



































RENNREGLEMENT



Inhaltsverzeichnis

Paragraph I	Vorwort   	
	Artikel 1 - Art der Veranstaltung	S. 3
	Artikel 2 - Ausschreibung	S. 3
Paragraph II	Allgemeine Bestimmungen   	
	Artikel 1 - Allgemeine Teilnahmebedingungen	S. 4
	Artikel 2 - Klasseneinteilung	S. 4
	Artikel 3 - Haftung	S. 4
	Artikel 4 - Abnahme der Fahrzeuge	S. 4
	Artikel 5 - Proteste	S. 5
Paragraph III	Auflagen für Piloten und Vereine   	
	Artikel 1 - Teilnahmebedingungen an den einzelnen Rennkategorien	S. 6
	Artikel 2 - Auflagen für Vereine	S. 6
	Artikel 3 - Lizenz	S. 6
	Artikel 4 - Transfers	S. 7
	Artikel 5 - Nennungen	S. 8
	Artikel 6 - Absicherung der Rennkommissionen	S. 8
Paragraph IV	Punktewertung, Meisterschaftstitel & Regeln   	
	Artikel 1 - Erklärungen	S. 9
	Artikel 2 - Punktewertung	S. 9
	Artikel 3 - Flaggenzeichen	S. 9
	Artikel 4 - Rennkalender	S. 10
	Artikel 5 - Preise, Pokale und Meisterschaftstitel	S. 10
Paragraph V	Bestimmungen zur Austragung eines Renntages   	
	Artikel 1 - Rennleitung	S. 12
	Artikel 2 - Helfer	S. 12
	Artikel 3 - Fahrerbesprechung	S. 12
	Artikel 4 - Vor Start/Start	S. 13
	Artikel 5 - Startaufstellungen	S. 13
	Artikel 6 - Wertungs- und Rennablauf	S. 13
	Artikel 7 - Fahrzeugwechsel	S. 13
	Artikel 8 - Defekte Fahrzeuge während dem Rennen	S. 14
	Artikel 9 - Absage eines Renntages	S. 14
Paragraph VI	Verhalten auf dem Veranstaltungsgelände   	
	Artikel 1 - Allgemeines	S. 15
Paragraph VII	Technische Bestimmungen   	
	A. Klasse I	S. 16-20
	Zugelassene Fahrzeuge und Motoren, Fahrer und Wagenausstattung, Überrollbügel, Zusätzliche Sicherheitsvorkehrungen am Fahrzeug, Kühler, Kraftstoffsystem, Antriebssystem, Bremsen, Elektrik, Auspuffanlage, Glas- und Kunststoffteile, Reifen, Startnummern, Trennwand, Zusätzliche Verstärkungen, Bremsleuchte, Umänderungen und Arbeiten im Fahrerlager, Sonstiges	
	B. Klasse II / Einsteiger	S. 21-26
	Zugelassene Fahrzeuge und Motoren, Fahrer und Wagenausstattung, Überrollbügel, Zusätzliche Sicherheitsvorkehrungen am Fahrzeug, Kühler, Kraftstoffsystem, Antriebssystem, Bremsen, Elektrik, Auspuffanlage, Glas- und Kunststoffteile, Reifen, Startnummern, Trennwand, Zusätzliche Verstärkungen, Bremsleuchte, Umänderungen und Arbeiten im Fahrerlager, Sonstiges	
	C. Offene Klasse	S. 27-31
	Zugelassene Fahrzeuge und Motoren, Fahrer und Wagenausstattung, Überrollbügel, Zusätzliche Sicherheitsvorkehrungen am Fahrzeug, Kühler, Kraftstoffsystem, Antriebssystem, Bremsen, Elektrik, Auspuffanlage, Glas- und Kunststoffteile, Reifen, Startnummern, Trennwand, Zusätzliche Verstärkungen, Bremsleuchte, Umänderungen und Arbeiten im Fahrerlager, Sonstiges	
Paragraph VIII	Zusätzliche Bestimmungen & Informationen  	
	Anhang 1 - Auflagen betreffend Organisation eines Meisterschaftslaufes 	S. 32
	Anhang 2 - Kommissionen & Andere 	S. 33-35
	Anhang 3 - Angegliederte Vereine  	S. 36
	Anhang 4 - Strafen-Katalog  	S. 37-41
	Anhang 5 - Impressum / Kontakt   	S. 42

I. Vorwort (■ ■ ■)

Artikel 1 - Art der Veranstaltung ■

Die Regeln zu Stock-Car-Rennen des Luxemburger Stock-Car-Verbandes werden in dieser Ausschreibung verbindlich festgelegt.

Bei Stock-Car-Rennen handelt es sich um Geschicklichkeitsrennen mit Fahrzeugen älterer Baujahre welche ohne größeren Aufwand zu Rennwagen hergerichtet werden können. Die Rennen, welche nicht der Erzielung von Höchstgeschwindigkeiten unterliegen werden auf unbefestigten Rundkursen ausgetragen. Eine Meisterschaft über mehrere Renntage wird ausgetragen bei denen die luxemburgischen Meister gekürt werden in Team- resp. Einzelklassement (*je nach Klasseneinteilung*).

Stock-Car-Rennen sind offen für alle Wagen auf PKW-Basis sofern sie entsprechend dem folgenden Reglement hergerichtet sind.

Artikel 2 - Ausschreibung ■

Durch Herausgabe dieses Rennreglements werden alle vorherigen Bestimmungen (*administrativer oder technischer Form*) aufgehoben.

Die Veranstaltungen der F.L.S.C. unterliegen Auflagen der Behörden und ebenfalls Auflagen welche von der F.L.S.C. festgelegt und in folgendem Regelwerk niedergeschrieben wurden.

Bei Unklarheiten oder nicht zweifelsfrei definierten Punkten ist jeder Interessierte (*Fahrer, Verein oder Andere*) verpflichtet sich bei einem Verantwortlichen der F.L.S.C. resp. eines Vereines zu informieren. Die einzelnen Ansprechpartner sind im Anhang beigefügt.

Zusätzliche Anmerkung:

- Bestimmungen für Fahrer
- Bestimmungen für Vereine
- Examen-Fragen (*zum Erhalt der Lizenz*)

II. Allgemeine Bestimmungen (■ ■ ■)

Artikel 1 - Allgemeine Teilnahmebedingungen (■)

Die zur Meisterschaft zählenden Stock-Car-Rennen sind sämtlichen Fahrern zugänglich welche im Besitz einer Lizenz (*siehe Paragraph III – Artikel 3*) des Luxemburger Stock-Car-Verbandes sind. Der Nachweis eines gültigen Führerscheines ist nicht pflichtig.

Bei Beanstandung eines Lizenzantrages durch einen Verein ist die Abstimmung des Vorstands maßgebend.

Das Mindestalter für teilnehmende Personen beträgt 18 Jahre mit Ausnahme der Einsteigerklasse. In dieser Rennkategorie sind auch Jugendliche zwischen 16-18 Jahren als Fahrer zugelassen die dem Veranstalter eine schriftliche Erlaubnis **beider** Erziehungsberechtigten vorlegen können. (**Ein(e) Erziehungsberechtigte(r)** muss am Renntag jedoch anwesend sein.)

Ein Fahrer kann an einer kompletten Saison teilnehmen wenn er das erforderliche Alter in dem Verlauf des Kalenderjahres der jeweiligen Saison erreicht.

Artikel 2 - Klasseneinteilung (■)

Die Rennen zur Luxemburger Stock-Car-Meisterschaft werden in 4 unterschiedlichen Rennklassen ausgetragen:

- Klasse 1 bis 2800ccm³
- Klasse 2 bis 2000ccm³
- Klasse Einsteiger* bis 2000ccm³
- Offene Klasse ohne Hubraumbegrenzung

**In der Einsteigerklasse darf nur mit Fahrzeugen teilgenommen werden die gemäß dem Reglement der Klasse 2 aufgebaut worden sind.*

Artikel 3 - Haftung

Jeder Konkurrent fährt auf 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. ausgehändigten Lizenz und der dazugehörigen Beabsichtigungserklärung, 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.

Artikel 4 - Abnahme der Fahrzeuge

a) Die Wagen werden an einem von der Wagenkontrolle (*siehe Paragraph VIII -Anhang 2-*) festgelegten Ort kontrolliert. Der Wagen muss im startfertigen Zustand vorgeführt werden. Bei allen Rennen müssen die Rennboliden und der Wagenkontrollen spätestens 2 Stunden vor dem ersten Start (Ausnahme: beim 1. Renntag müssen die Rennwagen 3 Stunden vor dem ersten Start) im Fahrerlager anwesend sein. Bis maximal eine (1) Stunde vor dem 1. Start wird keine Wagenkontrolle mehr für verspätete Fahrzeuge durchgeführt.

b) Nur die Wagenkontrollkommission ist maßgebend ob ein Fahrzeug startberechtigt ist oder nicht.

c) Die Mitglieder der Wagenkontrolle werden in folgenden 2 Gruppen aufgeteilt:

- Die Wagen der Klasse 1 werden von Fahrern aus Klasse 1 kontrolliert;
- Die Wagen der Klasse 2, Einsteigerklasse und Offenen Klasse werden von Fahrern der Klasse 2 kontrolliert.

In beiden Gruppen muss ein Mitglied als Schriftführer gewählt/denominiert werden.

d) Es können auch eventuelle Kontrollen nach dem Rennen im abgeschlossenen Wagenpark oder im Fahrerlager vorgenommen werden. Bei eventuellen Verstößen werden die Punkte annulliert.

Artikel 5 - Proteste

Jeder Teilnehmer kann gegen die Punktwertung, einen Konkurrenten oder ein Konkurrenzfahrzeug Protest einlegen. Proteste gegen den Veranstalter sind nicht möglich.

Die genauen Bestimmungen sind in im Strafen Katalog (*siehe Paragraph VIII -Anhang 3-*) aufgelistet.

III. Auflagen für Piloten und Vereine (■ ■ ■)

Artikel 1 – Teilnahmebedingungen an den einzelnen Rennkategorien (■)

Folgend ein Überblick über die einzelnen Teilnahmebedingungen an den einzelnen Rennkategorien:

Allgemein

Ein Pilot kann sowohl an der Klasse 1, Klasse 2 als auch an der „Offenen“ Klasse teilnehmen.

Klasse 1 & Klasse 2 (ausschließlich)

Sowohl eine Einzel- als auch eine Teamwertung werden ausgetragen. Die Teilnahme an beiden Rennkategorien ist unbegrenzt. Die Zahl der Konkurrenten ist auf 8 pro Verein beschränkt, für die Teamwertung werden für jedes Team die 5 besten Fahrer des jeweiligen Renntages gewertet.

Piloten der Klasse 1 & 2 müssen 1 Renntag gefahren/angemeldet sein um den letzten Renntag einer Saison in der jeweiligen Rennkategorie bestreiten zu können.

Einsteigerklasse (ausschließlich)

Ausschließlich eine Einzelwertung wird ausgetragen.

Es ist jedem gestattet der noch nie an einem Stock-Car-Rennen (national und international) teilgenommen hat in der Einsteigerklasse zu starten. Fahrer welche maximal an einem (1) Renntag in der Offenen Klasse teilgenommen haben ist es gestattet anschliessend an der Einsteigerklasse teilzunehmen.

Die maximale Teilnahmedauer in dieser Klasse ist auf zehn (10) Renntage oder zwei (2) Saisons beschränkt.

Offene Klasse

Ausschließlich eine Einzelwertung wird ausgetragen. Die Teilnahme an dieser Rennklasse ist unbegrenzt.

Artikel 2 – Auflagen für Vereine

- a) Der Jahresbeitrag von 250 € muss für bereits angegliederte Vereine vor der Generalversammlung der F.L.S.C. auf das Konto der F.L.S.C. überwiesen werden.

(Bankverbindungsnummer: IBAN LU28 0030 0239 6641 0000 – BIC-/SWIFT-Code: BGILLULL)

Neue oder reaktivierte Vereine können bis zwei (2) Wochen vor dem vorletzten Renntag einen Antrag auf Aufnahme/Neuaufnahme stellen um an der laufenden Saison teilnehmen zu können. In diesem Falle entscheidet der Zentralvorstand mit den Delegierten der restlichen Vereine über eine Aufnahme des Antragsstellers.

- b) Die Vereine müssen bis spätestens einen (1) Monat vor dem ersten (1.) Renntag ihren Vorstand der F.L.S.C. **schriftlich** mitgeteilt haben. Neue oder reaktivierte Vereine, welche während der Saison einen Antrag stellen, müssen ihren Vorstand mit dem Aufnahme-/Neuaufnahmeantrag einreichen.

Artikel 3 – Lizenz (■)

- a) Jeder Pilot ist verpflichtet einen Lizenzantrag zu stellen. Die Lizenz kostet 15€ und ist für die gesamte Saison für sämtliche Rennkategorien gültig.
- b) Lizenzanträge von Piloten angegliederter Vereine sind beim Kassierer der F.L.S.C., nach Zahlung des Beitrages, der von dem Verband festgesetzt wird, erhältlich.
Da man zur Teilnahme an der Einsteigerklasse und der offenen Klasse nicht zwingend einem Verein angehören muss, benötigt man für diese Klasse eine Tageslizenz, welche am Renntag bei der F.L.S.C. bis spätestens 11:00 Uhr erhältlich ist.
- c) Piloten sämtlicher Rennkategorien müssen einen vom Zentralvorstand ausgearbeiteten Fragebogen über das Rennreglement ausfüllen. Mindestens 6/10 der Fragen müssen richtig beantwortet werden zur

Lizenzerteilung. **Bei Nichterreichen – keine Lizenzerteilung als Pilot, sowie keine Ausübung als Rennleiter möglich. Während der Saison kann der Zentralvorstand über eine eventuelle Genehmigung entscheiden.**

Ein Pilot, welcher 5 Jahre nicht mehr im Besitz einer Fahrerlizenz ist, muss sich einer neuen Fragestellung über das Rennreglement stellen.

Die einzelnen Fahnen sowie Fragen zur Sicherheit werden bei diesem Examen gestellt. Die erteilte Lizenz gilt für die 4 unterschiedlichen Rennklassen.

- d) Die Lizenzen gehören der F.L.S.C. und müssen spätestens eine (1) Woche vor dem jeweiligen Rennen, außer 14 Tage vor dem ersten (1.) Renntag der Saison beantragt werden. Nach jedem Rennen müssen nicht-eingesammelte Lizenzen im Rennsekretariat abgegeben werden.

Ein Pilot der einen Transfer bewilligt bekommt erhält auch eine neue Lizenz. Etwaige Verwarnungen werden übertragen. Die Verwarnungen verfallen nach 365 Tagen.

- e) Jeder Fahrer verpflichtet sich, aus versicherungs- und/oder sicherheitstechnischen Gründen (im Falle eines schwerwiegenden Rennunfalls) folgende Daten und Informationen an den Technischen Sekretär weiterzuleiten zwecks Anfertigung der benötigten Fahrerlizenz:

- Name und Vorname
- Adresse
- Persönliche Telefonnummer
- Sozialversicherungsnummer
- Blutgruppennummer

Sämtliche Daten werden vom zuständigen Technischen Sekretär nach Erhalt bis zum abgelaufenen Jahr auf einem PC gesichert, der nur von dieser Person eingesehen werden kann. Keine zusätzlichen Personen haben Zugang zu diesem PC. Dem Generalsekretär der F.L.S.C. können die Daten ebenfalls weitergeleitet werden. Dieser verpflichtet sich ebenfalls diese Informationen in Betracht der Dienstschweigepflicht vertrauensvoll anzuwenden.

