



Dieses Dokument wurde zuletzt am 15 Februar 2009 aktualisiert. Es ist für das  
Kalenderjahr 2009 und das 2009 Kyoto 250 gültig. Dem Regelwerk liegt das New  
Dimension Racing Sporting Code zugrunde.



## **1. Generelle Informationen**

1. Das 2009 Kyoto 250 ist eine Veranstaltung, die die Live for Speed Simulations Software benutzt. Aus dem Kontingent dieser Software sind als Wettbewerbsstrecke die Standard Konfiguration des Kyoto Ring Ovals (Code: KY1) und als Wettbewerbsfahrzeug der XR GT Turbo (Code: XRT) festgelegt.
2. Der Rennleiter für das Kyoto 250 soll der zu dem Zeitpunkt Hauptrennadministrator von New Dimension Racing sein.
  - a. Sollte diese Person für das Kyoto 250 für einen beliebigen Grund nicht verfügbar sein, wird die Reihenfolge der Herarchie aus den New Dimension Racing Regelwerken angewandt.

## **2. Einschreibevorgang**

1. Die Teilnahme an der Kyoto 250 Qualifikation und am Rennen setzt folgende Bedingungen voraus:
  - a. 175 Online-Runden im XRT auf KY1
  - b. Eine nach [www.LFSWorld.net](http://www.LFSWorld.net) hochgeladene „Hotlap“ innerhalb von 103,50% des Streckenrekords.
  - c. Teilnahme an mindestens zwei (2) oder mehr offiziellen Trainingssitzungen zum 2009 Kyoto 250.
2. Sollte eine dieser Bedingungen nicht erfüllt werden, wird der betreffende Fahrer nicht zur Qualifikation und/oder die weitere Teilnahme am 2009 Kyoto 250 nicht zugelassen.
3. Teilnehmen darf pro Fahrzeug ein Starter. Fahrerwechsel sind nicht gestattet.
4. Ein "Team" ist durch zwei oder mehr Fahrzeuge des selben Live for Speed Teams definiert.
5. Für die Einschreibung sind folgende Daten des Antragsstellers anzugeben und im offiziellen Thread zur Einschreibung zu veröffentlichen.
  - a. Live For Speed S2 Lizenzname
  - b. bürgerlicher Name (mindestens Vor- und Nachname)
  - c. Startnummer
  - d. Team Zugehörigkeit (falls zutreffend)
6. Sobald ein Fahrer sich angemeldet hat, werden seine Daten in ein offizielles Protokoll aufgenommen, welches den Fortschritt der einzelnen Fahrer, im Bezug auf ihre Teilnahmebedingungserfüllung, protokolliert. Sollte eine Teilnahmebedingung erfüllt werden, wird das entsprechende Feld in dem Protokoll grün gefärbt.
7. Es besteht keine Begrenzung der Teilnehmerzahl, die zur Qualifikation zugelassen werden können und keine Begrenzung der Teilnehmerzahl, die sich in die Veranstaltung einschreiben.
8. Der Gewinner des letzten Kyoto 250 hat das Privileg als erstes seine Startnummer zu wählen. Ihm wird automatisch die Startnummer 1 zugeordnet. Er hat jedoch das Recht eine andere Startnummer zu wählen. Bei der Wahl hat er die Priorität über andere Fahrer und deren Startnummernwunsch.

## **3. Trainingssitzungen**

1. New Dimension Racing wird in der Zeit zwischen Beginn der Einschreibungszeit und dem Tag vor der offiziellen Qualifikationssitzung Trainingssitzungen veranstalten.
2. Diese Trainingssitzungen können in ihrem Format variieren, werden aber grundsätzlich folgenden Mustern folgen:



