

ADAC

DIGITAL CUP

Verhaltens & Strafenkatalog

DOKUMENTVERSIONEN

| Versionsnr. | Datum | Autor | Änderungsgrund / Bemerkungen |
|-------------|------------|-------|------------------------------|
| 0.1 | 16.03.2021 | | Ersterstellung |
| | | | |
| | | | |
| | | | |

INHALT

| | | |
|----------|---|---|
| 1 | SERIENINFORMATION UND ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN..... | 3 |
| 1.1 | ANWESENHEITSPFLICHT..... | 3 |
| 1.2 | GÜLTIGKEIT DER VERANSTALTUNG..... | 3 |
| 1.3 | ABMELDUNGEN VON EINZELVERANSTALTUNGEN..... | 3 |
| 1.4 | KOMMUNIKATION..... | 4 |
| 1.5 | FAHRERBESPRECHUNG (BRIEFING)..... | 4 |
| 1.6 | ESC-VERBOT UND GEBOT..... | 4 |
| 1.7 | TRAINING / QUALIFIKATION / RENNEN..... | 4 |
| 1.8 | START DES RENNENS..... | 5 |
| 1.9 | SIGNALGEBUNG/FLAGGENZEICHEN..... | 6 |
| 2 | SESSIONS..... | 8 |
| 2.1 | GAME-SERVER..... | 8 |
| 2.2 | FREIES TRAINING..... | 8 |
| 2.3 | QUALIFIKATION..... | 8 |
| 2.4 | QUALIFYINGMODUS..... | 9 |
| 2.5 | RENNEN..... | 9 |
| 2.6 | STRECKENVERHÄLTNISSE..... | 9 |
| 3 | STRAFPUNKTE + STRAFPUNKTE-KONTO..... | 9 |
| 3.1 | STRAFPUNKTE-KONTO (SPK)..... | 10 |
| 3.2 | ABBAU VON STRAFPUNKTEN..... | 10 |
| 3.3 | HÖHE DER STRAFEN..... | 10 |
| 3.4 | STRAFMAß BEI GELBVERSTÖßEN..... | 11 |
| 3.5 | GÜLTIGKEIT VON STRAFEN UND STRAFPUNKTEN..... | 12 |
| 3.6 | ZEIT-/ERSATZSTRAFE..... | 12 |
| 4 | SPORTLICHES REGLEMENT..... | 12 |
| 4.1 | PRÄAMBEL..... | 12 |
| 4.2 | VERHALTEN..... | 13 |
| 4.3 | BEITRITT ZUM RENNEN..... | 13 |
| 4.4 | KOMMUNIKATION..... | 13 |
| 4.5 | RENNVORBEREITUNG UND STRECKENKENNTNIS..... | 14 |
| 4.6 | STRECKENBEGRENZUNG..... | 14 |
| 4.7 | VERHALTEN AUF DER STRECKE UND IN ZWEIKÄMPFEN..... | 14 |
| 4.8 | RICHTLINIEN FÜR DIE FAHRZEUGBELEUCHTUNG..... | FEHLER! TEXTMARKE NICHT DEFINIERT. |
| 4.9 | HÖCHSTFAHRZEIT..... | 16 |
| 4.10 | BOXENSTOPPS /BOXENGASSE..... | 16 |
| 4.11 | SERVERAUSFALL ODER TECHNISCHE PROBLEME..... | 17 |
| 4.12 | BEENDIGUNG DES RENNENS..... | 17 |
| 4.13 | PLATZIERUNG..... | 18 |
| 4.14 | MINDESTDISTANZ, MINDESTDAUER..... | 18 |
| 5 | RENNKOMMISSION / PROTESTE / STRAFEN..... | 18 |
| 5.1 | RENNKOMMISSION..... | 18 |
| 5.2 | RENNDIREKTOR..... | 19 |
| 5.3 | PROTEST..... | 19 |

| | | |
|----------|---|-----------|
| 6 | STRAFENKATALOG | 20 |
| 6.1 | UMGANG, BESCHIMPFUNGEN | 20 |
| 6.2 | VERSTOß GEGEN DAS CHATVERBOT..... | 20 |
| 6.3 | START..... | 20 |
| 6.4 | VERLASSEN DER STRECKE | 21 |
| 6.5 | ÜBERRUNDUNGEN..... | 21 |
| 6.6 | ÜBERHOLEN | 21 |
| 6.7 | AUFFAHRUNFÄLLE..... | 21 |
| 6.8 | BEWUSSTES AUFLAUFEN LASSEN DES HINTERMANNS..... | 22 |
| 6.9 | AUFFAHREN AUF STRECKE NACH UNFALL..... | 22 |
| 6.10 | BOXEN EIN- UND AUSFAHRT..... | 22 |
| 6.11 | BEHINDERN ANDERER FAHRER WÄHREND DER QUALIFIKATION..... | 22 |
| 6.12 | ESC-VERBOT | 23 |
| 6.13 | VERSTOß GEGEN DAS ESC-GEBOU | 23 |
| 6.14 | ERMESSENSACHE..... | 23 |
| 6.15 | AUSWIRKUNGEN DER STRAFPUNKTE..... | 24 |

1 SERIENINFORMATION UND ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

1.1 Anwesenheitspflicht

Während der Gesamten Rennveranstaltung, insbesondere während der Fahrerbesprechung, besteht für den Teamleiter/Fahrer Anwesenheitspflicht. Teamleiter/Fahrern, die der Fahrerbesprechung nicht beiwohnen, kann der Start verweigert werden. Die Anwesenheitspflicht endet mit dem Ende der Veranstaltung.

