



**fédération
luxembourgeoise
du stock-car**

Association sans but lucratif

Rennreglement 2002 (Ausgabe 2013)

F.L.S.C.

13. Februar 2003 (Ausgabe 2013)

A. Allgemeine Bestimmungen

Artikel 1.

Die zur Meisterschaft zählenden Stock-Car Rennen sind den Fahrern der Stock-Car Föderation zugänglich, welche im Besitz einer Lizenz, eines gültigen Führerscheins und eines medizinischen Gutachtens sind. Bei Beanstandung eines Lizenzantrages durch einen Verein ist die Abstimmung des Vorstands massgebend. Bei unsportlichem Verhalten eines Piloten oder Mitglied eines Vereines gegenüber der F.L.S.C. wird dieses mit einer Strafe belegt, die der Zentralvorstand festlegt. (Sperrung oder Geldstrafe).

Artikel 2.

- a) Die Veranstalter müssen über die F.L.S.C. eine Versicherung mit der von der F.L.S.C. bezeichneter Versicherungsgesellschaft abschliessen, welche die Haftpflicht sowohl des Veranstalters als auch die der Konkurrenten gegenüber einem Dritten übernimmt. Die Piloten gelten nicht als Dritte.
- b) Die Veranstalter müssen die von der Versicherung gestellten Bedingungen durch die Vertrauensleute der F.L.S.C. streng beachten.
- c) Jeder organisierende Verein muss 1 Verbindungsmann stellen, welcher dem Rennsekretariat zur Verfügung zur Verfügung steht. Bei Nichteinhaltung: Strafe von 25 €

Artikel 3.

Wenn ein Rennen wegen unbefahrbarer Piste nicht gestartet werden kann, so ergeben sich hieraus für den Organisator keinerlei Verpflichtungen zur finanziellen Entschädigung gegenüber den betroffenen Vereinen. Der Organisator muss bei unsicherem Wetter bis 09.00 Uhr dem Rennleiter oder dem Präsident der F.L.S.C. Bescheid geben, gegebenenfalls um 1 Stunde Aufschub anfragen. Alle anderen Vereine können ab 10.00 Uhr beim Rennleiter oder beim Präsident telefonisch Auskunft einholen. Wird ein Rennen abgesagt, benachrichtigt der Rennleiter oder der Präsident die Rettungsdienste und der Organisator teilt dies den Rundfunkanstalten mit. Der Organisator kann keine finanziellen Ansprüche gegenüber der F.L.S.C. geltend machen.

Artikel 4.

Verfalltag für abgesagte Rennen

Jeder Verein hat ein Anrecht auf einen Verfalltag und zwar den laut offiziellen Rennkalenders des ersten noch unbesetzten Sonntag nach dem abgesagten Rennen. Fällt dieser Verfalltag ebenfalls aus, so hat der betreffende Verein keinen Vorrang mehr auf die nachfolgenden im Rennkalender festgesetzten Rennen und muss also warten bis ein kommender Verfalltag unbenutzt bleibt.

Artikel 5.

- a) Der Organisator muss den Eingang des Fahrerlagers mit Tafeln versehen, welche besagen, dass unbefugte Personen dort keinen Zutritt haben. Sind die Tafeln nicht vorhanden, ist eine Strafe von 25 € an die F.L.S.C. zu zahlen.
- b) Der Organisator haftet für die Flurschäden die auf dem Gelände der Veranstaltung angerichtet wurden.
- c) Die Rennstrecke muss im Uhrzeigersinn befahren werden.

Artikel 6.

- a) Der Organisator ist verpflichtet einen überdeckten Stand zwecks Unterbringung des Rennsekretariats sowie der 1. Jury zustellen. Bei Nichtbeachten: Strafe von 125 €
- b) Auf dem Gelände darf nur eine Einzelperson mit gültigem Führerschein den Stock-Car Wagen fahren. Bei der Ehrenrunde, welche nur mit einem Stock-car wagen gefahren wird, darf sich zusätzlich der Sieger auf dem Wagen befinden. Bei Nichtbeachten: Strafe von 25 € und 3 Verwarnungen.
- c) Das Aufladen und abtransportieren eines Rennwagens vor dem Ende des Finallaufes darf nur durch Erlaubnis des Rennleiters erfolgen. Bei Nichtbeachten: Strafe von 25 €
- d) Die Piloten sind verpflichtet einen vom Zentralvorstand ausgearbeiteten Fragebogen über das Rennreglement auszufüllen. Bei Nichterreichen von 6/10 der Punktzahl: keine Lizenz als Pilot, sowie keine Funktion als Rennleiter. Während der Saison entscheidet der Zentralvorstand über eine eventuelle Genehmigung. Ein Pilot, welcher 5 Jahre nicht mehr im Besitz einer Fahrerlizenz ist, muss sich einer neuen Fragestellung über das Rennreglement stellen.
- e) Mitglieder der Fahnenkommission, der 1. und der 2. Jury, werden vor jedem Rennen über ihre Funktionen eingewiesen.
- f) Ein Pilot kann sowohl an der Klasse 1 wie an der Klasse 2 teilnehmen. Er darf jedoch nicht während einer laufenden Meisterschaft die Klasse wechseln. (d.h. Jeder Pilot muss sich bei seinem ersten Rennen der laufenden Meisterschaft entscheiden ob er an der Klasse 1 oder 2 teilnimmt.) Ausgenommen sind Piloten der Klasse 2, welche noch nie an der Klasse 1 teilgenommen haben, welchen es gestattet ist, zwei mal in der Klasse 1 zu probieren.

Artikel 7.

- a) Die Zusammensetzung der verschiedenen Ausscheidungsläufe wird vom Organisator in einer öffentlichen Versammlung, unter Aufsicht eines Mitgliedes des Zentralvorstandes, durch das Los aufgestellt. Die Piloten der Vereine werden proportional in die Ausscheidungsläufe eingeteilt und am Renntag den Teilnehmern und den Zuschauer durch eine schriftliche Aufstellung mitgeteilt. Besagte Aufstellung darf nur die auf der Lizenz eingetragenen Namen und die Nummer enthalten. Die besagten Aufstellungslisten müssen mit dem Rennkalender der laufenden Meisterschaft versehen sein. Bei Nichtbeachten: Strafe von 50 €
- b) Der Teilnehmerantrag, unterschrieben von einem verantwortlichen Mitglied des betreffenden Vereins, muss dem Organisator 6 Tage vor der Veranstaltung bis 18.00 Uhr zugehen, oder zur Verlosung mitgebracht werden, andernfalls muss eine Strafe von 25 € pro Klasse an die F.L.S.C. gezahlt werden.
- c) Um 12:00 Uhr müssen die Abschriften der Anmeldeformulare, die Aufstellungslisten und die eventuellen Änderungen im Rennsekretariat vorliegen. Bei Nichtbeachten: Strafe von 25 €
- d) Änderungen der Aufstellung werden nur in folgenden 2 Fällen angenommen:
 - a. wenn ein Pilot ausfällt, kann er durch einen Anderen ersetzt werden.
 - b. wenn 2 Piloten auf einem Wagen fahren.

Bei Nachmeldung und Ummeldung müssen 50 € bezahlt werden und der Pilot startet aus der letzten Reihe. Nach 12:30 Uhr werden keine Anmeldungen und Ummeldungen mehr angenommen. Nachmeldungen werden, durch das Los, vor dem Rennen, durch ein Mitglied des Zentralvorstandes proportional in die Ausscheidungsläufe aufgeteilt.

- e) Bis 12:30 muss ein Startgeld von 10 € pro Pilot an die FLSC bezahlt werden.

- f) Die obligatorische Fahrerbesprechung erfolgt vor der Startaufstellung des 1. Laufes. Hier wird auch die Gültigkeit des Führerscheins eines jeden Piloten geprüft und die Lizenz ausgehändigt. Bei Nichtteilnahme an der Fahrerbesprechung: Strafe von 20 €. Bei begründeter Anfrage, kann durch den Zentralvorstand eine Ausnahme gemacht werden.

Artikel 8. Zusammensetzung der verschiedenen Läufe.

Klasse 1:

Es werden 2 Ausscheidungsläufe gefahren, bei denen jeweils die ersten 10 Piloten für das Finale klassiert werden. Die ersten 4 Piloten aus 2 Hoffnungsläufen oder die ersten 8 Piloten aus einem Hoffnungslauf werden ebenfalls fürs Finale klassiert. Dies ergibt Maximum 28 Wagen am Start des Finallaufes.

Im Hoffnungslauf werden die Piloten nach denselben Regeln wie im Ausscheidungslauf klassiert, jedoch zählen die Punkte nicht für die Meisterschaft, sondern dienen nur der Aufstellung des jeweiligen Klassements.

Bei 2 Hoffnungsläufen werden die nicht klassierten Piloten aus dem 1. Ausscheidungslauf am 1. Hoffnungslauf teilnehmen. Jene aus dem 2. Ausscheidungslauf werden am 2. Hoffnungslauf teilnehmen.

| | | | |
|---------------------|-------------------|----|--------|
| Die Läufe betragen: | Ausscheidungslauf | 20 | Runden |
| | Hoffnungslauf | 15 | Runden |
| | Finallauf | 25 | Runden |

Klasse 2:

Die Piloten fahren 2. Ausscheidungsläufe. Die Punkte der beiden Läufe werden addiert. Die ersten 28 Piloten werden fürs Finale klassiert.

| | | | |
|---------------------|-------------------|----|--------|
| Die Läufe betragen: | Ausscheidungslauf | 15 | Runden |
| | Finallauf | 20 | Runden |

Bei mehr als 36 Teilnehmern werden die Piloten wie in der Klasse 1 in 2 Gruppen aufgeteilt.

Der Vorstand von der F.L.S.C. behält sich das Recht vor zu Entscheiden welche Klasse als erste am jeweiligen Renntag startet.

Artikel 9.

Der 1. Start erfolgt spätestens um 13.30 Uhr. Vorgeschriebene Anordnung der Wagen am Start: Reihen von 2 Wagen nebeneinander. Der Start erfolgt mit laufendem Motor. Die Aufstellung wird vom Rennsekretariat vorgenommen. Die Aufstellung für die Finalläufe wird nach den Platzierungen der Ausscheidungsläufe vorgenommen. Die Startplätze nicht teilnehmender Fahrer bleiben frei. Die Startaufstellung des 2. Laufes jeder Gruppe der Klasse 2 erfolgt in umgekehrter Reihenfolge. Die Offiziellen sind beauftragt, unbefugte Personen aus den Gefahrenzonen zu entfernen.

Artikel 10.

- a) Der Rennleiter hat zu bestimmen, ob die Piste angefeuchtet werden muss oder nicht. Bei wechselnden Pistenbedingungen am Start, kann der Rennleiter einem Reifenwechsel der Wagen zustimmen.
- b) Die Lizenzen werden vom Rennleiter oder von einem von ihm ernannten Vertreter am Startplatz eingesammelt.

Artikel 11.

