



COMMISSION SPORTIVE ACL CODE SPORTIF NATIONAL 2012

Code Sportif National 2012

AVERTISSEMENT

Le «Code Sportif National» (règlement sportif national) est composé du présent avertissement et de diverses parties liées à l'organisation du sport automobile luxembourgeois, au règlement sportif national général, aux clubs organisateurs, aux écuries et autres associations ainsi qu'aux championnats qui en font partie intégrante.

Les réglementations spécifiques relatives aux différents championnats (partie IV) ne concernent que les épreuves organisées au Grand-Duché de Luxembourg.

La Commission Sportive de l'Automobile Club du Luxembourg, qui a élaboré le «Code Sportif National» peut y apporter les modifications qu'elle juge nécessaires, soit pendant l'intersaison, soit en cours de saison. Dans ce dernier cas, les modifications seront communiquées par courrier électronique aux licenciés à l'aide des bulletins d'information "Sport Info" de la Commission Sportive. Le Code Sportif ainsi que les Sport Info seront aussi publiés sur le site www.acl.lu/sport

SOMMAIRE

APERÇU DES INSTANCES.....	5
PARTIE I: L'ORGANISATION DU SPORT AUTOMOBILE LUXEMBOURGEOIS.....	7
CHAPITRE I: LES STRUCTURES DU SPORT AUTOMOBILE LUXEMBOURGEOIS	7
ARTICLE 1: LE POUVOIR SPORTIF INTERNATIONAL.....	7
ARTICLE 2: RÔLE DE L'AUTOMOBILE CLUB DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG	7
ARTICLE 3: APERÇU GÉNÉRAL DES STRUCTURES DU SPORT AUTOMOBILE.....	7
LUXEMBOURGEOIS	7
CHAPITRE II: LA GESTION DU SPORT INTERNATIONAL ET NATIONAL.....	9
ARTICLE 4: LA COMMISSION SPORTIVE	9
ARTICLE 5: LE COLLÈGE NATIONAL DES COMMISSAIRES SPORTIFS, COMMISSAIRES TECHNIQUE ET LA COMMISSION DE CHRONOMÉTRAGE	9
CHAPITRE III: LE POUVOIR JUDICIAIRE	10
ARTICLE 6: LE POUVOIR JUDICIAIRE DES COMMISSAIRES SPORTIFS, DU CONSEIL DE DISCIPLINE ET DU TRIBUNAL D'APPEL	10
ARTICLE 7: FONCTIONNEMENT DU POUVOIR JUDICIAIRE EN PREMIÈRE INSTANCE.....	10
ARTICLE 8: FONCTIONNEMENT DU TRIBUNAL D'APPEL.....	11
PARTIE II: LE RÈGLEMENT SPORTIF NATIONAL GÉNÉRAL.....	12
CHAPITRE I: ORIGINE ET PORTÉE DU RÈGLEMENT SPORTIF NATIONAL	12
ARTICLE 1: L'EXERCICE DU POUVOIR SPORTIF ET LA PORTÉE DU RÈGLEMENT.....	12
ARTICLE 2: SOUMISSION AUX RÈGLEMENTS	12
ARTICLE 3: APPLICATION DU CODE SPORTIF NATIONAL	12
ARTICLE 4: INDÉPENDANCE DU SPORT AUTOMOBILE.....	13
CHAPITRE II: L'ORGANISATION DES COMPÉTITIONS	14
ARTICLE 5: DÉFINITION DES ÉPREUVES OFFICIELLES ET DES ÉPREUVES INTERDITES	14
ARTICLE 6: RÈGLEMENTS PARTICULIERS.....	14
ARTICLE 7: ACCRÉDITIFS ET EMPLACEMENTS POUR OFFICIELS.....	15
ARTICLE 8: ASSURANCES.....	15
ARTICLE 9: RESPONSABILITÉ DE L'ORGANISATEUR ET NORMES DE SÉCURITÉ.....	17
ARTICLE 10: RAPPORTS AVEC LES POUVOIRS SPORTIFS ÉTRANGERS	18
ARTICLE 11: ÉPREUVES REPRISSES AU CALENDRIER.....	18
ARTICLE 12: DEVOIRS DES OFFICIELS.....	20
ARTICLE 13: FICHES D'HOMOLOGATION	20
ARTICLE 14: ÉCHAUFFEMENT DES PNEUMATIQUES.....	21
ARTICLE 15: ESSAIS	21
ARTICLE 16: AFFICHAGE DE LA LISTE OFFICIELLE DE DÉPART.....	22
ARTICLE 17: PARC FERMÉ	22
ARTICLE 18: CLASSEMENTS.....	22
ARTICLE 19: PRIX, COUPE DE L'ACL.....	23
ARTICLE 20: DROITS - INSCRIPTIONS AU CALENDRIER NATIONAL ET INTERNATIONAL.....	24
CHAPITRE III: LE POUVOIR JUDICIAIRE	25
ARTICLE 21: LES JURIDICTIONS	25
ARTICLE 22: LA CONFORMITÉ DES DÉCISIONS.....	25
ARTICLE 23: INFRACTIONS (1).....	25
ARTICLE 24: INFRACTIONS (2).....	25
ARTICLE 25: INFRACTIONS (3).....	26
ARTICLE 26: ÉCHELLE DE PÉNALITÉS.....	26
ARTICLE 27: APPLICATION DES PÉNALITÉS	27
ARTICLE 28: PÉNALITÉS.....	27
ARTICLE 29: PROCÉDURE	28
ARTICLE 30: RÉCLAMATIONS	29
ARTICLE 31: DÉMONTAGE D'UNE VOITURE.....	30
ARTICLE 32: RÉCLAMATIONS IRRECEVABLES.....	32
ARTICLE 33: UNICITÉ DES COMPÉTITIONS	32
ARTICLE 34: RÉCLAMATIONS, ACTES DE MAUVAISE FOI ET FAUX TÉMOIGNAGES.....	32
ARTICLE 35: APPELS	32
ARTICLE 36: DIFFÉRENDS SPORTIFS.....	33
ARTICLE 37: PUBLICATION DES DÉCISIONS.....	33
ARTICLE 38: ACCEPTATION DES RISQUES INHERENTS AU SPORT AUTOMOBILE.....	33

CHAPITRE IV: LES LICENCES.....	34
ARTICLE 39: LICENCES DE CONCURRENTS ET DE CONDUCTEURS AUTOMOBILES.....	34
ARTICLE 40: LICENCES DE CONCURRENTS ET DE CONDUCTEURS KARTING	36
ARTICLE 41: LICENCES D'OFFICIELS.....	36
CHAPITRE V: LES OFFICIELS.....	39
ARTICLE 42: LE DIRECTEUR DE COURSE.....	39
ARTICLE 43: COLLÈGE NATIONAL DES COMMISSAIRES SPORTIFS	39
ARTICLE 44: COMMISSION DE CHRONOMÉTRAGE.....	40
ARTICLE 45: COLLEGE DES COMMISSAIRES TECHNIQUES.....	40
CHAPITRE VI: LES VOITURES.....	41
ARTICLE 46: NUMÉROS DE COMPÉTITION.....	41
ARTICLE 47: RÈGLEMENT RELATIF À LA PUBLICITÉ SUR LES VOITURES.....	41
ARTICLE 48: PRESCRIPTIONS TECHNIQUES RELATIVES AUX VOITURES.....	41
ARTICLE 49: RESPECT DU GROUPE DANS LEQUEL UNE VOITURE EST ENGAGÉE.....	41
ARTICLE 50: BRUIT ÉMIS PAR LES POTS D'ÉCHAPPEMENT DES VOITURES.....	42
Selon Annexe « J » du CSI FIA en vigueur.....	42
ARTICLE 51: CARBURANT - COMBURANT.....	42
ARTICLE 52: RÈGLEMENT DES GROUPES.....	42
CHAPITRE VII: LES PILOTES.....	48
ARTICLE 53: SÉCURITÉ PERSONNELLE DU PILOTE.....	48
CHAPITRE VIII: SIGNALISATIONS PAR DRAPEAUX	49
ARTICLE 54: SIGNALISATION - DRAPEAUX.....	49
CHAPITRE IX: PARCOURS POUR COURSES EN CIRCUIT, COURSES DE CÔTE, SLALOMS ET RALLYES.....	51
ARTICLE 55: ACCEPTATION.....	51
PARTIE III: LES CLUBS SPORTIFS AUTOMOBILES ORGANISATEURS.....	52
LES ÉCURIES ET LES AUTRES ASSOCIATIONS	52
CHAPITRE I: CONDITIONS REQUISES POUR L'ADMISSION D'UN CLUB EN QUALITÉ D'ORGANISATEUR D'ÉPREUVES SPORTIVES.....	52
ARTICLE 1: DÉFINITIONS.....	52
ARTICLE 2: FORME.....	52
ARTICLE 3: RESTRICTIONS.....	52
ARTICLE 4: ÉPREUVES AUTORISÉES	52
ARTICLE 5: QUALIFICATION	52
ARTICLE 6: CONFLITS D'INTÉRÊTS.....	53
ARTICLE 7: SUSPENSIONS.....	53
ARTICLE 8: SANCTIONS.....	53
ARTICLE 9: POUVOIRS DU BE DE LA CS.....	53
CHAPITRE II: RÈGLEMENT RELATIF À LA FORMATION, AUX BUTS ET À LA RECONNAISSANCE OFFICIELLE DES ÉCURIES SPORTIVES AUTOMOBILES NATIONALES PAR LA CS	54
ARTICLE 10: DÉFINITION.....	54
ARTICLE 11: FORME ET CONDITIONS.....	54
ARTICLE 12: ÉCURIES ORGANISATRICES	54
ARTICLE 13: QUALIFICATIONS.....	54
ARTICLE 14: DOCUMENTATION.....	54
ARTICLE 15: ENGAGEMENT.....	54
ARTICLE 16: SANCTIONS.....	54
CHAPITRE III: AUTRES ASSOCIATIONS.....	55
PARTIE IV: LES CHAMPIONNATS.....	56
CHAPITRE INTRODUCTIF: LES DIFFÉRENTS CHAMPIONNATS.....	56
CHAPITRE I: PRESCRIPTIONS GÉNÉRALES POUR LES ÉPREUVES ORGANISÉES SUR CIRCUIT.....	61
ARTICLE 1: ORGANISATION DES COURSES SUR CIRCUIT.....	61
ARTICLE 2: SIGNAUX / MATÉRIEL DE SIGNALISATION ET D'INTERVENTION.....	61
ARTICLE 3: VOITURE DE SÉCURITÉ / SAFETY-CARS	62
CHAPITRE II: PRESCRIPTIONS GÉNÉRALES POUR LES RALLYES ORGANISÉS AU LUXEMBOURG.....	63
ARTICLE 1: DÉFINITIONS.....	63
ARTICLE 2: MODALITES GENERALES.....	64
ARTICLE 3: REGLEMENT PARTICULIER	64
ARTICLE 4: OFFICIELS.....	65
ARTICLE 5: ENGAGEMENTS.....	65
ARTICLE 6: ASSURANCES.....	66
ARTICLE 7: EQUIPAGES.....	66

ARTICLE 8: ITINERAIRE, ROAD BOOK, CARNET DE CONTROLE.....	67
ARTICLE 9: PLAQUES DE RALLYES ET NUMEROS DE COURSE	67
ARTICLE 10: PUBLICITE.....	67
ARTICLE 11: CIRCULATION	68
ARTICLE 12: ASSISTANCE - RAVITAILLEMENT – REPARATIONS.....	68
ARTICLE 13: PNEUS	71
ARTICLE 14: RECONNAISSANCE	71
ARTICLE 15: VERIFICATIONS TECHNIQUES – VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES.....	72
ARTICLE 16: DEPART ET NOUVEAU DEPART	73
ARTICLE 17: CARNET DE CONTROLE	74
ARTICLE 18: PROCEDURE POUR LE DEROULEMENT DES CONTROLES	74
ARTICLE: 19 EPREUVES SPECIALES.....	78
ARTICLE 20: PARC FERME	79
ARTICLE 21: RESULTATS.....	80
ARTICLE 22: PROCES VERBAUX.....	81
ARTICLE 23: RECLAMATIONS ET APPELS.....	81
ARTICLE 24: MESURES DE SÉCURITÉ.....	81
CHAPITRE III: PRESCRIPTIONS GÉNÉRALES POUR L’ORGANISATION DE SLALOMS	82
ARTICLE 1: ORGANISATION DES SLALOMS	82
ARTICLE 2: CHRONOMÉTRAGE	83
ARTICLE 3: NOUVEAU DÉPART	83
ARTICLE 4: PÉNALISATIONS	83
ARTICLE 5: MESURES DE SÉCURITÉ	83
CHAPITRE IV: PRESCRIPTIONS GÉNÉRALES POUR L’ORGANISATION DE COURSES DE CÔTE	85
ARTICLE 1: ORGANISATION.....	85
ARTICLE 2: CONDITIONS D’ADMISSION DES VOITURES.....	85
ARTICLE 3: NUMÉROS DE COMPÉTITION.....	85
ARTICLE 4: CARBURANT.....	85
ARTICLE 5: MESURES DE SÉCURITÉ.....	85
ARTICLE 6: ASSURANCES.....	86
ARTICLE 7: PUBLICITÉ.....	86
ARTICLE 8: VÉRIFICATIONS.....	86
ARTICLE 9: PROGRAMME DE LA COURSE	87
ARTICLE 10: DÉROULEMENT DES ÉPREUVES	87
ARTICLE 11: SIGNALISATION.....	88
ARTICLE 12: POSTES DE SURVEILLANCE.....	89
ARTICLE 13: RÉCLAMATIONS	89
ARTICLE 14: DIVERS	89
ARTICLE 15: CHRONOMÉTRAGE	90
PARTIE V: PRESCRIPTIONS DE SECURITE GENERALE.....	91
ARTICLE 1: COURSES SUR CIRCUIT	91
ARTICLE 2: RALLYES	91
ARTICLE 3: SLALOMS.....	92
ARTICLE 4: COURSES DES CÔTE.....	92
PARTIE VI: CHAMPIONNAT DE KARTING DU LUXEMBOURG	93
DEFINITION	93
ARTICLE 1: PILOTES ADMIS	93
ARTICLE 2: LICENCES.....	93
ARTICLE 3: GROUPES ET CATÉGORIES	93
ARTICLE 4: Calendrier	94
ARTICLE 5: TITRES / CLASSEMENT	95
ARTICLE 6: RÉCLAMATIONS	95
ARTICLE 7: CAS NON PREVUS.....	95
ANNEXE A – Réglementation des drapeaux Karting.....	96
ANNEXE B – Adresses utiles	97
PARTIE VII: EPREUVES COMPTANT POUR LES CHAMPIONNATS DU LUXEMBOURG*	98

APERCU DES INSTANCES DU SPORT AUTOMOBILE LUXEMBOURGEOIS

A. LA COMMISSION SPORTIVE (CS) DE L'AUTOMOBILE CLUB DU LUXEMBOURG (ACL)

1. Le Bureau Exécutif (BE)

Président: Lucien Franck
Vice-président: Marc Joseph
Membres: Norbert Hartz
Nicolas Koob
Aly Kridel
Guy Pauly
Henri Schwirtz (Karting)

2. Le Conseil de discipline (CD)

Président: Paul Nourissier
Membres: Andrée Gindt
Jacques Lamby
Suppléant: Daniel Tesch

Experts: Les membres du BE de la CS de l'Automobile Club du Luxembourg
(sans droit de vote)

3. Le Conseil d'Experts (CE)

Il est composé de représentants des écuries organisatrices.

B. LE SECRÉTARIAT ADMINISTRATIF DE LA CS DE L'ACL

Secrétaire CS: Andy Mathekowitsch
Adresse: ACL – Commission Sportive
54, route de Longwy
L - 8080 BERTRANGE
Courrier électronique: commissionsportive@acl.lu
Téléphone: 45 00 45 - 654
Fax: 45 00 45 - 620

C. LE COLLÈGE DES COMMISSAIRES SPORTIFS

Président: Marc Joseph (licence: 012)
Membres: Robert Benoy (licence: 014), Lucien Franck (licence: 003), Norbert Hartz (licence: 018), Camille Heintz (licence: 017), Aly Kridel (licence: 006), Guy Pauly (licence: 015), Guy Rasquin (licence: 024), Simone Schleimer (licence: 001)
Stagiaire: Henri Schwirtz (licence: 022)

D. LE COLLÈGE DES COMMISSAIRES TECHNIQUES

Membres: Georges Panzone (licence: 003)
Stagiaires: Jean-Michel Picardel (licence: 016), Claudio Di Cino (licence: 025)

E. LA COMMISSION DE CHRONOMÉTRAGE

Membres: Sonia Rasquin (licence: 009), Marco Glodt (licence: 020), Thomas Stoll (licence: 025), Michael Stoll (licence: 032), Nico Schroeder (licence: 026)

F. LE TRIBUNAL D'APPEL

Président: Alain Rukavina
Membres: Thierry Hoscheit
Marc Modert
Suppléant: Jean Hoffeld

Experts: Les membres du BE de la CS de l'Automobile Club du Luxembourg
(sans droit de vote)

G. LES ASSOCIATIONS SPORTIVES NATIONALES (A.S.N.) AGREEES EN TANT QU'ORGANISATEURS

- ECURIE TETELBIERG: Président: Romain Gantrel
4, Duerfstroos L-9689 Tarchamps,
Email: rgantrel@pt.lu
Secrétariat général:
Soni Gantrel de Girardi
Tél.: 93 73 09
Fax: 26 91 71 09
Email: ecurie.tetelbierg@pt.lu
www.etl.lu
- RALLYE SUPPORTER CLUB LUXEMBOURG: Président: Georges Michels
5, cite Schleed L-9738 Eselborn
Tél: 92 11 58 Fax: 92 93 38
Gsm: 621 413 646
Email: rscl@pt.lu
Secrétaire: Nathalie Klein
3, Ierwescht Duerf L-9760 Lellingen
Gsm: 661 901 077
Email: klein_nathalie@hotmail.com
www.rscl.lu
- UNION DES PILOTES: Président: Yves Thommes
Secrétaire: Nathalie Fonck
Email: udp.motorsport@yahoo.de
www.union-des-pilotes.net

Organisateurs uniquement Karting:

- KARTING CLUB LËTZEBUERG A.s.b.l.: Président: Jeannot Bosseler
10, rue de la Gare L-4460 Belvaux
Email: info@kcl.lu
- MÉCA-SPORT RACING A.s.b.l. (MS Racing): Président: Alain Lieners
B.P.6 L-3601 Kayl
Email: info@msracing.lu
- PK RACING A.s.b.l.: Président: Patrick Klenne
19, Chemin Rouge L-4480 Belvaux
Email: paterm@pt.lu

H. LES CLUBS AFFILIÉS (NON-ORGANISATEURS)

- L.M.W.A., c/o Jean-Marie Resch 27, rue d'Uebersyren L-6930 Mensdorf, tél. 621 716 801
- JOWA-RACING Team, 74, route d'Arlon L-1150 Luxembourg tél.: 621 189 757 Email: jw1963@pt.lu
- ECURIE Luxembourg, B.P. 528 L-2015 Luxembourg
- ECURIE/MOTOCLUB GOODYEAR: B.P. 3, L-7701 Colmar-Berg
Email: emcg@emcg.org
www.emcg.org

PARTIE I: L'ORGANISATION DU SPORT AUTOMOBILE **LUXEMBOURGEOIS**

CHAPITRE I: LES STRUCTURES DU SPORT AUTOMOBILE **LUXEMBOURGEOIS**

ARTICLE 1: LE POUVOIR SPORTIF INTERNATIONAL

La Fédération internationale de l'automobile (FIA) est le seul pouvoir sportif international qualifié pour établir et faire appliquer les règlements destinés à encourager et à régir les compétitions et les records automobiles et organiser les championnats internationaux de la FIA, elle est le Tribunal international de dernière instance chargé de juger les différends qui pourraient surgir à l'occasion de leur application.