Zusätzlich zur Lizenz verpflichtet sich jede(r) Fahrer(in) der Unterschrift einer Bescheinigungserklärung dass der(die) Fahrer(in) auf eigene Verantwortung an den einzelnen Rennen der Meisterschaft teilnimmt. Sollte der(die) Pilot(in) noch nicht das Alter von 18 Jahren erreicht haben muss die Unterschrift dieser Bescheinigung **von den** Erziehungsberechtigten geleistet werden.

Artikel 4 - Transfers

- a) Jeder Pilot, welcher im Besitz einer Lizenz ist respektive war, muss beim Wechseln des Vereins einen Transferantrag bei der F.L.S.C. stellen.
- b) Die Transfer-Anträge sind beim Kassierer der F.L.S.C. nach Zahlung des Betrages von 25 € erhältlich. Der Transferantrag ist vor Ablauf der Transferzeit beim Verantwortlichen des Rennsekretariats abzugeben.
- c) Die **reguläre** Transferzeit beginnt nach dem letzten Renntag einer Saison und endet am letzten Tag im Februar des folgenden Meisterschaftsjahres.
- d) Ein außerordentlicher Transfer (Kosten: 100 €) kann bis zwei (2) Wochen vor dem ersten Renntag eingereicht werden.
- e) Jeder Stock-Car-Pilot, dessen Verein sich nach der Transferzeit aus der F.L.S.C. abmeldet, darf in diesem Jahr einem anderen Stock-Car-Verein als Pilot nur mit Zustimmung des Zentralvorstandes der F.L.S.C. beitreten.
- f) Der Transfer-Antrag muss folgende Unterschriften tragen:
1. Präsident des verlassenden Vereins
 2. Pilot
- g) In allen Fällen wo Unklarheit herrscht, wird vom Zentralvorstand eine unwiderrufliche Entscheidung getroffen.

Artikel 5 - Nennungen

Piloten angegliederter Vereine (gilt für Klasse 1 & Klasse 2)

Die Nennungen sind auf den offiziellen Nennungsformularen der F.L.S.C. abzugeben.

Mit der Abgabe der Nennung erkennt der Teilnehmer die Ausführungsbestimmungen der F.L.S.C. an und verpflichtet sich zu deren Einhaltung.

Der Teilnehmerantrag, unterschrieben von einem verantwortlichen Mitglied des betreffenden Vereines, muss sowohl an die F.L.S.C. (im Vorfeld mitgeteilte E-Mail-Adresse des Technischen Sekretärs) als auch einem definierten Delegierten des Veranstalters 9 Tage vor der Veranstaltung bis 19:00 Uhr zugehen.

Das Startgeld beträgt 20 € pro Nennung. Für Nachnennungen oder Ummeldungen (außer Individuelle Piloten) wird eine Zusatzgebühr von 50 € erhoben. Nach 10:30 Uhr werden keine Anmeldungen und Ummeldungen mehr angenommen.

Individuelle Piloten (gilt für Einsteigerklasse & Offene Klasse)

Nennungen können am Renntag selbst erfolgen, dies bis spätestens zwischen 10:00 – 10:30 Uhr 11:00 Uhr und anhand eines offiziellen Nennungsformulars der F.L.S.C., welches das Rennsekretariat zur Verfügung stellt. Teilnehmern welche sich im Voraus fristgerecht angemeldet haben kann eine lukrative Bevorteilung (z.Bsp.: geringere Startgeldgebühr, ...) gutgeschrieben werden. Mit der Abgabe der Nennung erkennt der Teilnehmer die Ausführungsbestimmungen der F.L.S.C. an und verpflichtet sich zu deren Einhaltung.

Das Startgeld beträgt 20 € pro Renntag für Fahrer welche nicht Mitglied eines angegliederten Vereins sind, kann aber je nach Möglichkeit reduziert werden durch den Vorstand der F.L.S.C.. Der Pilot wird an seinem augenblicklichen Platz in der Gesamtwertung eingereiht. Zwischen 10:00 – 10:30 Uhr müssen die Piloten angemeldet werden. Nach 10:30 Uhr werden keine Anmeldungen mehr angenommen.

Allgemein (gilt für sämtliche Rennkategorien)

Bis 11:00 Uhr Zwischen 10:00 – 10:30 Uhr muss das Startgeld an die F.L.S.C. bezahlt werden.

Artikel 6 - Absicherung der Rennkommissionen

Diese Regelung gilt für die angegliederten Teams. Individuelle Starter müssen dies nicht beachten.

- a) Jeder Verein muss 1 Monat vor dem ersten Rennen seine Mitglieder für folgende Posten benennen: 1. Jury, 2. Jury, Streckenposten, Wagenkontrolle, Verbandsgericht und Delegierte. Nur die beim Generalsekretär gemeldeten Mitglieder dürfen diese Posten ausüben. Falls ein Verein Probleme hat Helfer zu finden muss er sich an die F.L.S.C. wenden.
- b) Für die Wagenkontrolle und das Verbandsgericht muss jeder Verein 2 Mitglieder stellen, wobei 1 Person am jeweiligen Renntag spätestens um 10:30 Uhr anwesend sein muss. Diese dürfen während der Saison nicht ausgewechselt werden.
- c) Die Anzahl der Mitglieder 1. Jury, 2. Jury und Streckenposten wird vom Vorstand der F.L.S.C. festgelegt. Die Mitglieder dieser Kommissionen müssen am jeweiligen Renntag spätestens um 12:30 Uhr anwesend sein.
- d) Zwecks Kontrolle und Unterbindung von Betrug wird die 1. und 2. Jury von den Rennkommissionen der F.L.S.C. kontrolliert. Bei fehlerhaftem Handeln behalten sich die Verantwortlichen der F.L.S.C. vor einzelne verdächtige Personen auszuschließen. In diesem Falle muss der entsprechende Verein ein neues (zuverlässiges) Mitglied als Ersatz unverbindlich zur Verfügung stellen.

IV. Punktwertung, Meisterschaftstitel & Regeln ()

Artikel 1 - Erklärungen

Gewertet werden alle Fahrzeuge. Die Auswertungen der Punkte eines jeden Rennlaufes werden jeweils vom Rennsekretariat erstellt welchem folgende Gremien angehören:

- 1. Jury (*Errechnen der absolvierten Runden*)
- 2. Jury (*Errechnen der errungenen Punkte für Aktionen*)
- Technischer und Ersatz-Technischer Sekretär (*Zusammenrechnen der Punkte*)

Artikel 2 - Punktwertung

a) Der erstplatzierte Pilot eines jeden Rennlaufes erhält einen Pokal. Haben 2 Fahrer dieselbe Punkt- und Rundenzahl so zählt das Klassement der 2. Jury.

b) Punktwertung 1. Jury

Den Piloten werden folgende Punkte seitens der 1. Jury erteilt:

- Ausscheidungslauf: 1 Punkt pro vollendete Runde
- Finallauf: 1 Punkt pro vollendete Runde

Keine Punkte werden dem Piloten außerhalb der Rennstrecke erteilt, d.h. wenn der Pilot eine Runde oder den Rest einer Runde außerhalb der Rennstrecke zurücklegt oder aber durch irgendwelchen Grund den geschlossenen Wagenpark durchfährt. Die drei erstklassierten Piloten eines jeden Laufes erhalten zusätzlich noch 5, 3 resp. 1 Punkt(e).

Zwecks Kontrolle werden Videoaufnahmen aufgenommen. Mögliche Proteste können beantragt werden gegen die Wertung. Ein Protestgeld in Höhe von 50 € muss hinterlegt werden am Renntag selbst. Ein Protestantrag wird in einer folgenden Vorstands- und Mitgliederversammlung analysiert.

c) Punktwertung 2. Jury

Der Pilot der einen Gegner (*kein Vereinsmitglied*) um mindestens 90 Grad dreht, seitlich umlegt oder ganz zum Überschlag bringt hat Anrecht auf **2 Punkte**.

Diese **2 Punkte** werden nur erteilt, wenn beim Drehen eines Konkurrenten die Rennstrecke nicht verlassen wird. Bleibt ein Pilot jedoch im Geflügte hängen, so erhält er seine Punkte. Sind an einer Aktion 3 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.

Das Rennsekretariat kann verschiedene Personen bestimmen, welche, zwecks Kontrolle der 2. Jury einem bestimmten Sektor zugeteilt werden. Bei eventuellen Unstimmigkeiten ist das Resultat der Kontrolle nach Absprache mit den betreffenden Leuten maßgebend.

Artikel 3 - Flaggenzeichen ()

a) Rot-Weiß-Blaue Fahne:

Start des Rennens. Der Start erfolgt **fliegend stehend**.

b) Bewegte gelbe Fahne:

Große Gefahr, zum Anhalten bereit sein. Ab diesem Punkt und bis zum nächsten Streckenposten, welcher keine gelbe Fahne zeigt, darf kein anderer Wagen attackiert werden.

c) Bewegte Orange Fahne:

Vorsicht Gefahr.

d) Rote Fahne:

Rennabbruch, Geschwindigkeit drosseln und zum Rennleiter resp. seinem Assistenten vorfahren, es darf weder überholt noch ein anderer Wagen attackiert werden. Das Rennen kann erst durch die Rennleitung freigegeben werden.

Wenn ein Wagen von einem Gegner unter Missachtung der Roten Fahne aus dem Rennen befördert wird, muss dieser wieder auf die Rennstrecke gesetzt werden.

e) **Schwarz-Weiß-karierte Fahne:**

Ende des Rennens. Keine Aktion (*Drehen oder Rammen*) darf mehr vorgenommen werden. Die abgewunkenen Fahrer müssen den Anweisungen der Streckenposten folgen um schnellstmöglichst die Piste zu verlassen.

f) **Schwarze Fahne:**

Der Pilot muss den direkten Weg in das Fahrerlager fahren oder seinen Wagen verlassen.

Besteht die Möglichkeit nicht dem Piloten die Fahne zu zeigen, meldet der Rennleiter die Disqualifikation dem Rennsekretariat welches den betroffenen Piloten und Verein informiert.

g) **Schwarze Fahne mit weißem 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 wurden, verwarnet. 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 schwarzen Fahne oder einer Klage wegen desselben Artikels.

Besteht die Möglichkeit dem Piloten die Fahne zu zeigen, meldet der Rennleiter das Vergehen dem Rennsekretariat.

h) **Grüne Fahne:**

Die grüne Fahne wird dem Piloten vom Rennleiter gezeigt bei technischem Defekt wie defekte Auspuffanlage (*zu viel Krach*), offene Motorhaube, gefährliches Absteigen eines Metallteiles, Nichttragen der Halskrause, bei hoher Rauchentwicklung (Abgase),

Der Fahrer muss sofort die Rennstrecke verlassen darf aber nach Instandsetzung des Defektes im Fahrerlager das Rennen wieder aufnehmen.

Artikel 4 - Rennkalender
--

Zur Luxemburger Stock-Car-Meisterschaft zählen alle im offiziellen Rennkalender aufgeführten Rennen.

Die möglichen Renntermine für den offiziellen Rennkalender werden vor der Saison von dem Zentralvorstand der F.L.S.C. erfasst und interessierten angegliederten Vereinen zur Auswahl gestellt. Folgende Kriterien gilt es zu beachten:

- a) Jeder Verein welcher an der laufenden Meisterschaft teilnimmt hat das Recht ein Rennen zu veranstalten. Derjenige Verein, dessen Vertreter nicht an Zwei-Drittel (2/3) der Vorstandsversammlungen und nicht mit wenigstens drei (3) Rennwagen an allen Rennen teilgenommen hat, darf kein Rennen organisieren. Für die Aufstellung des Rennkalenders gilt die Gesamtzahl der gesammelten Punkte eines Vereines in einer Klasse. 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 Renntage hintereinander ausgetragen, beziehungsweise an 3 aufeinanderfolgenden Sonntagen festgesetzt werden. Feiertage zählen in dieser Bestimmung für den darauffolgenden Sonntag. Über eventuelle Streitfragen entscheidet der Zentralvorstand.

- b) Zur Meisterschaft zählen alle im offiziellen Rennkalender aufgeführten Rennen. Diese müssen alle ausgetragen werden. Der zuwiderhandelnde Verein zahlt eine Geldstrafe von 250 € an die F.L.S.C., welche sich das Recht behält das Rennen selbst zu organisieren oder es einem interessierten Verein auf Anfrage zu vergeben.

Artikel 5 - Preise, Pokale und Meisterschaftstitel
--

a) **Meisterschaftstitel**

Für die Meisterschaft zählen nur die laut offiziellem Kalender aufgezählten Renntage.

Bei den unter der F.L.S.C. genehmigten Stock-Car-Rennen werden pro Klasse folgende Landesmeistertitel vergeben:

- Der Verein welcher bei Meisterschaftsabschluss die meisten Punkte 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 - individuel“

Jeder Verein erhält einen Pokal und ein Diplom. Die Piloten der 3 erstplatzierten Vereine erhalten zusätzlich eine goldene, silberne resp. bronzene Medaille. Die 3 erstplatzierten Piloten der Einzelmeisterschaft erhalten einen Pokal und ein Diplom.

Bei Punktegleichheit entscheidet die Zahl der gewonnenen Finalläufe, anschließend der gewonnenen Ausscheidungsläufe, anschließend die der zweiten Plätze der Finalläufe, usw.

b) Coupe de Luxembourg

Der Zentralvorstand der F.L.S.C. kann jedes Jahr die „Coupe de Luxembourg“ selbst austragen oder an einen Verein zur Austragung vergeben. Der Verein und der Pilot welche die meisten Punkte erzielt haben gelten als Sieger der „Coupe de Luxembourg“. Beim Verein werden nur die 5 Bestplatzierten gewertet.

Bei Punktegleichheit zählt das Klassement des Finallaufes.

V. Bestimmungen zur Austragung eines Renntages ()

Artikel 1 - Rennleitung

Die F.L.S.C. stellt für jedes Rennen:

- Rennleiter & Rennleiter-Assistent
- Pistenkontrollkommission
- Wagenkontrollkommission
- Rennsekretariat
- Jurykommissionen (Jury 1 & 2)

Der Rennleiter sollte, **(muss aber nicht)** Erfahrung als Pilot bei der F.L.S.C. haben.

Die Delegierten der einzelnen erwähnten Kommissionen haben das Recht alle Maßnahmen zu treffen welche sie für nötig halten um einen bestmöglichen Verlauf des Rennens zu gewährleisten.

Folgende Posten im Vorstand dürfen generell an einem Renntag nicht von einem Piloten besetzt sein der am Rennen teilnimmt: Rennleiter, Technischer Direktor, Ersatz-Technischer Direktor, Technischer Sekretär, Präsident der 1. Jury und der Vize-Präsident der 1. Jury. Falls einer dieser Mitglieder jedoch Interesse zeigt um an einem Renntag an den Start zu gehen kann dies eventuell ausnahmsweise vom Zentralvorstand genehmigt werden.

Die Rennstrecke muss im Uhrzeigersinn befahren werden.