- a. Einstündige (60 Minuten) gezeitete offene Trainingssitzung, unbegrenzte Rundenanzahl, Windschattenfahren Verboten
  - b. Einstündige (60 Minuten) gezeitete offene Trainingssitzung, unbegrenzte Rundenanzahl, Windschattenfahren erlaubt
  - c. kurze Rennen – ein Einzelzeitfahren für die Startreihenfolge und ein Rennen mit einer Länge zwischen 15 und 40 Runden.  
40 laps to start by rolling start.
  - d. Langes Rennen – ein Einzelzeitfahren für die Startreihenfolge und ein Rennen mit einer Länge zwischen 50 und 100 Runden.
3. Der Haupttrennadministrator Race Administrator hat das Recht über die Qualität jedes einzelnen Fahrers in einer Trainingssitzung zu entscheiden und ob diese ausreichend ist um sie als offizielle Trainingssitzung angerechnet zu bekommen.
- a. Die New Dimension Racing Administration darf eine “Monitoring Penalty” (dt. Kontrollstrafe) verhängen. Ein Fahrer mit einer Kontrollstrafe muss zusätzlich an mehr als zwei (2) Trainingssitzungen teilnehmen. Je nach schwere des Vergehens müssen werden zwischen einer (1) und fünf (5) zusätzlichen Trainingssitzung angeordnet.
4. Folgende Strafen dürfen für Trainingssitzungen in Betracht gezogen werden, dürfen aber in den Kyoto 250 Qualifikationssitzungen und Rennsitzungen nicht verhängen werden.
- a. Durchfahrtsstrafe
  - b. 10 Sekunden Stop-and-Go Strafe
  - c. Zeitstrafe: Auf das Gesamtergebnis werden einige Sekunden als Strafe angerechnet. Die Anzahl der Sekunden ist abhängig von der Schwere des Vergehens.
  - d. Probation Period: Ein Fahrer kann auf Grund von Regelverstößen eine „Probation Period“ bekommen. Diese Folgt den New Dimension Racing Regeln wie in den Sportlichen Regularien festgehalten.
  - e. Monitoring Penalty: Vgl. Paragraph 3.3.
5. Fahrer, die nicht offiziell für das 2009 Kyoto 250 angemeldet sind, dürfen zu Trainingssitzungen zugelassen werden.
6. Die Form für den LFS In-Game Name soll dem Code entsprechen. Sollte ein Fahrer wie in Paragraph 3.5. beschrieben nicht für das 2009 Kyoto 250 eingeschrieben sein, darf er sich eine Startnummer aussuchen, die in dieser speziellen Testsitzung nicht benutzt wird.

#### **4. Offizielle Kyoto 250 Qualifikations und Startaufstellungs Prozedur.**

- 1. Die Kyoto 250 Qualifikation soll in zwei Teilen die Startaufstellung bestimmen.
- 2. Der Tag der Qualifikation startet mit einem Einzelzeitfahren.
  - a. Eingeschriebene Fahrer sollen 10 Minuten vor der Startzeit des Einzelzeitfahrens auf dem Server erscheinen. Nicht angekündigte Verspätungen führen dazu, das Fahrer zuletzt am Einzelzeitfahren teilnehmen, beziehungsweise in der Reihenfolge der verspäteten Fahrer.
  - b. Alle Fahrer die pünktlich auf dem Server sind, werden in der Reihenfolge ihrer Startnummern zu ihrem Versuch ausgerufen werden.
  - c. Jeder Versuch besteht aus einer (1) Einführungsrunde zwei (2) gezeitete Runden und eine (1) Auslaufrunde, an deren Ende Fahrer in die Boxengasse zurückkehren müssen.
  - d. Reifenaufwärmen ist für die Qualifikationssitzung verboten. Keine Burnouts, kein Zick-Zack-Fahren etc.
  - e. Wenn ein Fahrer seinen Versuch beendet hat muss er an der “Completed Runs” Linie in der Boxengasse stehen bleiben und warten. Ein Administrator wird den



Fahrer dann „spectaten“.

**f.** Wenn der Rennleiter einen Fahrer für seinen Versuch ausruft, soll dieser zügig auf die Strecke gehen.

**g.** Es gibt keine Setup oder Benzin Restriktionen für das Qualifikationstraining.

**3.** Sobald das Einzelzeitfahren beendet ist werden die Fahrer in folgender Weise aufgeteilt.

**a.** Alle Qualifikaten, die ein Qualifikationsergebniss mit ungeraden Positionen (zum Beispiel: 1, 3, 5, 7, 9, etc.), nehmen am ersten der zwei 115-Meilen Rennen teil. Maximal einunddreißig (31) Fahrer dürfen in diesem starten.

(31) drivers may start this race.