La FIA exerce le pouvoir sportif international par le moyen du Conseil mondial du sport automobile.

ARTICLE 2: RÔLE DE L'AUTOMOBILE CLUB DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

La FIA reconnaît dans chaque pays et pour tous les secteurs de l'automobilisme, un seul pouvoir sportif national. Au Grand-Duché du Luxembourg, le seul détenteur de ce pouvoir est l'AUTOMOBILE CLUB DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG (ACL).

La gestion du pouvoir sportif au Luxembourg est déléguée au Bureau exécutif (BE) de la Commission Sportive (CS) de l'ACL, assisté, pour certaines décisions, du Conseil de discipline (CD) de la CS.

Sur proposition du président de la CS, l'ACL désigne le candidat au poste de délégué effectif auprès de l'Assemblée générale de la FIA-Sport. Il en va de même pour la désignation des candidats auprès des diverses commissions de la FIA-Sport. L'ACL peut décider de retirer un mandat auprès de la FIA-Sport. Dans ce cas il désignera un remplaçant.

ARTICLE 3: APERÇU GÉNÉRAL DES STRUCTURES DU SPORT AUTOMOBILE **LUXEMBOURGEOIS**

Le conseil d'administration de l'ACL désigne le président de la CS qui définit les structures suivantes:

A. LA COMMISSION SPORTIVE (CS) DE L'AUTOMOBILE CLUB DU LUXEMBOURG

1. Le Bureau Exécutif (BE)
2. Le Conseil de discipline (CD)
3. Le Conseil d'Experts (CE)
 - Chaque Écurie Organisatrice nommera au début de l'année un représentant pour une durée d'un an sous réserve d'acceptation par le BE.
 - Cet Expert ne dispose d'aucun droit de vote.
 - Cet Expert apporte à la Commission Sportive son savoir-faire en matière notamment d'organisation de compétitions.
 - L'Expert doit mettre à disposition de la Commission Sportive ses compétences de façon neutre et objective, indépendamment de son statut le liant à une Écurie Organisatrice.
 - L'Expert évitera tout éventuel conflit d'intérêt ; en particulier n'exercera-t-il pas une activité commerciale directement liée au sport automobile ou au karting ; en cas de conflit d'intérêt particulier, il mentionnera le conflit au BE.
 - Le Conseil d'Experts participe d'office chaque premier mardi du mois aux réunions du BE ou sur invitation spéciale.

B. LE SECRÉTARIAT ADMINISTRATIF DE LA CS DE L'ACL

C. LE COLLÈGE DES COMMISSAIRES SPORTIFS

D. LE COLLÈGE DES COMMISSAIRES TECHNIQUES

E. LA COMMISSION DE CHRONOMÉTRAGE

F. LE TRIBUNAL D'APPEL

G. LES ASSOCIATIONS SPORTIVES NATIONALES AGRÉÉES EN TANT QU'ORGANISATEURS

H. LES CLUBS AFFILIÉS (NON-ORGANISATEURS)

I. RELATIONS AVEC LES PILOTES

Afin de renforcer et d'améliorer le contact et la communication des pilotes avec la Commission Sportive, le BE a décidé d'instaurer la fonction de représentant des pilotes auprès de la CS. Monsieur Maarten Mus s'est proposé à relever ce défi.

Il peut être contacté pour toutes suggestions, idées, remarques, etc. soit par courrier électronique (maartenluxemburg@yahoo.com), soit par téléphone (621 156 128).

CHAPITRE II: LA GESTION DU SPORT INTERNATIONAL ET NATIONAL

ARTICLE 4: LA COMMISSION SPORTIVE

A. COMPOSITION DE LA COMMISSION SPORTIVE

La Commission Sportive (CS) est composée d'un bureau exécutif (BE), d'un Conseil de discipline (CD), d'un Conseil d'Experts (CE) et d'un secrétariat.

B. FONCTIONNEMENT ET POUVOIRS DE LA COMMISSION SPORTIVE

1. Le bureau exécutif de la Commission Sportive exerce le pouvoir sportif d'une manière totalement indépendante et est l'autorité du sport automobile vis-à-vis de toute personne ou association.
2. Le bureau exécutif de la Commission Sportive exerce le pouvoir et gère le sport automobile dans toutes les disciplines régies par la FIA.
Le bureau exécutif de la Commission Sportive assure l'organisation et le développement du sport automobile en harmonie avec les nécessités internationales et nationales.
3. Le bureau exécutif de la CS est habilité à conférer le statut d'organisateur à un club affilié qui en fait la demande. Il peut refuser ce statut ou le retirer sans motivation. Si un club organisateur n'a pas organisé d'épreuves pendant deux années de suite, il perd automatiquement son statut de club organisateur. Dans certains cas, le BE peut s'appuyer sur l'avis du Conseil de discipline pour sanctionner un club affilié. Il est défendu à toute association reconnue par la CS d'organiser des épreuves sportives automobiles non inscrites au calendrier national et/ou international.
4. Le bureau exécutif de la CS peut reconnaître des clubs affiliés non-organisateurs.
5. Lors d'une première reconnaissance par le BE il est perçu:
 - un droit d'inscription de € 600 pour un club organisateur
 - un droit d'inscription de € 200 pour un club non-organisateur.Après chaque assemblée générale les clubs organisateurs ou non-organisateurs sont tenus à informer le BE de la CS de la composition du nouveau comité. Les écuries organisatrices doivent déposer tout changement de statuts et annuellement leur situation financière.
6. Les séances du BE de la CS auront lieu en principe chaque mardi à partir de 18.00 heures au siège de l'ACL. Les membres discuteront les problèmes qui leur auront été soumis par écrit au plus tard le lundi précédant la réunion. Ceci concerne également les demandes de licence et de visas.
Seules les demandes écrites seront acceptées par le BE de la CS.
7. Le Conseil de discipline, outre le pouvoir judiciaire qu'il peut exercer, conseille le BE dans l'exercice de ses missions. Il sera invité par le BE en cas de nécessité.

ARTICLE 5: LE COLLÈGE NATIONAL DES COMMISSAIRES SPORTIFS, COMMISSAIRES TECHNIQUE ET LA COMMISSION DE CHRONOMÉTRAGE

Pour assurer une gestion harmonieuse et efficace, le BE s'appuie sur le collège national des commissaires sportifs, des commissaires techniques et sur la commission de chronométrage.

CHAPITRE III: LE POUVOIR JUDICIAIRE

ARTICLE 6: LE POUVOIR JUDICIAIRE DES COMMISSAIRES SPORTIFS, DU CONSEIL DE DISCIPLINE ET DU TRIBUNAL D'APPEL

A. GÉNÉRALITÉS

1. Il y a un seul pouvoir judiciaire pour le sport automobile luxembourgeois.
2. Les membres du Conseil de discipline et du Tribunal d'Appel ne pourront en aucun cas revêtir une fonction d'officiel du sport automobile. Les officiels et les membres du BE de la CS pourront, sur demande du CD ou du TA, intervenir en tant qu'experts.
3. Lorsqu'une personne dispose d'un mandat auprès du pouvoir judiciaire et est mêlée directement à l'affaire soumise, elle ne pourra exercer son mandat.

B. PREMIÈRE INSTANCE

Le pouvoir judiciaire est exercé en première instance de la manière suivante:

- les commissaires sportifs pour les différends ayant pour objet un ou plusieurs faits de course,
- le BE de la CS pour les différends n'ayant pas pour objet des faits de course.
- le Conseil de discipline pour les différends n'ayant pas pour objet des faits de course.

En cas de contestation, il appartient au BE de la CS de décider si oui ou non il s'agit de «faits de course».

Le Conseil de discipline peut également sanctionner des faits de course lorsque ces derniers lui sont transmis par les commissaires sportifs pour décision.

C. DEGRÉ D'APPEL

1. Le tribunal d'appel siège en degré d'appel pour les décisions des commissaires sportifs et du Conseil de discipline.
2. Le BE peut faire appel contre les décisions du Conseil de discipline.

D. JUGEMENTS

1. Les tribunaux doivent motiver leur décision et celle-ci doit être transmise aux intéressés dans les délais les plus brefs.
2. Convocation des juges: Normalement tous les juges titulaires sont convoqués. Ils ont l'obligation de prévenir leurs suppléants et, au cas où ces derniers ne seraient pas libres, d'en avertir immédiatement le secrétariat afin que le nécessaire soit fait pour compléter le siège.

E. CAUTIONS - AMENDES - FRAIS ADMINISTRATIFS

1. La caution et le droit d'appel ne sont remboursables qu'en cas d'acquittement total. Ils reviennent le cas échéant à l'autorité compétente. La caution et le droit d'appel ne sont pas dus lorsque les procédures sont introduites par les autorités compétentes.
2. Les amendes reviennent à la CS.

ARTICLE 7: FONCTIONNEMENT DU POUVOIR JUDICIAIRE EN PREMIÈRE INSTANCE

A. LES FAITS DE COURSE

Les commissaires sportifs appelés à juger des faits de course doivent avoir été désignés comme commissaires sportifs par le règlement particulier de l'épreuve en question ou par ses ajouts publiés le jour de l'épreuve.

B. LES AUTRES FAITS

Le Conseil de discipline connaît des faits qui ne sont pas des faits de course. Le Conseil de discipline doit

compter 3 membres au minimum qui ne sont pas impliqués ou liés aux affaires soumises pour pouvoir délibérer valablement.

ARTICLE 8: FONCTIONNEMENT DU TRIBUNAL D'APPEL

A. COMPÉTENCES

Le tribunal d'appel est compétent en degré d'appel pour les décisions des commissaires sportifs, du BE de la CS ou du Conseil de discipline.

B. COMPOSITION

Il est composé de membres désignés par le BE de la CS de l'ACL. Toutes ces personnes peuvent avoir un suppléant.

Les membres peuvent à tout moment recourir aux membres du BE de la CS en tant qu'experts.

C. PRÉSIDENTE

Si le président ou son suppléant est indisponible, les membres présents élisent un président faisant fonction.

D. DÉLIBÉRATION

Le tribunal d'appel est composé d'au moins trois personnes, et pour délibérer valablement, il doit y avoir au minimum trois membres présents.

PARTIE II: LE RÈGLEMENT SPORTIF NATIONAL GÉNÉRAL

CHAPITRE I: ORIGINE ET PORTÉE DU RÈGLEMENT SPORTIF NATIONAL

ARTICLE 1: L'EXERCICE DU POUVOIR SPORTIF ET LA PORTÉE DU RÈGLEMENT

A. L'EXERCICE DU POUVOIR SPORTIF

L'Automobile Club du Grand-Duché de Luxembourg (ACL) est seul reconnu par la Fédération Internationale de l'Automobile (FIA) pour régir le sport automobile au Grand-Duché de Luxembourg.

C'est la Commission Sportive (CS) qui assure au Luxembourg l'exercice juste et équitable du pouvoir sportif, sans préjudice des prescriptions du code sportif international, qui a établi le présent règlement sportif national, et est responsable de l'application de ce règlement.

B. LA PORTÉE DU RÈGLEMENT

Tout ce qui n'est pas autorisé ou réglementé par le présent règlement sportif national ou par le code sportif international de la FIA est interdit, sauf autorisation expresse du BE de la CS ou des commissaires sportifs d'une épreuve.

ARTICLE 2: SOUMISSION AUX RÈGLEMENTS

Les pilotes, concurrents, organisateurs et officiels luxembourgeois doivent en conséquence se soumettre:

- aux prescriptions du code sportif international FIA,
- aux dispositions du règlement sportif national.

Ces obligations doivent être rappelées au 1er article de tout règlement particulier d'épreuve.

En cas de divergence entre plusieurs réglementations:

- les dispositions du présent règlement sportif national priment tout règlement particulier d'une épreuve,
- les dispositions du code sportif international FIA priment les dispositions du présent règlement sportif national.

ARTICLE 3: APPLICATION DU CODE SPORTIF NATIONAL

A. APPLICATION DU CODE SPORTIF

Les organisateurs ont pour devoir d'appliquer le règlement national et de s'en inspirer pour élaborer leurs règlements. Il ne sera admise aucune excuse fondée sur l'ignorance du présent règlement et du code sportif international FIA ainsi que de ses annexes, tant de la part des organisateurs et des officiels que des concurrents et conducteurs.

B. LIBRE ACCÈS

Les membres du BE de la CS munis de leur badge officiel, auront libre accès à la piste et à n'importe quel endroit de toute épreuve comptant pour un championnat luxembourgeois.

C. MODIFICATION DU CODE SPORTIF

Le BE est seul qualifié pour apporter au présent règlement sportif national toutes modifications, adjonctions ou suppressions qu'il jugerait utiles. Il pourra le faire, au besoin, en cours de saison.

Il statuera souverainement sur toutes questions soulevées sur son territoire et relatives à l'interprétation du présent règlement national.

Sport Info, organe officiel de la Commission Sportive, comprend toutes informations officielles telles que: additif ou suppression au calendrier, éclaircissements et ajouts se rapportant à la réglementation.

Dès sa parution dans « Sport Info », toute modification à la réglementation nationale est d'application. Les informations (Sport Info) parviendront par courrier électronique à tout licencié luxembourgeois et seront publiées sur le site internet www.acl.lu/sport.

Régulièrement les résultats provisoires des différents championnats seront publiés sur le site internet www.acl.lu/sport.

ARTICLE 4: INDÉPENDANCE DU SPORT AUTOMOBILE

Le sport automobile est indépendant de la politique et des convictions philosophiques et religieuses.

Toute propagande politique ou raciale et tout prosélytisme philosophique ou religieux sont interdits dans le sport automobile.

Tout licencié qui ne respecte pas cette indépendance du sport automobile est déféré devant le Conseil de discipline de la CS qui peut lui retirer la licence.

CHAPITRE II: L'ORGANISATION DES COMPÉTITIONS

ARTICLE 5: DÉFINITION DES ÉPREUVES OFFICIELLES ET DES ÉPREUVES INTERDITES

Toute course, tout concours d'endurance ou de régularité, tout rallye, toute concentration touristique auxquels une automobile prend part dans un but de compétition, d'épreuve ou de manifestation sportive tombe dans le cadre de la présente réglementation.

Les compétitions sont «internationales» ou «nationales».

A. LES ÉPREUVES OFFICIELLES

1. Seuls les écuries organisatrices sont autorisées à organiser des épreuves officielles et à introduire une demande d'inscription au calendrier national, à participation étrangère et internationale.
2. Les demandes d'inscriptions doivent en principe être introduites l'année précédant celle de l'épreuve, dans les délais suivants:
 - championnat FIA: 1^{er} février
 - calendrier international: 1^{er} juillet,
 - calendrier national: 1^{er} novembre.

Le BE peut infliger une amende de maximum € 1.500 si ces dates ne sont pas respectées.

3. Le BE peut accepter une modification du calendrier national après ces dates, et tout au long de la saison sportive. Des épreuves peuvent également être ajournées, ajoutées ou retirées du calendrier sur décision du BE. Dans ces cas, aucun recours des organisateurs, des pilotes ou d'autres personnes physiques ou morales sont possible.
4. A titre exceptionnel, des demandes d'inscriptions au calendrier national et international peuvent être introduites en cours de saison. Dans ce cas, l'organisateur peut se voir infliger une amende par le BE de maximum € 1.500.
5. A titre exceptionnel, des épreuves initialement non prévues au calendrier peuvent être inscrites en cours de saison et compter pour un championnat.
6. A titre exceptionnel ou en cas de force majeure, des épreuves peuvent être retirées du calendrier en cours de saison par le BE. Au cas où l'organisateur désire retirer son épreuve en cours de saison, il peut se voir infliger une amende par le BE de maximum € 1.500. Un minimum de 6 voitures est requis pour l'organisation d'une épreuve.
7. A titre exceptionnel, des changements de dates peuvent être introduits par l'organisateur en cours de saison, mais il peut se voir infliger une amende par le BE de maximum € 1.500.

B. LES ÉPREUVES NON AUTORISÉES

Toute épreuve ne répondant pas au critère A ci-dessus, est interdite.

Tout licencié qui participerait à cette épreuve se verrait automatiquement déférer devant le Conseil de discipline.

ARTICLE 6: RÈGLEMENTS PARTICULIERS

A. PRINCIPES

1. Toute compétition donne lieu à l'établissement de documents officiels (voir art. 56 - CSI FIA) pour la définition des documents officiels) parmi lesquels doit obligatoirement figurer un règlement particulier de l'épreuve.
2. Toute prescription contenue dans un de ces documents officiels qui serait contraire au présent code, est nulle et non avenue.
3. Les règlements particuliers de tous les types d'épreuve doivent être conformes aux règlements-types de la FIA.

4. Les règlements particuliers et les dernières instructions doivent être rédigés:
 - pour les épreuves nationales: en français (allemand facultatif)
 - pour les épreuves internationales: en français, et soit en anglais soit en allemand.
5. Chaque organisateur enverra 1 exemplaire imprimé de son règlement particulier provisoire et 1 par par courrier électronique (fichier Word modifiable) au secrétariat de la CS pour approbation par le BE. Après approbation, le règlement définitif sera retourné à l'organisateur par voie électronique en fichier PDF sécurisé, donc plus modifiable. L'organisateur ne pourra publier son règlement qu'après l'approbation définitive. Tout changement devra se faire via additif.
6. Dès son approbation, le règlement particulier de l'épreuve sera envoyé par l'organisateur à chaque officiel de l'épreuve, commissaires sportifs et techniques ainsi qu'aux chronométreurs soit par voie postale soit par courrier électronique.
7. Le règlement officiel définitif sera publié au site internet « www.acl.lu/sport » et pourra être téléchargé par tout intéressé.
8. La liste des engagés sera envoyée par l'organisateur à chaque commissaire sportif et commissaire technique soit par voie postale soit par courrier électronique au plus tard le lendemain de l'approbation par le BE.