1.2 Gültigkeit der Veranstaltung

Wird die Veranstaltung trotz Zeitverzögerung vor dem offiziellen Veranstaltungsende abgeschlossen, so wird diese Veranstaltung in jedem Fall voll gewertet. Die Rennkommission behält sich vor, im Falle einer übermäßigen Verspätung die Veranstaltung am Rennabend abzurechnen und zu verschieben oder zu annullieren. Wird ein Ersatztermin anberaumt, wird dieser zeitnah per Email bekanntgegeben.

1.3 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 per Email.

Emailadresse: gunnar.miesen@mrh.adac.de

1.4 Kommunikation

1.4.1 Teamspeak

Die Kommunikation während der Veranstaltung findet ausschließlich über Teamspeak statt.

- TS Adresse: ts.adac-digital-cup.de:9988

1.5 Fahrerbesprechung (Briefing)

In der vorgeschriebenen Fahrerbesprechung, die in der Regel vor der Qualifikation stattfindet, sind den Fahrern grundsätzlich folgende organisatorische Einzelheiten zu beschreiben bzw. zu erläutern:

- Besonderheiten der Veranstaltung und der zu befahrenden Strecke
- Bremskurven, Schikanen, Streckenlimits
- Ablauf des Starts
- Flaggenzeichen
- Abbruch/Unterbrechung des Rennens
- Siegerehrung
- Verhaltensregeln

1.6 ESC-Verbot und Gebot

Während der Qualifikation- und Rennsession darf nur innerhalb der eigenen Boxengasse das Fahrzeug verlassen werden (durch ESC-Taste). Eine Wiederaufnahme der Qualifikation- und Rennsession ist nach Verlassen oder Reset des Fahrzeugs außerhalb der Boxengasse ausgeschlossen. Sollte man in der Qualifikation- oder Rennsession auf der Strecke zum Stehen kommen und dadurch den nachfolgenden Verkehr behindern, so ist unverzüglich die ESC-Taste zu benutzen. Die Wiederaufnahme ist nicht gestattet.

1.7 Training / Qualifikation / Rennen

- Eine gezeitete Runde ist dann gegeben, wenn die Runde außerhalb der Boxengasse begonnen und beendet wird.
- Am Ende eines Trainings / der Qualifikation darf die Ziellinie auf der Strecke nur einmal überfahren werden.
- Während der Qualifikation darf die „ESC“-Taste grundsätzlich nur in der Boxengasse betätigt werden.

Die Rennleitung muss im Anschluss direkt im Teamspeak darüber informiert werden! Erst nachdem die Rennleitung darüber informiert worden ist, erteilt die Rennleitung die Freigabe für eine Weiterfahrt.

- Sollten keine weiteren gezeiteten Runden mehr möglich sein, ist ein Verlassen des Fahrzeugs auch außerhalb der eigenen Box gestattet.
- Für den Fall, dass eine Qualifikation nicht durchgeführt werden konnte, entscheidet die Rennkommission über die Startaufstellung.
- Während dem Rennen darf die „ESC“-Taste grundsätzlich nur in der Boxengasse betätigt werden.

Die Rennleitung muss im Anschluss direkt im Teamspeak darüber informiert werden! Erst nachdem die Rennleitung darüber informiert worden ist, erteilt die Rennleitung die Freigabe für eine Weiterfahrt.

1.8 Start des Rennens

1.8.1 Ein Rennen kann wie folgt gestartet werden:

- Stehender Start mit versetzter Startaufstellung (Grand-Prix-Start).
- rollender Start (Indianapolis-Start)

Die Startart muss im Briefing-Dokument angegeben werden.

1.8.2 Stehender Start

Der Startaufstellung erfolgt versetzt stehend in 2 Reihen (Grand-Prix-Start) oder parallel stehend in 2 Reihen.

Mit dem Wechsel von roten auf grüne Leuchten ist das Rennen gestartet.

Zusätzlich wird die Rennkommission über Teamspeak ein "GO GO GO" ausrufen.