**b.** Alle Qualifikaten, die ein Qualifikationsergebniss mit geraden Positionen (zum Beispiel: 2, 4, 6, 8, 10, etc.), nehmen am ersten der zwei 115-Meilen Rennen teil. Maximal einunddreißig (31) Fahrer dürfen in diesem starten.

**4.** Es gibt zwei (2) 115-Meilen Rennen, die nach einer zehnminütigen Pause, die Startaufstellung finalisieren.

**a.** Der Erst und zweit platzierte aus dem Einzelzeitfahren behalten ihre Positionen für das Hauptrennen, das Kyoto 250.

**b.** Die Rennen werden nach zwei Runden hinter dem Safety Car rollend gestartet.

**c.** Rennen 1 legt die Startreihenfolge der Innen-Startenden fest.

**d.** Rennen 2 legt die Startreihenfolge der Außen-Startenden fest.

**e.** Die Top-11 der Beiden Rennen sind direkt für das Kyoto 250 qualifiziert und starten auf ihrer Seite in der Reihenfolge des Zieleinlaufes. (Einzelzeitfahrergebnisse Platz 1 bzw. 2 werden nicht berücksichtigt).

**f.** The Twin 115 Races shall have one required pit stop under green flag conditions.

**5.** Die letzten drei (3) Startreihen werden von den sechs (6) Schnellsten Fahrern, die es nicht über die zwei 115-Meilen Rennen geschafft haben belegt.

## **5. Offizielle Kyoto 250 Renntags- und Startprozedur**

**1.** Alle Fahrer die sich für das Kyoto 250 qualifiziert haben sollen bereit sein am Renntag zu fahren, Sollte einer der 30 qualifizierten Fahrer unpässlich sein, wird einem anderen Fahrer die vakante Startposition angeboten.

**a.** Der neue Fahrer wird nach den Zeiten aus der Qualifikation ausgesucht.

**2.** Die offizielle Distanz des Kyoto 250 beträgt 135 Runden.

**3.** Der Server wird eine (1) Stunde vor dem geplanten Start Passwort geschützt.

**4.** Alle Fahrer die in der offiziellen Startaufstellung gelistet sind sollen spätestens dreißig (30) Minuten vor dem start auf dem Server sein. Fahrer die zwischen dreißig (30) und zwanzig (20) Minuten vor dem Start auf dem Server ankommen, werden vom Ende des Feldes starten. Fahrer die noch später kommen verlieren ihren Startplatz im Kyoto 250 an die nächst besten Ersatz. 18 Minuten vor dem Start wird die Startaufstellung gebildet.

**5.** Es gibt keinen Lag-Start, keine kompletten Neustarts (außer bei Zwischenfällen in denen mehr als 80% des Feldes beteiligt sind). Ein kompletter Neustart des Rennens ist bis zur zweiten (2) Rennrunde möglich (siebte Gesamtrunde).

**6.** Das Rennen wird nach fünf (5) Einführungsrunden hinter dem Safety Car gestartet. Die ersten drei (3) Runden sind dabei in einer Reihe in Rennreihenfolge zu fahren. Beim verlassen der Kurve-3 in der dritte Runde sollen sich die Fahrer in eine Innen und eine Außenreihe aufteilen. Fahrer mit einer ungeraden Startposition fahren in der Innenreihe, Fahrer mit einer geraden Startposition fahren in der Außenreihe. Die Reihen sollen auf gleicher Höhe und mit ca. 3 Fahrzeuglängen auseinander fahren.



- a. Der Rennleiter darf verschiedene Fahrer anordnen Lücken zu schließen oder zu vergrößern.
- b. Fahrer dürfen ihre Reifen nicht aufwärmen.
- c. Das Safety Car fährt mit einer Geschwindigkeit von 90km/h.
- d. Das Feld soll allen Anordnungen des Rennleiters während der letzten Safety Car Runde folge leisten. Die erste Startreihe soll ihr Tempo bis zur Grünen Flagge halten.
- e. Sobald die Grüne Flagge gezeigt ist, ist das Überholverbot aufgehoben.
- f. Sollte ein Fahrer während der Einführungsrounden einen Unfall verursachen, sich von der Strecke drehen oder ähnliches, verliert dieser Fahrer seine Position und muss vom Ende des Feldes starten. Unter Umständen werden Strafen an diese Fahrer verhängt.