B. DÉLAIS POUR REGLEMENT PARTICULIER D'EPREUVE

1. Courses de côte, slaloms, courses sur circuit: au moins 2 mois avant la date de l'épreuve, accompagnée d'une demande d'un permis d'organisation.
2. Rallyes, Coupes Rallye, Rallye Sprint: au moins 3 mois avant la date de l'épreuve, accompagnée d'une demande d'un permis d'organisation.
3. Pour les épreuves comptant pour des championnats, trophées, challenges et coupes de la FIA: au moins 4 mois avant la date de l'épreuve, accompagné d'une demande d'un permis d'organisation
4. L'organisateur sera convoqué en principe le mardi précédant l'épreuve par le BE pour:
 - arrêter la liste définitive des engagés,
 - apporter d'éventuelles corrections au règlement particulier de l'épreuve, moyennant additif,
 - soumettre le plan de sécurité définitif.

C. AMENDES

Pour non-respect d'un ou des alinéas A5, B1, B2, B3 de l'article 6 précédent, une amende de max € 500 sera appliquée. L'amende peut être cumulée.

ARTICLE 7: ACCRÉDITIFS ET EMPLACEMENTS POUR OFFICIELS

A. ACCRÉDITIFS

Les organisateurs doivent remettre aux officiels de l'épreuve et aux membres du BE de la CS gratuitement:

- un laissez-passer voiture «Parking officiel»,
- une carte personnelle de libre accès.

B. EMPLACEMENTS

1. Des emplacements pour les voitures des commissaires sportifs et techniques doivent être prévus aux alentours immédiats du centre de direction de la course, du contrôle technique et de la ligne de départ.
2. Un emplacement pour un local de réunion pour les commissaires sportifs doit être prévu aux alentours immédiats du centre de direction de la course et de la ligne de départ.

ARTICLE 8: ASSURANCES

Toutes courses et tous concours de vitesse, de régularité ou d'adresse au moyen de véhicules automoteurs, se déroulant sur la voie publique, sur des terrains ouverts au public ou sur des terrains non publics mais ouverts à un certain nombre de personnes ayant le droit de les fréquenter, doivent être couvertes par une assurance contractée par l'organisateur aux conditions précisées ci-après qui complètent et modifient les conditions générales de responsabilité civile et les conditions générales en vigueur de l'assurance de la responsabilité civile des véhicules terrestres automoteurs en ce qu'elles ont de plus favorable à l'assuré (conditions générales

mises en vigueur par règlement grand-ducal du 20.12.91 et modifiées par règlement grand-ducal du 23.12.93). Les assurances «Responsabilité civile organisation» et «Responsabilité civile circulation» sont obligatoires. Les organisateurs sont par ailleurs invités à souscrire des assurances «Individuels-accidents corporels».

A. RESPONSABILITÉ CIVILE «ORGANISATION»

Il s'agit d'un contrat d'assurance couvrant la responsabilité civile des organisateurs de manifestations sportives au moyen de véhicules automoteurs.

1. Ce contrat couvre le preneur d'assurance contre les conséquences pécuniaires de sa responsabilité civile pour les accidents causés aux tiers durant les activités décrites et qui seraient la conséquence d'une faute d'organisation.
La couverture est acquise pour tout dommage causé aux tiers par accident à l'occasion de la préparation, du déroulement et de la liquidation matérielle de la manifestation.
2. La limite de la garantie pour la responsabilité civile des organisateurs (dommages matériels et corporels confondus) est de minimum € 12.394.676,24 (douze millions trois cent quatre vingt quatorze mille six cent soixante seize Euro vingt quatre cents).

B. RESPONSABILITÉ CIVILE «CIRCULATION»

Un contrat d'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière d'accident de circulation survenant à l'occasion de manifestations sportives au moyen de véhicules automoteurs.

1. Ce contrat doit être conforme à la loi en vigueur et doit couvrir la responsabilité civile de tous les participants repris nominativement sur la liste officielle des participants qui est en possession des organisateurs et cela uniquement pendant la durée des épreuves et/ou entraînements officiels qui ont lieu dans l'enceinte même du parcours.
2. La limite de la garantie pour chaque véhicule participant à la manifestation visée (dommages matériels et corporels confondus) est de minimum € 12.394.676,24 (douze millions trois cent quatre vingt quatorze mille six cent soixante seize Euro vingt quatre cents) et de € 1.239.467,63 (un million deux cent trente neuf mille quatre cent soixante sept Euro soixante trois cents) pour les dommages matériels provoqués par incendie, jet de flammes ou explosion.

C. DURÉE DE LA COUVERTURE

La couverture du contrat d'assurance est acquise à chaque participant tant qu'il fait partie de l'épreuve. Elle cesse ses effets dès le moment de la mise hors course ou de l'abandon du participant. En cas d'abandon au cours d'un rallye, c'est l'heure théorique de mise hors course au contrôle horaire suivant qui sera prise en considération.

Il est toutefois précisé que:

- les garanties restent acquises aux participants après leur abandon pour les accidents résultant de leur participation à l'épreuve et dont le fait générateur est antérieur à leur abandon,
- les participants redeviennent tiers pour les dommages qu'ils subissent après leur abandon, à la condition que ces dommages soient exclusifs de tout lien avec leur participation de l'épreuve assurée.

D. MESURES DE SÉCURITÉ

L'organisateur s'engage à prendre toutes mesures nécessaires en ce qui concerne la sécurité du public conformément à la réglementation nationale et internationale.

Il est convenu que la compagnie d'assurances peut imposer des mesures de prévention spécifique à chaque épreuve.

Elle se réserve le droit de faire procéder à tout moment à l'inspection du risque et à imposer à l'organisateur toutes mesures qu'elle jugerait utiles, même en cours d'épreuve. A cette fin, le preneur d'assurance (ou l'organisateur) se tiendra à tout moment à la disposition du délégué des assureurs et lui fournira les laissez-passer nécessaires au bon accomplissement de sa mission.

E. DISPOSITIONS SPÉCIALES

1. Attestation d'assurance
L'organisateur est tenu de transmettre au secrétariat de la Commission Sportive au moment de la demande d'autorisation de l'épreuve une attestation émanant de l'organisme assureur certifiant que le contrat d'assurance répond aux exigences du présent article 8.

2. Mineurs d'âge
L'organisateur ne permettra la participation de mineurs d'âge que sur présentation d'une autorisation parentale et d'une déclaration d'abandon de recours (participant, commissaire ou presse selon le cas) signées par l'autorité parentale ou le représentant légal ou l'autorité de tutelle responsable.
Ces signatures doivent être légalisées par l'administration communale du lieu où sont domiciliés les signataires.
3. Étendue territoriale
Sauf convention contraire, l'assurance ne s'étend qu'au Grand-Duché de Luxembourg et aux pays limitrophes.

F. AUTRES ASSURANCES

Les licenciés bénéficient automatiquement par le biais de leur adhésion à la fédération, des couvertures suivantes:

- Caisse de secours mutuels des sportifs (CSMS),
- Contrat collectif d'assurance accidents et responsabilité civile souscrit par le ministère de l'éducation physique et des sports,
- Assurance casco COSL pour licenciés dirigeants.

ARTICLE 9: RESPONSABILITÉ DE L'ORGANISATEUR ET NORMES DE SÉCURITÉ

A. RESPONSABILITÉ GÉNÉRALE DU DIRECTEUR DE COURSE

1. L'organisation générale en matière de sécurité des participants est placée sous la responsabilité du directeur de la course et doit être conforme aux prescriptions du code sportif international de la FIA (article 142), notamment en matière de nombre, d'emplacement et d'équipement des postes de surveillance, ainsi qu'en matière de signalisation. Le règlement particulier de chaque épreuve mentionnera par ailleurs les signalisations qui seront utilisées par la direction de la course et par les postes de surveillance. Chaque course aura comme service médical minimum un véhicule d'intervention rapide et deux ambulances. Le véhicule d'urgence sera équipé de moyens de lutte anti-incendie capable de maîtriser complètement l'incendie, de moyens de désincarcération, ainsi que de moyens médicaux capables de stabiliser la condition du pilote blessé. Le service médical de l'épreuve sera composé de deux médecins dont un médecin anesthésiste-réanimateur qui devra être à bord de la voiture d'intervention et ayant des connaissances approfondies dans l'exécution d'évacuation au Grand-Duché du Luxembourg.
Au cas où l'organisateur fera appel à un médecin exerçant à l'étranger, il devra aviser le « collège médical » en transmettant à l'avance les coordonnées du médecin et la date ainsi que le lieu de l'épreuve concernée moyennant le formulaire à télécharger sur le site de l'ACL.
Les hôpitaux de garde doivent être informés à l'avance par l'organisateur du lieu et de la date de l'épreuve.
2. Toute irrégularité constatée par les commissaires sportifs de l'épreuve pourra être sanctionnée par une amende de maximum € 5.000 à charge de l'organisateur.

B. RESPONSABILITÉS PARTICULIÈRES

Le directeur de l'épreuve est responsable des normes de sécurité imposées par le présent règlement sportif national dans des parties relatives:

- aux normes de sécurité en général, contenues notamment dans le présent article 9
- aux normes de sécurité lors des courses sur circuit, des courses de côte, des rallyes et coupes rallyes, des slaloms telles qu'elles sont spécifiées dans la partie IV du présent règlement sportif national.

C. PLAN DE SÉCURITÉ

1. Chaque organisateur doit faire parvenir au secrétariat de la CS avec le projet de règlement particulier un plan de sécurité qui doit comporter notamment:
 - une description précise du trajet en général,
 - une description précise et détaillée des divers tronçons du trajet,
 - les mesures prises pour garantir la sécurité des spectateurs (emplacements interdits, rails de sécurité, etc.),
 - les mesures prises pour garantir la sécurité des officiels (emplacement, protection, etc.),
 - l'emplacement et l'équipement des postes des commissaires de route ou autres juges,
 - l'emplacement de la direction de course, du bureau de chronométrage, du bureau des commissaires sportifs,

- un (des) itinéraire(s) d'évacuation clairement indiqué(s) dans le plan de sécurité (carte ou diagramme).
2. Les services d'urgence des hôpitaux de garde doivent être mis en état d'alerte.
 3. Le plan de sécurité doit être tamponné par le BE. Ceci ne diminue nullement la responsabilité exclusive du directeur de course en matière de sécurité.
 4. A côté des informations générales contenues dans le plan de sécurité et spécifiées au point 1 ci-dessus, des informations complémentaires, spécifiques à certaines compétitions, peuvent être nécessaires. Elles sont détaillées dans la partie IV du présent règlement sportif national, relative à l'organisation des divers championnats.

ARTICLE 10: RAPPORTS AVEC LES POUVOIRS SPORTIFS ÉTRANGERS

Pour les épreuves se déroulant partiellement ou totalement en territoire étranger, les organisateurs luxembourgeois doivent obtenir du BE de la CS l'autorisation de correspondance avec les ASN des pays traversés. Les organisateurs prennent ensuite contact avec les ASN locales compétentes pour obtenir les autorisations nécessaires des pouvoirs administratifs étrangers.

ARTICLE 11: ÉPREUVES REPRISES AU CALENDRIER

A. FORMALITÉS

1. A chaque règlement d'épreuve sera joint un bulletin de demande d'engagement.
2. Le bulletin sera adressé directement à l'organisateur à l'adresse mentionnée dans le règlement.
3. La clôture des demandes d'engagement devra être prononcée au plus tard le mardi précédant l'épreuve.
4. L'attribution des numéros aura obligatoirement lieu le mardi précédant l'épreuve et si possible, sera communiquée aux pilotes en même temps que leur confirmation d'engagement.
5. La liste complète des engagés sera remise en 12 exemplaires par porteur, au BE au plus tard le mardi précédant l'épreuve.
6. Pour la même date, l'organisateur fera parvenir au BE les bulletins d'engagement après y avoir reproduit le numéro attribué.
7. Le BE établira la liste officielle des engagés lors de sa réunion du mardi soir et la remettra à l'organisateur.
8. Les organisateurs sont invités à n'accepter que les bulletins d'engagement complétés entièrement et signés par le concurrent et le conducteur. Ils contrôleront les signatures lors des vérifications administratives le jour de l'épreuve.
9. Le BE se réserve le droit de refuser l'inscription sur la liste des engagés des concurrents ou conducteurs qui n'ont pas encore réglé les amendes leur infligées auparavant par les commissaires sportifs ou le BE de la CS de l'ACL.
10. La dénomination des voitures sur la liste des engagements doit être identique à celle décrite sur la fiche d'homologation ou sur le passeport technique. Le numéro de la fiche d'homologation ou du passeport technique doit figurer obligatoirement sur le bulletin d'engagement.
11. Aucun concurrent ou conducteur ne pourra figurer sous «X» dans cette liste des engagés, excepté pour les épreuves d'endurance et de rallye où le deuxième conducteur peut figurer sous «X». Ceci est valable tant pour les licenciés luxembourgeois que pour les licenciés étrangers.
12. Les concurrents et/ou conducteurs dont les bulletins d'engagement ne portent pas les signatures pourront se voir refuser le départ, à l'exception toutefois des cas mentionnés au point 11 précédent et des licenciés non luxembourgeois qui se sont engagés par voie électronique, télécopie ou par téléphone. Ces licenciés devront signer le bulletin d'engagement au plus tard lors des vérifications administratives de l'épreuve.
13. Une même voiture ne pourra être engagée par plusieurs concurrents (excepté slalom). Un pilote ne pourra participer à une épreuve sur une voiture autre que celle figurant sur son bulletin d'engagement qu'à condition que la voiture de remplacement soit une voiture appartenant au même groupe et à la même classe et que le pilote ait participé aux essais sur la voiture de remplacement.
14. Les bulletins d'engagement dûment complétés et signés peuvent être envoyés par fax ou courrier électronique à l'organisateur mais l'original du bulletin d'engagement doit être remis au plus tard lors des

vérifications administratives de l'épreuve.

B. LISTE DES ENGAGÉS

La liste des engagés doit comprendre:

- le numéro attribué
- le nom du concurrent et sa nationalité
- les nom et prénom du ou des conducteurs et leur nationalité
- les numéros de licences du ou des conducteurs
- la marque et le type de la voiture
- le règlement technique pour les voitures du Groupe E1
- la classe de cylindrée et le groupe dans lequel la voiture est engagée
- le nom de l'écurie reconnue pour chaque licencié le cas échéant
- le numéro de la fiche d'homologation ou du passeport technique

C. CONCURRENTS ÉTRANGERS, COMPÉTITIONS NATIONALES, EUROPÉENNES ET INTERNATIONALES, VALIDITÉ DES LICENCIÉS

1. Une épreuve internationale est ouverte à des concurrents et/ou des conducteurs titulaires d'une licence internationale de la FIA (voir article 17 CSI)

Aucune épreuve internationale ne peut avoir lieu si elle n'a pas été préalablement inscrite au calendrier sportif international FIA même en ce qui concerne les épreuves tombant sous l'article 19 du CSI.

L'inscription au calendrier sportif international est à la discrétion de la FIA et doit être demandée par l'ASN du pays où est organisée l'épreuve.

2. Une épreuve nationale peut être accessible seulement à des concurrents et à des conducteurs titulaires d'une licence délivrée par l'ASN du pays dans lequel a lieu cette épreuve. Lorsqu'il existe un calendrier national dans le pays où a lieu une épreuve nationale, celle-ci doit être obligatoirement inscrite à ce calendrier.

Une épreuve nationale peut également, à la discrétion de l'ASN qui l'autorise, admettre la participation de licenciés d'autres ASN. Dans le cas où ladite épreuve ferait partie d'un championnat ou série nationaux, les concurrents licenciés étrangers ne seront pas admis à comptabiliser de points au classement des dits championnats ou série.

3. **Les concurrents et conducteurs qui désirent prendre part à une épreuve étrangère devront envoyer au moins une semaine avant l'épreuve une copie du bulletin d'engagement au secrétariat de la CS (commissionsportive@acl.lu / fax: 45 00 45-620). Tout résultat d'une épreuve ne comptant pas pour un des championnats luxembourgeois devra être communiqué à la CS dans un délai de deux semaines. En cas de non observation, le BE de la CS ne pourra tenir compte des résultats de ces épreuves.**
4. Les pilotes luxembourgeois, désireux de participer à des épreuves étrangères doivent, dans tous les cas, vérifier s'ils détiennent une licence qui leur donne droit de s'inscrire à cette épreuve.

D. EFFETS DE L'INSCRIPTION

Par la souscription et le paiement des frais d'un engagement, tout concurrent s'oblige à prendre part à l'épreuve, sauf en cas de force majeure dûment établi; il répond en outre des faits de son conducteur, de son mécanicien, de son copilote avec lesquels il sera solidairement responsable en cas d'infraction.

Toute indication fautive reproduite au bulletin d'engagement constituera une infraction et pourra donner lieu à l'exclusion du concurrent sans préjudice d'autres sanctions qui pourront ultérieurement être prises à son encontre.

Si un concurrent régulièrement inscrit se trouve dans l'impossibilité de prendre part à l'épreuve par suite d'un cas de force majeure, il lui appartient d'en avertir par écrit ou par téléphone, l'organisateur aussitôt que possible et au plus tard avant la clôture des vérifications administratives. A cet effet, l'organisateur mentionnera dans son règlement particulier de l'épreuve, l'adresse du jour et un numéro de téléphone.

E. PROCÉDURE EN CAS DE NON PARTICIPATION

Tout concurrent ayant engagé une voiture et qui ne se présente pas à l'épreuve, sans excuse valable, pourra se voir infliger par le BE ou le Conseil de discipline, une amende de maximum € 250.

1er cas: - sans excuse valable

Les droits d'engagement restent intégralement acquis à l'organisateur; en plus, l'amende prévue de maximum € 250 peut être infligée par le BE ou le Conseil de discipline.

2ème cas: - avec une excuse valable

Les droits d'engagement seront remboursés par l'organisateur, moyennant une retenue de 25% (cette retenue ne pouvant dépasser € 25).

F. SIGNATURE AU NOM D'UNE PERSONNE MORALE

L'attention des concurrents et des organisateurs est attirée sur le fait que les bulletins d'engagements souscrits au nom d'une personne morale doivent, sous peine de nullité, être signés par un représentant mandaté de cette personne morale. Le mandat doit être présenté lors des vérifications administratives de l'épreuve. L'absence de mandat sera sanctionnée par le refus de laisser participer à l'épreuve et/ou par d'autres sanctions laissées à la discrétion du Conseil de discipline.

ARTICLE 12: DEVOIRS DES OFFICIELS

A. VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES SELON CSI FIA ART 143

B. RESPONSABILITES DU DIRECTEUR DE COURSE SELON CSI FIA ART 142

C. RAPPORT DU DIRECTEUR DE COURSE

1. Le directeur de course est tenu de remettre dans la quinzaine au plus tard après la course à la CS un rapport détaillé de l'épreuve accompagné du résultat officiel sous peine d'une amende de max. € 65. La CS peut refuser le rapport si elle le juge incomplet. Dans ce cas, le directeur de course est tenu de remettre un nouveau rapport dans la quinzaine sous peine d'une amende de € 125 et/ou d'autres sanctions à décider par le Conseil de discipline.
2. Le rapport de course doit notamment résumer les faits les plus significatifs lors de l'épreuve à savoir:
 - à l'organisation de la course, aux officiels présents, aux problèmes organisationnels
 - au déroulement des vérifications administratives, techniques et autres
 - au déroulement des essais et de la course
 - au parc fermé, aux réclamations et à la remise des prix.

