

DMSB-SimRacing-Reglement 2026

Rundstrecke

Stand: 13.01.2025 – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt.

INHALTSVERZEICHNIS

- Art. 1 Simulation
- Art. 2 Fahrerbesprechung (Briefing)
- Art. 3 Training / Qualifikation / Warm-up
- Art. 4 Zugelassene Startarten
- Art. 5 Signalgebung/Flaggenzeichen
- Art. 6 Safety-Car
- Art. 7 Fahrvorschriften und Verhaltensregeln
- Art. 8 Verhalten auf der Strecke
- Art. 9 Höchstfahrzeit
- Art. 10 Boxen/Boxengasse
- Art. 11 Unterbrechung oder Abbruch eines Rennens
- Art. 12 Beendigung des Rennens
- Art. 13 Platzierung
- Art. 14 Mindestdistanz, Mindestdauer
- Art. 15 Technische Voraussetzungen
- Art. 16 Renndirektor
- Art. 17 Rennleitung (ReKo)
- Art. 18 Strafen des Renndirektors / der Rennleitung*
- Art. 19 Drive Through-/Stop-and-Go-/Stop-and-Go-Zeit-/Zeitstrafe*
- Art. 20 Cardesign
- Art. 21 Hosting

Präambel

Vom DMSB genehmigte SimRacing Wettbewerbe werden nach dem Internationalen E-Sportgesetz der FIA einschließlich der Anhänge, dem DMSB-SimRacing-Reglement, 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 Serienbestimmungen 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 und dem Ethikkodex des DMSB sowie den sonstigen Bestimmungen der FIA und des DMSB durchgeführt.

Für andere Serien gelten zusätzlich die Ausschreibungsbestimmungen (Sportliches- und Technisches-Reglement) der jeweiligen Serie. Es sind ebenfalls die DMSB-Bestimmungen für die motorsportrechtliche Genehmigung einer Serie/Veranstaltung im SimRacing zu berücksichtigen.

Das vorliegende Reglement gilt grundsätzlich für alle Veranstaltungen und Serien im SimRacing. Abweichende Regelungen sind in der betreffenden Ausschreibung vom DMSB zu genehmigen und gelten über nachfolgendes DMSB-SimRacing-Reglement hinaus.

Art. 1 Simulation

Die verwendete Simulation muss 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 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
- Bremskurven, Schikanen, Streckenlimits
- Ablauf des Starts
- Flaggenzeichen
- Safety-Car-Prozedur (falls zutreffend)
- Ablauf einer Full-Course-Yellow-Phase (falls zutreffend)
- Abbruch/Unterbrechung des Rennens
- Siegerehrung
- Verhaltensregeln

Weitere Punkte oder zusätzliche Fahrerbesprechungen werden in der Veranstaltungsausschreibung oder Eventinfo in Serien/Meisterschaften bekanntgegeben.

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 Training / Qualifikation / Warm-up

1. Der Veranstalter legt in der Ausschreibung fest, ob und wann ein Training bzw. ein Warmup stattfindet. Der Ablauf des Trainings / des Warm-up / der Qualifikation wird darüber hinaus durch die Veranstaltungs- bzw. Serienausschreibung geregelt.
2. Zum Rennen darf grundsätzlich nur zugelassen werden, wer an der Qualifikation teilgenommen und dabei die in der Ausschreibung festgelegten Qualifikationsbedingungen erfüllt hat. Über Zulassung von nicht qualifizierten Fahrern entscheidet die Rennleitung auf Antrag des Fahrers.
3. Falls die Veranstaltungs- bzw. Serienausschreibung keine anderslautende Regelung vorsehen, sind die in der Qualifikation erzielten Zeiten für die Startpositionen des jeweiligen Rennens maßgebend.
4. Eine gezeitete Runde ist dann gegeben, wenn die Runde außerhalb der Boxengasse begonnen und beendet wird.
5. Am Ende eines Trainings / der Qualifikation / des Warm-up darf die Ziellinie auf der Strecke nur einmal überfahren werden.
6. Für den Fall, dass eine Qualifikation nicht durchgeführt werden konnte, entscheidet die Rennleitung über die Startaufstellung.