## **6. Rennzwischenfälle**

- 1. Ist ein Fahrer in einen Zwischenfall involviert, welcher es unmöglich für ein Fahrzeug macht das Rennen aus eigener Kraft fortzusetzen, soll dieser Fahrer in seiner Position bleiben und auf Anweisungen des Rennleiters warten. Ist das Fahrzeug in einer unsicheren Position kommt es zu einer Safety Car Phase.
  - a. Alle Fahrer sollen alle Gelben Flaggen von der Live For Speed Software als auch die der Rennleitung beachten. Safety Car Phasen können durch den Rennleiter ausgerufen werden. Zwischenfälle die unter einer bestehenden Gelben Flagge passieren werden mindestens mit einer Stop-and-Go-Strafe geahndet.
- 2. Sollte ein Fahrer in einen Zwischenfall involviert sein, nachdem er zur Strecke zurückkehren kann, soll dieser in jeglicher Vorsicht zurückkehren. Wenn es nötig ist einen Boxenstopp zu machen, muss ein Fahrer von der Ideallinie fern bleiben. Dauert die Rückkehr zur Box aufgrund der bestehenden Schäden lange, wird das Safety Car gerufen. Ein Rescue Car wird unter Umständen beauftragt das havarierte Fahrzeug zu helfen an die Box zurückzukehren.
- 3. Fährt ein Fahrer seinen Tank leer, wird das Safety Car das Rennen neutralisieren. Das Rescue Car wird dem gestrandeten Fahrer in die Boxengasse schieben.
  - a. Andere Fahrer dürfen einen gestrandeten auch zurück in die Boxengasse schieben. Dies darf in jeder Runde außer der letzten Rennrunde erfolgen. Alle Fahrer müssen die letzte Rennrunde aus eigener Kraft zurücklegen.
- 4. Ist ein Fahrer in einen Zwischenfall mit anderen Fahrzeugen involviert und der Fahrer fühlt sich unfair behandelt, darf ein Beschwerdebericht in einen Speziellen Thread im LFS Forum gepostet werden. Das Format der Berichte wird im Thread angegeben.
  - a. Die Rennleitung hat das Recht eigenständig die Untersuchung zu zwischenfällen aufzunehmen.

## **7. Boxengasse**

- 1. Unter Grüner Flagge bleibt die Boxengasse offen und Boxenstopps können gemacht werden.
  - a. Die Boxeneinfahrt ist durch Pylone entlang der gelben Linie abgegrenzt. Es ist verpflichtend vor Kurve-3 links von den Pylonen für die Einfahrt in die Boxengasse zu fahren. Überqueren der Gelben Linie oder berühren der Pylonen wird mit einer Durchfahrtsstrafe geahndet.
  - b. Dem Fahrer steht die Wahl der Box für den Boxenstopp offen.
  - c. Die Boxenausfahrt ist durch Pylone entlang der gelben Linie abgegrenzt. Es ist verpflichtend bis nach Kurve-1 und bis zum Ende der Pylone zu fahren. Überqueren der



Gelben Linie oder berühren der Pylonen wird mit einer Durchfahrtsstrafe geahndet.

**2.** Zu Beginn der Safety Car Phase wird die Boxengasse geschlossen und erst geöffnet, wenn alle Fahrzeuge in einer Reihe sind. Sobald die Boxengasse geöffnet ist, darf jeder einen Boxenstopp machen.

**a.** Am Ende von Kurve-3 ist die Boxeneinfahrt für die Safety Car Phasen. Fahrer die einen Boxenstopp machen wollen müssen durch die blauen Pylonen fahren. Es ist nicht erwünscht die Boxengasseneinfahrt zu benutzen die unter Grüner Flagge benutzt wird.

**b.** Dem Fahrer steht die Wahl der Box für den Boxenstopp offen.

**c.** Die Boxenausfahrt ist durch Pylone entlang der gelben Linie abgegrenzt. Es ist verpflichtend bis nach Kurve-1 und bis zum Ende der Pylone zu fahren. Überqueren der Gelben Linie oder berühren der Pylonen wird mit einer Durchfahrtsstrafe geahndet.