Artikel 2 - Helfer

- Alle Helfer bekommen vor dem Rennen die notwendigen Anweisungen vom Rennleiter.
- Mitglieder der Fahnenkommission, der 1. und 2. Jury werden vor dem Rennen in ihre Funktionen eingewiesen und müssen 1 Stunde vor dem Rennen im Rennsekretariat anwesend sein.
- Die Person welche einen dieser obligatorisch zu besetzenden Posten während des Renntages ausführt darf diesen nicht ohne triftigen Grund verlassen respektive durch eine andere Person ersetzt werden. Die F.L.S.C. ist berechtigt eine dieser Personen austauschen zu lassen, sollte diese seine Arbeit nicht korrekt ausführen.
- Alle Aufgaben werden von den dazu bestimmten Personen durchgeführt und nur sie alleine können dafür zur Verantwortung gezogen werden.
- Jeder Verein muss pro Renntag so viele Streckenposten und Mitglieder für 1. Jury und 2. Jury zur Verfügung stellen wie von der F.L.S.C. vorgeschrieben, sowie 2 Feuerlöscher. Jeder Verein trägt die Verantwortung für seine beiden Feuerlöscher (Prüfung & Füllung). Wird ein Feuerlöscher benutzt, so muss der Verein für die Nachfüllung sorgen und dem Organisator die Rechnung übertragen welcher für die Unkosten aufkommt.

Des Weiteren ist jeder Verein (individueller Fahrer) verpflichtet einen geprüften Feuerlöscher von mindestens 6.0 kg und mindestens 10 Liter Ölbindemittel im geschlossenen Wagenpark bei sich zu haben.

- Der Organisator eines Rennens ist verpflichtet examinierte Erste Hilfe mit der nötigen Ausrüstung auf der Rennstrecke zu organisieren. (Croix-Rouge, Rotes Kreuz, usw ...)

Artikel 3 - Fahrerbesprechung ()

Die obligatorische Fahrerbesprechung, welche vom Rennleiter oder einer Delegierten Person des Vorstandes ausgeführt wird, erfolgt vor der Startaufstellung des 1. Laufes. Hier wird auch die Lizenz eines jeden Piloten ausgehändigt.

Sämtliche Pilot(innen) sowie alle Helfer(innen) **müssen bei der Fahrerbesprechung obligatorisch anwesend sein.** Bei begründeter Anfrage kann durch den Zentralvorstand eine Abwesenheit an dieser Besprechung genehmigt werden.

Artikel 4 - Vor Start/Start

- a) Der 1. Start erfolgt spätestens um **13:00 Uhr**.
- b) Vorgeschriebene Anordnung der Wagen am Start: Reihen von 2 Wagen nebeneinander.
- c) Die Aufstellung wird vom Rennsekretariat am jeweiligen Renntag ab 12:00 Uhr vorbereitet und von befugten Streckenposten im Rahmen eines Vorstarts aufgestellt. Die Startplätze nicht-teilnehmender Fahrer bleiben frei. **Ein fliegender Start wird ausgeführt. Der Start wird stehend ausgeführt.**
- d) Der Rennleiter hat zu bestimmen ob die Rennstrecke angefeuchtet werden muss oder nicht.
- e) Bei wechselnden Streckenbedingungen am Start, kann der Rennleiter einem Reifenwechsel der Wagen zustimmen. Zuwider Haltungen werden mit Disqualifikation bestraft.
- f) Vor dem Lauf darf der Wagen nicht mehr vom Vor Start entfernt werden um ausgewechselt zu werden. Etwaige kleine, unvorhergesehene Reparaturen (Reifenpanne, lose Klemmen usw..) dürfen nur mit Erlaubnis des Rennleiters vorgenommen werden.
- g) Die Offiziellen sind beauftragt unbefugte Personen aus den Gefahrenzonen zu entfernen.
- f) Die Lizenzen werden vom Rennleiter oder von einem von ihm ernannten Vertreter am Vor Start eingesammelt.
- g) 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.
- h) Bei rechtzeitiger Anfrage wird dem Piloten zwischen den Ausscheidungsläufen und den Finalläufen ein Zeitaufschub von 5 Minuten gewährleistet.

Artikel 5 - Startaufstellungen

- a) Die Zusammensetzung der verschiedenen Ausscheidungsläufe wird von einem offiziellen F.L.S.C.-Mitglied am jeweiligen Renntag durch das Los erstellt. Die Piloten werden ab einer Teilnehmeranzahl von mindestens 15 Starter(innen) proportional in Ausscheidungsläufe eingeteilt.

Der Veranstalter ist verpflichtet die einzelnen teilnehmenden Piloten und Vereine schriftlich anhand eines Dokumentes mitzuteilen. Besagte Aufstellung darf nur die auf der Lizenz eingetragenen Namen und die Nummer enthalten und muss ebenfalls mit dem Rennkalender der laufenden Meisterschaft versehen sein.

Artikel 6 - Wertungs- und Rennablauf

Der Zentralvorstand der F.L.S.C. bestimmt:

- die Zusammensetzung der verschiedenen Läufe, je nach der Anzahl der startenden Fahrzeuge;
- Die Anzahl der zu fahrenden Runden in den einzelnen Läufen oder die Dauer (Zeit) der verschiedenen Läufe (*z.Bsp.: Ausscheidungslauf 10 Min. und Finallauf 12 Min. Die Zeitmessung wird bei Rennunterbrechungen durch die Rote Fahne unterbrochen*).
- Alle Läufe werden nacheinander gefahren und nur vor dem ersten Finallauf wird eine kurze Pause eingelegt deren Dauer von der F.L.S.C. festgelegt wird.
- Ein Rahmenprogramm muss im Vorfeld bei der F.L.S.C. beantragt werden.

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

Artikel 7 - Fahrzeugwechsel

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

- b) Ein Fahrer kann während eines Laufes nur mit einem Wagen teilnehmen, es ist ihm jedoch erlaubt in beiden Ausscheidungsläufen oder dem Finallauf einen anderen Wagen zu benutzen, der jedoch mit der gleichen Startnummer versehen sein muss.

Artikel 8 - Defekte Fahrzeuge während dem Rennen

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 auszusteigen und die Rennstrecke verlassen oder aber durch Zeichen einem Streckenposten zu verstehen geben dass keine Verletzung vorliegt. Der Wagen bleibt generell an der betreffenden Stelle stehen, kann aber auf Entscheidung des Rennleiters hin an andere Stelle versetzt werden.

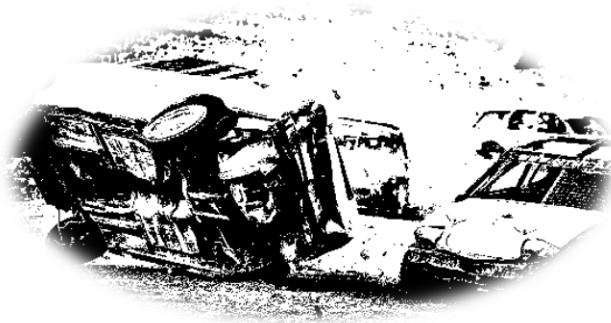
Artikel 9 - Absage eines Renntages

a) Absage eines Renntages

Sollte ein Rennen wegen unbefahrbarer Rennstrecke nicht gestartet werden können, so ergeben sich hieraus für den Veranstalter keinerlei Verpflichtungen zur finanziellen Entschädigung gegenüber den betroffenen Vereinen. Der Organisator muss bei unsicherem Wetter bis 09:00 Uhr den Rennleiter oder Präsidenten der F.L.S.C. unterrichten, gegebenenfalls 1 Stunde Aufschub anfragen. Sämtliche andere Vereine können ab 10:00 Uhr beim Rennleiter oder beim Präsidenten telefonisch Auskunft einholen. Wird ein Renntag abgesagt, benachrichtigt der Rennleiter oder der Präsident die Rettungsdienste und der Organisator (und/oder Pressedelegierte) teilt dies den Rundfunkstationen und Medien mit.

b) Verfallstag für abgesagte Renntage

Jeder Veranstalter hat ein Anrecht auf einen Verfallstag eines abgesagten Rennens. Dieser fällt prinzipiell laut dem offiziellen Rennkalender auf den ersten noch unbesetzten Sonntag nach dem abgesagten Rennen. Fällt dieser Verfallstag ebenfalls aus, so hat der betroffene Organisator keinen Vorrang mehr auf die nachfolgenden im Rennkalender festgelegten Renntage und muss demzufolge warten bis ein kommender Verfallstag unbenutzt bleibt.



Artikel 1 - Allgemeines ()

Da die Auflagen der Genehmigungsbehörden an die Veranstalter immer umfangreicher werden sollten folgende Regeln eingehalten werden.

a) **Ordnung**

Jeder Teilnehmer hat in seinem Umfeld selbst für die nötige Ordnung und Sauberkeit zu sorgen. Der Veranstalter behält sich vor eine Pfandgebühr pro Verein respektive pro individuellem Piloten zu erheben das bei ordnungsgemäßem Verlassen zurückgezahlt wird.

b) **Umweltschutz**

Besondere Sorgfalt ist im Umgang mit Öl, Kühlwasser, Batteriesäure, Treibstoff und Bremsflüssigkeit geboten. Unter jedem teilnehmenden Fahrzeug muss demzufolge eine Plane ausgelegt werden.

c) **Fahrerlager**

Es wird kein Privatwagen, weder im Fahrerlager, noch an irgendeiner anderen Stelle der Rennstrecke geduldet. Das Betreten des Fahrerlagers ist strengstens verboten, ausgenommen sind Piloten, Mechaniker sowie Offizielle. Jeder Verein kann Dienstwagen (*Lieferwagen, LKW, Anhänger*) und einen Traktor im Fahrerlager haben. Anstandshalber und aus Platzgründen nur so viel wie unbedingt nötig. Leere Anhänger, Lieferwagen und LKW's sind aus dem Fahrerlager zu entfernen.

Die Kennzeichen dieser Fahrzeuge müssen vor dem Rennen beim Veranstalter und dem Rennsekretariat gemeldet sein, andernfalls besteht kein Versicherungsschutz.

d) **Geschwindigkeit Gelände**

Vor, während und nach dem Rennen ist Schritttempo auf dem gesamten Gelände (inklusive angrenzender Feldwege) Vorschrift.

e) **Ehrenrunde**

Bei der Ehrenrunde, welche nur mit einem Stock-Car-Wagen gefahren wird, darf sich zusätzlich der Sieger auf dem Wagen befinden. Der Fahrer des Wagens muss im Besitz eines gültigen Führerscheins oder einer Lizenz sein.

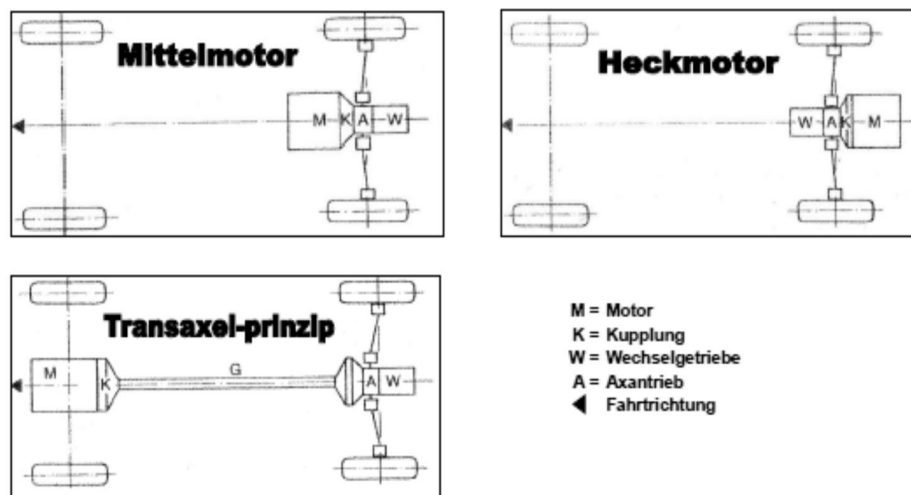
f) **Auf- und Abladen Rennwagen**

Das Aufladen und Abtransportieren eines Rennwagens vor dem Ende des Finallaufes darf nur durch Erlaubnis des Rennleiters erfolgen.

VII. A. Technische Bestimmungen (KLASSE I) (■ ■ ■)

Artikel 1 - Zugelassene Fahrzeuge und Motoren

- a) Bei den Rennen werden nur zweiradgetriebene Personenwagen mit originaler Spurbreite, Radstand und Dach Höhe (+/- 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. Mit Ausnahme der Zusatzstoßdämpfer dürfen keine zusätzlichen Anlenkpunkte angebracht werden
- b) Der Hubraum der Motoren ist auf 2800 ccm begrenzt. Sowohl Benzin- als auch Dieselmotoren sind zugelassen. Aufgeladene Benzin-Motoren werden mit Faktor 1,7 multipliziert. Aufgeladene Diesel-Motoren mit Faktor 1,4. Zulässig sind nur Karosserien welche in der Hubraumklasse bis 2800ccm gebaut worden sind.
- c) Links- und Rechtslenker sind zugelassen.
- d) Es dürfen keine Wagen mit Mittelmotor, Heckmotor oder Trans Axel-Prinzip verwendet werden.



- e) Der Fahrersitz muss sich auf der Originalposition befinden und kann von der Endposition der Original-Laufschienen noch weitere 25cm nach hinten befestigt werden.

Artikel 2 - Fahrer- und Wagenausstattung (■)

- a) Die Piloten müssen während des ganzen Rennens einen geschlossenen Helm mit Sichtscheibe oder Crossbrille sowie einen Genickschutz (*Halskrause*) tragen.
- b) Die 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.
- d) Jeder Pilot muss einen weißen Lappen, gut erreichbar im Wagen, haben um dem Streckenposten Zeichen zu geben, wenn er aussteigen möchte.

Artikel 3 - Überrollbügel

Das Fahrzeug muss mit einem Überrollkäfig ausgerüstet sein.

a) Aufbau

Der komplette Überrollkäfig muss aus Rohren von Minimum 1 ½ Zoll Durchmesser und 3,2mm Wanddicke bestehen welche mit meisterhaften Schweißen verarbeitet sind.

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.

Artikel 4 - Zusätzliche Sicherheitsvorkehrungen am Fahrzeug

- a) Die Fahrertür muss durch 2 Längsrohre von Minimum 1 ½ Zoll Durchmesser und 3,2mm Wanddicke die von der A-Säule zur B-Säule reichen und einer Blechplatte von 3mm die von der A-Säule bis hier den Fahrersitz reicht gesichert werden.
- b) Die Türen, die Motorhaube und der Kofferraumdeckel müssen so verschlossen sein dass sie sich während des Rennens nicht öffnen können.
- c) Die Windschutzscheibenöffnung muss in der Mitte mit einem vertikalen Rohr (mindestens 1 Zoll und 2mm Wandstärke) geteilt sein und auf der Fahrerseite von der A-Säule bis Mitte Windschutzscheibe mit Drahtgitter (Maschengröße max. 50x50mm, jedoch minimal 20x20mm) von mindestens 2,0mm Dicke versehen sein, welcher an mehreren Stellen (mindestens alle 100mm rundum) angeschweißt werden muss.
- d) Die Masse des Fensters der Fahrerseite dürfen 800x450mm (LxH) nicht überschreiten. Das Fenster in der Fahrertür muss mit einem Netz oder Gitter versehen sein, welches sich von außen leicht öffnen lässt.
- e) **Der Rennwagen muss mit einer funktionsfähigen Sicherung („Coupe-Circuit“) beliebiger Art (inklusive Seil-Funktion aussen angebracht) ausgestattet sein um die Benzinpumpe im Falle eines Brandes sofort abschalten zu können. Das Seil muss mittig am Vorderfensterbereich angebracht werden. Im Falle einer mechanischen Pumpe ist diese Vorkehrung nicht pflichtig.**

Artikel 5 - Kühler/Ölkühler

- a) Die Wagen die mit einem Kühler/Ölkühler im Inneren der Fahrgastzelle ausgestattet sind müssen mit einer Trennwand (**siehe Paragraph VII - Artikel 14**) zwischen Pilot und Kühler/Ölkühler, Kühlerschläuchen/Öldruckleitungen, Ventilatoren und Ausgleichbehälter, falls vorhanden, versehen sein.
- b) Der Kühler resp. der Ausgleichbehälter muss mit einem Überdruckventil (Frz.: „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! (**zu verwendendes Material: Armaflex oder Klima Flex, Hitzebeständig bis 120°Grad**)
- d) Die Wagen müssen mit einer Kontrollleuchte für die Wassertemperatur ausgerüstet sein, welche die kritische Wassertemperatur anzeigt.

