



# Regelwerk 2023

## [1. Generelle Informationen](#)

## [2. Fahrzeugauswahl, Lackierung & Klassen](#)

## [3. Veranstaltungen](#)

- 3.1. Eventkalender
- 3.2. Zeitplan

## [4. Servereinstellungen](#)

- 4.1. Generelle Servereinstellungen

## [5. Generelles Verhalten, Spieleinstellungen & Verantwortlichkeiten](#)

- 5.1. Tastenbelegungen
- 5.2. Verhaltensweisen

## [6. Registrierung](#)

- 6.1. Berechtigte Fahrer
- 6.2. Registrierung
  - 6.2.1. Anmeldung
  - 6.2.2. Registrierung nach Saisonstart
- 6.3. Rückzug aus der Serie
- 6.4. Teilnahmen und Nichtteilnahme an Einzelevents
- 6.5. Gaststarter

## [7. Überholen, Fahrzeugkontrolle und Streckenbegrenzungen](#)

- 7.1. Überholen
- 7.2. Übrunden von langsameren Fahrzeugen
- 7.3. Verhalten auf der Strecke

## [8. Anhalten eines Fahrzeuges während des Rennens](#)

- 8.1. Boxenstopps
  - 8.1.1. Definition der Boxenabschnitte
  - 8.1.2. Einfahrt in die Boxengasse
  - 8.1.3. Verhalten in der Boxengasse
  - 8.1.4. Ausfahrt aus der Boxengasse

## [9. Regeln für Multiclass-Rennen](#)

## [10. Regeln für spezielle Veranstaltungen](#)

## [11. Regeländerungen und Verständnisfragen](#)

## [12. Meisterschafts-Offizielle](#)

- 12.1. Rennleitung
- 12.2. Rennkommission

## [13. Beitragende und Sponsoren](#)

## [14. Melden von Vorfällen](#)

## [15. Strafen](#)

- 15.1. Strafen
- 15.2. Strafpunkte

## [16. Wertungssystem](#)

- 16.1. Punktevergabe
- 16.2. Streichergebnis

## [17. Startprozedur](#)

## [18. Neu Startprozedur](#)

## [19. Cheaten](#)

## [20. Preise](#)

## [21. Richtlinien für Rennkommissare](#)

# 1. Generelle Informationen

- a) Die RRVLN ist eine Rennserie mit GT3 und GT4 Fahrzeugen.
- b) Die primäre Kommunikationsplattform der Meisterschaft ist das RRVGT-Forum.
- c) Die Software die für die Serie benutzt wird, ist Raceroom Racing Experience.
- d) Weitere Informationen sind im RRVGT-Forum zu finden.

## 2) Fahrzeugauswahl, Lackierung & Klassen

- a) Zugelassener Content: Alle GTR3, DTM 2021, GTM 2021 und GTR4 Fahrzeuge
- b) Ein Wechsel des Fahrzeugs oder der Lackierung nach Ende der Anmeldephase ist nicht gestattet.
- c) Sollte während der laufenden Saison seitens RaceRoom eine Anpassung der sog. BoP, bzw. der Fahrphysik der Fahrzeuge vorgenommen werden, so wird von der Rennleitung über einen einmaliger Wechsel von einem betroffenen Fahrzeug, oder auf ein betroffenes Fahrzeug entschieden. Entscheidend ist der Umfang der Änderungen für die Fahrzeuge.

## 3) Veranstaltungen

### 3.1 Eventkalender

Datum	Lauf	Strecke	Renndauer in min	in Game Zeit Rennen
04.03.2023	Lauf 1	VLN	90	Mittag
18.03.2023	Lauf 2	VLN	90	Sonnenaufgang
01.04.2023	Lauf 3	VLN	90	Morgens
15.04.2023	Lauf 4	24 Hours	120	Mittag
29.04.2023	Lauf 5	VLN	90	Nachmittag
13.05.2023	Lauf 6	VLN	90	Sonnenuntergang

**Zu der Rennlänge müssen 2 Min hinzugefügt werden, um den versetzten Start zu ermöglichen.**

### 3.2 Zeitplan

Session	von	bis
Training	19:45 Uhr	20:00 Uhr
Fahrerbriefing	19:50 Uhr	20:00 Uhr
Qualifying	20:00 Uhr	20:25 Uhr
Warm-Up	20:25 Uhr	20:28 Uhr
Rennen	20:28 Uhr	- Uhr

Die Zeiten der einzelnen Sessions sind geschätzt und können um einige Minuten abweichen.

***Die Teilnahme an der Fahrerbesprechung ist für Gastfahrer oder neue Fahrer Pflicht. Nach einmaligen Vernehmen kann dieses Ausgelassen werden. Fahrer, die nicht an der Fahrerbesprechung teilnehmen, müssen mit dem Regelwerk besonders vertraut sein.***

## 4) Servereinstellungen

### 4.1 Generelle Servereinstellungen

Eigenschaft	Wert
Difficulty	GetReal
Max Num of Players	36
Fuel Usage	1x
Tire Wear	1x
Visual Damage:	Realistic
Mechanical Damage	On
Race finish duration	600
Flag Rules	Visual Only
Cut Rules	Off
Wrecker Prevention	Off
Mandatory Pitstop	Off
Join in Qualifying	On
None Ready Pitlane Start Delay	10
Time of Day Multiplier	Off

### 4.2 Performance Gewichte

Folgende Gewichte werden anhand des letzten Rennergebnis vergeben:

- 1.Platz :30 KG
- 2.Platz: 20 KG
- 3.Platz: 15 KG
- 4.Platz: 10 KG
- 5.Platz: 5 KG

## **5) Generelles Verhalten, Spieleinstellungen & Verantwortlichkeiten**

### **5.1 Tastenbelegungen**

Alle für die Simulation notwendigen Tasten müssen belegt sein

- a) Es wird dringend empfohlen, sowohl die Minimap des Spiels als auch die Crew Chief App (oder ähnliche Apps) zu jeder Zeit aktiviert zu haben. Die Rennkommissare werden bei der Beurteilung von Vorfällen davon ausgehen, dass beide Features eingeschaltet waren.
- b) Die Benutzung der Ingame-Chat Funktion ist in keiner Session eines Events gestattet, mit Ausnahme der Rennleitung. Die Benutzung der Chatfunktion in RaceRoom wird von den Rennkommissaren bestraft.

