. mit Ausnahme der DTM-Veranstaltung am 6./7. August 2011 (250,-€, inkl. gesetzlicher MwSt.)

Bezogen auf die vorherigen Saisons konnte die Meldegebühr somit nahezu konstant gehalten werden. Die folgende Tabelle zeigt die Meldegebühr bezogen auf die vorhandene Driftzeit (Ein- und Mehrtagesveranstaltungen sind dabei berücksichtigt). Dabei wurde ebenso von 7 Veranstaltungen ausgegangen.

2009	2010	2011
€ 89,25	€ 100,00	€ 102,94

Meldungen zu Trainingsveranstaltungen sind von dieser Regelung ausgenommen und werden separat ausgeschrieben und berechnet.

Gastfahrer können auf Einladung durch die Organisation an der PRO-Klasse teilnehmen. Die Startgebühr wird separat für jede Veranstaltung ausgeschrieben und berechnet.

Der Teilnehmer ist nicht berechtigt, an einer Veranstaltung ohne Begleichung der Teilnahmegebühr teilzunehmen. Sollte der Teilnehmer darüber hinaus an weiteren Veranstaltungen nicht teilnehmen, so hat er die veranstaltungsbezogene Startgebühr trotzdem zu entrichten.

In der Anmeldegebühr ist eine Versicherung enthalten. Die Versicherungsbedingungen sind beim Veranstalter zu erfragen. Es gelten die AGBs des Veranstalters.

Zur erfolgreichen Registrierung zur Teilnahme an der Saison 2011 hat der Teilnehmer ein Registrierungsformular auszufüllen und unterzeichnet einzureichen. Die Registrierungsgebühr ist mit Eingang des Registrierungsformulars fällig und ist auf die bekannte Bankverbindung zu überweisen. Das Registrierungsformular wird rechtzeitig über die Webseite www.driftsports.de zur Verfügung gestellt. Zur erfolgreichen Registrierung zur Teilnahme an einer Veranstaltung ist die entsprechende Meldegebühr mit der Registrierung über den Webshop unter der Webseite www.driftsports.de zu entrichten.

STREET-Klasse:

Für die Teilnahme an der Street-Klasse ist eine veranstaltungsspezifische Meldegebühr zu entrichten. Die Meldegebühr staffelt sich im Moment nach folgender Tabelle. Abweichungen hiervon sind vorbehalten. Es gelten die Preise der jeweiligen veranstaltungsspezifischen Ausschreibung:

Datum	Veranstaltungsort	Meldegebühr [inkl. MwSt]
01. Mai 2011	Nürburgring, Müllenbach	200,- €
14./15. Mai 2011	Hockenheimring, Fahrerlager	250,- €
01.-03. Juli 2011	Sosnova (CZ)	200,- €
29.-31. Juli 2011	Eurospeedway Lausitz	300,- €
06./07. August 2011	DTM-Nürburgring, Müllenbach	350,- €
16.-18. September 2011	Monza, Fahrerlager	200,- €
30.9.- 2. Oktober 2011	Finale, Nürburgring Müllenbach	250,- €

Meldungen zu Trainingsveranstaltungen sind von dieser Regelung ausgenommen und werden separat ausgeschrieben und berechnet.

In der Anmeldegebühr ist eine Versicherung enthalten. Die Versicherungsbedingungen sind beim Veranstalter zu erfragen. Es gelten die AGBs des Veranstalters.

Zur erfolgreichen Registrierung zur Teilnahme an einer Veranstaltung ist die entsprechende Meldegebühr mit der Registrierung über den Webshop unter der Webseite www.driftsports.de zu entrichten.

Paketpreise:

Aufgrund mangelnder Nachfrage und des größeren Verwaltungsaufwandes werden in der Saison 2011 keine Paketpreise angeboten.

Anhang H: Prämierung

Für die Gesamtwertung der PRO-Klasse wird vom Veranstalter eine Gesamtprämie i.H.v. 6.000,- € ausgeschüttet. Der Gesamtsieger erhält € 3.000,-, der Zweitplatzierte € 2.000,- und der Drittplatzierte € 1.000,- Sachpreise werden zusätzlich nach Verfügbarkeit vergeben.

