



Allgemeines Regelwerk

RennWelten

Inhaltsverzeichnis

1. VORWORT	1
1.1. SIMULATIONSSPEZIFISCHE REGELWERKSERWEITERUNGEN	1
1.2. SERIENSPEZIFISCHE REGELWERKSERWEITERUNGEN	1
2. ALLGEMEINE REGELN ZUM VERHALTEN FÜR FAHRER	2
3. ANMELDUNG	3
4. RENNLEITUNG	3
5. STEWARDING	4
5.6. POST-RACE STEWARDING	4
5.7. LIVE-STEWARDING	4
5.7.1. <i>Live-Stewarding mit automatisierter Kollisionsaufnahme</i>	4
5.7.2. <i>Live-Stewarding mit Einreichungen</i>	4
5.7.3. <i>Aussetzung des Live-Stewardings</i>	4
5.8. VIDEORICHTLINIEN	5
6. DRIVERS BRIEFING	6
7. QUALIFYING	7
7.1. TIME-ATTACK UND PRE-QUALIFYING	7
7.2. REGULÄRES QUALIFYING	8
8. RENNEN	9
9. TRACK LIMITS	10
10. FLAGGEN	11
10.1. GRÜNE FLAGGE	11
10.2. WEIßE FLAGGE	11
10.3. SCHWARZ-WEIß-KARIERTE FLAGGE	11
10.4. BLAUE FLAGGE	11
10.5. GELBE FLAGGE	11
10.6. ROTE FLAGGE	12
11. FAHRVERHALTEN	13
11.1. ALLGEMEINES VERHALTEN	13
11.1.10. <i>Rejoin nach Abkommen von der Strecke</i>	14
11.2. VERHALTEN IM DIREKTEN ZWEIKAMPF	15
11.2.2. <i>Rejoin im direkten Zweikampf</i>	15
11.3. VERHALTEN IN EINER ÜBERRUNDUNGSSITUATION	16
11.4. VERHALTEN BEI ÜBERRUNDUNGEN IN MULTI-CLASS-RENNEN	17
12. ÜBERLAPPUNGSREGELN	18
12.1. ÜBERLAPPUNGSSITUATION	18
12.2. ANFAHRT AUF EINE KURVE	18
12.3. AM SCHEITELPUNKT	18
12.4. KURVENAUSGANG	18
13. SCHULDZUWEISUNG	19
14. PUNKTESYSTEM	19

1. VORWORT

Das nachfolgende Regelwerk dient als Grundlage für das Miteinander der gesamten RennWelten Community sowie allen zugehörigen Events, Angeboten für die Community und Sim-Racing-Ligen. Dieses Regelwerk dient als Grundlage für das Miteinander zwischen Fahrern sowohl auf als auch abseits der Strecke.

1.1. Simulationsspezifische Regelwerkserweiterungen

- 1.1.1. Da jede Rennsimulation ihre Unterschiede aufweist, werden in einem separaten Dokument eventuell nötige Ergänzungen zum allgemeinen Regelwerk aufgeführt, um den Ligabetrieb mit diesen Simulationen zu ermöglichen.

1.2. Serienspezifische Regelwerkserweiterungen

- 1.2.1. Regeln, welche explizit einer bestimmten Rennserie zuzuordnen sind, werden separat in Rennserien-spezifischen Regelwerken erfasst und veröffentlicht. Enthalten sein können Änderungen und Zusätze zum allgemeinen Regelwerk. Das allgemeine Regelwerk hat allgemeine Gültigkeit. Sollte ein Punkt aus dem allgemeinen Regelwerk überschrieben werden, ist dies ausdrücklich angegeben.
- 1.3. Erweiternde Regelwerke, Driver Briefings und Admins stehen über dem allgemeinen Regelwerk und können einzelne Punkte dadurch überschreiben.
- 1.4. Änderungen im Regelwerk gelten immer ab dem Datum (00:00 Uhr), an dem das Regelwerk veröffentlicht wird **{Veröffentlichungsdatum dieser Regelwerksversion 09. September 2024}**. Dieses ist im Regelwerk immer angegeben. Das Regelwerk kann nicht auf Rennen angewendet werden, die vor dem Veröffentlichungsdatum stattgefunden haben.
- 1.5. Alle Zeitangaben beziehen sich auf die aktuelle Mitteleuropäische Zeitzone (CET/CEST).

