DMSB-SimRacing-Reglement 2026

Rallycross

Stand: 16.09.2026 – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt.

INHALTSVERZEICHNIS

Art. 1 Teilnehmer und Simulation
Art. 2 Fahrerbesprechung (Briefing)
Art. 3 Wettbewerbsteile
Art. 4 Jokerlap
Art. 5 Start
Art. 6 Signalgebung/Flaggenzeichen
Art. 7 Fahrvorschriften und Verhaltensregeln
Art. 8 Verhalten auf der Strecke
Art. 9 Boxen/ Servicezone
Art. 10 Unterbrechung oder Abbruch eines Rennens
Art. 11 Beendigung des Rennens
Art. 12 Wertung
Art. 13 Mindestdistanz, Mindestdauer
Art. 14 Technische Voraussetzungen
Art. 15 Rennleitung (ReKo)
Art. 16 Renndirektor
Art. 17 Cardesign
Art. 18 Hosting

Präambel

Vom DMSB genehmigte SimRacing-Wettbewerbe im Rallycross werden nach dem Internationalen E-Sportgesetz der FIA einschließlich der Anhänge, dem DMSB-Veranstaltungsreglement SimRacing, den DMSB-Lizenzbestimmungen, den Rechts- und Verfahrensregeln der FIA, Beschlüssen und Bestimmungen des DMSB, den Umweltrichtlinien des DMSB, den allgemeinen und besonderen Prädikatsbestimmungen des DMSB, dem Anti-Doping-Regelwerk der nationalen und internationalen Anti-Doping-Agentur (WADA-/NADA-Code) sowie den Anti-Dopingbestimmungen der FIA, den Sportlichen und Technischen Bestimmungen für Rallycross im SimRacing mit den vom DMSB genehmigten Änderungen und Ergänzungen (Bulletins), den Ausschreibungen der Veranstaltungen mit eventuellen Änderungen und Ergänzungen, dem Ethikkodex und dem Verhaltenskodex der FIA sowie dem Ethikkodex des DMSB sowie den sonstigen Bestimmungen der FIA und des DMSB durchgeführt.
Für andere SimRacing-Rallycross-Serien gelten zusätzlich die Ausschreibungsbestimmungen (Sportliches- und Technisches-Reglement) der jeweiligen Serie. Es sind ebenfalls die DMSB-Bestimmungen für die motorsportrechtliche Genehmigung einer Serie oder Veranstaltung im SimRacing zu berücksichtigen.
Das vorliegende Reglement gilt grundsätzlich für alle Veranstaltungen und Serien im SimRacing-Rallycross. Abweichende Regelungen sind in der betreffenden Ausschreibung vom DMSB zu genehmigen und gelten über das nachfolgende DMSB-SimRacing-Rallycross-Reglement hinaus.

Art. 1 Teilnehmer und Simulation

1.1 Teilnehmer

Es gelten die DMSB-Lizenzbestimmungen und die Bestimmungen Lizenzpflicht für Automobilsport Veranstaltungen. Für DMSB-Prädikate gelten besondere Bestimmungen gemäß allgemeinen DMSB-Prädikatsbestimmungen sowie disziplinbezogenen Prädikatsbestimmungen.

Status Community Sport
Für die Teilnahme an einem SimRacing-Rallycross Wettbewerb mit dem Status Community Sport ist mindestens ein DMSBnet Kundenkonto erforderlich.

Status National A
Für die Teilnahme an einem SimRacing-Rallycross Wettbewerb mit dem Status National A ist mindestens eine Lizenz der Stufe SimRacing National des DMSB oder eine entsprechende Lizenz eines anderen der FIA angeschlossenen ASN (Motorsport-Föderation) erforderlich. Bei Vor-Ort Veranstaltungen müssen Inhaber einer Lizenz eines anderen ASN zusätzlich eine Startgenehmigung des lizenzausstellenden ASN vorlegen.

Status International
Für die Teilnahme an einem SimRacing-Rallycross Wettbewerb mit dem Status International ist mindestens eine Lizenz der Stufe SimRacing International des DMSB oder eine entsprechende Internationale Lizenz und Startgenehmigung eines anderen der FIA angeschlossenen ASN (Motorsport-Föderation) erforderlich. Bei Vor-Ort Veranstaltungen müssen Inhaber einer Lizenz eines anderen ASN zusätzlich eine Startgenehmigung des lizenzausstellenden ASN vorlegen.