Artikel 6 - 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.
- b) Der Kraftstoffbehälter muss im Inneren der Fahrgastzelle befestigt sein und mit einer Trennwand (**siehe Paragraph VII - Artikel 14**) zum Piloten hin abgesichert sein. Dies gilt ebenso für eine im Fahrgastraum befestigte Benzinpumpe und Benzinleitungen. Unter der Benzinpumpe ist ein Abflussloch von mindestens 3cm Durchmesser im Wagenboden vorzusehen durch welches bei einem Defekt auslaufendes Benzin sofort abfließen kann.
- a) 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. 10cm) 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.

- b) Alle teilnehmenden Wagen müssen handelsübliches **Tankstellen-Benzin oder -Diesel** benutzen, alle anderen Treibstoffe sind verboten.

Artikel 7 - Antriebssystem / Antriebsstrang

Sämtliche sich bewegende Teile des Motors und des Antriebsstrangs sowie das Getriebe, Differenzial, Schräglenker müssen zum Piloten hin durch eine Trennwand (**siehe Paragraph VII - Artikel 14**) abgesichert werden. Den Antriebsstrang betreffend gilt dies sowohl für die Hauptantriebswelle als auch für die beiden seitlichen Antriebswellen.

Artikel 8 - Bremsen

Alle am Rennen teilnehmenden Wagen müssen eine Bremsanlage haben, welche idealerweise auf mindestens 2 Räder wirkt.

Artikel 9 - 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 10cm. Dies gilt für jegliche Art von Batterie. Die elektrischen Leitungen sind in einem Kabelkanal, und mit einem Mindestabstand von wenigstens 10cm 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 weder mit Farbe überstrichen werden noch mit anderen löslichen Mitteln in Verbindung kommen und zusätzlich keiner direkten Sonnenstrahlung ausgesetzt werden.

Artikel 10 - Auspuffanlage

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

Artikel 11 - Glas- und Kunststoffteile

- a) Alle Fenster und Glasteile, mit Ausnahme eines im Inneren des Wagens angebrachten Rückspiegels, müssen entfernt werden
- b) Alle Kunststoffteile (die gesamte Innenausstattung) müssen ausgebaut sein. Airbags, falls vorhanden, müssen ebenfalls ausgebaut werden.

Artikel 12 - Reifen

Die Wahl der Reifen ist frei. Reifen mit Spikes, Zwillingsreifen und Reifen die mit Ketten versehen sind, sind in jedem Fall verboten. Stollen und Stollen-ähnliche Reifen sind nicht auf der angetriebenen Achse zugelassen. Die Profiltiefe darf maximal 15mm betragen, die Rillenbreite zwischen den Profilnoppen darf maximal 18mm betragen.

Artikel 13 - 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 des Wagens steht aufgemalt werden. Sie müssen eine Mindesthöhe von 40cm und eine Stichbreite von mindestens 7cm haben.

- c) Zusätzlich soll ein Dachschild mit Startnummer von Mindesthöhe 20cm und Mindestbreite von 30cm angebracht werden. Alternativ kann die Nummer auch am Seitenfenster mit einem Schild angebracht werden (Mindesthöhe/ Mindestbreite 20x30cm). Die Nummer muss auf beiden Seiten sichtbar sein.

Artikel 14 - Trennwand

Die Trennwand muss aus 2mm dickem Aluminium oder 0,8mm Stahlblech (*original Karosserie blech*) bestehen und muss an mindestens 4 Punkten verschraubt (**M8 Schrauben**) oder verschweißt (**Schweißstelle mindestens 5cm**) werden.

Artikel 15 - Zusätzliche Verstärkungen

- a) Im Motorraum darf eine Verstärkung bestehend aus 2 Rahmen aus Winkeleisen bis 40mm Seitenlänge und 5mm 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. 100mm 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 Rahmen 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 200mm 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 40mm Seitenlänge und 5mm 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 2mm dickes Blech oder Lochblech (Mindesthöhe 200mm) 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. Der komplette Kotflügel darf aus 2mm Blech bestehen. Das Blech muss über die ganze Breite vom Motorraum und den Radkästen aus sichtbar sein.
- g) **Vordere Stoßstange:**
Die hier beschriebene Stoßstange besteht aus einem Hohlprofil von 100x50x3mm. Von der Vorderkante aus dürfen die Ecken maximal 250mm nach Hinten reichen. Die Ecken müssen eine Schräge von min. 100mm haben. (Alternativ sind Schweissbögen zugelassen) Die Breite der vorderen Stoßstange darf beidseitig maximal 2cm breiter als die Originalstoßstange des Wagens sein (**z.Bsp.: bei Ford Granada: $176 + (2 \times 2) = 180\text{cm}$**). Das Innere des Profils darf nicht mit irgendwelchem Material (Holz i.a.) gefüllt sein. Die Ecken können mit einem freilegenden maximal 1 ½ Zoll Stahlrohr 3.2mm Wandstärke bis maximal 300mm hinter der hinteren Kante der Stoßstange abgestützt werden. Zwischen dem Rohr und der Stoßstange, muss zur Verstärkung eine Stahlplatte von 100x50x5mm verschweißt werden. Zum Abstützen am Rahmen darf ein Winkeleisen von max. 60x60x6mm und einer Länge von max. 60mm am Rahmen angebracht werden. Es darf keine hervorspringende Kante entstehen. Beim Reparieren der Stoßstange dürfen zum Zusammensetzen von Profilen Bleche von 20x2mm als Muffen verwendet werden. Außer an den Ecken, muss der Abstand zwischen zwei Muffen mindestens 250mm betragen. Alternativ kann die vordere Stoßstange auch aus einem 2 Zoll Rohr bestehen oder aus 2 Rohren à 1 ½ Zoll die jeweils nur alle 10cm mit einer Schweißnaht von maximal 10cm geschweißt wird.

- h) Die Rutschplatte muss aus maximal 3mm 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.
Die Rutschplatte ist obligatorisch!
- i) Der Kofferraum darf von der Mitte der hinteren Radnaben 600mm nach hinten beliebig verstärkt werden, nur müssen alle Elemente nicht sichtbar im Innenraum angebracht werden. Ab diesen 600mm muss eine Knautschzone von Minimum 200mm angebracht werden. Diese Knautschzone besteht aus maximal 3 horizontalen Rohren (max. 1 ½ Zoll & 3.2mm Wandstärke) welche am Heck mit maximal 4 Stützen (max. 1 ½ Zoll & 3.2 mm Wandstärke) verbunden werden können. In dem Innenraum dürfen sich keine Streben befinden. Diese 200mm müssen vor jedem Renntag gewährleistet sein. Der Kofferraum darf mit maximal 2mm Blech eingekleidet werden. Der Kofferraum muss an der hinteren Kante eine Mindesthöhe von 40cm haben.
- j) Das Chassis und der Unterboden eines jeden Wagens darf beliebig gestaltet werden. Jedoch darf das Chassis von Mitte Vorderachse bis nach vorne die Originalmasse nicht mit mehr als max. 30mm überschreiten. Ebenfalls kann das Innere mit Rohren, Hohlprofilen o. Ähnlichem gefüllt werden.
- k) Verstärkungen innerhalb der Fahrgastzelle sind beliebig ausführbar.
- l) Die Karosserie darf zugeschweißt werden. Zum Schweißen der Türen, der Motorhaube und des Kofferraumdeckels darf Blech von maximal 2mm Dicke und maximal 100mm Breite verwendet werden. Die Öffnung der Motorhaube muss minimal 60x60cm betragen und darf maximal 40cm von der Vorderkante der Motorhaube entfernt sein.
- m) Die Abstützungen der Zusatz Stoßdämpfer und der Domstreben müssen sich unterhalb der Motorhaube befinden. Die Motorhaube muss sich auf der Originalhöhe mit einer Toleranz von 50mm befinden.
- n) Das Anbringen von Zusatz Stoßdämpfern, Zusatzfederbeinen und Kühlern, sowie Motoraufhängungen dürfen nicht als zusätzliche Verstärkungen dienen. Eventuelle Streben im Motorraum müssen 20cm hinter der Flucht des Rad narbe sein.
- o) Ab der vorderen Windschutzscheibe dürfen an den vorderen Kotflügeln, den „Passage de roues“ und der Motorhaube kleine Reparaturbleche von 2mm Wandstärke angebracht werden. Das Überlappen der Reparaturbleche darf maximal 2cm betragen.
- p) Der Zahnriemen darf mit einem Bügel geschützt werden. Dieser Bügel darf jedoch nicht als Verstärkung dienen.

Artikel 16 - Umänderungen und Arbeiten im Fahrerlager

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

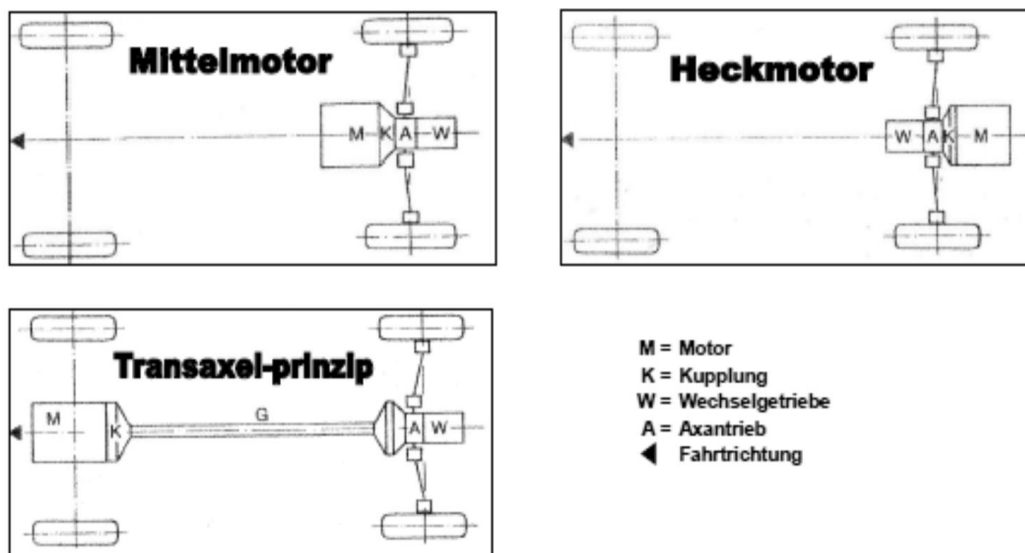
Artikel 17 - Sonstiges

- a) Alles was nicht aufgeführt ist, ist nicht erlaubt. Bei Unstimmigkeiten oder Zweifel gilt es sich an die Ansprechpartner der F.L.S.C./angegliederten Vereine zu wenden.
- b) Größere technische Änderungen der Wagen müssen mindestens 1 Jahr im Voraus festgelegt werden.
- c) Werbung auf den Wagen ist erlaubt.
- d) Erlaubte/Vorgeschriebene Normen des Materials zwecks Verstärkung und Sicherheit der Fahrzeuge:
- Hohlprofil: DIN Norm S235 jr H EN 10219 ersetzt die Norm 2395/ST27.2
 - Rohre: DIN 50 nach EN 10255 / ersetzt DIN 2440-Mittelschweres Gewinderohr
 - Blech: keine DIN Norm vorgesehen

VII. B. Technische Bestimmungen (KLASSE II / Einsteiger) (■ ■ ■)

Artikel 1 - Zugelassene Fahrzeuge und Motoren

- Bei den Rennen werden nur zweiradgetriebene Personenwagen mit originaler Spurbreite, Radstand und Dach Höhe (+/- 50mm) des aufgebauten Fahrzeugs zugelassen.
- Der Hubraum der Motoren ist auf 2000 ccm begrenzt. Sowohl Benzin- als auch Dieselmotoren sind zugelassen. Aufgeladene Benzin-Motoren werden mit Faktor 1,7 multipliziert. Aufgeladene Diesel-Motoren mit Faktor 1,4. Zulässig sind nur Karosserien welche in der Hubraumklasse bis 2000ccm gebaut worden sind.
- Links- und Rechtslenker sind zugelassen.
- Das Auto muss sich in Serienzustand befinden. Es dürfen keine typenfremden mechanischen Teile (z.Bsp. Motor, Getriebe, Hinterachsgetriebe, Radaufhängungen, usw. ... eingebaut werden. *Der Einbau typenfremder Fahrwerke (z.Bsp.: Proflex) ist ebenfalls nicht zugelassen.* Alle mechanischen Teile müssen an ihrem ursprünglichen Einbauort bleiben und dürfen nicht verstärkt werden, mit Ausnahme der Spurstangen und der Radaufhängungen. Auch der Motor muss sich im Originalzustand befinden und darf nicht mit typenfremden Teilen umgebaut oder getuned werden. Eine Ausnahme bilden der Wasserkühler sowie der Luftfilter da aus Platzgründen ein offener Filter verbaut werden darf. Es dürfen keine Wagen mit Mittelmotor, Heckmotor oder Trans Axel-Prinzip verwendet werden.



e)

Artikel 2 - Fahrer- und Wagenausstattung (■)

- Die Piloten müssen während des ganzen Rennens einen geschlossenen Helm mit Sichtscheibe oder Crossbrille sowie einen Genickschutz (*Halskrause*) tragen.
- Die 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.
- Jeder Pilot muss einen weißen Lappen, gut erreichbar im Wagen, haben um dem Streckenposten Zeichen zu geben, wenn er aussteigen möchte.

Artikel 3 - Überrollbügel

Das Fahrzeug muss mit einem Überrollkäfig ausgerüstet sein.