2. ALLGEMEINE REGELN ZUM VERHALTEN FÜR FAHRER

- 2.1. Für alle Fahrer und Communitymitglieder ist das allgemeine Regelwerk bindend.
 - 2.1.1. Alle Fahrer, die an Sim-Racing-Ligen teilnehmen, müssen außerdem die weiterführenden Regelwerke für Liga und Simulation beachten.
 - 2.1.2. Von allen teilnehmenden Fahrern wird erwartet, dass sie mit dem Reglement sowie den relevanten Funktionen und Regeln der verwendeten Simulation vertraut sind.
- 2.2. Alle Fahrer haben jederzeit den direkten Anweisungen der Rennleitung der Sim-Racing-Liga Folge zu leisten. Diese werden im Normalfall über die Kommunikationsplattform „Discord“ oder im Falle eines laufenden Sim-Racing-Events auch über den jeweiligen Ingame-Chat mitgeteilt. Die Rennleitung besteht aus dem für die Serie zuständigen RennWelten-Admin, allen weiteren RennWelten-Admins und den zuständigen Stewards.
 - 2.2.1. Um die Kommunikation garantieren zu können sind die Fahrer verpflichtet dem Discord der jeweiligen Serie beizutreten.
 - 2.2.2. Um die Mitteilungen der RennWelten-Admins innerhalb der Simulation auch wahrnehmen zu können, ist sicherzustellen, dass der jeweilige Ingame-Chat jederzeit eingesehen werden kann und somit Nachrichten wahrgenommen werden können.
- 2.3. Der Discord-, Ingame- und Veranstaltungsplattform-Name eines Fahrers müssen dessen vollständigen Fahrernamen beinhalten, um eine Zuordnung zu ermöglichen. Nichteinhaltung kann zum Ausschluss aus der Season führen.
- 2.4. Jegliches Verhalten, das von den Stewards als unsportlich eingestuft wird, wird mit Strafen geahndet. Diese Strafen können innerhalb des Spiels (z. B. eine Zeitstrafe) oder außerhalb des Spiels (z. B. Nachträglicher Punktabzug) verhängt werden. Der Umfang der Strafe liegt im Ermessen der Stewards.
 - 2.4.1. Besonders schwerwiegende Fälle unsportlichen Verhaltens können zum Ausschluss des Fahrers vom Event und/oder zum Ausschluss von weiteren Veranstaltungen und der Community von RennWelten führen.
 - 2.4.2. Ist unsportliches Verhalten zureichend nachweisbar Vorsatz, kann das zu 3 Monaten Auszeit und Sperre für die nächste Season bis zum kompletten Ausschluss aus RennWelten führen.
- 2.5. Verhalten von Fahrern und Community-Mitgliedern außerhalb der von RennWelten veranstalteten Serien und Events, welches als unsportlich, beleidigend oder diskriminierend aufgefasst werden kann, wird im Ermessen der RennWelten-Admins bestraft.
 - 2.5.1. Dies umfasst auch den Bereich aller Kommunikationsmedien, insbesondere die Plattform „Discord“, unabhängig davon, ob es sich um RennWelten-eigene Plattformen oder private Nachrichten handelt.
 - 2.5.2. Vorfälle dieser Art sind an einen der RennWelten-Admins zu melden und können auch von jedem eingereicht werden.
- 2.6. Wer offenkundig kommuniziert, das Regelwerk oder den Strafenkatalog nicht gelesen zu haben, sei es im Chat oder verbal vor einem RennWelten-Offiziellen, der wird zu einem Gespräch mit den Head-Stewards vorgeladen. Es kann ein Ausschluss aus der Season erfolgen.

3. ANMELDUNG

- 3.1. Es besteht für alle Fahrer Klarnamenpflicht und die Namen auf dem Discord-Server, Veranstaltungsplattform sowie in den Simulationen muss übereinstimmen.
- 3.2. Bei der Anmeldung zu einem Rennen bzw. Rennserie ist die #999 als Fahrzeugnummer gesperrt und für die Rennleitung reserviert.
- 3.3. Den Serienadmins ist es vorbehalten, Fahrer bzw. Teams, welche an zwei oder mehr Rennen einer Serie ohne Abmeldung bei den Admins nicht teilnehmen, aus einer Serie zu entfernen. Das Recht zur erneuten Anmeldung in der jeweiligen Serie ist damit ebenfalls verfallen.

4. RENNLEITUNG

- 4.1. Die Rennleitung besteht aus 2 Admins und 2 Stewards. Für eine Entscheidung müssen mindestens ein Admin und ein Steward aus der Rennleitung anwesend sein. Sie treten bei „**Rote Flagge**“ in Aktion und bei allen anderen Vorfällen, die nicht das **STEWADING** betreffen.
- 4.2. Die Mitglieder der Rennleitung sind in der jeweiligen serienspezifischen Regelwerkserweiterung namentlich erwähnt.
- 4.3. Die Rennleitung kann in Notfällen von den anderen Admins und den anwesenden Stewards unterstützt werden.
- 4.4. Bei einem Rennen ohne Live-Stewarding muss kein Steward Teil der Rennleitung sein.

5. STEWARDING

- 5.1. Eventuelles Stewarding kann je nach Rennserie im **Post-Race Stewarding** Format oder im **Live-Stewarding** Format durchgeführt werden. Welches Format angewendet wird, ist im jeweiligen erweiternden Regelwerk aufgeführt.
- 5.2. Das Stewarding befasst sich mit Rennvorfällen jeglicher Art und allen Verstößen gegen das Regelwerk. Sind dies gravierende Vorfälle oder Vorfälle, die die Organisation von Rennserien und Events betreffen, werden von der **RENNLEITUNG** bearbeitet. Zu solchen Vorfällen gehören z. B. beleidigendes Verhalten und absichtliches Verursachen von Rennvorfällen.
- 5.3. Vorfälle dürfen in der Regel nur von involvierten Fahrern eingereicht werden. Ausgenommen davon sind Zwischenfälle, bei denen die Beteiligung eines Fahrers nicht abschließend geklärt werden kann. Beispiele hierfür sind das Überfahren der Linien bei Einfahrt und Ausfahrt der Boxengasse oder das Verletzen von „Return to Garage“ (RTG) Regeln.
 - 5.3.1. Jede Einreichung wird, sofern alle Vorgaben eingehalten wurden, unabhängig davon bewertet ob der Einreichende schuldig ist oder nicht. Demnach kann es auch dazu kommen, dass der Einreichende bestraft wird.
- 5.4. Je nach Serie kann es die Möglichkeit geben Strafen anzufechten. Anfechtungen müssen innerhalb einer Woche nach Veröffentlichung der Strafe eingereicht werden.
- 5.5. Je nach Serie kann zusätzlich auch ein Strafpunkte-System eingesetzt werden.

