

Reglement



VIRTUALRACING.ORG
PORSCHE CUP



VIRTUALRACING e.V.

1. Vorwort

Der Porsche Cup im iRacing Bereich verspricht packende Zweikämpfe. Der Porsche verlangt das gesamte Können eines jeden Fahrers. Ohne ABS und TC gilt es den Hecktriebler unter Kontrolle zu halten. Aber genau diese Faktoren und dem Einsatz vom gleichen Material versprechen in der neuen Saison erneute Schweißperlen auf der Stirn der Piloten. Mit den Unterschiedlichen Tageszeiten wird es eine neue Herausforderung für das gesamte Fahrerfeld und ein Leckerbissen für jede Übertragung. Im zweiwöchigen Rhythmus könnt ihr am Dienstag euer Talent unter Beweis stellen.

Also seid dabei und sichert euch einen Platz, wenn es heißt: "Green, Green, Green...!"

2. Veranstalter

Über Virtual Racing e.V.

Seit 20 Jahren organisiert der Virtual Racing e.V. Jahr für Jahr Rennserien zusammen mit der Community und für die Community. Aktuell werden in den Simulationen Assetto Corsa, iRacing, RaceRoom Racing Experience und rFactor2 verschiedene Rennserien mit kommentierten Livestreams angeboten, sowohl in Form von kurzen und knackigen Sprintrennen, als auch in 24 Stunden Langstreckenrennen. Darunter befinden sich beispielsweise Serien in den Rennklassen GT3, WTCR, DTM, sowie Multiclass Rennen, um nur ein paar zu nennen.

Homepage: www.virtualracing.org

Facebook: www.facebook.com/virtualracing

Livestream: www.youtube.com/user/Virtualracing

3. Rahmen- und Teilnahmebedingungen

3.1 Verwendete Simulation

Die verwendete Simulation ist iRacing.

iRacing ist eine Online-Plattform in der regelmäßig offizielle Rennen in verschiedenen Rennklassen stattfinden. Auf Basis des fahrerischen Könnens werden die Fahrer beurteilt und erhalten dafür ein sogenanntes iRating und Safety Rating. Bei sauberer Fahrweise steigt das Safety-Rating, wodurch der Fahrer in höhere Lizenzklassen aufsteigt und somit die Erlaubnis erhält an Rennserien mit höheren (schwierigeren) Fahrzeugklassen teilzunehmen. Dies soll sicherstellen, dass die Rennen in einem homogenen Starterfeld mit hoher Leistungsdichte ausgetragen werden.

Für die Verwendung von iRacing ist immer zwingend eine Internetverbindung erforderlich.

Mehr Informationen gibt es auf der Webseite: www.iracing.com

Inhaltsverzeichnis

§ 1 Serieninformation und Anmeldung	5
§ 1.1 Pre-Qualifikation Termine	5
§ 1.2 Termine	5
§ 1.3 Anmeldung	6
§ 1.3.1 Anmeldung zur Serie	6
§ 1.3.2 Abmeldungen von Einzelveranstaltungen	7
§ 1.3.3 Sanktionen bei Nichterscheinen	7
§ 1.3.4 Saisonale Pre-Qualifying	7
§ 1.3 Anwesenheitspflicht, Inoffizieller und offizieller Teil der Veranstaltung	7
§ 1.3.1 Anwesenheit	7
§ 1.3.2 Definition inoffizieller und offizieller Teil	7
§ 1.3.3 Gültigkeit der Veranstaltung	8
§ 1.3.4 Fahrerbesprechung	8
§ 1.4 Grideinteilung	8
§ 1.4.1 Einteilung	8
§ 1.4.2 Auf- und Absteiger System	8
§ 1.4.2 Nachbesetzung des Grid 1	9
§ 1.4.3 Balancierung der Fahrerzahlen	9
§1.5 Provisionals	9
§ 1.5.1 Info Provisional	9
§ 1.5.2 Nutzung Provisional	9
§ 1.5.3 Provisional pro Rennen	9
§ 1.6 Gaststarter	10
§ 1.6.1 Zulassung von Gaststartern	10
§ 1.6.2 Eingliederung von Gaststartern	10
§ 1.6.3 Anzahl von Gaststarts	10
§ 2 Sessions	10
§ 2.1 Freies Training	10
§ 2.2 Qualifikation	10
§ 2.3 Qualifyingmodus	11
§ 2.4 Rennmodus	11
§ 2.4.1 Startreihenfolge	11
§ 2.4.1 Rennende	11

§ 3 Startplätze.....	12
§ 4 Streckenverhältnisse	12
§ 4.1 Wetter.....	12
§ 4.2 Gummibelag auf der Strecke	12
§ 5 Teams	12
§ 5.1 Anzahl Fahrer.....	12
§ 5.2 Teammeldung	12
§ 5.3 Teamwechsel/-abgang/-beitritt.....	13
§ 5.3.1 Wechselfristen	13
§ 5.3.2 Wertungssperren bei Teamwechsel.....	13
§ 5.3.3 Teamneuzugänge.....	13
§ 6 Wertung	13
§ 6.1 Ausgeschriebene Wertungen.....	13
§ 6.2 Wertungspunkte.....	13
§ 6.3 Zusatzpunkte.....	14
§ 6.4 Streichergebnisse.....	14
§ 6.5 Teamwertung.....	14
§ 7 Sichtungsbereich und Strafpunkte + Strafpunkte-Konto	14
§ 7.1 Strafpunkte-Konto (SPK).....	14
§ 7.1.2 Abbau von Strafpunkten	15
§ 7.1.3 Einzel Strafpunkte im SPK	15
§ 7.2 Höhe der Strafen	15
§ 7.3 Strafmaß bei Gelbverstößen.....	16
§ 7.3 Strafmaß in der Qualifikation.....	16
§8 Cardesign	16
§8.1 Gestaltung der Cardesigns	16
§8.2 Einreichung der Cardesigns.....	17
§8.3 Bereitstellung der Cardesigns	17
§8.4 Speicherformat	18
§8.6 Vorlage der Nutzungsrechte der Werke und Logos von Dritten	18
§ 9 Sonstiges.....	18
§ 9.1 Hosting	18
Anlage 1: Sportliches Reglement.....	19

§ 1 Serieninformation und Anmeldung

Renntyp	Cupklasse nach Vorbild des Porsche Cup
Fahrzeug	Porsche 911 GT3 Cup (991)
Anzahl der Startplätze pro Grid	40 - 60
Grid pro Rennen	1-2
Anzahl der Rennen	20
Wertung	<ul style="list-style-type: none"> Fahrerwertung Teamwertung
Zeitplan	<ul style="list-style-type: none"> 19:00 Serverstart 19:00-20:10 Uhr Training 20:10-20:25 Uhr Qualifikation 20:25-20:50 Uhr Rennen 1 21:00-21:35 Uhr Rennen 2 22:00 Uhr offizielles Veranstaltungsende
Training	Folgewoche am Di. und Do.
Pre-Quali	Siehe § 1.1 und § 1.2.4

§ 1.1 Pre-Qualifikation Termine

Datum	Uhrzeit	Länge	Strecke	Time of Day
14.01.19	19:00 Uhr	4h	Circuit de Spa-Francorchamp	-
15.01.19	19:00 Uhr	4h	Circuit de Spa-Francorchamp	-
16.01.19	19:00 Uhr	4h	Circuit de Spa-Francorchamp	-
17.01.19	19:00 Uhr	4h	Circuit de Spa-Francorchamp	-
18.01.19	19:00 Uhr	4h	Circuit de Spa-Francorchamp	-

§ 1.2 Termine

Nr.	Datum	Uhrzeit Training	Uhrzeit Quali	Uhrzeit Rennen	Strecke	Config	Time of Day
1.	22.01.19	19:00	20:10	20:25	Circuit de Spa-Francorchamp	GP	Afternoon
				21:00	Circuit de Spa-Francorchamp	GP	Late Afternoon
2.	05.02.19	19:00	20:10	20:25	Sebring International Raceway	International	Sunset
				21:00	Sebring International Raceway	International	Night
3.	19.02.19	19:00	20:10	20:25	Tsukuba Circuit	2000 Full	Afternoon

				21:00	Tsukuba Circuit	2000 Full	Late Afternoon
4.	05.03.19	19:00	20:10	20:25	Snetterton Circuit	300	Morning
				21:00	Snetterton Circuit	300	Afternoon
5.	19.02.19	19:00	20:10	20:25	Mount Panorama Circuit	-	Sunrise
				21:00	Mount Panorama Circuit	-	Morning
6.	02.04.19	19:00	20:10	20:25	Brands Hatch Circuit	GP	Afternoon
				21:00	Brands Hatch Circuit	GP	Late Afternoon
7.	16.04.19	19:00	20:10	20:25	Twin Ring Motegi	East	Morning
				21:00	Twin Ring Motegi	East	Afternoon
8.	30.04.19	19:00	20:10	20:25	Road Atlanta	Full	Afternoon
				21:00	Road Atlanta	Full	Late Afternoon
9.	14.05.19	19:00	20:10	20:25	Oulton Park Circuit	Intl w/out Hislop	Morning
				21:00	Oulton Park Circuit	Intl w/out Hislop	Afternoon
10.	28.05.19	19:00	20:10	20:25	Autodromo Internazionale Enzo e Dino Ferrari	GP	Late Afternoon
				21:00	Autodromo Internazionale Enzo e Dino Ferrari	GP	Sunset

§ 1.3 Anmeldung

§ 1.3.1 Anmeldung zur Serie

Die Anmeldung zur Serie wird vor Saisonstart auf dem Portal freigeschaltet. Eine Anmeldung zur Serie ist anschließend auch in der laufenden Saison jederzeit möglich. Mit der Anmeldung zur Serie ist der Fahrer automatisch für die Teilnahme an allen Einzelrennen angemeldet. Jeder Fahrer hat dafür Sorge zu tragen, dass er sowohl im Forum/Portal, als auch Ingame seinen offiziellen Namen verwendet. Sollte sich ein Fahrer ohne Klarnamen für die Serie einschreiben, so wird die Nennung abgelehnt. Ein Fahrer gilt als vollständig angemeldet sobald die Halb/Jahrespauschale entrichtet wurde, diese ist bis spätestens 2 Tage vor dem ersten Lauf zu entrichten. Im Fahrerprofil im Virtual Racing e.V. Portal müssen die jeweiligen Sim-Daten (Name, iRacing ID etc.) hinterlegt sein. **Mit der**

Anmeldung zur Serie, erklärt der Fahrer automatisch die Gültigkeit des Reglement sowie das Sportlichen Reglement als gelesen an.

§ 1.3.2 Abmeldungen von Einzelveranstaltungen

Die Fahrer sind verpflichtet, sich bei Nichtteilnahme fristgerecht von einer Einzelveranstaltung abzumelden. Die Frist hierfür endet am Vorabend des jeweiligen Events um **23:00 Uhr**. Die Abmeldung erfolgt im Portal Dashboard des Virtual Racing e.V. unter <https://www.virtualracing.org/>

§ 1.3.3 Sanktionen bei Nichterscheinen

Bei zwei aufeinanderfolgenden Nichtteilnahmen ohne vorherige Abmeldung wird der Serienausstieg des Fahrers angenommen und dieser aus der Serie entfernt. Ein späterer Start kann dann nur durch erneute reguläre Anmeldung gemäß § 1.2.1 erfolgen. Automatisch rutscht der Fahrer auf die Warteliste des Fahrerfeldes und muss aktiv eine Freigabe bei Serienadmin anfordern.

§ 1.3.4 Saisonale Pre-Qualifying

Als Aufnahmekriterium für die Liga muss vor Saisonbeginn die Teilnahme an einer saisonalen Pre-Qualifikation erfolgt sein. Potentielle Teilnehmer der Serie müssen auf der Pre-Saisonstrecke ihre Qualifikationszeit setzen. Die gesetzte Zeit bestimmt die Teilnahme und das Grid für die kommende Saison. Um Chancengleichheit zu gewähren werden die Server zur saisonalen Pre-Qualifikation gleiche Einstellungen erhalten

§ 1.3 Anwesenheitspflicht, Inoffizieller und offizieller Teil der Veranstaltung

§ 1.3.1 Anwesenheit

Während des gesamten offiziellen Teils, insbesondere während der Fahrerbesprechung, besteht Anwesenheitspflicht. Fahrern, die der Fahrerbesprechung nicht beiwohnen, kann der Start verweigert werden. Die Anwesenheitspflicht endet mit dem Ende des Rennens beziehungsweise mit dem Ausfall des Teilnehmers.