**d.** Es ist nicht gestattet sich einen Vorteil durch die Boxeneinfahrt zu verschaffen. Während der Boxengasseneinfahrt muss die Position gehalten werden. Gleiches gilt für die Boxengassenausfahrt.

**3.** Die Boxengassenhöchstgeschwindigkeit liegt bei 80 km/h.

**4.** Es ist verpflichtend in der Spur rechts der gelben Linie zu fahren wenn man den Boxenstopp vor sich oder hinter sich hat. Nur für den Boxenstopp darf diese überfahren werden. Es ist nicht erlaubt mehr als eine Box vor und eine Box nach dem Arbeitsbox zu überfahren. Ein Fehlverhalten gegenüber dieser Regel führt zu einer Durchfahrtsstrafe

**5.** Die Strafe für das Einfahren in die geschlossene Boxengasse ist eine Durchfahrtsstrafe.

## **8. Safety Car**

**1.** Das Safety Car soll von der Rennleitung genutzt werden, um das Rennen zu neutralisieren falls ein Fahrzeug auf der Strecke strandete oder ein größerer Zwischenfall passierte.

**2.** Ist das Safety Car nicht im Einsatz, parkt es am ende der Boxengasse.

**3.** Der Safety Car Fahrer muss sichergehen, das der Motor läuft und das Fahrzeug einsatzbereit ist, wenn die Nachricht "SAFETY CAR STANDBY" auf dem Monitor erscheint.

**4.** Wenn die Nachricht "SAFETY CAR DEPLOYED" auf dem Monitor erscheint und der Indikator sich nach "T: YELLOW" ändert, herrscht sofortiges Überholverbot und die Fahrer sind angewiesen ihre Geschwindigkeit zu reduzieren. Das Feld nähert sich in einer Reihe langsam dem Safety Car und folgt ihm aufgereiht.

**a.** Zu Beginn der Safety Car Phase wird die Boxengasse geschlossen und erst geöffnet, wenn alle Fahrzeuge in einer Reihe sind. Sobald die Boxengasse geöffnet ist, darf jeder einen Boxenstopp machen. Die Strafe für das Einfahren in die geschlossene Boxengasse ist eine Durchfahrtsstrafe.

**b.** Fahrer sollen der Geschwindigkeit des Safety Cars folgen. Sollte der Führende nicht hinter dem Safety Car sein, werden die Fahrer zwischen Safety Car und dem Führenden angeordnet das Safety Car zu überholen. Sie müssen sich am Ende des Feldes wieder anreihen.

**c.** Der Rennleiter darf das Rennen wieder freigeben auch wenn nicht alle Fahrzeuge. Beispielsweise nach einem Boxenstopp, aufgeschlossen haben.

**5.** Sollte das Safety Car in der letzten Runde ausgerufen werden, dürfen alle Fahrer bis zur karierten Flagge fahren, müssen jedoch sich möglicher Zwischenfälle bewusst sein.

**6.** Ein „Lucky Dog“ (Free Pass, Section 9) darf zwei Runden vor dem Neustart das Feld überholen. Wenn die Nachricht „SC IN THIS LAP“ auf den Monitoren erscheint, wird das Safety Car seine Lampen ausschalten. Am Ende der Runde biegt das Safety Car in die



Boxengasse ein. Sobald das Safety Car die Strecke verlassen hat muss der Führende die Geschwindigkeit des Safety Cars bis zur Nachricht „GREEN FLAG“ halten.

- a. Der Ort des Neustarts ist nicht identisch mit der Start/Ziel-Linie.
  - b. Der Neustart des Rennens wird in zwei Reihen stattfinden. Fahrzeuge in der Führungsrunde auf der Außenseite und überrundete Fahrzeuge auf der Innenseite. Die Reihen müssen auf gleicher Höhe fahren.
  - c. Wenn der Neustart mit weniger als zwanzig (20) noch zu fahrenden Runden stattfindet dürfen nur noch Fahrzeuge die eine Runde Rückstand haben in die Innenreihe. Fahrzeuge mit mehr Runden Rückstand müssen die Fahrzeuge in der Führungsrunde vorbei lassen.
  - d. Wenn der Neustart mit weniger als zehn (10) noch zu fahrenden Runden stattfindet, wird keine zweite Reihe aufgemacht. Fahrzeuge mit einer oder mehr Runden Rückstand müssen die Fahrzeuge in der Führungsrunde vorbei lassen.
8. Der Fahrer der das Safety Car fährt ist ein erfahrener Fahrer und steht in permanenten Kontakt mit der Rennleitung.