D. VERIFICATIONS TECHNIQUES SELON CSI FIA ART 145

ARTICLE 13: FICHES D'HOMOLOGATION

A. FICHES D'HOMOLOGATION

Les fiches d'homologation des groupes FIA en vigueur sont à présenter à tout moment de l'épreuve. Pour les voitures des groupes LN, LA et LB, les anciennes fiches d'homologation sont obligatoires.

Pour les voitures n'appartenant pas aux groupes FIA en vigueur, le passeport technique est obligatoire.

En cas d'engagement d'une voiture provenant de l'étranger (louée ou mise à disposition), le passeport technique de l'ASN respective sera obligatoire et fera foi.

B. PASSEPORT TECHNIQUE

Le passeport technique reste la propriété de la Commission Sportive de l'ACL

1. Utilisation
Tout concurrent engageant dans une épreuve une voiture non homologuée doit être en possession d'un passeport technique.
Il est destiné à l'usage exclusif du sport automobile.
2. Définition
Le passeport technique sert à l'identification du véhicule.
Le passeport technique est lié au véhicule.
Le formulaire vierge du passeport technique ainsi que les annexes pour modifications peuvent être téléchargés sur le site www.acl.lu/sport.

3. Délivrance

Le formulaire du passeport technique devra être rempli en lettres capitales par le propriétaire puis complété et authentifié par un commissaire technique ou un membre du BE.

Après vérification, le dossier est transmis au secrétariat de la Commission Sportive de l'ACL. L'original du passeport technique est gardé au secrétariat de la CS et une copie couleur est remise à l'intéressé.

La validité du passeport est illimitée aussi longtemps qu'aucune modification n'a eu lieu au véhicule. En cas de vente à un résident luxembourgeois, ledit passeport fera l'objet d'une transcription. En cas d'exportation, le vendeur doit communiquer les coordonnées (nom et adresse complète) de l'acheteur à la CS.

Le prix du passeport technique est fixé à 60,00€.

4. Modifications

Toute modification est soumise à une demande se limitant à cette modification et sera en principe noté sur une annexe au passeport technique, et sera authentifié par un commissaire technique ou un membre du BE. Tout changement soit boîte de vitesses, ponts, suspensions peuvent être modifié mais doivent rester conforme à la dernière fiche d'homologation.

5. Retrait

Les commissaires sportifs d'une épreuve pourront sur avis d'un commissaire technique retirer le passeport technique suite à une non-conformité flagrante du véhicule.

Le passeport technique sera retiré provisoirement ou définitivement par décision du BE. En cas de fraude ou de non-conformité grave du véhicule, le BE se réserve le droit de citer le concurrent devant le Conseil de discipline. Après remise en conformité du véhicule par rapport au passeport technique ce dernier sera restitué à son propriétaire.

6. Perte

En cas de perte ou de vol officiellement déclaré, le propriétaire du véhicule pourra obtenir délivrance d'un duplicata du passeport technique.

Il devra à cette occasion, régler à la CS de l'ACL, la somme de 15,00 €.

7. Annulation

Tout propriétaire d'une voiture à laquelle a été affecté un passeport technique devra le retourner à la CS de l'ACL:

- au cas où elle ne serait définitivement plus destinée à la compétition
- en cas de destruction de la voiture
- en cas d'exportation

8. Responsabilité

Le propriétaire de la voiture a l'entière responsabilité du passeport technique en ce qui concerne notamment:

- sa délivrance et sa conservation
- la matérialité et la lisibilité des mentions qui sont apposées
- sa présentation à toute réquisition émanant d'un officiel, notamment au cours de vérifications techniques des épreuves auxquelles la voiture est engagée.
- les fausses déclarations, ou absence de déclaration, de modification ou d'accidents survenus entre deux épreuves.

ARTICLE 14: ÉCHAUFFEMENT DES PNEUMATIQUES

L'utilisation des couvertures chauffantes est interdite pour toutes les épreuves.

ARTICLE 15: ESSAIS

1. La participation aux essais lors des courses de côte et épreuves sur circuit est obligatoire pour chaque conducteur et ne pourra être effectué qu'après les vérifications administratives et techniques.
2. La reconnaissance aux slaloms et rallyes est obligatoire selon les modalités prévues par le règlement particulier de l'épreuve et par les prescriptions particulières du présent règlement sportif national, reprises dans la partie IV du présent règlement.

ARTICLE 16: AFFICHAGE DE LA LISTE OFFICIELLE DE DÉPART

Après la fermeture des vérifications administratives et techniques, les commissaires techniques feront rapport au directeur de course et aux commissaires sportifs afin que la liste des voitures et des pilotes admis au départ de la course puisse être publiée. Elle sera affichée au panneau d'affichage officiel dont l'emplacement est décrit dans le règlement particulier de l'épreuve, au moins 1 heure avant le premier départ.

ARTICLE 17: PARC FERMÉ

A. RÉGIME DE PARC FERMÉ

A l'issue de chaque épreuve chaque voiture classée devra rejoindre immédiatement le parc fermé d'arrivée, sur ordre des commissaires de route, par la route imposée par l'organisateur et y rester jusqu'à l'expiration du délai de réclamation et ce sous peine de mise hors course.

B. AMENDES

Dans tous les cas d'infraction au régime de parc fermé les commissaires sportifs pourront prononcer une amende comprise entre € 125 – 250 contre le concurrent et/ou le conducteur.

ARTICLE 18: CLASSEMENTS

A. CLASSEMENT OFFICIEUX / OFFICIEL

1. Il appartient à la direction de la course de publier les résultats officieux sur le panneau d'affichage officiel dont l'emplacement est décrit dans le règlement particulier de l'épreuve.
2. S'il n'y a pas de réclamation, ces résultats deviennent officiels après l'expiration du délai de réclamation sauf en cas de contrôle ou démontage d'office.
3. En cas de réclamation, un nouveau classement pourra être affiché. Il deviendra officiel après expiration du délai d'appel.
4. En cas de réclamation et d'appel, la partie du classement non affectée peut être officialisée.

B. CLASSEMENTS INTERMÉDIAIRES

1. En ce qui concerne les courses de côte, les temps des essais, les classements et les temps de montées seront affichés.
2. En ce qui concerne les circuits, les temps des essais, la grille de départ et les classements des courses seront affichés.
3. En ce qui concerne les épreuves de rallyes, le classement pour chaque épreuve spéciale, section et jour seront affichés.

C. DÉTAILS DES CLASSEMENTS

1. Le classement d'une épreuve doit reprendre les mentions suivantes:
 - nom du concurrent
 - nom et prénom ou pseudonyme du ou des conducteurs
 - marque, type, groupe et classe de la voiture
 - nom de l'écurie officielle représentée pour chaque licencié (s'il y a lieu).
2. La publication de classements général, groupes et par classes est obligatoire.
3. Les classements seront transmis dans les 48 heures au secrétariat de la CS par l'organisateur.
4. En cas de non respect des points 1 à 3 ci-dessus, une amende de max € 500 sera appliquée par le BE de la CS à l'encontre de l'organisateur.

D. CHRONOMÉTRAGE

1. Le chronométrage électronique devra être doublé d'une imprimante indiquant l'heure de départ et d'arrivée ainsi que le numéro du concurrent. Le chronométrage électronique sera secondé obligatoirement par un chronométrage manuel effectué par un ou plusieurs chronométreurs licenciés selon le genre de l'épreuve. Les chronométreurs licenciés inscriront les temps de départ et d'arrivée sur une fiche de chronométrage ainsi que le numéro du concurrent.
2. Le chronométrage électronique seul sera valable pour l'établissement du classement officiel de l'épreuve. Le chronométrage manuel sera valable uniquement dans le cas où le chronométrage électronique tombe en panne. Les bandes de l'imprimante du chronométrage électronique et les fiches du chronométrage manuel sont à remettre par le directeur de course à un des commissaires sportifs de l'épreuve au plus tard à l'expiration du délai de réclamation.
3. Le chronométrage de l'épreuve devra être sous la responsabilité d'un licencié luxembourgeois.

ARTICLE 19: PRIX, COUPE DE L'ACL

La remise des prix de l'épreuve fait partie intégrante de la course.
La participation à la remise des prix annuelle est une question d'honneur.

A. COUPE DE L'ACL

1. De façon générale, le détail des prix et la date ultime de leur remise doivent être indiqués dans le règlement particulier.
2. L'ACL, représenté par la CS, les commissaires sportifs ou par le directeur de course remettra la «Coupe de l'ACL» lors de chaque épreuve automobile se déroulant sur le territoire luxembourgeois inscrite au calendrier sportif national au conducteur ou équipage détenteur d'une licence luxembourgeoise ayant distancé le plus grand nombre de participants au sein de sa classe.
En cas d'ex-æquo, le groupe N prime le groupe A etc. Si l'ex-æquo persiste, le conducteur dont la voiture a la plus petite cylindrée sera le gagnant de la coupe.
Seules les classes prévues au règlement du volant sportif (cf. partie IV) sont prises en considération.
Si l'ex-æquo persiste toujours, le tirage au sort départagera les candidats.

B. PRIX

Les prix des différents championnats luxembourgeois sont détaillés dans la partie IV du présent code sportif.

C. RÉCOMPENSES DES ORGANISATEURS

1. La CS récompense les efforts des écuries organisatrices suivant le critère du nombre de participants à chaque épreuve sur territoire luxembourgeois comptant pour le championnat luxembourgeois et selon le barème suivant:
 - slalom € 250 si plus de 20 participants
 - course de côte € 300 si plus de 60 participants
 - circuit € 375 si plus de 15 participants
 - rallye € 500 si plus de 35 participants
 - coupe rallye si plus de 40 participants.

Est considéré comme participant celui qui est repris sur la liste officielle de départ.

Lors du dépôt de rapport du directeur de course ou de son délégué, les organisateurs réclameront le montant en question.

2. L'ACL distribuera lors de la remise des prix annuelle un montant total de 10.000 € aux écuries organisatrices luxembourgeoises figurant au présent code et calendrier national en respectant les rapports des commissaires sportifs, de l'observateur et des membres du BE. Il sera tenu compte des critères suivants:
 - Volet administratif (Inscriptions, règlement, rapport du directeur de course, etc.) -> max 45 points
 - L'organisation de la course -> max 30 points
 - Relations publiques -> max 15 points
 - Nombre d'épreuves organisées -> max 10 points

La somme disponible de 10.000 € sera ensuite répartie au prorata des points obtenus entre les écuries.

Le BE de la CS désignera pour chaque épreuve un observateur.

ARTICLE 20: DROITS - INSCRIPTIONS AU CALENDRIER NATIONAL ET INTERNATIONAL

1. Chaque année, la CS établit le barème des droits et redevances qui lui sont dus pour l'inscription des diverses épreuves au calendrier national et / ou international. Ces droits de calendrier doivent être payés 30 jours avant l'épreuve sous peine d'annulation automatique.
2. Barème des droits et redevances pour le calendrier national (hors série nationale):

Slalom	€ 300
Epreuve de régularité	€ 300
Course de côte	€ 300
Circuit	€ 300
Rallye et Coupe Rallye	€ 300
3. Barème des droits et redevances pour le calendrier international: barème FIA + frais de dossier de 300€
4. Séries nationales: 2.500 €

CHAPITRE III: LE POUVOIR JUDICIAIRE

ARTICLE 21: LES JURIDICTIONS

Le pouvoir judiciaire est exercé au Luxembourg par:

- les commissaires sportifs
- le BE de la CS
- le Conseil de discipline
- le tribunal d'appel.

ARTICLE 22: LA CONFORMITÉ DES DÉCISIONS

1. Les décisions et jugements des différentes juridictions doivent être conformes aux dispositions des documents suivants:
 - le code sportif international de la FIA et ses annexes, les bulletins de la FIA, les prescriptions sportives et techniques ainsi que les règlements publiés par la FIA.
 - les prescriptions de la Commission Sportive, qu'il s'agisse du présent code sportif national et de ses annexes ou d'autres prescriptions qui peuvent être édictées en cours de saison.
 - les règlements particuliers des épreuves pour autant que ces derniers soient conformes aux prescriptions et règlements internationaux et nationaux.
2. En cas d'incompatibilité de textes, le code sportif international prime les prescriptions de la Commission Sportive qui priment les règlements particuliers.

ARTICLE 23: INFRACTIONS (1)

1. Outre les infractions aux documents visés à l'article 22 ci-dessus, constituent des infractions:
 - toute corruption ou tentative de corruption active ou passive à l'égard de toute personne ayant une fonction officielle dans une compétition ou un quelconque rôle dans une compétition;
 - toute tentative ou toute action concernant l'inscription ou la participation à une compétition d'une personne ou d'une voiture réputée non accessible pour ladite compétition;
 - tout acte frauduleux ou tout acte ou manœuvre déloyal relatif à une compétition ou au sport automobile en général;
 - tout acte ou comportement susceptible de porter préjudice aux intérêts de la Commission Sportive, de la FIA ou du sport automobile en général;
 - tout manque de respect vis-à-vis des officiels ou de leurs décisions;
 - tout comportement téméraire dangereux, ou antisportif lors d'une compétition, des essais ou des reconnaissances;
 - le dopage pendant les compétitions et les préparations;
 - toute alcoolémie.
2. Les commissaires sportifs et le Conseil de discipline ont les pouvoirs les plus étendus pour appliquer les sanctions relatives à ces infractions ou pour interpréter leur champ d'application dans les limites de l'échelle des pénalités (voir article 26).
3. Les sanctions peuvent aller jusqu'au retrait de la licence selon la gravité de l'infraction dont l'appréciation est laissée aux commissaires sportifs et/ou au Conseil de discipline, dans les limites de l'échelle des pénalités (voir article 26).

ARTICLE 24: INFRACTIONS (2)

Toute personne ou tout organe qui organise, s'inscrit, participe en tant que compétiteur ou en tant qu'officiel, ou prend part d'une quelconque façon à une compétition automobile qui n'est pas organisée en conformité avec les règles internationales de la FIA et/ou avec les règles nationales de la CS pourront être disqualifiés c.-à-d. suspendus à vie et perdre le droit:

- à toute licence de la FIA ou de la CS
- de demeurer ou devenir membre d'un club ou d'une écurie reconnue par la CS

La même sanction pourra être prise à l'égard d'un concurrent ou d'un pilote qui prend part à une épreuve sans avoir reçu l'autorisation de la CS.

Il est conseillé aux licenciés désirant participer ou prendre part d'une façon quelconque à une épreuve qui semble douteuse, même si celle-ci est annoncée comme «épreuve touristique», de demander préalablement l'avis de la CS en lui soumettant le règlement particulier de l'épreuve en question.

ARTICLE 25: INFRACTIONS (3)

Tout licencié (pilote, concurrent ou autre) qui enfreint une des dispositions des articles 27 et 28 encourt une ou plusieurs des pénalités prévues à l'article 26.

ARTICLE 26: ÉCHELLE DE PÉNALITÉS

A. NIVEAUX DES SANCTIONS

On distingue, par ordre croissant, cinq niveaux de sanctions, à savoir:

- le blâme
- l'amende
- l'exclusion
- la suspension
- la disqualification (c'est-à-dire la suspension à vie).

Les deux dernières pénalités ne peuvent être infligées que par le Conseil de discipline ou par le tribunal d'appel; elles peuvent entraîner l'exclusion du championnat relevant de l'épreuve au cours de laquelle l'infraction a été commise, du concurrent et/ou du pilote.

B. COMPORTEMENT, ACTES, MANOEUVRES

Les commissaires sportifs et/ou le Conseil de discipline et/ou le tribunal d'appel sanctionnent toute corruption, toute tentative de corruption, toute non-conformité en matière d'inscription aux compétitions, tout acte frauduleux ou déloyal, toute manœuvre frauduleuse ou déloyale, tout acte ou comportement susceptible de nuire au sport automobile, tout manque de respect vis-à-vis des officiels ou de leurs décisions, tout comportement téméraire dangereux, ou antisportif tels que prévus à l'article 23, par l'un ou plusieurs des niveaux de sanctions prévus au point A de l'article 26.

C. DOPING - ALCOOLÉMIE

1. Est considérée comme dopage et donc interdite, l'utilisation par des licenciés actifs, de toute substance ou tout moyen figurant sur la liste établie par l'organisme national de coordination en matière de dopage (organisme désigné dans la suite par «instance de contrôle») susceptible d'influencer les capacités et performances sportives ou de masquer l'emploi de telles substances (désignées dans la suite par «substances dopantes»).
2. L'utilisation de substances dopantes est interdite aux licenciés actifs tant à l'occasion des compétitions qu'en dehors de celles-ci.
3. Si un licencié actif est obligé, pour des raisons médicales, d'utiliser un médicament contenant une substance figurant sur la liste des substances interdites, il doit se retirer de la compétition. Si le médicament contient une substance figurant sur la liste des substances admises uniquement pour combattre, sous surveillance médicale, une maladie aiguë, un certificat médical, attestant la nécessité du traitement, doit être versé à l'instance de contrôle avant le début de la compétition.
4. Il est interdit à tout membre licencié d'administrer, d'aider, d'encourager ou d'inciter à administrer une substance dopante à un licencié actif. Cette interdiction ne s'applique pas au médecin du sport qui, en cas d'indication médicale, prescrit ou administre au sportif un médicament contenant une substance dopante. Ce médecin est tenu, soit d'inviter le licencié sportif à se retirer de la compétition, soit d'établir le certificat prévu à cette disposition.
5. Tout licencié actif est tenu, à la requête de l'instance de contrôle, de se soumettre à tout moment au contrôle de dopage.
6. Les organisateurs d'une compétition sont tenus, sur demande, de collaborer, dans la mesure de leurs possibilités, avec l'instance de contrôle en vue d'assurer le déroulement correct des opérations de contrôle.
7. Le licencié actif convaincu, à l'occasion d'une compétition, de dopage ou de refus du contrôle perd tout bénéfice de sa participation à ladite compétition, ainsi que des résultats obtenus, qui ne sont pas homologués.

8. Sans préjudice de la sanction prévue à point 7, le licencié actif qui contrevient aux points 2 ou 5 encourt une suspension de 3 mois à 3 ans et, en cas de récidive, une suspension pouvant aller jusqu'à l'exclusion à vie.
9. Tout membre licencié qui administre, aide, encourage ou incite à administrer une substance dopante à un licencié actif encourt une suspension de 1 à 3 ans et, en cas de récidive, l'exclusion à vie.
10. Tout membre licencié qui entrave l'action des responsables de l'instance de contrôle ou qui, en tant que collaborateur, responsable ou organisateur d'une compétition, reste en défaut de prêter aux précités l'aide qu'ils sollicitent encourt une suspension de 3 mois à 1 an. En cas de première récidive, la durée de la suspension est de 1 à 2 ans; en cas de deuxième récidive, le membre licencié est exclu à vie.