Jeder Konkurrent fährt auf sein eigenes Risiko. Erleidet ein Konkurrent einen Unfall, so können keinerlei Ansprüche gegenüber einem oder mehreren Konkurrenten geltend gemacht werden. Durch seine Unterschrift auf der von der F.L.S.C. ausgehändigter Lizenz, verpflichtet sich der Fahrer ausdrücklich, weder einen Konkurrenten, den Veranstalter, den Rennleiter oder sein Personal gerichtlich zu verfolgen, für welches Motiv es auch immer sei, außer sie verstoßen gegen das Zivilgesetz.

- Klasse 1: Die Zahl der Konkurrenten ist auf 8 pro Verein beschränkt, für das Club-Klassement werden die 6 bestplatzierten gewertet.
- Klasse 2: Die Zahl der Konkurrenten ist auf 8 pro Verein beschränkt, für das Club-Klassement werden die 6 bestplatzierten gewertet.

Artikel 12.

- a) Der erstplatzierte Pilot jedes Laufes erhält einen Pokal.
Haben 2 Fahrer dieselbe Punkt- und Rundenzahl, so zählt das Klassement der 1. Jury.
- b) Für die Meisterschaft zählen nur die laut offiziellen Kalender aufgezählter Rennen.
Den Piloten werden folgende Punkte seitens der 1. Jury erteilt:
- | | |
|--------------------|---|
| Ausscheidungslauf: | 1. Punkt pro vollendete Runde. |
| Hoffnungslauf: | 1. Punkt pro vollendete Runde, welche nicht zur Meisterschaft zählen. |
| Finallauf: | 1. Punkt pro vollendete Runde. |

Keine Punkte werden dem Piloten außerhalb der Piste erteilt, d.h. wenn der Pilot eine Runde oder den Rest einer Runde außerhalb der Piste zurücklegt oder aber durch irgendwelchen Grund den geschlossenen Wagenpark durchfährt. Die drei erstklassierten Piloten eines jeden Laufes erhalten zusätzlich noch 6, 4 resp. 2 Punkte.

- c) 2. Jury:
Es werden 4 Gruppen von jeweils 3 Personen gebildet, welche einen einzigen Zettel ausfüllen und unterschreiben. Der Pilot, der einen Gegner (kein Vereinsmitglied) um mindestens 180° Grad dreht, seitlich umlegt oder ganz überschlägt, hat Anrecht auf 4 Punkte.
4 Punkte werden nur erteilt, wenn beim drehen eines Konkurrenten die Rennstrecke nicht verlassen wird.
Bleibt ein Pilot jedoch im Gepflügs hängen, so erhält er seine Punkte. Sind an einer Aktion drei Autos beteiligt, so hat der Pilot welcher einen Konkurrenten dreht oder umlegt anrecht auf seine Punkte. Die Mitglieder der 2. Jury müssen nach jedem Lauf so schnell wie möglich ihre Zettel beim Rennsekretariat abgeben.
- d) Das Rennsekretariat bestimmt verschiedene Personen, zwecks Kontrolle der 2. Jury, in einem bestimmten Sektor. Bei eventuellen Unstimmigkeiten ist das Resultat der Kontrolle nach Absprache mit den betreffenden Leuten maßgebend.
- e) Jeder Verein muss vor der Generalversammlung der F.L.S.C. seine Mitglieder für folgende Posten benennen: 1. Jury, 2. Jury, Streckenposten, Wagenkontrolle, Verbandsgericht und Delegierten. Nur die beim Generalsekretär gemeldete Mitglieder dürfen diese Posten ausüben.
Für die Wagenkontrolle und das Verbandsgericht muss jeder Verein 2 Mitglieder stellen. Diese dürfen während der Saison nicht ausgewechselt werden. Bei Nichterscheinen der Mitglieder Strafe 50 €. Die Anzahl der Mitglieder 1. Jury, 2. Jury und Streckenposten wird vom Vorstand der F.L.S.C. festgelegt.
- f) 1. Jury und 2. Jury sowie die Streckenposten müssen 1 Stunde vor dem Rennen im Rennsekretariat anwesend sein. Strafe für Verspätung: 25 €
- g) Derjenige Verein, der für einen dieser Posten bei einem Rennen keine Person stellt, muss eine Strafe von 125 € pro fehlenden Posten zahlen.
- h) Die Person welche einen dieser obligatorisch zu besetzenden Posten während des Renntages ausführen, dürfen diesen nicht ohne triftigen Grund verlassen, respektiv durch andere Personen ersetzt werden.

Artikel 13.

Wenn 1 Wagen von zwei verschiedenen Fahrern gesteuert wird, muss die Nummer des startenden Piloten, jeweils leserlich auf dem Wagen aufgetragen sein.

Artikel 14.

- a) Ein Fahrer kann während eines Laufes nur mit einem Wagen teilnehmen, es ist ihm jedoch erlaubt in beiden Ausscheidungsläufen, oder Finallauf einen anderen Wagen zu benutzen, der jedoch mit der gleichen Nummer versehen sein muss.
- b) Vor dem Lauf darf der Wagen nicht mehr vom Start entfernt werden um ausgewechselt zu werden. Etwaige kleine, unvorhergesehene Reparaturen (Reifenpanne, lose Klemmen usw.) dürfen nur mit Erlaubnis des Rennleiters vorgenommen werden. Bei nicht beachten des Artikels Disqualifizierung.

Artikel 15.

- a) Die Wagen werden an einem von der Wagenkontrolle festgelegten Ort kontrolliert. Der Wagen muss im startfertigen Zustand vorgeführt werden. Bei allen Rennen müssen die Wagen und der Wagenkontroller 2 Stunden vor dem Start im Fahrerlager anwesend sein. Bei Nichteinhalten: Strafe von 25 €.

Ab 13 Uhr wird keine Wagenkontrolle mehr für verspätete Wagen durchgeführt.

- b) Es können auch eventuelle Kontrollen nach dem Rennen im abgeschlossenen Wagenpark oder im Fahrerlager vorgenommen werden. Bei eventuellen Verstößen werden die Punkte annulliert.
- c) Es wird kein Privatwagen, weder im Fahrerlager, noch an irgendeiner anderen Stelle der Piste geduldet. Das Betreten des Fahrerlagers ist strengstens verboten, ausgenommen sind Piloten, Mechaniker sowie Offizielle. Pro Verein sind 2 Dienstwagen mit kleinem Anhänger (max. 2,0 T) sowie ein Abschleppwagen oder ein Traktor im Fahrerlager zugelassen. Bei Nichteinhalten: Strafe von 125 €. Die Kennzeichen dieser Wagen müssen vor dem Rennen beim Sekretariat gemeldet sein, andernfalls besteht kein Versicherungsschutz.
- d) Vor, während und nach dem Rennen ist Schrittempo auf dem gesamten Gelände Vorschrift. Zuwiderhandlungen werden mit 25 € und 3 Verwarnungen bestraft.

Artikel 16.

- a) Die Flsc stellt für jedes Rennen:

| | | |
|----------------------------|------------------|-------------------|
| - Rennleiter | - Wagenkontrolle | - Jurykommission |
| - Pistenkontrollkommission | - Streckenposten | - Rennsekretariat |

Der Rennleiter sollte erfahrung als Pilot bei der F.L.S.C. haben.

Diese Delegierten haben das Recht, alle Maßnahmen zu treffen, welche sie für nötig halten um einen bestmöglichen Verlauf des Rennens zu gewährleisten.

- b) Nur die Wagenkontrolle ist maßgebend, ob ein Wagen startberechtigt ist oder nicht.
- c) Alle Helfer bekommen vor dem Rennen die notwendigen Anweisungen vom Rennleiter.
- d) Alle Aufgaben werden von den dazu bestimmten Personen durchgeführt und nur Sie alleine können dafür zur Verantwortung gezogen werden.
- e) Die Flsc stellt auf jedem Rennen pro Streckenposten einen Feuerlöscher zur Verfügung. Derjenige Organisator welcher einen Feuerlöscher benutzt, muss die Unkosten für das Nachfüllen tragen. Des Weiteren ist jeder Verein verpflichtet einen geprüften Feuerlöscher von mindestens 6,0 kg und mindestens 10 Liter Ölbindemittel im geschlossenen Wagenpark bei sich zu haben, andernfalls Strafe von 25 €.

- f) Folgende Posten im Vorstand dürfen an einem Renntag nicht von einem Piloten besetzt sein, der am Rennen teil nimmt: Rennleiter, Technischer Direktor, Ersatztechnischer Direktor, Technischer Sekretär, Präsident der 1. Jury und der Vice-Präsident der 1. Jury.

Artikel 17.

- a) Der Jahresbeitrag von 250 € muss vor der Generalversammlung der F.L.S.C. auf das Konto der F.L.S.C. überwiesen werden (BGLL LU28 0030 0239 6641 0000)
- b) Die Vereine müssen bis spätestens **1Monat** vor dem ersten Rennen ihren Vorstand der FLSC mitgeteilt haben.
Zu widerhandlung: 75 €
- c) Die Lizenzanträge sind beim Kassierer der F.L.S.C. nach Zahlung des Beitrages, der von der Föderation festgesetzt wird, erhältlich.
- d) Die Lizenzen gehören der Flsc, und müssen spätestens 1 Woche vor dem jeweiligen Rennen, außer 14 Tage vor dem 1. Rennen der Saison, beantragt werden. Nach jedem Rennen müssen nicht eingesammelte Lizenzen im Rennsekretariat abgegeben werden. Bei Nichtabgabe: Strafe von 20 € pro Lizenz.
Ein Pilot der ein Transfer bewilligt bekommt, erhält auch eine neue Lizenz. Etwaige Verwarnungen werden übertragen. Die Verwarnungen verfallen nach 1 Jahr (365 Tage).

Artikel 18.

- a) Jeder Verein welcher an der laufenden Meisterschaft in der Klasse 1 teilnimmt, hat das Recht ein Rennen zu organisieren. Derjenige Verein, dessen Vertreter nicht an 2/3 der Vorstandsversammlungen und nicht mit wenigstens 3 Wagen an allen Rennen teilgenommen hat, darf kein Rennen organisieren. Für die Aufstellung des Rennkalenders gilt die Reihenfolge des Meisterschaftsstandes der Klasse 1. Neue Vereine und Vereine die im vorherigen Jahr auf die Organisation eines Meisterschaftslaufes verzichtet haben, dürfen erst als letzte ihr Datum auswählen.
Es dürfen nicht mehr als 3 Rennen hintereinander gefahren werden, das heißt an 3 aufeinander folgenden Sonntagen festgesetzt werden. Feiertage zählen in dieser Bestimmung für den darauf folgenden Sonntag.
Über eventuellen Streitfragen entscheidet der Zentralvorstand.
- b) Zur Meisterschaft zählen alle im offiziellen Rennkalender aufgeführten Rennen. Diese müssen alle ausgetragen werden. Der Zu widerhandelnde Verein zahlt eine Geldstrafe von 250 € an die F.L.S.C. welche sich das Recht aushält, das Rennen selbst zu organisieren oder es einem Verein dessen Anfrage zu vergeben.