Die Lizenzstufen ITA, ITB, ITC-C/R und ITD-C/R schließen grundsätzlich alle SimRacing Lizenzen ein.

1.2 Simulation

Die verwendete Simulation sollte folgende Voraussetzungen erfüllen:
- Für die verwendeten Fahrzeuge und Strecken müssen gültige Lizenzen vorliegen
- Fahrzeuge und Strecken sollen denen der Realität entsprechen
- Schadensmodell (veränderte Fahrphysik), Reifenverschleiß und Benzinverbrauch sollte regulierbar sein
- einstellbares Fahrzeug-Setup
- Online Mehrspielermodus muss verfügbar sein
- Trainingsmöglichkeiten (freie Sessions) sollten einstellbar sein
- personalisierte Fahrzeuglackierungen sollten möglich sein
- Live- oder Replay-Modus sollten für die Rennleitung vorhanden sein; kann auch durch Programme Dritter erfolgen
- Unterstützung von Lenkrad und Pedalen
- Die Cockpit-Ansicht ist zu präferieren

Darüber hinaus sollte sichergestellt werden, dass folgende Bestimmungen eingehalten und überprüft werden können:
- keine Betrugsmöglichkeiten durch Softwaremanipulation oder interne Sicherheitslücken
- Kommunikation zwischen Fahrern/Teams und Rennleitung (Voice/Text Chat); kann auch durch Programme Dritter erfolgen

Der DMSB behält sich das Recht vor, zu einzelnen Veranstaltungen und Serien abweichende Voraussetzungen festzusetzen.

Art. 2 Fahrerbesprechung (Briefing)

In der vorgeschriebenen Fahrerbesprechung, die in der Regel vor der Qualifikation spätestens aber vor dem ersten Lauf/Rennen/Heat stattfindet, sind den Fahrern grundsätzlich folgende organisatorische Einzelheiten zu beschreiben bzw. zu erläutern:
- Vorstellung der eingesetzten Sportwarte
- Besonderheiten der Veranstaltung und der zu befahrenden Strecke
- Streckenlimits, Jokerlap
- Anzahl Heats, Semi-Finale, Finale
- Ablauf des Starts
- Flaggenzeichen
- Abbruch/Unterbrechung des Rennens
- Siegerehrung
- Verhaltensregeln

Weitere Punkte oder zusätzliche Fahrerbesprechungen werden in der Veranstaltungsausschreibung oder Eventinfo in Serien/Meisterschaften bekanntgeben.
Die Fahrerbesprechung erfolgt durch den Renndirektor oder einem von ihm benannten Vertreter. Der Ablauf der Fahrerbesprechung ist in der Veranstaltungs- bzw. Serienausschreibung festgelegt.
Im Fall, dass die Qualifikation und das Rennen an verschiedenen Tagen stattfinden, erfolgt sowohl vor der Qualifikation als auch vor dem Rennen eine Fahrerbesprechung.

Art. 3 Wettbewerbsteile

3.1 Freies Training, Warm-up

Der Veranstalter legt in der Veranstaltungs- bzw. Serienausschreibung fest, ob und wann ein Training bzw. ein Warmup stattfindet. Der Ablauf des Trainings / des Warm-up wird darüber hinaus durch die Veranstaltungs- bzw. Serienausschreibung geregelt.

Am Ende eines Trainings / des Warm-up darf die Ziellinie auf der Strecke nur einmal überfahren werden.

3.2 Zeittraining (Qualifikation)

Solange die Serien-, bzw. Veranstaltungsausschreibung keine anderslautende Regelung vorsehen, beträgt die Distanz für das Zeittraining vier (4) Runden. Jeder Teilnehmer hat im Zeittraining mindestens eine (1) gezeitete Trainingsrunde zu absolvieren, die im Zeittraining erzielten Zeiten sind für das Zwischenranking nach dem Zeittraining maßgebend.