Les officiels peuvent procéder ou faire procéder à des tests de dopage et/ou de l'alcoolémie conformément à la procédure prévue à l'annexe «L» du code sportif international.

ARTICLE 27: APPLICATION DES PÉNALITÉS

A. LES PÉNALITÉS REPRISES À L'ARTICLE 26

1. En première instance:
 - par les commissaires sportifs pour des faits ou actes se produisant lors d'une épreuve ou d'un meeting
 - par le BE de la CS (uniquement pour la prononciation d'un blâme)
 - par le Conseil de discipline pour des faits ou actes n'ayant pas été sanctionnés par les commissaires sportifs ainsi que pour les contestations n'ayant pas pour objet des faits ou actes qui se sont produits lors d'un meeting.
2. En appel
 - par le tribunal d'appel pour toute pénalité infligée par les commissaires sportifs, le BE de la CS ou par le Conseil de discipline.

B. COMPÉTENCES DU CONSEIL DE DISCIPLINE

1. Les pénalités reprises à l'article 26 sanctionnant des infractions au code sportif international ou à ses annexes, au présent code sportif national ou aux règlements particuliers, commises par les organisateurs, les officiels, les concurrents, les conducteurs ou toute autre personne ou organisation peuvent être infligées par le Conseil de discipline.
2. Les pénalités pourront, le cas échéant, être cumulées ou appliquées avec sursis.
3. Les pénalités infligées par les commissaires sportifs peuvent être aggravées par le Conseil de discipline.

ARTICLE 28: PÉNALITÉS

A. LE BLÂME

Cette pénalité, notifiée à l'intéressé, est répertoriée dans un dossier tenu par la Commission Sportive. Une accumulation de blâmes peut donner lieu à d'autres pénalités.

B. L'AMENDE

1. Le montant maximum d'une amende est de € 3'000.
2. Toute amende doit être payée dans les 8 jours de la date d'envoi de la décision. Tout retard dans le paiement entraîne une suspension de la licence jusqu'au paiement de l'amende.
3. Tout concurrent est garant du paiement d'une ou des amende(s) infligée(s) à un pilote.
4. Les amendes reviennent à la CS.
5. Une accumulation d'amendes peut donner lieu à d'autres pénalités.

C. L'EXCLUSION

1. L'exclusion d'une épreuve ou l'exclusion d'un meeting a comme résultat immédiat que l'intéressé ne peut plus participer à l'épreuve ou aux épreuves du meeting en question. Cette pénalité entraîne la perte du droit d'inscription ainsi que de tout prix éventuellement remporté et elle oblige le pénalisé à restituer le cas

échéant, tout prix remporté.

2. Si une mise hors course est prononcée par les commissaires sportifs alors que le classement provisoire est déjà affiché, seuls les commissaires sportifs ont le pouvoir de décider si ou non les concurrents et pilotes qui suivent immédiatement au classement celui qui a été exclu prennent la place de ce dernier, et les autres classés remontent d'une place.

D. LA SUSPENSION

1. Une suspension peut être soit nationale, c'est-à-dire limitée aux épreuves organisées sous l'égide de l'ASN sur le territoire de laquelle la suspension a été infligée, soit internationale.
Dans le premier cas, la CS doit apposer une surcharge au timbre gras «NON VALABLE POUR (nom du pays)» sur la licence.
Dans le deuxième cas, l'intéressé est tenu de remettre sa licence à la CS, qui la lui rendra à l'expiration de la période de suspension.
Dans les deux cas, tout retard dans la remise de la licence s'ajoutera à la période de la suspension.
Celle-ci commencera le jour où la suspension a été prononcée.
Le pouvoir judiciaire décide si la suspension entraînant le retrait d'un type de licence (pilote, concurrent, etc.) entraîne également le retrait des autres types de licences du titulaire.
2. La suspension nationale ou internationale peut être prononcée avec sursis. La juridiction compétente précisera la période pendant laquelle le sursis restera d'application. Il appartient aux instances judiciaires de la déchéance du sursis.
3. La suspension rend nuls les engagements contractés antérieurement pour des épreuves prévues sur le(s) territoire(s) de(s) l'ASN pour lesquels la suspension a été prononcée. Les droits d'inscription pour ces épreuves ne seront pas restitués.
4. Après l'exécution de la moitié de la peine prononcée par la juridiction, l'autorité sportive concernée peut remettre la partie restante de la suspension.

E. LA DISQUALIFICATION, C'EST-À-DIRE SUSPENSION A VIE

1. Une personne physique ou morale, ayant été disqualifiée ne pourra plus prendre part à aucune compétition organisée sous l'autorité de la FIA et de la CS.
2. L'autorité sportive (CS) peut lever la disqualification.

ARTICLE 29: PROCÉDURE

A. LES COMMISSAIRES SPORTIFS

1. Au moins trois commissaires sportifs (le nombre sera toujours impair) doivent être présents lors de chaque épreuve. Ils statuent collégalement et à la majorité des voix. Ils statuent dans les meilleurs délais relativement à toute infraction aux règlements ou tout incident survenant au cours d'une épreuve (faits de course). Ils peuvent exploiter toute source d'information qu'ils estimeront utile en vue de l'établissement de la vérité (témoignages, enregistrement vidéo ou audio, analyses, expertises, ...) et toutes les personnes sont tenues de leur fournir une assistance loyale dans le cadre de l'exercice de leurs fonctions.
2. Lors des faits ou actes qui se produisent pendant une épreuve ou un meeting, les commissaires sportifs doivent, dans la mesure où les circonstances le permettent, entendre dans les délais les plus brefs les personnes présumées d'avoir commis une infraction ainsi que les témoins éventuels. Ces personnes doivent être convoquées par écrit. La lettre de convocation doit indiquer l'objet de la convocation. Au cas où le contrevenant ne se présente pas, il pourra être jugé par défaut; il sera dans ce cas informé par lettre recommandée des décisions prises à son encontre.
3. La notification des décisions prises par les commissaires sportifs doit en principe être faite par lettre recommandée avec accusé de réception endéans les trois jours qui suivent le jour de la décision.
4. Au cas où un candidat à une épreuve ou un pilote commettrait une infraction grave, les commissaires sportifs pourront décider de saisir directement le BE en vue d'une tentative de conciliation préalable à un éventuel renvoi devant le Conseil de discipline, conformément au point B) du présent article.
5. Si les commissaires sportifs ont à connaître d'une infraction commise et qu'aucune décision à ce sujet n'a pu être prise à l'heure où le classement est normalement officialisé, ils suspendront le classement jusqu'au moment de leur décision.

Si une pénalité est prononcée, le classement ne pourra être officialisé qu'à l'expiration du délai pour interjeter appel.

Si toutefois l'infraction commise ou la réclamation déposée ne sont susceptibles d'affecter qu'une partie du classement, l'autre partie pourra être officialisée.

6. La distribution des prix n'aura lieu qu'une fois le classement officialisé. Si la rédaction du classement définitif est suspendue à la suite d'un appel, le classement sera déclaré provisoire, et la remise de prix aura uniquement lieu pour les parties du classement qui ne sont pas susceptibles d'être modifiées à la suite de l'appel.
7. Si, à la suite de circonstances particulières, l'organisateur est dans l'impossibilité de dresser un classement de l'épreuve dans un délai raisonnable, il lui appartient de faire parvenir à chaque concurrent les résultats par lettre recommandée; l'envoi sera fait au plus tard deux jours après le jour de la fin de l'épreuve.
8. Pour toute participation officielle d'un commissaire sportif luxembourgeois à une épreuve à l'étranger, une autorisation du BE est de rigueur.
9. Lors de chaque épreuve les commissaires sportifs rempliront obligatoirement le formulaire « rapport de l'épreuve » et ainsi que le formulaire d'évaluation.

B. LE BE DE LA CS

1. Le BE de la CS a uniquement le pouvoir judiciaire en matière de blâme.

C. LE CONSEIL DE DISCIPLINE ET LE TRIBUNAL D'APPEL

2. Le concurrent doit être convoqué par lettre recommandée envoyée 10 jours avant la date de l'audience. Il peut se faire assister de conseils. Si le contrevenant fait défaut à l'audience, le jugement est prononcé par défaut.
3. L'audience est publique. Néanmoins, le président peut donner le huis clos. Cette décision est sans recours.
4. Chaque partie ainsi que les officiels ont le droit de faire convoquer des témoins. Les frais de déplacement des témoins convoqués par le contrevenant et par la partie civile sont à leur charge. Les frais de déplacement des témoins cités par la CS seront à charge de la partie pénalisée.
5. Le Conseil de discipline et le tribunal d'appel délibèrent à huis clos en absence de toute autre personne. Tous les membres sont tenus par le secret de la délibération.
6. Ces deux instances doivent siéger dans un délai raisonnable.

ARTICLE 30: RÉCLAMATIONS

A. DROIT DE RÉCLAMATION

1. Toute réclamation au sujet de faits ou d'actes qui se sont produits lors d'une épreuve ou d'un meeting sera examinée par les commissaires sportifs.
2. Lors d'une épreuve ou d'un meeting, le droit à la réclamation appartient aux seuls concurrents régulièrement inscrits à l'épreuve qui s'estiment lésés par une quelconque décision, acte ou mission d'un organisateur, d'un officiel, d'un autre concurrent ou d'un pilote et de toute autre personne étant impliquée dans une épreuve à laquelle il prend ou a pris lui-même part. Il ne peut y avoir de réclamation contre une décision du collège des commissaires sportifs.
3. Tout concurrent a le droit de donner à un tiers une procuration rédigée et signée en bonne et due forme pour déposer une réclamation.

B. INTRODUCTION DE LA RÉCLAMATION

1. Sous peine de nullité, toute réclamation doit être présentée par écrit et signée, soit au directeur de course, soit au collège des commissaires sportifs, par le concurrent avec la mention de la date et de l'heure de l'introduction de la réclamation. Le plaignant doit exposer les faits ou actes concrets qui sont à la base de la réclamation: toute réclamation basée sur des considérations générales (p.ex. «non-conformité de la voiture» ou «conduite dangereuse») est nulle.

2. A l'exclusion des actions introduites par les commissaires sportifs, actant en leur qualité d'officiels, toute réclamation doit être accompagnée d'une caution de € 125.
Si la réclamation est reconnue fondée et l'acquittement complet, la caution sera remboursée. En outre, si une réclamation a pour objet la non-conformité d'une voiture et nécessite le démontage de la voiture, les dispositions de l'article 31 relatives au démontage sont d'application.
3. Toute réclamation présentée au directeur de course, devra être transmise par ce dernier aux commissaires sportifs.

C. DÉLAIS D'INTRODUCTION D'UNE RÉCLAMATION

1. Sous peine de nullité, la réclamation contre l'engagement des concurrents ou des pilotes et contre la distance annoncée pour un parcours doit être présentée au plus tard une heure après la fermeture des vérifications, sauf si les commissaires sportifs jugent nécessaires, pour des raisons bien définies, de prolonger ce délai. Si ces vérifications ont lieu dans un pays étranger à celui de l'organisateur, tout représentant de l'ASN est habilité à recevoir la réclamation. Il doit la transmettre d'urgence aux commissaires sportifs de l'épreuve.
2. La réclamation contre un handicap et contre la composition des séries doit être présentée au plus tard une heure avant le départ de l'épreuve.
3. La réclamation contre une décision prise par un commissaire technique doit être présentée immédiatement après la décision par le concurrent concerné.
4. La réclamation contre une erreur ou une irrégularité commise au cours d'une compétition, contre la non-conformité des véhicules aux règlements le régissant, contre le classement établi en fin de compétition doit être présentée au plus tard 30 minutes après l'affichage du classement provisoire de la compétition sauf pour les slaloms (voir prescriptions générales des slaloms).

ARTICLE 31: DÉMONTAGE D'UNE VOITURE

A. PROCÉDURE

La réclamation ayant comme objet la non-conformité d'une voiture s'effectue de la manière suivante:

1. la réclamation doit porter sur un ou plusieurs éléments visés au point B. «Phases de démontage».
2. pour chaque phase, le concurrent plaignant paiera dans les mains des commissaires sportifs:
 - la caution de réclamation (€125)
 - les frais de démontage et de remontage tels que stipulés pour chaque phase reprise ci-dessous et qui sont destinés à couvrir les frais encourus par le concurrent qui doit démonter/remonter la partie correspondante.Les montants sont à fixer par les commissaires sportifs dans les fourchettes indiquées ci-dessous.

B. PHASES DE DÉMONTAGE

1. Pour les courses de côte, circuit et slaloms:
 - phase 1: suspension, roues, direction, carrosserie, freinage
Frais: de € 25 à 495 pour chacun des groupes
 - phase 2: transmission, boîte, pont
Frais: de € 100 à 1.000 pour chacun des groupes
 - phase 3: culasse, soupapes, arbres à cames, alimentation carburant, alésage et course
Frais: de € 250 à 5.000 pour chacun des groupes
 - phase 4: piston, bielles, bloc moteur, vilebrequin, pompe à huile
Frais: de € 1.250 à 25.000 pour chacun des groupes

Tous les démontages non énumérés ci-dessus seront classés par les commissaires sportifs dans l'une des phases 1 à 4.

2. Pour les rallyes:
 - phase 1: une réclamation n'intéressant qu'une partie déterminée de la voiture (moteur, transmission, direction, système de freinage, installation électrique, carrosserie etc.)
Frais: € 500 à 5.000

- phase 2: une réclamation intéressant l'ensemble de la voiture
Frais € 1.250 - groupe N
Frais € 2.500 - groupe A

C. REMARQUES:

1. Les démontages concernant les phases 1, 2 et 3 pourront s'effectuer sur place dans un local mis à la disposition des commissaires techniques par les organisateurs.
2. Le concurrent dont le véhicule est désigné pour un démontage en phase 3 a l'obligation de vidanger son circuit de refroidissement dès l'énoncé de cette mesure.
3. Une période de 4 heures au maximum sera observée avant le dépôt de la culasse.
4. Les démontages concernant les phases 1, 2 et 3 s'effectueront dans les 48 heures, sauf dérogation accordée par les commissaires sportifs. Tous les démontages auront obligatoirement lieu au Grand-Duché du Luxembourg.
5. Pour tous les démontages qui ne seront pas effectués sur place, les commissaires techniques procéderont sur place au plombage des organes mécaniques. Le démontage et la vérification s'effectueront dans le hall du Service Routier de l'ACL.
6. Les démontages seront exécutés par le concurrent ou son mécanicien en présence des commissaires techniques et d'au moins un commissaire sportif délégué à l'épreuve, à l'exclusion de toute autre personne. Les commissaires techniques procéderont à la vérification des mesures, poids, profils, diagrammes des pièces démontées. Ils porteront les données relevées sur une liste en 4 exemplaires correspondant à la phase du démontage.
7. A l'issue des vérifications ce document sera signé par un commissaire technique, un commissaire sportif et le concurrent en cause.

D. RÈGLEMENT FINANCIER DU LITIGE

Lorsqu'une décision définitive est prise concernant la conformité ou la non-conformité de la voiture, le règlement financier du litige s'effectue de la manière suivante:

1er cas: le plaignant a raison:

- le plaignant est remboursé intégralement
- le succombant (concurrent fautif)
 - a. supporte les frais effectifs du démontage et du remontage,
 - b. doit verser à la CS de l'ACL une amende de 1.240 €,
 - c. peut perdre les points acquis dans ce championnat (uniquement dans le cas de cylindrée non conforme) et être exclu de tous les championnats,
 - d. peut être déféré devant le Conseil de discipline pour d'autres sanctions.

2e cas: le plaignant n'a pas raison:

- le plaignant
 - a. ne récupère pas les frais du démontage et du remontage
 - b. voit sa caution de réclamation versée à la CS
- le concurrent innocenté reçoit les frais du démontage et du remontage à concurrence du barème repris à l'article 31.B ci-dessus.

3e cas: le démontage a lieu sur décision des commissaires sportifs

- la voiture n'est pas conforme (voir 1er cas)
- la voiture est conforme: le concurrent supportera les frais effectifs des opérations de démontage et de remontage.

E. REFUS DE DÉMONTAGE

1. Tout refus par un concurrent de se soumettre à un démontage dans les formes et délais prescrits entraîne le déclassement de son véhicule nonobstant toute autre sanction pouvant être prise par les juridictions compétentes. Il se verra infliger une amende qui ne peut pas être inférieure au montant de la caution de la réclamation.

Il peut perdre tous les points acquis dans le championnat et être exclu de tous les championnats sur décision du Conseil de discipline.

ARTICLE 32: RÉCLAMATIONS IRRECEVABLES

Sont irrecevables:

- les réclamations «collectives», c'est-à-dire signées par plusieurs concurrents
- les réclamations introduites contre plusieurs concurrents
- les réclamations présentant un vice de forme
- les réclamations contre les décisions prises par les juges de faits dans l'exercice de leurs fonctions indiquées à l'article 149 du code sportif international.

ARTICLE 33: UNICITÉ DES COMPÉTITIONS

Aucune autorité sportive n'a le droit de décider qu'une compétition sera recommencée.

ARTICLE 34: RÉCLAMATIONS, ACTES DE MAUVAISE FOI ET FAUX TÉMOIGNAGES

Lorsque l'auteur de la réclamation est de mauvaise foi ou lorsqu'un des témoins cités fait une fausse déclaration, ces personnes peuvent encourir une des pénalités reprises à l'article 26 du présent code sportif national.

Le Conseil de discipline a toute liberté de décider si un concurrent est de mauvaise foi.

ARTICLE 35: APPELS

A. DROIT D'APPEL

1. Toute personne ayant encouru une pénalité a le droit d'interjeter appel contre cette décision, à condition qu'elle en informe dans les délais prescrits:
 - la juridiction ayant prononcé la pénalité de son intention d'interjeter appel,
 - l'autorité sportive compétente (CS) de sa décision de faire appel.
2. Le BE a le droit d'interjeter appel contre les décisions des commissaires sportifs et du Conseil de discipline.
3. Le tribunal d'appel aura à connaître de tout appel qui lui sera transmis par le BE de la CS.
4. Sauf pour les appels interjetés par le BE, les pouvoirs sportifs siégeant en degré d'appel estimant que l'intention d'aller en appel est abusif prononceront une suspension de licence et une amende d'au moins de € 620. Les pouvoirs sportifs siégeant en degré d'appel ont toute liberté pour décider si un appel est abusif.

B. FORME DE L'APPEL

1. Appel contre une décision des commissaires sportifs:
 - lorsque le contrevenant est présent, la notification de l'intention d'interjeter appel doit être effectuée par écrit auprès des commissaires sportifs dans l'heure qui suit la notification de la décision lorsque le contrevenant fait défaut, il perd le droit d'interjeter appel.
 - la confirmation de la décision d'interjeter appel doit être introduite dûment motivée par lettre recommandée auprès du secrétariat de la CS endéans les 2 jours qui suivent le jour de la notification de la sanction.
2. Appel contre une décision du Conseil de discipline:
L'appel doit être interjeté par lettre recommandée envoyée dans les 8 jours au secrétariat de la CS après réception par écrit du jugement motivé.
3. Appel introduit par le BE:
L'appel doit être introduit par lettre recommandée adressée au secrétariat de la CS dans les 8 jours après réception du jugement écrit. Le secrétaire de la CS le fera parvenir d'urgence aux parties concernées et au tribunal d'appel.