Artikel 19.

- a) Eine Auflademaschine muss bis 2 Stunden nach dem Ende des Finales zur Verfügung stehen. Die Lastkraftwagen müssen alle an dem vom organisierenden Verein dafür vorgeschriebenen Ort ab- bzw. Aufladen.
Zu widerhandlungen werden mit 125 € bestraft, welche an die F.L.S.C. zu entrichten sind.
- b) Während des Rennens müssen mehrere Traktoren oder Abschleppwagen vorhanden sein. Dieselben müssen mit einem akustischen und optischen Warnsignal versehen sein. Diese sind während den Abschleppphasen einzuschalten. Die Fahrzeuge müssen vom Abschleppfahrzeug gedrückt oder gezogen werden. In Extremfällen dürfen diese nur auf minimale Höhe angehoben werden.
- c) Das Befördern von Personen auf nicht vorgesehenen Sitzplätzen ist strengstens verboten. Der Aufenthalt auf Traktoren, Baggern oder deren Schaufeln oder Gabeln ist verboten. Ist das Fahrzeug außer Betrieb, ist der Motor abzustellen und die Schaufel/Gabel auf den Boden zu legen.
Zu widerhandlungen werden mit 125 € bestraft, welche an die F.L.S.C. zu entrichten sind.

Artikel 20.

Werbung auf dem Wagen ist erlaubt.

Artikel 21.

- a) Jede Verspätung eines Konkurrenten wird mit dem Ausschluss aus dem jeweiligen Lauf bestraft. Als offizielle Uhr gilt diejenige der Rennleitung, welche diese vor jedem Start bekannt gibt.
- b) Bei rechtzeitiger Anfrage wird dem Piloten vor dem 2. Ausscheidungslauf in der Klasse 2, oder dem Hoffnungslauf in der Klasse 1 und dem Finallauf ein Zeitaufschub von 5 Minuten gewährleistet.

Artikel 22.

Bleibt ein Wagen durch eine Panne auf der Strecke liegen, (auch durch Fremdverschulden während der roten Fahne) so darf der Pilot, versuchen so schnell wie möglich aus dem Wagen zu steigen und die Rennstrecke zu verlassen oder aber durch Zeichen einem Streckenposten zu verstehen geben dass keine Verletzung vorliegt. Der Wagen bleibt an der betreffenden Stelle stehen.

Artikel 23.

- a) Bei den unter der Flsc genehmigten Stock-Car Rennen werden pro Klasse folgende Landesmeistertitel vergeben:
Der Verein welcher bei Meisterschaftsabschluss die meisten Punkte in der Mannschaftswertung zählt, gilt als:

« Champion de Luxembourg, par équipe »

Der Pilot welcher bei Meisterschaftsabschluss die meisten Punkte in der Einzelwertung zählt, gilt als:

« Champion de Luxembourg, individuell »

- b) Jeder Verein erhält einen Pokal und ein Diplom. Die Piloten der 3 ersten Vereine erhalten eine goldene, silberne resp., bronzene Medaille. Die drei ersten Piloten der Einzelmeisterschaft erhalten ein Pokal und ein Diplom.
- c) Bei Punktgleichheit entscheidet die Zahl der gewonnenen Finalläufe, anschließende der gewonnenen Ausscheidungsläufe, anschließend die der zweiten Plätze der Finalläufe, usw.

Artikel 24.

- a) Der Zentralvorstand kann jedes Jahr die Coupe de Luxembourg an einen Verein zur Austragung vergeben.
Der Verein und der Pilot welcher die meisten Punkte erzielt hat, gelten als Sieger der Coupe de Luxembourg.
- b) Bei Punktgleichheit zählt das Klassement des Finallaufes.

Artikel 25.

Reglement für die Transferzeit.

- a) Jeder Pilot, welcher ab 2008 im besitz einer Lizenz war, muss beim Wechseln des Vereins einen Transferantrag bei der FLSC stellen. Piloten welche nach 2008 nicht im besitz einer Lizenz waren, brauchen keinen Transfer.
- b) Die Transferzeit beginnt nach dem letzten Rennen und endet am letzten Februar.
- c) Jeder Stock-Car Pilot, dessen Verein sich nach der Transferzeit aus der F.L.S.C. abmeldet, darf in diesem Jahr keinem anderen Stock-Car Verein als Pilot beitreten.

- d) Der Transferantrag muss folgende Unterschriften tragen:
1. Präsident des verlassenden Vereins
 2. Präsident des neuen Vereins
 3. Pilot
- e) Die Transferanträge sind beim Kassierer der F.L.S.C. nach Zahlung des Betrages von 25 € erhältlich. Der Transferantrag ist vor Ablauf der Transferzeit beim Sportsekretär abzugeben.
- f) In allen Fällen wo Unklarheiten herrschen, wird vom Zentralvorstand eine unwiderrufliche Entscheidung getroffen.

Artikel 26.

Angegliederte Vereine

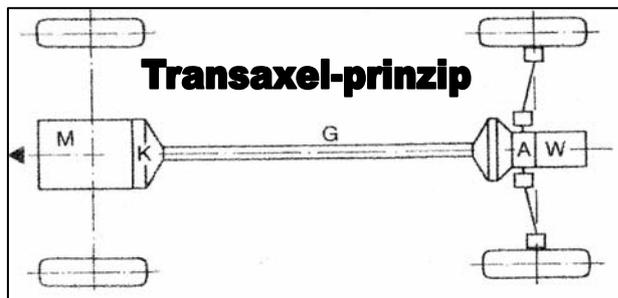
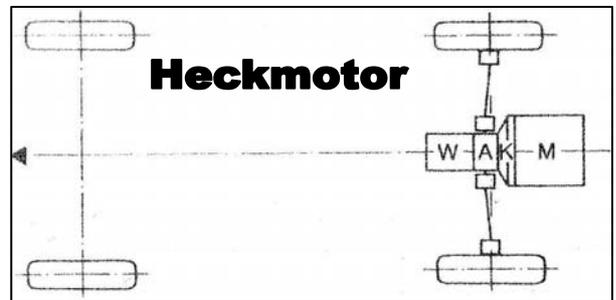
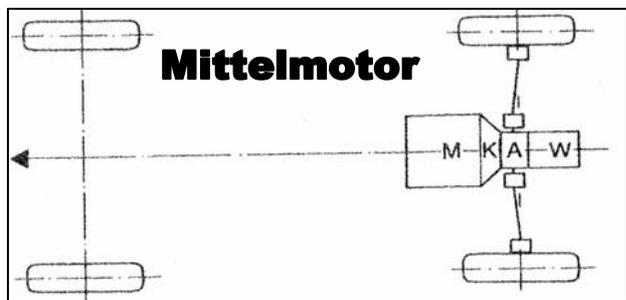
Bei mehr als 10 teilnehmenden Vereinen, werden ab dem 11ten Verein Nummern ab 200 vergeben.

| Verein | Nummer | |
|--|----------------------|-----------------------------|
| Stock-Cars Club Kayl | 0- 9 | Weiss / Rot |
| Stock-Cars Club Les Diables Rouges Dudelange | 10- 19 | Rot / Weiss |
| Stock-Car Club Senator Team Boevange | 20- 29 | Hell Blau / Weiss |
| <u>Moonshiners Racing Team</u> | <u>30- 39</u> | <u>Braun / Weis</u> |
| Tornado Team Hamm | 40- 49 | Blau |
| Motorsportclub The Dukes | 60- 69 | Orange |
| The Black Beasts Luxembourg | 70- 79 | Schwarz / Weiss |
| Stock-Car Team Power Bull`s | 80- 89 | Silber Grau / Rot / Schwarz |
| Motorsportclub Kayl | 90- 99 | Schwarz / Gelb |

B.1 Technisches Reglement Klasse 1

Artikel 1. Zulässige PKW und Motoren

- a) Bei den Rennen werden nur zweiradgetriebene Personenwagen (Kategorie Tourisme und Grand-Tourisme) mit originaler Spurbreite, Radstand und Dachhöhe (+- 50mm) des aufgebauten Fahrzeugs zugelassen. Die originalen Anlenkpunkte der Achsen müssen erhalten bleiben. **Es muss sich eine Feder und ein Stossdämpfer an ihren originalen Plätzen befinden.** Ausser für die Zusatzstossdämpfer dürfen keine zusätzliche Anlenkpunkte angebracht werden.
- b) Der Hubraum der Motoren ist auf 2.800 cm³ begrenzt, aufgeladene Motoren werden mit Faktor 1,7 multipliziert. Zulässig sind nur Karosserien, welche in der Hubraumklasse bis 2.800 cm³ gebaut worden sind.
- c) Es dürfen keine Wagen mit Mittelmotor, Heckmotor oder Transaxel-prinzip verwendet werden.



M = Motor
K = Kupplung
W = Wechselgetriebe
A = Axantrieb
◀ Fahrtrichtung

- d) Der Pedalbock muss sich an seinem originalen Platz befinden. **Der Messpunkt wird am Druckpunkt der Pedale genommen und hat eine Toleranz von 50 mm. Als Messpunkt wird an jedem Fahrzeug ein Punkt genommen, welcher von der Wagenkontrolle festgelegt wird. (z.b. Granada obere Befestigungsschraube Vorderachse, BMW mitte vorderer Dom.)**

Artikel 2. Kleidung / Sitz / Gurt

- a) Die Piloten müssen während des ganzen Rennens einen geschlossenen Helm mit Sichtscheibe oder Crossbrille sowie einen Genickschutz (Halskrause) mit eingetragener Norm tragen.
- b) Ihre Wagen müssen mit einem Vollschalensitz (keine ungepolsterte Schale) und einem Hosenträgergurt ausgestattet sein. Sowohl Sitz als auch Gurt müssen in einem einwandfreien Zustand sein. Der Vollschalensitz muss nach hinten abgesichert sein. Jede andere Art von Festschnallen als mit einem Hosenträgergurt ist verboten. Der Hosenträgergurt darf nicht über scharfe Kanten geführt werden.

- c) Das Tragen eines Overalls mit langen Ärmeln und langen Beinen ist vorgeschrieben. Der Overall muss aus schwer entflammbarem Material sein.