### **5.2 Verhaltensweisen**

- a) Die Strecke darf grundsätzlich nur in Fahrtrichtung befahren werden. Die Benutzung des Rückwärtsganges ist nur gestattet um sich von einem Hindernis zu lösen.
- b) Das absichtliche Verlassen des Servers während dem Rennen ist nicht gestattet, da es dadurch zu technischen Problemen für die anderen Fahrer kommen kann.
- c) Bei jeder Ein-, Aus- und Durchfahrt der Boxengasse unabhängig der Session ist der Pit Limiter zu aktivieren. Automatische Strafen sind aktiv und bei deutlicher Zuwiderhandlung behält sich die Rennkommission vor zusätzlich eine Strafe auszusprechen.
- d) Die Anmeldung bei der RaceApp mit Klarnamen ist für jeden Teilnehmer verpflichtend. Fahrer ohne gültige Raceapp-Anmeldung bekommen keine Starterlaubnis.

## **6) Registrierung**

### **6.1 Berechtigte Fahrer**

- a) Grundsätzlich sind alle Fahrer zur Anmeldung zugelassen
- b) Die Meisterschafts-Offiziellen und Sponsoren haben einen

garantierten Startplatz in dieser Rennserie.

- c) Die Registrierung im Forum <https://forum.rrvgt.de/> ist verpflichtend. Der Account im Forum muss zur Kommunikation eurem ingame/raceapp Namen zuzuordnen sein.

## **6.2 Registrierung**

### **6.2.1 Anmeldung**

- a) Die Fahrer Anmeldungen werden über die Seite [www.raceapp.eu/rrvgt](http://www.raceapp.eu/rrvgt) vorgenommen, indem Klasse und Fahrzeug ausgewählt werden.
- b) Alle nötigen Information gibt es in der Ankündigung auf: [forum.rrvgt.de](http://forum.rrvgt.de)

### **6.2.2 Gaststarter/Registrierung nach Saisonstart**

- a) Eine Registrierung zur Liga nach Saisonstart ist möglich.
- b) Gaststarter sind willkommen.

Fahrer die nur einzelne Rennen fahren möchten, können sich über eine Anmeldung in der RaceApp Punkt "Gaststarter" für das nächste Rennen eintragen. Diese Fahrer erhalten nach den Stamffahrern einen Startplatz für das Rennen.

- c) Gaststarter werden mit in die Wertung genommen.
- d) Bei Abmeldungen eines Fahrzeugs von der Meisterschaft kann dieser Startplatz neu besetzt werden.
- e) Gaststarter bekommen 25 Kg Zusatzgewicht. Dafür muss Lukas Salenga, im Forum "NanoLPLukas", die R3E-ID mindestens 3 Stunden vor dem Serverstart zugesendet werden.
- f) Gaststarter dürfen nur das gleiche Fahrzeugmodell innerhalb einer Klasse über die Saison benutzen.
- g) Gaststarter werden voll gewertet.

## **6.3 Rückzug aus der Serie**

- a) Wenn sich ein Fahrer aus der gesamten Meisterschaft zurückziehen möchte, muss er dies an geeigneter Stelle im RRVGT-Forum bekannt geben. Die Rennleitung muss den Teilnehmer dann aus der Teilnehmerliste auf [www.raceapp.eu/rrvgt](http://www.raceapp.eu/rrvgt) streichen.
- b) Das Fahrzeug behält alle Punkte in allen Wertungen die es bisher gesammelt hat.

## **6.4 Teilnahme und Nichtteilnahme an Einzelevents**

- a) Jedes Fahrzeug muss die Teilnahme an einer Veranstaltung über die Raceapp

im entsprechenden Rennen bestätigen. Das Fenster für die An- und Abmeldungen öffnet 14 Tage vor der Veranstaltung und endet 3h vorher. Ein Versäumnis wird gem. Strafenkatalog geahndet.

- b) Wenn ein Fahrer sich für eine einzelne Veranstaltung abmelden möchte, so muss er sich bis spätestens 3 Stunden vor dem Start der Veranstaltung in der Raceapp vom entsprechenden Rennen abmelden. Wird die Abmeldung versäumt, kann dies von der Rennkommission entsprechend des Strafenkatalogs bestraft werden  
Ebenso wird gem Strafenkatalog geahndet, wer seine Teilnahme bestätigt, am Lauf jedoch nicht teilnimmt.

Wenn die Bestätigung versäumt wird, kann der Start verweigert werden.

- c) Bei zweimaliger Nichtteilnahme ohne erfolgte Abmeldung kann das Fahrzeug von der Rennleitung aus der Serie ausgeschlossen werden.

## **7) Überholen, Fahrzeugkontrolle und Streckenbegrenzungen**

### **7.1 Überholen**

- a) Wie es die Umstände zulassen, darf sowohl links wie auch rechts überholt werden.
- b) Die Strecke darf nicht absichtlich und ohne gerechtfertigten Grund verlassen werden.
- c) Auf jeder Geraden ist mehr als ein Wechsel der Linie zum Verteidigen der Position nicht gestattet.
- d) Jeder Fahrer der nach Verteidigung seiner Position von der "Kampflinie" auf die Rennlinie zurückkehrt, muss bei der Anfahrt auf die nächste Kurve eine Fahrzeugbreite Platz zum Streckenrand lassen.
- e) Manöver die anderen Fahrer behindern, so wie vorsätzliches Abdrängen eines Fahrzeuges über die Streckenbegrenzung oder jeder andere abnorme Wechsel der Linie ist streng verboten.
- f) Jeder Fahrer der gegen die oben genannten Artikel verstößt kann den Rennkommissaren gemeldet werden.

### **7.2 Überrunden von langsameren Fahrzeugen**

- a) Ein allein fahrendes Fahrzeug darf die komplette Breite der Strecke benutzen. Sobald sich von hinten ein schnelleres Fahrzeug nähert das überrunden möchte, muss diesem Fahrzeug bei der ersten sich bietenden Gelegenheit, spätestens jedoch nach einer halben Runde, die Möglichkeit zum Überrunden gegeben werden. Das schnellere Fahrzeug wird dem langsameren Fahrer durch blaue Flaggen angezeigt. Ein Ignorieren der blauen Flaggen kann zur Bestrafung durch die Rennkommissare führen.
- b) Für ein sicheres Überrundungsmanöver sind sowohl der "Überrunder" als auch der "zu Überrundende" verantwortlich. Wenn der schnellere Fahrer die Überrundung nicht ohne Gefährdung des langsameren Fahrers durchführen kann, muss er auf eine Möglichkeit warten bei der die Überrundung ohne Gefahr ausgeführt werden kann. Jeder Fahrer der ein langsames Fahrzeug

gefährdet, bedrängt oder einen Unfall verursacht kann den Rennkommissaren gemeldet werden.