Art. 4 Zugelassene Startarten

1. Ein Rennen kann wie folgt gestartet werden:
 - stehender Start mit versetzter Startaufstellung (Grand-Prix-Start) bzw. mit paralleler Startaufstellung
 - rollender Start (Indianapolis-Start)Der Veranstalter legt in der Ausschreibung, soweit nicht anderweitig vorgegeben, für jedes Rennen die Startart fest. Sofern die Simulation eine Einführungs-/Formationsrunde vorsieht, sollte diese durchgeführt werden.
2. Stehender Start (Grand-Prix-Start)
 - a) In der Einführungs-/Formationsrunde sind Probestarts verboten. Als Probestart gilt das Anhalten des Fahrzeugs bis zum Stillstand und anschließend beschleunigtes Losfahren (zum Beispiel zum Aufwärmen der Reifen).
 - b) Nach Beendigung der Einführungs-/Formationsrunde sind die korrekten Startpositionen einzunehmen.
 - c) Die Startposition wird wie folgt definiert:
Eine nicht korrekte Startposition ist gegeben, wenn das betreffende Fahrzeug sich mit mindestens einer Standfläche eines Rades (Radaufstandsfläche) vollständig außerhalb seiner auf der Fahrbahn markierten Startbox befindet. Die Entscheidung über eine nicht korrekte Startposition obliegt der Rennleitung.
3. Rollender Start (Indianapolis-Start)
 - a) In der Einführungs-/Formationsrunde darf der Abstand zwischen den Fahrzeugen grundsätzlich nicht mehr als ca. drei Fahrzeuglängen betragen.
 - b) Die Fahrzeuge werden in der Regel hinter dem Führungsfahrzeug über die Rennstrecke zur Startlinie geführt (Einführungs-/Formationsrunde). Das Zurückfallenlassen und Startübungen sind verboten und werden von der Rennleitung bestraft.

- c) 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.
- d) 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 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.
- e) Das Startzeichen wird mit der Startampel gegeben, indem die Startampel in der Regel von Rot auf Grün schaltet.
- f) Mit der Startfreigabe ist das Überholen erlaubt.

Art. 5 Signalgebung/Flaggenzeichen

1. Schwarz-weiß karierte Zielflagge

Diese Flagge wird geschwenkt und zeigt das Ende eines Trainings/einer Qualifikation/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.

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 / 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:

Die Flagge wird einem Fahrzeug gezeigt, das zur Überrundung ansteht. Die Flagge zeigt dem Fahrer an, dass er das nachfolgende Fahrzeug bei der ersten besten 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 / zur Qualifikation / zum Warm-up freizugeben, wenn die Rennleitung dies für erforderlich hält.

Art. 6 Safety-Car

Der Veranstalter kann ein Safety-Car einsetzen. Hierbei muss der Veranstalter die entsprechenden Bestimmungen in der Veranstaltungs- bzw. Serienausschreibung festlegen. Kommt ein Safety-Car zum Einsatz, darf dies ausschließlich auf Anweisung vom Renndirektor oder der Rennleitung erfolgen.

Alle Wettbewerbsfahrzeuge müssen sich dann in Abständen von jeweils höchstens 5 Fahrzeuglängen in einer Linie hinter dem Safety-Car einreihen. Das Überholen ist mit Ausnahme der nachfolgend aufgeführten Fälle solange verboten, bis die Fahrzeuge die Ziellinie passiert haben, nachdem der Safety-Car-Einsatz beendet ist und das Safety-Car in die Boxengasse zurückgefahren ist. Ein Überholen ist unter den folgenden Umständen erlaubt:

- wenn ein Fahrzeug eine entsprechende Anweisung durch das Safety-Car erhält. ()
- wenn das Safety-Car in die Boxengasse zurückkehrt, darf es durch andere Fahrzeuge auf der Strecke überholt werden, sobald es die erste Safety-Car-Linie überfahren hat;
- wenn ein anderes Fahrzeug seine Fahrt aufgrund eines offensichtlichen Problems verlangsamt.