C. CAUTION

Sauf pour le BE la notification de l'intention d'interjeter appel doit être accompagnée de € 1.240 en espèces. Cette caution ne sera remboursée que si le bien-fondé de l'appel est reconnu par un acquittement complet. Elle ne le sera pas si l'intention d'interjeter appel n'est pas confirmée.

D. APPEL SUSPENSIF SUR EXCLUSION DANS UNE ÉPREUVE

L'appel interjeté en vertu des dispositions des articles 180 et suivants du CSI de la FIA contre une décision d'un collège des commissaires sportifs n'a pas d'effet suspensif.

Cependant, sauf en matière de sécurité, sur demande de l'appelant, un collège des commissaires sportifs pourra admettre l'effet suspensif de sa décision à condition de la motiver spécialement sur ce point.

ARTICLE 36: DIFFÉRENDS SPORTIFS

Les pilotes, concurrents, organisateurs, officiels et autres licenciés doivent toujours observer les règlements, ainsi qu'une attitude correcte et sportive, et ce même en dehors de toute compétition ou activité sportive.

Tout différent entre pilotes, participants, organisateurs, officiels et autres trouvant sa cause dans une question sportive, sera de la compétence exclusive des autorités sportives et/ou des instances judiciaires du sport automobile.

Quiconque enfreint les prescriptions du présent article, pourra être sanctionné par une suspension à vie.

ARTICLE 37: PUBLICATION DES DÉCISIONS

1. Toutes les décisions prises lors d'une épreuve doivent en principe être publiées sur un panneau d'affichage officiel dont l'emplacement est décrit dans le règlement particulier de l'épreuve.
2. Tous les concurrents et pilotes sont tenus de s'informer en permanence des décisions publiées en consultant le panneau d'affichage officiel. Ils ne peuvent en aucun cas ignorer les décisions publiées.

ARTICLE 38: ACCEPTATION DES RISQUES INHERENTS AU SPORT AUTOMOBILE

Tout participant au sport automobile déclare connaître et accepter librement les risques inhérents à ce sport. La participation au sport automobile en une qualité quelconque implique donc nécessairement renonciation à mettre en cause la responsabilité de l'ASN ou de tout autre organe, organisateurs, officiels, préposés ou bénévoles, sauf faute lourde de leur part, et ce quel que soit le dommage aux biens ou aux personnes subi.

CHAPITRE IV: LES LICENCES

La licence doit être renouvelée tous les ans. Elle est valable du 1^{er} janvier au 31 décembre de chaque année. Par la demande d'une licence, le licencié se soumet au code sportif international et au code sportif national.

ARTICLE 39: LICENCES DE CONCURRENTS ET DE CONDUCTEURS AUTOMOBILES

1. La participation à une épreuve sportive automobile est soumise à la production d'une (ou de) licence(s). La CS de l'ACL, détentrice du pouvoir sportif, est seule habilitée à accorder des licences de conducteur et concurrent et des licences de concurrents valables pour toutes les épreuves inscrites au calendrier sportif national et international de la saison en cours. Elle a le pouvoir discrétionnaire de refuser la délivrance des licences sur décision motivée et après avis du Conseil de discipline au cas où elle estime que la délivrance peut nuire à l'image du sport automobile en général ou être contraire à des principes et règles particuliers du présent code sportif.

La licence de concurrent et conducteur n'est valable que si le concurrent et conducteur représentent la même personne physique exception pour le slalom, les épreuves d'endurance et rallyes où un équipage court sur la même voiture.

Les demandes en obtention d'une licence sont à présenter au secrétariat de la CS de l'ACL au moyen de formulaires tenus disponible sur le site de l'ACL. Le délai d'obtention des licences est d'au moins **quinze jours** à partir du moment où la demande a été remise en bonne et due forme au secrétariat.

2. De façon générale, pour les licences de conducteur et concurrent, l'obtention est soumise aux conditions suivantes:

- être membre de l'ACL
- être détenteur d'un permis de conduire valable et présenter une photocopie du permis à l'exception pour la licence « Junior »
- remettre une photo récente en format passeport
- remettre sous pli fermé le formulaire (certificat médico-sportif) entièrement rempli et signé par un médecin et le demandeur
- produire un certificat de résidence pour les étrangers habitant au grand-duché
- avoir participé avec succès à un cours de pilotage agréé par la CS.

3. Le renouvellement de la licence de conducteur et concurrent est soumis aux mêmes conditions énumérées au point 1 ci-dessus, exception faite de l'obligation de la participation à un cours de pilotage, sauf décision différente prise par la CS.

4. L'obtention et le renouvellement des licences de concurrent seront accordés conformément aux prescriptions du code sportif international.

5. Les licences de conducteur et concurrent suivantes seront délivrées:

- **la licence concurrent.** Toute personne morale ou physique engagée dans une compétition quelconque est obligatoirement munie d'une licence de concurrent délivrée par son ASN
- **la licence nationale** permettra à son titulaire de prendre part à des épreuves nationales se déroulant dans les pays de l'U.E. (ou assimilés selon décision de la FIA) sans autorisation spéciale. Une telle licence de compétition comportera un drapeau de l'U.E.

- **la licence internationale.** Pour prétendre à une licence internationale FIA pour pilotes, les demandeurs doivent avoir 16 ans révolus au 1^{er} janvier de la première année de validité de la licence. Une exception à cette règle pourra être demandée par l'ASN et accordée si la FIA décide qu'elle est justifiée au vu des résultats et de l'expérience du demandeur, qui devront être soumis et attestés par l'ASN et devront inclure au moins deux années de compétition reconnue par l'ASN.

- a. Degrés de la licence FIA pour pilotes et les épreuves pour lesquelles ils sont requis et valables:

- **Degré A:** requis pour la Formule 1, GP2, le ChampCar et l'IRL et valable pour toutes les autres épreuves inscrites au calendrier international de la FIA excepté celles précisées ci-dessus.
- **Degré B:** requis pour les championnats GT et CMVT de la FIA et les autres courses internationales sur circuit pour les catégories et championnats tels qu'ils pourront être spécifiés dans le règlement de l'ASN du pays organisateur et valable pour toutes les autres épreuves inscrites au calendrier international de la FIA excepté celles précisées ci-dessus.
- **Degré C:** requis pour les championnats d'Autocross, de Rallycross et de Camions de la FIA et valable pour toutes les autres épreuves inscrites au calendrier international de la FIA excepté celles précisées ci-dessus
- **Degré R:** valable pour toutes les épreuves « route » (rallyes, rallyes tout-terrain, courses de côte et les autres épreuves où les départs sont données séparément à chaque concurrent), inscrites au calendrier international de la FIA.

- b. Qualification et conditions de délivrance pour les degrés « C » et « R »

- La licence de **Degré C** est délivrée par l'ACL au demandeur.
Les demandeurs doivent d'abord effectuer une période d'essai avec soit la licence nationale la plus élevée, soit la licence B internationale de la CIK, période au cours de laquelle ils ont été classés dans 5 épreuves dans les deux ans précédant la demande.
 - La licence de **Degré R** est délivrée par l'ACL au demandeur. Les demandeurs doivent avoir effectué une période d'essai avec le degré de licence nationale la plus élevée, période au cours de laquelle ils ont été classés dans 5 épreuves dans les deux ans précédant la demande.
 - c. Qualification et conditions de délivrance pour les degrés « B », « A »
Les licences des degrés A ou B sont délivrées par l'ACL après vérification que les résultats, la compétence et le comportement du pilote sont satisfaisants.
 - Pour l'obtention de la licence de **degré « B »**, le pilote doit avoir terminé et avoir été classé dans au moins 5 courses internationales ou de championnats nationaux dans les 24 mois précédant la demande.
 - Pour l'obtention de la licence de **degré « A »**, les exigences pour l'obtention du degré « B » doivent avoir été respectées, et, en outre, le pilote doit s'assurer que, dans les 24 mois précédant la demande, il a fini parmi les 5 premiers au classement général de 5 courses pour lesquelles la licence de degré « B » est requise, ou que lors de l'année en cours ou de l'année précédente, il a terminé parmi les 5 premiers du classement final d'un championnat pour lequel la licence de degré « B » est requise. La FIA pourra demander à la CS de l'ACL de soumettre le palmarès du pilote pour examen.

Afin de préserver la qualification pour la licence de degré « A » ou « B », le pilote doit participer à au moins une épreuve internationale de la catégorie appropriée par période de 12 mois, faute de quoi il devra être observé à nouveau, à la satisfaction de la CS de l'ACL, pendant les essais pour une épreuve internationale.
 - **la licence internationale pour les épreuves de voitures historiques « H1 »**
La licence internationale historique de pilote est valable pour toutes les épreuves de vitesse reconnues par la FIA pour voitures historiques. Elle est obligatoire pour ces épreuves à moins que le pilote ne soit détenteur de la licence internationale normale de pilote de la FIA, quelle qu'en soit le degré. Les épreuves de vitesse sont celles où la vitesse est l'élément déterminant pour établir le classement, ou celles où une moyenne de vitesse supérieure à 50 km/h sera atteinte.
La licence internationale historique de pilote sera différenciée par un grand H surimprimé.
 - **la licence internationale « C » « Junior »** est destinée à des formules de promotion sur circuit et dont l'obtention est soumise aux conditions suivantes:
 - a) avoir 16 ans minimum jusqu'à la délivrance du permis de conduire (mais jamais au delà des 18 ans révolus)
 - b) remettre sous pli fermé le formulaire (certificat médical) entièrement rempli et signé par le médecin et le demandeur
 - c) remettre une autorisation parentale avec légalisation de la signature des parents
 - d) remettre un diplôme d'école de pilotage sur asphalté agréé par la CS de l'ACL ou une attestation de classement karting de l'année précédente
 - e) cette licence ne peut pas être utilisée au-delà des 18 ans révolus.
 - **la licence journalière** est limitée uniquement pour slaloms, rallyes, coupe rallye et, elle sera **délivrée sur place par les organisateurs pour compte de l'ACL** selon les modalités définies par la CS au cas par cas. Le détenteur d'une licence journalière est considéré comme licencié. Les demandeurs devront produire les documents suivants:
 1. **Permis de conduire valable**
 2. **Certificat médical attestant être apte au sport automobile (validité max. 3 mois).**

La licence journalière a pour but de promouvoir le sport automobile.
Aucun licencié luxembourgeois ayant déjà possédé une licence nationale, soit internationale, ne pourra faire une demande de licence journalière. Le demandeur luxembourgeois aura droit au maximum à **deux délivrances de licences journalières.**
6. La CS peut, à titre exceptionnel, délivrer des licences en-dehors de ces critères. Elle peut également, en cours de saison, retirer des licences, refuser la délivrance de licences même si les critères précédents sont remplis, limiter ou dégrader une licence internationale en licence nationale en motivant sa décision qui doit être basée sur un avis du Conseil de discipline.
 7. Par la simple demande d'une licence, le futur licencié accepte de se conformer aux dispositions des règlements sportifs nationaux et internationaux, et en particulier celles du présent code sportif national et du code sportif international. Il accepte et exécute en particulier les décisions des autorités sportives et autres officiels prises conformément au présent code ou au code sportif international. Tout refus d'exécution, de même que tout recours à des instances judiciaires qui ne relèvent pas du présent code sportif, pourront se traduire, sur décision et après avis de la CS, par une disqualification (suspension à vie) du licencié.
 8. De façon générale, le détenteur d'une licence devra remettre celle-ci au secrétariat de la CS sur décision du Conseil de discipline pour motif de nuisance à l'image du sport automobile en général, et pour manque de respect vis-à-vis des autorités sportives ou officielles ou vis-à-vis des décisions de ces derniers.

9. Le prix des licences est fixé comme suit:
- licence nationale concurrent et conducteur € 125
 - licence internationale « C » concurrent et conducteur (*) € 200
 - licence internationale « B » concurrent et conducteur (*) € 250
 - licence internationale « A » concurrent et conducteur (*) € 300
 - licence internationale « C » «Junior» € 150
 - licence internationale concurrent et conducteur voiture historique € 150
 - concurrent pour 2 engagements (personne physique) € 100 **(seulement pour slaloms)**
 - concurrent (écuries organisatrices) € 250
 - concurrent (personne morale ou physique) € 500
 - licence journalière (**) € 15
- (*) **Sur présentation d'un dossier des résultats précédents**
(**) **Seulement pour slaloms, coupe rallye et rallysprint**

10. Une autorisation de participation à une épreuve internationale (visa) est obligatoire. Cette autorisation sera délivrée par la CS et un délai d'au moins quinze jours est à respecter pour l'obtention d'une telle autorisation.

11. La CS invite tous les détenteurs de licence à avoir un comportement exemplaire dans toutes leurs relations avec le monde automobile et la sécurité routière pendant et en-dehors des manifestations sportives automobiles.

ARTICLE 40: LICENCES DE CONCURRENTS ET DE CONDUCTEURS KARTING

1. Le prix des licences est fixé comme suit:
- licence Karting Loisir € 45
 - licence Karting nationale € 95
 - licence Karting internationale « C » (*) € 120
 - licence Karting internationale « B » (*) € 140
 - licence Karting internationale « A » (*) € 200
 - licence Karting Concurrent personne physique € 120
 - licence Karting Concurrent personne morale € 500
 - licence Karting Aide € 25
- (*) **Sur présentation d'un dossier des résultats précédents**
2. De façon générale, pour les licences de conducteur et concurrent Karting, l'obtention est soumise aux conditions énumérées à l'article 2 de la partie VI du présent Code Sportif National.

ARTICLE 41: LICENCES D'OFFICIELS

A. DÉFINITIONS

1. Sont considérés comme «officiels permanents», les membres:
- du bureau exécutif national et du Conseil de discipline
 - du collège national des commissaires sportifs
 - de la commission de chronométrage
 - de la commission du contrôle technique
2. Sont également considérés comme «officiels» dans une épreuve:
- le directeur de course
 - le ou les directeurs de course adjoints
 - le secrétaire du meeting
 - les responsables des étapes spéciales (rallyes)
 - les starters
 - les juges de fait
 - les juges à l'arrivée
 - les signaleurs
 - les contrôleurs
 - les commissaires de route / piste
 - les commissaires de ravitaillement
 - le médecin-chef (seulement pour les épreuves d'un championnat FIA ou les épreuves candidates pour un championnat FIA).

Seuls les officiels licenciés, (le numéro de leur licence figurant à côté de leur nom dans le règlement particulier) porteront vis-à-vis de la C.S. une responsabilité dans l'organisation de l'épreuve en cause.

3. Le prix des licences d'officiels sont fixé comme suit:

- directeur de course	25 €
- directeur de course adjoint	25 €
- secrétaire du meeting	25 €
- responsable des étapes spéciales (rallyes)	25 €
- starters	25 €
- juge de fait	10 €
- juge à l'arrivée	10 €
- signaleur	10 €
- contrôleur	10 €
- commissaire de route / piste	10 €
- commissaire de ravitaillement	10 €
- médecin-chef (seulement pour les épreuves d'un championnat FIA ou les épreuves candidates pour un championnat FIA).	25 €

B. CRITÈRES D'ATTRIBUTION

Pour obtenir une licence d'officiel (sauf pour celle de commissaire sportif, commissaire technique et de chronométrateur) les intéressés devront réunir les conditions suivantes:

- être âgés de 18 ans au moins
- être de parfaite honorabilité
- s'engager à réunir les conditions requises pour remplir la mission qui leur est confiée
- connaître le code sportif international et le code sportif national
- s'engager à n'exercer d'activité sportive automobile qu'aux épreuves officielles autorisées par la CS
- compléter le formulaire de demande de licence et l'adresser à la CS accompagné du visa du groupement qu'il représente ou dont il fait partie
- acquitter le droit de licence

C. LICENCES DE COMMISSAIRES SPORTIFS OFFICIELS DE L'ACL

La CS délivre des licences de «Commissaire sportif national ou international».

Pour être agréé comme «Commissaire sportif national» le candidat devra satisfaire aux conditions suivantes:

- être membre de l'ACL
- présenter à la CS une demande écrite d'admission au stage
- avoir été commissaire sportif stagiaire à des épreuves de courses de côte, rallye et circuit
- justifier avoir effectué en qualité de stagiaire au moins 5 épreuves sportives automobiles du calendrier national et présenter un certificat d'aptitude délivré par un commissaire sportif officiel qui a surveillé le stage.
- se soumettre à un examen

Pour être agréé comme «Commissaire sportif international» le candidat devra satisfaire aux conditions suivantes:

- être détenteur d'une licence de commissaire sportif national pendant au moins 5 saisons consécutives
- avoir exercé pendant ces 5 ans la fonction de commissaire sportif sur au moins 4 épreuves par an
- avoir été commissaire sportif officiel à des épreuves de courses de côte, rallye et circuit
- présenter à la CS une demande écrite d'admission au stage d'international
- justifier avoir effectué en qualité de stagiaire, accompagné d'un commissaire sportif international, au moins 4 courses à l'étranger et présenter un certificat d'aptitude délivré par un commissaire sportif international qui a surveillé le stage
- se soumettre à un examen

Pour être agréé comme «Commissaire sportif national Karting» le candidat devra satisfaire aux conditions suivantes:

- être membre de l'ACL
- présenter à la CS une demande écrite d'admission au stage
- justifier avoir effectué en qualité de stagiaire au moins 5 épreuves sportives karting du calendrier national et présenter un certificat d'aptitude délivré par un commissaire sportif officiel qui a surveillé le stage
- se soumettre à un examen

Pour toute épreuve à l'étranger, le commissaire sportif ou l'organisateur doit obligatoirement adresser une demande d'autorisation préalable au BE de la CS.

Le BE de la CS peut, après avis du CD, refuser de délivrer une licence de commissaire sportif ou la retirer en cours de saison. Sa décision doit être motivée.

D. LICENCES DE COMMISSAIRES TECHNIQUES

La CS délivre des licences de «Commissaire technique».

Pour être agréés comme «Commissaire technique» les candidats devront satisfaire aux conditions suivantes:

- être membre de l'ACL
- présenter à la CS une demande écrite d'admission au stage
- justifier avoir effectué en qualité de stagiaire le contrôle technique d'au moins 5 épreuves sportives automobiles du calendrier national et présenter un certificat d'aptitude délivré par un commissaire technique officiel qui a surveillé le stage
- justifier d'une qualification professionnelle suffisante
- se soumettre à un examen

Le BE de la CS peut, après avis du CD, refuser de délivrer une licence de commissaire technique ou la retirer en cours de saison. Sa décision doit être motivée.