- c) Der zu Überrundende sollte nach Möglichkeit eine Gerade nutzen um dort abseits der Linie ggf. kurz zu lufpen. In Kurvendurchfahrten kann die Linie freigegeben werden. Diese Regeln gelten auch dann, wenn der langsamere Fahrer in einem Zweikampf um eine Position ist, sofern er sich nicht neben seinem Kontrahenten befindet. In diesem Fall hat sich der "Überrunder" zu gedulden. Allerdings gilt auch hier, dass spätestens nach einer halben Runde der schnellere Fahrer durchgelassen werden muß. Der Zweikampf ist hier zu unterbrechen.

An gefährlichen Stellen (z.B. kleine enge Schikanen) sollten durch den langsameren Fahrer keine Angebote zum Überholen gemacht werden.

### 7.3 Verhalten auf der Strecke

- a) Fahrer müssen zu jeder Zeit die Strecke benutzen. Um Unklarheiten zu vermeiden: die weißen Linien welche die Strecke begrenzen sind Teil der Strecke, die Curbs jedoch nicht. Sollte ein Fahrzeug die Strecke verlassen, darf auf die Strecke zurückgekehrt werden. Die Rückkehr auf die Strecke darf nur erfolgen, wenn dadurch kein anderer Fahrer behindert wird und für den zurückkehrenden Fahrer kein Vorteil entsteht. Die Strecke gilt als verlassen, wenn kein Teil des Fahrzeuges mehr Kontakt zur Strecke hat.
- b) Wiederholungen von ernsthaften Fehlern oder offensichtliche Defizite bei der Fahrzeugbeherrschung (z.B. wiederholtes Verlassen der Strecke) können den Rennkommissaren gemeldet werden und können die Verhängung von Strafen bis zu und einschließlich dem Ausschluss eines Fahrers aus der Meisterschaft nach sich ziehen.
- c) Es ist nicht erlaubt ein Fahrzeug unnötig langsam, unberechenbar oder in einer anderen Weise gefährlich zu bewegen.
- d) Wird eine gelbe Flagge geschwenkt, ist mit erhöhter Vorsicht zu fahren. Es muss immer die Möglichkeit gewährleistet sein, einer Gefahrensituation auszuweichen. Sollte es durch nicht angepasste Geschwindigkeit / Vorsicht zu einem Kontakt kommen, kann diese als Rammen gewertet werden und auch dementsprechend bestraft werden.
- e) Ein beschädigtes, langsames Fahrzeug hat sich auf seinem Weg zur Boxengasse stets am Fahrbahnrand aufzuhalten. Dabei soll die Ideallinie freigehalten werden. Bei einem Vergehen müssen Strafpunkte vergeben werden.
- f) Sollte ein Fahrzeug außerhalb der Boxengasse zum Stehen kommen und sich nicht aus eigener Kraft, innerhalb einer angemessenen Zeit, aus dem Gefahrenbereich entfernen lassen, hat der Fahrer dieses Fahrzeuges sich per Tastendruck in die Box zu setzen, damit kein anderer Fahrer behindert oder gefährdet wird.
- g) Das Benutzen der "Escape-Taste" ist außerhalb der Boxengasse untersagt. Das Verbot gilt für Qualifying und Rennen.

Ausnahme: Punkt 7.3. f)

# 8) Anhalten eines Fahrzeugs während des Rennens

## 8.1 Boxenstopps

### 8.1.1 Definition der Boxenabschnitte

- a) Der Teil der Strecke der von der Strecke zur Boxengasse führt wird "Boxeneinfahrt" genannt. Eine weiße Linie trennt Boxeneinfahrt und Strecke.
- b) Die "Boxengasse" beginnt an der weißen Linie die den Anfang der Geschwindigkeitsbegrenzung anzeigt und endet an der weißen Linie die das Ende der Geschwindigkeitsbegrenzung anzeigt.
- c) Die "Box" ist der jedem Fahrer durch die Simulation zugeteilte Bereich in der Boxengasse. Sie wird durch ein rotes Rechteck auf dem Boden gekennzeichnet.
- d) Der Teil der Strecke der aus der Boxengasse auf die Strecke führt wird "Boxenausfahrt" genannt. Eine weiße Linie trennt Boxenausfahrt und Strecke.

### 8.1.2 Einfahrt in die Boxengasse

- a) Die Einfahrt in die Boxengasse ist nur durch die Boxeneinfahrt gestattet.
- b) Jeder Fahrer der in die Boxengasse einfahren möchte ist dafür verantwortlich, dass dadurch kein anderer Fahrer gefährdet wird.
- c) Außer in Fällen von höherer Gewalt (als solches von den Rennkommissaren akzeptiert) ist das Überfahren der weißen Linie an der Boxeneinfahrt in keiner Richtung erlaubt. Die Linie gilt als überfahren, wenn ein beliebiges Teil des Fahrzeugs die Linie berührt.

### 8.1.3 Verhalten in der Boxengasse

- a) Der Geschwindigkeitsbegrenzer (Pit Limiter) muss in allen Sitzungen einer Veranstaltung (Training, Qualifikation, Rennen) beim Befahren der Boxengasse genutzt werden. Jeder Fahrer ist dafür verantwortlich zu wissen wie der Geschwindigkeitsbegrenzer genutzt wird.
- b) Ein Fahrer darf so lang er möchte an seiner Box bleiben. Wenn ein Fahrer jedoch nicht länger an einem Rennen teilnehmen möchte, muss er sein Fahrzeug mittels der Escape-Taste (oder der der Funktion zugewiesenen Taste) zurücksetzen, selbst wenn das Fahrzeug bereits an der Box steht.

### 8.1.4 Ausfahrt aus der Boxengasse

Außer in Fällen von höherer Gewalt (als solches von den Rennkommissaren akzeptiert) ist das Überfahren der weißen Linie an der Boxenausfahrt nicht erlaubt. Die Linie gilt als überfahren, wenn ein beliebiges Teil des Fahrzeugs die Linie berührt.

## 9) Regeln für Multiclass-Rennen

- a) Ein "Multiclass-Rennen" findet statt, wenn verschiedene Fahrzeuge mit verschiedenen Performance-Klassen zur selben Zeit dieselbe Strecke befahren.
- b) Alle Artikel dieses Regelwerks bleiben in Multiclass-Rennen unberührt.
- c) Wenn ein Fahrzeug aus einer schnelleren Klasse hinter ein Fahrzeug aus einer langsameren Klasse zurückfällt und dieses dann überholen möchte, gilt dies als normaler Kampf um Positionen. Der Fahrer des langsameren Fahrzeugs darf seine Position gegen den schnelleren Fahrer verteidigen.