Teilnehmer, die keine gezeitete Runde gefahren haben und / oder am Zeittraining nicht teilgenommen haben, sind für die Teilnahme am weiteren Wettbewerb nicht qualifiziert / zugelassen. Über Ausnahmen entscheidet der Renndirektor/die Rennleitung auf Antrag des betroffenen Fahrers.

Eine Runde zählt als gewertet, wenn sie ohne Jokerlap gefahren wird und außerhalb der Servicezone gestartet und beendet wurde.

Der weitere Ablauf des Zeittrainings wird darüber hinaus durch die Veranstaltungs- bzw. Serienausschreibung geregelt.

Am Ende des Zeittrainings darf die Ziellinie auf der Strecke nur einmal überfahren werden.

Für den Fall, dass ein Zeittraining in der Veranstaltungs- bzw. Serienausschreibung nicht angegeben wurde oder nicht durchgeführt werden konnte, entscheidet die Rennleitung über die Startaufstellung für die Qualifikationsrennen/Heats.

3.3 Qualifikationsrennen / Heats

Jeder Teilnehmer muss an mindestens einem aber maximal vier Qualifikationsrennen/Heats teilnehmen in Abhängigkeit vom Zeitplan der Veranstaltung. Jedes Qualifikationsrennen muss mindestens über eine Distanz von vier Runden aber maximal sechs (6) Runden gehen. Innerhalb der Renndistanz muss die Jokerlap einmal vollständig durchfahren werden. Sieger des Qualifikationsrennen/Heat ist der Teilnehmer, welcher die vorgegebene Renndistanz in der kürzesten Zeit absolviert.

Ein Qualifikationsrennen/Heat besteht aus max. 8 Teilnehmern. Die Anzahl der Gruppen für die Qualifikationsrennen/Heats sowie die Aufteilung und Zuordnung der Teilnehmer basierend auf dem Ergebnis nach dem Zeittraining muss vom Veranstalter in der Serien-, Veranstaltungsausschreibung oder der Eventinfo mitgeteilt werden.

Nach der Beendigung aller Qualifikationsrennen/Heats muss vom Veranstalter ein Zwischenranking erstellt werden. (Siehe Art. 12.2)

3.4 Semifinals, Vorfinale und Finale (Finals)

Der Veranstalter legt in der Veranstaltungs- bzw. Serienausschreibung fest, ob und wann Semifinal- oder Pre-Final-Läufe nach den Qualifikationsrennen gefahren werden. Sollten Semifinal- oder Vorfinal-Läufe gefahren werden, so gelten diese als eigener Wettbewerbsteil mit eigenem Zwischenergebnis. (Siehe Art. 12.2)

Die Anzahl sowie die Aufteilung und Zuordnung der Teilnehmer für alle Läufe der Finals muss vom Veranstalter in der Veranstaltungs- bzw. Serienausschreibung mitgeteilt werden. Zu einem einzelnen Lauf in den Finals dürfen maximal 12 Teilnehmer starten.

In jedem Lauf der Finals, müssen die Teilnehmer die Joker Lap mindestens einmal befahren, ein mehrmaliges Befahren kann darüber hinaus vom Veranstalter in der Veranstaltungs- bzw. Serienausschreibung festgelegt werden.

Wenn ein oder mehrere Fahrer in einem Finale nicht starten, werden diese als DNS gewertet.

Gewertet wird nach der Anzahl der gefahrenen Runden. Bei gleicher Rundenzahl entscheidet die schnellere Zeit. Sofern zwei oder mehr Fahrzeuge in der gleichen Runde ausgefallen sind, erfolgt die Wertung auf Grund der letzten Überfahrt der Ziellinie. Bei Ausfall in der ersten Runde erfolgt die Wertung analog der Startposition. Wird ein Finale vor Beendigung der vorgeschriebenen Runden abgebrochen, gilt folgende Regel:

a. Bei Erreichen von weniger als 75% der vorgeschriebenen Renndistanz, abgerundet zur nächsten vollen Rundenzahl: Das Rennen muss über die gesamte Distanz wiederholt werden.
b. Mehr als 75% der Renndistanz wurde erreicht, abgerundet zur nächsten vollen Rundenzahl. Das Rennen gilt zu dem Zeitpunkt als beendet, als das führende Fahrzeug das vorletzte Mal vor Rennabbruch die Ziellinie überquert hat.

