

Verhaltens- und Rennregeln mit Strafenkatalog (SSM)

Präambel

Das Regelwerk dient als Leitlinie, um das Miteinander von Fahrern und Funktionären auf SSM-Turnieren jeder Art zu gewährleisten. Alle Fahrer sind angehalten, ihre Mitstreiter, Streckenposten, Marshalls, Offizielle und Zuschauer mit Respekt zu behandeln. Die Regeln sind je nach Turnierformen einzeln zu überprüfen und den Fahrern vor Turnierbeginn mitzuteilen, da nicht alle Regeln zu allen Bahnen und Turnierarten passen werden.

Das Regelwerk ist die Leitlinie für folgende Turniere:

- Semi-Pro-Tour Finale
- Semi-Pro-Tour Team Finale Langstrecke
- Explorercup Regional-Finale
- Explorercup Deutschlandfinale

1. Teilnehmer und Offizielle

a. Rennkommission

i. Zusammensetzung

Sie besteht aus drei (3) Personen. Zwei (2) der Mitglieder sind von der SSM zu bestimmen. Das dritte Mitglied wird von den beteiligten Fahrern gewählt.

ii. Befugnisse

Sie entscheidet endgültig über Proteste und ist die letzte Instanz.

Sie entscheidet über Disqualifikationen.

Sie entscheidet über Strafen aus Vorfällen, die außerhalb eines Rennen geschehen.

Sie bestimmt den Einsatz von Marshalls.

b. Rennleitung

i. Zusammensetzung

Sie kann aus einer verschieden großen Anzahl an Personen bestehen, die sich bei Ihrer Funktion direkt an der Bahn abwechseln.

Rennleiter sind dann jeweils die Personen, die konkret ein Rennen überwachen (Rennleiter im Dienst).

Die Rennleitung ist den Teilnehmern bekannt zu machen.

ii. Befugnisse

Sie fällt Tatsachenentscheidungen aus dem laufenden Rennbetrieb nach Maßgabe des gültigen Rennregeln. Diese Entscheidungen sind während eines laufenden Rennens endgültig. (Ausnahme: Langstreckenrennen von mehreren Stunden)

Sie kann Fahrer, Einsetzer, Marshalls und Zuschauer als Zeugen heranziehen, um sich ein besseres Urteil zu machen.

Sie bestimmt die Regeln für das richtige Einsetzen und weist die Einsetzer dahingehend ein.

c. Marshall

i. Einsatz und Zusammensetzung

Marshalls sind optional und können aus dem Fahrerfeld oder anderen am

Renngeschehen Beteiligten stammen. Ihr Einsatz wird durch die Rennkommission bestimmt.

Marshalls entlasten die Einsetzer, damit diese sich auf das Einsetzen fokussieren können.

ii. Funktion

Marshalls beobachten das Renngeschehen in dem Ihnen zugewiesenen Rennabschnitt. Sie berichten der Rennleitung über mögliche Vergehen im Rennbetrieb.

d. Einsetzer

i. Aufgaben

Sie beobachten Ihren Streckenabschnitt und setzen die Fahrzeuge möglichst schnell wieder nach den Maßgaben der Rennleitung ein.

Einsetzer haben keine Mobiltelefone in der Hand zu haben oder zu nutzen, machen keine Fotos und Videos.

ii. Einsetzer und Marshall

Sind keine Marshalls eingeteilt, übernimmt der Einsetzer diese Rolle und soll der Rennleitung mögliche Vergehen im Rennbetrieb mitteilen.

2. Grundsätze des sportlichen Verhaltens

a. Respekt

Alle Beteiligten sind verpflichtet, ihre Mitstreiter, Streckenposten, Marshalls, Offizielle und Zuschauer mit Respekt zu behandeln.

Dies gilt vor, während und nach dem Rennen gleichermaßen.

b. Verhalten gegenüber Offiziellen

Beleidigungen, Anschreien oder aggressives Verhalten gegenüber Einsetzern, Marshalls, der Rennleitung oder der Rennkommission führen zur sofortigen Verwarnung und können in schweren Fällen zur Disqualifikation führen.

c. Verhalten gegenüber Jugendlichen

Jugendliche sind in besonderem Maße schutzbedürftig. Alle Teilnehmer haben sich den Jugendlichen gegenüber sowohl renntechnisch als auch persönlich sowie in ihren Äußerungen und Handlungen als Vorbilder zu verhalten.

d. Akzeptanz der Entscheidungen

i. Entscheidungen der Rennleitung während des Rennens sind unverzüglich zu akzeptieren.

ii. Entscheidungen der Rennkommission sind endgültig.

e. Strafen:

i. Verstöße gegen die Grundsätze sportlichen Verhaltens können je nach Schweregrad mit allen Sanktionsmöglichkeiten aus §4 belegt durch die Rennleitung oder Rennkommission werden (bis hin zu einer Disqualifikation nach §5.c).

