

# Die DE-AT-CH Club Liga präsentiert die folgenden aktiven Ligen:



## Die Liga hat ein paar Grundregeln:

- I. Fairness und sportliches Verhalten auf der Strecke als auch im generellen Umgang miteinander wird erwartet.
- II. Hilfe für nicht erfahrene Teilnehmer (Setup, Fahrtechnik, Strategie, etc.) wird ausdrücklich begrüßt.
- III. Wettkampf wird gefördert ohne Fairness zu opfern.

## Inhalt

1. [Teilnahmeberechtigung](#)
2. [Verlust der Teilnahmeberechtigung](#)
3. [Serienformat](#)
4. [Rennformat](#)
5. [Meisterschaftsformat](#)
6. [Driver Rating](#)
7. [Fairplay Rating](#)
8. [Sportliches Reglement](#)
9. [Fehler- und Strafenkatalog](#)
10. [Links](#)

### 1. Teilnahmeberechtigung

- 1.1 Startberechtigt sind alle Clubmitglieder des iRacing DE-AT-CH Clubs sowie ausgewählte internationale Fahrer.
- 1.2 Alle Interessierten müssen der iRacing Liga "DE-AT-CH Club Liga" beitreten. Anmeldung über Link zur Liga möglich (siehe Punkt [10.1](#)).
- 1.3 Die Teilnahme an der Liga ist kostenlos.
- 1.4 Es gibt keine Safety Rating oder iRating Einschränkung.
- 1.5 Custom Paints sind erlaubt und unterliegen den aktuellen Standard iRacing Regularien.

## 2. Verlust der Teilnahmeberechtigung

- 2.1 Bei schweren Verstößen gegen das Reglement kann ein Fahrer die Teilnahmeberechtigung verlieren. Darunter zählen hauptsächlich (nicht ausschließlich) die Verstöße siehe Strafenkatalog Punkt [9.5.1.1](#).
- 2.2 Die Entscheidung trifft in jedem Einzelfall die Rennleitung.

## 3. Serienformat

- 3.1 Die Einsatzfahrzeuge der aktuellen Ligen lauten:
  - Skip Barber Formula 2000 im Skippy Cup immer montags
  - iRacing Formula IR-04 im F4 Cup immer donnerstags
- 3.2 Die beiden Cups werden getrennt bewertet.
- 3.3 Die Saisons verlaufen parallel zu den offiziellen iRacing Saisons.
- 3.4 Die Streckenwahl ist gleich wie in den offiziellen iRacing Saisons.
- 3.5 Die im Gesamtergebnis (abzgl. Strafpunkte) schlechtesten Wochenergebnisse werden am Saisonende gestrichen (= Dropweeks). Hier gilt bei Saisons von:
  - 10 - 13 Wochen = 4 Dropweeks
  - 7 - 9 Wochen = 2 Dropweeks
  - 4 - 6 Wochen = 1 Dropweek

## 4. Rennformat

### 4.1 Zeitplan

Insgesamt 2 Stunden, wie folgt aufgeteilt:

- ca. 55 Minuten Training
- 10 Minuten Solo Qualifikation (max. 4 Runden)
- 20 Minuten Rennen 1
- 5 Minuten Pause (Warm up)
- 20 Minuten Rennen 2 (Startreihenfolge: Top10 inverted aus Ergebnis Rennen 1)

- 4.2 Die maximale Gridgröße beträgt 50 Fahrer.
- 4.3 Jeder Fahrer erhält 1 Fast Repair je Rennen.
- 4.4 Es gibt keine Spritmengenbegrenzung.
- 4.5 Datum und Uhrzeit des Sessionstarts (Practice) sind identisch zu den offiziellen iRacing Rennen.
- 4.6 Stehender Start.