## 10) Regeln für spezielle Veranstaltungen

Diese Serie enthält keine speziellen Events.

## 11) Regeländerungen & Verständnisfragen

- a) Falls eine beliebige Regel dieses Regelwerks, einschließlich Anhängen, unbrauchbar, nicht anwendbar oder ungültig wird, aus welchen Gründen auch immer, bleiben alle anderen Regeln davon unberührt.
- b) In besonderen Fällen kann die Rennleitung in Absprache mit den Administratoren Entscheidungen abseits des Regelwerks treffen oder dies ändern. Jede Änderung der Regeln muss über die primäre Kommunikationsplattform an alle Teilnehmer kommuniziert werden.
- c) Wenn ein Teilnehmer Teile dieses Regelwerks, einschließlich Anhängen, nicht versteht oder Fragen zu einer solchen hat, sollte er ein Mitglied der Rennleitung oder Rennkommission um Klärung bitten.

## 12) Meisterschafts-Offizielle

### 12.1 Rennleitung

Lukas Salenga und Julian Mikczinski

## 13) Beitragende & Sponsoren

Chris Racki  
RRVGT-Leitung  
Julian Mikczinski

## 14) Melden von Vorfällen

- a) Ein Vorfall darf nur von einem Fahrer gemeldet werden, der direkt an dem jeweiligen Vorfall beteiligt war. In Fällen von schwerer Regelverletzung darf die Rennleitung Vorfälle an die Rennkommission melden ohne einen beteiligten Fahrer hinzuzuziehen. In diesem Fall muss von mindestens 50% der Rennleitung entschieden werden den Vorfall zu melden.
- b) Vorfälle müssen über folgenden Link gemeldet werden:

Da in den letzten Jahren keine Meldungen vorgenommen wurden, bitte bei Lukas Salenga melden, falls das Formular benötigt wird. Der Meldezeitraum wird dementsprechend angepasst.

- c) Bei einem gemeldeten Vorfall behält sich die Rennkommission das Recht vor, die betroffenen Fahrer zur Klärung der Situation einzubestellen.
  - d) Ein Vorfall darf erst am Folgetag des Rennens gemeldet werden. Von diesem Zeitpunkt an dürfen Vorfälle 7 Tage lang gemeldet werden. Vorfälle die außerhalb dieses Zeitfensters gemeldet werden, müssen nicht von der Rennkommission bearbeitet werden.
  - e) Vorfälle, die am letzten Tag des Zeitfensters bis 23:59 deutscher Zeit gemeldet wurden, werden noch bearbeitet.
  - f) Ungeachtet dessen wie die Entscheidung der Rennkommission ausfällt ist die Entscheidung endgültig
  - g) Jeder Fahrer sollte das Regelwerk inklusive Anhänge gelesen und verstanden haben bevor er einen Vorfall meldet. Im Zweifel sollte ein Mitglied von der Rennleitung oder Rennkommission kontaktiert werden.
  - h) Gemeldete Vorfälle werden von der Rennkommission bis spätestens 24 Stunden vor dem Start des nächsten Rennens bearbeitet werden. Die Entscheidungen der Stewards müssen bis dahin im RRVGT-Forum im entsprechenden Thema bekannt gegeben werden.
  - i) Wenn ein oder mehrere Rennkommissare in einem gemeldeten Vorfall direkt oder indirekt involviert sind, werden zur Beurteilung des Vorfalls die entsprechenden Rennkommissare durch Mitglieder der „Meisterschafts-Offiziellen“ ersetzt.
  - j) Sollte ein Fahrer mit der Entscheidung der ReKo nicht einverstanden sein, hat er die Möglichkeit sich per PN an die Rennleitung zu wenden.
  - k) Bilder, die zur Bewertung eingereicht werden, müssen mit "Rundenzahl Leiste" versehen sein. Dazu muss man in den Optionen die Taste "Kreislauf zwischen Replay HUD" unter Steuerungseinstellungen -> Sekundäre Funktionen belegen. Damit wird dann die Runde oben im Screen angezeigt.
- l) Meldungen, die nicht der geforderten Form entsprechen, werden von der Rennkommission verworfen.**

## 15) Strafen

### 15.1 Strafen

Die folgenden Strafen können durch die Rennkommission verhängt werden

Wert	Strafe
P00	Keine Strafe / Freispruch

<b>P01</b>	schriftliche Verwarnung
<b>P02</b>	1 Punkt Abzug in allen Wertungen
<b>P03</b>	2 Punkte Abzug in allen Wertungen
<b>P04</b>	5 Punkte Abzug in allen Wertungen
<b>P05</b>	10 Punkte Abzug in allen Wertungen
<b>P06</b>	15 Punkte Abzug in allen Wertungen
<b>P07</b>	Aberkennung aller Punkte aus der jeweiligen Veranstaltung
<b>P08</b>	Ausschluss von der Qualifikation für die nächste Veranstaltung
<b>P09</b>	Ausschluss für alle Sitzungen der nächsten Veranstaltung
<b>P10</b>	Ausschluss für alle Veranstaltungen der laufenden Saison
<b>P11</b>	Aberkennung aller bisher erreichten Punkte in der Meisterschaft
<b>P12</b>	+X,XX Sekunden zur Gesamtrennzeit für das jeweilige Rennen
<b>P13</b>	X,X Punkte Abzug in allen Wertungen
Die Werte für P12 und P13 können frei von der Rennkommission für den vorliegenden Fall gewählt werden.	
<b>P14</b>	Benutzung der Chatfunktion während einer Sitzung: 5 Punkte Abzug in allen Wertungen
<b>P15</b>	Nichtteilnahme an einem Lauf ohne fristgerechte Abmeldung: 15 Punkte Abzug in allen Wertungen
<b>P16</b>	Teilnahme an einem Lauf ohne fristgerechte Bestätigung, oder Nichtteilnahme an einem Lauf trotz fristgerechter Bestätigung: 7 Punkte Abzug in allen Wertungen

## 16) Wertungssystem

Das Wertungssystem wird durch die Seite [www.raceapp.eu](http://www.raceapp.eu) ermöglicht:

Wir nutzen ein Punktesystem welches auf der echten VLN basiert.

$$\text{Points} = 10 * (\text{ParticipantsInClass} + 0.5 - \text{PositionInClass}) / (\text{ParticipantsInClass})$$

## 16.2 Streichergebnis

Keines. Es werden alle Rennen gewertet.