5.6. Post-Race Stewarding

Hierbei reagieren wir auf Einreichungen der Fahrer über ein Formular, welches für die jeweilige Serie bereitgestellt wird. Dabei kann auch ein Video gefordert sein, welches den **Videorichtlinien** entsprechen muss. Diese werden von den Stewards im Normalfall innerhalb einer Woche bearbeitet und veröffentlicht.

5.7. Live-Stewarding

5.7.1. Live-Stewarding mit automatisierter Kollisionsaufnahme

Hierbei wird von den Stewards ein Programm eingesetzt, das während des Rennens die Vorfälle aufzeichnet. Diese werden dann von den Stewards Live bewertet und veröffentlicht. Je nach Serie kann eine Nachreichung von Vorfällen möglich sein.

5.7.2. Live-Stewarding mit Einreichungen

Hierbei reagieren die Stewards auf Live-Einreichungen der Teams und bewerten diese bei Einreichung. Dieses Format vom Live-Stewarding wird nur bei Team-Events eingesetzt.

5.7.3. Aussetzung des Live-Stewardings

Nehmen an einem Rennen in einer Serie mit Live-Stewarding in einer der in **5.7.1** oder **5.7.2** genannten Formen weniger als 20 Fahrzeuge teil, findet im nächsten Rennen dieser Serie kein Live-Stewarding mehr statt. Das Rennen wird dann mit Post-Race Stewarding nach **5.6** bewertet.

5.8. Videorichtlinien

- Es darf nur ein Video pro Report geben.
- Die Wiedergabegeschwindigkeit des Replays ist bei der Aufnahme jederzeit auf 1x zu lassen.
- **Im Video muss vorhanden sein:**
 - Durchgehend vollständig sichtbares HUD. Die Fahrzeugplatzierung muss mindestens einmal im Video zu sehen sein.
 - weite Verfolgerperspektive aller Beteiligten
 - Cockpit Perspektive aller Beteiligten (sichtbares Lenkrad)
 - Vogelperspektive aus Sicht des Einreichenden mit der freien Kamera (Taste: F7, Navigation mit Pfeiltasten). Dabei sollte vor und nach dem Fahrzeug jeweils eine Fahrzeuglänge Platz sein.
 - Das Video muss eine Vorlaufzeit und Nachlaufzeit von ~10s zum Vorfall beinhalten, um den Hergang genau beurteilen zu können.
- Das Video muss auf YouTube oder Streamable hochgeladen werden. Wenn es auf YouTube hochgeladen wird, muss es auf "nicht gelistet" gestellt werden.
- Das Video muss für mindestens 2 Wochen einsehbar sein.

Beispielvideo : <https://youtu.be/ZuYp9XZs63Y>

6. DRIVERS BRIEFING

- 6.1. Eine Fahrerbesprechung wird im Regelfall im Rahmen von Sim-Racing-Serien angeboten und stellt eine Plattform dar, um serienspezifische oder streckenspezifische Ergänzungen oder Abweichungen vom allgemeinen Regelwerk zu verkünden, Regeln zu wiederholen und den Fahrern eine Plattform zu bieten, Fragen zu stellen.
- 6.2. Fahrerbesprechungen werden nicht zu jedem Event angeboten. Informationen und Termine für die jeweiligen Fahrerbesprechungen werden, wenn diese vorgesehen sind, im ausgegebenen Zeitplan der Sim-Racing-Serie/ Einzelveranstaltung angegeben. (u.a. im zugehörigen Kanal auf Discord, Information auf Veranstaltungsplattform, etc.).
- 6.3. Wenn eine Fahrerbesprechung angesetzt ist, ist diese für alle am Event teilnehmenden Fahrer verpflichtend.
 - 6.3.1. Bei Teamveranstaltungen muss mindestens ein Vertreter jedes Teams anwesend sein.
- 6.4. Während der gesamten Dauer der Fahrerbesprechung ist es den Fahrern untersagt, ihr Fahrzeug auf der Strecke zu bewegen. Bei Teamveranstaltungen gilt dies auch für die Fahrer, die nicht an der Fahrerbesprechung teilnehmen.
 - 6.4.1. Fahrer, die ihr Fahrzeug während der Besprechung bewegen, werden vom Qualifying ohne Vorwarnung disqualifiziert.
 - 6.4.1.1. Findet im Anschluss an die Fahrerbesprechung kein Qualifying statt, wird stattdessen eine SG30 verhängt.
- 6.5. Die Fahrerbesprechungen werden vor ihrem Beginn über den Ingame-Chat und in Discord angekündigt.