3. Rennregeln

a. Überrundungen

i. Grundsätzlich ist das Überholen Sache des schnelleren Fahrzeugs.

ii. Im Falle einer Überrundung muss das langsamere Fahrzeug den Überholvorgang zulassen und dies durch umsichtige Fahrweise, Halten der Linie und ggf. Lupfen unterstützen.

- iii. Die Rennleitung kann Fahrern, die eine Überrundung behindern, die Überholung anweisen (sog. blaue Flaggenregel).
- iv. Strafen
 - 1. Erstes Ignorieren der blauen Flagge wird mit einer Verwarnung bestraft.
 - 2. Zweites Ignorieren wird mit einer Stop&Go Strafe bestraft.
 - 3. Ignorieren und verursachen eines Unfalls am Überholenden Fahrzeug wird mit einer Zeitstrafe von 6 Sekunden bestraft.
Im Falle des Absitzens der Strafe in der Tankgasse ist das Tanken nicht erlaubt.
 - 4. Jedes Überrunden wird nur in sich bewertet, es gibt kein Kumulieren der Verwarnungen.
- b. Zurückrunden
Diese Regel kommt vor allem bei Langstreckenrennen mit Reifenwechsel, möglichen technischen Problemen der bis dato besseren Fahrer und in seltenen Fällen bei Teamrennen mit stark unterschiedlichen Fahrerleistungen zur Anwendung.
 - i. Ein Fahrzeug, das trotz Rundenrückstands, offensichtlich schneller ist, ist das Überholen zu ermöglichen.
 - ii. Es gilt die Anwendung der REGEL 3.a
- c. Blockieren (Behindern)
 - i. Blockieren (Einzelfahrer)
Das Blockieren von Fahrzeugen durch unnötige Spurwechsel oder bewusstes Verlangsamen der Geschwindigkeit ist untersagt.
 - ii. Blockieren (2 Fahrzeuge)
Fährt ein schnelleres Fahrzeug zwecks Überrundung auf zwei Fahrzeuge auf, deren Überholvorgang auch nach mehreren Runden kein Ergebnis hat, ist dem schnelleren Fahrzeug die Durchfahrt zu gewähren.
Die Rennleitung kann bestimmen, welches Fahrzeug die Spur freizumachen hat.
 - iii. Strafen
 - 1. Erstes Ignorieren der Anweisung der Rennleitung wird mit einer Verwarnung bestraft.
 - 2. Zweites Ignorieren wird mit einer Stop&Go Strafe bestraft.
 - 3. Sollten die selben beiden Fahrer (Teams) ein weiteres mal die Anweisung der Rennleitung nicht ausführen, ist eine Zeitstrafe von 6 Sek. auszusprechen
 - 4. Sollte die Rennleitung den Verdacht einer Absprache zweier oder mehrerer Fahrer (Teams) haben, kann die Rennleitung eine Disqualifikation der betroffenen Fahrer (Teams) bei der Rennkommission beantragen.
 - iv. Anm. zum Blockieren
Im Rahmen der Startphase kommen die Regeln zum Blockieren nicht vor der elften (11) Runde zum Einsatz.
- d. Spurwechsel
 - i. Auf den Rennspuren
Das Wechseln der Spur im Rennbetrieb auf den Rennspuren ist so zu gestalten, dass das Fahrzeug auf dessen Spur gewechselt wird, weder behindert noch aus der Spur gebracht wird. Eine Behinderung liegt vor, wenn das nachfolgende Fahrzeug auf das vorausfahrende Fahrzeug auffährt und bewusst seine Geschwindigkeit reduzieren muss, um einen Unfall zu vermeiden.
 - ii. Strafen
 - 1. Eine Verwarnung für eine Behinderung.
 - 2. Eine Zeitstrafe von 6 Sekunden, wenn das andere Fahrzeug aus der Spur gebracht wird, auch dann, wenn das eigene Fahrzeug selbst die Spur verlassen hat.