## 17) Startprozedur

- a) Die Simulation wird die Fahrzeuge automatisch anhand der Ergebnisse aus der Qualifikation in der Startaufstellung aufstellen.
- b) Der Start erfolgt stehend. Das Rennen ist für Klasse 1 freigegeben sobald die Ampel auf Grün schaltet. Klasse 2 startet mit 2 Min Verzögerung.

## 18) Neustartprozedur bei Serverabsturz

- a) Im Falle eines Server Absturzes wird das Rennen neu gestartet, wenn weniger als 75% der Renndistanz absolviert wurden. Wurde mehr gefahren wird das Ergebnis der letzten Zieldurchfahrt normal gewertet.
- b) Nach einem eventuellen Serverabsturz müssen sich alle Fahrer im Channel "Briefing R3E " auf dem RRVGT-Teamspeak einfinden.
- c) Neustartprozeduren:
  - Fall 1:** Server stürzt während der Qualifikation ab  
Das Event wird mit den ursprünglichen Sitzungslängen neu gestartet
  - Fall 2:** Server stürzt während dem Rennen ab  
Das Event wird mit den folgenden Sitzungslängen neu gestartet
    - Training. 5 Minuten (Join-Phase)
    - Rennen: Übrige Rennzeit des Hauptrennens, aufgerundet auf 5 Minuten
- d) Die Reihenfolge aus dem abgebrochenen Rennen wird innerhalb der ersten 5 Minuten des Rennens durch die Rennleitung auf der Strecke wiederhergestellt.
- e) Es erfolgt ein manueller fliegender Start
- f) Die genaue Prozedur für den fliegenden Start wird im Teamspeak bekannt gegeben.
- g) Am Neustart dürfen nur Fahrer teilnehmen, die zum Zeitpunkt des Serverabsturzes noch am Rennen beteiligt waren.
- h) Kann das Rennen aus irgendwelchen Gründen nicht neu gestartet werden, wird die Rennleitung versuchen zusammen mit den Fahrern die Rennergebnisse so gut möglich zu rekonstruieren. Wenn die erste Runde aber weniger als 75% absolviert wurden gibt es die Hälfte der normalen Punkte.

## 19) Cheaten

Es ist nicht gestattet, externe Programme oder Daten zu verwenden, welche die Funktionen der Simulation ändern um dadurch einen Wettbewerbsvorteil zu erlangen. Fahrer, die dies trotzdem versuchen sollten, erhalten einen permanenten Bann von allen Bereichen der RRVGT Community.

Wir werden den Fall unter Umständen auch an Dritte. z.B. Softwareentwickler + anderen Communities weiterleiten.

Sollte eine Verwendung einer "Software" nicht direkt in den Dateien nachgewiesen werden können, es jedoch aufgrund von Videobeweisen offensichtlich ist, dass das Fahrverhalten des Autos mit normalen Spielfunktionen nicht zu erklären ist, so ist auch dieses Video als Beweis ausreichend.

Es werden sowohl Meldungen von anderen Fahrern bearbeitet, als auch proaktive Kontrollen durchgeführt.

Tools wie Motec oder ähnliche Programme, die Informations- und keine Leistungsvorteile bieten sind zulässig.

## 20) Preise

Alle, die mindestens 5 Rennen nach Regelwerk absolviert haben, werden am Ende der Saison in einen Lostopf geworfen und haben eine Chance auf eine RRVLN Special Trophäe.

Für die jeweiligen Klassensieger gibt es 1000 VRPs.

## 21) Richtlinien für Rennkommissare

Die folgenden Artikel stellen eine Hilfestellung für die Rennkommissare zur Beurteilung von Vorfällen dar. Es sind keine festgeschriebenen Regeln und es kann sich daher nicht auf diese berufen werden.

### 21.1 Regeln

#### 21.1.1 Die „One-Move-Regel“

Wenn ein Fahrer auf einer Geraden vollständig vor einem anderen Fahrer fährt, darf er die Linie einmalig nach links oder rechts wechseln. Dieser Linienwechsel darf - innerhalb der Streckenbegrenzung - beliebig groß sein, und er darf so schnell oder langsam ausgeführt werden wie der Fahrer möchte. Er darf plötzlich komplett auf eine Seite ausweichen oder aber auch die komplette Länge der Geraden nutzen um langsam den Wechsel der Linie durchzuführen. Mehr als ein Spurwechsel auf einer Geraden wird "weaving" ("schlängeln") genannt und ist nicht gestattet. (*"Mehr als ein Wechsel der Linie zum Verteidigen der Position ist nicht gestattet"*). (**Siehe Bild 1.1 und 1.2**)

#### 21.1.2 Die "One-Move-Regel" an ihre Grenzen bringen

- a) Fahrer haben die "One-Move-Regel" schon oft gebogen und sehr großzügig ausgelegt, indem sie argumentiert haben, dass der zweite Linienwechsel Teil der Rennlinie für die nächste Kurve ist. Es gibt zwei Fälle in denen das passieren kann.
- b) Der erste Fall tritt auf, wenn ein Fahrer den ersten Linienwechsel zum Verteidigen der Position nach innen durchführt, und dann in der Anfahrt auf die

nächste Kurve zurück nach außen zieht, um eine bessere Linie für die Kurvenfahrt zu bekommen. Dies wird recht häufig beobachtet und wird als akzeptabel angesehen, mit einem wichtigen Vorbehalt: Wenn der verteidigende Fahrer zurück nach außen zieht, muss er mindestens eine Wagenbreite Platz zwischen seinem Fahrzeug und der Streckenbegrenzung lassen, um dem Angreifer zu ermöglichen den Angriff auf der Außenbahn fortzuführen. Dies ist unter Artikel 2.2.4 des Regelwerks festgelegt (*“Jeder Fahrer der nach Verteidigung seiner Position von der ‘Kampflinie’ auf die Rennlinie zurückkehrt, muss bei der Anfahrt auf die nächste Kurve eine Fahrzeugbreite Platz zum Streckenrand lassen”*). **(Siehe Bild 1.3)**

- c) Der zweite Fall tritt auf, wenn der Verteidiger nach außen zieht um daraufhin nach innen zu ziehen um einen Knick in der Geraden zu befahren (Beispiel: Der Knick in Spa zwischen Raidillon und Kemmel). Es ist streitbar ob das ein oder zwei Linienwechsel sind. **(Siehe Bild 1.4)**