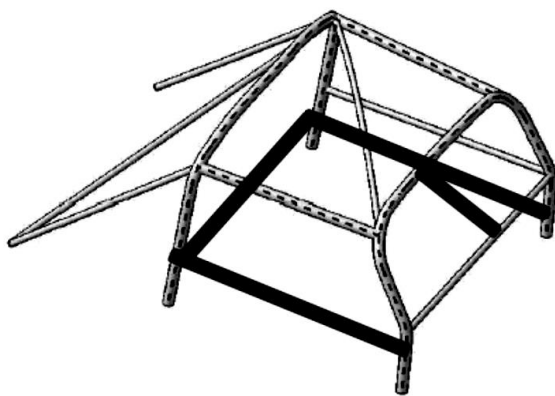
a) Aufbau

Der komplette Überrollkäfig muss aus Rohren von Minimum 1 ½ Zoll Durchmesser und 3,2mm Wanddicke bestehen. (Rohre: DIN 50 nach EN 10255 /ersetzt DIN 2440-Mittelschweres Gewinderohr oder natlose Stahlrohre DIN 2448 mit dem Durchmesser 38 x 2,5mm oder 40 x 2mm)

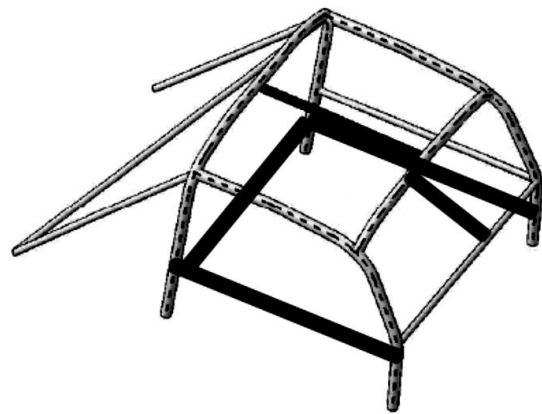
Dieser besteht entweder aus einem Hauptbügel und einem vorderen Bügel (**Variante 1**) oder einem Hauptbügel und zwei seitlichen Bügeln (**Variante 2**) die durch Streben miteinander verbunden sind.

Der Hauptbügel muss rechts und links nach hinten abgestützt sein und mit einer Diagonalstrebe oder einem Diagonalkreuz in der hinteren Abstützung verstärkt sein. Im Dachbereich über dem Fahrer ist eine Längs- oder Querstrebe anzubringen. In Höhe des Armaturenbretts und im Hauptbügel muss eine Querstrebe von rechts nach links angebracht sein. Im Bereich der Fahrertür sind zwei Querstreben anzubringen um den Fahrer im Falle eines Seitenaufpralls zu schützen. Auf diesen Rohren ist zusätzlich eine Blechplatte von mindestens 3mm anzubringen die von der A-Säule bis hinter den Fahrersitz reicht. In der Mitte der Windschutzscheibenöffnung, muss der vordere Überrollbügel zusätzlich mit einem Rohr auf das quer laufende Rohr abgestützt werden. Minimum 1 Zoll Rohr. Die unteren Rohr-Enden des Käfigs sind an den tragenden Teilen mit 3mm starken und mindestens 100x100mm großen Platten mit Gegenplatten zu verschrauben (mindestens 4 Schrauben M10 8.8) oder ganz zu Verschweißen.

Variante 1



Variante 2



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.

Artikel 4 - **Zusätzliche Sicherheitsvorkehrungen am Fahrzeug**

- Die Fahrertür muss durch 2 Längsrohre von Minimum 1 ½ Zoll Durchmesser und 3,2mm Wanddicke die von der A-Säule zur B-Säule reihen und einer Blechplatte von 3mm die von der A-Säule bis hier den Fahrersitz reicht gesichert werden.
- Die Türen dürfen durch mindestens 1mm dicke Bleche ersetzt werden, die Motorhaube und der Kofferraumdeckel müssen so verschlossen sein dass sie sich während des Rennens nicht öffnen können.
- Die Windschutzscheibenöffnung muss auf der Fahrerseite von der A-Säule bis Mitte Windschutzscheibe mit Maschendraht (Maschengröße max. 50x50mm, jedoch minimal 20x20mm) von mindestens 2,0mm Dicke versehen sein, welcher an mehreren Stellen (mindestens alle 100mm rundum) angeschweißt werden muss.
- Die Masse des Fensters der Fahrerseite dürfen 800x450mm (LxH) nicht überschreiten. Das Fenster in der Fahrertür muss mit einem Netz oder Gitter versehen sein, welches sich von außen leicht öffnen lässt.

- e) Der Rennwagen muss mit einer funktionsfähigen Sicherung („Coupe-Circuit“) beliebiger Art (inklusive Seil-Funktion aussen angebracht) ausgestattet sein um die Benzinpumpe im Falle eines Brandes sofort abschalten zu können. Das Seil muss mittig am Vorderfensterbereich angebracht werden. Im Falle einer mechanischen Pumpe ist diese Vorkehrung nicht pflichtig.

Artikel 5 - Kühler/Ölkühler

- a) Der Kühler kann an seinem Originalplatz stehen bleiben, es wird jedoch empfohlen den Kühler in den Innenraum des Fahrzeuges zu verlegen.
- b) Die Wagen die mit einem Kühler/Ölkühler im Inneren der Fahrgastzelle ausgestattet sind müssen mit einer Trennwand (**siehe Paragraph VII - Artikel 14**) zwischen Pilot und Kühler/Ölkühler, Kühlerschläuchen/Öldruckleitungen, Ventilatoren und Ausgleichbehälter, falls vorhanden, versehen sein.
- c) Der Kühler resp. der Ausgleichbehälter muss mit einem Überdruckventil (Frz.: „renifleur“) ausgerüstet sein, dessen Auslassöffnung unterhalb der Karosserie enden muss.
- d) Die freiliegenden Kühlerschläuche und Leitungen/Ölleitungen müssen eingekleidet werden um Verbrühungen und/oder Verbrennungen zu vermeiden! (**zu verwendendes Material: Armaflex oder Klima Flex, Hitzebeständig bis 120°Grad**) Die Wasserleitungen dürfen nicht zur Verstärkung des Wagens dienen.
- e) Die Wagen müssen mit einer Kontrollleuchte für die Wassertemperatur ausgerüstet sein, welche die kritische Wassertemperatur anzeigt.

Artikel 6 - 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.
- b) Der Kraftstoffbehälter muss im Inneren der Fahrgastzelle befestigt sein und mit einer Trennwand (**siehe Paragraph VII - Artikel 14**) zum Piloten hin abgesichert sein. Dies gilt ebenso für eine im Fahrgastraum befestigte Benzinpumpe und Benzinleitungen. Unter der Benzinpumpe ist ein Abflussloch von mindestens 3cm 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. 10cm) 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 **Tankstellen-Benzin oder -Diesel** benutzen, alle anderen Treibstoffe sind verboten.

Artikel 7 - Antriebssystem / Antriebsstrang

Sämtliche sich bewegende Teile des Motors und des Antriebsstrangs sowie das Getriebe, Differenzial, Schräglenker müssen zum Piloten hin durch eine Trennwand (**siehe Paragraph VII - Artikel 14**) abgesichert werden. Den Antriebsstrang betreffend gilt dies sowohl für die Hauptantriebswelle als auch für die beiden seitlichen Antriebswellen.

Bei Heck- und Front-angetriebenen Fahrzeugen ist es gestattet das Differenzial zu zuschweißen. Ein Einsatz einer nicht-original vorhandenen mechanischen Differentialsperre ist sowohl bei Heck- als auch Front-angetriebenen Wagen nicht erlaubt.

Artikel 8 - Bremsen

Alle am Rennen teilnehmenden Wagen müssen eine Bremsanlage haben, welche idealerweise auf mindestens 2 Räder wirkt.

Artikel 9 - 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 10cm. Dies gilt für jegliche Art von Batterie. Die elektrischen Leitungen sind in einem Kabelkanal, und mit einem Mindestabstand von wenigstens 10cm 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 weder mit Farbe überstrichen werden noch mit anderen löslichen Mitteln in Verbindung kommen und zusätzlich keiner direkten Sonnenstrahlung ausgesetzt werden.

Artikel 10 - Auspuffanlage

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

Artikel 11 - Glas- und Kunststoffteile

- 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 scharfen Kanten entstehen können.
- c) Alle Kunststoffteile (die gesamte Innenausstattung) müssen ausgebaut sein, mit Ausnahme des Armaturenbretts welches nicht zwingend entfernt werden muss. Airbags, falls vorhanden, müssen ebenfalls ausgebaut werden.

Artikel 12 - Reifen

Die Wahl der Reifen ist frei. Reifen mit Spikes, Zwillingsreifen und Reifen die mit Ketten versehen sind, sind in jedem Fall verboten. Stollen und Stollen-ähnliche Reifen sind nicht auf der angetriebenen Achse zugelassen. Die Profiltiefe darf maximal 15mm betragen, die Rillenbreite zwischen den Profilnoppen darf maximal 18mm betragen.

Artikel 13 - 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 des Wagens steht aufgemalt werden. Sie müssen eine Mindesthöhe von 40cm und eine Stichbreite von mindestens 7cm haben.
- c) Zusätzlich soll ein Dachschild mit Startnummer von Mindesthöhe 20cm und Mindestbreite von 30cm angebracht werden. Alternativ kann die Nummer auch am Seitenfenster mit einem Schild angebracht werden (Mindesthöhe/ Mindestbreite 20x30cm). Die Nummer muss auf beiden Seiten sichtbar sein.

Artikel 14 - Trennwand

Die Trennwand muss aus 2mm dickem Aluminium oder 0,8mm Stahlblech (*original Karosserieblech*) bestehen und muss an mindestens 4 Punkten verschraubt (**M8 Schrauben**) oder verschweißt (**Schweißstelle mindestens 5cm**) werden.

Artikel 15 - Zusätzliche Verstärkungen

- a) Die Rutschplatte muss aus maximal 3mm Flachblech sein und darf an der Vorderachse verschweißt oder mit maximal 5 Schrauben M12 verschraubt werden, bis zur Frontschürze hochgezogen und mit maximal 4 Schweißen und maximal Gesamtlänge von 15cm an der Frontschürze befestigt sein. **Die Rutschplatte ist obligatorisch!** Falls keine originale Frontschürze vorhanden ist darf ein U-Profil zwischen das Fahrgestell geschweisst werden mit folgenden Massen: 100mm Hoch und 50mm Tief.
- b) Im Kofferraum darf ein Winkeleisen von maximal 40x40x5mm ab Mitte hinterer AXE und zwischen den Radkästen in gerader 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 500mm vor dieser Konstruktion darf sich nichts befinden woran es sich abstützen könnte.

Alternativ kann man vom Überrollbügel zum Heck mit einem 1 ½ Zoll Rohr einen Rahmen um den Kofferraum bauen. Der Rahmen muss sich am Heck in der Höhe der originalen Stosstange befinden und aussen am Fahrzeug sein und kann überall an der Karosserie angeschweisst werden. Bei dieser Variante darf keine Stosstange verbaut sein und kein Winkeleisen im Kofferraum befinden. In den Rohren müssen sich mittig Löcher (12mm) befinden um hineinsehen zu können. Die Ecken sollen rundförmig angebracht werden und keine scharfen Kanten haben.



Bei beiden Varianten dürfen sich keine Reifen im Kofferraum befinden.

- c) Türen und der Kofferraumdeckel dürfen zugeschweißt werden. Die Motorhaube darf nicht zugeschweißt werden, nur mit Metalldraht, Schrauben oder ähnlichem so verschlossen sein, dass man sie jederzeit öffnen kann (z.Bsp.: auf Verlangen der Wagenkontrolle).
- d) Eine Anhängerkupplung gilt selbst als zusätzliche Verstärkung wenn sie ab Werk montiert ist, und muss demzufolge unbedingt komplett abgebaut werden.

e) **Stoßstangen**

Die originalen Stoßstangen können durch selbstgebaute aus Fachblech ersetzt werden, welche folgende Masse haben müssen:

- Blechdicke: 2mm
- Höhe (vordere Seite): 100mm
- Tiefe (obere und untere Seite): 50mm

Die Breite der Originalstoßstange darf nicht überschritten werden. Auf beiden Seiten darf die Stoßstange mit dem Kotflügel durch 1mm dickes Blech 150x100mm verbunden werden.

Alternativ können die Stoßstangen auch aus 2 Rohren à 1 Zoll bestehen die jeweils nur alle 10cm mit einer Schweißnaht von maximal 10cm geschweißt werden.

f) **Frontschürze**

Bei fehlender oder zerstörter Frontschürze darf diese durch eine Eigenkonstruktion ersetzt werden, welche folgende Masse haben muss:

- Blechdicke: 2mm
- Höhe (vordere Seite): 100mm
- Tiefe (obere und untere Seite): 50mm

Die Eigenkonstruktion muss zwischen dem Fahrgestell angebracht werden.

- g) Der Motor darf mit einer Verstärkung aus Winkeleisen bis 40mm Seitenlänge und 5mm Wanddicke im Inneren des Motorraumes geschützt werden. Die Verstärkung darf die Breite des Fahrgestells nicht überschreiten, nicht gebogen und nicht mit der Karosserie 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 25cm nach Hinten abgestützt werden. Auf dem oberen Winkel der Verstärkung dürfen maximal, 2 Schrauben oder Bolzen zum Verschließen der Motorhaube angebracht werden. Die 4 Stützen dürfen auf einem 2mm Blech von 50x50mm auf dem Fahrgestell oder zurechtgeschnitten seitlich am Fahrgestell aufgeschweisst werden.
- h) Der Rahmen (Chassis) und die Zusatzverstärkungen dürfen weder ausgeschäumt noch mit irgendwelchen anderen Materialien (Holz, Metall oder Ähnliches) ausgefüllt werden.
- q) Bei Löchern die beim Zurechtbiegen des Fahrgestells entstehen darf man ein 2mm dickes Blech aufschweissen mit einer maximalen Überlappung von 20mm um die Verstärkung wieder korrekt anschweissen zu können.

r) Der Zahnriemen darf mit einem Bügel geschützt werden. Dieser Bügel darf jedoch nicht als Verstärkung dienen.