Artikel 3. Obligatorische Verstärkung

- a) Der komplette Überrollkäfig muss aus Rohren von Minimum 1½ Zoll Durchmesser und 3,2 mm Wanddicke (DIN 2440 – Mittelschwere Gewinderohre) bestehen, welche mit meisterhaften Schweißen verarbeitet sind.
- b) Der Überrollbügel besteht aus 2 durch mindestens 2 weitere Rohre miteinander verbundenen Bügeln die an mindestens 4 Stellen an den seitlichen Rohren, verschweißt werden. Der vordere Bügel muss von den beiden vorderen Rohren, welche entlang der A-Säule verlaufen, beidseitig nach unten mittels selbigen Rohres auf das Längsrohr abgestützt werden. Im Bügel muss sich Minimum eine Querstrebe befinden, die das seitliche Verziehen verhindern soll. Durchmesser Minimum 1 Zoll Rohr.
- c) Die Fahrertür muss durch zwei Längsrohre von Minimum 1½ Zoll Durchmesser und 3,2 mm Wanddicke (DIN 2440) die von der A-Säule zur B-Säule reichen und einer Blechplatte von 3 mm die von der A-Säule bis hinter den Fahrersitz reicht gesichert werden.
- d) Die Türen, die Motorhaube und der Kofferraumdeckel müssen so verschlossen sein, dass sie sich während des Rennens nicht öffnen können.
- e) Die Windschutzscheibenöffnung muss auf der Fahrerseite von der A –Säule bis Mitte Windschutzscheibe mit Maschendraht (Maschengröße max. 50x50 mm, jedoch minimal 20x20mm) von mindestens 2,0 mm Dicke versehen sein, welcher an mehreren Stellen (mindestens alle 100 mm rundum) angeschweißt werden muss.

Artikel 4. Kühler / Ölkühler

- a) Die Wagen die mit einem Kühler/Ölkühler im Inneren der Fahrgastzelle ausgestattet sind, müssen mit einer Trennwand (Artikel 13) zwischen Pilot und Kühler / Ölkühler, Kühlerschläuchen / Öldruckleitungen, Ventilatoren und Ausgleichbehälter, falls vorhanden, versehen sein.
- b) Der Kühler resp. Der Ausgleichbehälter muss mit einem Überdruckventil (renifleur) ausgerüstet sein, dessen Auslassöffnung unterhalb der Karosserie enden muss.
- c) Die freiliegenden Kühlerschläuche und Leitungen/Ölleitungen müssen eingekleidet werden um Verbrühungen und/oder Verbrennungen zu vermeiden! (Armaflex oder Klimaflex, Hitzebeständig bis 120° Grad)
- d) Die Wagen müssen mit einer Kontrollleuchte für die Wassertemperatur ausgerüstet sein, welche die kritische Wassertemperatur anzeigt.

Artikel 5. Kraftstoffsystem

- a) Der Originaltank muss abgebaut sein. Als Kraftstofftank dient eine „Jerricane“ von maximal 20 Liter oder ein ähnlicher Kraftstoffbehälter, welcher mit zwei unterschiedlichen und vollkommen unabhängigen Halterungen doppelt befestigt und gegen unbeabsichtigtes Öffnen gesichert sein muss. Der Kraftstoffbehälter muss mit einer spiralförmigen Entlüftung versehen sein welche unterhalb der Karosserie endet. Jeder Kraftstoff Behälter muss von Jahr zu Jahr mit einer Prüfetikette versehen sein.
- b) Der Kraftstoffbehälter muss im Inneren der Fahrgastzelle befestigt sein und mit einer Trennwand (Artikel 13) zum Piloten hin abgesichert sein. Dies gilt ebenso für eine im Fahrgastraum befestigte Benzinpumpe. Unter einer solchen ist ein Abflussloch von mindestens 3 cm Durchmesser im Wagenboden vorzusehen durch welches bei einem Defekt auslaufendes Benzin sofort abfließen kann.

- c) Die Benzinleitung muss aus einer druckfesten sowie benzinbeständigen Leitung bestehen. Die Benzinleitung(en) sind so in der Fahrgastzelle zu verlegen, dass sie sich in einem sicheren Abstand (mind. 10 cm) zu jeglicher Zünd- oder Hitzequelle (Auspuff etc.) befinden. In keinem Fall darf die Benzinleitung am Stromkabel befestigt werden oder umgekehrt. Die Benzinleitungen müssen frei von Stoffen gehalten werden, welche zu Beschädigungen führen könnten.
- d) Alle teilnehmenden Wagen müssen handelsübliches Benzin oder Diesel benutzen, alle anderen Treibstoffe sind verboten. Strafe: Abzug aller Punkte vom Rennen.

Artikel 6. Antriebssystem / Antriebsstrang

Sämtliche sich bewegenden Teile des Motors und des Antriebsstrangs sowie das Getriebe, Differenzial, Schräglenker müssen zum Piloten hin durch eine Trennwand (Artikel 13) abgesichert werden. Den Antriebsstrang betreffend gilt dies sowohl für die Hauptantriebswelle als auch für die beiden seitlichen Antriebswellen.

Artikel 7. Bremsen

Alle am Rennen teilnehmenden Autos müssen eine einwandfrei funktionierende Bremsanlage haben, welche auf alle 4 Räder wirkt.

Artikel 8. Elektrik

Die Batterie muss so befestigt werden, dass sie sich nicht aus oder mit ihrer Halterung lösen kann. Die Batterie muss mit zwei unterschiedlichen und vollkommen unabhängigen Halterungen doppelt befestigt sein. Ferner muss eine vollständige Abdeckung angebracht werden, die gegen das Auslaufen der Batteriesäure schützt. Die Abdeckung muss aus einem säurebeständigen Material sein. Die Mindestseitenhöhe der Abdeckung beträgt 10 cm. Dies gilt für jegliche Art von Batterie. Es dürfen nur Stecker mit Verrastungslaschen verwendet werden. Die elektrischen Leitungen sind in einem Kabelkanal, und mit einem Mindestabstand von wenigstens 10 cm zum Kraftstoffsystem (Benzinleitung, Tank) zu verlegen, außer beim Anschluss der Benzinpumpe und beim Motor. Elektrische Betriebsmittel und elektrische Kabel müssen für die anfallende Spannung und Stromstärke ausgelegt sein. Elektrische Leitungen dürfen nicht mit Farbe überstrichen werden, nicht mit anderen löslichen Mitteln in Verbindung kommen sowie keiner direkten Sonnenstrahlung ausgesetzt werden. Das Aufladen der Batterie muss außerhalb des Fahrzeuges vorgenommen werden.

Artikel 9. Auspuffanlage

Alle Wagen müssen mit einem Auspuff mit Schalldämpfer versehen sein (Max. 98 Dezibel). Ein Sicherheitsabstand von mindestens 10 cm gegenüber allen brennbaren Teilen wie Kabel, Kabelkanal, Benzinleitung usw. muss bestehen.

Artikel 10. Glasteile

- a) Alle Fenster und Glasteile, mit Ausnahme eines im Inneren des Wagens angebrachten Rückspiegels, müssen entfernt werden.
- b) Das Glas des Rückspiegels muss mit einer Folie abgeklebt sein so dass im Falle eines Glasbruchs keine Scherben oder scharfe Kanten entstehen.

Artikel 11. Reifen

Die Wahl der Reifen ist frei. Reifen mit Spikes, Zwillingreifen und Reifen die mit Ketten versehen sind, sind in jedem Fall verboten. Stollen und Stollenähnliche Reifen sind nicht auf der angetriebenen Achse zugelassen. Die Profiltiefe darf maximal 15 mm betragen, die Rillenbreite zwischen den Profilkuppen darf maximal 13 mm betragen.

Artikel 12. Startnummern

- a) Die Startnummern sind diejenigen, welche bei der Erteilung der Lizenzen durch die F.L.S.C. vergeben werden.

- b) Sie müssen auf beiden Seiten des Wagens, in einer Farbe welche im Kontrast mit der Farbe des Wagens steht, aufgemalt werden. Sie müssen eine Mindesthöhe von 40 cm eine Strichbreite von mindestens 7 cm haben.
- c) Wenn eine Nummer unlesbar ist, kann der Pilot keine Reklamation einreichen.

Artikel 13. Trennwand

Die Trennwand muss aus 2 mm dickem Aluminium oder 0,8 mm Stahlblech (original Karosserieblech) bestehen und muss an mindestens 4 Punkten verschraubt (M 8 Schrauben) oder verschweißt (Schweißstelle mindestens 5 cm) werden.

Artikel 14. Zusätzliche Verstärkungen

- a) Im Motorraum darf eine Verstärkung bestehend aus 2 Rahmen aus Winkeleisen bis 40 mm Seitenlänge und 5 mm Wandstärke eingebaut werden.

b) Unterer Rahmen

Der untere Rahmen besteht aus 2 horizontalen Winkeleisen welche mit 2 vertikalen Stützen miteinander verbunden sind. Der Abstand zwischen den horizontalen Winkeleisen muss min. 100 mm betragen. Der untere Rahmen muss sich am originalen Einbauort des Kühlers befinden, und darf die breite des Chassis nicht überschreiten.

c) Oberer Rahmen

Der obere Rahmen besteht aus einem horizontalen Winkeleisen und 2 vertikalen Stützen. Das Schlossträgerblech mit allen vertikalen Stützen muss entfernt werden und wird durch das obere Winkeleisen des Rahmens ersetzt. Das obere Winkeleisen darf nicht über die hintere Kante der Stoßstange, und über die Auflageflächen der Kotflügel hinausragen. Die vertikalen Stützen müssen vom oberen Winkeleisen bis hinter die Stoßstange führen, und dürfen die breite des Chassis nicht überschreiten.

Vom oberen Winkeleisen können beidseitig jeweils eine Stütze zum Chassis geführt werden, welche bis maximal 200 mm hinter die hintere Kante der Stoßstange reichen darf.

- d) Auf den oberen Auflageflächen der Kotflügel, welche an ihren originalen Plätzen sein müssen dürfen von der Spritzwand bis zum Oberen Winkeleisen des oberen Rahmens je 1 Winkeleisen von Maximum 40 mm Seitenlänge und 5 mm Wandstärke angebracht werden. An der Spritzwand kann das Winkeleisen mit dem Käfig verbunden werden.

- e) Die Befestigung des Motors darf nicht mit den Rahmen verbunden sein.

- f) Die Scheinwerfer und der Kühlergrill müssen durch maximal 2 mm dickes Blech oder Lochblech (Mindesthöhe 200 mm) ersetzt werden.

Das Blech kann mit dem oberen Winkeleisen des Rahmens, der hinteren Kante der Stoßstange, der seitlichen Bleche des Motorraums und den Kotflügeln verschweißt werden. An den Kotflügeln darf das Blech bis maximal 200 mm hinter die hintere Kante der Stoßstange gezogen werden und 20 mm mit dem Blech der Kotflügel überlappen. Das Blech muss, über die ganze Breite vom Motorraum und den Radkästen aus sichtbar sein.

g) Vordere Stoßstange:

Die hier beschriebene Stoßstange ist obligatorisch, alle abweichenden Konstruktionen sind verboten.