### 21.1.3 Fahren nebeneinander

- a) Wenn ein Fahrer auf einer Geraden vollständig vor einem anderen Fahrer ist, können beide die volle Breite der Strecke nutzen (die “One-move-Regel” muss hierbei beachtet werden). Anders sieht die Sache aus, wenn sich die beiden Fahrzeuge überlappen, sich also nebeneinander befinden, denn seitliche Bewegungen können jetzt eine Kollision verursachen. Wenn zwei Fahrzeuge sich nebeneinander befinden, egal zu welchen Teilen, müssen die Fahrer den Platz des anderen Fahrers respektieren. Es ist unerheblich wer vorne ist oder wie weit vorne ein Fahrer ist, ein Fahrer darf keine Bewegung ausführen, die in den vom anderen Fahrzeug eingenommenen Platz führen würde. Beide Fahrer haben das Recht in einer geraden Linie weiterfahren zu dürfen. Theoretisch können sich Fälle ergeben, in denen beide Fahrer zeitgleich einen Richtungswechsel vornehmen der zu einem Unfall führt. Die Verantwortlichkeit für den Unfall wäre dann zu teilen. In der Praxis jedoch finden zwei Richtungswechsel höchst selten zeitgleich statt. Sehr aggressives Bedrängen eines Fahrers auf einer Geraden ist nicht gestattet. Theoretisch wird ein Fahrer auch unter starker Bedrängnis durch einen anderen Fahrer nicht zu einem Spurwechsel gezwungen. Da Fahrer jedoch menschlich sind, wird der scheinbar bedrängte Fahrer wahrscheinlich mit einem spontanen Ausweichmanöver darauf reagieren. Wie aggressiv ist zu aggressiv? Dies fällt in eine Grauzone, die vom sehr ungenau formulierten Artikel 2.2.5 des Regelwerks angesprochen wird. (*“Manöver, die andere Fahrer behindern, sowie vorsätzliches Abdrängen eines Fahrzeuges über die Streckenbegrenzung oder jeder andere abnorme Wechsel der Linie ist streng verboten”*).

### 21.1.4 Einfahrt in die Bremszone

- a) Auf einer Geraden hat ein Fahrer das Recht seine Linie plötzlich zu wechseln, er darf dabei auch die komplette Breite der Strecke nutzen solange er vollständig vor dem Fahrzeug des Angreifers fährt. Dieses Recht hat er nicht in der Bremszone oder in der Anfahrt zu dieser. Plötzliche Spurwechsel in der Anfahrt zur Bremszone oder in der Bremszone selbst werden als höchst gefährlich eingestuft, da sie den Angreifer ohne Möglichkeit zum Ausweichen in Bedrängnis bringen. Diese Regel wird nicht ausdrücklich im Regelwerk erwähnt, wird aber als “abnormer” Linienwechsel in Artikel 2.2.5 des Regelwerks angesprochen (*“Manöver die anderen Fahrer behindern, sowie*

*vorsätzliches Abdrängen eines Fahrzeuges über die Streckenbegrenzung oder jeder andere abnorme Wechsel der Linie ist streng verboten“).*

- b) Ein bestimmtes Maß an Linienwechsel ist erlaubt, da eine optimale Rennlinie ein gewisses Maß an “trail-braking” (“in die Kurve hineinbremsen”) erfordert. Letzendlich liegt es an der Rennkommission je nach Situation über das angewandte Maß an Richtungswechseln zu urteilen

### **21.1.5. Ansprüche auf den Kurvenscheitelpunkt**

- a) Sobald eine Kurve beginnt, sagt das Regelwerk fast nichts mehr aus, sieht man einmal davon ab, dass die Fahrzeuge die Strecke nicht verlassen dürfen. Das Regelwerk beruft sich hier auf lange etablierte Normen im Rennsport, die vielleicht nicht allen bekannt sind und die signifikanten Grauzonen enthalten.
- b) Heutzutage ist es generell akzeptiert, dass der Angreifer mindestens mit der Hälfte seines Fahrzeuges neben dem Verteidiger sein muss um einen gerechtfertigten Anspruch auf den Scheitelpunkt zu haben. Der Angreifer sollte diese Position jedoch nicht dadurch erreicht haben, dass er mit wesentlich überhöhter Geschwindigkeit in die Kurve eingefahren ist. Diese Methode wird “Dive-Bombing” genannt. Wenn aber beide Fahrzeuge ungefähr zur Hälfte nebeneinander in die Kurve einfahren und dann ein Unfall passiert, sollte dies als Rennunfall angesehen und entsprechend von den Rennkommissaren auch so bewertet werden. **(Siehe Bilder 2.1, 2.2 und 2.3)**

### **21.1.6. Der “Switch-Back”**

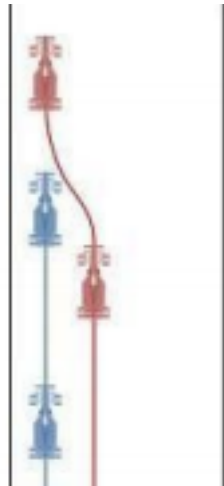
- a) In Haarnadel-Kurven ist eine alternative Methode zum Überholen möglich, welche manchmal “Switch-Back” genannt wird.
- b) Wenn der Verteidiger die Innenbahn nimmt, kann der Angreifer versuchen die Kurve weit außen anzufahren. Dies resultiert in einem späteren Scheitelpunkt, einer geraderen Linie beim Beschleunigen, und somit einem schnelleren Kurvenausgang.
- c) Um sich hiergegen zu verteidigen, entscheiden Fahrer sich häufig dazu, am Scheitelpunkt durch späteres Gas geben zu “bummeln”. Da der Angreifer über die gleiche Linie muss, entsteht durch den Verteidiger dann ein Hindernis auf der Linie. Der Angreifer kann jetzt also nicht aus der Kurve beschleunigen bis der Verteidiger ebenfalls beschleunigt hat, was dem Angreifer den Vorteil des späteren Scheitelpunkts nimmt. “Bummeln” am Scheitelpunkt wird als akzeptable Verteidigungsmöglichkeit angesehen, das Maß an Verzögerung ist jedoch nicht definiert. Ein Fahrer kann selbstverständlich nicht zum vollständigen Stillstand kommen, darüber hinaus gibt es allerdings keine klaren Richtlinien. **(Siehe Bilder 3.1 und 3.2)**