6.1 Virtual Safety Car (VSC)

Der Rennleiter oder ggf. Renndirektor kann ein Rennen neutralisieren, wenn die Rennstrecke blockiert ist, langsam fahrende Fahrzeuge auf der Strecke sind, bzw. bei verunfallten Fahrzeugen am Streckenrand, jedoch ein Rennabbruch nicht nötig erscheint.

- (1) Wenn diese Entscheidung getroffen wurde, kündigt die Rennleitung über In-Game Chat und ggf. den Voice over IP Funk die Neutralisation mit „Yellow Flag VSC- deployed“ an.
- (2) Alle Teilnehmer sind angewiesen ihr Tempo angemessen zu reduzieren. Das Führungsfahrzeug muss 20 Sekunden nach Beginn einer VSC-Phase eine gleichbleibende und angemessene Geschwindigkeit reduzieren. Alle nachfolgenden Fahrzeuge haben zum führenden Fahrzeug aufzuschließen und sich der Geschwindigkeit des vor ihm fahrenden Fahrzeugs anzupassen.
- (3) Drive-Through-/Stop & Go-/Zeitstrafen sowie Pflicht-Boxenstopps dürfen während einer Neutralisation nicht angetreten werden.
- (4) Dies gilt nicht für den Fall, dass sich das Fahrzeug zu Beginn der Neutralisation bereits in der Einfahrt zur Boxengasse befunden hat.
- (5) Es darf in die Box gefahren werden. Das wieder einfahrende Fahrzeug kann der Formation in moderater Geschwindigkeit folgen, bis es zum letzten Fahrzeug aufgeschlossen hat.
- (6) Wenn der Rennleiter/Renndirektor entscheidet, die Neutralisationsphase zu beenden, werden die Teilnehmer per In-Game Chat und Voice over IP Funk rechtzeitig über den Restart informiert.
- (7) Das Ende einer Neutralisationsphase wird den Teilnehmern über den In-Game Chat und Voice over IP Funk mit „Letzte Runde VSC“ durch die Rennleitung ausgerufen. Die Wiederaufnahme der Renngeschwindigkeit ist Streckenabhängig und wird in der Eventinfo oder Fahrerbesprechung bekannt gegeben. Das Führungsfahrzeug darf ab dem letzten Sektor beschleunigen. Es darf erst ab der Start-Ziellinie überholt werden.
- (8) Jede während der Neutralisationsphase gefahrene Runde zählt als Rennrunde.
- (9) Wird das Rennen während der Neutralisationsphase beendet, wird an der Ziellinie die karierte Flagge gezeigt.

Die Rennleitung kann über die Eventinfo oder Fahrerbesprechung jederzeit Anpassungen an der VSC-Regelung vornehmen.

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 Wettbewerbssteile, 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 muss dieser Zeitpunkt im offiziellen Zeitplan angegebene werden.*

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 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 nicht als Strecke. Es müssen sich zu jeder Zeit mindestens zwei Reifen innerhalb bzw. auf der Strecke befinden. Ein Reifen befindet sich auf der Strecke, solange noch ein Teil des Reifens mit der Strecke in Kontakt ist.

Die 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 in der Fahrerbesprechung bekannt gegeben werden. Fahrer, die sich durch das Verlassen der Rennstrecke einen Vorteil verschaffen, werden durch die Rennleitung bestraft.