1.8.3 Rollender Start (Indianapolis-Start)

- In der Einführungs-/Formationsrunde darf der Abstand zwischen den Fahrzeugen grundsätzlich nicht mehr als ca. drei Fahrzeuglängen betragen.
- Die Fahrzeuge werden in der Regel hinter dem Führungsfahrzeug über die Rennstrecke zur Startlinie geführt (Einführungs-/Formationsrunde). Der Polesetter des Qualifyings fungiert in diesem Falle als Führungsfahrzeug. Das Zurückfallenlassen und Startübungen sind verboten und werden von der Rennkommission bestraft.
- Bis zu Startfreigabe darf das Führungsfahrzeug eine Geschwindigkeit von ca. 85 Km/h +/- 5 nicht überschreiten.
- Die Einführungs-/Formationsrunde darf bis zu einem im Briefingdokument bestimmten Bereich im Single-File gefahren werden. Im Single-File ist das "Wedeln" und Aufwärmen der Reifen erlaubt. Starkes Verzögern oder Beschleunigen ist zu unterlassen und kann von der Rennkommission bestraft werden.
- Sobald die Double-File Formation an dem im Briefingdokument bestimmten Bereich herstellt wird, ist das Aufwärmen der Reifen verboten und es muss mit konstanter Geschwindigkeit im Double-File gefahren werden. Verstöße können auch hier von der Rennkommission geahndet werden.

- Ein Überholen während der Einführungs-/Formationsrunde ist nur erlaubt, wenn ein Fahrzeug beim Verlassen der Startaufstellung verspätet war und die Fahrzeuge dahinter – um andere Fahrzeuge nicht zu behindern – ein Vorbeifahren nicht vermeiden konnten.
- Fahrzeuge, die vom gesamten Fahrerfeld passiert werden, verbleiben am Ende des Starterfeldes und starten aus der letzten Position. Wenn mehr als ein Fahrzeug davon betroffen ist, müssen diese sich in der Reihenfolge am Ende des Feldes einreihen, in welcher die Startaufstellung verlassen wurde. Eine Veränderung der Position im Double-File sowie plötzliche Richtungswechsel, u.a. zum Aufwärmen der Reifen sind verboten. In solchen Fällen obliegt es der Entscheidung des Renndirektors, den Start nicht freizugeben, eine weitere Einführungs-/Formationsrunde fahren zu lassen oder eine Strafe zu verhängen. Fahrer, die aufgrund eines Defektes ihres Fahrzeuges in die Boxengasse einfahren, müssen sich an das Ende des Starterfeldes zurückfallen lassen.
- Der Rennstart erfolgt innerhalb der Start Area durch das Fahrzeug auf der Pole Position.
- Mit der Startfreigabe ist das Überholen erlaubt.

1.8.4 Frühstart

- Frühstarts werden mit einer Durchfahrtsstrafe geahndet. Die Strafe wird von der Rennkommission ausgesprochen und muss innerhalb von drei Runden angetreten werden.

1.8.5 Full-Course Yellow (Virtuelles Safety-Car)

- Kommt es in der ersten beiden Rennrunden aufgrund des Verhaltens der Teilnehmer zu übermässig vielen Unfällen oder Disconnects, so besteht die Möglichkeit eine Full-Course Yellow durch die Rennkommission.
- Full-Course Yellow werden über Teamspeak mit „Yellow Flag Yellow Flag Full-Course Yellow“ ausgerufen.
- Jeder Teilnehmer ist angewiesen das Tempo zu verlangsamen. Es besteht absolutes Überholverbot und es muss im Single-File hinter dem Führungsfahrzeug gefahren werden.
- Das Führungsfahrzeug darf eine Geschwindigkeit von ca. 85 Km/h +/- 5 Km/h ab der Start/Ziel Linie nicht überschreiten.
- Ab diesem Zeitpunkt gelten die Verhaltensweisen wie beim rollenden Start mit der Ausnahme siehe unten bezüglich Restart.
- Das Ende einer Full-Course Yellow wird über Teamspeak mit „Green Flag - Track Clear“ durch die Rennkommission spätestens 20 sec vor dem Erreichen der Start Area ausgerufen. Der Restart erfolgt innerhalb der Start Area durch das Führungsfahrzeug im Single-File.
- Unfälle, die sich während einer Full-Course Yellow ereignen werden als schweres Vergehen geahndet.

1.9 Signalgebung/Flaggenzeichen

1.9.1 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.

1.9.2 Schwarze Flagge

Mit dieser Flagge wird dem betreffenden Fahrer angezeigt, dass er in seiner nächsten Runde seine Box anfahren oder zu einem in der Veranstaltungs- bzw. Serienausschreibung aufgeführten Platz fahren muss. Sollte ein Fahrer dieser Anweisung aus irgendeinem Grund nicht folgen, wird diese Flagge höchstens über zwei aufeinander folgende Runden gezeigt. Ist eine Live-Rennkommission im Einsatz, liegt die Entscheidung über die Verwendung dieser Flagge bei der Rennkommission.

1.9.3 Schwarze Flagge mit einer orangefarbenen Scheibe

Diese Flagge informiert den betreffenden Fahrer, dass sein Fahrzeug ein technisches Problem hat. Er muss unverzüglich seine Box anfahren und das Problem beheben lassen.

1.9.4 Schwarz-weiß, diagonal unterteilte Flagge

Diese Flagge bedeutet für den betreffenden Fahrer eine Verwarnung wegen unsportlichen Verhaltens.

1.9.5 Gelbe Flagge

Diese Flagge zeigt eine Gefahr oder ein Hindernis neben oder teilweise auf der Strecke. Die Flagge wird den Fahrern einfach geschwenkt gezeigt. Die Geschwindigkeit ist zu verringern, es besteht Überholverbot, ein Richtungswechsel ist möglich. Ein eventuell begonnener Überholvorgang ist abubrechen, wenn er nicht vor Erreichen der gelben Flagge abgeschlossen werden kann.