E. LICENCES DE CHRONOMÉTREURS

Les licences de chronomètres sont délivrées par la CS. Pour l'obtenir, les candidats devront satisfaire aux conditions suivantes:

- être membre de l'ACL
- présenter à la CS une demande écrite d'admission au stage
- justifier avoir effectué en qualité de stagiaire le chronométrage d'au moins 5 épreuves sportives automobiles inscrites au calendrier national et présenter un certificat d'aptitude délivré par un chronométrateur officiel qui a surveillé le stage
- s'acquitter de la licence annuelle de € 25.

Le BE de la CS peut, après avis du CD, refuser de délivrer une licence de chronométrateur, ou la retirer en cours de saison. Sa décision doit être motivée.

F. INDEMNISATION DES COMMISSAIRES SPORTIFS ET TECHNIQUES

Une indemnisation est prévue pour les épreuves au Luxembourg. Un formulaire de demande d'indemnisation devra être remis au secrétariat de la CS dans la semaine qui suit l'épreuve. Les Commissaires Sportifs et Techniques ont droit aux indemnisations suivantes:

- Forfait de € 50 par jour d'épreuve
- Remboursement des frais kilométriques à hauteur de € 0,40 par kilomètre
- Participation de € 80 maximum aux frais de logement sur présentation de la facture et en cas d'épreuves sur plusieurs jours, ou en cas d'hébergement privé un forfait de € 50 sera accordé

G. ÉPREUVES A L'ETRANGER

Toute participation comme officiel à l'étranger nécessite une demande d'autorisation au préalable du BE de la CS.

Sont concernés par cette disposition tous les licenciés titulaires d'une licence d'officiel.

CHAPITRE V: LES OFFICIELS

ARTICLE 42: LE DIRECTEUR DE COURSE

A. DEVOIRS

Les devoirs d'un directeur de course sont repris à l'article 142 du code sportif international. Il devra garantir que le secrétaire de l'épreuve assiste aux réunions du collège et rédige les rapports de réunion.

B. QUALIFICATION

Les conditions requises pour la qualification d'un directeur de course sont les suivantes:

- être titulaire d'une licence «Officiel»
- être âgé de 25 ans au moins et jouir d'une bonne santé
- être de parfaite honorabilité
- avoir exercé la fonction de directeur de course ou de directeur de course adjoint à deux reprises au cours des deux années précédentes et ce dans la même discipline sportive que celle pour laquelle il postule une nouvelle désignation
- lorsque les critères de l'alinéa 4 ne sont pas remplis, il pourra cependant être admis à remplir les fonctions de directeur de course dans un des cas suivants:
 - a) obtenir une dérogation motivée du BE de la CS
 - b) lorsqu'il s'agit d'une autre discipline sportive que celle où il aurait déjà été directeur de course ou adjoint, être secondé par un directeur de course de la discipline concernée
- connaître parfaitement l'épreuve qu'il dirige
- assurer le contact avec tous les officiels et les chefs de tous les services s'occupant de la compétition intéressée
- avoir une autorisation spécifique de la CS pour les épreuves à l'étranger

La CS peut refuser un directeur de course sans motivation.

ARTICLE 43: COLLÈGE NATIONAL DES COMMISSAIRES SPORTIFS

A. DÉFINITION

Il est chargé de la sélection et de la désignation des commissaires sportifs aux épreuves du calendrier sportif national après approbation par le BE de la CS.

B. COMPOSITION DU COLLÈGE

Le collège se compose de tous les commissaires sportifs nommés par le BE de la CS.

Le président et le vice-président de la CS sont membres d'office du collège.

Ne peuvent pas faire partie du collège:

- les membres mis en congé à leur demande
- les membres passibles d'une mesure disciplinaire de suspension
- les membres des (autres) commissions d'exécution

C. DIRECTION DU COLLÈGE

Le collège est dirigé par un président, nommé par le BE de la CS pour une période de deux ans.

Le mandat est renouvelable.

D. FONCTIONNEMENT DU COLLÈGE

Le collège est chargé de la désignation des présidents de collège et des commissaires sportifs à chaque épreuve en tenant compte des souhaits ou doléances des organisateurs.

E. DEVOIRS ET POUVOIRS DES COMMISSAIRES SPORTIFS

1. Devoirs: Article 140 Code Sportif International FIA
Rédaction des rapports d'épreuve, formulaires ACL à compléter
2. Pouvoirs: Article 141 Code Sportif International FIA

F. ACCRÉDITIF DES MEMBRES DU COLLÈGE

Les membres du collège recevront de la CS un accréditif officialisant leur mission. Cet accréditif sera restitué à la CS lorsque son détenteur ne fera plus partie du collège. Les membres du collège s'interdisent de porter cet accréditif lorsqu'ils ne sont pas en mission officielle. Ces accréditifs sont strictement personnels et peuvent être retirés à tout moment sur simple décision du BE de la CS.

ARTICLE 44: COMMISSION DE CHRONOMÉTRAGE

A. DÉFINITION

La commission de chronométrage agréée par la CS est compétente pour le chronométrage de toutes les épreuves nationales et internationales se déroulant au Luxembourg.

B. NOMINATIONS

Tous les membres de la commission de chronométrage sont des officiels et ils doivent donc réunir les conditions générales pour obtenir une licence d'officiel et notamment:

- satisfaire aux prescriptions de la CS définies au chapitre IV de la partie II.
- ils doivent également:
 - posséder les aptitudes physiques et intellectuelles nécessaires
 - n'avoir de préférence aucune attache avec un commerce ou une industrie pouvant profiter du sport automobile
 - ne pas cumuler de fonctions dans les différentes commissions d'exécution de la CS
 - être âgé de 18 ans minimum.

C. DEVOIRS DES MEMBRES (voir article 144 du code sportif international FIA)

D. SANCTIONS

Toute infraction au code sportif international, au règlement particulier d'une épreuve, au présent règlement et à leurs annexes éventuelles, peut entraîner la non homologation des résultats de l'épreuve et peut, en plus, être l'objet des sanctions.

ARTICLE 45: COLLEGE DES COMMISSAIRES TECHNIQUES

A. DÉFINITION

Le collège des commissaires techniques agréé par la CS est compétent pour les vérifications techniques de toutes les épreuves nationales et / ou internationales organisées au Luxembourg.

B. NOMINATIONS

Tous les membres du collège des commissaires techniques sont des officiels et ils doivent donc réunir les conditions générales pour obtenir une licence d'officiel et notamment:

- satisfaire aux prescriptions de la CS définies au chapitre IV de la partie II
- ils doivent également:
 - posséder les aptitudes physiques et intellectuelles nécessaires,
 - n'avoir de préférence aucune attache avec un commerce ou une industrie pouvant profiter du sport automobile,
 - être âgé de 18 ans minimum.

C. DEVOIRS DES MEMBRES voir article 145 code sportif international FIA

Tout membre a, comme officiel, durant et même hors de son temps de prestation, des engagements envers les organisateurs, les participants à une épreuve, la CS et ses commissions; il doit être conscient que ses actes et / ou paroles peuvent atteindre la commission, dont il fait partie et par conséquent, le président ou un autre membre.

Ils sont chargés de toutes vérifications concernant les organes mécaniques des automobiles. Ils devront:

- exercer leur contrôle, soit avant, pendant ou après le meeting,
- employer des instruments de contrôle approuvés ou acceptés par le BE de la CS,
- ne communiquer les résultats de leurs opérations qu'aux commissaires sportifs et au directeur de course, à l'exclusion de tout autre personne,
- établir et signer leurs procès-verbaux et les remettre à celle des autorités ci-dessus désignées, qui leur aura donné l'ordre de les établir.

CHAPITRE VI: LES VOITURES

ARTICLE 46: NUMÉROS DE COMPÉTITION

1. Suivant CSI FIA chapitre XVII
2. L'usage en dehors de la compétition d'une voiture munie de numéros de compétition avant ou après une épreuve donnera lieu à des sanctions laissées à l'appréciation du Conseil de discipline. Dans tous les cas, une amende de € 65 pourra être infligée au concurrent et au conducteur conformément à l'article sur l'«apposition de motifs et d'inscriptions» de la partie II, chapitre II du présent code sportif national.

ARTICLE 47: RÈGLEMENT RELATIF À LA PUBLICITÉ SUR LES VOITURES

La publicité au Luxembourg est autorisée dans les conditions suivantes:

1. Les surfaces et emplacements sont libres pour autant que le véhicule reste conforme aux prescriptions du code de la route.
2. Aucun panneau publicitaire entraînant une modification de la carrosserie du profil du véhicule, ou faisant saillie, n'est autorisé.
3. L'organisateur a le droit d'apposer de la publicité sur les plaques et les numéros de compétition qu'il remet gratuitement aux participants.
Si le concurrent accepte de porter d'autres publicités proposées par l'organisateur, celui-ci doit lui consentir une remise sur le droit d'engagement. Cette clause devra figurer dans le règlement particulier de l'épreuve. De plus, la nature de cette publicité devra être précisée dans le règlement particulier de l'épreuve et sur le bulletin d'engagement. Un organisateur ne peut imposer à un concurrent aucune publicité qui soit en contradiction avec les accords publicitaires que le concurrent aura déjà signés pour la voiture et l'équipage concernés.
4. Toute publicité à caractère politique ou immoral est interdite.
5. Les glaces et vitres des voitures doivent rester vierges de toute inscription, à l'exception d'une bande avant d'une hauteur maximum de 8 cm sur la partie supérieure du pare-brise et, à condition que la visibilité reste efficace, d'une bande sur la lucarne arrière ou d'inscriptions sur les vitres latérales. La CS pouvant accorder une dérogation à cet article, la réglementation en vigueur devant être reprise intégralement dans le règlement particulier de l'épreuve.
6. En aucun cas, la CS ne sera appelée à trancher un différend en ce qui concerne une question publicitaire entre un concurrent et une firme commerciale.
7. La publicité doit respecter la loi luxembourgeoise, notamment en matière de publicité pour le tabac.

ARTICLE 48: PRESCRIPTIONS TECHNIQUES RELATIVES AUX VOITURES

Selon Annexe J du CSI FIA en vigueur et du code sportif national

ARTICLE 49: RESPECT DU GROUPE DANS LEQUEL UNE VOITURE EST ENGAGÉE

Toute voiture engagée dans un certain groupe doit prendre part à l'épreuve dans ce groupe.

En cas de non conformité de cet engagement avec la réalité, la mise hors course du concurrent de cette voiture sera prononcée par les commissaires sportifs, sur proposition des commissaires techniques ou du directeur de course. D'autres sanctions peuvent être appliquées par le Conseil de discipline. Toutefois, dans des cas exceptionnels et si l'erreur du concurrent en cause est jugée involontaire, les commissaires techniques pourront proposer au directeur de course et aux commissaires sportifs de replacer le véhicule dans le groupe auquel il appartient réellement.

ARTICLE 50: BRUIT ÉMIS PAR LES POTS D'ÉCHAPPEMENT DES VOITURES

Selon Annexe « J » du CSI FIA en vigueur

ARTICLE 51: CARBURANT - COMBURANT

Selon Annexe « J » du CSI FIA ; article 252 en vigueur

ARTICLE 52: RÈGLEMENT DES GROUPES

A. DEFINITION DES GROUPES

1. Groupe N / LN / R

Classe 1	jusqu'à	1600
Classe 2	plus de	1600 à 2000
Classe 3	plus de	2000 à 3000
Classe 4	plus de	3000

2. Groupe A / LA / R

Classe 5	jusqu'à	1600
Classe 6	plus de	1600 à 2000
Classe 7	plus de	2000 à 3000
Classe 8	plus de	3000

3. Groupe SP

Classe 9	jusqu'à	2000
----------	---------	------

4. Groupe GT (GT1, GT2, GT3 confondus), RGT

Classe 10	jusqu'à	2000
Classe 11	plus de	2000 à 3500
Classe 12	plus de	3500

5. Groupe voitures historiques
Voitures de tourisme et GT / annexe K (période: G1, G2, H1, H2)

Classe 13	jusqu'à	1600
Classe 14	jusqu'à	2000
Classe 15	plus de	2000

Voitures de compétition (monoplaces et biplaces de course) / **annexe K** (période: GR, HR)

Classe 16	jusqu'à	1600
Classe 17	jusqu'à	2000
Classe 17a	plus de	2000

6. Groupe E2-SH / E1 – national / E1 – EX (voitures expérimentales)

Classe 18	jusqu'à	1600
Classe 19	plus de	1600 à 2000
Classe 20	plus de	2000 à 3000
Classe 21	plus de	3000

7. Groupe E2 – SC (CN / C3 / confondus)

Classe 22	jusqu'à	1600
Classe 23	plus de	1600 à 2000
Classe 24	plus de	2000 à 2500 - C3
Classe 25	plus de	2500 à 3000 - CN

8. Groupe D / E E2 – SS (Formule internationale / Formule libre / Formule de marque)

Classe 26	jusqu'à	1600
Classe 27	plus de	1600 à 2000
Classe 28	F3	
Classe 29	plus de	2000 à 3000
Classe 30	F3000	

B. VOITURES ADMISES

Seront admis les véhicules répondants aux prescriptions de l'Annexe J en vigueur:

Catégories et groupes:

1. Catégorie I:¹

- Groupe N: Voitures de Production
- Groupe A: Voitures de Tourisme (incluant «World Rally Car», «Super 1600»)
- Groupe R: Voitures de Tourisme ou de Grande Production de Série (R1 / R2 / R3 / R3T / R3D)
- Groupe SP: Voitures de Super Production

2. Catégorie II:²

- Groupe RGT: Voitures GT de Production
- Groupe GT1: Voitures de Grand Tourisme
- Groupe GT2: Voitures de Grand Tourisme
- Groupe GT3: Voitures de Grand Tourisme de Coupe
- Groupe CN: Voitures de Sport-Production
- Groupe D: Voitures de Course de Formule Internationale F3 (les F3 des années, 2011 et 2012 devront répondre aux prescriptions de l'annexe « J » en vigueur article 275 CSI FIA)
- Groupe E: Voitures de Course de Formule Libre (Définition et éligibilité suivant article 277 de l'annexe « J » de la FIA de l'année 2012)

¹ **Voitures de production de série (Catégorie I):**

Voitures au sujet desquelles a été constatée, à la demande du constructeur, la fabrication en série d'un certain nombre de voiture identiques dans une période de temps données, et destinées à la vente normale à la clientèle.

Les voitures doivent être vendues conforme à la fiche d'homologation.

² **Voitures de compétition (Catégorie II):**

Voitures construites à l'unité et uniquement destinées à la compétition.

3. LN / LA

Les véhicules en groupe "N" ou en groupe "A" **sont autorisées pendant une période supplémentaire de quatre années suivant l'expiration de leur homologation.** Ces véhicules devront respecter les règlements techniques de l'Annexe J de la FIA de l'année en cours et être conformes à la dernière version de leur fiche d'homologation.

4. Groupe E1 / réglementation technique E1 national.

Les véhicules assimilables à la Catégorie I (voir Article 251-1.1) doivent satisfaire aux critères d'homologation d'un des règlements d'homologation de la FIA, et leur structure (châssis / coque) d'origine doit rester identifiable à tout moment, sauf pour les voitures modifiés suivant notre règlement national E1

C. REGLEMENT TECHNIQUE DU GROUPE E1 NATIONAL

1. Généralités

Tous les articles se réfèrent à l'Annexe J du CSI. Toutes les données de la catégorie 1 de l'article 277 du CSI sont à respecter en plus des spécifications suivantes:

2. Voitures admises

Admis sont exclusivement les voitures de tourisme et voitures GT fermées selon l'article 277 du CSI de la catégorie 1 FIA (voir article 251.1.1) avec 4 roues indépendantes. Les voitures doivent être équipées d'un toit rigide, les variantes « hard-top » sont acceptées. Sont défendus les voitures avec roues non-couvertes ainsi que celles équipées avec des pare-boues dirigeables.

Seront acceptées, les véhicules dont l'homologation FIA (Groupes 1, 2, 3, 4, N, A, B) est périmée. Il est de même pour les Groupes nationaux étrangers en possession de leur passeport technique.

3. Carrosserie

Les voitures doivent disposer au moins de deux portes en état de fonctionnement, une côté pilote ainsi qu'une côté copilote. La hauteur minimum de la voiture est de 1.000 mm et ne peut dépasser 1.600 mm. Le point de mesure est à définir au point le plus haut du toit du véhicule.

La largeur minimale de la carrosserie résulte des deux sièges identiques pilote et copilote montés un à côté de l'autre.

L'habitacle doit obligatoirement être conçu pour deux personnes. La partie supérieure de la roue y compris le pneumatique, mesuré verticalement depuis le moyeu de roue, ne dépassera en aucun cas le bord de l'aile. L'habitacle ainsi que le coffre doivent comporter un fond métallique ou un fond de fibre de carbone.

Les épaisseurs minimales sont de 0,70 mm pour le fond métallique et de 1,00 mm pour le fond de fibre de carbone.

4. Classes de cylindrée

- jusqu'à 1600 cm³
- de 1601 cm³ à 2000 cm³
- de 2001 cm³ à 3000 cm³
- au dessus de 3000 cm³

5. Mode de calcul pour le classement des voitures équipées d'un turbo respectivement d'un compresseur
Coefficients:

Moteurs essence, cylindrée effective x 1,7

Moteurs diesel, cylindrée effective x 1,5

Moteurs avec compresseur mécanique (aussi bien essence que diesel), cylindrée effective x 1,4

Lors d'une combinaison de plusieurs turbos, respectivement compresseurs, cylindrée effective x 2,0

Pour les moteurs rotatifs, le mode de calcul est le suivant:

1,5 x (volume maximum moins volume minimum)

pour le calcul de la cylindrée la valeur du cercle 3,1416 est à appliquer.

6. Cylindrée maximum

Exclusivement pour voitures avec suralimentation la cylindrée effective est limitée à maximum 4000 cm³.

7. Poids minimum

Dépendant de la cylindrée, respectivement cylindrée de classement, les poids minima sont:

jusqu'à 1150 cm ³	650 kg
de 1151 cm ³ à 1300 cm ³	680 kg
de 1301 cm ³ à 1600 cm ³	730 kg
de 1601 cm ³ à 2000 cm ³	790 kg
de 2001 cm ³ à 2500 cm ³	820 kg
de 2501 cm ³ à 3000 cm ³	840 kg
de 3001 cm ³ à 3500 cm ³	860 kg
de 3501 cm ³ à 4000 cm ³	940 kg
de 4001 cm ³ à 5000 cm ³	990 kg
de 5001 cm ³ à 6000 cm ³	1.040 kg
de 6001 cm ³ à 7000 cm ³	1.100 kg
au dessus de 7000 cm ³	1.150 kg

Les poids minima indiqués doivent être respectés durant toute la durée du meeting, et même après le dépassement de la ligne d'arrivée. Le poids de la voiture est déterminé, sans pilote ou copilote à bord et sans ajout ni vidange de carburant ni d'autres substances. L'installation de lest est autorisé, il doit être de matériel solide et sera boulonné soit dans l'habitacle soit dans le coffre.

8. Système d'extinction

Pour toutes les voitures un système d'extinction homologué FIA est fortement recommandé.
Un extincteur manuel (minimum 4kg / 2x2kg) homologué est obligatoire.