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 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.

b) Überrunden

Steht eine Überrundung an, so trägt grundsätzlich der überholende Fahrer Sorge für ein sauberes Überholmanöver. Im Zweifel ist die Überrundung abubrechen. 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

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

f) Defekte

Wenn ein Fahrer aufgrund einer Beschädigung seines Wagens verhältnismäßig langsamer ist als andere Fahrzeuge, sollte das Fahrzeug außerhalb der Ideallinie die Strecke befahren oder die Ideallinie an geeigneter Stelle frei machen, sobald ein schnelleres Fahrzeug aufschließt. Wenn das Fahrzeug nicht mehr sicher beherrschbar ist und somit eine Gefährdung für die anderen Fahrer darstellt, muss der Fahrer in die Boxengasse einfahren oder das Rennen *durch Betätigen der ESC-Taste* beenden.

g) 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.

h) 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 Höchstfahrzeit

Nach einer Fahrzeit von vier Stunden muss der Fahrer eine Pause von mindestens einer Stunde einlegen.

Als Fahrzeit gilt die Zeit, in welcher der Fahrer ohne eine Unterbrechung von mindestens einer Stunde am Rennen teilnimmt. Einführungsrunde/n / Formationsrunde/n und Auslaufrunde werden nicht zur Fahrzeit hinzugerechnet.

Art. 10 Boxen/Boxengasse

1. 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 Rennleitung bestraft.
2. Das Bewegen von Fahrzeugen mit eigener Motorkraft entgegen der Fahrtrichtung ist verboten.
3. 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. Die Kollisionsabfrage in der Boxengasse ist simulationsabhängig. Sie wird in der Veranstaltungs- bzw. Serienausschreibung bekannt gegeben.

Art. 11 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. Unterbrechung vor Vollendung der zweiten Rennrunde (optional)

Hat das führende Fahrzeug bei Unterbrechung des Rennens weniger als zwei Runden zurückgelegt, gilt der Start als nicht erfolgt. Es erfolgt eine erneute Startaufstellung nach der ursprünglichen Startaufstellung. Eventuell freibleibende Startplätze dürfen nicht mehr aufgefüllt werden. Freibleibende Startreihen werden jedoch durch Aufrücken geschlossen. Die Renndistanz wird um zwei Runden gekürzt. Die maximale Fahrzeit verkürzt sich entsprechend. Die zu berücksichtigende Rundenzeit muss in der jeweiligen Ausschreibung festgelegt werden. Die Anwendung der Bestimmungen obliegt der Rennleitung.

3. Die Unterbrechung eines Rennens nach Zurücklegen von 75% der Renndistanz oder Renndauer

Hatte das führende Fahrzeug bei Unterbrechung des Rennens mindestens 75% (aufgerundet auf die nächste volle Runde oder Minuten) der ursprünglich vorgesehenen Renndistanz oder Renndauer zurückgelegt, so kann das Rennen als abgebrochen und beendet erklärt werden. Die Wertung erfolgt zu dem Zeitpunkt, zu dem das (gesamt-) führende Fahrzeug das vorletzte Mal die Ziellinie überquert hat, bevor das Rennen unterbrochen wurde.

4. Rennabbruch

- a) Ein Rennen kann von der Rennleitung unterbrochen werden.
- b) Die Rennleitung darf ein Rennen nach eigenem Ermessen abbrechen. Dabei ist im weiteren Verlauf nach Art. 13 zu verfahren.

Art. 12 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. 13 Platzierung

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.

Art. 14 Mindestdistanz, Mindestdauer

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

- a) Bei allen Rennen von weniger als vier Stunden Dauer werden nur die Fahrzeuge gewertet, die mindestens 75% der vom Sieger zurückgelegten Distanz absolviert haben.
- b) Bei allen Rennen von vier und mehr Stunden Dauer werden nur die Fahrzeuge gewertet, die mindestens 75% der vom Sieger zurückgelegten Distanz absolviert haben. Ergeben sich beim Errechnen von Anteilen der Gesamtrundenzahl Nachkommastellen, so werden diese nicht berücksichtigt.