1.9.6 Blaue Flagge

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

a. 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.

b. Während des Rennens:

Ein zu überrundender Fahrer, dem blaue Flaggen angezeigt werden, muss bei der nächst sicheren Möglichkeit dem hinter ihm fahrenden Fahrzeug das Überrunden ermöglichen.

Ein Fahrer, der blaue Flaggen augenscheinlich in systematischer Art und Weise ignoriert oder wiederholt offensichtlich blaue Flaggen missachtet, kann mindestens mit einer Wertungsstrafe bestraft werden.

1.9.7 Weiße Flagge

Der Fahrer befindet sich in der letzten Runde.

1.9.8 Grüne Flagge

Durch diese Flagge wird angezeigt, dass die Strecke wieder frei ist. Die Flagge kann an dem Streckenabschnitt unmittelbar nach dem Zwischenfall, für den eine oder mehrere gelbe Flaggen gezeigt wurden, geschwenkt gezeigt werden. Die Flagge kann auch verwendet werden, um den Start zu einer Einführungs-/Formationsrunde oder zu einem Training / zur Qualifikation / zum Warm-up freizugeben, wenn die Rennkommission dies für erforderlich hält.

2 SESSIONS

2.1 Game-Server

Training-Server

Der Veranstalter stellt Trainings-Server zur freien Verfügung. Die Training Server sind mit folgendem Passwort zugänglich.

Passwort: ADAC

Renn-Server (Assetto Corsa)

Das Beitreten der Renn-Server ist Steam ID gebunden (Entry-List) und kann nur aus den Simulatoren Centren erfolgen.

Renn-Server (iRacing)

Das Renn-Server ist mit einem Passwort versehen. Das Passwort wird dem Teamleiter in der Gridmail mitgeteilt.

2.2 Freies Training

Die Freigabe der Strecke erfolgt durch die Rennkommission.

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

2.3 Qualifikation

Die Freigabe der Strecke erfolgt durch die Rennkommission.

Die Qualifikation dient zur Ermittlung der Startreihenfolge des jeweiligen Laufes.

Während der Qualifikation darf die „ESC“-Taste grundsätzlich nur in der Boxengasse betätigt werden.

Ausnahmen

Sollte ein Team aufgrund eines Unfalls oder durch technische Defekte am Simulator ein Weiterfahren unmöglich machen, ist es gestattet die ESC-Taste zu betätigen.

Die Rennleitung muss im Anschluss direkt im Teamspeak darüber informiert werden! Erst nachdem die Rennleitung darüber informiert worden ist, erteilt die Rennleitung die Freigabe für eine Weiterfahrt.

2.4 Qualifyingmodus

Gefahren wird im "Open-Qualifier". Nach der vorgegebenen Zeit wird die Qualifikation über die "Chequered-Flag" beendet. Anschließend liefert die Simulation eine Overtime, um begonnene Runden zu beenden.

2.5 Rennen

Die Rennen sind maßgeblich für die Meisterschaftswertung.

Endurance-Rennen

- Es sind mindestens fünf (5) Boxenstopps im Rennen zu absolvieren.
- Die vorgeschriebene Boxendurchfahrtszeit wird im jeweiligen Briefing-Dokument aufgeführt.
- Die Rennen werden als Teamrennen ausgetragen. Ein Team besteht mindestens aus zwei Fahrern und beide Fahrer müssen das Rennen bestritten haben. Eine Mindest- oder Höchstfahrzeit ist nicht vorgeschrieben.

2.5.1 Startreihenfolge

Die Startreihenfolge wird durch das Qualifying ermittelt.

2.5.2 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 2 Strafpunkten.

2.6 Streckenverhältnisse

2.6.1 Wetter

Die Wettereinstellungen sind fixiert und werden im jeweiligen Briefing-Dokument aufgeführt.

2.6.2 Gummibelag auf der Strecke

Der Gummibelag ist auf „optimal“ eingestellt und verändert sich nicht.

3 STRAFPUNKTE + STRAFPUNKTE-KONTO

Verstöße gegen das Reglement und speziell durch fahrlässiges oder rücksichtsloses Verhalten verursachte Vorfälle auf der Rennstrecke können durch die Rennkommission mit Strafpunkten

und weiteren Strafen wie Start aus der Box oder Durchfahrtsstrafen geahndet werden. Diese Strafpunkte werden vom Rennergebnis abgezogen. Weitere Strafen werden beim nächsten Start berücksichtigt. Alle Strafpunkte werden auf dem Strafpunktekonto (SPK) des jeweiligen Teams gesammelt. Diese sind in der offiziellen Auswertung unter Spalte Strafen und Konto (Spalte Strafen = Strafpunkte) (Spalte Konto = Strafpunktekonto) ersichtlich. Bei Erreichen der max. Anzahl von 10 Strafpunkten erfolgt eine Rennsperre für den nächsten Lauf. Das Konto wird nach absitzen der Strafe genullt.