Die vordere Stoßstange besteht aus einem Hohlprofil von 100 x 50 x 3 mm (Din Norm S235 jr H EN 10219 ersetzt die Norm 2395/ST37.2) . Von der Vorderkante aus dürfen die Ecken maximal 250 mm nach hinten reichen. Die Ecken müssen eine Schräge von min. 100 mm haben. Die Breite der vorderen Stoßstange darf beidseitig maximal 2 cm breiter als die Originalstoßstange des Wagens sein. (z.B. bei Ford Granada: 176 + (2x2)=180 cm). Das Innere des Profils darf nicht mit irgendwelchem Material (Holz i.a.) gefüllt sein. Die Ecken können mit einem freiliegenden 1 Zoll Stahlrohr **3,2 mm Wandstärke (DIN 2440-Mittelschweres Gewinderohr.)** bis maximal **300** mm mm hinter der hinteren Kante der Stoßstange abgestützt werden. Zwischen dem Rohr und der Stoßstange, muss zur Verstärkung eine Stahlplatte von 100 x 50 x 5 mm verschweißt werden. Es darf keine hervorspringende Kante entstehen. Beim reparieren der Stoßstange dürfen zum zusammensetzen von Profilen Bleche von 20 x 2 mm als Muffen verwendet werden. Außer an den Ecken, muss der Abstand zwischen zwei Muffen mindestens 250 mm betragen.

- h)** Die Rutschplatte muss aus maximal 3 mm Flachblech sein, und darf an der Vorderachse verschweißt werden und bis zur unteren Kante der vorderen Stoßstange (Mitte Profil) hochgezogen werden und ganz verschweißt sein.
- i)** Auf beiden Seiten des Wagens darf Außen jeweils 1 Rohr von Maximum 1½ Zoll Durchmesser entweder vom hinteren Rohr des Überrollbügels oder vom Ende des Längsrohres der Seitenwand bis zur hinteren Stoßstange geführt werden. Die Rohre können an der Karosserie angeschweißt werden, ohne aber zusätzliche Bleche irgendeiner Art zu benutzen.
Die Befestigung der beiden äußeren seitlicher Rohre an beiden Wagenseiten muss bündig ausgeführt sein, das heißt es darf keine hervorspringende Kante hervorstehen.
Von der hinteren Stoßstange müssen die 2 seitlichen Rohre mittels 2 Rohrkrümmern und einem weiteren Rohr selbiger Größe verbunden werden. Auch hier kann das Rohr ohne zusätzliche Bleche auf die Stoßstange verschweißt werden. Schweißbreite maximal 15 mm. Die seitlichen Rohre dürfen beidseitig 10 cm des Originalradlaufes des Wagens nicht überschreiten.
- j)** Der Kofferraum darf von der Mitte der hinteren Radnabe 600 mm nach hinten beliebig verstärkt werden, nur müssen alle Elemente nicht sichtbar im Innenraum angebracht werden. Sie können aber mit den äußeren Rohren nicht sichtbar verbunden werden. Ab diesen 600 mm muss eine Knautschzone von minimum 200 mm angebracht werden. Diese Knautschzone besteht aus maximal 3 horizontalen Rohren (max. 1.5 Zoll & 3,2mm Wandstärke) welche am Heck mit maximal 4 Stützen (max 1.5 Zoll & 3,2mm Wandstärke) verbunden werden können. In dem Innenraum dürfen sich keine Streben befinden. Diese 200 mm müssen vor jedem Renntag gewährleistet sein. Der Kofferraum darf mit maximal 2 mm Blech eingekleidet werden.
- k)** Das Chassis und der Unterboden eines jeden Wagens darf beliebig gestaltet werden. Ebenfalls kann das Innere mit Rohren, Hohlprofilen o.Ä. gefüllt werden.
- l)** Verstärkungen innerhalb der Fahrgastzelle sind beliebig ausführbar.
- m)** Die Karosserie darf zugeschweißt werden. Zum Schweißen der Türen, der Motorhaube und das Kofferraumdeckels darf Blech von maximal 2 mm Dicke und maximal 100 mm Breite verwendet werden. Die Öffnung der Motorhaube muss minimal 60 cm x 60 cm betragen, und darf maximal 40 cm von der Vorderkante der Motorhaube entfernt sein.
- n)** Die Abstützungen der Zusatzstoßdämpfer, **und die** Domstrebe, müssen sich unterhalb der Motorhaube befinden. **Die Motorhaube muss sich auf der Originalhöhe mit einer Toleranz von 50 mm befinden.**
- o)** Das Anbringen von Zusatzstoßdämpfern, Zusatzfederbeinen und Kühlern, sowie die Motoraufhängungen dürfen nicht als zusätzliche Verstärkungen dienen. Eventuelle Streben im Motorraum müssen 20 cm hinter der Flucht der Radnarbe sein.
- p)** Ab der vorderen Windschutzscheibe dürfen an den vorderen Kotflügeln, den `Passage de roues` und der Motorhaube kleine Reparaturbleche von 1 mm Wandstärke angebracht werden. Das überlappen der Reparaturbleche darf + - 2 cm betragen.

- q) Die Maße des Fensters der Fahrerseite dürfen 800 mm x 450 mm (L x H) nicht überschreiten, und muss mit einem Netz oder Gitter versehen sein welches sich von außen leicht öffnen lässt.

Artikel 15. Bremsleuchte

Die Wagen müssen mit mindestens einer gut sichtbaren 21 Watt Bremsleuchte von mindestens 90 x 90 mm oder LED in der Heckscheibe ausgerüstet sein, welche durch einen Druckschalter in der Bremsleitung betätigt wird. Zusätzlich kann noch ein Staublicht, das während der fahrt immer leuchtet angebracht werden.

Artikel 16. Umänderungen und Arbeiten im Fahrerlager

Bei Trennscheiben- und Schweißarbeiten im Fahrerlager ist die Sicherheit der anwesenden Personen zu gewährleisten. (Funkenflug sowie Verbrennungen der Augen). Eine zweite Person soll während den Arbeiten Gefahren vorbeugen.

Artikel 17. Änderungen

Größere technische Änderungen der Wagen müssen mindestens 1 Jahr im Voraus festgelegt werden.

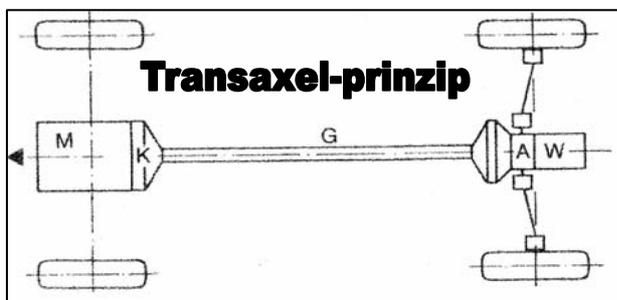
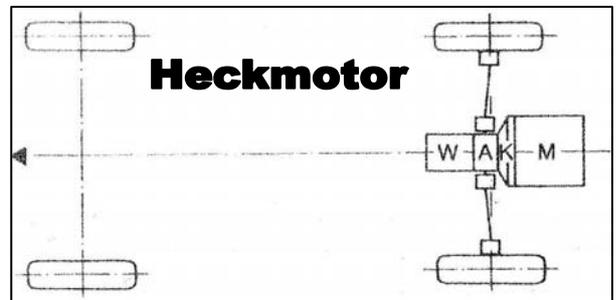
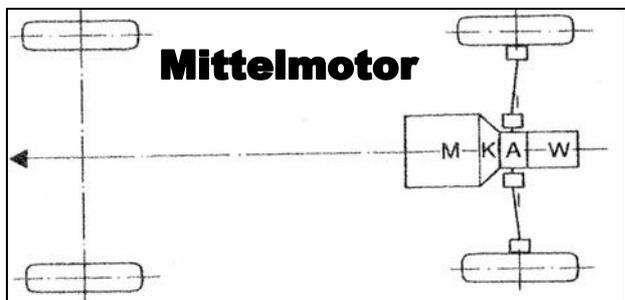
Artikel 18. Reglement Klasse 1

Alles was nicht aufgeführt ist, ist nicht erlaubt. Bei Unstimmigkeiten oder Zweifel ist sich an die F.L.S.C. zu wenden.

B.2 Technisches Reglement Klasse 2

Artikel 1. Zulässige PKW und Motoren

- Bei den Rennen werden nur Zweiradgetriebene Personenwagen (Kategorie Tourisme und Grand-Tourisme) mit originaler Spurbreite und Radstand zugelassen.
- Der Hubraum der Motoren ist auf 2.000 cm³ **und 118 kw (ab 2014)** begrenzt, aufgeladenen Motoren werden mit Faktor Faktor 1,7 multipliziert. Zulässig sind nur Karosserien, welche in der Hubraumklasse von 2.000 cm³ gebaut worden sind.
- Es dürfen keine Typenfremden mechanische Teile (z.b. Motor, Getriebe, Hinterachsgetriebe, Radaufhängungen, usw.) eingebaut werden. Alle mechanischen Teile müssen an ihren ursprünglichen Einbauort bleiben und dürfen nicht verstärkt werden, mit Ausnahme der Spurstangen und der Radaufhängungen.
Es dürfen keine Wagen mit Mittelmotor, Heckmotor oder Transaxel-prinzip verwendet werden.



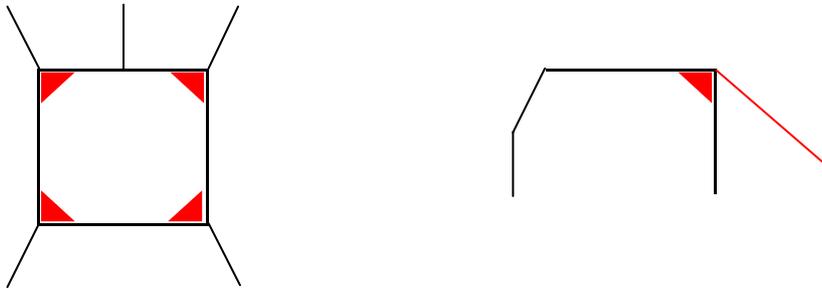
- M = Motor
K = Kupplung
W = Wechselgetriebe
A = Axantrieb
◀ Fahrtrichtung

Artikel 2. Kleidung / Sitz / Gurt

- Die Piloten müssen während des ganzen Rennens einen geschlossenen Helm mit Sichtscheibe oder Crossbrille sowie einen Genickschutz (Halskrause) mit eingetragener Norm tragen.
- Ihre Wagen müssen mit einem Vollschalensitz (keine ungepolsterte Schale) und einem Hosenträgergurt ausgestattet sein. Sowohl Sitz als auch Gurt müssen in einem einwandfreien Zustand sein. Der Vollschalensitz muss nach hinten abgesichert sein. Jede andere Art von Festschnallen als mit einem Hosenträgergurt ist verboten. Der Hosenträgergurt darf nicht über scharfe Kanten geführt werden.
- Das Tragen eines Overalls mit langen Ärmeln und langen Beinen ist vorgeschrieben. Der Overall muss aus schwer entflammablem Material sein.