- iii. In der Boxengasse, der Reparaturgasse oder Strafbox
Der Wechsel aus der Boxengasse und innerhalb der Boxengasse oder der Wechsel aus der Reparaturgasse oder Strafbox auf die Rennspur sind besonders sensibel, insbesondere bei verlangsamen Schienenabschnitten in allen drei Bereichen. Der Rennverkehr hat Vorrang und darf weder behindert noch aus der Spur gebracht werden.
- iv. Strafen
 - 1. Eine Verwarnung für eine Behinderung
 - 2. Eine Zeitstrafe von 12 Sekunden, wenn ein anderes Fahrzeug aus der Spur gebracht wird, auch dann, wenn das eigene Fahrzeug selbst die Spur verlassen hat.
- e. Zweikämpfe und Kurvenrecht
Der vordere Fahrer hat in der Kurve grundsätzlich das Recht der Linie.
Kommt es zum Drift, einem Dreher oder Querstand auf der Innenspur und ein anderer Fahrer kann nicht mehr ausweichen, gilt dies als Rennunfall ohne weitere Massnahmen.
Wird bei parallelen Kurvenfahrten das äußere Fahrzeug durch Berührung aus der Spur gebracht, so ist dies zu ahnden.
 - i. Strafen
 - 1. Für das erste Vergehen gibt es eine Stop and Go Strafe
 - 2. Jedes weitere Vergehen wird mit einer Zeitstrafe von 6 Sek. geahndet
- f. Drängeln und Auflaufen lassen
Im Rennbetrieb kommt es durch unterschiedliche Fahrweisen und Bremseinstellungen durchaus zu Berührungen von Front und Heck zweier Fahrzeuge. Dies ist im Einzelfall zu tolerieren.
Die Rennleitung kann aber bei allzu aggressiver Fahrweise (Drängeln) oder bei bewusstem Ausbremsen eine Strafe verhängen
 - i. Strafen
 - 1. Verwarnung an den Fahrer
 - 2. Stop and Go Strafe bei wiederholten Vergehen
 - 3. Zeitstrafe von 6 Sek. in besonders schweren Fällen
- g. Frühstart
Jeder Fahrer hat zu Rennbeginn einen Frühstart ohne Folgen frei. Beim erneuten Frühstart ist durch die Rennleitung eine Strafe zu verhängen.
 - i. Strafe
 - 1. Das Fahrzeug wird im Starterfeld nach hinten versetzt mit einem Abstand von 4 Schienenteilen zum letzten Fahrzeug auf der Spur, auf der das Fahrzeug gestartet wäre.
 - 2. Folgt ein weiterer Fahrer mit Frühstart, wird er mit dem Abstand einer Standardgerade auf die Nebenspur zum bereits vorher zurückgesetzten Fahrzeug gestellt. Gleiches gilt für weitere Frühstarter.
 - 3. Bei einem Neustart nach Chaos mit Startampel gilt ebenfalls die Frühstartregel. Anders als in der Startaufstellung wird hier aber eine Standstrafe ausgesprochen.
- h. Rund um die Bahn
 - i. Fehlen am Einsetzerplatz oder als Marshalplatz
Fehlt ein eingeteilter Teilnehmer oder eingeteiltes Team am Einsetzer- oder Marshalplatz und ist kein Ersatz gestellt, kann die Rennleitung eine Strafe für das nächste Rennen erteilen (Einzelwettbewerb und Teamwettbewerb mit Teamwechseln) oder dem Team eine sofortige Strafe erteilen (Teamwettbewerb-Langstreckenrennen ohne Teamwechsel)
 - 1. Strafen Einzelwettbewerb/Teamwettbewerb mit Wechsel