7. QUALIFYING

7.1. Time-Attack und Pre-Qualifying

- 7.1.1. Bumpdraften:
Als Bumpdraften wird das Anschieben eines Fahrzeugs angesehen. Hierbei wird unter teilweise hohem Risiko ein Geschwindigkeitsvorteil erzielt. Bumpdraften ist strengstens verboten und bei Missachtung dieser Regel wird die gesetzte Zeit gestrichen.
- 7.1.2. Windschatten:
Das Ausnutzen des Windschattens ist erlaubt. Es darf allerdings kein Fahrzeug dabei gefährdet werden.
- 7.1.3. Blockieren wird als unsportliches Verhalten angesehen und individuell bestraft.
- 7.1.4. Reports müssen über das Ticketsystem eingereicht werden. Jede Einreichung muss ein Video beinhalten, das den **Videorichtlinien** entsprechen muss.
 - 7.1.4.1. Anderweitige Vorfälle müssen ebenfalls über das Ticketsystem eingereicht werden. Die Bearbeitung erfolgt individuell.

7.2. Reguläres Qualifying

- 7.2.1. Die Qualifikation stellt den spätesten Zeitpunkt dar, zu dem Fahrzeuge den RennWelten Servern beitreten sollten. Eventuelle simulationsseitige Regelungen und eventuelle Änderungen in Seasons oder Events werden in den jeweiligen Regelwerkserweiterungen aufgeführt.
- 7.2.2. Die Qualifikation findet im Rahmen der Regeln der jeweiligen Simulation statt. Den Fahrern ist hierbei gestattet, ihre Rundenzeit zu setzen. Die Fahrer müssen ihre Rundenzeit ohne Ausnutzen externer Faktoren, wie z. B. Exploits der jeweiligen Rennsimulation oder nicht gestattet Hilfsmittel wie Bump-Drafting etc. erreichen.
- 7.2.3. Fahrer, die sich gerade auf einer gültigen Runde befinden, haben immer Vorrang. Das bedeutet, dass von Fahrern auf Out- oder In-Laps und ungültigen Runden erwartet wird, dass sie ausweichen und nicht behindern.
 - 7.2.3.1. Fahrer, die in einer ungültigen Runde oder Out- oder In-Lap Fahrer, die sich auf einer gültigen Runde befinden, blockieren oder sich nicht an die Ingame angezeigten blauen Flaggen (und ihren Aussagen) halten, können im Ermessen der Stewards bestraft werden.
- 7.2.4. Es liegt in der Verantwortung eines jeden Fahrers, sich ein geeignetes Zeitfenster für seine fliegende Runde zu suchen. Die Annäherung an einen langsameren Fahrer auf seiner eigenen fliegenden Runde gibt dem auflaufenden, schnellerem Fahrer kein Vorrang. Der langsamere Fahrer kann den schnelleren Fahrer vorbeilassen, allerdings ist er nicht dazu verpflichtet.
 - 7.2.4.1. Das Überholen eines anderen Fahrers in einer fliegenden Runde kann im Ermessen der Stewards bestraft werden.
 - 7.2.4.2. In Qualifikationen mit unterschiedlichen Fahrzeugklassen gilt die in **7.2.4** beschriebene Regel grundlegend genauso, allerdings ist von beiden Fahrzeugklassen eine gegenseitige Rücksichtnahme zu erwarten. Diese wird für eine mögliche Bestrafung nach **7.2.4.1** mit betrachtet. Grundsätzlich wird dem schnelleren Fahrzeug empfohlen, das langsamere an einer geeigneten Stelle zu überholen, bei der möglichst wenig Gefährdung und Zeitverlust für beide entsteht.
- 7.2.5. Das übermäßige Verlangsamen des Fahrzeugs im letzten Sektor, um sich Platz für seine gezeitete Runde zu verschaffen, ist nur in dem Maße erlaubt, sodass kein nachfolgendes Fahrzeug dadurch behindert wird.
- 7.2.6. Das Nutzen von „Return to Garage“ (RTG) ist im Qualifying grundsätzlich erlaubt unter der Voraussetzung, dass das Fahrzeug zuvor sicher neben der Strecke abgestellt wurde, ohne dabei ein anderes Fahrzeug zu gefährden.
- 7.2.7. Leistet ein Fahrer den Anweisungen der Stewards (Aufforderungen) über den Ingame-Chat nicht Folge, wird dieser Fahrer ohne weitere Ankündigungen für die gesamte restliche Laufzeit der Qualifikation disqualifiziert.