§ 1.3.2 Definition inoffizieller und offizieller Teil

Kommt es im Ablauf zu Zeitverzögerungen, zum Beispiel durch technische Probleme oder Nichtverfügbarkeit des iRacing-Service und kann der vorgesehene Zeitplan nicht eingehalten werden, so wird die Veranstaltung fortgesetzt. Der gesamte verbleibende Zeitplan verschiebt sich analog, allerdings maximal bis zum Erreichen des offiziellen Veranstaltungsendes (siehe § 1 Zeitplan). Kann

das offizielle Veranstaltungsende mit den vorgesehenen Sessionlängen nicht eingehalten werden, so ist im Einzelfall - nach Bekanntgabe im Forum - eine Verkürzung der Sessions möglich.

§ 1.3.3 Gültigkeit der Veranstaltung

Wird die Veranstaltung trotz Zeitverzögerung vor dem offiziellen Veranstaltungsende abgeschlossen, so wird diese Veranstaltung in jedem Falle voll gewertet.

Die Rennleitung behält sich vor, im Falle einer übermäßigen Verspätung die Veranstaltung am Rennabend abubrechen und zu verschieben oder zu annullieren.

Wird ein Ersatztermin anberaumt, wird dieser zeitnah im Forum bekanntgegeben.

§ 1.3.4 Fahrerbesprechung

Im Rahmen der Fahrerbesprechung werden durch die Rennleitung wichtige Informationen an die Fahrer weitergegeben, wie zum Beispiel streckenspezifische Besonderheiten, Beschlüsse der Rennleitung, durch die ReKo verhängte Strafen, etc. Aus diesem Grunde ist die Anwesenheit bei der Fahrerbesprechung verpflichtend. Die Fahrerbesprechung findet grundsätzlich im Ingame-Voicechat statt. Während der gesamten Dauer der Fahrerbesprechung herrscht auf der Strecke absolutes Fahrverbot!

Die Fahrerbesprechung ist ein optionaler Programmpunkt. Sieht die Rennleitung keinen Anlass, um auf Besonderheiten bei der aktuellen Veranstaltung hinzuweisen, und kündigt sie die Fahrerbesprechung nicht rechtzeitig während der Trainingssession an, so läuft das Training normal weiter und das o.a. Fahrverbot in diesem Zeitraum entfällt.

§ 1.4 Grideinteilung

§ 1.4.1 Einteilung

Die Liga besteht aus einer durch die Ligaleitung festgelegte Anzahl von Grids. Der Ligaleitung obliegt eine Balancierung der Fahrerzahlen (Grid-Ausgleich) bei der Grideinteilung vorgenommen werden. Die Grideinteilung orientiert sich anhand der Anmeldezahlen zur Serie. Die Grideinteilung zum Saisonauftakt der Saison erfolgt gemäß der erfahrenen Qualifikationszeit der Preseason.

§ 1.4.2 Auf- und Absteiger System

Im weiteren Saisonverlauf erfolgt die Grideinteilung bei einem Event in Abhängigkeit vom Gesamtergebnis des vorangegangenen Events je Grid. Dabei rutschen die Fahrer auf den letzten 5 Gridplätzen und die Fahrer auf den Plätzen 1 bis 5 in die Pre-Trainings Quali. Dieses Gridranking wird aus der Eventplatzierung gebildet. Es spielt dabei keine Rolle, ob in einem Grid tatsächlich alle Fahrer angetreten sind. An den Offiziellen Termin zum Training wird das Pre-Trainings Quali ermittelt, alle Auf-/Absteiger haben die Möglichkeit anhand der erfahrenen Zeiten im Training sich für den Auf oder Abstieg zu qualifizieren. Die besten 5 qualifizieren sich für das erste Grid alle weiteren Platzierungen rutschen in das zweite Grid. Kommt es zu einer Verschiebung der Anzahl an Absteigern (nicht ordentliche Abmeldungen

vom Event) wird die Anzahl an Aufsteiger automatisch erhöht bis die volle Gridgröße erreicht ist. Fahrer die unentschuldig fehlen rutschen automatisch in das nächst tiefere Grid

§ 1.4.2 Nachbesetzung des Grid 1

In erster Linie wird das Grid 1 mit Fahrern aus der Pre-Quali Gruppe nach der Ermittlung des vorherigen Lauf nach besetzt. Eine Absage bspw. wegen Urlaub oder Krankheit bzw. der Einsatz einer Provisional wird bei der Einteilung nicht berücksichtigt. Lediglich ein Ligaausstieg führt zum Nachrücken bei der Einteilung. Nachrücken bedeutet in diesem Fall, dass aus etwaigeren tieferen Grids ein Fahrer mehr aufsteigt. Ins tiefste Grid rutscht ein Wartelistenfahrer/Gastfahrer nach.

§ 1.4.3 Balancierung der Fahrerzahlen

Sollte es aufgrund einer zu geringer Fahrerzahl im gesamten Starterfeld zu einem deutlichen Ungleichgewicht der Fahrerzahlen in einem Grid und dem nächsthöheren Grid kommen, kann von der Ligaleitung eine Balancierung der Fahrerzahlen (Grid-Ausgleich) bei der Grideinteilung vorgenommen werden

§1.5 Provisionals

§ 1.5.1 Info Provisional

Die laut §1.4.2 bestimmte Anzahl von schlechtesten Fahrern steigen generell ab. Dazu gehören auch Fahrer, die dem Grid zugeteilt waren, aber nicht angetreten sind. Mit einer Provisional kann man diesen Abstieg bei Nichtteilnahme verhindern. Es steigen aber dennoch die gleiche Anzahl von Fahrern ab, was dazu führt, dass je nach Anzahl der gemeldeten Provisionals Fahrer mit entsprechend besseren Platzierungen absteigen.

§ 1.5.2 Nutzung Provisional

Jedem Fahrer stehen pro Saison zwei Provisional zu. Diese muss bis spätestens 18 Uhr am Renntag gemeldet worden sein. Die Meldung erfolgt durch Abmelden im Dashboard. Eine Provisional kann generell nur gegen den Abstieg bei Nichtteilnahme eingesetzt werden. Nimmt der Fahrer trotz angemeldeter Provisional am Rennen teil, schützt die Provisional nicht vor einem etwaigen Abstieg. Eine Provisional kann nicht eingesetzt werden, wenn der Fahrer aufgrund von Strafpunkten oder anderen Gründen für ein Event gesperrt ist.

§ 1.5.3 Provisional pro Rennen

Pro Grid können nur 3 Fahrer eine Provisional ziehen. Die Berücksichtigung erfolgt hier nach Reihenfolge der Meldung. Nimmt einer der Fahrer mit aktiver Provisional dennoch am Rennen teil und steht ein weiterer Wunsch eines Fahrers auf eine Provisional noch aus, wird diese automatisch wirksam.

§ 1.6 Gaststarter

Fahrer, die sich für die Serie eingeschrieben haben, den Kostenbeitrag aber noch nicht geleistet haben, werden in der Serie als Gaststarter geführt.

§ 1.6.1 Zulassung von Gaststartern

Fahrer, die erstmals am VR-Ligabetrieb teilnehmen und nicht fest in die Serie eingeschrieben sind, können sich als Gaststarter zur Serie anmelden, sofern sie ihre Fähigkeiten in Bezug auf Fahrzeugbeherrschung und Rennübersicht nachweisen können. Jeder Gaststarter wird in das aktuelle letzte Grid eingliedert. Gaststarter sollte sich bis 24 Stunden vor dem Rennen angemeldet haben.

Gaststarts sind generell für das letzte Rennen ausgeschlossen.

§ 1.6.2 Eingliederung von Gaststartern

Wird ein Gaststarter zum Rennen zugelassen, so wird dieser für das fragliche Rennen den eingeschriebenen Fahrern voll gleichgestellt. Gaststarter erhalten jedoch keine Punkte.

§ 1.6.3 Anzahl von Gaststarts

Fahrer, die sich für die Serie eingeschrieben haben, den Kostenbeitrag aber noch nicht geleistet haben, werden maximal 1 Gaststart (1 Event) gewährt. Für jeden weiteren Start sind die Zulassungsvoraussetzungen lt. allgemeinem Reglement zu erfüllen.

§ 2 Sessions

§ 2.1 Freies Training

Das freie Training dient den Fahrern zum Einfahren und Testen. Die Session hat keine Auswirkungen auf jedwede Wertung.

§ 2.2 Qualifikation

Die Qualifikation dient zur Ermittlung der Startreihenfolge des ersten Laufes. Während der Qualifikation darf nur innerhalb der eigenen Box das Fahrzeug verlassen oder resettet werden (durch ESC-Taste oder alternative Befehlsbelegung). Eine Wiederaufnahme der Qualifikation ist

nach Verlassen oder Resetten des Fahrzeugs außerhalb der eigenen Box in jedem Fall ausgeschlossen.

Wird die Qualifikation nicht erneut aufgenommen, z.B. wenn keine weiteren gezeiteten Runden mehr möglich sind, so ist ein Verlassen des Fahrzeugs innerhalb der Boxengasse, aber auch außerhalb der eigenen Box gestattet.

§ 2.3 Qualifyingmodus

Gefahren wird im "Open-Qualifier". Die Anzahl der verfügbaren Runden im Qualifying ist auf 6 Runden begrenzt (1 x Inlap 1x Outlap und 4 gezeitete Runden) Nach 15 Minuten wird die Qualifikation über die "Checkered-Flag" beendet. Anschließend liefert der iRacing Service weitere 2 Minuten, um begonnene Runden zu beenden.

§ 2.4 Rennmodus

Die Rennen sind maßgeblich für die Meisterschaftswertung. Das erste Rennen hat eine Länge von 15-20 Runden oder Max. 25 Minuten und das zweite von 20-30 Runden oder Max. 35 Minuten. Der Start erfolgt stehend. Beim Start des zweiten Rennens starten die Top 10 in der umgekehrten Reihenfolge.

§ 2.4.1 Startreihenfolge

Der Start erfolgt in Lauf 1 und 2 stehend.

- In Lauf 1 wird die Startreihenfolge durch das Qualifying ermittelt.
- In Lauf 2 werden die ersten 10 Fahrer des Grids entsprechend des Zieleinlaufs von Lauf 1 invertiert aufgestellt. Die restlichen Fahrer im Grid starten entsprechend ihrer Endplatzierung aus Lauf 1.

§ 2.4.1 Rennende

Nach dem Erreichen der Ziellinie ist eine eigenständige Rückkehr zur Box zwingend erforderlich. In der sog. Auslaufrunde ist mit angepasstem Tempo zu fahren. Vorfälle in der Auslaufrunde werden grundsätzlich genauso geahndet, wie solche während des laufenden Rennens.

Bei Zuwiderhandlung erfolgt eine Bestrafung in Höhe von 5 Strafpunkten.

§ 3 Startplätze

Die Anzahl der Startplätze ist auf die Anzahl der auf der jeweiligen Rennstrecke verfügbaren Startplätze begrenzt. Sollten sich mehr Fahrer als Startplätze für ein Rennen registrieren, so bekommen die in der laufenden Meisterschaft Bestplatzierten den Vortritt. Gaststarter erhalten die Startfreigabe, solange noch Startplätze zur Verfügung stehen.

§ 4 Streckenverhältnisse

§ 4.1 Wetter

In allen Sessions wird variables Wetter genutzt.

§ 4.2 Gummibelag auf der Strecke

Zu Beginn jeder Session wird mit einer grünen Strecke gestartet. Der Zustand der Strecke verändert sich anschließend dynamisch entsprechend der Streckennutzung durch die Teilnehmer.