## 5. Meisterschaftsformat

### 5.1 Fahrermeisterschaft

#### 5.1.1 Punktesystem

##### Meisterschaftspunkte Rennen 1

P1 bis P10: 25,22,19,17,16,15,14,13,12,11 Punkte

P11 bis P20: 10,9,8,7,6,5,4,3,2,1 Punkte

##### Meisterschaftspunkte Rennen 2

P1 bis P10: 28,25,22,20,18,16,15,14,13,12 Punkte

P11 bis P20: 11,10,9,8,7,6,5,4,3,2 Punkte

##### Bonuspunkte

Pole Position: 2 Punkte für den schnellsten Fahrer in der Qualifikationssession

Cleanest Driver: 3 Punkte für den Fahrer mit der geringsten Anzahl an incidents am Ende jedes Rennens, sofern er keine Strafpunkte erhalten hat. Bei Gleichstand erhalten alle betroffenen Fahrer die Bonuspunkte.

Fastest Lap: 2 Punkte für den Fahrer mit der schnellsten Rennrunde je Rennen.

##### Strafpunkte

Erhaltene Strafpunkte werden im Gesamtergebnis für die Saison abgezogen.

#### 5.1.2 Maximalpunkte

Rennen 1: Sieg 25P + Pole Position 2P + Cleanest Driver 3P + Fastest Lap 2P = 32 Punkte

Rennen 2: Sieg 28P + Cleanest Driver 3P + Fastest Lap 2P = 33 Punkte

Insgesamt: 65 Punkte pro Woche

Aktuelle Saison = 8 gewertete Wochen (12 Wochen - 4 Dropweeks)

Maximales Saisonergebnis = 8 Wochen x 65Punkte = 520 Punkte

#### 5.1.3 Regeln zum Punktesystem

5.1.3.1 75 % der Renndistanz (Rundenanzahl wird aufgerundet) müssen absolviert werden, um für das jeweilige Rennen Meisterschaftspunkte zu erhalten. Wird dies in beiden Läufen nicht erreicht, wird für den Rennabend das Rennen als „Did not finish (DNF)“ mit 0 Punkten gewertet.

5.1.3.2 Alle Wochenergebnisse (abzgl. der Dropweek-Ergebnisse) fließen in die Meisterschaftswertung ein.

5.1.3.3 Strafpunkte aus Dropweeks werden in die Gesamtwertung übernommen, Strafpunkte können also nicht gestrichen werden.

5.1.3.4 Bonuspunkte die in gedropten Rennen erzielt wurden werden nicht in die Gesamtwertung übernommen.

5.1.3.5 Clean Hands-Regel:

Alle Strafpunkte, Verwarnungen und Auflagen verfallen mit Abschluss der jeweiligen Saison. Das FPR wird zurückgesetzt. Sperrungen die in der aktuellen Saison nicht mehr erfüllt werden können, werden zu Beginn der neuen Saison automatisch fortgesetzt.

#### 5.1.4 Rennsieger

Der Fahrer, der in der Summe von Rennen 1 und 2 (ohne Berücksichtigung der Bonuspunkten und abzgl. Strafpunkte) die meisten Meisterschaftspunkte erhalten hat ist der Rennsieger der Woche. Bei Punktegleichstand gewinnt der Fahrer, der im Ergebnis von Rennen 2 die bessere Position erringen konnte.

#### 5.1.5 Meisterschaftssieger

Der Fahrer, der am Ende der Saison nach Abzug von Dropweeks und Strafpunkten die höchste Gesamtpunktzahl erhalten hat ist der Meisterschaftssieger.

Bei Punktegleichheit gewinnt der Fahrer, der

- a. weniger Strafpunkte hat
- b. mehr Siege hat
- c. in den einzelnen Wochenergebnissen mehr 2. Plätze hat
- d. in den einzelnen Wochenergebnissen mehr 3. Plätze hat

usw. bis ein eindeutiger Gewinner ermittelt werden kann.

## 5.2 Heiße Eisen Meisterschaft

5.2.1 Zur Heißen Eisen Wertung werden Fahrer zugelassen, die beim ersten Rennstart der jeweiligen Saison ein bestimmtes iRating haben. Diese iRating Grenze wird nach dem 1. Saisonrennen von der Rennleitung festgelegt und bekanntgegeben.