3.1 Strafpunkte-Konto (SPK)

Bei Erreichen von 10 Strafpunkten erhält das Team automatisch eine Rennsperre für den nächsten Wertungslauf.

Das SPK setzt sich aus Strafen aus den Rennen zusammen. Der Abbau der Punkte ist nur über den unten genannten Ablauf möglich.

3.2 Abbau von Strafpunkten

Strafenpunkte werden erst nach der abgelaufenen Season auf 0 gesetzt. (offene Strafen sind ausgenommen)

3.3 Höhe der Strafen

Verwarnung:

Eine Verwarnung wird pro Lauf nur einmal ausgesprochen. Weitere Vorfälle werden als Vergehen geahndet.

Leichtes Vergehen (LV):

Folgende Strafen können für ein Leichtes Vergehen ausgesprochen werden

- 1 Strafpunkte

Mittleres Vergehen (MV):

Folgende Strafen können für ein Mittleres Vergehen ausgesprochen werden

- 2 Strafpunkte
- Boxengassenstart
- S/H Penalty X Sekunden
- Drive Through
- Wertungsstrafe

Schweres Vergehen (SV):

Folgende Strafen können für ein Schweres Vergehen ausgesprochen werden

- 3 Strafpunkte

- Boxengassenstart
- S/H Penalty X Sekunden
- Wertungsstrafe

Höchststrafe (HS):

Rennsperre! Ihr werdet für den nächsten Lauf gesperrt.

Die Definition findet anhand des allgemeinen Strafenkataloges §6 statt.

| PENALTY NR. | PENALTY |
|-------------|---|
| P01 | Verwarnung |
| P02 | Strafpunkte |
| P03 | Wertungsstrafe |
| P04 | Drive Through |
| P05 | S/H Penalty X Sekunden |
| P06 | Boxengassenstart |
| P07 | Disqualifikation |
| P08 | Ausschluss von einem Rennwochende |
| P09 | Ausschluss aus der Serie und Verlust aller Punkte |

3.4 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.

3.5 Gültigkeit von Strafen und Strafpunkten

Strafpunkte sind über die Season gültig. Strafpunkte werden erst nach der abgelaufenen Season genullt.

Optional

Strafen die aus Strafpunkten resultieren verlieren nach Ablauf der Season nicht ihre Gültigkeit.

3.6 Zeit-/Ersatzstrafe

Wertungsstrafen können als Ersatzstrafe auch noch nach Beendigung des Rennens verhängt werden.

- Drive-Through-Strafe in eine 30 Sekunden Ersatzstrafe
- Stop and go Strafe in eine 35 Sekunden Ersatzstrafe
- Zeitstrafen in folgende Ersatzstrafe: verhängte Strafzeit zuzüglich 35 Sekunden

4 SPORTLICHES REGLEMENT

4.1 Präambel

4.1.1 Geist des Reglements

Oberste Prämisse für alle beteiligten Parteien, in erster Linie Administratoren, Rennkommission 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.

4.1.2 Salvatorische Klausel

Basis für die komplette Durchführung des ADAC Digital Cup, sowie alle Entscheidungen im Rahmen dieser Serien, ist 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.

4.1.3 Autorität der Rennkommission

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

4.2 Verhalten

4.2.1 Allgemeines Verhalten

Der Schutz der Würde der Einzelperson ist ein grundlegender Anspruch des ADAC. Toleranz, loyales Verhalten und gegenseitige Wertschätzung sind die Grundlage für ein vertrauensvolles Miteinander. 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 Wettbewerbsteile, den Chat oder Voicechat sowie die Renn-Nachbesprechung im Forum und jegliche weitere Kommunikation der Fahrer, sofern die Rennkommission davon Kenntnis erlangt. In schweren Fällen kann eine Disqualifikation die Folge sein. Es ist verboten, ein Fahrzeug entgegen oder quer zur Fahrtrichtung zu bewegen. Eine Ausnahme besteht, wenn ein Fahrzeug aus einer gefährlichen Position gebracht werden muss.

4.2.2 Verhalten gegenüber Offiziellen

Direkten Anweisungen durch die Offiziellen (Renndirektor, Rennkommission) während einer Veranstaltung ist unmittelbar Folge zu leisten. Bewusste Zuwiderhandlung gegen die Anweisung der Offiziellen führt zur sofortigen Disqualifikation.

4.2.3 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 Rennkommission 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 Serienausschluss zur Folge.

4.3 Beitritt zum Rennen

Fahrer können während der gesamten Dauer einer Veranstaltung den Server betreten oder verlassen. Ein Neustart des Servers wegen fehlender Fahrer oder das Warten auf Fahrer sind ausgeschlossen. Fahrer, die das Rennen zu spät antreten, müssen mit entsprechendem Rückstand ins Rennen gehen.

4.4 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 untersagt, es sei denn, die Rennkommission gibt eine ausdrückliche Chatfreigabe. Die Voice- und

Textchatfunktion ist generell (auch im Cockpit) zu aktivieren, da beide als Kommunikationskanal der Rennkommission genutzt wird.