§ 5 Teams

§ 5.1 Anzahl Fahrer

Ein Porsche Cup-Team besteht aus mindestens einem und maximal zwei Fahrern.

§ 5.2 Teammeldung

Die jeweilige Teamzusammensetzung muss am Vorabend des Renntags um 23 Uhr feststehen und fristgerecht per Formular genannt worden sein. Teamänderungen, die nach dieser Meldefrist erfolgen, haben keine Auswirkungen auf die Wertung des Rennens. Ändert sich die Zusammensetzung von Rennen zu Rennen nicht, ist keine erneute Meldung notwendig.

§ 5.3 Teamwechsel/-abgang/-beitritt

§ 5.3.1 Wechselfristen

Ein Wechsel des Teams bzw. der Beitritt zu oder der Abgang aus einem Team ist auch während der Saison möglich. Hierbei müssen die Meldefristen unter § 6.2 eingehalten werden.

§ 5.3.2 Wertungssperren bei Teamwechsel

Wechselt ein Fahrer von einem Team in ein anderes, so bewirkt das eine Wertungssperre für ein Rennen. Der Fahrer kann dann beim kommenden Rennen nur Punkte für die Fahrermeisterschaft nicht aber für sein neues Team einfahren.

§ 5.3.3 Teamneuzugänge

Fahrer, die in der laufenden Saison erstmals für die Teamwertung genannt werden, werden sofort mit in die Teamwertung einbezogen.

§ 6 Wertung

§ 6.1 Ausgeschriebene Wertungen

Die kumulierten Punkte eines Rennabends fließen als Eventergebnis in die Fahrerwertung ein. Der Fahrer mit den meisten Punkten ist am Ende der Saison ist "Porsche Cup Champion". Das Team mit den meisten Punkten am Ende der Saison ist "Porsche Cup Teamchampion".

Punkte gemäß § 6.2. erhält ein Fahrer nur, wenn er 60% der vorgegebenen Renndistanz absolviert hat. Dabei zählen nur vollständige Runden.

§ 6.2 Wertungspunkte

Je nach Anzahl der Grids verschieben sich die Punkte

1 Grid:	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	jede weitere
Punkte:	100	90	83	77	74	71	68	65	63	61	59	57	55	53	51	49	je -1 Punkt
Grid I:	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	jede weitere
Punkte:	100	90	83	77	74	71	68	65	63	61	59	57	55	53	51	49	je -1 Punkt
Grid II:	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	jede weitere
Punkte:	37	35	33	31	29	28	27	26	25	24	23	22	21	20	19	18	je -1 Punkt

§ 6.3 Zusatzpunkte

Sauberes fahren (wenigsten Incs): Platz 1 = 3 Punkte / Platz 2 = 2 Punkte / Platz 3 = 1 Punkt

Highest Climber: 3 Punkte

Die schnellste Rennrunde: 1 Punkt

Top 3 aus der Qualifikation: Platz 1 = 5 Punkte / Platz 2 = 3 Punkte / Platz 3 = 1 Punkt

§ 6.4 Streichergebnisse

Für die Gesamtwertung werden, ausgehend von der Maximalanzahl an Veranstaltungen die schlechtesten 4 Rennergebnisse eines Fahrers gestrichen.

§ 6.5 Teamwertung

Bei jeder Veranstaltung fließen die Eventergebnisse der zwei Fahrer eines Teams als Teamergebnis in die Teamwertung ein. In der Teamwertung werden keine Streichergebnisse gewährt.

§ 7 Sichtungsbereich und Strafpunkte + Strafpunkte-Konto

Es werden alle Fahrzeugkontakte aus dem IR-View Lap Chart aufgenommen und gesichtet. Dem Fahrer steht es frei das Protestformular zu nutzen um eventuelle Vorfälle der Rennkommission zu melden. Endstandende Punkte durch Fahrzeugkontakte die unverschuldet sind werden von den Zusatzpunkten §6.3 Sauberes Fahren abgezogen. Bei Verstößen gegen das Reglement und speziell durch fahrlässiges oder rücksichtsloses Verhalten auf der Rennstrecke kann es zu Erteilung von Strafpunkten und weiteren Strafen wie Start aus der Box oder Durchfahrtsstrafen durch die Rennkommission kommen. Diese Strafpunkte werden vom Rennergebnis abgezogen oder weiter Strafen müssen im nächsten Lauf abgesessen werden. Zusätzlich gibt es ein Strafpunkte-Konto (SPK) unabhängig von den Strafpunkten die von der Wertung abgezogen werden. Optional kommen die SP auf das Strafpunkte-Konto und können durch sauberes Fahren ohne Vorfälle abgebaut werden.

§ 7.1 Strafpunkte-Konto (SPK)

Auf das SPK treten in der Saison Folgender SPK-Schlüssel

- Leicht = 1 SPK
- Mittel = 2 SPK
- Schwer = 3 SPK

Die Strafpunkte können einzeln vergeben werden, oder in Kombination mit einer weiteren Strafe. Maximal können 3 Punkte pro Vorfall vergeben werden.

- Bei Erreichen von 5 Punkten wird eine Qualisperre verhängt
- Bei Erreichen von 7 Punkten wird eine Durchfahrtsstrafe verhängt
- Bei Erreichen von 10 Punkten wird ein Rennsperre verhängt

Nach dem Erhalt einer Strafe bedeutet dies nicht, dass die Punkte gelöscht werden. Der Abbau der Punkte ist nur über den unten genannten Ablauf möglich.

§ 7.1.2 Abbau von Strafpunkten

Pro Renntag können 2 Punkte wieder abgebaut werden. Folgende Parameter müssen dabei erfüllt sein:

- An beiden Rennen muss teilgenommen werden
- Die Renndistanz von mind. 60% muss absolviert werden
- Keine neuen Strafen

§ 7.1.3 Einzel Strafpunkte im SPK

- Missachtung des ESC-Verbots: 1 Strafpunkte
(ESC während des Rennens erlaubt, wenn nach Unfall das fahren in die Box zu gefährlich oder nicht mehr möglich ist)
- Regelwidrige Nutzung der Beleuchtungsanlage: Verwarnung, bei Wiederholung 1 Strafpunkt (nur nach Protest)

Nutzung des Ingame Chats/Voicechat

- Während des Qualifyings: 1 Strafpunkt
- Während des Rennens: 1 Strafpunkt

Hierzu gehört ausschließlich geschriebene Wörter ein versehentliches drücken des Chat/Voiceknopfs wird nicht geahndet.

Beinhaltet Beleidigungen: Nach Rücksprache mit den Admins mind. Rennsperre nach schwere kann auch der Ligaausschluss folgen.

§ 7.2 Höhe der Strafen

Verwarnung: zwei Verwarnungen -> leichtes Vergehen. Eine Verwarnung verfällt am Ende des Renntags.

Leichtes Vergehen: 6 Strafpunkte auf die Gesamtwertung, optional 1 Strafpunkt aufs SPK

Mittleres Vergehen: 12 Strafpunkte auf die Gesamtwertung, optional 2 Strafpunkt aufs SPK

Schweres Vergehen: 18 Strafpunkte auf die Gesamtwertung, optional 3 Strafpunkt aufs SPK

Höchststrafe: Rennsperre! Ihr werdet für den Nächsten Renntag gesperrt.

Die Definition findet anhand das allgemeinen Strafenkatalog §6 statt

§ 7.3 Strafmaß bei Gelbverstößen

Verwarnung:

Unsicheres Verhalten unter gelb. Fahrer beschleunigt trotz ersichtlichem Unfall weiterhin, es werden bis auf die Unfallbeteiligten keine Fahrzeuge überholt bzw. andere Fahrer gefährdet.

Leichtes Vergehen:

Überholen unter gelb ohne Gefährdung/Beeinträchtigung

Fahrer beschleunigt trotz ersichtlichem Unfall, es werden nicht am Unfall beteiligte Fahrzeuge überholt, andere Fahrer jedoch nicht gefährdet oder behindert.

Mittleres Vergehen

Überholen unter gelb mit Gefährdung/Beeinträchtigung

Fahrer beschleunigt trotz ersichtlichem Unfall, es werden nicht am Unfall beteiligte Fahrzeuge überholt und/oder andere Fahrer zusätzlich gefährdet oder behindert. (Ausweich- und/oder Bremsmanöver provoziert)

Schweres Vergehen

Überholen unter gelb mit Folgeunfall

Fahrer beschleunigt trotz ersichtlichem Unfall, es werden nicht am Unfall beteiligte Fahrzeuge überholt und/oder es kommt zur Kollision mit mindestens einem weiteren Fahrzeug.

§ 7.3 Strafmaß in der Qualifikation

Vom ersten bis zum letzten Qualifying gilt folgendes:

- Mehr gefahrene Runden als erlaubt Qualisperre
- Sollte die schnellste Runde in einer illegalen Runde gefahren worden sein ergibt sich eine Qualisperre für das nächste Rennen + Strafversetzung von 5 Plätze auf das Ergebnis in Lauf 1 und Lauf 2

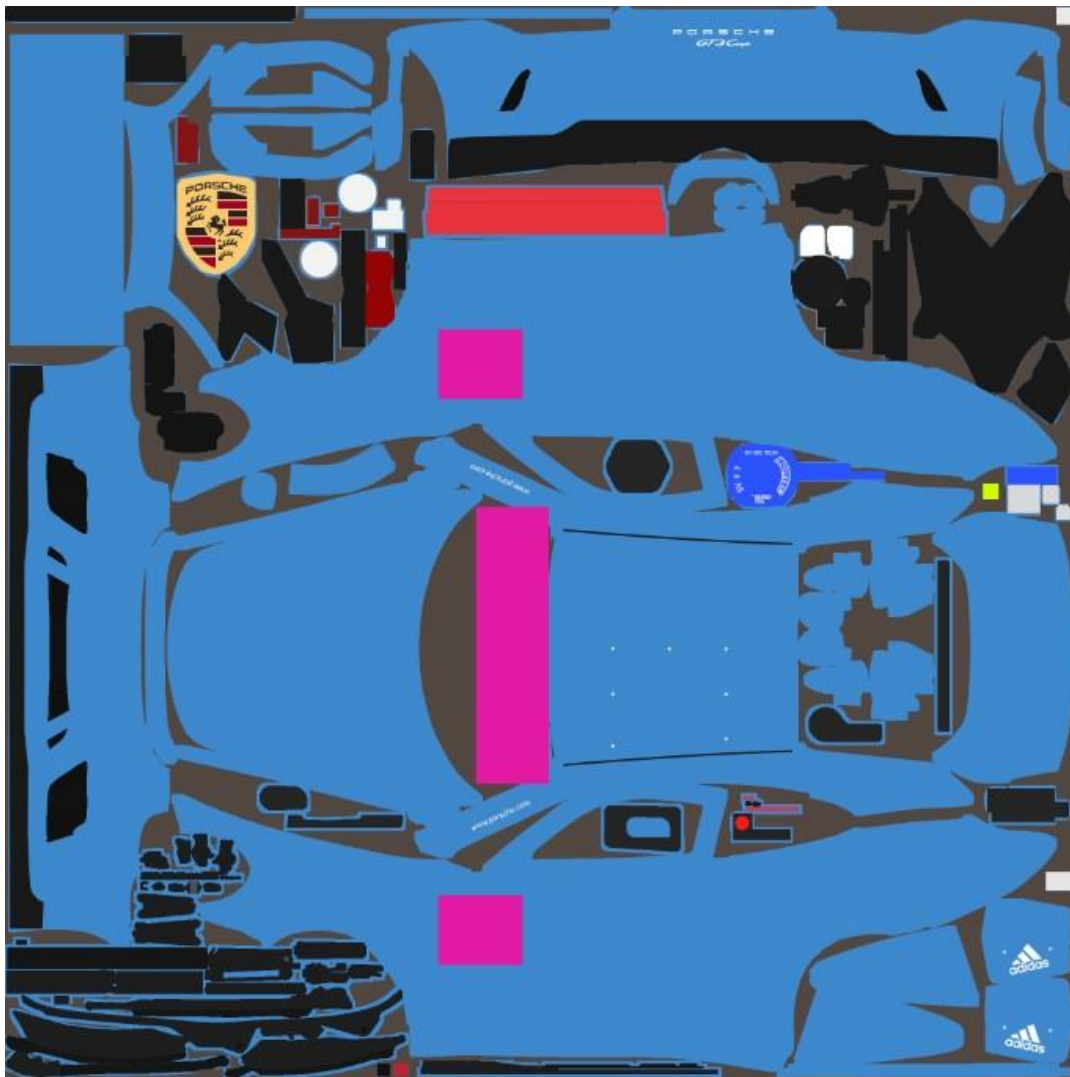
§8 Cardesign

Das Cardesign (Skin) soll sich an der im Motorsport üblichen Gestaltung von Rennwagen orientieren.