5.2.2 Die Rennleitung behält sich vor, die Zuordnung zu den Heißen Eisen anzupassen, wenn die Verhältnismäßigkeit zwischen Leistung und iRating offensichtlich nicht gegeben ist, nur aufgrund von iRating Schwankungen die Grenze für die Heiße Eisen Wertung unterschritten wird oder es zu wenige Fahrer in der Heißen Eisen Wertung gibt.

5.2.3 Aus den Rennergebnissen wird zusätzlich eine separate Heiße Eisen Wertung pro Rennen durchgeführt. Dabei werden nur die Fahrer, die zur Heißen Eisen Wertung zugelassen sind, berücksichtigt.

#### 5.2.4 Punktesystem

##### Heiße Eisen Rennen 1

P1 bis P10: 15,12,9,7,6,5,4,3,2,1 Punkte

##### Heiße Eisen Rennen 2

P1 bis P10: 18,16,14,12,10,8,6,4,2,1 Punkte

##### Bonuspunkte

Für die Bonuspunkte in der Heiße Eisen Wertung ist das Overall Ergebnis maßgeblich. Es werden somit die Zeiten und Incidents aller Rennteilnehmer beachtet.

Pole Position: 2 Punkte für den schnellsten Fahrer in der Qualifikationssession

Cleanest Driver: 3 Punkte für den Fahrer mit der geringsten Anzahl an iRacing incidents am Ende jedes Rennens, sofern er keine Strafpunkte erhalten hat. Bei Gleichstand erhalten alle betroffenen Fahrer die Bonuspunkte.

Fastest Lap: 2 Punkte für den Fahrer mit der schnellsten Rennrunde je Rennen.

##### Strafpunkte

Erhaltene Strafpunkte werden im Gesamtergebnis für die Saison abgezogen.

#### 5.2.5 Maximalpunkte

Rennen 1: Sieg 15P + Pole Position 2P + Cleanest Driver 3P + Fastest Lap 2P = 22 Punkte

Rennen 2: Sieg 18P + Cleanest Driver 3P + Fastest Lap 2P = 23 Punkte

Insgesamt: 45 Punkte pro Woche

Aktuelle Saison = 8 gewertete Wochen (12 Wochen - 4 Dropweeks)

Maximales Saisonergebnis = 8 Wochen x 45 Punkte = 360 Punkte

5.2.6 Die Punkte 5.1.3 bis 5.1.5 werden analog auf die Heiße Eisen Wertung angewendet.

## 5.3 Team Meisterschaft

- 5.3.1 Ein Team besteht aus maximal 3 Fahrern. Für die Anmeldung eines Teams steht ein Formular zur Verfügung (Link siehe Punkt [10.3](#)).
- 5.3.2 Für die Wertung werden jeweils die 2 besten Fahrer-Ergebnisse des Teams pro Rennen und Woche berücksichtigt.
- 5.3.3 Die Dropweeks dieser Wertung beziehen sich auf die Teamergebnisse aus den beiden berücksichtigten Fahrerergebnissen. Davon werden die schlechtesten Teamergebnisse gestrichen.
- 5.3.4 Beim Teamwechsel eines Fahrers verbleiben seine bis dahin erzielten Ergebnisse beim alten Team. Teamwechsel und Teamneugründungen sind zu jeder Zeit möglich.

## 6. Driver Rating

Folgende Driver Ratings werden saisonübergreifend vergeben:



## 7. Fairplay Rating

- 7.1 Zum Ende jeder Saison werden die 3 fairsten Fahrer mit dem Fairplay Award ausgezeichnet und in der Hall of Fame verewigt.
- 7.2 Berechnung:

$$\frac{\text{STRAFUNKTE} + \frac{\text{INCS}}{15}}{\text{BEENDETE RENNEN}} = \text{FAIR PLAY RATING}$$

- 7.3 Um für das Fairplay Rating berücksichtigt zu werden, müssen die Fahrer 50 % der Saisonrennen beendet haben (= 75 % der jeweiligen Renndistanz absolvieren). Bei nicht ganzen Zahlen wird aufgerundet.