4.5 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, können von der Rennkommission zum Verlassen des Servers aufgefordert und bei Nichtbeachten nach vorherigem Hinweis vom Server entfernt werden.

4.6 Streckenbegrenzung

Die Strecke wird grundsätzlich durch die weißen Streckenbegrenzungslinien definiert. Curbs, Kunstrasen, Rasengittersteine, Speed-Bumps und erhöhte Curbs, welche meist in zweiter Reihe gesetzt sind, sowie sonstige, am normalen Curb angebaute Einrichtungen, gelten generell nicht als Strecke. Es müssen sich zu jeder Zeit ein Teil vom Fahrzeug innerhalb bzw. auf der Strecke befinden. Die Streckenbegrenzung darf nur verlassen werden, um einen Unfall zu vermeiden. Es darf sich kein Vorteil durch Abkürzen verschafft werden. Straffreiheit tritt dann ein, wenn der erlangte Vorteil 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 im Briefing-Dokument und in der Fahrerbesprechung bekannt gegeben werden. Fahrer, die sich durch das Verlassen der Rennstrecke einen Vorteil verschaffen, werden durch die Rennkommission bestraft.

4.7 Verhalten auf der Strecke und in Zweikämpfen

4.7.1 Grundregel

Die Einstellung sollte sein: "Vorsicht" und nicht "ist mir doch egal". Ein Unfall bedeutet nicht, dass man den Rest des Feldes mit ins Verderben reißen darf.

Fahrer, die durch ihre Fahrweise andere Fahrer behindern oder gefährden oder sich den Anforderungen nicht gewachsen zeigen, können durch die Rennkommission von der weiteren Teilnahme an dem Lauf/an der Serie ausgeschlossen werden.

Fahrer, die andere Fahrer offensichtlich behindern, blockieren, abdrängen, gefährden, können mit Wertungsstrafen und/oder weiteren Strafen belegt werden.

Wenn ein Fahrer vorsätzlich einen Unfall herbeiführt wird er aus dem Rennbetrieb ausgeschlossen.

4.7.2 Verhalten unter Gelb

Nähert der Fahrer sich einer Unfallstelle oder einem gelbbeschränkten Bereich ist die Geschwindigkeit der Situation anzupassen. Es besteht Überholverbot. Hier gilt erhöhte Vorsicht. Nach der Unfallstelle wird das dortige Renntempo wieder eingenommen.

4.7.3 Überholen

Das Behindern anderer Fahrzeuge bei Überholmanövern ist verboten. Sobald eine Überlappung zwischen zwei Fahrzeugen, auf einer Geraden und vor einer Bremszone, 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 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 ein einmaliges Wechseln der Spur erlaubt. Jeder Fahrer, der auf die Ideallinie zurückkehrt, nachdem er zuvor seine Position abseits der Ideallinie verteidigt hat, muss bei der Anfahrt auf die Kurve mindestens eine Fahrzeugbreite zwischen seinem eigenen Fahrzeug und der Streckenbegrenzung (weiße Linie) einhalten.

4.7.4 Überrunden

Steht eine Überrundung an, so trägt grundsätzlich der zu überrundende Fahrer die Verantwortung das Überholen zu ermöglichen. 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.

4.7.5 Bremspunkte

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

Die Netcode-Problematik von Assetto Corsa ist beim gemeinsamen Fahren immer zu Berücksichtigen.

4.7.6 Anhalten auf der Fahrbahn

Ein Fahrer darf sein Fahrzeug grundsätzlich nicht auf der Fahrbahn belassen, sondern muss es in die Boxengasse oder auf eine sonstige Stelle abseits der Rennstrecke fahren.

4.7.7 Verlassen der Fahrbahn

Kommt ein Fahrer von der Strecke ab, muss er beim Wiederauffahren sicherstellen, dass niemand behindert wird. Rücksichtsloses Auffahren auf die Strecke wird durch die Rennkommission bestraft.

4.7.8 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.

4.7.9 Defekte

Wenn ein Fahrer aufgrund einer Beschädigung seines Wagens verhältnismäßig langsamer ist als andere Fahrzeuge, sollte er mit seinem Fahrzeug die Strecke außerhalb der Ideallinie 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 darstellt, muss der Fahrer in die Boxengasse einfahren oder das Rennen beenden.

4.7.10 Qualifikation

In der Einführungsrunde (Outlap) muss Fahrern auf einer schnellen Runde Platz gelassen werden. Gleiches gilt für die Auslaufrunde (Inlap). Die Boxengasse muss so verlassen werden, dass keine Fahrer auf einer schnellen Runde behindert werden.

4.7.11 ESC.Verbot und Gebot

Während der Qualifikation darf die „ESC“-Taste grundsätzlich nur in der Boxengasse betätigt werden.

Ausnahmen

Sollte ein Team aufgrund eines Unfalls oder durch technische Defekte am Simulator ein weiterfahren unmöglich machen, ist es gestattet die ESC-Taste zu betätigen.

Die Rennleitung muss im Anschluss direkt im Teamspeak darüber informiert werden! Erst nachdem die Rennleitung darüber informiert worden ist, erteilt die Rennleitung die Freigabe für eine Weiterfahrt.