§8.1 Gestaltung der Cardesigns

Die pinke Flächen müssen frei bleiben für die Startnummern und Sonnenschutz auf der Frontscheibe. Diese werden mit der car_decal_iracingid.tga von Virtual Racing e.V. überschrieben. Der Rest des Fahrzeuges kann frei gestaltet werden, die Gestaltung sollte sich aber an den realen MOTORSPORT Designs orientieren. Die Ebene Car Decal muss ausgeschaltet sein

Beispiel:



§8.2 Einreichung der Cardesigns

Ein neues Cardesign darf spätestens 48 Stunden vor dem nächsten Rennen im Portal des Virtual Racing e.V. im eigenen Profil hochgeladen werden. Eine Berücksichtigung des neuen Cardesigns kann nicht garantiert werden.

§8.3 Bereitstellung der Cardesigns

Die Cardesigns werden über SimSync Pro verteilt. Das Programm lädt die Carskins aller Fahrer auf den eigenen PC. Die Cardesigns werden spätestens 1 Stunde vor dem nächsten Rennen bereitgestellt.

SimSync Pro kann hier heruntergeladen werden:

<https://downloads.virtualracing.org/AC/SimSync/SimSyncPro.zip>

Die Dateien in dem SimSyncPro.zip müssen direkt im iRacing Installationsverzeichnis abgelegt werden. Anschließend muss die SimSyncPro.exe ausgeführt und den VRPC

ausgewählt werden, um die Cardesigns herunterzuladen. Das Passwort für die Synchronisation lautet: vr

§8.4 Speicherformat

- Skins mit den eingeblendeten iRacing-Decal-Stempeln & Maske (Reifen, Scheinwerfer etc.) sind nicht erlaubt. Diese müssen vor der Speicherung ausgeschaltet werden ("Turn Off Before Exporting TGA" ausblenden).
- Die Auflösung der .tga-Datei muss 24 Bit/Pixel betragen und das Komprimieren des Skins muss bei der Speicherung eingeschaltet sein.

§8.6 Vorlage der Nutzungsrechte der Werke und Logos von Dritten

Mit dem Hochladen des Carfiles sichert der Fahrer Virtual Racing e.V. zu, dass er die Rechte an sämtlichen verwendeten Logos, Bildern und Darstellungen, etc. besitzt bzw. die Erlaubnis zu deren Nutzung vom Urheber eingeholt hat oder diese für die Allgemeinheit vom Urheber erteilt worden sind. .

Diese Erlaubnis muss schriftlich vorliegen und der Teilnehmer erklärt mit der Anmeldung bei zur Serie das §8.6 vorliegt. Sollte es zu Unstimmigkeiten kommen behält sich die VR etwaige Klagen wegen Urheberrecht an die Angemeldete Person weiter zu leiten.

Im Forum werden Logos von den Partnern bereitgestellt die verwendet werden können und bei denen eine Freigabe vorliegt und die ohne Bedenken verwendet werden können

§ 9 Sonstiges

§ 9.1 Hosting

Das iRacing-Hosting-Interface weist derzeit einige signifikante Fehler auf, die im Einzelfall zu fehlerhaften und vom Reglement abweichenden Einstellungen führen können. Dies beinhaltet z.B. falsche Sessionzeiten (zumeist tritt dies im Qualifying auf), die Zutrittsverweigerung gegenüber einzelnen im Starterfeld registrierten Fahrern, Abweichungen in den Wettereinstellungen und Abweichungen in den Fahrzeugrestriktionen.

Erlangt die Rennleitung frühzeitig (konkret: vor Start der offiziellen Sessions gemäß § 2) Kenntnis von fehlerhaften Einstellungen, so wird in jedem Falle ein neuer Server erstellt.

Erlangt die Rennleitung im Laufe des offiziellen Teils der Veranstaltung nachträglich Kenntnis von fehlerhaften Einstellungen, so wird, sofern das off. Veranstaltungsende gem. der §1 eingehalten werden kann, in einer Einzelfallentscheidung die Veranstaltung fortgesetzt oder ein neuer Server erstellt.

Erlangt die Rennleitung nach Ende der Veranstaltung Kenntnis von fehlerhaften Einstellungen, so gilt diese Veranstaltung unter den gegebenen Bedingungen als offiziell und wird voll gewertet.

Anlage 1: Sportliches Reglement

§1 Präambel

§1.1 Geist des Reglements

Oberste Prämisse für alle beteiligten Parteien, in erster Linie Administratoren, Rennkommission (REKO) und Fahrer, soll der Gedanke der sportlichen Fairness sein. Das folgende Reglement ist sowohl für die Organisation, wie für die Fahrer bindend und verfolgt das Ziel, einen angemessenen und transparenten Rahmen für einen sportlich fairen Wettkampf auf der Rennstrecke zu bilden.

§1.2 Salvatorische Klausel

Basis für die komplette Durchführung der Rennserie, sowie alle Entscheidungen im Rahmen dieser Serien, sind ausschließlich dieses Reglement in der zum Zeitpunkt der Veranstaltung gültigen Fassung. Sollte der Wortlaut im Einzelfall nicht geeignet sein, eine Situation oder Entscheidung herbeizuführen, die dem Grundgedanken der sportlichen Fairness entspricht, so kann in diesem Falle mit hinreichender Begründung eine vom Reglementswortlaut abweichende Entscheidung getroffen werden. Tritt dieser Fall ein, werden die Organisatoren den Reglementswortlaut anschließend so präzisieren, ändern oder ergänzen, dass er für alle folgenden Veranstaltungen allgemeine Gültigkeit erlangt.

§1.3 Autorität der Rennleitung

Erweist es sich im Einzelfall als notwendig, so kann die Rennleitung während des laufenden Rennevents vom Reglement abweichende Entscheidungen zu Gunsten und zu Lasten der Teilnehmer treffen, sofern sichergestellt ist, dass alle adressierten Teilnehmer die entsprechende Information erhalten. Diese Entscheidungen der Rennleitung sind für alle Teilnehmer bindend.

§1.4 Aufgaben des Rennleiters

Für bestimmte Wettbewerbe innerhalb einer Veranstaltung kann ein Renndirektor benannt sein. Dieser ist in der Veranstaltungsausschreibung entsprechend aufzuführen. Der Rennleiter muss in permanenter Abstimmung und in ständiger Zusammenarbeit mit dem Renndirektor/den Renndirektoren arbeiten.

In den nachfolgenden Punkten ist der Renndirektor dem Rennleiter übergeordnet und der Rennleiter darf diesbezügliche Anweisungen nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Renndirektors erteilen:

- Überwachung des Trainings, der Qualifikation, des Warmup und der Rennen.
- Einhaltung des Zeitplans.
- Verhängung von Wertungsstrafen

- Abwicklung einer Full Course Yellow-Phase (Live-Veranstaltung) □ Die Startprozedur.
- Abwicklung eines eventuellen Re-Starts.
- Fahrerbesprechung (Briefing).

§2 Technische Voraussetzungen

§2.1 Hardware

Jeder Teilnehmer muss über adäquate Hardware verfügen, die geeignet ist, im Zusammenspiel mit entsprechenden Einstellungen der Simulation auch bei vollem Starterfeld eine flüssige Bildendarstellung zu gewährleisten. Die Benutzung eines Headsets oder Mikrofons wird nicht vorgeschrieben, wird aber zum Zwecke der Kommunikation per Voicechat empfohlen.

§2.2 Software und Einstellungen

Sofern vorhanden muss der Fahrer den von der Simulation angebotenen Text- und Voicechat aktiviert haben. Dieser ist während der gesamten Veranstaltung aktiviert zu halten, um eventuelle Anweisungen der Rennleitung erhalten zu können. Es ist ausreichend, eine funktionierende Soundwiedergabe sicherzustellen. Die aktive Teilnahme via Mikrofon ist nicht zwingend vorgeschrieben. Aber es wird empfohlen einen aktuellen Teamspeak-Client installiert und zur Benutzung eingerichtet zu haben, um eventuelle Siegerinterviews nach dem Rennen geben zu können. Verpasst ein Fahrer für ihn wichtige Informationen aufgrund eines nicht aktivierten Text- und Voicechats, sind Sanktionen möglich. Es können im Nachhinein auch keine Ansprüche mehr geltend gemacht werden, aufgrund von verpassten wichtigen Informationen.

§2.3 Verbindung zum Server

Der Fahrer muss über eine stabile Internetanbindung verfügen. Von der Nutzung von kabellosen Internetzugängen, z.B. dem lokalen Einsatz von WLAN oder mobilen Netzwerken wie UMTS, wird aufgrund in der Regel stark schwankender Verbindungsqualität dringend abgeraten. Jeder Fahrer hat dafür Sorge zu tragen, dass seine Verbindung zum Server keine hohen Latenzen oder Latenzschwankungen aufweist und er die anderen Fahrer nicht durch Verbindungsprobleme wie z.B. "Warpen" oder „Laggen“ gefährdet oder behindert.

Erweist sich die Verbindung eines Teilnehmers zum Server während einer laufenden Veranstaltung als nicht ausreichend stabil, so kann der Teilnehmer zum Verlassen des Servers aufgefordert werden. Kommt der Teilnehmer der Aufforderung nicht nach, wird er aktiv vom Server entfernt; in diesem Fall sind weitere Sanktionen möglich. Stellt ein Fahrer während desfahrens selbst fest, dass er Verbindungsprobleme hat, hat er die Ideallinie sofort zu verlassen, bis die Verbindung wieder in Ordnung ist. Setzt ein Fahrer trotz wissentlicher Verbindungsprobleme und daraus folgender Behinderung seiner Gegner das Rennen fort, so kann eine nachträgliche Strafe bis hin zur Disqualifikation ausgesprochen werden.

§3 Teilnahme an Rennen

§3.1 Teilnahme

Ein Rennen gilt als teilgenommen, wenn der Fahrer das erste Mal im Rennen über die Ziellinie gefahren ist. Es ist also nicht möglich auf den Server zu gehen, eine Runde im Practice zu fahren und dann wieder zu gehen, damit man als „teilgenommen“ gewertet wird.

§3.2 Beitritt auf dem Server

Den Server für die Rennen (sowie die offiziellen Trainings) findet man im entsprechenden Bereich der Simulation.

§3.3 Technische Einstellungen der Teilnehmer

Jeder Fahrer ist dafür verantwortlich, seine Hard- und Software so zu konfigurieren, dass eine reibungslose Teilnahme am Rennen gewährleistet ist. Hierzu zählen etwa funktionierende Peripheriegeräte und eine Einstellung der Simulation-Software (z. B. die Anzahl der sichtbaren Fahrzeuge (Empfehlung: 63) oder sonstige Grafikeinstellungen), mit der man ohne Einschränkungen fahren kann. Bei Unfällen, die durch falsche oder unzureichende Maßnahmen eines Fahrers entstehen, erhält der Fahrer die dem Vergehen entsprechenden Strafpunkte.

§3.4 Absage der Teilnahme an einem Rennen

Sollte ein Fahrer an einem Rennen nicht teilnehmen können, so ist er dazu verpflichtet sich frühestmöglich abzumelden.