## 8. Sportliches Reglement

- 8.1 Grundsätzlich gilt der iRacing Sporting Code (Link siehe Punkt [10.6](#)).
- 8.2 Sollten für spezielle Strecken spezielle Regeln gelten, werden diese kurzfristig über den Newskanal in Discord bekannt gegeben (siehe Link [10.2](#)).
- 8.3 Bei allen Rennen gibt es eine 13x Incident Grenze. Fahrer, die 13x oder mehr Incident Points in einem Rennen erreichen, bekommen durch die Software automatisch eine Stop+Go Strafe. Bei 19x Incidents wird der Fahrer automatisch disqualifiziert.
- 8.4 Zwischen Ende des freien Trainings und Rennende wird der Sprach- und Textchat deaktiviert.
- 8.5 Das Rennen endet offiziell, wenn der letzte aktive Fahrer nach dem Sieger über die Ziellinie gefahren ist.
- 8.6 Zusätzlich zu den automatischen Strafen der Software überwachen Stewards die Incidents im Anschluss des Rennens. Es sind immer 3 Stewards notwendig für die Bewertung der Incidents. Die Stewards werden von der Rennleitung benannt.
- 8.7 Stewards, die an einem Zwischenfall selbst beteiligt sind, dürfen keine Entscheidung für diese Wertung treffen.
- 8.8 Vom Rennstart bis zum offiziellen Rennende werden Incidents durch die Rennstewards manuell aufgenommen und nach Punkt 9 bewertet. Die Ergebnisse werden vor dem nächsten Rennstart des jeweiligen Cups im Fahrercenter bekanntgegeben. Die Entscheidungen sind endgültig. Nur bei offensichtlichen formalen Fehlern (z.B. falscher Fahrer, falsche Strafe zum festgestellten Fehler) kann eine Korrektur beantragt werden.
- 8.9 Incidents können zudem von jedem Teilnehmer des gleichen Rennens gemeldet werden. Dazu ist das Unfall Formular zu verwenden (siehe Link [10.4](#)). Die Meldung muss bis 23.59 Uhr des Rennfolgetages bei den Stewards eingehen.

### 8.10 Richtlinien zum Verhalten auf der Strecke

#### 8.10.1 Bremse halten

Unter allen Umständen ist beim eigenen ausbrechendem Fahrzeug nach Unfällen oder Fahrfehlern immer die Bremse zu halten, um Folgeunfälle zu vermeiden.

#### 8.10.2 Überholen

- 8.10.2.1 Es liegt grundsätzlich in der Verantwortung des nachfolgenden Fahrzeugs, ein Überholmanöver sicher und unfallfrei durchzuführen.
- 8.10.2.2 Der zu überholende Fahrer muss bei entsprechender Überlappung der Fahrzeuge ausreichend Platz (= mindestens 1 Fahrzeugbreite) gewähren (Punkt 8.10.2.6).
- 8.10.2.3 Dem Angreifer ist es erlaubt, an jedem Punkt in jeder Kurve zu versuchen, eine ausreichende Überlappung zu erreichen, es muss jedoch der nachfolgende Punkt erfüllt sein:

Ab dem Moment, in dem das führende Auto begonnen hat, einzulenken und sich auf den Scheitelpunkt zubewegt, liegt es allein in der Verantwortung des nachfolgenden Fahrers kontaktfrei zu bleiben, wenn noch keine ausreichende Überlappung erreicht wurde.