4.8 Höchstfahrzeit

- Keine Einschränkungen

4.9 Boxenstopps /Boxengasse

- Innerhalb der Boxengasse muss der Fahrer in der Fast Lane bleiben, bis er sich zwei Wagenlängen vor seiner Box befindet. Es ist verboten, den Hintermann absichtlich zu

blockieren oder abseits des eigenen Boxenplatzes stehen zu bleiben. Verstöße werden von der Rennkommission bestraft.

- Das Bewegen von Fahrzeugen mit eigener Motorkraft entgegen der Fahrtrichtung ist Maximal eine Wagenlänge erlaubt.
- Beim Verlassen der eigenen Box fährt jeder Fahrer sofort in die Fast Lane 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 Fahrzeuge von hinten nähern, darf der Fahrer erst dann wieder auf die Ideallinie fahren, wenn er das Renntempo erreicht hat und keine anderen Fahrer behindert.

4.10 Serverausfall oder technische Probleme

4.10.1 Serverneustart / Disconnect in der ersten Rennrunde

Ab einer Anzahl von 4 Disconnects in der ersten Runde, kann die Rennkommission eine Full-Course Yellow veranlassen. Die Teams haben dann die Möglichkeit den Server wieder beizutreten und sich am Ende des Feldes einzureihen. Die Entscheidung wird über Teamspeak von der Rennkommission mitgeteilt.

4.10.2 Serverprobleme/ Disconnect vor und während dem Rennen

Kann aufgrund technischer Probleme mit dem Server oder der Simulation das Rennen nicht ordnungsgemäß stattfinden, so hat die Rennkommission die Möglichkeit das Rennen abzubrechen und neu zu starten oder abzusagen.

Bei einem Neustart des Rennens wird das Ergebnis der Qualifikation übernommen, sofern diese bereits stattgefunden hat und das Ergebnis der Rennkommission vorliegt. Vor dem Neustart des Rennens muss mindestens eine Practice Session von fünf Minuten stattfinden, um allen Fahrern die Chance zu geben, sich mit der neuen Session zu verbinden (Überprüfung der Konnektivität).

Kann 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.

4.11 Beendigung des Rennens

- Das Ende des Rennens wird jedem Fahrer durch Zeigen der Zielflagge bei Überfahren der Ziellinie angezeigt. Bei Erreichen der vorgeschriebenen Rundenzahl werden zunächst der Zeitschnellste und dann alle Nachfolgenden, unabhängig von deren bis dahin erreichten Rundenzahl, abgewinkt. Bei Rennen über eine Zeitdistanz wird abgewinkt, wenn nach Ablauf der Zeit der Führende die Ziellinie passiert.
- Der Veranstalter kann festlegen, dass das Rennen nach Ablauf einer bestimmten Zeit endet, auch wenn die vorgesehene Distanz nicht erreicht wurde. Nach Beginn der Veranstaltung bedarf eine derartige Entscheidung der Genehmigung der Rennkommission.
- Nach Abwinken des Führenden gilt in der Auslaufrunde Überholverbot gegenüber den Fahrzeugen, die sich noch im Rennen befinden und noch nicht abgewinkt wurden. Die Ziellinie darf nur einmal überquert werden. Verstöße werden von der Rennkommission geahndet.

- Alle Fahrer müssen eigenständig in die Box fahren und dürfen erst dann die ESC-Taste betätigen.

4.12 Platzierung

- Sieger ist der Fahrer, der die vorgesehene Distanz mit seinem Fahrzeug in der kürzesten Zeit oder die längste Distanz in der vorgeschriebenen Zeit unter Berücksichtigung aller eventueller Strafen zurückgelegt hat.
- Die Platzierung der Fahrer erfolgt nach den für die Renndistanz bei gleicher Rundenzahl benötigten kürzesten Fahrzeiten, danach nach der bis zum Abwinken erreichten Rundenzahl. Bei Rennen über eine bestimmte Zeitdistanz hat der Fahrer gewonnen, der die höchste Rundenzahl erreicht hat. Bei gleicher Rundenzahl ist der Sieger, der die Rundenzahl zuerst erreicht hat.
- Belegen mehrere Fahrer den gleichen Rang (ex-aequo-Wertung), werden die zugeteilten Punkte oder Preise geteilt. Der darauffolgende Platz entfällt.

4.13 Mindestdistanz, Mindestdauer

Bei allen Rennen von weniger als vier Stunden Dauer werden nur die Fahrzeuge gewertet, die mindestens 75% der vom Sieger zurückgelegten Distanz absolviert haben.

5 RENNKOMMISSION / PROTESTE / STRAFEN

5.1 Rennkommission

Die Rennkommission hat die unumschränkte Vollmacht, im Rahmen der Veranstaltung, für welche sie benannt wurden, die Beachtung der Reglements, Kodizes und den Bestimmungen der Veranstaltungs- und Serienausschreibung durchzusetzen.

5.1.1 Pflichten der Rennkommission

Die Rennkommission bewertet Verstöße entsprechend des Strafenkatalogs der Veranstaltung/Serie. Bei Verstößen, die nicht vom Strafenkatalog aufgeführt sind, erfolgt eine Ermessensentscheidung.