Art. 4 Jokerlap

1. Die Verwendung einer Jokerlap ist verpflichtend sofern von den Streckengegebenheiten her möglich und ist in der Veranstaltungs- bzw. Serienausschreibung anzugeben.
2. Die Jokerlap muss in jedem Qualifikationsrennen, jedem Lauf der Finals (Semifinals, Vorfinale und Finale) mindestens einmal oder wie vom Veranstalter in der Veranstaltungs- bzw. Serienausschreibung festgelegt vollständig durchfahren werden. Mehr Durchfahrten als die festgelte Mindestvorgabe sind verboten.
3. Am Ausgang der Jokerlap haben die Fahrzeuge auf der Hauptstrecke Vorfahrt.
4. Für die Jokerlap ist ein Sachrichter zu benennen, der die durchfahrenen Fahrzeuge je Rennen protokolliert. Alternativ darf die Protokollierung auch über die Zeitnahme in der Simulation mit entsprechendem Nachweis geregelt werden.

Art. 5 Start

Die Fahrzeuge werden zu jedem Rennen stehend und mit laufendem Motor gestartet. Das Aufleuchten des grünen Lichts (Startsignal) oder auch das Erlöschen der roten Startlichter gibt den Start frei.

Art. 6 Signalgebung/Flaggenzeichen

1. **Schwarz-weiß karierte Zielflagge**
   Diese Flagge wird geschwenkt und zeigt das Ende eines Trainings / eines Zeittrainings / eines Warm-up oder des Rennens an.
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-Rennleitung im Einsatz, liegt die Entscheidung über die Verwendung dieser Flagge bei der Rennleitung.

   Diese Flagge kann ebenfalls zum Anzeigen einer Strafe genutzt werden, dazu muss die Flagge dem Fahrer im Zusammenhang mit der verhängten Strafe angezeigt werden.
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.

4. **Schwarz-weiß, diagonal unterteilte Flagge**
   Diese Flagge bedeutet für den betreffenden Fahrer eine Verwarnung wegen unsportlichen Verhaltens.
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 abzubrechen, wenn er nicht vor Erreichen der gelben Flagge abgeschlossen werden kann.
6. **Blaue Flagge**
   Diese geschwenkt gezeigte Flagge zeigt dem Fahrer an, dass er überholt oder überrundet wird. Sie hat während des Trainings / des Zeittrainings / des Warm-up und des Rennens unterschiedliche Bedeutungen:
   a) Während des Trainings / des Zeittrainings / 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:
      Die Flagge wird einem Fahrzeug gezeigt, das zur Überrundung ansteht. Die Flagge zeigt dem Fahrer an, dass er das nachfolgende Fahrzeug bei der erstbesten Gelegenheit überholen lassen muss.
7. **Weiße Flagge**
   Der Fahrer befindet sich in der letzten Runde.
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 / Zeittraining / Warm-up freizugeben, wenn die Rennleitung dies für erforderlich hält.

Art. 7 Fahrvorschriften und Verhaltensregeln

1. **Allgemeines Verhalten**
   Der Schutz der Würde der Einzelperson ist ein grundlegender Anspruch des DMSB. Toleranz, loyales Verhalten und gegenseitige Wertschätzung sind die Grundlage für ein vertrauensvolles Miteinander. Die Bestimmungen des DMSB-Ethikkodex sind zu beachten. 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 Voice Chat sowie die Renn-Nachbesprechung im Forum und jegliche weitere externe Kommunikation der Fahrer, sofern die Rennleitung davon Kenntnis erlangt. In schweren Fällen kann eine Disqualifikation die Folge sein. Fahrer, die durch ihre Fahrweise andere Fahrer behindern oder gefährden oder sich den Anforderungen der Veranstaltung nicht gewachsen zeigen, können durch die Rennleitung von der weiteren Teilnahme an der Veranstaltung disqualifiziert werden. Fahrer, die andere Fahrer offensichtlich behindern, blockieren, abdrängen oder gefährden, können mit Wertungsstrafen belegt werden. 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.