§4 Verhalten

§4.1 Allgemeines Verhalten

Eine freundliche, zuvorkommende und höfliche Umgangsform wird jederzeit vorausgesetzt. Dies schließt neben den Fahrern auch Freiwillige und Offizielle und neben der Kommunikation auch das Verhalten auf und neben der Strecke ein. Obszöne verbale Ausdrücke jedweder Form und Güte werden nicht toleriert und haben den sofortigen Ausschluss aus dem Event zur Folge. Fahrerische Aktionen, deren erkennbares Ziel es ist, einem Mitstreiter bewusst Schaden zuzufügen, werden zu keiner Zeit toleriert. Diese Regelung betrifft den Fahrbetrieb im Rahmen aller Angebote (auch Trainingsangebote!) zu jeder Zeit, Chat oder Voicechat (Teamspeak), sowie die Renn-Nachbesprechung im Forum und jegliche weitere externe Kommunikation der Fahrer, sofern die Organisation davon Kenntnis erlangt. In schweren Fällen kann der Ausschluss aus der Liga die Folge sein.

§4.2 Verhalten auf dem Server

§4.2.1 Beitritt zum Rennen

Teilnehmer können während der gesamten Dauer der Trainingssession einer Veranstaltung den Server betreten oder verlassen. Die Fahrer tragen Sorge, das richtige Fahrzeug auszuwählen. Die Fahrer betreten den Server mit einem Fahrerprofil, das dem Realnamen entspricht (Vorname Nachname). Ist der Name nicht korrekt, wird der Fahrer darauf

hingewiesen und er kann nach Korrektur erneut den Server betreten. Ausnahmen sind Namen die doppelt vorkommen und die hochgezählt werden. Ein Neustart des Servers wegen fehlender Fahrer oder das Warten auf Fahrer ist ausgeschlossen. Fahrer, die zu spät kommen, müssen mit entsprechendem Rückstand ins Rennen gehen.

§4.2.2 Kommunikation

Das Chatten, sowohl mit dem Voice-, wie auch mit Textchat, ist Fahrern nur während der Trainingssession und dort nur in notwendigen Fällen, sowie im Rahmen der Fahrerbesprechung erlaubt. Darüber hinaus ist Chatten während laufender Sessions grundsätzlich vollkommen untersagt, es sei denn, die Rennleitung gibt eine ausdrückliche Chatfreigabe, z.B. am Session Ende. Ebenfalls ist ab dem Qualifying das Wechseln in einen Teamspeak Channel eines fremden Teams ohne Zustimmung verboten. Im allgemeinen Teamspeak Channel ist das Sprechen während der Trainingssession erlaubt. Die Voice- und Textchatfunktion ist generell, also auch im Cockpit, zu aktivieren, da beide auch als Kommunikationskanal der Rennleitung genutzt werden.

§4.2.3 Verhalten gegenüber Ligaoffiziellen

Direkten Anweisungen durch die Rennleitung während einer Veranstaltung ist unmittelbar Folge zu leisten, auch wenn Einwände bestehen. Es besteht erst nach Ende der Veranstaltung die Möglichkeit, gegen diese Anweisungen Protest einzulegen. Bewusste Zuwiderhandlung gegen die Anweisung Offizieller führt zum sofortigen Ausschluss aus der Liga.

§4.3 Verhalten auf der Strecke

Fahrer, die durch ihre Fahrweise andere Teilnehmer behindern oder gefährden oder sich den Anforderung der Veranstaltung nicht gewachsen zeigen, können von der weiteren Teilnahme an der Veranstaltung ausgeschlossen werden. Fahrer, die andere Teilnehmer offensichtlich behindern, blockieren, abdrängen oder gefährden, können mit Wertungsstrafen oder Strafen belegt werden.

§4.3.1 Rennvorbereitung und Streckenkenntnis

Ein Fahrer darf nur am Rennen teilnehmen, wenn er im Umgang mit Fahrzeug und Strecke eine ausreichende Sicherheit hat. Dies beinhaltet in besonderem Maße die Fahrzeugkontrolle im Verkehr und abseits der Ideallinie. Jeder Teilnehmer muss in der Lage sein, den rückwärtigen Verkehr im Spiegel im Blick zu haben. Fahrer, die in den Trainingssessions aufgrund unzureichender Rennvorbereitung, durch mangelnde Fahrzeugkontrolle oder Streckenkenntnis auffallen und dadurch den Rennverlauf negativ beeinflussen könnten, können vom Administrator zum Verlassen des Servers aufgefordert und bei Nichtbeachten nach vorherigem Hinweis vom Server entfernt werden.

§4.3.2 Signalgebung

§4.3.2.1 Schwarz-weiß karierte Zielflagge

Diese Flagge wird geschwenkt und zeigt das Ende eines Trainings / einer Qualifikation / eines Warm-up oder des Rennens an. Diese Flagge darf nur einmal passiert werden.

§4.3.2.2 Schwarze Flagge

Mit dieser Flagge wird dem betreffenden Fahrer angezeigt, dass er in seiner nächsten Runde seine Box anfahren oder zu einem in der Veranstaltungsausschreibung oder in den Meisterschaftsbestimmungen aufgeführten Platz fahren muss. Diese Flagge wird Simulationsübergreifend gezeigt und der Fahrer hat die, Simulation spezifische Zeit, um die Strafe in der Box abzusitzen

Ist eine Live Rennkommission im Einsatz liegt die Entscheidung über die Verwendung dieser Flagge ausschließlich bei den Rennkommissaren.

§4.3.2.3 Schwarze Flagge mit einer orangefarbenen Scheibe:

Diese Flagge informiert den betreffenden Fahrer, dass sein Fahrzeug ein technisches Problem hat, welches ihn oder andere gefährden kann und dass er in seiner nächsten Runde seine Box anfahren muss.

§4.3.2.4 Gelbe Flagge

Diese Flagge zeigt eine Gefahr an. Die Geschwindigkeit ist zu verringern, es besteht Überholverbot, ein Richtungswechsel ist möglich. Ein evtl. begonnener Überholvorgang ist abubrechen, wenn er nicht vor Erreichen der gelben Flagge abgeschlossen werden kann. Neben oder teilweise auf der Strecke befindet sich ein Hindernis.

Gelbe Flaggen werden normalerweise nur an dem Streckenposten direkt vor dem Hindernis gezeigt. Zwischen der ersten gelben Flagge und der nach dem Zwischenfall gezeigten grünen Flagge, besteht Überholverbot für die Teilnehmer untereinander.

§4.3.2.5 Blaue Flagge

Diese normalerweise geschwenkt gezeigte Flagge zeigt dem Fahrer an, dass er überholt werden wird. Sie hat während des Trainings / der Qualifikation / des Warm-up und des Rennens unterschiedliche Bedeutungen.

Während des Trainings / der Qualifikation / des Warm-up:

Die Flagge zeigt dem Fahrer an, dass sich ein schnelleres Fahrzeug nähert und dabei ist den Fahrer zu überholen.

Während des Rennens:

Die Flagge wird normalerweise einem Fahrzeug gezeigt, das zur Übrundung ansteht, wenn der Fahrer offensichtlich keinen vollen Gebrauch von seinem Rückspiegel macht. Die Flagge zeigt dem Fahrer an, dass er das nachfolgende Fahrzeug bei der erstbesten Gelegenheit überholen lassen muss.

§4.3.2.6 Weiße Flagge

Der Fahrer befindet sich in der letzten Runde

§4.3.2.7 Grüne Flagge

Durch diese Flagge wird angezeigt, dass die Strecke wieder frei ist. Die Flagge wird an dem Streckenposten unmittelbar nach dem Zwischenfall, für den eine oder mehrere gelbe Flaggen gezeigt wurden, geschwenkt gezeigt.

§4.3.3 Streckenbegrenzung

Jeder Fahrer hat sich an die Streckenbegrenzung zu halten. Es müssen sich zu jeder Zeit mindestens zwei Reifen innerhalb bzw. auf der Strecke befinden! Ein Reifen befindet sich auf der Strecke, solange noch ein Teil des Reifens mit der Strecke in Kontakt ist. Die Strecke wird grundsätzlich durch die weißen Streckenbegrenzungslinien definiert. Curbs sowie die Streckenmarkierungen gelten als Bestandteil der Strecke. Astroturf, Rasengittersteine, SpeedBumps und erhöhte Curbs, welche meist in zweiter Reihe gesetzt sind sowie sonstige, am normalen Curb angebaute Einrichtungen, gelten jedoch NICHT als Strecke! Die Streckenbegrenzung darf nur verlassen werden um einen Unfall zu vermeiden. Es darf sich kein Vorteil durch Abkürzen (Cutten) verschafft werden. Straffreiheit tritt dann ein, wenn der erlangte Vorteil (z.B. Zeitgewinn oder überholte Fahrer) unmittelbar rückgängig gemacht wird. Bei einem Unfall wird das Verlassen der Strecken nicht geahndet. In Ergänzung zu dieser Regelung kann es pro Strecke spezielle Festlegungen geben, die jeweils in der Gridmail und/oder im Fahrerbriefing bekannt gegeben werden.

§4.3.4 Verhalten beim Überrunden

Steht eine Überrundung an, so trägt grundsätzlich der überrundende Fahrer Sorge für ein sauberes Überholmanöver. Im Zweifel ist die Überrundung abubrechen. Der überrundete Fahrer hat jedoch das Recht seinen Platz zu verteidigen und zu versuchen zurück in die Führungsrunde zu gelangen. Sollte der überrundete Fahrer jedoch Fahrer aus der Führungsrunde überholen lassen, ist hierbei die Renngeschwindigkeit möglichst beizubehalten. Insbesondere plötzliches Verzögern außerhalb der üblichen Bremszonen oder Nichtbeschleunigen aus Kurven heraus ist zu unterlassen, da dieses Verhalten vom Hintermann schlecht antizipiert werden kann. Ein Verlassen der Ideallinie ist nur gestattet, sofern dies frühzeitig und für den Überrundenden klar erkennbar geschieht, dabei sollte dann möglichst die äußere Linie gewählt werden, um die Überrundung einfacher zu gestalten.

§4.3.5 Verhalten im direkten Zweikampf

§4.3.5.1 Überholen

Das Behindern anderer Fahrzeuge bei Überholmanövern ist verboten. Sobald eine Überlappung zwischen zwei Fahrzeugen gegeben ist, ist die eigene Linie zu halten. Beim Versuch einen Fahrer auszubremsen, ist der Vorgang abubrechen und die Ideallinie freizugeben, wenn vor dem Einlenkpunkt das kurveninnere Fahrzeug keine zumindest halbe Fahrzeuglänge Überlappung erreicht. Des Weiteren darf die Einfahrt in die Kurve nur in passendem Tempo erfolgen. Es muss die eigene Linie gehalten werden können. In einem direkten Zweikampf ist es einmal erlaubt die Spur zu wechseln, allerdings nie als direkte Reaktion auf ein Ausscheren des Hintermanns (blocken).

Ein Fahrer, der seine Position auf einer Geraden und vor einer Bremszone verteidigt, darf die volle Streckenbreite während des ersten Spurwechsels benutzen, vorausgesetzt, dass kein

„erheblicher Teil“ eines anderen Fahrzeuges, das zu überholen versucht, neben ihm ist. Als „erheblicher Teil“ wird angesehen, wenn die Front des überholenden Fahrzeuges neben dem Hinterrad des anderen Fahrzeuges ist. Während einer Verteidigung der Position in diesem Fall darf der Fahrer seine Linie ohne gerechtfertigten Grund nicht verlassen.

§4.3.5.2 Bremspunkte

Jeder Fahrer hat die Bremspunkte und das Tempo so zu wählen, dass er das Auffahren auf den Vordermann zu jederzeit verhindern kann. Gerade in der Startphase ist besondere Vorsicht geboten, da sich hier überraschende Bremspunkte ergeben können. Außergewöhnliche Bremspunkte ohne Notwendigkeit sind strikt zu unterlassen. Ein bewusstes auflaufen lassen des Hintermanns führt zur Schuldumkehr.