Art. 15 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. 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

Art. 17 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

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).*

Zusätzlich sind die Mindestanzahl der lizenzierten Sportwarte des DMSB-Veranstaltungsreglement SimRacing 2026 – Anhang 1 zu beachten.

2. Pflichten der Rennleitung

Die SimRacing Official bewerten Verstöße entsprechend des Strafenkatalogs der Veranstaltung/Serie. Bei Verstößen, die nicht vom Strafenkatalog aufgeführt sind, erfolgt eine Ermessensentscheidung. Bei Stimmgleichheit entscheidet die Stimme des Vorsitzenden.

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 der 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. 18 Strafen des Renndirektors/der Rennleitung

Dem Renndirektor/der Rennleitung obliegen die nachfolgend aufgeführten Wertungsstrafen:

- *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 (Suspendierung ausgenommen).

Art. 19 Drive Through-/Stop-and-Go-/Stop-and-Go-Zeit-/Zeitstrafe

(1) Folgende Tatbestände werden grundsätzlich mit einer Drive Through-/Stop-and-Go-/Stop-and Go-Zeit-/Zeitstrafe geahndet:

- a) *Bewegen des Fahrzeuges bei stehendem Start nach Einnehmen der Startposition vor Senken der Startflagge oder bei Verwendung einer Startampel jegliches Bewegen des Fahrzeuges zwischen dem Einschalten der roten Lichter und dem Startsignal oder bei Verwendung einer Startampelautomatik jegliches Bewegen des Fahrzeuges zwischen dem zweiten roten Doppellicht und dem Startsignal.*
- b) *Start von einer nicht korrekten Startposition.*
- c) *Verlassen der Startposition innerhalb der Formation oder vorzeitiges Ausscheren aus der Formation vor Erteilung des Startsignals bei rollendem Start.*
- d) *Bei rollendem Start: Überholen des Führungsfahrzeuges vor Senken der Gelben Flagge/Ausschalten der gelben Blinkleuchten.*
- e) *Auslassen von Schikanen oder Bremskurven im Rennen.*
- f) *Verlassen der Rennstrecke mit Wettbewerbsvorteil.*
- g) *Während des Rennens: Geschwindigkeitsüberschreitung in der Boxengasse.*
- h) *Nichtbeachtung von Flaggenzeichen, insbesondere der Gelben Flagge.*
- i) *Unerlaubtes Bewegen des Fahrzeugs quer oder entgegen zur Fahrtrichtung.*

Der Serienbetreiber/Veranstalter kann mit Genehmigung des DMSB in der Serien-/Veranstaltungsausschreibung weitere Tatbestände für Wertungsstrafen festlegen.

(2) Drive-Through-Strafe: Der betroffene Fahrer muss zum Absolvieren der Drive-Through-Strafe in die Boxengasse unter Beachtung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und ohne anzuhalten durch die Boxengasse fahren und anschließend das Rennen wieder aufnehmen. Eine Drive-Through-Strafe darf nicht angetreten werden, wenn das Rennen durch eine Safety-Car- oder Virtual-Safety-Car-Phase neutralisiert ist. Wird ein Rennen neutralisiert, während ein Teilnehmer seine Strafe bereits angetreten hat, so wird diese anerkannt, sobald sie vollständig absolviert wurde.

(3) Stop-and-Go-Strafe: Der betroffene Fahrer hat zum Absolvieren der Stop-and-Go-Strafe in die Boxengasse einzufahren und vor seiner Box, an einem in der Ausschreibung oder in der Fahrerbesprechung festgelegten Platz anzuhalten. Sobald das Fahrzeug zum Stillstand gekommen ist, darf der Teilnehmer das Rennen wieder aufnehmen. Das in der Boxengasse vorgeschriebene Tempolimit ist zu beachten. Eine Stop-and Go-Strafe darf nicht angetreten werden, wenn das Rennen durch eine Safety-Car- oder Virtual-Safety-Car-Phase neutralisiert ist. Wird ein Rennen neutralisiert, während ein Teilnehmer seine Strafe bereits angetreten hat, so wird diese anerkannt, sobald sie vollständig absolviert wurde.