2. **Beitritt zum Rennen**
   Fahrer können während der gesamten Dauer 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 von der Rennleitung darauf hingewiesen und er kann nach Korrektur gegebenenfalls erneut den Server betreten. Ausnahmen sind Namen, die doppelt vorkommen und somit hochgezählt werden. Im Fahrerprofil der jeweiligen Nennung müssen die Daten (Name, Fahrer-/Team-ID etc.) hinterlegt sein. 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.

   Sollte ab einem Zeitpunkt der Zutritt zum Rennserver für Fahrer nicht mehr möglich sein, so ist der Veranstalter dazu angehalten, diesen im Zeitplan zu vermerken.

3. 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 Rennleitung gibt eine ausdrückliche Chatfreigabe. Ebenfalls ist ab dem Qualifying das Wechseln der Text- und Voice-Chat-Kanäle ohne Zustimmung untersagt. Die Voice- und Textchatfunktion ist generell (auch im Cockpit) zu aktivieren, da beide als Kommunikationskanal der Rennleitung genutzt werden können.

4. Verhalten gegenüber Offiziellen

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

b) Die Offiziellen werden in der Veranstaltungsausschreibung oder Eventinfo bzw. Fahrerbesprechung benannt.

Art. 8 Verhalten auf der Strecke

1. Streckenbegrenzung

Die Strecke wird grundsätzlich durch feste Streckenelemente wie Barrieren, Reifenstapel, Fahrbahnbegrenzungen, Markierungslinien oder andere dauerhaft erkennbare Streckenränder definiert.

Ein Fahrzeug gilt als innerhalb der Strecke, solange sich mindestens zwei Räder innerhalb oder auf der markierten Strecke befinden. Ein Reifen gilt als „auf der Strecke“, wenn noch ein Teil davon Kontakt zur definierten Streckenfläche hat.

Das Verlassen der Strecke ist nur gestattet, um einen Unfall zu vermeiden oder bei unmittelbarer Gefahrensituation (z. B. blockierte Strecke, Ausweichmanöver) auszuweichen.

Fahrer, die von der Strecke abkommen, müssen das Rennen an der Stelle fortsetzen, an welcher die Strecke verlassen wurde, es sei denn, das Wiederauffahren auf die Strecke erfolgt ohne Abkürzung bzw. ohne Wettbewerbsvorteil. Ein Abkürzen oder gezieltes Verlassen der Strecke, um sich einen Vorteil zu verschaffen – sei es durch Zeitgewinn oder Positionsverbesserung – ist nicht erlaubt.

In Situationen, in denen ein Fahrer einem Unfall ausweicht und dabei die Strecke verlässt, erfolgt keine Bestrafung, sofern kein Vorteil daraus gezogen wird.

Zusätzlich können für jede Veranstaltung bzw. Strecke spezifische Begrenzungen oder Ausnahmen gelten. Diese werden in der Fahrerbesprechung bekannt gegeben und sind verbindlich.

2. Verhalten auf der Strecke und in Zweikämpfen

a) Überholen

Das Behindern anderer Fahrzeuge bei Überholmanövern ist verboten. Sobald eine wesentliche 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 abzubrechen 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, Leitplanke, Mauer etc.) einhalten.

b) Überrunden

Steht eine Überrundung an, so trägt grundsätzlich der überholende Fahrer Sorge für ein sauberes Überholmanöver. Im Zweifel ist die Überrundung abzubrechen. Ein Verlassen der Ideallinie ist nur gestattet, sofern dies frühzeitig und für den Überrundenden klar erkennbar geschieht.

c) **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 veränderte Bremspunkte ergeben können. Außergewöhnliche Bremspunkte ohne Notwendigkeit sind strikt zu unterlassen. Ein bewusstes auflaufen lassen des Hintermanns ist ausdrücklich verboten.

d) **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 Rennleitung bestraft.

e) **Anhalten auf der Fahrbahn / Weiterfahrt nicht möglich**
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 darstellt, muss der Fahrer in die Servicezone einfahren oder das Rennen *durch Betätigen der ESC-Taste* beenden.