- a. Kurzfristiges Fehlen, Erscheinen kurz nach Rennbeginn - Standstrafe im nächsten Rennen
 - b. Erscheinen während des Rennens - Zeitstrafe im nächsten Rennen
 - c. Mehrfaches Fehlen im Laufe eines Wettbewerbs - Disqualifikation
 - d. In einem Langstrecken-Teamrennen hat das Team mit fehlendem Einsetzer oder Marshall das Rennen sofort zu unterbrechen. Das Fahrzeug ist zur vereinbarten Stelle für Reparaturen zu fahren und dort solange aus dem Rennen zu nehmen, bis der Einsetzer- oder Marshalplatz besetzt ist. Reparaturen oder auch nur Abziehen der Reifen ist nicht gestattet.
- ii. Pflichtverletzungen der Einsetzer
Sollte ein Einsetzer seinen Pflichten nicht nachkommen (spielt am Handy, verfolgt das Rennen, nicht seinen Bereich usw.) kann der Rennleiter wie folgt vorgehen
 - 1. Strafen
 - a. Verwarnung
 - b. Standstrafe für den nächsten Start im Einzelrennen
 - c. Standstrafe für das Team sofort oder im nächsten Rennen
 - d. Bei wiederholter Pflichtverletzung sind auch Zeitstrafen angemessen.
- iii. Langstreckenrennen mit rotierenden Einsetzerplätzen
In Phasen der Rotation der Einsetzer sind die Fahrer angehalten, mit der nötigen Vorsicht zu fahren, da ein schnelles Einsetzen ggf. nicht gewährleistet ist. Hier sind keine Strafen zu erteilen.
- iv. Coaching
 - 1. Das Coachen des Fahrers direkt neben dem Fahrerplatz ist nur für wenige Sekunden erlaubt. Danach muss der Coach den Fahrerbereich wieder verlassen.
 - 2. Dauercoaching durch ständige Zurufe über die Bahn hinweg ist untersagt. Das gelegentliche Zurufen von Zeiten, Abständen oder Tankständen ist erlaubt.
 - 3. Strafen
 - a. Eine Verwarnung im ersten Fall
 - b. Eine Standstrafe im Wiederholungsfall
- v. Fahrerwechsel in Teamrennen
 - 1. Wann ein Wechsel des Fahrers erlaubt ist und wo sich das Fahrzeug zu befinden hat, wird individuell durch die Rennausschreibung festgelegt.
 - 2. Der Fahrerwechsel hat in Ruhe und ohne Störung der anderen Fahrer zu erfolgen.
 - 3. Wird beim Fahrerwechsel auch der Regler gewechselt, liegt dies im Risiko des Teams.

4. Strafarten

- a. Verwarnung
 - i. Eine Verwarnung ist dem Fahrer durch die Rennleitung klar mitzuteilen.
 - ii. Die Verwarnung ist zu dokumentieren.
 - iii. Bei Teamrennen gilt die Verwarnung dem Team.
 - iv. Die Rennleitung kann in den Wettbewerbsregeln festlegen, dass eine Zahl X an Verwarnungen automatisch zu einer höheren Strafe führt, unabhängig von welchen Rennregeln die Verwarnungen ausgelöst wurde.
(z. B.: 2 Verwarnungen wandeln sich in eine Standstrafe)

- b. Standstrafe (Stop and Go)
 - i. Die Standstrafe (Stand and Go) ist dem Fahrer durch die Rennleitung klar mitzuteilen.
 - ii. Die Standstrafe muss innerhalb von drei (3) Runden abgesessen werden.
Passiert dies nicht, wird dem Fahrer eine (1) Runde abgezogen.
Dies gilt insbesondere auch, wenn die Strafe vor Rennende nicht abgesessen wurde oder werden konnte.
 - iii. Standstrafen werden in der Boxengasse abgegolten. Existiert eine Durchfahrtsspur, kann dort angehalten werden. Falls nicht, muss vor dem Tanksensor gehalten werden und es darf im Folgenden nicht getankt werden.
 - iv. Alternative Szenarien, wie das Absitzen der Strafe in einer Strafbox oder einer Reparaturgasse, können je nach Bahnlayout im Vorfeld durch die Rennleitung bekannt gegeben werden.
- c. Zeitstrafe
 - i. Die Zeitstrafe ist dem Fahrer durch die Rennleitung klar mitzuteilen und soll im Rennbildschirm sichtbar angezeigt werden.
 - ii. Die Zeitstrafe muss innerhalb von drei (3) Runden abgesessen werden.
Passiert dies nicht, werden dem Fahrer zwei (2) Runden abgezogen.
Dies gilt insbesondere auch, wenn die Strafe vor Rennende nicht abgesessen wurde.
 - iii. Wird die Strafe so kurz vor dem Rennende ausgesprochen, dass der Fahrer diese nicht mehr antreten kann, so wird eine (1) Runde abgezogen.
 - iv. Zeitstrafen werden in der Boxengasse abgegolten.
Das Tanken ist nicht erlaubt.
 - v. Alternative Szenarien, wie das Absitzen der Strafe in einer Strafbox, können je nach Bahnlayout im Vorfeld durch die Rennleitung bekannt gegeben werden.
- d. Durchfahrtsstrafe
Die Durchfahrtsstrafe dient auf Bahnen mit einer verlangsamten Boxengasse oder verlangsamten Reparaturgasse als alternative zur Standstrafe. Alle Regeln laut §4.b sind anzuwenden.