### **9. Lucky Dog / Free Pass**

1. Der „Free Pass“ erlaubt einem Fahrzeug eine Runde zurückzugewinnen während einer Safety Car Phase.
2. Der Fahrer der einen Free Pass bekommt, wird vom Rennleiter bekanntgegeben sobald das Feld in einer Reihe ist. Der Fahrer ist der Erste Fahrer der nicht auf der Führungsrunde ist.
  - a. Überholen ist verboten, bis der Rennleiter den Fahrer auffordert.
  - b. Der Fahrer der den Free Pass bekommt, darf nicht einen Boxenstopp machen, während er den Free Pass macht. Er muss den Boxenstopp machen bevor er ausgerufen wurde.
  - c. Der Fahrer mit dem Free Pass soll beim Neustart vom Ende der längeren Reihe starten.
3. Sollte der erste Fahrer der nicht in der Führungsrunde ist der Grund für die Safety Car Phase sein, ist das Recht des Free Passes vertan und es wird keinen Lucky Dog geben.
4. Der Free Pass wird nicht mehr durchgeführt, wenn weniger als zehn (10) Runden noch zu fahren sind.

### **10. Strafen**

1. Die Rennleitung darf Strafen für Zwischenfälle verhängen.
  - a. Zwischenfälle werden während des Rennens untersucht. Diese Untersuchungen werden von der Rennleitung selbstständig gestartet.
  - b. Zwischenfälle die von der Rennleitung während des Rennens nicht untersucht werden können oder übersehen wurden sollen durch Beschwerdebeiträge im LFS Forum in einem speziellen Thread.
2. Die folgenden Strafen dürfen gegen Fahrer während des Rennens verhängt werden. Diese werden bis maximal fünf (5) Runden vor Rennende vergeben.
  - a. Durchfahrtsstrafe
  - b. 10-Sekunden Stop&Go Strafe.
  - c. Holding Penalty: Ein Fahrer der diese Strafe erhält muss in die Boxengasse fahren wie bei einer 10-Sekunden Stop&Go Strafe. Er muss für eine vom Rennleiter gegebene Anzahl von Sekunden oder eine gegebene Anzahl von Runden an der Box warten. Ein Marshall überprüft die Korrektheit in der Ausführung der Strafe.
  - d. Schwarze Flagge, Ein Fahrer der dies Flagge erhält muss die Boxengasse betreten und auf die Instruktionen des Rennleiters hören und ihnen Folge leisten.



- e. Kick: Ein Kick kann nur nach einer Schwarzen Flagge erfolgen.
  - f. Strafen müssen innerhalb von vier (4) Runden geleistet werden. Andernfalls wird der Fahrer nicht mehr für das Rennen gezählt.
3. Für Untersuchungen nach dem Rennen werden folgende Strafen vergeben die das Rennresultat beeinflussen:
- a. Zeitstrafe: Ein Fahrer der eine Zeitstrafe wird eine Anzahl an Sekunden auf die Rennergebnisse des Fahrers gerechnet. Wenn die Strafe eine Durchfahrtsstrafe ergeben hätte werden 30 Sekunden draufgerechnet. Bei einer Stop&Go Strafe 45 Sekunden. Eine Holding Penalty wird mit 30 Sekunden plus der Zeit beziehungsweise 45 Sekunden plus einem Abzug der entsprechenden Runden bestraft.
  - b. Disqualifikation: Ein Fahrer ist Disqualifiziert wenn seine Regelbrüche dies Notwendig machen. Disqualifizierte Fahrer werden als letzte hinter den ausgeschiedenen Fahrern gelistet.
  - c. Probation Period: Ein Fahrer kann auf Grund von Regelverstößen eine „Probation Period“ bekommen. Diese Folgt den New Dimension Racing Regeln wie in den Sportlichen Regularien festgehalten.
4. Die Zeitspanne in der die Beschwerdebeiträge eingereicht werden dürfen wird in dem dafür vorgesehenen Thread nach dem Rennen bekanntgegeben..