8. RENNEN

- 8.1. Die Regeln zum Rennstart werden von der jeweiligen Simulation überwacht und sind im erweiternden Regelwerk aufgeführt.
- 8.2. Während des Rennens gelten alle nachfolgend aufgeführten Regeln zum Renngeschehen.
- 8.3. Ein Rennen ist beendet, wenn der Fahrer die Ziellinie überquert und dabei die Zielflagge gesehen hat. Dabei muss ein Fahrer für die Wertung zusätzlich mindestens 80% der Renndistanz (Runden) des führenden Fahrzeugs absolviert haben. Selbes gilt bei Rennabbruch.
 - 8.3.1. Bei einem Multi-Class-Rennen beziehen sich die 80% Renndistanz (Runden) auf das führende Fahrzeug der Klasse.
- 8.4. Nach dem Rennende muss die erste Kurve als Teil der Inlap komplett gefahren werden. Im Anschluss darf „Return to Garage“ (RTG) benutzt werden, um das Fahrzeug wieder in die Box zu stellen. Dabei muss das Fahrzeug nach der ersten Kurve sicher abgestellt werden, ohne dabei ein anderes Fahrzeug zu gefährden.
 - 8.4.1. Wird während der Inlap ein anderes Fahrzeug gefährdet oder die erste Kurve nicht komplett zu Ende gefahren, kann dies im Ermessen der Stewards bestraft werden.
 - 8.4.2. Ausgenommen von den oben genannten Punkten sind ausschließlich technische Defekte, wie beispielsweise ein Ausfall des Lenkrads / der Pedale. Dies muss im Zweifelsfall durch den Fahrer belegt werden.
- 8.5. Falls ein Fahrzeug aus diversen Gründen (zum Beispiel fehlender Sprit) in den letzten Rennrunden nicht sicher an die Box zurückbewegt werden kann, muss dieses sicher und möglichst abseits der Strecke abgestellt werden. Hier kann anschließend „Return to Garage“ (RTG) verwendet werden. Das Rennen wird dann unter Umständen nach Punkt **8.3** als DNF gewertet.
- 8.6. Die Fahrer sollten im Rahmen ihrer Möglichkeiten warten, bis das Rennen vollständig beendet ist, bevor sie die Verbindung zum Server trennen.
 - 8.6.1. Vermehrtes, grundlos frühzeitiges Verlassen des RennWelten Servers (nach Rennende oder nach Nutzung „Return-to-Garage“) kann zu Strafen durch die Stewards führen oder bei übermäßigem Auftreten auch zum Verlust des Fahrerplatzes in der zugehörigen RennWelten-Liga führen.
- 8.7. Stewarding:

Ist eine Strafe in einem Rennen nicht sinnvoll aussprechbar (z. B. durch nicht Beenden des Rennens des zu bestrafenden Fahrers oder das nicht absitzen von DT- und SG-Strafen.) wird die Strafe in das darauffolgende Rennen, bei dem die Strafe korrekt ausgesprochen werden kann, übertragen. Gilt für jegliches Stewarding-Format. Welches Format angewandt wird, steht im serienspezifischen Regelwerk.

9. TRACK LIMITS

- 9.1. Allgemein werden die Streckenbegrenzungen von der Simulation festgelegt und kontrolliert.
 - 9.1.1. Die Bestrafung wird durch die Simulation vorgenommen. Wie die einzelnen Simulationen bestrafen, ist in der simulationsspezifischen Erweiterung festgehalten.
- 9.2. Das Erlangen einer Position oder eines dauerhaften Vorteils durch das Überfahren der Streckenbegrenzung durch einen Fahrer kann im Ermessen der Stewards zu einer Strafe führen. Diese kann unabhängig von simulationsintern ausgesprochenen Strafen vergeben werden.
Dabei gilt die (meist weiße) Linie als Streckenbegrenzung.
- 9.3. Alle Regeln zu den Boxenein- und -ausfahrten sind im separaten Dokument dazu dokumentiert.

10. FLAGGEN

Allgemeine Beschreibung der am häufigsten vorkommenden Flaggen. Grundlegend gelten die unten aufgeführten Regeln RennWelten übergreifend. Abweichungen durch die Unterschiede zwischen Simulationen sind in der simulationsspezifischen Erweiterung zum Regelwerk aufgeführt.

10.1. Grüne Flagge

Die grüne Flagge signalisiert, dass ein Rennen gestartet ist, die Strecke frei ist und/oder die vorherige Flaggensituation (u.a. gelbe Flagge) aufgehoben ist.

10.2. Weiße Flagge

- Die Weiße Flagge signalisiert den Beginn der letzten Runde des Rennens für jeden Fahrer und wird bei Überfahrt der Start-/Ziellinie angezeigt.
- Die Weiße Flagge signalisiert, dass sich im kommenden Streckenabschnitt ein langsames Fahrzeug auf der Strecke befindet. Überholen ist erlaubt.

10.3. Schwarz-Weiß-Karierte Flagge

Die schwarz-weiß-karierte Flagge signalisiert das Ende eines Rennens oder einer Session (wie z. B. eine Qualifikation).

10.4. Blaue Flagge

Die blaue Flagge signalisiert, dass sich ein nachfolgendes Fahrzeug nähert. Im Falle eines Rennens befindet es sich eine oder mehrere Runden voraus. Im Falle einer Qualifikation befindet das Fahrzeug sich auf einer gültigen Runde.

- 10.4.1. Die Regeln für das Qualifying sind unter den Punkten **7.2.3** f. aufgeführt.
- 10.4.2. Fahrer, die im Rahmen eines Rennens die blaue Flagge angezeigt bekommen, sind nicht verpflichtet, Ihre Rennlinie zu verlassen, um den nachfolgenden Fahrer das Überholen zu ermöglichen. Weitere Beschreibungen unter **Verhalten in einer Überrundungssituation**.

10.5. Gelbe Flagge

Die gelbe Flagge signalisiert im Sektor, in dem sie geschwenkt wird, eine allgemeine Gefahr. Wenn ein Fahrer die gelbe Flagge gezeigt bekommt, muss er sich darauf einstellen, dass stark verlangsamt gefahren oder sogar angehalten werden muss, da die Strecke teilweise oder komplett blockiert sein kann. Bei geschwenkter gelber Flagge ist das Überholen verboten.