5. Sonstiges

- a. Platzrückgabe:
Bei unfair erlangtem Vorteil (z. B. Abkürzen, Rempeler mit Platzgewinn) kann die Rennleitung eine Rückgabe der Position als Alternative zu einer anderen Strafe anordnen.
- b. Einmischung
Sollten sich Teilnehmer in unangemessener Weise in die Rennabläufe einmischen, kann die Rennleitung dies sanktionieren.
 - i. Strafen:
 - 1. Verwarnung
 - 2. Zeitstrafe im nächsten Rennen
 - 3. Bei grob unsportlichem Verhalten siehe § 5.c.iv.1
- c. Disqualifikation
 - i. Disqualifikationen werden direkt von der Rennkommission oder auf Antrag der Rennleitung an die Rennkommission ausgesprochen.
 - ii. Es gibt Disqualifikationen sowohl für einzelne Fahrer als auch für ganze Teams.
 - iii. Disqualifikationen können für ein Rennen oder den ganzen Wettbewerb ausgesprochen werden.
 - iv. Disqualifikationen können ausgesprochen werden bei

1. Grob unsportliches Verhalten, wiederholtes gefährliches Fahren oder Missachtung von Anweisungen der Rennleitung oder der Rennkommission.
2. Pöbeleien, Störungen des Wettbewerbs, unangemessenes Verhalten gegenüber Anwesenden
3. Fahrzeugmanipulation, insbesondere bei Verstößen gegen das gültige technische Reglement des SSM e.V.
4. Absprachen zwischen Fahrern oder Teams

6. Protestverfahren

Grundsätzlich handelt es sich bei den Entscheidungen der Rennleitung um Tatsachenentscheidungen.

- a. Kurzstreckenrennen
Ein Protest muss innerhalb von 15 Minuten nach Rennende mündlich bei der Rennkommission eingereicht werden.
- b. Langstreckenrennen
Ein Protest kann jeder Zeit nach der Entscheidung der Rennleitung, spätestens aber 15 Minuten nach Ende der Entscheidung, eingereicht werden.
- c. Es ist eine Protestgebühr von 30 Euro zu hinterlegen.
- d. Die Rennkommission entscheidet nach Lage der Dinge unter Berücksichtigung von Zeugen, Telemetriedaten und Videoaufnahmen, sofern vorhanden. Die Daten sind mit dem Protesteinreicher zu teilen.
- e. Die Rennkommission entscheidet in einfacher Mehrheit und endgültig.
- f. Wird dem Protest stattgegeben, erhält der Protesteinreicher seine Protestgebühr zurück, ansonsten verfällt diese zu Gunster der SSM.
- g. Sollte dem Protest stattgegeben werden, kann die Rennleitung versuchen, das Rennergebnis nachträglich zu verbessern.
 - i. Korrektur der Nachlaufzeit
 - ii. Korrektur der gefahrenen Runden
 - iii. Korrektur des Platzes
 - iv. Bei Kurzstreckenrennen und in besonderen Fällen: Rennwiederholung.

7. Spielsperren

Der Vorstand des SSM e.V. wird nach jeder Disqualifikation eine Überprüfung des Sachverhalts vornehmen und auf Basis dessen entscheiden, ob es weiterführende Strafen für den oder die Disqualifizierten geben wird. Es bestehen folgende Möglichkeiten:

- a. Es bleibt bei der Disqualifikation ohne weitere Folgen.
- b. Der Disqualifizierte wird für einen bestimmten Zeitraum von Wettbewerben des SSM e.V. ausgeschlossen.
- c. Der Disqualifizierte wird bis auf weiteres von allen Wettbewerben des SSM e.V. ausgeschlossen.
- d. Explorercup-Qualifikationsstandorte, welche einen gesperrten Fahrer starten lassen, verlieren alle Qualifikationsstartplätze.
- e. In Semi-Pro-Tour Qualifikationen werden die gesammelten Punkte eines gesperrten Fahrers nicht gewertet. Die Entscheidung, ob der gesperrte Fahrer am Rennen teilnehmen darf, obliegt der Rennleitung vor Ort.

Das Ziel ist sportlicher Wettbewerb auf Augenhöhe – Fairness steht über allem.