### 21.1.7. Überholen auf der Außenbahn

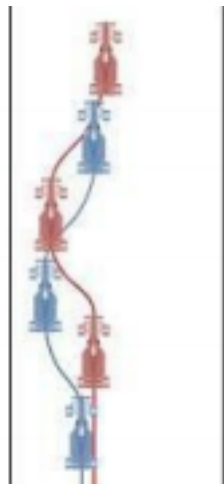
- a) Ein Verteidiger, der auf der Innenbahn überholt wird, wird manchmal versuchen seine Position über die Außenbahn zu verteidigen. Alternativ kann ein Angreifer versuchen, gegen einen Verteidiger der die Innenbahn hält, auf der Außenbahn zu überholen. Einige der besten Überholmanöver in der Geschichte des Rennsports wurden auf diese Methode durchgeführt.
- b) Wenn der Fahrer auf der Außenbahn am Scheitelpunkt bereits mit mehr als seinem halben Fahrzeug führt, darf er nach innen auf die Rennlinie ziehen, in Einklang mit Artikel 4.5 dieses Dokuments.
- c) Wenn der Fahrer auf der Außenbahn am Scheitelpunkt nicht weit genug vorne ist um Anspruch auf den Scheitelpunkt zu haben, kann er den Angriff auf der Außenbahn fortsetzen. In diesem Fall können sich Konflikte über den Kurvenausgang ergeben. Der Fahrer auf der Außenbahn möchte seine Bahn an der Außenseite fortführen, während der Fahrer auf der Innenbahn eine schnellere, geradere Linie am Kurvenausgang befahren möchte, indem er sich bis zum äußeren Rand der Strecke tragen lässt. Wem gehört also die Außenbahn am Kurvenausgang? Wer ist für eine eventuelle Kollision verantwortlich? Die Debatten über diese Situation gehen viele Jahre zurück.
- d) Das heutige Leitprinzip lautet, dass der Fahrer auf der Außenbahn mindestens gleichauf mit dem anderen Fahrzeug sein sollte (Vorderachsen beider Fahrzeuge auf gleicher Höhe), um einen Anspruch auf die Rennlinie am Kurvenausgang zu haben. Je nach Kurve und involvierten Fahrzeugen kann entweder die innere oder die äußere Linie die schnellere für die Kurve sein, was bedeutet, dass das Fahrzeug auf der Außenbahn während der Kurvenfahrt auf das andere Fahrzeug entweder gewinnt oder verliert. Daher sind für die Beurteilung solcher Situationen die relativen Positionen der Fahrzeuge zueinander am Kurvenausgang ausschlaggebend, nicht die Positionen am Kurveneingang oder Kurvenscheitelpunkt.
- e) Wenn der Fahrer auf der Innenbahn am Kurvenausgang zurückliegt, muss er dem Fahrer auf der Außenbahn Platz lassen.
- f) Wenn der Fahrer auf der Innenbahn am Kurvenausgang vorne liegt, ist es die Pflicht des Fahrers auf der Außenbahn zurückzuziehen oder auszuweichen um eine Kollision zu vermeiden. In diesem Fall darf sich der Fahrer auf der Innenbahn am Kurvenausgang nach außen tragen lassen. Während der Fahrer dazu angehalten ist der Rennlinie zu folgen - jedoch nicht exakt, da die Linie sich durch den engeren Kurveneingang geändert hat - kann er doch zu einem gewissen Maß entscheiden wie aggressiv er den Fahrer auf der Außenbahn ausschließen möchte. Die Frage wie aggressiv er dabei sein darf fällt in eine der am kontroversesten diskutierten Grauzonen des modernen Motorsports. **(Siehe Bilder 4.1 und 4.2)**

**Bilder zur Veranschaulichung der einzelnen Fälle**

Hinweis: Das blau dargestellte Auto ist der Verteidiger, das rote dargestellte der Angreifer.



*Bild 1.1 "One-Move-Regel": Ein Wechsel der Linie ist erlaubt.*



*Bild 1.2 "One-Move-Regel": Mehrere Wechsel der Linie ("weaving") ist nicht gestattet.*

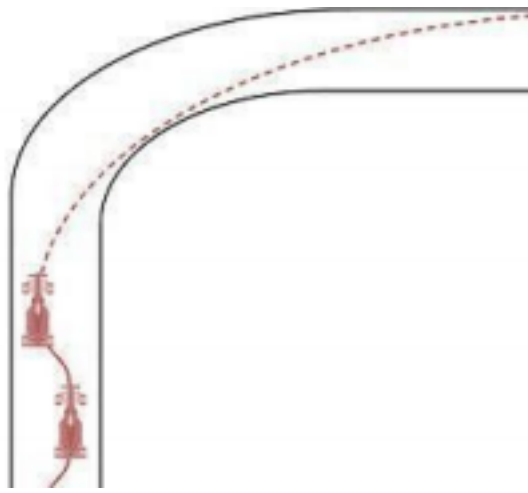


Bild 1.3 "One-Move-Regel": Fahrzeug zieht nach innen um danach für die Kurve zurück auf die Außenbahn zu fahren.

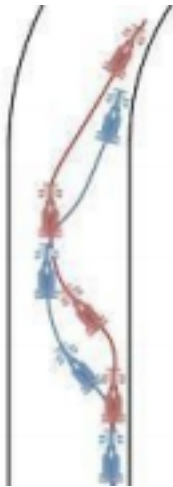


Bild 1.4 "One-Move-Regel": Fahrzeug zieht nach außen, danach wieder nach innen um den Knick in der Geraden zu fahren.

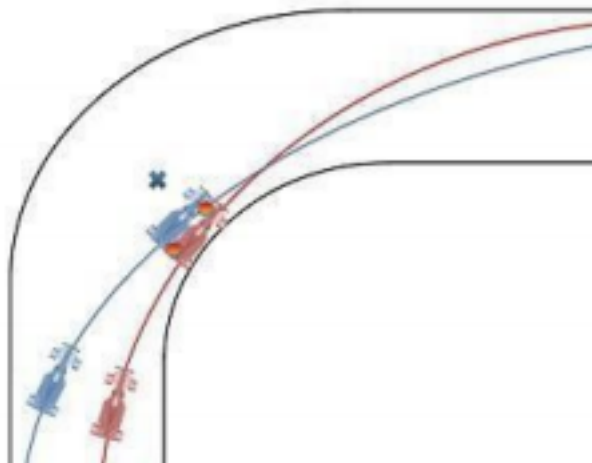
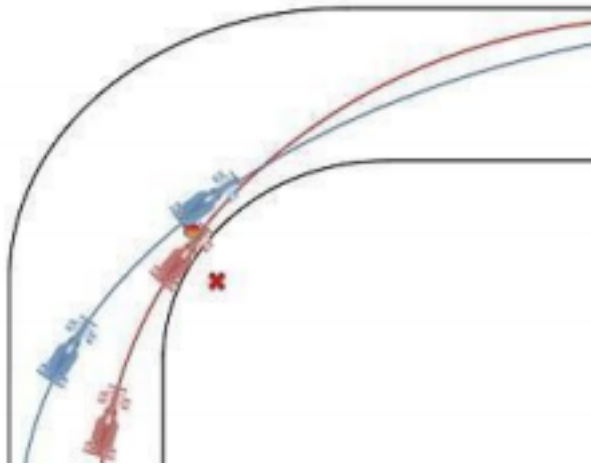
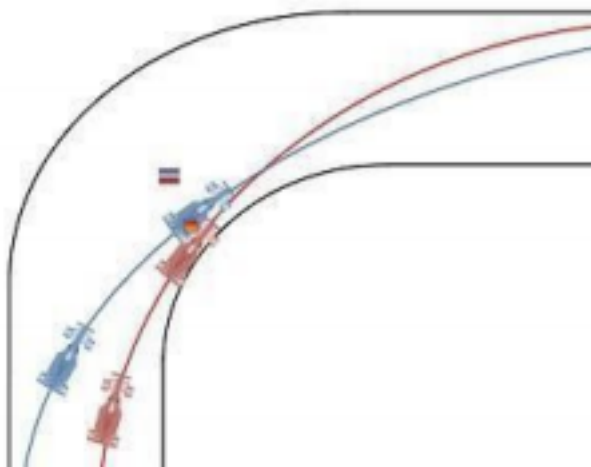