Artikel 3. Obligatorische Verstärkung

- a) Der komplette Überrollkäfig muss aus Rohren von Minimum 1½ Zoll Durchmesser und 3,2 mm Wanddicke (DIN 2440 – Mittelschwere Gewinderohre) bestehen, welche mit meisterhaften Schweißen verarbeitet sind.
- b) Der Überrollbügel besteht aus 2 durch mindestens 2 weitere Rohre miteinander verbundenen Bügeln, die an mindestens 4 Stellen an den seitlichen Rohren, verschweißt werden. Der vordere Bügel muss von den beiden vorderen Rohren, welche entlang der A-Säule verlaufen, beidseitig nach unten mittels selbigen Rohres auf das Längsrohr abgestützt werden. Im Bügel muss sich Minimum eine Querstrebe befinden, die das seitliche Verziehen verhindern soll. Durchmesser Minimum 1 Zoll Rohr.
Zur Befestigung am Wagenboden muss der Käfig auf Blechplatten von mindestens 3mm dicke und 100 mm x100 mm Seitenlänge geschweißt werden, die am Wagenboden ganz verschweißt werden, oder mit einer Gegenplatte (Gleiches Maß) unterm Wagenboden mit mindestens 2 Schrauben (Minimum 10 mm) verschraubt werden. Der Käfig darf nur im Innenraum der Fahrgastzelle befestigt werden. Die Fahrgastzelle reicht bis zur mitte Dom, ab mitte Dom darf keine Verstärkung nach hinten verbaut werden. Die Domstrebe darf nicht mit dem Bodenblech verschweißt werden.
In den oberen Ecken des Käffigs müssen Dreiecke vom minimum 100X100X3 mm eingeschweisst werden. Der hintere Bügel muss nach hinten abgestützt werden und in den obrigen Ecken mit Dreiecken von mindestens 100X100X3 mm versehen werden.



- c) Die Maße des Fensters der Fahrerseite dürfen 800 mm x 450 mm (L x H) nicht überschreiten. Das Fenster in der Fahrtür muss mit einem Netz oder Gitter versehen sein, welches sich von außen leicht öffnen lässt.
- d) Die Fahrtür muss durch zwei Längsrohre von Minimum 1½ Zoll Durchmesser und 3,2 mm Wanddicke (DIN 2440) die von der A-Säule zur C-Säule reichen und einer 3mm Blechplatte die von der A-Säule bis zur B-Säule reicht gesichert werden.
- e) Die originalen Türen müssen so verschlossen sein, dass sie sich während des Rennens nicht öffnen können.
- f) Die Windschutzscheibenöffnung muss auf der Fahrerseite von der A –Säule bis Mitte Windschutzscheibe mit Maschendraht (Maschengröße max. 50x50 mm, jedoch minimal 20x20mm) von mindestens 2,0 mm Dicke versehen sein, welcher an mehreren Stellen (mindestens alle 100 mm rundum) angeschweißt werden muss. In der Mitte der Windschutzscheibenöffnung, muss der vordere Überrollbügel zusätzlich mit einem Rohr abgestützt werden. Minimum 1 Zoll Rohr.

Artikel 4. Kühler / Ölkühler

- a) Die Wagen die mit einem Kühler/Ölkühler im Inneren der Fahrgastzelle ausgestattet sind, müssen mit einer Trennwand (Artikel 13) zwischen Pilot und Kühler / Ölkühler, Kühlerschläuchen / Öldruckleitungen, Ventilatoren und Ausgleichbehälter, falls vorhanden, versehen sein.
- b) Der Kühler resp. Der Ausgleichbehälter muss mit einem Überdruckventil (renifleur) ausgerüstet sein, dessen Auslassöffnung unterhalb der Karosserie enden muss.

- c) Die freiliegenden Kühlerschläuche und Leitungen/Ölleitungen müssen eingekleidet werden um Verbrühungen und/oder Verbrennungen zu vermeiden! (Armaflex oder Klimaflex, Hitzebeständig bis 120° Grad).
- d) Die Wagen müssen mit einer Kontrollleuchte für die Wassertemperatur ausgerüstet sein, welche die kritische Wassertemperatur anzeigt.

Artikel 5. Kraftstoffsystem

- a) Der Originaltank muss abgebaut sein. Als Kraftstofftank dient eine „Jerricane“ von maximal 20 Liter oder ein ähnlicher Kraftstoffbehälter, welcher mit zwei unterschiedlichen und vollkommen unabhängigen Halterungen doppelt befestigt und gegen unbeabsichtigtes Öffnen gesichert sein muss. Der Kraftstoffbehälter muss mit einer spiralförmigen Entlüftung versehen sein welche unterhalb der Karosserie endet. Jeder Kraftstoff Behälter muss von Jahr zu Jahr mit einer Prüfetikette versehen sein.
- b) Der Kraftstoffbehälter muss im Inneren der Fahrgastzelle befestigt sein und mit einer Trennwand (Artikel 13) zum Piloten hin abgesichert sein. Dies gilt ebenso für eine im Fahrgastraum befestigte Benzinpumpe. Unter einer solchen ist ein Abflussloch von mindestens 3 cm Durchmesser im Wagenboden vorzusehen durch welches bei einem Defekt auslaufendes Benzin sofort abfließen kann.
- c) Die Benzinleitung muss aus einer druckfesten sowie benzinbeständigen Leitung bestehen. Die Benzinleitung(en) sind so in der Fahrgastzelle zu verlegen, dass sie sich in einem sicheren Abstand (mind. 10 cm) zu jeglicher Zünd – oder Hitzequelle (Auspuff etc.) befinden. In keinem Fall darf die Benzinleitung am Stromkabel befestigt werden oder umgekehrt. Die Benzinleitungen müssen frei von Stoffen gehalten werden, welche zu Beschädigungen führen könnten.
- d) Alle teilnehmenden Wagen müssen handelsübliches Benzin oder Diesel benutzen, alle anderen Treibstoffe sind verboten. Strafe: Abzug aller Punkte vom Rennen.

Artikel 6. Antriebssystem / Antriebsstrang

Sämtliche sich bewegenden Teile des Motors und des Antriebsstrangs sowie das Getriebe, Differenzial, Schräglenker müssen zum Piloten hin durch eine Trennwand (Artikel 13) abgesichert werden. Den Antriebsstrang betreffend gilt dies sowohl für die Hauptantriebswelle als auch für die beiden seitlichen Antriebswellen.

Artikel 7. Bremsen

Alle am Rennen teilnehmenden Autos müssen eine einwandfrei funktionierende Bremsanlage haben, welche auf alle 4 Räder wirkt.

Artikel 8. Elektrik

Die Batterie muss so befestigt werden, dass sie sich nicht aus oder mit ihrer Halterung lösen kann. Die Batterie muss mit zwei unterschiedlichen und vollkommen unabhängigen Halterungen doppelt befestigt sein. Ferner muss eine vollständige Abdeckung angebracht werden, die gegen das Auslaufen der Batteriesäure schützt. Die Abdeckung muss aus einem säurebeständigen Material sein. Die Mindestseitenhöhe der Abdeckung beträgt 10 cm. Dies gilt für jegliche Art von Batterie. Es dürfen nur Stecker mit Verrastungslaschen verwendet werden. Die elektrischen Leitungen sind in einem Kabelkanal, und mit einem Mindestabstand von wenigstens 10 cm zum Kraftstoffsystem (Benzinleitung, Tank) zu verlegen, außer beim Anschluss der Benzinpumpe und beim Motor. Elektrische Betriebsmittel und elektrische Kabel müssen für die anfallende Spannung und Stromstärke ausgelegt sein. Elektrische Leitungen dürfen nicht mit Farbe überstrichen werden, nicht mit anderen löslichen Mitteln in Verbindung kommen sowie keiner direkten Sonnenstrahlung ausgesetzt werden. Das Aufladen der Batterie muss außerhalb des Fahrzeuges vorgenommen werden.

Artikel 9. Auspuffanlage

Alle Wagen müssen mit einem Auspuff mit Schalldämpfer versehen sein (Max. 98 Dezibel). Ein Sicherheitsabstand von mindestens 10 cm gegenüber allen brennbaren Teilen wie Kabel, Kabelkanal, Benzinleitung usw. muss bestehen.

Artikel 10. Glasteile

- a) Alle Fenster und Glasteile, mit Ausnahme eines im Inneren des Wagens angebrachten Rückspiegels, müssen entfernt werden.
- b) Das Glas des Rückspiegels muss mit einer Folie abgeklebt sein so dass im Falle eines Glasbruchs keine Scherben oder scharfe Kanten entstehen.

Artikel 11. Reifen

Die Wahl der Reifen ist frei. Reifen mit Spikes, Zwillingstreifen und Reifen die mit Ketten versehen sind, sind in jedem Fall verboten. Stollen und Stollenähnliche Reifen sind nicht auf der angetriebenen Achse zugelassen. Die Profiltiefe darf maximal 15 mm betragen, die Rillenbreite zwischen den Profilkuppen darf maximal 13 mm betragen.

Artikel 12. Startnummern

- a) Die Startnummern sind diejenigen, welche bei der Erteilung der Lizenzen durch die F.L.S.C. vergeben werden.
- b) Sie müssen auf beiden Seiten des Wagens, in einer Farbe welche im Kontrast mit der Farbe des Wagens steht, aufgemalt werden. Sie müssen eine Mindesthöhe von 40 cm eine Strichbreite von mindestens 7 cm haben.
- c) Wenn eine Nummer unlesbar ist, kann der Pilot keine Reklamation einreichen.

Artikel 13. Trennwand

Die Trennwand muss aus 2 mm dickem Aluminium oder 0,8 mm Stahlblech (original Karosserieblech) bestehen und muss an mindestens 4 Punkten verschraubt (M 8 Schrauben) oder verschweißt (Schweißstelle mindestens 5 cm) werden.

Artikel 14. Zusätzliche Verstärkungen

- a) Die Rutschplatte muss aus maximal 3 mm Flachblech sein und darf an der Vorderachse verschweißt werden und bis zur Frontschürze hochgezogen und mit Maximum 3 Schweißnähten von Maximum 5 cm an der Frontschürze befestigt sein.
- b) Im Kofferraum darf ein Winkeleisen von maximal 40X40X5 mm von mitte hinterer Axe und zwischen den Radkästen in grader Linie bis nach hinten auf dem Bodenblech angeschweisst werden und vor dem hinteren Abschlussblech von rechts nach links mit gleichem Winkel verbunden werden. Die Winkeleisen dürfen überall verschweisst werden, wo sie an der Karosserie anliegen. Minimum 500 mm vor dieser Konstruktion darf sich nichts befinden, woran es sich abstützen könnte.
Im Kofferraum dürfen sich keine Reifen befinden.
- c) Türen dürfen zugeschweißt werden, der Kofferraum darf an maximal 4 Stellen mit 2 mm Blechen von 100 mm x 50 mm zugeschweißt werden. Die Motorhaube darf nicht zugeschweißt werden, nur mit Metalldraht, Schrauben oder ähnlichem so verschlossen sein, dass man sie jederzeit öffnen kann. (z.b. auf Verlangen der Wagenkontrolle).
- d) Eine Anhängerkupplung gilt selbst als zusätzliche Verstärkung wenn sie ab Werk montiert ist, und muss also unbedingt komplett abgebaut werden.