(4) Stop-and Go-Zeitstrafe: Der betroffene Fahrer hat zum Absolvieren der Zeitstrafe in die Boxengasse einzufahren und vor seiner Box, an einem in der Ausschreibung oder in der Fahrerbesprechung festgelegten Platz anzuhalten. Das Fahrzeug muss dort mindestens für die Dauer der verhängten Zeitstrafe (Standzeit) stehen, bevor der Teilnehmer das Rennen wieder aufnehmen darf. Das in der Boxengasse vorgeschriebene Tempolimit ist zu beachten. Eine Stop-and Go-Zeitstrafe darf nicht angetreten werden, wenn das Rennen durch eine Safety-Car- oder Virtual-Safety-Car-Phase neutralisiert ist. Wird ein Rennen neutralisiert, während ein Teilnehmer seine Strafe bereits angetreten hat, so wird diese anerkannt, sobald sie vollständig absolviert wurde.

(5) Zeitstrafe Eine Zeitstrafe wird dem betroffenen Fahrer am Ende des Rennen zu seiner Gesamtfahrzeit addiert.

(6) Bei einer Drive-Through-, einer Stop-and-go-, einer Stop-and-Go-Zeit- sowie einer Zeitstrafe unterliegt das Fahrzeug von der Einfahrt in die Boxengasse bis zur Ausfahrt aus der Boxengasse den Parc Fermé-Bestimmungen. Einzige Ausnahme: Das Anschließen eines Starthilfekabels ist bei einer Stop-and-Go- und einer Stop-and-Go-Zeitstrafe erlaubt.

(7) Die Drive-Through-/Stop-and-Go-/Stop-and-Go-Zeit-/Zeitstrafe wird dem Teilnehmer über einen In-Game-Command, Voice- oder Textchat angezeigt.

(8) Wird die Aufforderung, die Drive-Through-/Stop-and-Go-/ Stop-and-Go-Zeit-/Zeitstrafe anzutreten, nicht befolgt, wird dem betroffenen Fahrer die Schwarze Flagge gezeigt.

(9) Erfolgt die Anzeige der Stop-and-Go-/Drive-Through-/ Stop-and-Go-Zeit-/Zeitstrafe 3 Runden oder weniger vor Beendigung der Renndistanz, so wird bei Nichtbefolgung eine Ersatzstrafe umgewandelt. Die vorgenannten Wertungsstrafen können als Ersatzstrafe auch noch nach Beendigung des Rennens verhängt werden.

Solange nicht abweichend geregelt sind die Ersatzstrafen wie folgt geregelt:

Drive-Through-Strafe: 30 Sekunden Ersatzstrafe

Stop and Go-Strafe: 35 Sekunden Ersatzstrafe

Stop and Go Zeitstrafe: 35 Sekunden zuzüglich der Dauer der Strafzeit (Standzeit) Ersatzstrafe

(10) Bei einem Rennen auf Zeit ist in der Ausschreibung festzulegen, welche Restzeit den in Absatz (9) maßgebenden 5 Runden, in welcher bei Nichtbefolgung der Strafe eine Ersatzstrafe greift, entspricht.

(11) Das Verlassen der Rennstrecke mit Vorteil sowie das Auslassen von Bremskurven im Training und in der Qualifikation hat die Nichtwertung der betreffenden Trainingsrunde und ggfs. der vorherigen oder nächsten Runde zur Folge.

(12) Gegen die in diesem Artikel genannten Strafen ist weder Protest noch Berufung zulässig.

Art. 20 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. 21 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.