§4.3.6 Verlassen der Fahrbahn

Wer von der Strecke abkommt, muss beim Wiederauffahren sicherstellen, dass niemand behindert wird, es wird empfohlen dafür die Abstandsanzeige der Simulation zu nutzen. Das Auffahren sollte in einer möglichst parallelen Fahrlinie geschehen, um die rückwärtige Strecke im Spiegel einsehen zu können. Führt der Verlauf der Ideallinie an der Fahrbahnseite entlang, auf der man wieder auffahren möchte, ist besondere Sorgfalt geboten. Rücksichtsloses Auffahren auf die Strecke wird besonders streng bestraft. Ein unsicheres Wiederbefahren gilt dann wenn Fahrzeug fast oder ganz zum Stehen gekommen ist und die Fahrt wieder aufgenommen werden soll. Ausschluss bilden hier Situationen in denen das Wiederbefahren zur aktuellen Unfallsituation gehört.

§4.3.7 Anhalten auf der Fahrbahn

Ein Anhalten auf der Fahrbahn ist grundsätzlich untersagt. Ausnahme bilden hier lediglich Startversuche während des Trainings oder des Warm-Ups, die allerdings nur an ungefährlichen Stellen der Strecke geübt werden dürfen, wo sie andere Fahrer nicht behindern.

§4.3.8 Verlassen des Fahrzeuges

Ein Fahrer darf sein Fahrzeug grundsätzlich nicht auf der Fahrbahn verlassen, sondern es muss von der Fahrbahn in die Boxengasse oder auf eine sonstige befestigte Stelle abseits der Rennstrecke gefahren werden. Ausnahme bildet ausschließlich ein durch Unfall fahruntüchtiges Fahrzeug, welches sofort verlassen werden darf.

§4.3.9 Defekte

Wenn ein Fahrer aufgrund einer Beschädigung seines Wagens verhältnismäßig langsamer ist als andere Fahrzeuge, sollte das Fahrzeug außerhalb der Ideallinie die Strecke befahren oder die Ideallinie an geeigneter Stelle frei machen, sobald ein schnelleres Fahrzeug aufschließt! Wenn das Fahrzeug nicht mehr sicher beherrschbar ist und somit eine Gefährdung für die anderen Fahrer darstellen würde, muss der Fahrer das Rennen sofort beenden.

§4.3.10 Qualifikation

Jeder Fahrer hat ausreichend Rücksicht auf die anderen Fahrer zu nehmen. In der

Einführungsrunde (Outlap) muss Fahrern auf einer schnellen Runde so Platz gelassen werden, dass diese nach Möglichkeit keine Zeit verlieren. Gleiches gilt für die Auslaufrunde (Inlap).

Andernfalls muss der schnellere Fahrer so überholen, dass für beide Fahrer möglichst wenig Zeitverlust entsteht. Die Boxengasse muss so verlassen werden, dass keine Fahrer auf einer schnellen Runde am Ausgang behindert werden.

§4.3.10.1 ESC-Verbot und Gebot

Während der Qualifikation darf nur innerhalb der eigenen Box das Fahrzeug verlassen oder resettet werden (durch ESC-Taste oder alternative Befehlsbelegung). Eine Wiederaufnahme der Qualifikation ist nach Verlassen oder Resetten des Fahrzeugs außerhalb der eigenen Box in jedem Fall ausgeschlossen. Sollte man in der Quali auf der Strecke so zum stehen kommen, dass ein rasches Platz machen nicht mehr möglich ist und dadurch eine Behinderung des nachfolgenden Verkehrs eintritt, so ist die ESC-Taste zwingend zu benutzen. (z.B. Macau)

§4.3.11 Rennende

Nach dem Passieren der schwarz-weiß-karierten Zielflagge muss zurück an die eigene Box gefahren werden. Zuwiderhandlungen können Strafpunkte zur Folge haben! Dies soll unschöne Szenen von abgestellten und verunfallten Autos im Stream verhindern und zeigt auch den nötigen Respekt.

Der Sieger des Rennens wird durch die Simulation festgelegt. Sollte sich herausstellen, dass bei der Simulation einen ganz offensichtlicher Fehler vorliegt, kann der Rennleiter bei Bedarf korrigieren. Ein Sieg kann im äußersten Fall durch spätere ausgesprochene Strafen aberkannt werden.

§4.3.12 Serverausfall und Rennabbruch

§4.3.12.1 Serverausfall und technische Probleme seitens der Simulation

Sollte es technische Probleme mit dem Service geben, so dass das Rennen nicht ordnungsgemäß stattfinden kann, können die Administratoren das Rennen neustarten oder absagen und ggf. zu einem späteren Zeitpunkt wiederholen.

Bei einem Neustart der Rennsession wird das Ergebnis der Qualifikation übernommen, sofern diese bereits stattgefunden hat und den Administratoren vorliegt. Die neue Session nach einem Neustart muss mindestens eine Practice Session von 10 Minuten beinhalten, bevor das Rennen erneut startet, um allen Teilnehmern die Chance zu geben sich mit der neuen Session zu verbinden.

§4.3.12.2 Rennabbruch

Der Administrator darf ein Rennen nach eigenem Ermessen (z.B. nach sehr vielen Disconnects) abbrechen! Dabei ist im weiteren Verlauf nach Paragraph §4.3.12 zu verfahren.

§4.3.12.3 Abgebrochene Rennen

Konnte ein Rennen (aus welchen Gründen auch immer) nicht zu Ende gefahren werden, so wird es ersatzlos gestrichen. In Ausnahmen ist es möglich sich auf einen Ersatztermin zu einigen.

§4.3.13 Boxenstops

Wie von der Simulationssoftware vorgegeben.

§4.3.13.1 Boxeneinfahrt

Innerhalb der Boxengasse muss der Fahrer auf der äußeren Linie bleiben, bis er sich etwa zwei Wagenlängen vor seiner Box befindet. Dann biegt er scharf ein und kommt an seiner Box zum Stehen. Hierbei ist die innere Linie auf der Seite, wo sich Boxenmauer zum Pitten befindet. Es ist verboten, den Hintermann absichtlich zu blockieren oder grundlos in der Boxengasse außerhalb seines Boxenplatzes stehen zu bleiben. Zuwiderhandlungen, besonders mit Unfallfolgen, können bestraft werden.

§4.3.13.2 Kollisionsabfrage in der Box

Bei den meisten Simulationen gibt es in der Box auf der Standspur keine Kollisionsabfrage. Dies darf nicht dazu missbraucht werden, sich beim Pitten einen Vorteil zu verschaffen! Minimale Überlappungen in engen Situationen dürfen vorkommen, es muss aber eindeutig erkennbar sein, dass man versucht, korrekt zu stoppen und loszufahren! Es darf nicht einfach komplett durch andere Fahrzeuge durchgefahren werden, als ob sie nicht da wären.

§4.3.13.3 Boxenausfahrt

Beim Verlassen der eigenen Box fährt jeder Fahrer möglichst bald auf die äußere Boxengassen-Linie und folgt dieser bis zu dem Teil der Strecke, an dem das Einfädeln auf die Rennstrecke wieder erlaubt ist. Sollten sich beim Auffahren auf die Rennstrecke andere Wagen von hinten nähern, darf der Fahrer erst dann wieder auf die Ideallinie fahren, wenn er das Renntempo erreicht hat.

§4.3.14 Verhalten unter Gelb

Nähert der Fahrer sich einer Unfallstelle oder einem gelbbeschränkten Bereich ist die Geschwindigkeit der Situation anzupassen. Überholvorgänge sind nicht zulässig. Hier gilt erhöhte Vorsicht. Kommt es zu einem Platzgewinn ist dieser wieder abzugeben. Ausgeschlossen sind hier Situationen die bedingt durch unterschiedliche Linienwahl an der Unfallstelle vorbei führen insbesondere in Spitzkehren wo eventuell innen und außen an der Unfallstelle vorbeigefahren werden kann. Nach der Unfallstelle wird das dortige Renntempo wieder eingenommen.

§4.3.15 Unfälle/Wracks

§4.3.15.1 Grundregel

Ein Unfall bedeutet nicht, dass man den Rest des Feldes mit ins Verderben reißen darf. Die

Einstellung sollte sein: "Vorsicht" und nicht "ist mir doch egal". Wenn ein Fahrer andere Fahrer aus dem Rennen befördert, weil er mit deren Fahrweise nicht einverstanden ist, wird er aus dem Rennbetrieb ausgeschlossen.

§4.3.15.2 Wenden

Jeder Fahrer muss versuchen, sein Fahrzeug möglichst schnell und vorsichtig von der Strecke zu bringen, wenn es zu einem Unfall kam. Der Fahrer darf seinen Wagen erst dann wieder in die richtige Richtung drehen, wenn der gesamte Verkehr vorbei ist. Andernfalls ist die ESC-Taste zu drücken.

§4.4.16 Richtlinien für die Fahrzeugbeleuchtung

Diese Richtlinien sollen zum besseren Verständnis / Einschätzung der Rennsituationen innerhalb eines Rennens dienen, um vor allem etwaige Missverständnisse während des Rennevents schon im Vorfeld zu vermeiden. Die Beleuchtung hat generell ausgeschaltet zu bleiben. Die Beleuchtung darf eingeschaltet werden:

- In der Qualifikation, während einer schnellen Runde.
- Im Rennen, ausschließlich als Führender!
- Bei einem Überrundungsmanöver, um zu signalisieren, dass man überholen will. Kommt es wiederholt innerhalb einer Runde zu Überrundungen darf das Licht angelassen werden.
- Wenn es die Sichtverhältnisse erforderlich machen. Die Beleuchtung muss bei Regen und Nachtrennen generell eingeschaltet werden.

§4.4.17 Chatregeln

§4.4.17.1 Gebrauch des Chats

Grundsätzlich ist allgemeines Chatten nur im Practice erlaubt. Im Qualifying herrscht absolutes Chatverbot! In Grünphasen dürfen vorbelegte Autochats, wie unter §9.4 zu finden, verwendet werden, um das Rennen sicherer zu machen.

§4.4.17.2 Sessionanfang und -ende

Das Qualifying beginnt mit der Freigabe zum Qualifying und endet, sobald die dafür vorgesehene Zeit abgelaufen ist. Das Rennen beginnt mit der Freigabe zur Startaufstellung und ist beendet, wenn der letzte Fahrer die Ziellinie überquert hat.

§4.4.17.3 Ausnahmen

Vom Chatverbot ausgenommen sind die zuständigen Administratoren, wenn es die Situation erfordert. Die Liste der aktuellen Admins findet sich im Forum.

§4.4.17.4 Erlaubte Racechats

Abgesehen von eventuellen Chats der Administratoren sollten im Rennen nur folgende Chats verwendet werden, idealerweise auch in dieser Schreibweise:

- Pass LEFT

Bspw. wenn man mit Rundenrückstand und Beschädigungen die von hinten kommenden Fahrzeuge aus der Führungsrunde sicher passieren lassen möchte.

- Pass RIGHT

Bspw. wenn man mit Rundenrückstand und Beschädigungen die von hinten kommenden Fahrzeuge aus der Führungsrunde sicher passieren lassen möchte.

- Pitting this lap

Bspw. wenn man im Pulk fährt und dicht hinter einem Fahrzeuge fahren, um diese rechtzeitig vorzuwarnen und einen Auffahrunfall zu vermeiden.

- Exiting pit

Bspw. wenn man aus der Box kommt und von hinten kommt ein Pulk, um diese rechtzeitig vorzuwarnen und einen Auffahrunfall zu vermeiden.

Die Texte für die Autochats können im gegebenen Fall im Menü konfiguriert werden.

§4.5 Sanktionen bei Fehlverhalten

Fällt ein Fahrer durch sein Verhalten auf oder neben der Strecke in der Weise negativ auf, dass er die Veranstaltung gefährdet, so wird er durch die Rennleitung verwarnet, bei Fortsetzung oder Wiederholung zum Verlassen des Rennservers aufgefordert und bei Nichtbefolgen vom Server entfernt. Eine nachweislich vorsätzliche Zuwiderhandlung gegen diese Aufforderung hat den sofortigen Ligaausschluss zur Folge.