## 11. Rote Flaggen

1. Eine Rote Flagge kommt zum Einsatz wenn die Rennleitung der Auffassung ist, dass die Bedingungen zu unsicher sind um unter dem Safety Car das Rennen fortzusetzen, oder in Zwischenfällen in denen mehr als 80% des Feldes beteiligt sind.
- a. Wenn die Rote Flagge während einer Trainingsrunde zum Einsatz kommt sollen alle Fahrzeuge sich am Ende der Boxengasse aufreihen, und bis zur Wiederaufnahme des Trainings warten. Die Zeit läuft durch.
  - b. Wenn die Rote Flagge während eines Rennens zum Einsatz kommt sollen alle Fahrer am vorgesehenen Platz wie von der Rennleitung angeordnet warten.
2. Eine Rote Flagge besagt auch, dass jegliche Arbeit an den Fahrzeugen verboten ist.
3. Die Fahrer müssen in der vorher beschriebenen Zone für weitere Instruktionen durch die Rennleitung warten. Fahren ist nur mit der Erlaubnis des Rennleiters gestattet.
4. Für Umstände höherer Gewalt, denen ein Server Crash unterliegt ist die Prozedur unter Paragraph 14 festgehalten.

## 12. Green-White-Checkered

1. Sollte das Rennen eine Safety Car Phase erleben, die das Rennen unter der Gelben Flagge enden lassen würde, gibt es zwei (2) Versuche für ein Green-White-Checkered Rennen.
- a. Wegen der Eigenschaften der Live for Speed Software werden 10 Runden hinzugefügt. Dies betrifft alle offiziellen Kyoto 250 Trainingsrunden die für mehr als 99 Runden angesetzt sind und das Kyoto 250 Rennen.
  - b. Die Safety-Car Phase folgt ansonsten den üblichen Regeln.
  - c. Sollte der Neustart abgewunken werden zählt es trotzdem als ein Versuch für Green-White-Checkered. Es kommt dann jedoch zu einem 1-Runden Sprint.
2. Sollte das Safety Car in der letzten Runde ausgerufen werden, dürfen alle Fahrer bis zur karierten Flagge fahren, müssen jedoch sich möglicher Zwischenfälle bewusst sein.



### **13. offizielle Klassifikation**

1. Alle Fahrer die beim Kyoto 250 starteten werden in den Ergebnislisten klassifiziert.

a. Die Einführungsrounden werden von der totalen Rennzeit abgezogen und die Rennrunden ebenfalls angeglichen.

b Jeder Fahrer der das Ziel eigenständig erreicht wird die Bemerkung „Running“ in der Ergebnisliste vorfinden und alle nicht. Ein Fahrer der nicht eigenständig die Ziellinie passiert wird als „Did-Not-Finish“ (DNF) klassifiziert mit einer Erklärung.

1. Accident: Fahrer schied in Folge eines Unfalls aus dem Rennen aus.

2. Clutch: Fahrer schied in Folge eines Kupplungsschadens aus.

3. Suspension: Fahrer schied wegen Aufhängungsschadens aus.

4. Fuel: Fahrer schied wegen Benzinmangels aus.

5. Spectated

6. Disconnected: Fahrer verließ den Server ohne Grund.

7. Lost Connection: Fahrer verlor die Verbindung zum Server oder timed out.

8. Penalty: Fahrer wurde Disqualifiziert.

c. Fahrer die die Verbindung zum Server verlieren sind vom weiteren Rennen ausgeschlossen und dürfen nicht wieder teilnehmen. Ausnahme zu dieser Regel fällt und Paragraph 14.

### **14. Server Probleme**

1. Es gibt einen Hauptserver und einen Reserveserver für das Kyoto 250.

2. Sollte es Server Probleme ab 30 Minuten vor der Veranstaltung sowie während der Veranstaltung geben, wird auf den Reserveserver ausgewichen. Alle Fahrer werden darüber informiert.

a. Der Wechsel des Servers wird durch eine Warnung im Kyoto 250 Subforum auf [www.lfsforum.net](http://www.lfsforum.net) bekanntgegeben.