- 10.5.1. Das Überholen unter gelber Flagge ist lediglich in moderater Geschwindigkeit gestattet, wenn die überholten Fahrzeuge stehen oder sehr langsam fahrenden, da sie am Vorfall beteiligt waren.
- 10.5.2. Das Ignorieren gelber Flaggen ist ein schwerwiegender Verstoß, insbesondere wenn dies zu weiteren Zwischenfällen führt, und kann nach dem Ermessen der Stewards bestraft werden.

10.6. Rote Flagge

Rote Flaggen werden nur in seltenen Notfällen eingesetzt und stoppen sofort das gesamte Rennen. Diese werden explizit von der Rennleitung ausgesprochen.

- 10.6.1. Als erste Reaktion hierauf müssen alle Fahrer ihre Fahrzeuge sicher am Streckenrand abstellen und zum Stillstand kommen.
- 10.6.2. Wenn rote Flaggen von der Rennleitung ausgesprochen werden, müssen die Fahrer den Anweisungen der Rennleitung folgen, die über den Ingame-Chat mitgeteilt werden.
- 10.6.3. Die Fahrer können in den Drivers Briefing Voice-Channel gerufen werden, um mündliche Anweisungen von den Eventadmins zu erhalten.
- 10.6.4. Nach ausgesprochener roter Flagge können Rennen nur dann neu gestartet werden, wenn weniger als 80% der Renndauer absolviert wurden. Es wird die vollen Punkte auf der Grundlage der Positionen des Führenden am Ende der letzten vollen Runde vergeben.
- 10.6.5. Die Startreihenfolge für den Neustart wird durch die Positionen am Ende der letzten, vom Führenden absolvierten, vollständigen Runde bestimmt.
- 10.6.6. Ausgeschiedene Fahrzeuge dürfen das Rennen nicht wieder aufnehmen.
- 10.6.7. Wiederaufnahme des Rennens nach einer roten Flagge liegt ganz im Ermessen der Rennleitung, und es müssen zahlreiche Faktoren berücksichtigt werden, damit ein Neustart erfolgen kann. Die Entscheidung der Rennleitung ist nicht anfechtbar.
- 10.6.8. Falls die Rennleitung entscheidet, dass das Rennen nicht neu gestartet wird und mindestens 30% der Renndauer bereits absolviert wurden, werden 50% der Punkte auf der Grundlage der Positionen des Führenden am Ende der letzten vollen Runde.

11. FAHRVERHALTEN

11.1. Allgemeines Verhalten

- 11.1.1. Alle Fahrer haben sich auf der Strecke mit gegenseitigem Respekt zu behandeln und sich mit anderen Fahrern regelkonform und fair zu begegnen.
- 11.1.2. Mehrfaches Wechseln der Linie zum Brechen des Windschattens ist untersagt und kann bestraft werden.
- 11.1.3. Linienwechsel innerhalb der Bremszone sind ausdrücklich verboten. Die Linienwahl muss vorher geschehen.
 - 11.1.3.1. Das Einlenken am Einlenkpunkt wird unter Berücksichtigung der Regeln bei einer **Überlappungssituation** nicht als Linienwechsel eingestuft.
- 11.1.4. Das Einfahren in eine Kurve mit überhöhter Geschwindigkeit, wobei die innere Linie nicht gehalten werden kann und dadurch die Regeln für eine **Überlappungssituation** nicht eingehalten werden können, wird als „dive bomb“ bezeichnet und kann bestraft werden.
- 11.1.5. Manöver von Fahrern, die andere Fahrer behindern können, wie z. B. abnormale Richtungswechsel, können nach Ermessen der Stewards bestraft werden. Hiervon explizit ausgenommen sind Manöver, die Fahrer versuchen, um ein ausgebrochenes oder versetztes Auto zu stabilisieren.
- 11.1.6. Es ist verboten, unnötig langsam, unnötig unregelmäßig oder in irgendeiner Art und Weise unvorhersehbar zu fahren, wenn dies von den Stewards als potenziell gefährlich eingestuft werden kann. Hierbei wird vor allem Augenmerk auf Unregelmäßigkeiten gelegt, die andere Fahrer behindern/verwirren können.
- 11.1.7. Wenn ein Fahrer die Kontrolle über sein Fahrzeug verliert, wird von ihm erwartet, alles Mögliche zu unternehmen, um eine für den nachfolgenden Verkehr vorhersehbare Situation zu schaffen.
 - 11.1.7.1. Dies bedeutet, das Fahrzeug nach Möglichkeit von der Strecke fernzuhalten. Ist dies nicht möglich, sollte das Fahrzeug möglichst abseits der Ideallinie zum Stillstand gebracht werden. Eine gern gesehene Reaktion, die eine vorhersehbare Situation schafft, ist das sofortige Bremsen durchdrücken, bis das Fahrzeug stillsteht.
 - 11.1.7.2. Nachdem eine vorhersehbare Situation geschaffen wurde, liegt es am Fahrer, einen geeigneten Zeitpunkt für einen sicheren **Rejoin nach Abkommen von der Strecke** zu finden.
- 11.1.8. Wenn ein Fahrzeug, aus welchem Grund auch immer einen Totalschaden erleiden sollte und nicht mehr sicher in die Box bewegt werden kann, sollte sofort „Return to Garage“ (RTG) benutzt werden. Erlaubt es die Simulation darf weitergefahren werden.
 - 11.1.8.1. Die Rennleitung kann einen Fahrer mit beschädigtem Fahrzeug oder Lags warnen und zwingen RTG zu benutzen. Bei Missachtung kann der Fahrer/das Fahrzeug vom Rennen/Event disqualifiziert werden.
- 11.1.9. Fahrer, die ein zu großes Maß an Unsicherheit aufweisen, zu viele Unfälle durch Eigenverschulden oder mit anderen verursachen, können nach Ermessen der Stewards vom Rennen ausgeschlossen werden.