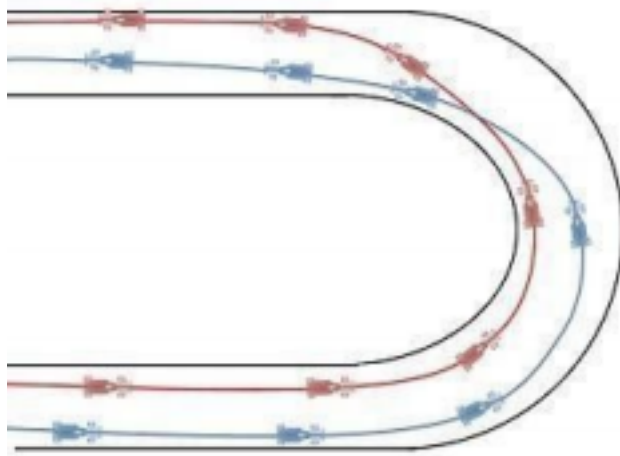
Bild 2.1 "Scheitelpunkt": Der Angreifer ist mit mehr als die Hälfte seines Fahrzeugs neben dem Verteidiger und hat daher Anspruch auf den Scheitelpunkt. Eine Kollision wäre die Schuld des Verteidigers.



*Bild 2.2 "Scheitelpunkt": Fahrzeug auf der Außenbahn (blau, Verteidiger) ist mit mehr als der Hälfte des Fahrzeugs voraus und hat damit Anspruch auf den Scheitelpunkt.*



*Bild 2.3 "Scheitelpunkt": Fahrzeuge etwa zur Hälfte nebeneinander, Rennunfall.*



*Bild 3.1 "Switch-Back": Ein regulärer "Switch-Back".*

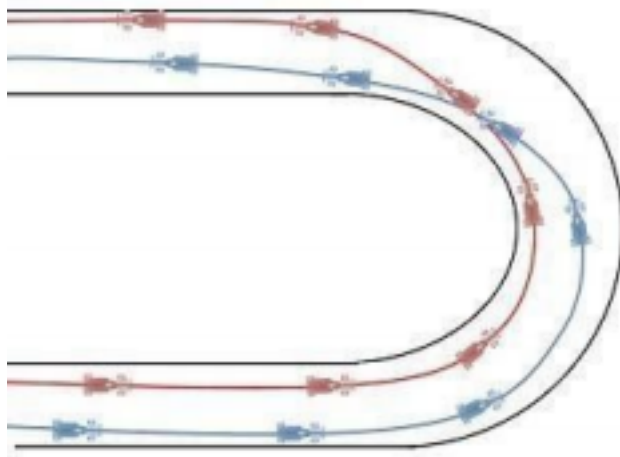


Bild 3.2 "Switch-Back": "Bummeln" am Scheitelpunkt.

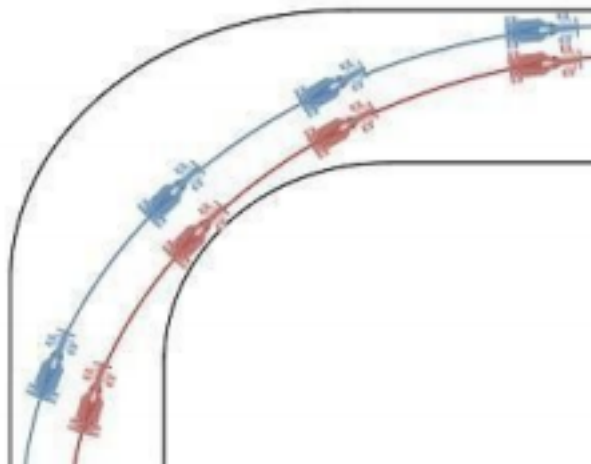


Bild 4.1 "Überholen auf der Außenbahn": Fall 1, beide Fahrzeuge

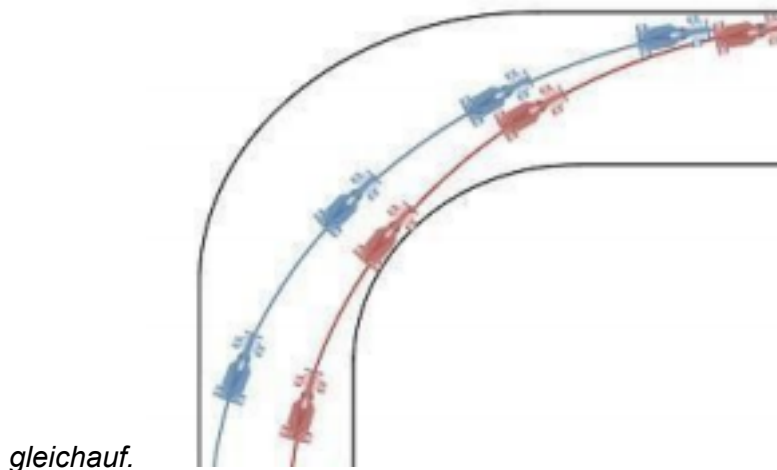


Bild 4.2 "Überholen auf der Außenbahn": Fall 2, Fahrzeug auf der Innenbahn ist Voraus und lässt sich nach außen tragen.

Quellen:

Große Teile von Artikel 4 "Richtlinien für Rennkommissare" dieses Dokuments sowie die dazugehörigen Bilder stammen von:

<https://f1metrics.wordpress.com/2014/08/28/the-rules-of-racing/>