3. Server Probleme während der Veranstaltung resultieren in einer Roten Flagge und einer temporären Unterbrechung des Rennens.

a. Die Reihenfolge für den Neustart wird von mindestens zwei (2) Runden vor Auftretens der Server Probleme wiederhergestellt. Die verbleibenden Runden sollen die noch zu fahrenden Runden sein.

b. Es gibt eine mindest Verzögerung von 15 Minuten zwischen der Server Probleme und dem Rennneustart.

c. Der Zeitpunkte des Rennneustarts wird im Forum bekanntgegeben als auch alle 4 Minuten auf dem Rennserver durchgegeben.

### **15. Zugänglichkeit des Servers**

1. Nur New Dimension Racing Administratoren und das Team für den Live-Stream sollen mit dem Administratorenpasswort eingeloggt sein. Teilnehmer die das Administratorenpasswort wissen, sollen mit dem normalen Teilnehmerpasswort sich einloggen.

2. Das Teilnehmerpasswort soll durch Private Nachrichten an die Teilnehmer durch Offizielle weiter gegeben werden. Es gibt eins für Trainingsevents, eins für Qualifikation und eins für das Rennen.

a. Teilnehmer sollen auch dann sich mit dem Teilnehmerpasswort einloggen wenn der Server noch nicht Passwortgeschützt ist.



- b. Der Zeitpunkt an dem das Teilnehmerpasswort den Server schützt wird im Falle der Qualifikation und des Rennens bekannt gegeben.
- 3. LFSRemote wird während der Events zur Verfügung stehen.
- 4. Nur Administratoren, Teilnehmer sowie das Live-Stream Team darf während des Events auf dem Server sein.

## 16. Kommunikation

- 1. Für die effiziente Kommunikation ist es verpflichtend Ventrillo zu benutzen. Es werden alle Informationen zu Ventrillo gegeben. Der Ventrillo-Benutzername soll im Forum bekanntgegeben werden.
  - a. Minimale Gespräche sind während Rennsitzungen erlaubt, aber nicht während der Qualifikation.
- 2. Das Blocken von In-Game Nachrichten ist verboten, außer während der Einzelzeitfahren.
  - a. Chatten ist während der Rennsitzungen verboten, zu einem minimalen Teil während der Einzelzeitfahren jedoch erlaubt, außer die Rennleitung schreibt die Nachricht „CHAT CLOSED“.
- 3. Chat in-game wird durch “CHAT OPEN” und “CHAT CLOSED”, erlaubt beziehungsweise verboten.
  - a. Die Strafe für Chatten, wenn es nicht erlaubt ist, ist eine Holding Penalty mit fünf (5) Sekunden länge pro Zeile.
  - b. Administrativer Chat ist erlaubt, solange es dem Stellen einer Frage dient. Es wird jedoch darum gebeten bei Ventrillo zu fragen.
  - c. Chat bleibt verboten, bis das letzte Fahrzeug die Karierte Flagge gesehen hat.

## 17. Verschiedenes

- 1. Der Rennname sollte dem New Dimension Racing Sporting Code folgen.
- 2. Das Nummernschild sollte dem New Dimension Racing Sporting Codes folgen.
- 3. Bump Drafting ist erlaubt.
- 4. High Resolution (min. 1024\*1024) Skins müssen im dafür vorgesehenen Thread im LFS Forum vor dem Tag der Qualifikation. Diese Skins müssen mit den LFSWorld Standards übereinstimmen.
- 5. Nach Rennende müssen alle Fahrzeuge ins „Park Fermé“ zurückkehren. Der Gewinner soll an die Start/Ziel-Linie für Fotos bereit stehen. Sobald die Fotos gemacht wurden wird die Nachricht “RACE COMPLETE” auf den Monitoren angezeigt. Die Ziellinie steht dann für Teamfotos offen. Rundenfahren ist verboten.
- 6. Entscheidungen der Rennleitung sind Fakt Entscheidungen. Sobald eine Entscheidung gefällt wurde, ist sie final und gültig. Beschwerden werden ignoriert.
- 7. Die Administration behält sich das Recht vor dieses Dokument zu modifizieren. Als Grundlage für die Durchführung der Veranstaltungen dient das Englische Regelwerk. Diese Übersetzung enthält eventuelle Ungenauigkeiten.