11.1.10. Rejoin nach Abkommen von der Strecke

- 11.1.10.1. Möchte ein Fahrer nach einem Unfall wieder auf die Strecke zurückfahren, muss er auf den nachfolgenden Verkehr Rücksicht nehmen. Er darf, wenn irgendwie möglich, nicht direkt auf die Ideallinie fahren, bevor er nicht genügend Geschwindigkeit aufgebaut hat, um sicher am Renngeschehen teilzunehmen.
- 11.1.10.2. Der Auffahrwinkel auf die Strecke ist so flach wie möglich zu halten, um nachfolgende Fahrzeuge geringstmöglich zu beeinträchtigen. Auffahren auf die Strecke am Kurvenscheitel ist vollkommen untersagt.
- 11.1.10.3. Kommt es beim Rejoin durch den rejoinenden Fahrer zu einer Kollision, wird der rejoinende Fahrer in der Regel als voll schuldig angesehen und muss mit einer Strafe nach Ermessen der Stewards rechnen.
- 11.1.10.4. Nachfolgende Fahrer müssen einen Rejoin nach Möglichkeit begünstigen. Sie dürfen nicht erwarten, dass sie die Ideallinie ohne jegliche Einschränkung befahren können.
- 11.1.10.5. Ein Rejoin ist abgeschlossen, sobald sich das Fahrzeug komplett auf der Strecke befindet und wieder auf die Ideallinie auffährt. Die vorher genannten Punkte sind zu beachten.
Sollte der Fahrer durch den Streckenverlauf auf die Ideallinie gezwungen werden, gilt der Rejoin ebenfalls als abgeschlossen. Dabei müssen die Punkte **11.1.10.2** ff. beachtet werden.

11.2. Verhalten im direkten Zweikampf

11.2.1. Ein Fahrer, der seine Position verteidigt, darf auf der Geraden die gesamte Streckenbreite ausnutzen. Ein solcher Linienwechsel darf nur einmal vollzogen werden.

11.2.1.1. Sobald eine **Überlappungssituation** existiert, verliert der vordere Fahrer dieses Recht.

11.2.1.2. Ein Linienwechsel als Reaktion auf ein Manöver des angreifenden Fahrers kann als gefährliches Fahren eingestuft und bestraft werden.

11.2.2. Rejoin im direkten Zweikampf

11.2.2.1. Wird ein Fahrer im Zweikampf von der Strecke gedrängt, muss der andere Fahrer genügend Platz lassen, damit der abgedrängte Fahrer sich wieder auf die Strecke zurückbewegen kann.

11.3. Verhalten in einer Überrundungssituation

- 11.3.1. Bekommt ein Fahrer die **Blaue Flagge** gezeigt, bedeutet dies, dass sich ein nachfolgendes Fahrzeug nähert, welches sich Runden voraus befindet und befindet sich hiermit in einer Überrundungssituation.
- 11.3.2. Befindet sich ein Fahrer in einer Überrundungssituation, ist dieser nicht verpflichtet, die Rennlinie zu verlassen, sollte aber Überrundungsmanöver nach Möglichkeit erleichtern.
- 11.3.3. Befindet sich ein Fahrer in einer Überrundungssituation, ist es ihm strengstens untersagt, seine Streckenposition zu verteidigen.
- 11.3.4. Die Verantwortung für eine saubere, kollisionsfreie Überrundung liegt beim überrundenden Fahrer. Diesem wird empfohlen, die Intention zu überrunden, mit der Lichthupe kurz anzuzeigen.
 - 11.3.4.1. Der überrundende Fahrer wird von seiner alleinigen Verantwortung befreit, sollte das Fahrzeug, das die blaue Flagge gezeigt bekommt, eindeutiges Fehlverhalten aufweisen.
- 11.3.5. Zuvor überrundete Fahrer können sich auch zurückrunden. Hierbei gelten die Regeln für das **Verhalten im direkten Zweikampf**.
 - 11.3.5.1. Ein Fahrer, der sich zurückgerundet hat, muss es innerhalb von 2 Rennrunden schaffen, einen Abstand von mindestens einer Sekunde rauszufahren und darf die erlangte Streckenposition nicht verteidigen.