- 8.10.2.4 Hat der überholende Fahrer am Scheitelpunkt die ausreichende Überlappung erreicht müssen beide Fahrer ausreichend Platz lassen bis kein Teil des Fahrzeuges mehr überlappt.
- 8.10.2.5 Eine ausreichende Überlappung ist erreicht, sobald sich der Vorderreifen des nachfolgenden Fahrzeugs auf der Höhe des Fahrers des führenden Fahrzeugs befinden.
- 8.10.2.6 Der sich jeweils zu gewährende Platz beträgt mindestens 1 Fahrzeugbreite und schließt die komplette Rennlinie ein. In Kurven oder Bereichen, bei denen diese Rennlinie über Streckenbegrenzungen hinaus geht (asphaltierte Flächen, Curb u.ä.) ist dem äußeren Fahrer rechtzeitig das Zurückkehren zwischen die weißen Linien der Streckenbegrenzung zu ermöglichen.
- 8.10.2.7 Sobald es dem Angreifer gelungen ist sich vor dem zu Überholenden zu positionieren (Vorderrad Verteidiger auf Höhe Fahrer des Angreifers) gilt ein Überholmanöver im Sinne dieser Regel als abgeschlossen und die Beteiligten tauschen die Rollen.
- 8.10.2.8 Die Grundsätze zur erforderlichen Überlappung und zum Beanspruchen von Racing Space gelten auch in 3 (oder mehr) wide Situationen analog. Solange ein nachfolgender Fahrer nicht zu allen vor ihm fahrenden Fahrzeugen die erforderliche Überlappung erreicht hat, trägt er die alleinige Verantwortung kontaktfrei zu bleiben. Umkehrt muss ein führendes Fahrzeug allen Fahrzeugen ausreichend Platz geben, die diese Überlappung erreicht haben.
- 8.10.2.9 Wird die Überlappung zwischen zwei Kurven nicht unterbrochen, so dass dauerhaft eine minimale Überlappung besteht gelten die Regeln 8.10.2.2-8.10.2.8 weiterhin auch wenn keine ausreichende Überlappung in der nächsten Kurve erreicht wurde.

### 8.10.3 Blocking

Es gilt hier explizit die Regel nach dem iRacing Sporting Code: Ein Fahrer darf seine Linie nicht als Reaktion auf den Hinterherfahrenden in der Absicht ändern, ein Überholen zu verhindern.

Dies schließt seitliches Abdrängen von der Strecke/in die Streckenbegrenzungen (Squeezing) und den Wechsel der eigenen Linie in der Bremszone (Moving under Breaking) ein.



#### 8.10.4 Gelbe Flagge / Unfallstelle voraus

Die gelbe Flagge zeigt eine Gefahrensituation an und wird mit erkennbaren Unfallsituationen gleichgesetzt.

Alle Fahrer, die sich diesem Bereich nähern, haben ihre Geschwindigkeit der Situation deutlich anzupassen, dass Folgeunfälle vermieden werden.

Die Gefahren-/Unfallstelle ist mit größtmöglicher Sorgfalt und Rücksichtnahme für alle in diesem Bereich befindlichen Fahrzeuge zu passieren.

#### 8.10.5 Blaue Flagge

Zu überrundende Fahrer müssen der blauen Flagge Folge leisten und den folgenden Fahrzeugen ein sicheres und nach Möglichkeit zügiges Überrunden ermöglichen.

Dazu hat der zu überrundende Fahrer eine klare und erkennbare Linie zu wählen. Der überrundende Fahrer wählt für seinen Überholvorgang eine geeignete Stelle, die ein sicheres Überholen ohne Behinderung für beide Fahrzeuge ermöglicht.

Ist dies im aktuellen Streckenabschnitt z.B. aufgrund einer engen Kurvenfolge nicht gegeben, muss auch unter eventuellem Zeitverlust auf einen geeigneteren Abschnitt gewartet werden.

Gegenseitige Rücksichtnahme wird vorausgesetzt.

## 9. Fehler- und Strafenkatalog

### 9.1 Grundlagen der Bewertung

9.1.1 Eine Benachteiligung im Sinne der Regeln ist ein Positionsverlust, eine in der Replay erkennbare schiefe Lenkung, fehlende Fahrzeugteile (z.B. Nase, Flügel), sichtbar beschädigte Fahrzeugteile (z.B. Flügel, Heck, Gearbox). Ein Schaden an anderen Teilen des Fahrzeugs (z.B. Unterboden, Beulen im Chassis) oder reiner Zeitverlust können nicht eindeutig nachgewiesen werden und gehören nicht zu einer Benachteiligung gemäß der Regeln.