Artikel 16 - Umänderungen und Arbeiten im Fahrerlager

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

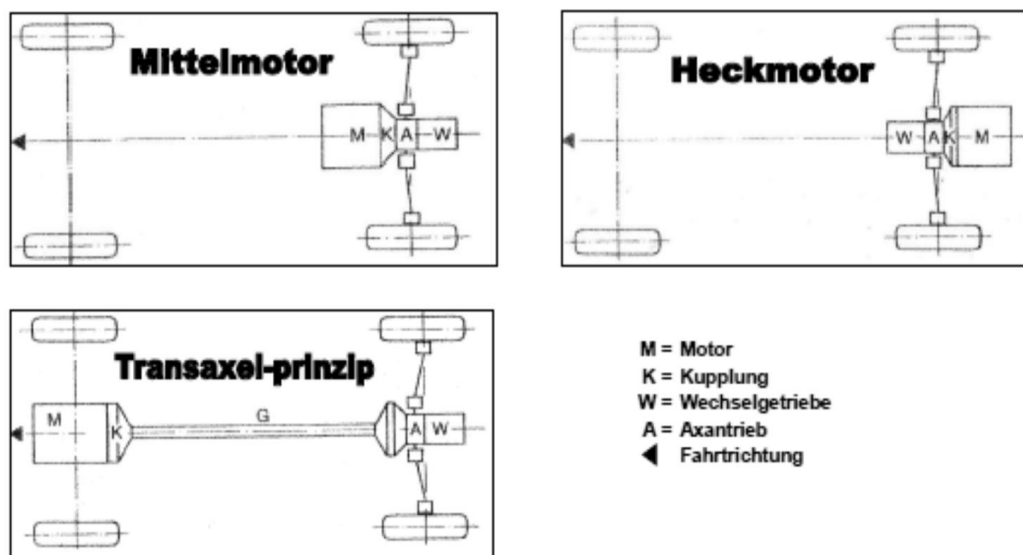
Artikel 17 - Sonstiges

- a) Alles was nicht aufgeführt ist, ist nicht erlaubt. Bei Unstimmigkeiten oder Zweifel gilt es sich an die Ansprechpartner der F.L.S.C./angegliederten Vereine zu wenden.
- b) Größere technische Änderungen der Wagen müssen mindestens 1 Jahr im Voraus festgelegt werden.
- c) Werbung auf den Wagen ist erlaubt.
- d) Erlaubte/Vorgeschriebene Normen des Materials zwecks Verstärkung und Sicherheit der Fahrzeuge:
 - Hohlprofil: DIN Norm S235 jr H EN 10219 ersetzt die Norm 2395/ST27.2
 - Rohre: DIN 50 nach EN 10255 / ersetzt DIN 2440-Mittelschweres Gewinderohr
 - Blech: DIN 1543 nach EN 10028

VII. C. Technische Bestimmungen (Offene Klasse) (■ ■ ■)

Artikel 1 - Zugelassene Fahrzeuge und Motoren

- Bei den Rennen werden nur zweiradgetriebene Personenwagen mit originaler Spurbreite, Radstand und Dach Höhe (+/- 50mm) des aufgebauten Fahrzeugs zugelassen.
- Der Hubraum der Motoren ist nicht begrenzt. Sowohl Benzin- als auch Dieselmotoren sind zugelassen.
- Links- und Rechtslenker sind zugelassen.
- Das Auto muss sich in Serienzustand befinden. Es dürfen keine typenfremden mechanischen Teile (z.Bsp. Motor, Getriebe, Hinterachsgetriebe, Radaufhängungen, usw. ... eingebaut werden. *Der Einbau typenfremder Fahrwerke (z.Bsp.: Proflex) ist ebenfalls nicht zugelassen.* Alle mechanischen Teile müssen an ihrem ursprünglichen Einbauort bleiben und dürfen nicht verstärkt werden, mit Ausnahme der Spurstangen und der Radaufhängungen. Auch der Motor muss sich im Originalzustand befinden und darf nicht mit typenfremden Teilen umgebaut oder getuned werden. Eine Ausnahme bilden der Wasserkühler sowie der Luftfilter da aus Platzgründen ein offener Filter verbaut werden darf. Es dürfen keine Wagen mit Mittelmotor, Heckmotor oder Trans Axel-Prinzip verwendet werden.



Artikel 2 - Fahrer- und Wagenausstattung (■)

- Die Piloten müssen während des ganzen Rennens einen geschlossenen Helm mit Sichtscheibe oder Crossbrille sowie einen Genickschutz (*Halskrause*) tragen.
- Es wird der Einbau eines Schalensitzes ~~(keine ungepolsterte Schale)~~ empfohlen. Ein handelsüblicher/serienmäßiger Sitz ist jedoch erlaubt sofern Dieser als sicher empfunden werden kann. Bei serienmäßigen Sitzen muss die Rückenlehne am Überrollkäfig abgesichert werden damit ein Brechen der Lehne ausgeschlossen ist. Zusätzlich ist der Einbau einer Kopfstütze, oder dem Zweck einer Kopfstütze erfüllenden ähnlichen, sicheren Einrichtung zwingend vorgeschrieben. Streben am Überrollkäfig, die als Kopfstützen verwendet werden sind ausreichend zu polstern.

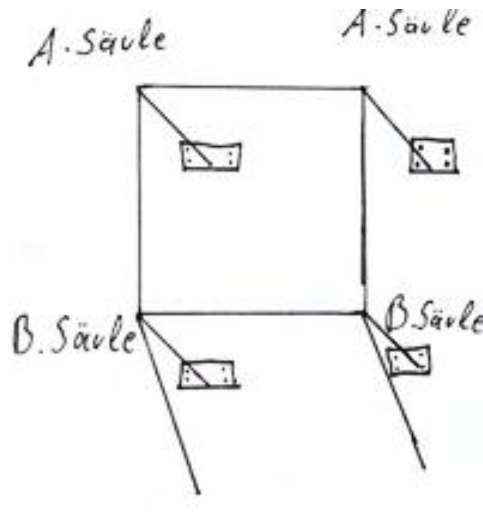
Als Sicherheitsgurt ist ein statischer Hosenträger vorgeschrieben (keine automatischen Auf Roller). Sowohl Fahrersitz als auch Gurt müssen jeweils in einem einwandfreien Zustand sein. Jede andere Art von Festschnallen als mit einem Hosenträgergurt ist verboten.

- Das Tragen eines Overalls mit langen Ärmeln und langen Beinen ist vorgeschrieben. Der Overall muss aus schwer entflammablem Material sein.
- Jeder Pilot muss einen weißen Lappen, gut erreichbar im Wagen, haben um dem Streckenposten Zeichen zu geben, wenn er aussteigen möchte.

Das Fahrzeug muss mit einem Überrollkäfing ausgerüstet sein.

a) Aufbau „einfacher Bügel“

Die Rohre müssen aus 1 ½ Zoll sein und 3,2 mm dick sein. Die Verbindung zum Bodenblech muss mit 15x15cm und 2mm dicken Stahlplatten unter den 4 Rohren verschweisst sein. Die Platten müssen mindestens je Einheit 2x mit 10^{er} Schrauben verschraubt sein oder pro Platte minimum 4x5cm geschweisst werden. Der Bügel muss von A bis B-Säule reichen. Der Käfig muss 2x nach hinten abgestützt werden, maximal bis Ende Fahrgastzelle und aus 1 Zoll -Rohr. Der Bügel kann theoretisch (je nach Bauart) in mehr als einem Fahrzeug angewendet werden.



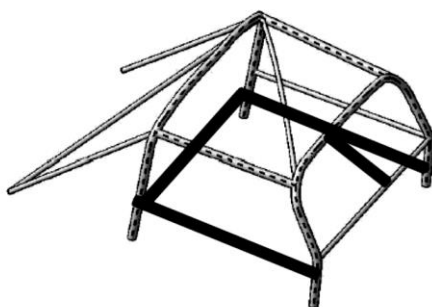
b) Aufbau „alternativer Bügel“ (Klasse 2 / Einsteiger)

Der komplette Überrollkäfing muss aus Rohren von Minimum 1 ½ Zoll Durchmesser und 3,2mm Wanddicke bestehen welche mit meisterhaften Schweißen verarbeitet sind.

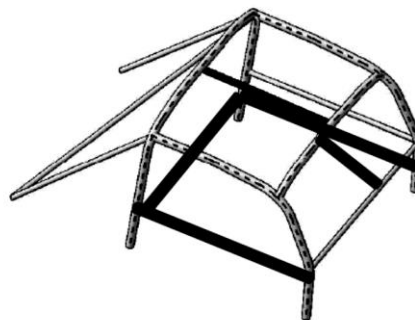
Dieser besteht entweder aus einem Hauptbügel und einem vorderen Bügel (**Variante 1**) oder einem Hauptbügel und zwei seitlichen Bügeln (**Variante 2**) die durch Streben miteinander verbunden sind.

Der Hauptbügel muss rechts und links nach hinten abgestützt sein und mit einer Diagonalstrebe oder einem Diagonalkreuz in der hinteren Abstützung verstärkt sein. Im Dachbereich über dem Fahrer ist eine Längs- oder Querstrebe anzubringen. In Höhe des Armaturenbretts und im Hauptbügel muss eine Querstrebe von rechts nach links angebracht sein. Im Bereich der Fahrertür sind zwei Querstreben anzubringen um den Fahrer im Falle eines Seitenaufpralls zu schützen. Auf diesen Rohren ist zusätzlich eine Blechplatte von mindestens 3mm anzubringen die von der A-Säule bis hinter den Fahrersitz reicht. In der Mitte der Windschutzscheibenöffnung, muss der vordere Überrollbügel zusätzlich mit einem Rohr auf das quer laufende Rohr abgestützt werden. Minimum 1 Zoll Rohr. Die unteren Rohr-Enden des Käfigs sind an den tragenden Teilen mit 3mm starken und mindestens 100x100mm großen Platten mit Gegenplatten zu verschrauben (mindestens 4 Schrauben M10 8.8) oder ganz zu verschweißen.

Variante 1



Variante 2

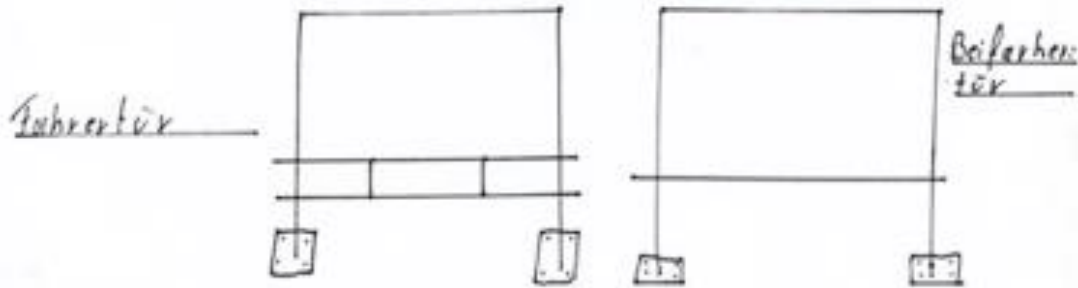


Der Käfig darf nur im Innenraum der Fahrgastzelle befestigt werden. Die Fahrgastzelle reicht bis zur Mitte Dom, ab Mitte Dom darf **keine Verstärkung** nach Hinten verbaut werden. Die Domstrebe darf nicht mit dem Bodenblech verschweißt werden.

Artikel 4 - Zusätzliche Sicherheitsvorkehrungen am Fahrzeug

a) Seitenrohre (gültig für Aufbau „einfacher Überrollbügel“)

Die Seitenrohre der Fahrertür müssen aus 1 ½ Zoll sein. 2 Seitenrohre müssen an der Fahrertür, an der Beifahrertür muss ein 1 einziges Rohr angebracht werden, nicht mehr und nicht weniger. Die Rohre müssen von A- bis B-Säule reichen. Die Rohre an der Fahrertür müssen mindestens 4x miteinander verbunden sein. Bei der Beifahrertür muss das Rohr auch von A- bis B-Säule reichen. Eine 3mm Sicherheits-Platte soll an beiden Rohren verschraubt werden von A-Bis B-Säule



Seitenrohre (gültig für Aufbau „alternativer Überrollbügel“)

Die Fahrertür muss durch 2 Längsrohre von Minimum 1 ½ Zoll Durchmesser und 3,2mm Wanddicke (DIN 2440) die von der A-Säule zur B-Säule reichen und einer Blechplatte von 3mm die von der A-Säule bis hier den Fahrersitz reicht gesichert werden.

- b) Die Türen dürfen auch mit 2 Blech geschlossen werden, die Motorhaube und der Kofferraumdeckel müssen so verschlossen sein dass sie sich während des Rennens nicht öffnen können.
- c) Die Windschutzscheibenöffnung muss auf der Fahrerseite von der A-Säule bis Mitte Windschutzscheibe mit Maschendraht (Maschengröße max. 50x50mm, jedoch minimal 20x20mm) von mindestens 2,0mm Dicke versehen sein, welcher an mehreren Stellen (mindestens alle 100mm rundum) angeschweißt werden muss.
- d) Die Masse des Fensters der Fahrerseite dürfen 800x450mm (LxH) nicht überschreiten. Das Fenster in der Fahrertür muss mit einem Netz oder Gitter versehen sein, welches sich von außen leicht öffnen lässt.
- f) Der Rennwagen muss mit einer funktionsfähigen Sicherung („Coupe-Circuit“) beliebiger Art (inklusive Seil-Funktion aussen angebracht) ausgestattet sein um die Benzinpumpe im Falle eines Brandes sofort abschalten zu können. Das Seil muss mittig am Vorderfensterbereich angebracht werden. Im Falle einer mechanischen Pumpe ist diese Vorkehrung nicht pflichtig.

Artikel 5 - Kühler/Ölkühler

- a) Der Kühler kann an seinem Originalplatz stehen bleiben oder kann in den Innenraum verlegt werden.
- b) Die Wagen die mit einem Kühler/Ölkühler im Inneren der Fahrgastzelle ausgestattet sind müssen mit einer Trennwand zwischen Pilot und Kühler/Ölkühler, Kühlerschläuchen/Öldruckleitungen, Ventilatoren und Ausgleichbehälter, falls vorhanden, versehen sein. Die Trennwand muss aus mindestens 1mm Blech bestehen und muss an mindestens 4 Punkten verschraubt (MB Schrauben) oder verschweisst (Schweisstelle mindestens 5cm) werden. Die Wasserleitungen dürfen nicht zu Verstärkung des Fahrzeugs dienen.

Artikel 6 - Kraftstoffsystem

- e) 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.

- f) Der Kraftstoffbehälter muss im Inneren der Fahrgastzelle befestigt sein und mit einer Abdeckung abgesichert sein. Dies gilt ebenso für eine im Fahrgastraum befestigte Benzinpumpe und Benzinleitungen. Unter der Benzinpumpe ist ein Abflussloch von mindestens 3cm Durchmesser im Wagenboden vorzusehen durch welches bei einem Defekt auslaufendes Benzin sofort abfließen kann.
- g) 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. 10cm) 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.
- h) Alle teilnehmenden Wagen müssen handelsübliches **Tankstellen-Benzin oder -Diesel** benutzen, alle anderen Treibstoffe sind verboten.

Artikel 7 - Bremsen

Alle am Rennen teilnehmenden Wagen müssen eine Bremsanlage haben, welche idealerweise auf mindestens 2 Räder wirkt.

Artikel 8 - Elektrik

Es wird empfohlen die Batterie in den Innenraum des Fahrzeuges zu verlegen und zwischen Hinter- und Vorderachse, zwischen den Domen zu fixieren. Dies ist jedoch nicht zwingend notwendig.

Es ist nicht erforderlich den Kabelstrang komplett abzuschneiden und die Elektrik neu zu verlegen.

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 10cm. Dies gilt für jegliche Art von Batterie. Die elektrischen Leitungen sind in einem Kabelkanal, und mit einem Mindestabstand von wenigstens 10cm 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 weder mit Farbe überstrichen werden noch mit anderen Löslichen Mitteln in Verbindung kommen und zusätzlich keiner direkten Sonnenstrahlung ausgesetzt werden.

Artikel 9 - Auspuffanlage

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

Artikel 11 - Glas- und Kunststoffteile

- a) Alle Fenster und Glasteile, mit Ausnahme eines im Inneren des Wagens angebrachten Rückspiegels, müssen entfernt werden
- b) Alle Kunststoffteile (die gesamte Innenausstattung) müssen ausgebaut sein, mit Ausnahme des Armaturenbretts welches nicht zwingend entfernt werden muss. Airbags, falls vorhanden, müssen ebenfalls ausgebaut werden.

Artikel 12 - Reifen

Die Wahl der Reifen ist frei. Reifen mit Spikes, Zwillingsreifen und Reifen die mit Ketten versehen sind, sind in jedem Fall verboten. Stollen und Stollen-ähnliche Reifen sind nicht auf der angetriebenen Achse zugelassen. Die Profiltiefe darf maximal 15mm betragen, die Rillenbreite zwischen den Profilnoppen darf maximal 18mm betragen.