5.1.2 Sichtungsbereiche

- Die Rennkommission sichtet eingereichte Proteste
- Die Rennkommission kann bei festgestellten Verstößen eigenständig tätig werden.
- Zufallssichtung: Nach Ermessen der Rennkommission 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 steht dieser Fahrer unter weiterer Beobachtung.

- Sonstiges: Sämtliche Vorfälle, die der Rennkommission bekannt werden können bewertet werden. Dazu zählen z.B. Verstöße gegen den Verhaltenskodex. 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.

5.2 Renndirektor

Für bestimmte Wettbewerbe innerhalb einer Veranstaltung kann ein Renndirektor benannt sein. Dieser ist im Briefing-Dokument- bzw. Serienausschreibung entsprechend aufzuführen. Der Renndirektor muss in permanenter Abstimmung und in ständiger Zusammenarbeit mit der Rennkommission arbeiten.

In den nachfolgenden Punkten ist der Renndirektor der Rennkommission übergeordnet:

- Überwachung des Trainings, der Qualifikation, des Warm-ups und der Rennen
- Einhaltung des Zeitplans. Wenn notwendig, unterbreitet der Renndirektor der Rennkommission Vorschläge zur Änderung des Zeitplans oder der Veranstaltungs- bzw. Serienausschreibung
- Verhängung von Wertungsstrafen
- Abwicklung eines eventuellen Re-Starts
- Fahrerbesprechung (Briefing)
- Aussprache von Strafen

5.3 Protest

5.3.1 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 Strafen werden vom Rennergebnis abgezogen oder werden bei der nächsten Teilnahme berücksichtigt.

5.3.2 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) kann Strafpunkten oder Wertungsstrafen belegt werden.

5.3.3 Unzulässige Proteste

Entscheidungen der Rennkommission und des Renndirektors sind endgültig und nicht anfechtbar.

Ein Protest gegen das Ergebnis des Qualifyings ist nicht zulässig.

5.3.4 Gültigkeit eines Protestes

Form

Ein Protest ist über das offizielle, vollständig ausgefüllte Protestformular der jeweiligen Serie einzureichen. Fehlerhafte oder fehlende Angaben z.B. falscher Zeitindex, falsches Rennen lassen den Protest ungültig werden.

5.3.5 Protestfrist

Die Protestfrist endet jeweils 15 Minuten nach jedem Rennen der jeweiligen Veranstaltung.

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 und führt zum Serienausschluss.

Das Nutzen von Drittsoftware, die grundlegende Spielmechaniken beeinflusst oder verändert (Cheaten) führt zum sofortigen Serienausschluss

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 Rennkommission

6.2 Verstoß gegen das Chatverbot

- leichtes Vergehen bei einmaligem Verstoß
- mittleres Vergehen bei mehrmaligem Verstoß

6.3 Start

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

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

6.4 Verlassen der Strecke

- 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.
- Disqualifikation beim Auslassen ganzer Passagen mit Zeitgewinn.

6.5 Überrundungen

- leichtes Vergehen wenn man kurz vor und in der Anbremszone in die Idealspur wechselt und es ohne Konsequenzen bleibt
- mittleres Vergehen wenn der überrundete Fahrer die Ideallinie verlässt und es dadurch zu Missverständnissen /einem Unfall kommt
- mittleres Vergehen wenn der zu überrundende 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 bis 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.
- Der Verunfallte hat deutlich an Geschwindigkeit verloren und es ist ersichtlich, dass dieser nicht mehr die an dem Streckenteil übliche Geschwindigkeit halten kann.
- Der Winkel in dem man auf die Strecke auffährt zu steil ist.
- Man weiter als ca. 2 Fahrzeugbreiten von der Strecke abgekommen ist. Möglich z.B. in der Pouchon oder Blanchimont auf Spa.

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 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

6.13.1 Bewertungsmaßstab

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!

6.13.2 Strafminderungsgründe

- Diese können hier nicht abschließend aufgezählt werden und liegen im Ermessen der Rennkommission. 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.
- Können Situationen sein in dem ein Fahrzeug aufgrund von z.B. falsch eingestellter Bremsbalance ins Schleudern kommt und gegebenenfalls einen Unfall verursacht oder auf Grund von Curbs oder Wiesen das Fahrzeug ins Schludern kommt und unkontrollierbar ist. Ausnahmen bilden Situationen in denen für den Nachfolgenden ausreichend Zeit ist sich auf diese Situation einzustellen, ein lupfen oder leichtes bremsen gilt nicht als Beeinträchtigung.

6.13.3 Straffreiheit

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.

6.14 Ermessenssache

Die Rennkommission kann für Vergehen, die nicht in den Regeln beschrieben werden, ein angemessenes Strafmaß festsetzen.

6.15 Auswirkungen der Strafpunkte

Jeder Fahrer ist verpflichtet, zu überprüfen, ob er startberechtigt ist. Wird festgestellt, dass ein Fahrer trotz Rennsperre teilnimmt, wird er für die nächsten zwei Veranstaltungen gesperrt.

6.15.1 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.