Bei einer Reduktion der Veranstaltungszahl reduziert sich die Höhe der Gesamtprämie korrespondierend.

Für die Street-Klasse ist keine Prämie vorgesehen.

Anhang I: Änderungshistorie

Änderungen von Version 3.2 zu Version 4.0. vom März 2011.

- Einführung einer Schulungsmaßnahme in Kapitel 2.3, letzter Absatz.
- Die letzten beiden Absätze in Kapitel 2.12.1 wurden hinzugefügt.
- In Kapitel 2.9 wurde driftspezifische Verhaltensregeln für die gelbe Flagge hinzugefügt
- Die Definition der Streetklasse in Kapitel 3.1 wurde neu verfasst.
- Motorradhelme wurden in Kapitel 3.1.1 hinzugefügt
- PRO-Search in Kapitel 4.2 nicht mehr zwingend notwendig und entsprechend geändert.
- Teilname und Nennungen aus Kapitel 4.3 wurden geändert.
- Vergabe von Sonderpunkten bei Teilnahme von ausländischen Fahrern in Kapitel 4.5.1 hinzugefügt.
- Anmeldebedingungen und –preise in Anhang G wurden überarbeitet.
- Anhang H wurde überarbeitet.

Anhang J: Copyright & Legal Disclaimer

Copyright

Alle Angaben dieses Reglemnets wurden sorgfältig geprüft. Wir bemühen uns, diese Informationen stetig zu erweitern und zu aktualisieren. Eine Garantie für die Vollständigkeit, Richtigkeit und letzte Aktualität kann jedoch nicht übernommen werden.

© Copyright 2009, IDS - International DriftSports GmbH. Alle Rechte vorbehalten.

Urheberrechte, Marken und Verfahren

Die Erlaubnis zur gebührenfreien Nutzung, Vervielfältigung und Verbreitung dieser Dokumentation wird hiermit ausschließlich für den nicht gewerblichen Gebrauch erteilt, sofern der vorstehende Urheberrechtshinweis in sämtlichen Ausfertigungen erscheint und sowohl der Urheberrechts- als auch dieser Erlaubnishinweis in ergänzenden Unterlagen erscheinen. Die Verwendung des Namens IDS-International DriftSports GmbH, bei der Werbung im Zusammenhang mit der Verbreitung dieser Dokumentation bedarf der ausdrücklichen schriftlichen Einwilligung von IDS-International DriftSports GmbH bzw. der damit verbundenen Unternehmen.

Die Abbildungen auf dieser Seite sind Eigentum der Firma IDS-International DriftSports GmbH oder der mit ihr verbundenen Unternehmen ausschließlich zum Gebrauch auf dieser Seite zugelassen. Der unbefugte Gebrauch ist nicht gestattet.

Die Produktnamen oder Verfahren, auch wenn sie sich nicht durch ihre Formatierung/Darstellung von dem übrigen Text unterscheiden, sind Marken der Firma IDS-International DriftSports GmbH oder der mit ihr verbundenen Unternehmen. Bei den auf dieser Seite verwendeten Produktnamen handelt es sich um Marken von IDS-International DriftSports GmbH. Einige davon sind bei Patentämtern verschiedener europäischer oder in anderen Ländern eingetragen.

Die vorliegende Dokumentation begründet in keiner Weise die Übertragung von Lizenz- oder sonstigen Rechten in Bezug auf Patente, Urheberrechte oder Marken der Firma IDS-International DriftSports GmbH oder der mit ihnen verbundenen Unternehmen.

Haftungsausschluss

Die Angaben auf diesen Seiten erfolgen ohne jede Gewähr, insbesondere ohne ausdrückliche oder stillschweigende Zusage, der Eignung für einen bestimmten Zweck oder der Freiheit von Rechtsverletzungen. IDS-International DriftSports GmbH übernimmt keinerlei Gewähr für den Zeitpunkt, die Aktualität oder die Mängelfreiheit der Angaben auf diesen Seiten. Sofern Teile oder einzelne Formulierungen dieses Textes der geltenden Rechtslage nicht, nicht mehr oder nicht vollständig entsprechen sollten, bleiben die übrigen Teile des Dokumentes in ihrem Inhalt und ihrer Gültigkeit davon unberührt.