9.1.2 Kontakte die eindeutig und alleinig auf den Netcode zurückzuführen sind, bleiben straffrei (Netcode Kontakt)

9.1.3 Im Sinne des Positionsmalus gilt ein Überholvorgang erst als abgeschlossen, wenn ein Fahrzeug ohne Überlappung vor einem anderen Fahrzeug fährt. Wenn ein Überholvorgang über mehrere Kurven geht und noch nicht vollständig abgeschlossen ist, behalten die Fahrer die Positionen für den Positionsmalus, die sie bei der letzten eindeutigen Positionierung hatten, bis der Vorgang abgeschlossen wurde.

9.1.4 Bei nicht einstimmigen Entscheidungen, wird automatisch die Wertung ausgesprochen, die 66% oder mehr der Stimmen erhalten hat. Wird eine Entscheidung mit unter 66% getroffen, wird das mildere Maß gewertet.

Das mildere Maß ergibt sich wie folgt:

Kat 0 / Rennunfall = Rennunfall

Kat 1 / Kat 0 = Kat 0

Kat 1 / Rennunfall = Rennunfall

Kat 2 / Kat 1 = Kat 1

Kat 2 / Kat 0 = Kat 0

Schuld A / Schuld B = Rennunfall

## 9.2 Fehler nach Kategorie 0 (Kat0)

### 9.2.1 Definition

9.2.1.1 Individueller Fahrfehler ohne direkte Konsequenzen. Der getroffene Fahrer hat keinen Nachteil durch Schaden oder Positionsverlust nach dem Kontakt.

9.2.1.2 Fehler beim Start

Durch Stehenbleiben, Rückwärtsfahren bzw. nicht beschleunigen entsteht keine Behinderung/Gefährdung anderer Fahrer.

9.2.1.3 Wenn mehrere Fahrzeuge durch kleinere Fehlverhalten Mitschuld am Zwischenfall haben und unbeteiligte Dritte nicht benachteiligt wurden durch Schaden oder Positionsverlust (= Rennunfall).

9.2.1.4 Unfälle oder Benachteiligungen, die durch Trümmerteile eines Fahrzeuges verursacht werden, sofern der Fahrer selbst nicht mehr reagieren konnte.

### 9.2.2 Strafe

Fehler nach Kategorie 0 erhalten keine Strafpunkte.

## 9.3 Fehler nach Kategorie 1 (Kat1)

### 9.3.1 Definition

9.3.1.1 Individuelle Fahrfehler mit direkter Konsequenz. Der benachteiligte Fahrer hat einen Schaden oder Positionsverlust. Bei einem aktiven Angriffsversuch, bei dem ein grober Fehler begangen wird (Lockup, Einlenkpunkt verpasst aufgrund Risikobereitschaft) kann eine Kat. 1 Strafe auch bei Zeitverlust verhängt werden, siehe 8.10.2.1.

9.3.1.2 Ist die Ursache für den Zwischenfall ein einfacher Fahrfehler wie z.B. ein Dreher durch Übersteuern, plötzlicher Gripverlust und entsteht nicht in einer aktiv beeinflussten Rennsituation (z.B. Überholversuch), wird dies als milderer Vorfall bewertet.

9.3.1.3 Verstoß gegen das Reglement zur blauen Flagge (siehe Punkt 8.10.5).

9.3.1.4 Unnötiges Abbremsen mit größerer Entfernung zum Bremspunkt als nötig bzw. im Vergleich zu anderen Runden an der gleichen Stelle.

#### 9.3.1.5 Fehler beim Start

Durch Stehenbleiben, Rückwärtsfahren bzw. nicht beschleunigen verlieren andere Fahrer Positionen, gefährden sich durch Berührung oder Offtrack beim Ausweichen.

### 9.3.2 Strafe

9.3.2.1 Fehler nach Kategorie 1 erhalten grundsätzlich 2 Strafpunkte, soweit die Voraussetzungen für 9.3.1.2 erfüllt sind, reduziert sich die Strafe auf 1 Strafpunkt.