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

g) **ESC-Gebot**
Sollte man in der Qualifikation oder einem Rennen auf oder neben der Strecke zum Stehen kommen, so dass ein Platz machen nicht mehr möglich ist und dadurch eine Behinderung des nachfolgenden Verkehrs eintritt, ist die ESC-Taste zu benutzen. Die Wiederaufnahme der Qualifikation oder des Rennens ist danach nicht gestattet, vorbehaltlich abweichender Bestimmungen.

Art. 9 Boxen/ Servicezone

Eine Servicezone ist optional. Sollte eine Servicezone vorhanden sein, so ist diese vom Veranstalter in der Veranstaltungsausschreibung, der Eventinfo oder der Fahrerbesprechung bekanntzugeben. Folgende Punkte sind innerhalb der Servicezone zu beachten:

1. In der Servicezone ist rücksichtsvolles Fahren Pflicht. Blockieren, unnötiges Halten oder riskante Manöver sind verboten.

2. Das Fahren entgegen der vorgeschriebenen Richtung ist nicht erlaubt.

3. Beim Verlassen der eigenen Servicezone 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. An der Ausfahrt aus der Servicezone haben Fahrzeuge auf der Rennstrecke stets Vorfahrt!

4. Die Kollisionsabfrage in der Servicezone ist simulationsabhängig. Sie wird vom Veranstalter in der Veranstaltungsausschreibung, der Eventinfo oder der Fahrerbesprechung bekannt gegeben.

Art. 10 Unterbrechung oder Abbruch eines Rennens

1. **Serverausfall und technische Probleme**
Sollte es technische Probleme mit dem Server oder der Simulation geben, so dass das Rennen nicht ordnungsgemäß stattfinden kann, kann die Rennleitung das Rennen neustarten oder absagen und ggf. zu einem späteren Zeitpunkt wiederholen. Bei einem Neustart des Rennens wird das Ergebnis der Qualifikation übernommen (simulationsabhängig), sofern diese bereits stattgefunden hat und der Rennleitung vorliegt. Vor dem Neustart des Rennens muss mindestens eine Practice Session von zehn Minuten stattfinden, um allen Fahrern die Chance zu geben, sich mit der neuen Session zu verbinden.

2. **Rennabbruch**
a) Ein Rennen kann von der Rennleitung abgebrochen werden.

b) Die Rennleitung darf ein Rennen nach eigenem Ermessen abbrechen. Dabei ist im weiteren Verlauf nach Art. 12 zu verfahren.

Art. 11 Beendigung des Rennens

1. 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.

2. 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 Rennleitung.

3. Nach Abwinken des Führenden gilt in der Auslaufrunde Überholverbot gegenüber den Fahrzeugen, die sich noch im Rennen befinden und noch nicht abgewinkt sind. Die Ziellinie darf nur einmal überquert werden. Verstöße werden von der Rennleitung geahndet.

Art. 12 Wertung

12.1 Wertung eines Laufes:

1. 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.

2. 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.

3. Belegen mehrere Fahrer den gleichen Rang (ex-aequo-Wertung), werden die zugeteilten Punkte oder Preise geteilt. Der darauffolgende Platz entfällt.

12.2 Wertung einer Veranstaltung:

Der Veranstalter muss in seiner Serien- bzw. Veranstaltungsausschreibung angeben, welcher Wertungsmodus innerhalb der Veranstaltung angewendet wird:

Platzierungsmodus:
Hier entscheidet die Platzierung des Fahrers über seine Position im Ranking nach dem jeweiligen Wettbewerbsteil.

Punktemodus:
Hier erhalten die Fahrer für Ihre jeweilige Platzierung in der letzten Session Punkte, am Ende jedes Wettbewerbteils, muss ein Ranking erstellt werden. Basierend auf diesem Ranking, werden die Teilnehmer dann im nächsten Wettbewerbsteil eingeteilt. Bei Punktgleichheit entscheidet die schnellste Zeit aus dem Zeittraining.

Die Verteilung der Punkte ist vom Veranstalter in der Serien- bzw. Veranstaltungsausschreibung festzulegen. Es ist nicht verpflichtend, dass Ranking Punkte auch als Meisterschaftspunkte herangezogen werden, dies obliegt dem Veranstalter in seiner Serienausschreibung festzulegen.