- e) Die originalen Stoßstangen können durch selbstgebaute aus Flachblech ersetzt werden, welche folgende Masse haben müssen:

| | |
|----------------------------------|--------|
| Blechdicke: | 2 mm |
| Höhe(vordere Seite): | 100 mm |
| Tiefe (Obere und Untere Seite) : | 50 mm |

Die Breite der Originalstoßstange darf nicht überschritten werden. Es dürfen keine hervorspringenden Kanten entstehen.

Zur Befestigung der Stoßstange am Fahrgestell, darf beidseitig ein Rohr von maximal 20 cm Länge verwendet werden. Auf beiden Seiten darf die Stoßstange mit dem Kotflügel durch 1 mm dickes Blech 150 mm x 100 mm verbunden werden.

- f) Der Motor darf mit einer Verstärkung aus Winkeleisen bis 40 mm Seitenlänge und 5 mm Wanddicke im Inneren des Motorraumes geschützt werden. Die Verstärkung darf die Breite des Fahrgestells nicht überschreiten, nicht gebogen und nicht mit der Karrosserie verschweisst werden. Beidseitig darf ein Winkel vom Fahrgestell bis zum Schlossträger hochgezogen, und an der oberen Kante miteinander verbunden werden. Die Verstärkung darf beidseitig mit einer Stütze von maximal 25 cm nach hinten abgestützt werden. Auf dem oberen Winkel der Verstärkung dürfen maximal, zwei Schrauben oder Bolzen zum verschließen der Motorhaube angebracht werden.
- g) Der Rahmen (Chassis) darf weder ausgeschäumt noch mit irgend welchen anderen Materialien (Holz, Metal o.ä.) ausgefüllt werden.

Artikel 15. Bremsleuchte

Die Wagen müssen mit mindestens einer gut sichtbaren 21 Watt Bremsleuchte von mindestens 90 x 90 mm oder LED in der Heckscheibe ausgerüstet sein, welche durch einen Druckschalter in der Bremsleitung betätigt wird. Zusätzlich kann noch ein Staublicht, das während der Fahrt immer leuchtet angebracht werden.

Artikel 16. Umänderungen und Arbeiten im Fahrerlager

Bei Trennscheiben- und Schweißarbeiten im Fahrerlager ist die Sicherheit der anwesenden Personen zu gewährleisten. (Funkenflug sowie Verbrennungen der Augen). Eine zweite Person soll während den Arbeiten Gefahren vorbeugen.

Artikel 17. Änderungen

Größere technische Änderungen der Wagen müssen mindestens 1 Jahr im Voraus festgelegt werden. Das Reglement der zusätzlichen Verstärkungen darf bis zur Saison **2018** nicht verändert werden.

Artikel 18. Reglement Klasse 2

Alles was nicht aufgeführt ist, ist nicht erlaubt. Bei Unstimmigkeiten oder Zweifel ist sich an die F.L.S.C. zu wenden.

C. Strafmaßen

Artikel 1.

- a) Eine Strafe von 15 € ist über die F.L.S.C. an den Veranstalterverein zu zahlen, wenn der angemeldete Wagen nicht Vorschriftenmäßig bis 12.30 Uhr abgemeldet wurde.
- b) Eine Strafe von 50 € ist über die F.L.S.C. an den Veranstalterverein zu zahlen, wenn der Wagen nicht innerhalb von 24 Stunden nach dem Rennen entfernt wurden ist. Danach verfällt der Wagen dem Veranstalter. Die Strafe muss trotzdem bezahlt werden.
- c) Eine Strafe von 40 € pro fehlenden Wagen sind an die F.L.S.C. zu entrichten, wenn ein Verein an einem Rennen nicht mit mindestens 3 Wagen gestartet ist. Das nicht zahlen der Strafe bedeutet für den betroffenen Verein Startverbot.
- d) Fehlerhafte Angaben über die Person des Fahrers oder Abänderungen auf der Lizenz: Strafe von 80 €
- e) Nichtzahlen der Strafen und des Jahresbeitrags des angegliederten Vereins: Kein Stimmrecht, sowie keine Starterlaubnis bis zur Zahlung.
- f) Boykottieren eines Rennens: Strafe von 1000 €. Die Strafbedingungen laut Artikel C werden nicht als Boykott betrachtet. Der Zentralvorstand kann über die weitere Strafmassnahmen bestimmen. Auf dem von der F.L.S.C. organisierten Rennen und Veranstaltungen ist jeder Verein verpflichtet die jeweils vom Zentralvorstand der F.L.S.C. die geforderte Anzahl von Hilfspersonen zur Verfügung zustellen, ansonsten er unter die Strafbedingungen von Boykottieren eines Rennens fällt.
- g) Diejenigen Strafen, die auf dem letzten Rennen der Saison verhängt wurden sind, sind spätestens bis die nächsten Versammlung zu zahlen. Andernfalls verliert dieser Verein seine sämtliche Ansprüche gegenüber der F.L.S.C. bis zur Zahlung der Strafe.

Artikel 2.

- a) Fehlen der Lizenz eines Piloten am Start: Strafe von 15 €
- b) Der Fahrer kann wegen den Strafmaßnahmen d, e, f, g, h, i, j, k, l, m, n, o, q, s und u mit der schwarzen Fahnen aus dem Rennen genommen werden, sowie bei nicht beachten der rote Fahne.
Ein Pilot welcher mit der schwarzen Fahne aus dem Ausscheidungslauf genommen wurde, kann nur am Finallauf teilnehmen, wenn er in den 2 Läufen klassiert wurde. Errungene Punkte aus dem disqualifizierten Ausscheidungslauf entfallen.
Der Rennleiter ist allein befugt, die schwarze Fahne zu benutzen.
- c) Bei nicht beachten von B. Technisches Reglement Artikel 2.b und +c am Start oder während des Rennens: Startverbot bzw. Weiterfahrt verboten, sowie 2 Verwarnungen und Strafe von 15 €
- d) schwarze Fahne:
Der Pilot muss auf den direkten Weg in das Fahrerlager fahren oder seinen Wagen verlassen.
Bei Nichtbeachten: Strafe von 25 € und 2 Rennen gesperrt. Der Pilot wird nicht klassiert.
Die schwarze Fahne zieht eine Klage gegen den Piloten nach sich.
Besteht die Möglichkeit nicht, dem Piloten die Fahne zu zeigen, meldet der Rennleiter die Disqualifikation dem Rennsekretariat, welches den betreffenden Verein informiert.

- e) schwarze Fahne mit weißen Balken:**
 Der Pilot wird bei Nichtbeachten der bewegten gelben Fahne, der roten Fahne und bei sonstigen Verstößen, welche vor dem Beginn des jeweiligen Rennens den Piloten durch den Rennleiter mitgeteilt wurde, verwarnt. Bei nochmaligem Verstoß am selben Renntag zieht dies die schwarze Fahne mit sich. Die schwarze Fahne mit weißem Balken zieht eine Verwarnung auf der Lizenz gegen den Piloten nach sich. Diese entfällt im Falle einer schwarze Fahne oder einer Klage wegen desselben Artikels.
 Besteht die Möglichkeit, dem Piloten die Fahne zu zeigen, meldet der Rennleiter das Vergehen dem Rennsekretariat.
- f) rote Fahne:**
 Schnellstmögliches vorsichtiges Anhalten. Das Rennen kann erst durch den Rennleiter freigegeben werden. Bei Nichtbeachten: Strafe von 15 €, bei mehrmaligem Durchfahren in einem Lauf: 2 Rennen Sperre.
 Wenn ein Wagen von einem Gegner unter Missachtung der Roten Fahne aus dem Rennen befördert wird, muss dieser wieder auf die Piste gesetzt werden.
- g) bewegte gelbe Fahne:**
 Große Gefahr, zum Anhalten bereit sein. Ab diesem Punkt und bis zum nächsten Streckenposten, welcher die Fahne nicht schwenkt, darf weder überholt, noch darf ein anderer Wagen attackiert oder gedreht werden.
- h) unbewegte gelbe Fahne:**
 Vorsicht Gefahr!
- i) grüne Fahne:**
 Technischer Defekt wie defekte Auspuffanlage (zuviel Krach), offene Motorhaube, gefährliches Absteigen eines Metallteiles, Nichttragen der Halskrause o.ä.. Der Fahrer muss sofort die Rennstrecke verlassen, darf aber nach Instandsetzung des Defektes im Fahrerlager das Rennen wieder aufnehmen.
- j) schwarzweiß karierte Fahne:**
 Ende des Rennens. Die Wagen müssen die Piste verlassen. Bei Nichtbeachten Strafe von 25 €
- k) Absichtliches Rammen der Fahrertür während des Rennens: Strafe von 25 € und 1 Rennen Sperre.**
 Gegen diesen Artikel ist nur der geschädigte Pilot (und der Rennleiter im Falle einer schwarzen Fahne) berechtigt eine Klage einzureichen. Wurde der Pilot jedoch bei dieser Aktion verletzt und musste ins Krankenhaus, so ist es ihm ausnahmsweise gestattet die Klage zu einem späteren Zeitpunkt einzureichen.
- l) Rammen eines auf oder neben der Piste stehenden Wagens: Strafe von 25 € und 3 Verwarnungen.**
 Gegen diesen Artikel ist nur der geschädigte Pilot (und der Rennleiter im Falle einer schwarzen Fahne) berechtigt eine Klage einzureichen. Wurde der Pilot jedoch bei dieser Aktion verletzt und musste ins Krankenhaus, so ist es ihm ausnahmsweise gestattet die Klage zu einem späteren Zeitpunkt einzureichen.
- m) In entgegengesetzter Fahrtrichtung Fahren: Strafe von 25 € und 2 Verwarnungen.**
- n) Absichtliches Fahren außerhalb der Rennstrecke: Strafe von 25 € und 2 Verwarnungen.**
- o) Umweltschutz**
 Mit Rücksicht auf die Umwelt ist es strengstens untersagt, Fahrzeuge im Fahrerlager auszuschlachten, Öl abzulassen oder anderweitig gegen die gesetzlichen Vorschriften zu verstoßen. Zuwiderhandlung wird mit dem sofortigen Ausschluss vom Rennen, gegebenenfalls mit einer Anzeige geahndet. Strafe von 125 € und 2 Verwarnungen. Jeder Pilot ist verpflichtet, im Fahrerlager einen Ölauslaufschutz unter seinen Wagen zu legen. Alle Piloten sind verpflichtet ihre Autos und sämtliches Zubehör nach dem Rennen zu entfernen.
- p) Auswechseln von Wagen oder Fahrer während eines Laufes: Die Punktwertung geht verloren und 1 Rennen Sperre.**
- q) Beleidigungen oder Handgreiflichkeiten gegenüber Mitglieder der F.L.S.C. oder den Organisatoren: Strafe von 125 € oder Disqualifikation. Die Dauer wird vom Zentralvorstand festgelegt.**

- r) Dem auf der Rennstrecke liegengebliebenem Wagen darf während des Rennens keinerlei Hilfe geleistet werden, weder durch einen Mechaniker, noch durch andere Personen. Strafe von 25 € und 1 Rennen Sperre.
Der Fahrer der auf der Rückseite seiner Lizenz 5 Verwarnungen zählt, wird für 1 Meisterschaftsrennen gesperrt.
Die Verwarnungen verfallen nach 365 Tagen.