9.3.2.2 Wenn mehrere beteiligte Fahrzeuge Mitschuld am Zwischenfall haben und unbeteiligte Dritte ebenfalls benachteiligt werden durch Schaden oder Positionsverlust, können mehrere Beteiligte jeweils Strafpunkte erhalten.

#### 9.3.2.3 Heilung = keine Strafe

Ein Positions- oder deutlicher Zeitgewinn durch einen Fehler ohne Schaden beim Geschädigten kann durch den verursachenden Fahrer geheilt werden, in dem er dem geschädigten Fahrer die Position wieder zurückgibt, sofern kein unbeteiligter Dritter benachteiligt wurde.

#### 9.3.2.4 Zusätzliche Strafpunkte

Bei Zwischenfällen dieser Kategorie gegen Fahrer, die aktuell im Renngeschehen unter den Top3 fahren, erhalten die verursachenden Fahrer weitere Strafpunkte, sofern der Zwischenfall im letzten Renndrittel bzw. maximal innerhalb der letzten 5 Runden stattfindet:

P1 = 5 Strafpunkte

P2 = 3 Strafpunkte

P3 = 1 Strafpunkt

## 9.4 Fehler nach Kategorie 2 (Kat2)

### 9.4.1 Definition

#### 9.4.1.1 Fahrlässiges Verhalten

Beschädigung der Autos der Konkurrenten durch gefährliches oder fahrlässiges Fahren.

#### 9.4.1.2 Aktionen mit hohem Gefährdungspotential

z.B. das Ausrollen in den Verkehr nach einem Crash oder das Eingreifen ins Renngeschehen mit einem in der Fahrstabilität beschädigtem Fahrzeug.

#### 9.4.1.3 Fehler beim Start

Durch Stehenbleiben, Rückwärtsfahren oder nicht beschleunigen entsteht ein Kontakt mit Unfall/Schaden für bzw. unter den Fahrern, die ausweichen müssen.

#### 9.4.1.4 Track Limits

Vorteilsgewinnung durch Ausnutzen von Track Limits.

#### 9.4.1.5 Unsauberes Einfädeln (Unsafe Rejoin)

Bei der Rückkehr auf die Strecke wird der nachfolgende Verkehr gefährdet, so dass die Verfolger dem Einfädelnden Ausweichen müssen.

#### 9.4.1.6 Wiederholte Fehler nach Kategorie 0

Wenn Fahrer wiederholt Fehler begehen, die zwar in der Einzelbewertung keinen Nachteil für die involvierten Fahrzeuge ergeben, können die Stewards in der Gesamtwertung für das Rennen das Fehlverhalten auf Kategorie 2 anheben, da eine Störung des Renngeschehens vorliegt.

#### 9.4.1.7 Divebomb

Beim Einbremsen aus mehr als einer Wagenlänge Abstand zum Vordermann am Bremspunkt des Vordermanns entsteht ein Kontakt.

Wenn ein Fahrer auf der Innenseite eine Spur freilässt, weil seine eigene Spur ihn rausträgt oder weil er auf vor ihm fahrende Fahrzeuge reagiert, dann ist es keine Divebomb, wenn ein anderes Fahrzeug sich in dieser Spur positioniert und es eine Berührung auf der Innenseite gibt.

#### 9.4.1.8 Blocking durch den Vordermann

Der Vordermann wechselt seine Spur erst in Reaktion auf den Verfolger, wodurch der Verfolger offtrack ausweichen oder bremsen muss.

#### 9.4.1.9 Gefährdung anderer Fahrzeuge durch Fahren eines beschädigten Fahrzeugs (z.B. wenn die Lenkung im Replay erkennbar schief steht, egal ob es einen Schaden gibt oder nicht)

#### 9.4.1.10 Slowdown Strafe

Abgeltung einer Slowdown Strafe mit Gefährdung des umherfahrenden Verkehrs.