Art. 13 Mindestdistanz, Mindestdauer

Sofern in der jeweiligen Veranstaltungs- bzw. Serienausschreibung nichts anderes bestimmt ist, gilt ausschließlich folgender Wertungsmodus:

Bei allen Rennen werden nur die Fahrzeuge gewertet, die mindestens 75% der vom Sieger zurückgelegten Distanz absolviert haben.

Art. 14 Technische Voraussetzungen

1. **Hardware**
   Jeder Fahrer muss über adäquate Hardware verfügen, die geeignet ist, im Zusammenspiel mit entsprechenden Einstellungen der verwendeten Simulation auch bei vollem Starterfeld eine flüssige Bilddarstellung zu gewährleisten. Die Benutzung eines Headsets oder Mikrofons wird zur Kommunikation per Voice Chat insbesondere mit der Rennleitung benötigt.

2. **Software und Einstellungen**
   Sofern vorhanden, muss der Fahrer, den von der Simulation angebotenen Text- und Voice Chat aktiviert haben. Dieser ist während der gesamten Veranstaltung aktiviert zu halten, um Anweisungen der Rennleitung erhalten zu können. Es ist vorgeschrieben, eine Sprachkonferenz-Software installiert und zur Benutzung eingerichtet zu haben, um eventuelle Interviews nach dem Rennen geben zu können. Verpasst ein Fahrer für ihn wichtige Informationen aufgrund eines nicht aktivierten Text- und Voice Chats, sind Strafen möglich.

3. **Verbindung zum Server**
   Der Fahrer muss über eine stabile Internetanbindung verfügen. 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 gefährdet oder behindert. Erweist sich die Verbindung eines Fahrers zum Server während einer laufenden Veranstaltung als nicht ausreichend stabil, so kann der Fahrer durch die Rennleitung zum Verlassen des Servers aufgefordert werden. Kommt der Fahrer der Aufforderung nicht nach, wird er vom Server entfernt; in diesem Fall sind weitere Strafen möglich.

4. **Technische Einstellungen der Fahrer**
   Jeder Fahrer ist dafür verantwortlich, seine Hard- und Software so zu konfigurieren, dass eine reibungslose Teilnahme am Rennen gewährleistet ist. Bei Unfällen, die durch falsche oder unzureichende Maßnahmen eines Fahrers entstehen, erhält der Fahrer die dem Vergehen entsprechenden Verwarnungen/Strafen.

Art. 15 Rennleitung (ReKo)

Die Rennleitung 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.

1. **Zusammensetzung der Rennleitung**
   Siehe Anhang 1 DMSB Veranstaltungsreglement SimRacing.

   Der Veranstalter muss in der Veranstaltungs- bzw. Serienausschreibung festlegen, welche Art einer Rennleitung eingesetzt wird:
   a) Live-Rennleitung (im Community-Sport nur zulässig mit min. zwei SimRacing Official) und/oder
   b) Rennen wird im Anschluss teilweise oder komplett von der Rennleitung gesichtet und bewertet (im Community-Sport nur zulässig mit min. einem SimRacing Official) und/oder
   c) Rennleitung wird nur bei Protesten tätig (im Community-Sport nur zulässig mit min. einem SimRacing Official).

2. **Pflichten der Rennleitung**
   Die Rennleitung bewertet Verstöße entsprechend den allgemeinen Fahrvorschriften und ggf. des Strafenkatalogs der Veranstaltung/Serie. Bei Verstößen, die nicht vom Strafenkatalog aufgeführt sind, erfolgt eine Ermessensentscheidung. Bei Stimmgleichheit entscheidet die Stimme des Vorsitzenden.

   Für die Annahme und Prüfung auf Zulässigkeit von Portesten ist der eingesetzte Sportkommissar verantwortlich. Zur Bewertung und Ergebnisfindung von Protesten bildet die eingesetzte

Rennleitung das Gremium unter dem Vorsitz eines Sportkommissars. Dieser ist ebenfalls verantwortlich für die Veröffentlichung der Entscheidung bei Protesten.

3. **Entscheidungsfindung**
   Bei einer Live-Rennleitung darf auch der Renndirektor unabhängig von der Rennleitung Strafen gemäß Strafenkatalog aussprechen.