- s) Bei einer Sperre zählt zur Tilgung der Strafe nur die Rennen während denen der Pilot im Besitz einer gültigen Lizenz ist.

- t) Auf jedem Rennen müssen Alkoholtests durchgeführt werden. Dies bezieht sich sowohl auf die Verantwortlichen der F.L.S.C. als auch auf sämtlichen Piloten. Der Alkoholtest wird vom Zentralvorstand durchgeführt. Bei positivem Ergebnis: Disqualifikation für dieses Rennen, Strafe von 25 € und 2 Rennen Sperre bzw. Entzug der Befugnisse. Alkoholtoleranz 0,0.

- u) Wird ein Wagen durch Anweisung des Rennleiters oder dessen Vertreters aus der Piste entfernt, darf er während diesem Lauf nicht mehr starten.

- v) Wenn ein Wagen aufs Dach fällt und das Rennen durch die rote Fahne gestoppt wird, darf der Fahrer seinen Wagen verlassen. Der Wagen wird wieder auf die Räder gestellt und der Fahrer darf wieder am Rennen teilnehmen. Dies gilt auch, wenn 2 Wagen aufeinander hängen bleiben. In all diesen Fällen behält der Rennleiter das letzte Wort und seine Order müssen eingehalten werden.

- w) Alle Wagen müssen am Tage des Rennens 2 Stunden vor dem Start im Fahrerlager sein.
Bei Nichtbeachten: Strafe von 25 €. Diese Strafe wird vom Rennsekretariat verhängt.

- x) Bei Beanstandung des Hubraums des Motors eines Konkurrenten (Piloten) kann Protest eingelegt werden. Die Protestgebühr beträgt 125 €. Nach eingereichtem Protest wird der Motor nachgemessen. Bei der Überholung eines Motors ist eine Toleranz von 2% des originalen Hubraumes zulässig. Bei Verweigerung des Piloten ist dieser sofort strafbar. Strafe von 80 €, Abzug aller Punkte der Meisterschaft und 3 Rennen Sperre.
Der Verlierer des Protests hat alle Unkosten bis 1000 € zu tragen.
Die Wagenkontrolle kann bei geeigneten Gerät, und ohne dass Kosten anfallen, den Motor eines Piloten ohne Protest ausmessen.

- y) Alle Proteste und Beschwerden müssen spätestens 30 Minuten nach der Zieleinkunft des letzten Finallaufes eingereicht werden, wobei die Uhr des Rennleiters maßgebend ist.

Artikel 3. Verbandsgericht.

- a) Das Verbandsgericht besteht aus einem lizenzierten Mitglied pro teilnehmenden Verein. Diese Mitglieder dürfen dem Zentralvorstand der F.L.S.C. nicht angehören und sind durch einfache Stimmenmehrheit in einer Versammlung vor jeder Meisterschaft zu wählen.
- b) Präsident, Vize-Präsident und Schriftführer werden unter den Mitgliedern des Verbandsgerichts bestimmt.
- c) 15 Minuten nach dem letzten Finallauf muss das Mitglied des Verbandsgerichts von jedem Verein beim Rennsekretariat vorstellig sein und sich informieren ob eine Klage gegen einen Piloten aus seinem Verein vorliegt um diesen dann gegebenenfalls zu informieren.
- d) Die Klage wird am Renntag behandelt . Kläger und der Angeklagte müssen beim Verbandsgericht vorstellig werden um sich gegebenenfalls zu rechtfertigen. Dem Angeklagten wird anschließend das Urteil schriftlich und gegen seine Unterschrift vom Verbandsgericht mitgeteilt. Kann der Angeklagte aus irgend einem Grund nicht anwesend sein, so wird das Urteil dem Mitglied vom Verbandsgericht von seinem Verein gegen dessen Unterschrift ausgehändigt. Dieser trägt nun die Verantwortung dass der Angeklagte vom Urteil unterrichtet wird.
- e) Falls der Kläger, resp. Angeklagte nicht vor dem Verbandsgericht erscheint, entschuldigt oder nicht, so trifft das Gericht trotzdem ihr Urteil. Bei unentschuldigtem Fehlen ist eine Strafe von 15 € zu zahlen.
- f) Der Technische Sekretär, der Generalsekretär und der Kassierer der F.L.S.C. werden vom Verbandsgericht über das Urteil informiert.
- g) Zum Bescheinigen der Anklage ist ausschließlich der Präsident der F.L.S.C. und Rennleiter zugelassen. Der Rennsekretär stellt dem Ankläger ein spezielles Formular zur Verfügung auf dem jeweils der Artikel des Rennreglements oder der Statuten aufgezählt werden muss gegen welchen der Angeklagte verstoßen haben soll. Hieraus wird sofort er sichtlich ob dem Angeklagten eine Strafe droht. Der Rennsekretär übermittelt dem Verbandsgericht die Anklageformulare sofort nach dem Rennen, so dass dieses auf dem schnellsten Weg zusammengerufen werden kann.
- h) Der Kläger muss bei der Abgabe seiner Klage, welche nicht zurückgezogen werden darf und welche am Tage des Rennens abgegeben werden muss, **50 €** beifügen die ihm zurückerstattet werden, falls seine Klage berechtigt war. Die Quittung wird vom Rennsekretariat ausgestellt. Ausgenommen von Zahlen der Taxe ist der Präsident der F.L.S.C. und der Rennleiter.
- i) Das Verbandsgericht ist berechtigt die jeweilige Strafe auf Bewährung auszusetzen, zu senken oder sogar zu erhöhen.
- j) Videoaufnahmen und Fotos werden nicht als Beweismaterial angenommen.
- k) Eine Strafmaßnahme tritt sofort nach Tagung des Verbandsgerichtes in Kraft, es sei denn der Betreffende legt Berufung laut Artikel 4 ein.
- m) Jeglicher Funkkontakt während den Läufen mit den Piloten ist untersagt. Bei positivem Befund: Disqualifikation für dieses Rennen, Strafe von 80 € und 2 Rennen Sperre.

Artikel 4. Berufungsrat (Zentralvorstand).

Der Angeklagte gegen den eine Strafe verhängt wurde, darf beim Generalsekretär per Einschreibebrief binnen 5 Tage nach der Urteilsverkündung (Artikel 3d) Berufung einreichen. Hierfür muss vorher eine Kautions von 25 € an die F.L.S.C. bezahlt sein. War die Beanstandung berechtigt, so wird ihm seine Kautions zurückerstattet. Der Kläger hat laut denselben Bestimmungen das Recht, Berufung einzulegen. Bei Berufung werden die Angeklagten schriftlich vom Generalsekretär eingeladen. Bei unentschuldigter Abwesenheit ist eine Strafe von 15 € zu zahlen. Das Urteil wird auf jeden Fall behandelt.

D. Zuschauer & Streckenposten

Artikel 1.

Die Streckenposten werden auf Großballen oder Hügeln postiert. Um diese zu schützen, werden zwischen Piste und Streckenposten mehrere Pflugfurchen gezogen.

Artikel 2.

Jeder Streckenposten muss mit einer leuchtenden Jacke bekleidet sein.

Artikel 3.

Jeder Streckenposten wird nur für einen bestimmten Sektor eingeteilt, nur entgegenkommende Fahrzeuge, so dass sich dieser jederzeit aus dem Gefahrenbereich entfernen kann.

Artikel 4.

Die Streckenposten müssen vor jedem Rennen an einem Briefing mit dem Rennleiter teilnehmen (Briefing: Leuchtkleidung, Fahnen, Sektoren, Positionen, Feuerlöscher und Ablauf des Rennens).

Artikel 5.

Sollte sich während dem Rennen ein Zuschauer in einem Gefahrenbereich befinden, wird das Rennen abgebrochen, bis dieser den Gefahrenbereich verlassen hat.

Artikel 6.

Die Fotografen dürfen sich nur auf ihnen zugewiesenen Stellen während des Rennens aufhalten.

Wagenkontrolle

- 1) Funktionsfähigkeit der Bremsen aller vier Räder. Die Bremsen werden bei jeder Einfahrt auf die Piste von dem zuständigen Streckenposten kontrolliert.
- 2) Der Benzintank wird einer Rissprüfung unterzogen und für seine Beständigkeit markiert.
- 3) Die Befestigung und Zustand der Hosenträgergurte werden überprüft, des Weiteren wird der Gurt auf Scheuerstellen und die Befestigungspunkte auf Zurichtung überprüft. Beschädigte Gurte werden nicht zugelassen.
- 4) Die Vorschalsitze werden auf ihren ordnungsgemäßen Zustand und Befestigung kontrolliert. Gerissene oder beschädigte Sitze werden nicht zugelassen.
- 5) Der Überrollbügel wird auf Schweißnaht überprüft.
- 6) Beim Rückspiegel wird überprüft ob die Folie ordnungsgemäß angebracht wurde.
- 7) Kontrolle der Trennwand zwischen Fahrer und Antriebseinheit, Motor, Kühler, Kühlerbehälter, Kraftbehälter, Kraftstofftank und Benzinpumpe.
- 8) Ordnungsgemäße Befestigung der Trennwand und Wandstärke, des Kraftstofftankes und der Benzinpumpe. Entlüftung des Kraftstofftankes, des Kühlersystems und der Leitungen.

- 9) Kontrolle der Batteriebefestigung und der Abdeckung.
- 10) Befestigung und Sicherheitsabstand des Auspuffes.
- 11) Ordnungsgemäße Verlegung der Elektrischen Kabel (Kabelkanal, Kabelstärke und Sicherheitsabstände).
- 12) Ordnungsgemäße Verlegung der Benzinleitungen und Befestigungen sowie ordnungsgemäßer Zustand der Benzinleitungen.
- 13) Die Fenstergitter werden auf Maschengröße, Stärke und Befestigung kontrolliert.
- 14) Der Überrollbügel: Ordnungsgemäße Schweißarbeiten, vorgeschriebene Rohre und Konstruktion, Sicherheit der Fahrertür.
- 15) Entfernung aller Glasteile.
- 16) Kontrolle der zusätzlichen Verstärkungen sowie scharfer Kanten.

Pistenkontrolle

- 1) Vor jedem Rennen werden die Pflugschneisen kontrolliert und bei Bedarf erneuert.
- 2) Vor jedem Rennen werden die Abstände zwischen der Piste und den Zuschauern geprüft. (25 Meter bei flacher Piste und 10 – 15 Meter wenn sich zwischen der Piste und den Zuschauern, Hügel befinden).
- 3) An gefährlichen Stellen der Piste werden spezielle Maßnahmen vorgenommen oder ein totales Zuschauererbot verhängt.
- 4) Die Absperrungen (Gitter) des Zuschauerbereiches werden vor jedem Rennen kontrolliert.