11.4. Verhalten bei Überrundungen in Multi-Class-Rennen

- 11.4.1. Bekommt ein Fahrer einer langsameren Fahrzeugklasse die blaue Flagge gezeigt, bedeutet dies, dass sich ein nachfolgendes Fahrzeug nähert, welches sich Runden voraus befindet und befindet sich hiermit in einer Überrundungssituation im Rahmen eines Multi-Class-Rennens.
- 11.4.2. Befindet sich ein Fahrer in einer Überrundungssituation, ist dieser nicht verpflichtet, die Rennlinie zu verlassen, sollte aber Überrundungsmanöver nach Möglichkeit erleichtern.
 - 11.4.2.1. Es wird empfohlen, dass der Fahrer der langsameren Fahrzeugklasse mit dem Blinker anzeigt, wenn er sich auf einer Geraden an eine Fahrbahnseite begibt, um das Überrundungsmanöver zu erleichtern.
- 11.4.3. Befindet sich ein Fahrer in einer solchen Überrundungssituation, ist es ihm strengstens untersagt, seine Streckenposition zu verteidigen.
- 11.4.4. Die Verantwortung für eine saubere, kollisionsfreie Überrundung liegt beim überrundenden Fahrer. Diesem wird empfohlen, die Intention zu überrunden, mit der Lichthupe kurz anzuzeigen.
 - 11.4.4.1. Dabei muss beachtet werden, dass es Fahrzeugen der langsameren Fahrzeugklassen für gewöhnlich schwerer fällt, eine enge Linie zu halten und es wird demnach abgeraten, ein solches Fahrzeug auf der Außenlinie zu überrunden.
 - 11.4.4.2. Der überrundende Fahrer muss außerdem beachten, dass sich das Fahrzeug der anderen Fahrzeugklasse in einem Zweikampf befinden könnte.
 - 11.4.4.3. Der überrundende Fahrer wird von seiner alleinigen Verantwortung befreit, sollte das Fahrzeug, das die blaue Flagge gezeigt bekommt, eindeutiges Fehlverhalten aufweisen.

12. ÜBERLAPPUNGSREGELN

12.1. Überlappungssituation

Allgemein liegt eine Überlappung vor, wenn sich die Vorderachse des hinteren Fahrzeugs vor der Hinterachse des vorderen Fahrzeugs befindet.
Gibt es keine Überlappungssituation, muss sich bei Kollisionsgefahr der hintere Fahrer zurückziehen, um eine Kollision zu vermeiden.

12.2. Anfahrt auf eine Kurve

Bei der Anfahrt auf eine Kurve bzw. auf einer Geraden gilt, dass im Falle einer Überlappungssituation die Fahrer sich jeweils eine Wagenbreite Platz bis zur streckenbegrenzenden Linie lassen müssen.

12.3. Am Scheitelpunkt

Am Scheitelpunkt der Kurve muss bis zur streckenbegrenzenden Linie eine Wagenbreite Platz gelassen werden, falls in der Bremszone bereits eine Überlappungssituation existiert.

12.4. Kurvenausgang

Am Kurvenausgang muss bis zur streckenbegrenzenden Linie eine Wagenbreite Platz gelassen werden, wenn am Kurvenscheitel bereits eine Überlappungssituation existiert.

13. SCHULDZUWEISUNG

- 13.1. Beim Rennsport kommt es regelmäßig zu unübersichtlichen Situationen und Zwischenfälle zwischen Fahrern sind ein Teil des Rennsports. Wenn es auf der Strecke zu Zwischenfällen kommt, untersuchen die Stewards diese Vorfälle mit der Absicht, die Situation neutral zu bewerten und die Schuldfrage zu klären. Bei den meisten Zwischenfällen zwischen zwei Fahrer kann die Schuldfrage nicht abschließen geklärt werden. Wenn ein Fahrer die maßgebliche Schuld trägt, können und werden die Stewards nach ihrem Ermessen bestrafen.
- 13.2. Die Stewards untersuchen jeden Vorfall unter Berücksichtigung aller greifenden Regelwerke und klären die Schuldfrage. Allerdings ist kein Vorfall wie der andere, weshalb alle Vorfälle alleinstehend betrachtet und nicht miteinander verglichen werden.
- 13.3. Bei der Bewertung eines Vorfalls wird lediglich der Vorfall als solcher gesehen. Nachfolgende Vorfälle, Schäden an den Fahrzeugen oder Zeitverlust werden bei der Bestrafung nicht mit berücksichtigt.
- 13.4. Eine Strafe kann ggf. verschärft werden, wenn mehrere Verstöße derselben Art durch denselben Fahrer oder mehrere Verstöße in einem einzigen Vorfall vorkommen, z. B. ein „Unsafe rejoin“ und ein damit verbundenes „Causing a collision“.
- 13.5. Das Zurückgeben einer regelwidrig erlangten Position führt nicht zwangsweise zur Reduzierung der Strafe.
- 13.6. Es ist wichtig zu beachten, dass die Stewards bei der Entscheidung, ob eine Strafe für einen Verstoß erforderlich ist oder nicht, ausdrücklich angewiesen sind, den gesunden Menschenverstand walten zu lassen. In manchen Fällen kann es vorkommen, dass eine Regel verletzt wurde, aber keine Strafe verhängt werden muss.
- 13.7. Die Stewards erwarten allerdings auch von allen Fahrern, dass sie Ihren gesunden Menschenverstand walten lassen. Falls es auf der Strecke zu unschönen und nicht regelkonformen Situationen gekommen ist, habt ihr die Möglichkeit, entsprechende Vorfälle bei den Stewards zu melden. Vermeidet Auge um Auge, Zahn um Zahn Situationen, diese werden bedeutend höher bestraft.
- 13.8. Situationen, die klar als Absicht eingestuft werden können, führen zu stark erhöhten Strafen.

14. Punktesystem

Die Punktevergabe wird in der jeweiligen Serie auf der Veranstaltungsplattform dargestellt.