4. **Sichtungsbereiche**
   a) Komplett-Sichtung: Auflistung der Fahrzeugkontakte gemäß Simulations-Log. Hierzu kann auch Software von Dritt Anbietern genutzt werden.
   b) Startphase: Die Rennleitung sichtet die Startphase entsprechend den Vorgaben.
   c) Zufallssichtung: Es kann ein komplettes Rennen eines oder mehrerer Fahrer gesichtet werden.

   Die Sichtungsbereiche müssen in der Veranstaltungs- bzw. Serienausschreibung oder der Eventinfo bzw. Fahrerbesprechung angegeben werden.

   Die Rennleitung kann bei festgestellten Verstößen außerhalb dieser Sichtungsbereiche eigenständig tätig werden.

Art. 16 Renndirektor

Für bestimmte Wettbewerbe innerhalb einer Veranstaltung kann ein Renndirektor benannt sein. Dieser ist in der Veranstaltungs- bzw. Eventinfo oder Fahrerbesprechung entsprechend aufzuführen. Der Renndirektor muss in permanenter Abstimmung und in ständiger Zusammenarbeit mit der Rennleitung arbeiten.

In den nachfolgenden Punkten ist der Renndirektor der Rennleitung übergeordnet:
- Überwachung des Trainings, der Qualifikation, des Warm-ups und der Rennen
- Einhaltung des Zeitplans. Wenn notwendig, unterbreitet der Renndirektor der Rennleitung Vorschläge zur Änderung des Zeitplans oder der Veranstaltungs- bzw. Serienausschreibung
- Verhängung von Wertungsstrafen
- Abwicklung einer Safety-Car- oder Full-Course-Yellow-Phase
- Startprozedur
- Abwicklung eines eventuellen Re-Starts
- Fahrerbesprechung (Briefing)
- Aussprache von Strafen bei Live Rennleitung

Der Serienbetreiber/Veranstalter kann mit Genehmigung des DMSB in der Serien-/ Veranstaltungsausschreibung weitere Wertungsstrafen festlegen.
Bei Veranstaltungen im Community-Sport obliegen dem Renndirektor/der Rennleitung sämtliche im DMSB-Veranstaltungsreglement aufgeführten Strafen.

Art. 17 Cardesign

Der Serienausschreiber/Veranstalter legt die Flächen auf dem Fahrzeugskin fest, an dem bestimmte Bereiche für Seriensponsoren freigelassen werden müssen. Der Rest des Fahrzeuges kann frei gestaltet werden.

Vorlage der Nutzungsrechte, der Werke und Logos von Dritten
a) 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.
b) Der Fahrer versichert mit der Anmeldung zur Serie/Veranstaltung, dass alle benötigten Nutzungsrechte der verwendeten Werke und Logos von Dritten vorliegen. Sollte es zu Unstimmigkeiten kommen, behält sich der Serienausschreiber/Veranstalter vor, etwaige Klagen wegen Urheberrechtsverletzung an die angemeldete Person weiterzuleiten.
c) Skins dürfen keine beleidigenden, diskriminierenden, politischen, religiösen, sozialen, pornografischen oder rassistischen Aufschriften und/oder Abbildungen enthalten. Darüber hinaus ist Tabak-/E-Zigaretten-, Alkohol- und Waffenwerbung verboten.

d) Dem DMSB steht es frei, über die in c) genannten verbotene Werbearten weitere Prüfungen von Werbung, Logos, Aufschriften durchzuführen und nach Einzelfallprüfung zu verbieten.

Art. 18 Hosting

Sollte es seitens des Veranstalters zu fehlerhaften oder vom Reglement abweichenden Servereinstellungen kommen, kann die Rennleitung wie folgt vorgehen:

a) Erlangt die Rennleitung vor dem Start der offiziellen Sessions Kenntnis von fehlerhaften Einstellungen, so wird ein neuer Server erstellt.
b) Erlangt die Rennleitung nach dem Start der offiziellen Sessions Kenntnis von fehlerhaften Einstellungen, so wird, sofern das offizielle Veranstaltungsende gemäß der Veranstaltungs- bzw. Serienausschreibung eingehalten werden kann, in einer Einzelfallentscheidung die Veranstaltung fortgesetzt oder ein neuer Server erstellt.
c) 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.