§5 Proteste

§5.1 Protest gegen Mitstreiter

Kommt es während der Veranstaltungen zu Situationen, die ein Fahrer als protestwürdig ansieht, so kann er einen Protest einreichen. Hierzu wird ein Protestformular vorgehalten. Bei Verstößen gegen das Reglement und speziell durch fahrlässiges oder rücksichtsloses Verhalten auf der Rennstrecke kann es zu Erteilung von Strafpunkten und weiteren Strafen wie Start aus der Box oder Durchfahrtsstrafen durch die Rennkommission kommen. Diese Strafpunkte werden vom Rennergebnis abgezogen oder weitere Strafen müssen im nächsten Lauf abgesehen werden.

§5.1.1 Protestwürdige und nicht protestwürdige Situationen

Als protestwürdige Situationen werden im Wesentlichen solche definiert, in denen der Protestgegner die strittige Situation durch sein Handeln entweder vorsätzlich zum Zwecke des eigenen Vorteils herbeiführt, oder die für ihn absehbaren Folgen seines Handelns zumindest billigend in Kauf nimmt. Ebenfalls als protestwürdig werden Situationen eingestuft, die durch offensichtlich mangelnde Übersicht über das umliegende Renngeschehen hervorgerufen werden.

Als ausdrücklich nicht protestwürdig werden einfache Fahrfehler angesehen, deren Folgen durch den Fahrer erkennbar nicht vorsätzlich oder billigend in Kauf nehmend verursacht werden. Ein offensichtlich unsinnig eingelegter Protest (z.B. in Unkenntnis grundlegender Regeln) wird mit -1 Punkt belegt.

§5.2 Protest gegen Liga-Entscheidungen

Entscheidungen der offiziellen Organe, also der Administratoren oder der Rennkommission, sind endgültig und nicht anfechtbar. Eine Ausnahme bilden vom Reglement abweichende Entscheidungen der Rennleitung. Diese sind nach der Veranstaltung per Protest anfechtbar.

§5.3 Gültigkeit eines Protestes

§5.3.1 Form

Ein Protest ist über das offizielle Protestformular der jeweiligen Rennserie einzureichen. Die geforderten Angaben sind vollständig zu tätigen, inklusive einer ausreichenden Schilderung des Sachverhalts aus der Sicht des Proteststellers. Fehlerhafte oder fehlende Angaben z.B. falsche Runde, falsches Rennen lassen den Protest ungültig werden.

- Kläger Name
- Beklagter Name
- Event
- Runde
- Streckenabschnitt/Kurve

§5.3.2 Frist

Die Protestfrist startet am Tag nach dem Rennen ab 8:00 Uhr und endet nach 40 Stunden. Protestentscheidungen durch die Administratoren oder die Rennkommission sind, sofern nicht anders angegeben, unmittelbar nach Bekanntgabe gültig.

§6 Strafenkatalog

Das absichtliche Ausnutzen von fehlerhaften Mechaniken in der Simulation um sich selbst einen unfairen Vorteil zu verschaffen oder anderen Fahrern Schaden zuzufügen, ist ein schweres Vergehen. Wiederholung führt zur Disqualifikation vom Rennen bzw. in besonders schweren Fällen zum Ligaausschluss.

Das Nutzen von Drittsoftware, die grundlegende Spielmechaniken beeinflusst oder verändert (Cheaten) führt zum sofortigen Ausschluss aus allen Ligen des Virtual Racing e.V.

Die Höhe der Strafpunkte je Typ wird im serienspezifischen Reglement festgelegt.

§6.1 Umgang, Beschimpfungen

- während des Rennens: schweres Vergehen
- außerhalb des Rennens z.B. im TS, Chat oder Forum: Entscheidung der Rennleitung

§6.2 Verstoß gegen das Chatverbot

- leichtes Vergehen bei einmaligen Verstoß
- mittleres Vergehen bei mehrmaligem Verstoß

§6.3 Start

Folgende Tatbestände werden grundsätzlich mit einer Drive Through / Stop and go / Zeitstrafe geahndet:

Bewegen des Fahrzeuges bei stehendem Start nach Einnehmen der Startposition vor Senken der Startflagge oder bei Verwendung einer Startampel jegliches Bewegen des Fahrzeuges zwischen dem Einschalten der roten Lichter und dem Startsignal oder bei Verwendung einer Startampelautomatik jegliches Bewegen des Fahrzeuges zwischen dem zweiten roten Doppellicht und dem Startsignal.

Verlassen der Startposition innerhalb der Kolonne oder vorzeitiges Ausscheren aus der Formation vor Erteilung des Startsignals bei Start nach rollendem Start.

§6.4 Cutting

- Straffreiheit wenn man auf Grund eines Fahrfehlers die Strecke verlässt/verlassen muss und keinen Vorteil daraus zieht, oder dieser Vorteil (Zeit- oder Platzgewinn) unmittelbar rückgängig gemacht wird
- Leichtes Vergehen bei mehrmaligem Überschreiten (4 mal an derselben Stelle) der Streckenbegrenzung ohne Vorteil (z.B. durch Fahrfehler)
- Mittleres bis Schweres Vergehen, wenn durch abkürzen bzw. Verlassen der Strecke mehrfach (2 mal) ein Vorteil erlangt wird
- Schweres Vergehen wenn man dadurch einen Fahrer überholt
- Schweres Vergehen, wenn durch das Verlassen der Strecke (ohne Fahrfehler) ein Unfall verursacht wird
- Schweres Vergehen bei unrealistischer Ausnutzung der Streckenbegrenzungen um sich einen Vorteil zu verschaffen (z.B. Wallriding)
- Disqualifikation beim Auslassen ganzer Passagen mit Zeitgewinn **§6.5 Überrundungen**

Vergehen für Fahrer der Überrundet analog Punkt 1. Überholen

-

- mittleres Vergehen wenn der überrundete Fahrer die Ideallinie verlässt und es dadurch zu Missverständnissen /einem Unfall kommt
- mittleres Vergehen wenn der zu überrundete den Hintermann bewusst blockiert
- schweres Vergehen wenn es durch das Blockieren zu einem Unfall kommt

§6.6 Überholen

- leichtes Vergehen wenn man kurz vor und in der Anbremszone in die Idealspur wechselt und es ohne Konsequenzen bleibt
- mittleres Vergehen wenn man kurz vor und in der Anbremszone in die Idealspur wechselt und der Hintermann ausweichen muss
- mittleres Vergehen wenn man nicht ausreichend Platz lässt und es zu einem Kontakt kommt
- mittleres Vergehen wenn man seine Spur auf der Innenbahn durch zu hohes Tempo nicht halten kann und es zu einem Kontakt kommt
- mittleres Vergehen wenn man mehrmals die Spur wechselt ohne Kontakt
- schweres Vergehen wenn man kurz vor und in der Anbremszone in die Idealspur wechselt und es zu einem Unfall kommt
- schweres Vergehen wenn es durch ein Fehlverhalten zu einem Unfall mit mehreren Fahrzeugen kommt

§6.7 Auffahrunfälle

- grundsätzlich mittleres Vergehen
- leichtes Vergehen wenn die Berührung ohne Konsequenzen bleibt
- leichtes Vergehen bei überraschend frühen Bremspunkt
- schweres Vergehen wenn der Unfallgegner mehrere Plätze verliert
- schweres Vergehen wenn mehrere Fahrer in den Unfall verwickelt werden
- schweres Vergehen in der Startphase, ausgenommen sind Berührungen ohne Konsequenzen
- Höchststrafe bei erkennbarem Vorsatz

-

§6.8 Bewusstes auflaufen lassen des Hintermanns

- grundsätzlich mittleres Vergehen schweres Vergehen wenn der Unfallgegner mehrere Plätze verliert

§6.9 Auffahren auf Strecke nach Unfall

- Grundsätzlich mittleres bis schweres Vergehen sobald ein Fahrer durch das Auffahren ernsthaft beeinträchtigt wird
- Höchststrafe sobald ein Fahrzeug durch das Auffahren in einen Unfall verwickelt wird
- Bei Strecken ohne Auslaufzone ist bei einem Unfall alles zu unternehmen um auf einer Seite der Strecke zu bleiben. Bei Verstöße dagegen, je nach Schwere der Schuld: mittleres bis schweres Vergehen

Um eine Bestrafung des Verunfallten durchzuführen muss mindestens einer der folgenden Punkte gegeben sein.

1. Der Verunfallte hat deutlich an Geschwindigkeit verloren und es ist ersichtlich, dass dieser nicht mehr die an dem Streckenteil übliche Geschwindigkeit halten kann
2. Der Winkel in dem man auf die Strecke auffährt zu steil ist
3. Man weiter als ca. 2 Fahrzeugbreiten von der Strecke abgekommen ist. Möglich z.B. in der Pouchon oder Blanchimont auf Spa.

Dies entbindet den Verunfallten nicht von seiner Sorgfaltspflicht mit der größt möglichen Umsicht auf die Strecke zurückzukehren, jedoch sind die anderen Rennteilnehmer verpflichtet ihm die hierfür nötige Streckenbreite zur Verfügung zu stellen (§6.4.1).

§6.10 Boxen Ein- und Ausfahrt

- leichtes Vergehen beim Überqueren (mit mindestens einem ganzen Rad) der Boxenlinie ohne Unfall
- mittleres Vergehen beim Überqueren der Boxenlinie bei massiver Behinderung eines anderen Fahrers aber ohne Unfall
- schweres Vergehen beim Überqueren der Boxenlinie inkl. Verursachung eines Unfalls

§6.11 Behindern anderer Fahrer während der Qualifikation

- leichtes Vergehen beim Aufhalten von Fahrern in der Quali bei geringem Verschulden
- schweres Vergehen beim Aufhalten von Fahrern in der Quali bei grober Fahrlässigkeit oder Vorsatz

-

§6.12 ESC-Verbot

- mittleres Vergehen und Quali Verbot für das kommende Rennen bei Verstoß gegen ESC Verbot

- schweres Vergehen und Quali Verbot bei wiederholtem Vergehen

Höchststrafe im letzten Rennen bei Verstoß gegen das ESC Verbot

-

§6.13 Verstoß gegen das ESC-Gebot

- schweres Vergehen, wenn ein Fahrer durch das zu lange Verbleiben auf der Strecke behindert wird.

§6.14 Bewertungsmaßstab

Schwere des Verschuldens

Je weiter der Fahrer das Verhalten vom Verhaltenskodex abweicht, desto schwerer ist das Verschulden und desto höher ist die Strafpunkteanzahl innerhalb eines Vergehens anzusetzen. Umgekehrt verhält es sich genauso!

§6.14.1 Strafminderungsgründe

Diese können hier nicht abschließend aufgezählt werden und liegen im Ermessen der REKO. Z.B. sind Überraschungsmomente, undurchsichtige Rennsituationen etc. strafmindernd zu berücksichtigen. Das Warten auf den Unfallgegner kann nur dann strafmindernd berücksichtigt werden, wenn das Vergehen nur einen direkten Platztausch verursacht hat. Ebenfalls strafmindernd können ungewöhnliche Folgen durch fehlerhafte Physikberechnungen beurteilt werden.

(§6.7) Können Situationen sein in dem ein Fahrzeug aufgrund von z.B. falsch eingestellter Bremsbalance ins Schleudern kommt und gegebenen Fall einen Unfall verursacht oder auf Grund von Curbs oder Wiesen das Fahrzeug ins Schludern kommt und unkontrollierbar ist.

(§6.9) Ausnahmen bilden hier Situationen in dem ausreichend Zeit für den Hintermann ist um sich auf die Situation einzustellen, ein lupfen oder leichtes bremsen gilt nicht als Beeinträchtigung

§6.14.2 Straffreiheit

Gilt bei sehr leichten Kontakten welche innerhalb der Serie üblich sind (Bsp.: Tourenwagen mehr Kontakt im Vergleich zu Formel-Fahrzeugen). Ghostcontacts werden grundsätzlich nicht bestraft sofern erkennbar ist, dass es sich um einen Berechnungsfehler der Simulation handelt (es kommt ohne sichtbaren Kontakt zur Kollision). Ist jedoch klar erkennbar, dass ein Fahrer einen Unfall verursacht, kann er trotz Ghostcontact zur Verantwortung gezogen werden.