#### 9.4.1.11 Kontakte nach Zieldurchfahrt

(= Fehler nach Kategorie 2, da reale Verletzungen z.B. bei Direct Drive Wheels entstehen können bzw. der getroffene Fahrer ungerechtfertigt Bonuspunkte verlieren könnte)

#### 9.4.1.12 Gefährliches Verhalten an Unfallstellen

Wenn ein Fahrzeug ohne ausreichend zu verzögern in Unfallstellen fährt und andere Fahrzeuge trifft.

#### 9.4.1.13 Kontakte in Runde 1

Wenn offensichtlich die notwendige Sorgfalt für Bremspunkte und den typischen Ziehharmonika-Effekt in Runde 1 nicht gewährleistet wurde.

#### 9.4.1.14 Kontakte in der Box bzw. beim Boxeneingang/-ausgang

### 9.4.2 Strafe

#### 9.4.2.1 Fehler nach Kategorie 2 erhalten grundsätzlich 6 Strafpunkte.

#### 9.4.2.2 Zusätzliche Strafpunkte

Bei Zwischenfällen dieser Kategorie gegen Fahrer, die aktuell im Renngeschehen unter den Top3 fahren, erhalten die verursachenden Fahrer weitere Strafpunkte, sofern der Zwischenfall im letzten Renndrittel bzw. maximal innerhalb der letzten 5 Runden stattfindet:

P1 = 5 Strafpunkte

P2 = 3 Strafpunkte

P3 = 1 Strafpunkt

## 9.5 Fehler nach Kategorie 3 (Kat3)

### 9.5.1 Definition

- 9.5.1.1 Beleidigungen, Belästigungen, respektloses Verhalten im Text- oder Voice Chat in Game oder im iRacing Forum, im Discord Channel und im iRacing League Tool sowie in sozialen Medien
- 9.5.1.2 Absichtliches Crashten (inkl. Racheaktionen), absichtliches Stören des Rennablaufs.
- 9.5.1.3 Fairplay Rating > 2.5 (der Wert gilt nach 4 Rennstarts in einer Saison)
- 9.5.1.4 20 erhaltene Strafpunkte innerhalb der ersten 4 Rennteilnahmen innerhalb einer Saison.

### 9.5.2 Strafe

- 9.5.2.1 Fahrer mit einem Fairplay Rating > 2.5 erhalten eine Verwarnung von der Rennleitung
- 9.5.2.2 Fahrer mit einem Fairplay Rating > 4.0 erhalten eine Sperre für das nächste Rennen. Das gesperrte Rennen kann nicht als Dropweek gestrichen werden.
- 9.5.2.3 Fahrer mit einem Fairplay Rating > 4,0 erhalten automatisch eine weitere Rennsperre, sofern sie in einem Rennen eine Kat2 Strafe erhalten.
- 9.5.2.4 Mit jeder automatisch verhängten Rennsperre erhöht sich deren Dauer um 1. Die gesperrten Rennen können nicht als Dropweeks gestrichen werden.
- 9.5.2.5 Überschreiten der Strafpunktgrenze gemäß 9.5.1.4 führt zum Ausschluss der aktuellen Saison.
- 9.5.2.6 Fahrer mit einem Vergehen nach Punkt 9.5.1.1 und 9.5.1.2 erhalten beim ersten Vergehen eine Sperre für die nächsten 3 Rennen.
- 9.5.2.7 Fahrer mit einem Vergehen nach Punkt 9.5.1.1 und 9.5.1.2 verlieren im Wiederholungsfall die Teilnahmeberechtigung an der Liga.
- 9.5.2.8 Fahrer mit einem Vergehen nach Punkt 9.5.1.1 und 9.5.1.2 können bei besonders schwerer Ausprägung des Fehlverhaltens auf Entscheidung der Rennleitung auch sofort aus der Liga ausgeschlossen werden.

## 10. Links

- 10.1 [Link zur Liga](#)
- 10.2 [Link zum Discord Channel](#)
- 10.3 [Link zum Team Formular](#)
- 10.4 [Link zum Unfall Formular \(Protest einreichen\)](#)
  - [Skippy Cup](#)
  - [F4 Cup](#)
- 10.5 [Link zum Replay Ordner](#)
- 10.6 [Link zum iRacing Sporting Code](#)