Artikel 13 - 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 des Wagens steht aufgemalt werden. Sie müssen eine Mindesthöhe von 40cm und eine Stichbreite von mindestens 7cm haben.
- c) Zusätzlich soll ein Dachschild mit Startnummer von Mindesthöhe 20cm und Mindestbreite von 30cm angebracht werden. Alternativ kann die Nummer auch am Seitenfenster mit einem Schild angebracht werden (Mindesthöhe/ Mindestbreite 20x30cm). Die Nummer muss auf beiden Seiten sichtbar sein.

Artikel 14 - Zusätzliche Verstärkungen

- a) Eine Rutschplatte muss aus ein 3mm Blech bestehen und darf an der Vorderachse verschweisst und an der Frontschürze mit Schweissen vor dem gebogenen Teil geschweisst werden. Der nach oben gebogene Teil vom Blech der als Schlitten gilt darf nicht nach vorne geschweisst oder befestigt sein. Falls keine Frontschürze vorhanden ist, darf man mit 1 Zoll Rohr vom Fahrgestell nach unten bauen und mit einer Querstange beide verbinden um eine Rutschplatte anschweißen zu können.
- b) Im Kofferraum darf kein Winkeleisen oder sonstige Verstärkungen angebracht werden. Im Kofferraum dürfen sich keine Reifen befinden.
- c) Die originalen Türen, Kofferraum und Motorhaube sollten so mit Draht verschlossen werden dass sie sich während des Rennens nicht öffnen können. Türen, Kofferraum und Motorhaube können jedoch auch zugeschweißt werden. Der Kofferraum darf an maximal 4 Stellen mit 2mm Blechen von 100x50mm zugeschweißt werden. Die Motorhaube darf nicht zugeschweißt werden, nur mit Metalldraht, Schrauben oder ähnlichem so verschlossen sein, dass man sie jederzeit öffnen kann (z.Bsp.: auf Verlangen der Wagenkontrolle).
- d) Eine Anhängerkupplung gilt selbst als zusätzliche Verstärkung wenn sie ab Werk montiert ist, und muss demzufolge unbedingt komplett abgebaut werden.
- e) Der Rahmen (Chassis) darf weder ausgeschäumt noch mit irgendwelchen anderen Materialien (Holz, Metall oder Ähnliches) ausgefüllt werden.
- s) Der Motor kann mit seilartigem Material befestigt werden. **Dies ist jedoch nicht obligatorisch.**
- t) Der Zahnriemen darf mit einem Bügel geschützt werden. Dieser Bügel darf jedoch nicht als Verstärkung dienen.

Artikel 15 - Umänderungen und Arbeiten im Fahrerlager

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

Artikel 16 - Sonstiges

- a) Alles was nicht aufgeführt ist, ist nicht erlaubt. Bei Unstimmigkeiten oder Zweifel gilt es sich an die Ansprechpartner der F.L.S.C./angegliederten Vereine zu wenden.
- b) Größere technische Änderungen der Wagen müssen mindestens 1 Jahr im Voraus festgelegt werden.
- c) Wagen, welche nach dem Reglement der Klasse 2 aufgebaut wurden, sind nicht berechtigt an der Offenen Klasse teilzunehmen.
- d) Werbung auf den Wagen ist erlaubt.
- e) Erlaubte/Vorgeschriebene Normen des Materials zwecks Verstärkung und Sicherheit der Fahrzeuge:
 - Hohlprofil: DIN Norm S235 jr H EN 10219 ersetzt die Norm 2395/ST27.2
 - Rohre: DIN 50 nach EN 10255 / ersetzt DIN 2440-Mittelschweres Gewinderohr
 - Blech: DIN 1543 nach EN 10029

Artikel 1 - Allgemeine Bestimmungen

a) **Versicherung**

Die Veranstalter müssen über die F.L.S.C. eine Versicherung mit der von der F.L.S.C. mitgeteilten Versicherungsgesellschaft abschließen, welche die Haftpflicht sowohl des Veranstalters als auch die der Konkurrenten gegenüber einem Dritten übernimmt. Die Piloten gelten nicht als Dritte.

Die Veranstalter müssen die von der Versicherung gestellten Bedingungen durch die Vertrauensleute der F.L.S.C. streng beachten.

b) **Kassenfonds**

Jeder Verein welcher ein Rennen veranstaltet besitzt das Anrecht sich bei der F.L.S.C. einen Kassenfonds von (max.) 3000,00 € auszuleihen sofern die Kasse der F.L.S.C. es erlaubt.. Dieser Betrag muss spätestens 5 Werktage nach dem Rennen an die F.L.S.C. zurückerstattet werden.

c) **Rahmenprogramm**

Dem Veranstalter eines Renntages ist es eventuell gestattet ein Rahmenprogramm einzubinden. Hierzu muss im Vorfeld ein Antrag an den Zentralvorstand der F.L.S.C. gerichtet werden.

d) Der Organisator ist verpflichtet einen überdeckten Stand in Form eines Jurybus'es zwecks Unterbringung des Rennsekretariats zu stellen.

e) Eine Auflademaschine muss bis 2 Stunden **vor dem Beginn des Renntages als auch nach dem Ende des finalen Lauf** zur Verfügung stehen. Die Lastkraftwagen müssen alle an dem vom Veranstalter dafür vorgeschriebenen Ort ab- bzw. aufladen.

f) 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.

g) Der Organisator muss den Eingang des Fahrerlagers mit Tafeln versehen, welche besagen dass unbefugte Personen dort keinen Zutritt haben.

h) Der Organisator haftet für die Flurschäden die auf dem Gelände der Veranstaltung angerichtet wurden

i) **Verbindungsmann**

Jeder organisierende Verein/Organisator eines Renntages muss 1 Verbindungsmann stellen, welcher dem Rennsekretariat zur Verfügung steht.

j) **Der Organisator verpflichtet sich den jeweiligen Gewinner(innen) der einzelnen Ausscheidungs- und Finalläufe sowohl einen Pokal als auch Blumen zum Gewinn eines Laufes zu überreichen. Die Zweit- und Drittplatzierten der Finalläufe erhalten zusätzlich einen Pokal.**

Artikel 1 - Verbandsgericht

- a) Das Verbandsgericht besteht aus einem lizenzierten Mitglied pro teilnehmendem 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 Verbandsgerichtes bestimmt.
- c) 20 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 gegeben falls zu informieren.
- d) Die Klage wird am Renntag behandelt. Kläger und der Angeklagte müssen beim Verbandsgericht vorstellig werden um sich gegeben falls zu rechtfertigen. Dem Angeklagten wird anschließend das Urteil schriftlich und gegen seine Unterschrift vom Verbandsgericht mitgeteilt. Kann der Angeklagte aus irgendwelchem 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.
- 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 der Rennleiter zugelassen. Der Rennsekretär stellt dem Ankläger ein spezielles Formular zur Verfügung, das korrekt ausgefüllt werden muss mit sämtlichen Daten wie z.Bsp. Name/Vorname des Klägers/Auto-Nr./Artikel des Rennreglements oder der Statuten aufgezählt werden muss gegen welchen der Angeklagte verstoßen haben soll. Hieraus wird sofort ersichtlich 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 vom 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 ein.
- l) Ein Angeklager hat das Recht einen oder mehrere Zeugen dazu zu rufen um sich verteidigen zu können. Die Zeugen müssen innerhalb von 10 Minuten beim Verbandsgericht erscheinen.

Artikel 2 - Berufungsrat (Zentralvorstand)

Der Angeklagte gegen den eine Strafe verhängt wurde darf beim Generalsekretär, per Einschreibebrief binnen 5 Tagen nach der Urteilsverkündung, 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. Das Urteil wird auf jeden Fall behandelt.

Artikel 3 - Wagenkontrolle

Die Kommission der Wagenkontrolle ist dafür zuständig sich um die Überprüfung der teilnehmenden Fahrzeuge zu kümmern.

Sämtliche angegliederten Vereine der F.L.S.C. müssen für dieses Organ jeweils 2 Personen definieren von welchen an jedem Renntag 1 Person präsent sein muss.

Bei der Überprüfung eines teilnehmenden Fahrzeuges werden folgende Eckpunkte analysiert:

- a) Funktionsfähigkeit der Bremsanlage. Die Bremsen werden bei jeder Einfahrt auf die Rennstrecke von dem zuständigen Streckenposten kontrolliert.
- b) Der Benzintank wird einer Rissprüfung unterzogen und für seine Beständigkeit markiert.
- c) Die Befestigung und der Zustand der Hosenträgergurte werden überprüft. Des Weiteren wird der Gurt auf Scheuerstellen und die Befestigungspunkte auf Zurichtung überprüft. Beschädigte Gurte werden nicht zugelassen.
- d) Der Fahrersitz wird auf seinen ordnungsgemäßen Zustand und Befestigung kontrolliert. Gerissene oder beschädigte Sitze werden nicht zugelassen.
- e) Der Überrollbügel wird auf Schweißnaht überprüft.
- f) Beim Rückspiegel wird überprüft ob die Folie ordnungsgemäß angebracht wurde.
- g) Kontrolle der Trennwand zwischen Fahrer und Antriebseinheit, Motor, Kühler, Kühlerbehälter, Kraftbehälter, Kraftstofftank und Benzinpumpe.
- h) Kontrolle der Abgaswerte.
- i) Ordnungsgemäße Befestigung der Trennwand und Wandstärke, des Kraftstofftanks und der Benzinpumpe, Entlüftung des Kraftstofftanks, des Kühlersystems und der Leitungen.
- j) Kontrolle der Batteriebefestigung und der Abdeckung
- k) Befestigung und Sicherheitsabstand des Auspuffes.
- l) Ordnungsgemäße Verlegung der elektrischen Kabel (Kabelkanal, Kabelstärke und Sicherheitsabstände)
- m) Ordnungsgemäße Verlegung der Benzinleitungen und Befestigungen sowie ordnungsgemäßer Zustand der Benzinleitungen.
- n) Die Fenstergitter werden auf Maschengröße, Stärke und Befestigung überprüft.
- o) Der Überrollbügel, ordnungsgemäße Schweißarbeiten, vorgeschriebene Rohre und Konstruktion, Sicherheit der Fahrertür.
- p) Entfernung aller Glasteile
- q) Kontrolle der zusätzlichen Verstärkungen sowie scharfer Kanten.

Artikel 4 - Pistenkontrolle

- a) Vor jedem Rennen werden die Pflugschneisen kontrolliert und bei Bedarf erneuert.
- b) Vor jedem Rennen werden die Abstände zwischen der Rennstrecke und den Zuschauern überprüft. (25 Meter bei flacher Rennstrecke und 10-15 Meter wenn sich zwischen der Rennstrecke und den Zuschauern Hügel befinden).
- c) An gefährlichen Stellen der Rennstrecke werden spezielle Maßnahmen vorgenommen oder ein totales Zuschauerverbot verhängt.
- d) Die Absperrungen (Gitter) des Zuschauerbereiches werden vor jedem Rennen kontrolliert.

- a) Die Streckenposten werden auf Groß ballen oder Hügel postiert. Um diese zu schützen werden zwischen Rennstrecke und Streckenposten mehrere Pflugfurchen gezogen.
- b) Jeder Streckenposten muss mit einer leuchtenden Jacke bekleidet sein. (Diese wird von der F.L.S.C. zur Verfügung gestellt)
- c) Jeder Streckenposten wird nur für einen bestimmten Sektor eingeteilt, nur entgegenkommende Fahrzeuge, so dass sich Dieser jederzeit aus dem Gefahrenbereich entfernen kann.
- d) Die Streckenposten müssen vor jedem Rennen an einem Briefing mit dem Rennleiter teilnehmen. (Erklärungen zu: Leuchtbekleidung, Fahnen, Sektoren, Positionen, Feuerlöscher und Ablauf des Rennens)
- e) Sollte sich während des Rennens ein Zuschauer in einem Gefahrenbereich begeben, wird das Rennen abgebrochen bis dieser den Gefahrenbereich verlassen hat.
- f) Die Fotografen dürfen sich nur auf ihnen zugewiesenen Stellen während des Rennens aufhalten.
- g) 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.

VIII. (Anhang 3) - Angegliederte Vereine ()

Allgemeines

Bei mehr als 10 teilnehmenden Vereinen werden ab dem 11ten Verein Startnummern ab **300** vergeben.

Folgende Teams sind für die Saison **2020** eingeschrieben



Stock-Cars-Club Kayl

Startnummern: 0 - 9 & 100 - 109

Vereinsfarben: Weiß / Rot



Les Diables Rouges Dudelange

Startnummern: 10 - 19 & 110 - 119

Vereinsfarben: Rot / Weiß



Hier könnte der Name Ihres Teams vermerkt sein

Startnummern: 20 - 29 & 120 - 129

Vereinsfarben: /



The Crazy Friends Kayl

Startnummern: 30 - 39 & 130 - 139

Vereinsfarben: Grün-Schwarz-Weiss



Tornado Team Hamm

Startnummern: 40 - 49 & 140 - 149

Vereinsfarben: Königsblau-Rot-Weiß



Stock-Car Team The Crazy Dogs Clervaux

Startnummern: 50 - 59 & 150 - 159

Vereinsfarben: Lila / Gelb



Stock-Car-Club Krautscheid

Startnummern: 60 - 69 & 160 - 169

Vereinsfarben: Silber / Schwarz



Hier könnte der Name Ihres Teams vermerkt sein

Startnummern: 70 - 79 & 170 - 179

Vereinsfarben: /



Racing Team Power Bull's Préizerdau

Startnummern: 80 - 89 & 180 - 189

Vereinsfarben: Silbergrau / Schwarz / Rot



Stock-Cars-Club The Happy Hippo's Huncherange

Startnummern: 90 - 99 & 190 - 199

Vereinsfarben: Violett / Weiss

Artikel 1 - Unsportliches Verhalten

Bei unsportlichem Verhalten eines Piloten oder Mitglieds eines Vereines gegenüber Mitgliedern der F.L.S.C. wird dieser mit einer Strafe belegt, welche vom Zentralvorstand der F.L.S.C. festgelegt wird. (Sperrung oder Geldstrafe)

Bei Aggressionen, Drohungen oder Anderem in sozialen Netzwerken, Medien, ... kann die F.L.S.C. dies mit einer Strafe belegen die vom Vorstand verhängt wird. Sollte es sich beim Verursacher um ein Vereinsmitglied handeln und dieses nicht für seine Strafe gerade stehen, so wird sein Verein zur Verantwortung gezogen. Handelt es sich um eine Person die nicht einem angegliederten Verein zugehört wird dieser persönlich zur Verantwortung gezogen.