§6.15 Replays

Jeder Fahrer ist verpflichtet, nach dem Rennen sein Replay zu speichern. Teile dieses Replays können von der Rennkommission angefordert werden und müssen in diesem Fall der Rennkommission bereitgestellt werden. Stellt ein Fahrer sein Replay der Rennkommission nach Aufforderung nicht zur Verfügung, so wird im Zweifelsfalle gegen ihn entschieden werden.

§6.16 Ermessenssache

Die Rennkommission oder die Administratoren können für Vergehen, die nicht bereits in den Regeln beschrieben werden, ein angemessenes Strafmaß festsetzen.

§6.17 Auswirkungen der Strafpunkte

§6.17.1 Startberechtigung

Jeder Fahrer ist verpflichtet, mit Hilfe der Datenbank selbst zu überprüfen, ob er startberechtigt ist. Wird festgestellt, dass sich ein Fahrer trotz Rennsperre mit dem Server verbindet, wird er des Servers verwiesen. Nimmt er sogar am Rennen teil (d. h. steht er in der Startaufstellung), wird er des Servers verwiesen, das Rennen als nicht teilgenommen gewertet, für das nächste Rennen gesperrt.

§6.17.2 Ausschluss aus der laufenden Saison

Wird ein Fahrer aufgrund seines Strafkonto-Punktstandes das zweite Mal in einer Saison gesperrt, so wird er für den Rest der Saison gesperrt und darf keine weiteren Rennen bestreiten.

§7 Aufgaben der Rennkommission

Die Rennleitung entscheidet vor Saisonbeginn darüber ob für eine Serie eine Rennkommission eingesetzt wird oder nicht.

§7.1 Zusammensetzung

Die Rennkommission setzt sich aus mindestens 2 Mitgliedern und dem Leiter der Rennkommission zusammen. Die Rennkommission darf nach den Vorgaben der Rennleitung entsprechend vergrößert werden.

§7.2 Pflichten der Rennkommission

Die Mitglieder der Rennkommission verpflichten sich Vergehen entsprechend des Strafenkatalogs (§6) zu bewerten, sofern diese durch die Rennkommission zu entscheiden sind. Bei strafwürdigen Vergehen, die nicht vom Strafenkatalog abgedeckt sind, kann die Rennkommission frei entscheiden, jedoch ist zu beachten, dass die Strafen angemessen sind und im Einklang mit dem Strafenkatalog stehen. Sollte die Rennkommission vom gegebenen Strafenkatalog abweichen, so hat dies einstimmig und mit einer Begründung zu geschehen.

§7.3 Entscheidungsfindung

Es sind mindestens 3 Bewertungen als Grundlage für eine Entscheidung der Rennkommission nötig. Im Notfall reichen auch 2 Bewertungen, wenn diese in Begründung und Höhe der

Strafe ähnlich sind. Ähnlich bedeutet hier, dass beide Rennkommission Mitglieder den gleichen Verursacher eines Vergehens feststellen. Der Leiter der Rennkommission (bzw. Stellvertreter) verfasst den Bericht der Rennkommission. Es obliegt dem Leiter der Rennkommission Beurteilungen aus der Wertung zu nehmen, die nicht entsprechend des Strafenkatalogs vergeben wurden, oder abweichend von bisherigen Entscheidungen sind, um die Einheitlichkeit zu wahren.

§7.4 Sichtungsbereiche

Es gilt für die Veranstaltung die dort festgelegte Regelung, generell gelten folgende Regelungen.

- **Komplett Sichtung:** Gibt die Simulation die Möglichkeit kann der gesamte Logg zur Auflistung der Fahrzeugkontakte genutzt werden.
- **Startphase:** Die REKO sichtet die Startphase entsprechend der Vorgaben der Rennleitung. Die Vorgabe für den Sichtungsbereich ist im jeweiligen Ankündigungsthread zu einem Rennen zu finden. Die Sichtungsphase kann in begründeten Fällen nach Ermessen der REKO - aber höchstens um eine ganze Runde - erweitert werden.
- **Zufallssichtung:** Nach Ermessen der REKO kann ein komplettes Rennen eines Fahrers gesichtet werden. Der Fahrer wird per Zufallsgenerator ausgewählt. Es dürfen alle Vorfälle, die im Rahmen dieser Sichtung bemerkt wurden, beurteilt werden. Sollte ein Fahrer in mehreren aufeinander folgenden Rennen strafwürdige Vergehen begangen haben, so kann die REKO von der Zufallssichtung absehen und diesen Fahrer auswählen.
- **Proteste:** Die REKO wird außerhalb der genannten Sichtungsbereiche nur aufgrund von Protesten tätig. Diese haben fristgerecht (frühestens am Tag nach dem Rennen ab 08:00 bis 40 Stunden danach) und ausreichend begründet (entsprechend Regelwerk) einzugehen. Die REKO muss alle Vorfälle, die im Rahmen dieser Sichtung bemerkt worden, beurteilen.
- **Sonstiges:** Sämtliche Vorfälle, die der REKO auf eine beliebige Art bekannt werden, können unabhängig von Start-sichtung und Protesten zusätzlich bewertet werden. Dazu zählen z.B. Beschwerden in Foren, Aussagen in Interviews, Ausschnitte aus dem Stream. Eine gezielte Suche nach Vorfällen bestimmter Fahrer abseits der Zufallssichtung ist nur bei begründetem Verdacht auf Vergehen (z.B. Wiederholungstäter, bessere Einschätzung der Gesamtsituation, usw.) zulässig.

§7.4.1 Live Rennkommission

- **Platztausch:** Kommt es auf der Strecke zu einer Situation in dem eine Fahrer eine Position gewinnt in dem er den Fahrer anschiebt, behindert oder auf andere Weise sich einen unlauteren Vorteil verschafft kann die Rennkommission einen Platztausch anordnen. Liegen mehrere Fahrzeuge müssen diese ebenfalls vorbeigelassen werden.
- **Drive-Through-Strafe:** Der betroffene Fahrer muss zum Absolvieren der DriveThrough-Strafe in die Boxengasse einfahren, unter Beachtung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und ohne anzuhalten durch die Boxengasse fahren und anschließend das Rennen wieder aufnehmen.

- Stop and go Strafe: Der betroffene Fahrer hat zum Absolvieren der Stop and go Strafe in die Boxengasse einzufahren und vor seiner Box, an einem in der Ausschreibung oder in der Fahrerbesprechung festgelegten Platz anzuhaltten. Sobald das Fahrzeug zum Stillstand gekommen ist, darf der Teilnehmer das Rennen wieder aufnehmen. Für die An- und Abfahrt gilt in der Boxengasse das vorgeschriebene Tempolimit.
- Zeitstrafe: Der betroffene Fahrer hat zum Absolvieren der Zeitstrafe in die Boxengasse einzufahren und vor seiner Box, an einem in der Ausschreibung oder in der Fahrerbesprechung festgelegten Platz anzuhaltten. Er muss dort mindestens für die Dauer der verhängten Zeitstrafe stehen, bevor er das Rennen wieder aufnehmen darf.
- Die Drive-Through- / Stop and go / Zeitstrafe wird dem Teilnehmer per Chatbefehl in Game auf dem Bildschirm angezeigt. Kann die Simulation Strafen ausgegeben also ist diese zu setzen und gegebenen Fall zu deaktivieren. Er ist damit aufgefordert, diese Strafe sofort anzutreten, die Ziellinie darf nach dem ersten Anzeigen der Strafe maximal zwei Mal außerhalb der Boxengasse überfahren werden. Es sollen nicht mehr als zwei Strafen gleichzeitig angezeigt werden.
- Wird die Aufforderung, die Drive-Through- / Stop and go / Zeitstrafe anzutreten, nicht befolgt, wird dem betroffenen Fahrer auf Anweisung der Sportkommissare die schwarze Flagge gezeigt. Erfolgt die Anzeige der Stop and go / Drive-Through-Strafe 3 Runden oder weniger vor Beendigung der Renndistanz, so wird bei Nichtbefolgung eine
 - Drive-Through-Strafe in eine 30 Sekunden Ersatz- strafe
 - Stop and go Strafe in eine 35 Sekunden Ersatzstrafe,
 - Zeitstrafe in eine 35 Sekunden Ersatzstrafe zuzüglich der Dauer der Strafzeit (Standzeit) umgewandelt.

Die Ausschreibung kann abweichende Ersatzstrafen vorsehen. Die vorgenannten Wertungsstrafen können als Ersatzstrafe auch noch nach Beendigung des Rennens verhängt werden.

§7.4.2 Veröffentlichung der Vorfälle

Alle Vorfälle müssen für dem Fahrer einsehbar sein, das kann über verschiedene Wege veröffentlicht werden(z.B. Forum, Portal, Excel etc). Der Veranstalter ist verpflichtet spätestens 1 Woche nach dem Rennen die Ergebnisse zu veröffentlichen. Ausnahmen bilden komplexe Vorfälle oder technische Probleme mit der Simulation. Eventuelle Strafen können auf das nächste Rennen verlegt werden wenn die Ergebnisse nicht zeitnah übermittelt werden können.

§7.5 Rechtsmittel

Es gibt kein Rechtsmittel gegen Entscheidungen der Rennkommission. Die Berichte der Rennkommission sind vom Fahrerlager anzuerkennen und dienen nicht als Grundlage für Diskussionen im Forum. Jedoch hat jeder Fahrer die Möglichkeit die Bewertungen und Begründungen der verschiedenen Rennkommission Mitglieder zu verlangen. Die Bewertungen der Mitglieder der Rennkommission werden in diesem Fall anonymisiert zur

Verfügung gestellt. Die Kontaktaufnahme erfolgt per private Nachricht im Forum des Virtual Racing e.V. an den Leiter der Rennkommission. Die Rennkommission kann den Bericht auch nach Veröffentlichung - bis zum nachfolgenden Rennen - abändern.

§7.6 Unbefangenheit der Rennkommission

Die Unbefangenheit der Rennkommission muss zu jeder Zeit sichergestellt werden und so ist es untersagt Urteile über Fälle auszusprechen an denen der Rennkommissar selbst oder eines seiner Teammitglieder betroffen ist. Sollten mehrere Rennkommissare beteiligt sein, so müssen andere Rennkommissare für die Beurteilung des Falls gefunden werden.

§8 Cardesign

Das Cardesign (Skin) soll sich an der im Motorsport üblichen Gestaltung von Rennwagen orientieren.

§8.1 Gestaltung der Cardesigns

Der Veranstalter legt die dem entsprechenden Flächen auf dem Fahrzeugskin fest an dem bestimmte Teile für Sponsoren freigelassen werden müssen. Der Rest des Fahrzeuges kann frei gestaltet werden, die Gestaltung sollte sich aber an den realen MOTORSPORT Designs orientieren.

§8.2 Einreichung der Cardesigns

Ein neues Cardesign muss spätestens 48 Stunden vor dem nächsten Rennen bereitgestellt werden. Bei verspäteter Abgabe kann eine Berücksichtigung des neuen Cardesigns nicht garantiert werden.

§8.3 Bereitstellung der Cardesigns

Die Cardesigns werden über Zusatzsoftware verteilt. Das Programm lädt die Carskins aller Fahrer auf den eigenen PC. Die Cardesigns werden spätestens 1 Stunde vor dem nächsten Rennen bereitgestellt.

§8.4 Vorlage der Nutzungsrechte der Werke und Logos von Dritten

Mit dem Hochladen des Carfiles sichert der Fahrer zu, dass er die Rechte an sämtlichen verwendeten Logos, Bildern und Darstellungen, etc. besitzt bzw. die Erlaubnis zu deren Nutzung vom Urheber eingeholt hat oder diese für die Allgemeinheit vom Urheber erteilt worden sind. .

Diese Erlaubnis muss schriftlich vorliegen und der Teilnehmer erklärt mit der Anmeldung zur Serie das §8.4 vorliegt. Sollte es zu Unstimmigkeiten kommen behält sich die Veranstalter vor etwaige Klagen wegen Urheberrecht an die Angemeldete Person weiterzuleiten.

Vom Veranstalter werden Logos von den Partnern bereitgestellt die verwendet werden können und bei denen eine Freigabe vorliegt und die ohne Bedenken verwendet werden können.

Version 1.0.4 Stand: 12.01.2019