Artikel 2 - Strafmaßnahmen gegen Vereine

- a) Eine Strafe von 20 € ist über die F.L.S.C. an den Veranstalter zu zahlen, wenn der angemeldete Wagen nicht vorschriftsmäßig bis 11:00 abgemeldet wurde.
- b) Eine Strafe von 50 € ist über die F.L.S.C. an den Veranstalter zu zahlen wenn der Wagen nicht innerhalb von 24 Stunden nach dem Rennen entfernt worden ist. Danach verfällt der Wagen dem Veranstalter. Die Strafe muss trotzdem bezahlt werden.
- c) Eine Strafe von 40 € pro fehlenden Wagen ist an die F.L.S.C. zu entrichten, wenn der Verein an einem Rennen nicht mit mindestens 2 Wagen (Klasse 1 & Klasse 2) gestartet ist außer dies wurde im Vorfeld mit dem Zentralvorstand abgesprochen. 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 100€ & Startverbot bis zur Klärung von der F.L.S.C.
- 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 (**Paragraph VIII – Anhang 4**) werden nicht als Boykott betrachtet. Der Zentralvorstand kann über die weiteren Strafmaßnahmen bestimmen. Auf den von der F.L.S.C. organisierten Rennen und Veranstaltungen ist jeder Verein verpflichtet die jeweils vom Zentralvorstand der F.L.S.C. geforderte Anzahl von Hilfspersonal zur Verfügung zu stellen. Der Vorstand entscheidet auch über Zeitpunkt und Treffpunkt des Hilfspersonals. Bei Nicht-Beachten oder unentschuldigtem fernbleiben wird eine Strafe wegen Boykottierung ausgesprochen. Bei zu spätem Erscheinen oder frühzeitigem Entfernen des Hilfspersonals wird eine Strafe von 125 € pro Person ausgesprochen.
- g) Diejenigen Strafen, die beim letzten Rennen der Saison verhängt worden sind, sind spätestens bis zur nächsten Versammlung zu zahlen. Andernfalls verliert dieser Verein sämtliche Ansprüche gegenüber der F.L.S.C. bis zur Zahlung der Strafe.
- h) Bei nicht fristgerechtem Einreichen des Teilnehmerantrags eines Vereins fristgerecht muss eine Strafe von 25 € pro Klasse an die F.L.S.C. gezahlt werden. (**Paragraph III – Artikel 2a**)
- i) Bei nicht fristgerechtem Einreichen der definitiven Anmeldeformulare eines Vereins (gilt für Klasse 1 & Klasse 2) muss eine Strafe von 25 € beglichen werden. (**Paragraph III – Artikel 5**)
- g) Verspätungen von Helfern (*1.Jury, 2.Jury & Streckenposten*) am Renntag werden mit einer Strafe von 25 € belegt. Derjenige Verein der für einen dieser Helfer-Posten bei einem Rennen keine Person stellt muss eine Strafe von 125 € pro fehlenden Posten zahlen. (**Paragraph V – Artikel 2b**)
- h) Bei Fehlen des Ölbindemittels und Feuerlöscher im abgeschlossenen Wagenpark wird eine Strafe von 25 € ausgesprochen. (**Paragraph VIII – Artikel 2**)
- i) Bei Nichterscheinen/Nichtteilnahme eines Delegierten an der Wagenkontrolle ist eine Strafe von 50 € pro fehlende Person zahlbar. (**Paragraph VIII - Anhang 2 – Artikel 3**)
- m) Bei Nichterscheinen/Nichtteilnahme eines Delegierten im Verbandsgericht ist eine Strafe von 50 € pro fehlende Person zahlbar. (**Paragraph VIII Anhang 2 – Artikel 1c**)

- a) Fehlen der Lizenz am Start. Strafe von 15 €
- b) Nichtabgabe der Lizenz bis spätestens am Ende eines Renntages wird mit 20 € bestraft. (*Paragraph III – Artikel 3d*)
- c) Verspätete Zahlungen der Startgebühr werden mit 10 € pro Pilot bestraft. (*Paragraph III – Artikel 5*)
- d) Absichtliches Rammen der Fahrertür während des Rennens. Strafe von **30 € und 3 Verwarnungen**. Bei Verletzung des Piloten und Krankenhausaufenthalt wird die Strafe erhöht auf 50 €, 1 Rennen Sperre und 1 Rennen Sperre auf Bewährung. 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 ausnahmsweise gestattet, dass der Präsident seines Vereins die Klage einreicht.
- e) Rammen eines auf oder neben der Piste stehenden Wagens. Strafe von **30 € und 2 Verwarnungen**. Bei Verletzung des Piloten und Krankenhausaufenthalt wird die Strafe erhöht auf 40 €, 3 Verwarnungen und 2 Verwarnungen auf Bewährung. 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 ausnahmsweise gestattet dass der Präsident seines Vereins die Klage einreicht.
- f) In entgegengesetzter Fahrtrichtung fahren: Strafe von 25 € und 2 Verwarnungen.
- g) Absichtliches Fahren außerhalb der Rennstrecke. Strafe von 25 € und 2 Verwarnungen.
- h) **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, gegeben falls 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 Wagen und sämtliches Zubehör nach dem Rennen zu entfernen.
- i) Auswechseln von Wagen oder Fahrer während eines Laufes: Die Punktwertung geht verloren, 1 Rennen Sperre und 20 €.
- j) Beleidigungen gegenüber Mitgliedern der F.L.S.C. oder den Veranstaltern: Strafe von 250 € und Disqualifikation. Die Dauer wird vom Zentralvorstand festgelegt. Handgreiflichkeiten werden sofort mit einer Sperre von 7 Renntagen belegt. Zu diesen 7 Renntagen zählen nur Rennen, wo der Pilot im Besitz einer gültigen Lizenz ist.
- k) Dem auf der Rennstrecke liegengebliebenem Wagen darf während des Rennens keinerlei Hilfe geleistet werden weder durch einen Mechaniker noch durch andere Personen. Strafe von 30 € und 1 Rennen Sperre. Die Fahrer der auf der Rückseite seiner Lizenz 5 Verwarnungen zählen werden für 1 Meisterschaftsrennen gesperrt. Die Verwarnungen verfallen nach 365 Tagen.
- l) Bei einer Sperre zählen zur Tilgung der Strafe nur die Rennen während denen der Pilot im Besitz einer gültigen Lizenz ist.
- m) Bei jedem Rennen müssen Alkoholtests durchgeführt werden. Dies bezieht sich sowohl auf die Verantwortlichen der F.L.S.C. als auch auf sämtliche Piloten. Der Alkoholtest wird vom Zentralvorstand durchgeführt. Bei positivem Ergebnis: Disqualifikation für dieses Rennen, Strafe von 50 € und 2 Rennen Sperre bzw. Entzug der Befugnisse und zusätzlich 2 Rennen auf Bewährung. **Alkoholtoleranz: 0.0 Promille.**
- n) Wird ein Wagen durch Anweisung des Rennleiters oder dessen Vertreters von der Rennstrecke entfernt darf er während diesem Lauf nicht mehr starten.
- o) 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 Anweisungen müssen eingehalten werden.
- p) 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.

- q) Bei Beanstandung des Hubraums eines Konkurrenten (Piloten) kann Protest eingelegt werden. Die Protestgebühr beträgt 500 €. 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 Protestes hat alle Unkosten die beim Kontrollieren von Motor oder Getriebe anfallen bis 1000 € zu tragen.
Die Wagenkontrolle kann bei geeignetem Gerät und ohne dass Kosten anfallen, den Motor eines Piloten ohne Protest ausmessen.
- r) Alle Proteste und Beschwerden müssen spätestens 20 Minuten nach der Zieleinkunft des letzten Finallaufes eingereicht werden wobei die Uhr des Rennleiters maßgebend ist.
- s) Jeglicher Funkkontakt während den Läufen mit dem Piloten ist untersagt. Bei positivem Befund: Disqualifikation für dieses Rennen, Strafe von 100 € und 2 Rennen Sperre.
- t) **Blockieren eines Konkurrenten:**
Nach 2 Minuten: Rote Fahne, der Pilot welcher den anderen blockiert bekommt die schwarze Fahne und der Wagen wird von der Rennstrecke entfernt.
- u) Bei unentschuldigtem Fehlen bei der Fahrerbesprechung ist eine Strafe von 20 € zu zahlen. **Zusätzlich wird ein Startverbot für den gesamten Renntag ausgesprochen. (Paragraph 5 - Artikel 3)**
- v) Bei unentschuldigter Abwesenheit im Falle einer Berufung ist eine Strafe von 20 € zu zahlen. **(Paragraph 8 Anhang 2 – Artikel 2)**
- w) Unentschuldigtes Fehlen des Angeklagten beim Verbandsgericht wird mit einer Strafe von 20 € belegt. **(Paragraph 8 Anhang 2 – Artikel 1e)**
- x) Die Strafmaßnahmen haben übergreifend Auswirkungen auf die Teilnahme an sämtlichen Rennklassen.
- y) Bei Nicht-Frist-gerechter Bezahlung des Startgeldes bis 11:00 Uhr am jeweiligen Renntag wird eine vom Zentralvorstand der F.L.S.C. festgelegte Strafe gegen den/die betroffene(n) Pilot(en) ausgesprochen. **(Paragraph 4 – Artikel 5)**

Artikel 4	-	Strafmaßnahmen gegen Piloten (Flaggenzeichen)
------------------	---	--

- a) Der Fahrer kann bei Missachtung eines Flaggenzeichen **(S.8/9 ⇔ Paragraph IV - Artikel 3)** mit der schwarzen Fahne aus dem Rennen genommen werden.
Ein Pilot welcher mit der schwarzen Fahne aus dem Ausscheidungslauf genommen wurde, kann nur am Finallauf teilnehmen wenn er in den 2 Ausscheidungsläufen klassiert wurde. Errungene Punkte aus dem disqualifizierten Ausscheidungslauf entfallen.
Der Rennleiter ist allein befugt, die schwarze Fahne zu benutzen.
- b) Der Fahrer kann wegen den Strafmaßnahmen d,e,f,g,h,j,l,n **(S.8/9 ⇔ Paragraph VIII -Anhang 3- Artikel 3)** sowie bei Missachten der **Roten Fahne** mit der **Schwarzen Fahne** aus dem Rennen genommen werden.
Ein Pilot welcher mit der schwarzen Fahne aus dem Ausscheidungslauf genommen wurde, kann nur am Finallauf teilnehmen wenn er in den 2 Ausscheidungsläufen klassiert wurde. Errungene Punkte aus dem disqualifizierten Ausscheidungslauf entfallen.
Der Rennleiter ist allein befugt, die schwarze Fahne zu benutzen.
- c) Nichtbeachten der **Gelb-geschwenkten Flagge**: Strafe von 10 € **(S.8/9 ⇔ Paragraph IV – Artikel 3b)**
- d) Nichtbeachten der **Roten Flagge**: Strafe von 20 €, bei mehrmaligem Verstoß in einem Lauf: 2 Rennen Sperre. **(S.8/9 ⇔ Paragraph IV – Artikel 3c)**
- e) Nichtbeachten der **Schwarz-Weiß-karierten Flagge**: Strafe von 2 Verwarnungen und 20€ **(S.8/9 ⇔ Paragraph IV – Artikel 3d)**
- f) Nichtbeachten der **Schwarzen Flagge**: Strafe von 30 € und 2 Rennen Sperre. Der Pilot wird nicht klassiert.
Die schwarze Fahne zieht eine Klage gegen den Piloten nach sich. **(S.8/9 ⇔ Paragraph IV – Artikel 3e)**

Artikel 5	-	Strafmaßnahmen Technisches Reglement
------------------	---	---

- a) Nichtbeachten der Bestimmungen des Fahrersitzes und/oder Gurt werden mit Startverbot sowie 2 Verwarnungen und einer Geldstrafe von 20 € belegt. (*Paragraph VII – Artikel 2b*)
- b) Nichtbeachten der Bestimmungen des Rennoveralls werden mit Startverbot sowie 2 Verwarnungen und Geldstrafe von 20 € belegt. (*Paragraph VII – Artikel 2c*)
- c) Bei Benutzen von nicht-handelsüblichem Treibstoff wird mit Abzug aller Punkte vom Rennen bestraft. (*Paragraph VII – Artikel 6d*)

Artikel 6	-	Strafmaßnahmen Verhalten auf dem Renngelände
------------------	---	---

- a) Nichteinhalten der Bestimmungen **Fahrerlager** werden mit 125 € bestraft. (*Paragraph VI – Artikel 1c*)
- b) Nichteinhalten der Bestimmungen **Geschwindigkeit Gelände** werden mit 25 € und 3 Verwarnungen bestraft. Sollte jemand anderes als der Pilot das Fahrzeug steuern, so wird der Pilot zur Verantwortung gezogen. Bei Ersatzwagen ohne Nummer ist der Verein haftbar. (*Paragraph VI – Artikel 1d*)
- c) Nichteinhalten der Bestimmungen **Ehrenrunde** werden mit 25 € und 3 Verwarnungen für den siegenden Fahrer bestraft. (*Paragraph VI – Artikel 1e*)
- d) Nichteinhalten der Bestimmungen **Auf- und Abladen Rennwagen** wird mit 25€ bestraft. (*Paragraph VI - Artikel 1f*)

Artikel 6	-	Strafmaßnahmen Organisation eines Meisterschaftslaufes
------------------	---	---

- a) Unkorrektes Erstellen der Teilnahmelisten wird mit 50 € bestraft. (*Paragraph V – Artikel 5a*)
- b) Nicht-Bereitstellen eines Jurybus'es wird mit 125 € bestraft. (*Paragraph VIII - Anhang 1 – Artikel 1e*)
- c) Das Befördern von Personen auf nicht vorgesehenen Sitzplätzen wird mit 125 € bestraft, welche vom Veranstalter an die F.L.S.C. zu entrichten sind. (*Paragraph VIII - Anhang 2 – Artikel 5g*)
- d) Nichteinhalten der Bestimmungen der **Auflademaschine** werden mit 125 € bestraft. (*Paragraph VIII - Anhang 1 – Artikel 1f*)
- e) Ein Fehlen der Beschilderungen des Fahrerlagers wird mit 25 € bestraft. (*Paragraph VIII - Anhang 1 – Artikel 1i*)
- f) Fehlen des Verbindungsmannes wird mit 25 € bestraft. (*Paragraph VIII - Anhang 1 – Artikel 1j*)

IX. Anhang 5 - Impressum / Kontakt ()

Bei Fragen zum Reglement oder zum Fahrzeugaufbau:

Fédération Luxembourgeoise du Stock-Car

✉ www.stock-cars.lu

✉ info@stock-cars.lu



Ansprechpartner der Vereine:

Stock-Cars-Club Kayl

(0-9 & 100-109)

Joel Theis (Sekretär)

☎ (+352) 671 05 19 72

✉ s.c.c.kayl@gmail.com

Les Diables Rouges Dudelange

(10-19 & 110-119)

Sascha Wiesen (Vize-Präsident)

☎ /

✉ [/](#)

The Crazy Friends Kayl

(30-39 & 130-139)

Gilles Pelletier (Beisitzender)

☎ /

✉ gilbil48@yahoo.de

Tornado Team Hamm

(40-49 & 140-149)

Juppy Mockel (Präsident)

☎ (+352) 621 19 48 09

✉ secretariat.stockcar@gmail.com

Stock-Car Team The Crazy Dogs Clervaux

(50-59 & 150-159)

Marc Bollig (Präsident)

☎ (+352) 691 77 21 00

✉ sct-the-crazy-dogs@hotmail.com

Stock-Car-Club Krautscheid

(60-69 & 160-169)

Denny Minnemeister (Sekretär)

☎ /

✉ denny@tango.lu

Racing Team Power Bull's Préizerdaul

(80-89 & 180-189)

Claude Schumacher (Präsident)

☎ (+352) 661 647 406

✉ fisch38@pt.lu

Stock-Car-Club The Happy Hippo's Huncherange **(90-99 & 190-199)**

Robert Theisen (Vize-Präsident)

☎ (+352) 691 46 24 56

✉ throby23@gmail.com