A partir du 1^{er} janvier 2013 un système d'extinction homologué FIA sera obligatoire.

9. Article 277 du CSI

Les articles suivants sont appliqués:

- 253.4 Sécurité du système de freinage
- 253.13 Coupe-circuit
- 253.3.1 Canalisations de carburant, pompes et filtres
- 253.3.2 Spécifications et installation
- 253.6.1 Ceintures de sécurité, harnais
- 253.9 Rétroviseurs
- 253.10 Anneau de prise en remorque
- 253.15 Protection contre l'incendie, paroi anti-feu
- 253.16 Sièges, ancrages et supports de sièges
- 259.6.4 Orifices de remplissage et bouchons
- 259.7.4 Récupérateur d'huile
- 275.7.2 Système d'huile
- 275.9.3 Marche arrière
- 275.10.3.1 Bras de suspension
- 275.12.2 Matériaux des roues

Les articles suivants ne sont pas à appliquer:

- 275.10.3 Bras de suspension
- 275.14.5 Feu arrière
- 275.14.6 Appuie-têtes
- 283.3.1 Coupure automatique de carburant

10. Siège

Le siège doit être homologué FIA et doit au minimum porter le standard 8855-1999.

- Ancrages et supports de sièges:
Les ancrages doivent être conforme à l'article 253-16 de l'annexe J du CSI.
Les ancrages de série peuvent être enlevés.

11. Réservoirs de sécurité

Le réservoir d'origine est toléré pour l'année 2012. Un réservoir de sécurité homologué FIA, FT3, FT3.5 ou FT5 est cependant fortement recommandé.

À partir du 1^{er} janvier 2013, le réservoir d'origine pour tous les groupes devra obligatoirement être remplacé par un réservoir de sécurité homologué par la FIA (spécification FT3, FT3.5 ou FT5).

Le réservoir, y inclus le tuyau de remplissage et la couverture étanche doivent se trouver devant la paroi de l'habitacle avant ou derrière la barre principale de la cage.

Le tuyau de remplissage du réservoir doit être étanche aux liquides et protégé par une paroi anti-feu, respectivement le réservoir doit être couvert par une couverture étanche afin de garantir la séparation entre le pilote et l'habitacle.

- Article 259.6.4 Orifices de remplissage et bouchon seulement en cas de réservoir de sécurité:
6.4.1 Les bouchons des orifices et reniflards doivent être conçus de manière à assurer un blocage effectif réduisant les risques d'ouverture accidentelle par suite d'un choc violent ou d'une fausse manœuvre en le fermant.
6.4.2 Les orifices de remplissage, reniflards et bouchons ne doivent pas saillir de la carrosserie.
6.4.3 Les orifices de remplissage et reniflards doivent être placés dans des endroits où ils ne seraient pas vulnérables en cas d'accident.

12. Article 259.7.4 Récupérateur d'huile

Si une voiture possède un système de lubrification muni d'une mise à l'air libre, celle-ci doit déboucher dans un récupérateur d'une capacité d'au moins 3 litres. Le récupérateur devra soit être réalisé dans un matériau transparent, soit comporter un panneau transparent.

Le réservoir d'huile de la lubrification à carter sec ne pourra se trouver uniquement dans l'habitacle dans les conditions suivantes:

- Il devra être fixé dans les abords de la cloison avant (entre moteur et habitacle)
- Une cloison étanche et anti-feu sera installée entre le réservoir et l'habitacle, la conception de l'ensemble doit être d'une construction stable, tôle d'acier avec une épaisseur minimale de 0,8 mm ou en aluminium avec une épaisseur minimale de 2,0 mm.
- Excepté de ce qui précède, tout autre réservoir d'huile est strictement interdit dans l'habitacle.

13. Suspension

L'article 275.10.3 n'est pas à appliquer, mais le chromage de tout élément de suspension est interdit.

14. Filets article 253.11

Pour les épreuves sur circuit, l'utilisation de filets, norme FIA en vigueur, fixés sur la structure anti-tonneau, sont obligatoires.

15. Armatures de sécurité

Une armature de sécurité (structure anti-tonneau) selon article 253.8 de l'annexe J du CSI 2002 ou de l'annexe J actuellement en vigueur est obligatoire.

Pour les véhicules construits à partir de 2010, une armature de sécurité (structure anti-tonneau) selon article 253.8 de l'annexe J du CSI est obligatoire.

16. Anneau de prise en remorque

Un anneau de prise en remorque doit être monté à l'avant et à l'arrière de la voiture pour toutes les épreuves.

Chaque anneau doit avoir un diamètre intérieur d'au moins 60 mm et max. 100 mm. En outre, il doit être stable et facilement accessible, il sera clairement visible et peint en jaune, rouge ou orange.

17. Ceintures de sécurité

L'article intégral 253.6 (ceintures de sécurité) de l'annexe J du CSI est à appliquer.

18. Carburant

Le carburant doit être de l'essence commerciale, le carburant sans plomb est obligatoire en vertu de l'article 252.9 de l'annexe J du CSI.

Des additifs sont exclusivement autorisés pour les véhicules à moteur diesel, selon les données indiquées sur la fiche d'homologation du filtre à particules.

Le biodiesel, conforme à la norme DIN EN 14214 est autorisé.

19. Bruit des pots d'échappement
voir réglementation nationale 2011 / selon Annexe « J » du CSI / FIA en vigueur

20. Système « HANS »

Un système « Hans » homologué FIA est obligatoire pour les courses de côte et les circuits. Il est fortement recommandé pour les autres épreuves.

D. E1 – EX

Véhicule engagé par un constructeur ou un importateur, construit à l'unité ou dérivé de modèle existant: Dossier ACL (passeport technique) obligatoire

Véhicule engagé par tout autre concurrent, aucune restriction technique. Dossier ACL (passeport technique) obligatoire.

Avant toute demande de passeport technique E1 – EX, l'intéressé devra se renseigner au préalable auprès du BE de la CS concernant les modalités techniques et de sécurité.

E. GROUPE D / E / E2-SS:

Application de la réglementation Formule libre du code sportif international en vigueur (article 277 de l'annexe « J » de la FIA) plus les prescriptions suivantes pour les différents poids en groupe E:

Voitures jusqu'à 1000 cm³

- poids minimum 360 kg
- lest maximum autorisé 10 kg
- interdiction des jupes

voitures de 1001 - 1300 cm³

- poids minimum 420 kg
- lest maximum autorisé 10 kg
- interdiction des jupes

voitures de 1301 – 1600 cm³

- poids minimum: 460 kg
- lest maximum autorisé: 10 kg
- le système de survie est facultatif
- la cellule de survie et les structures latérales sont recommandées
- interdiction des jupes

voitures de 1601 – 2000 cm³

- poids minimum: 510 kg
- lest maximum autorisé 10 kg
- le système de survie est facultatif
- la cellule de survie et les structures latérales sont recommandées
- interdiction des jupes

voitures de 2001 – 3000 cm³

- poids minimum: 560 kg
- lest maximum autorisé 10 kg
- le système de survie est facultatif
- la cellule de survie et les structures latérales sont recommandées
- interdiction des jupes

Définition du lest:

Il est permis de parfaire le poids de la voiture par un ou plusieurs lests à condition qu'il s'agisse de blocs solides et unitaires, fixés au moyen d'outils, facilement scellables, placés sur le plancher de l'habitacle, visibles et plombés par les commissaires techniques.

F. GROUPE D: F3

Sont admises les monoplaces de Formule 3 conformément au règlement technique (article 275) annexe « J » de la FIA de l'année de construction. Pour les monoplaces de Formule 3 des années 2011 et 2012, l'article 275 de l'annexe « J » de la FIA sera de vigueur.

Le système d'admission est libre, mais il doit être muni d'une bride de 3 mm de long et d'un diamètre maximal de 26 mm. Tout l'air alimentant le moteur doit passer par cette bride, qui doit être faite de métal ou d'un alliage métallique.

F3000:

Sont admises les monoplaces de Formule 3000 conformément au règlement technique FIA de l'année de construction de la voiture.

La dureté de gomme et le profil des pneus sont libres. Les pneus peuvent être de type radial ou diagonal. Régime du moteur: libre. Poids: 560kg, c'est le poids de la voiture sans le pilote à tout moment de l'épreuve. Lest maximum autorisé: 10kg. La marque et le type du moteur doivent être ceux d'un moteur ayant été utilisé dans un championnat international FIA de F3000

G. GROUPE E / CN / C3

1. Groupe E
Les voitures devront être conformes à l'article 277 de l'annexe « J » de la FIA de l'année 2012.
2. a) Groupe CN (jusqu'à 2003)
Les voitures devront être conformes à l'article 259 de l'annexe « J » de la FIA de l'année 2003.

b) Groupe CN (à partir de 2004)
Les voitures devront être conformes à l'article 259 de l'annexe « J » de la FIA de l'année 2012.
3. Groupe C3 (cylindrée maximum de 3000 ccm³)
Les voitures doivent être conformes à l'article 260 de l'annexe « J » de la FIA de 2001.

CHAPITRE VII: LES PILOTES

ARTICLE 53: SÉCURITÉ PERSONNELLE DU PILOTE

A. SUIVANT ANNEXE «L»; CHAPITRE III DU CSI FIA EN VIGUEUR

B. SUIVANT ANNEXE « J » DU CSI FIA EN VIGUEUR

C. SYSTÈME « HANS »

Le port du système « HANS » normes FIA en vigueur est obligatoire pour tous les groupes et toutes les épreuves organisées au Grand-Duché de Luxembourg, à l'exception des épreuves de Rallye et de Coupe Rallye et exceptées les voitures historiques. La CS recommande cependant fortement l'utilisation de ce système dans les épreuves de Rallye et de Coupe Rallye.

D. SANCTIONS

Toute contravention aux mesures de sécurité personnelle du pilote pourra être sanctionnée par l'une des pénalités prévues à l'article 28 du chapitre III de la partie II.

CHAPITRE VIII: SIGNALISATIONS PAR DRAPEAUX

ARTICLE 54: SIGNALISATION - DRAPEAUX

En ce qui concerne la surveillance de la route, le Directeur de course (ou son adjoint) et les postes de surveillance doivent compter en grande partie sur l'usage des signaux pour contribuer à la sécurité des pilotes et faire respecter le règlement.

Ces signaux sont transmis à la lumière par des drapeaux de couleurs différentes, qui peuvent être complétés ou dans certaines circonstances remplacés par une signalisation lumineuse.

4. Signaux par drapeaux devant être utilisés par le Directeur de course ou son adjoint sur la ligne de départ:
 - drapeau national:
Ce drapeau est normalement utilisé pour donner le départ de la course. Le signal de départ devrait être donné en abaissant le drapeau qui, en ce qui concerne les épreuves avec des départs arrêtés, ne devrait pas être levé au-dessus de la tête avant que toutes les voitures ne soient à l'arrêt, et en aucun cas pendant plus de 10 secondes.
Si pour un motif quelconque le drapeau national n'est pas utilisé, la couleur du drapeau, qui ne devrait prêter à confusion avec aucun autre drapeau décrit dans l'annexe H du code sportif international et devrait être spécifié dans le règlement particulier.
 - drapeau rouge:
Ce drapeau devrait être agité sur la ligne de départ quand il aura été décidé d'arrêter une séance d'essais ou la course. Simultanément, à chaque poste de surveillance autour du circuit devrait être également agité un drapeau rouge.
Le drapeau rouge peut être utilisé, par le directeur de course ou son représentant, pour la fermeture de la route.
 - drapeau à damier noir et blanc:
Ce drapeau devrait être agité: il signifie la fin d'une séance d'essais ou de la course.
 - drapeau noir:
Ce drapeau être utilisé pour informer le pilote concerné qu'il doit s'arrêter, la prochaine fois qu'il s'approchera de l'entrée de la voie des stands, à son stand ou à l'endroit désigné dans le règlement particulier ou dans le règlement du championnat. Si pour un motif quelconque le pilote ne respecte pas cette instruction, ce drapeau ne devrait pas être présenté pendant plus de quatre fois consécutifs. La décision de présenter ce drapeau est du ressort exclusif des commissaires sportifs et l'équipe concernée sera immédiatement informée de la décision.
 - drapeau noir à disque orange (de 40 cm de diamètre):
Ce drapeau devrait être utilisé pour informer le pilote concerné que sa voiture a des ennuis mécaniques susceptibles de constituer un danger pour lui-même ou pour les autres pilotes, et qu'il doit s'arrêter à son stand au prochain passage. Lorsque les problèmes mécaniques ont été résolus à la satisfaction du commissaire technique en chef, la voiture peut regagner la course.
 - drapeau noir et blanc divisé suivant une diagonale:
Ce drapeau ne devrait être présenté qu'une seule fois et constitue un avertissement indiquant au pilote concerné qu'il a été signalé pour conduite non sportive.

Les trois derniers drapeaux devraient être présentés immobiles et accompagnés d'un panneau noir portant un numéro blanc qui devrait être présenté au pilote de la voiture qui porte le numéro affiché.

Ces drapeaux pourront également être présentés à d'autres endroits que la ligne de départ si le Directeur de Course le juge nécessaire.

Normalement, la décision de présenter les deux derniers drapeaux (en e et f) est du ressort du directeur de course, cependant elle pourra être prise par les commissaires sportifs sous réserve que cela soit stipulé dans le règlement particulier ou dans le règlement du championnat. L'équipe concernée sera immédiatement informée de la décision.

5. Signalisation par **drapeau** à utiliser aux postes de surveillance
 - drapeau rouge:
Celui-ci devrait être présenté agité uniquement sur instruction du directeur de course lorsqu'il devient nécessaire d'arrêter une séance d'essais ou la course. Tous les pilotes doivent ralentir immédiatement et regagner la voie des stands, (ou l'endroit prévu par le règlement de l'Epreuve), et doivent être prêts à s'arrêter si besoin est. Les dépassements sont interdits.
 - drapeau jaune:
C'est un signal de danger et il devrait être présenté aux pilotes de deux façons avec les significations suivantes:
 - Un seul drapeau agité: réduisez votre vitesse, ne doublez pas et soyez prêt à changer de direction. Il y a un danger sur le bord ou sur une partie de la piste.
 - 2 drapeaux agités: réduisez votre vitesse, ne doublez pas et soyez prêt à changer de

direction ou à vous arrêter. Un danger obstrue totalement ou partiellement la piste. Normalement, les drapeaux jaunes ne devraient être montrés qu'au poste des commissaires de course se trouvant immédiatement avant l'endroit dangereux.

Toutefois, dans certains cas, le directeur de course peut ordonner qu'ils soient présentés à plus d'un poste de commissaires en amont d'un incident.

Les dépassements sont interdits entre le premier drapeau jaune et le drapeau vert déployé après l'incident.

Les drapeaux jaunes ne devraient pas être montrés dans la voie des stands, sauf incident dont le pilote doit être prévenu.

- drapeau jaune à bandes rouges:

Celui-ci devrait être présenté immobile aux conducteurs pour les avertir d'une détérioration de l'adhérence due à la présence d'huile ou d'eau sur la piste dans la zone en aval du drapeau.

Ce drapeau devrait être présenté pendant au moins (en fonction des circonstances) 4 tours à moins que le revêtement ne redevienne normal auparavant, il n'y a pas lieu, dans le secteur en aval de celui où le drapeau est montré, de présenter le drapeau vert.

- drapeau bleu clair:

Il devrait normalement être agité, pour indiquer à un pilote qu'il est sur le point d'être dépassé. Il n'a pas la même signification pendant les essais et la course.

A tout moment:

- Un drapeau immobile devrait être présenté à un pilote quittant les stands si une ou des voitures s'approchent sur la piste.

Pendant les essais:

- Cédez le passage à une voiture plus rapide qui s'apprête à vous doubler.

Pendant la course:

- Ce drapeau devrait normalement être présenté à une voiture sur le point d'être dépassée par une voiture qui par cette manœuvre comptera au moins un tour d'avance sur ce véhicule et, lorsqu'il est présenté, le pilote concerné doit permettre à la voiture qui suit de la dépasser à la première occasion.

- drapeau blanc:

Ce drapeau devrait être agité. Il est utilisé pour indiquer au pilote qu'il y a un véhicule beaucoup plus lent sur la portion de piste contrôlée par ce poste de surveillance.

- drapeau vert:

Celui-ci devrait être utilisé pour indiquer que la piste est dégagée et devrait être agité au poste de commissaires immédiatement après l'incident ayant nécessité l'utilisation d'un ou plusieurs drapeaux jaunes.

Il pourra également indiquer le départ d'un tour de chauffe ou le début d'une séance d'essais, si le directeur de course le juge nécessaire.

6. Signalisation lumineuse

Des feux pourront être utilisés pour compléter ou remplacer les drapeaux agités rouge, jaune, vert, bleu ou blanc. Lorsque des feux seront utilisés sur une épreuve, leur description devrait figurer dans le règlement particulier et les exigences suivantes devraient être respectées:

La signalisation lumineuse doit être conforme à l'annexe « H » du code sportif international.

Les drapeaux de signaux qui sont à la disposition du directeur de course et des commissaires de route sont destinés à la transmission aux pilotes de renseignements qui les concernent. Quand un drapeau est présenté « agité » plutôt qu'immobilisé le signal renforce la signification telle qu'exposée ci-dessous.

CHAPITRE IX: PARCOURS POUR COURSES EN CIRCUIT, COURSES DE CÔTE, SLALOMS ET RALLYES

ARTICLE 55: ACCEPTATION

1. Tout circuit, tout parcours de course de côte, toute épreuve de vitesse et parcours de rallye sur lesquels se disputent une épreuve nationale ou internationale inscrite au calendrier luxembourgeois devront avoir été préalablement acceptés par le BE de la CS (et, le cas échéant, par la FIA).
2. Au moment de la demande d'inscription de l'épreuve au calendrier, celle-ci devra obligatoirement être accompagnée d'un plan de sécurité aussi bien pour toute nouvelle inscription, réinscription (2 ans) ou changement de parcours. Exception faite pour les épreuves de Rallye.
3. Le BE décidera souverainement de l'acceptation du plan de sécurité des épreuves organisées sur territoire luxembourgeois.
Toute modification apportée au tracé ou aux installations de sécurité initialement prévue par le plan de sécurité et qui a été acceptée par le BE doit être soumise à l'approbation.
4. Comme pour le plan de sécurité (cf. chapitre II du présent règlement sportif national), l'acceptation d'un circuit ou d'un parcours n'engage en rien la responsabilité des membres du BE de la CS.
5. Le plan de sécurité comportera les mesures de sécurité visant à protéger le public.
Y figureront notamment:
 - les lignes de départ et d'arrivée;
 - l'emplacement du paddock, des stands et du parc fermé;
 - l'emplacement des tribunes, des enceintes publiques et des zones interdites au public;
 - les clôtures des enceintes publiques;
 - les bordures construites le long de la piste;
 - les murs de séparation et plates-formes des signalisations dans la zone des stands;
 - tous les obstacles (bâtiments, arbres, poteaux téléphoniques, fils barbelés, haies, trottoirs, fossés etc....) situés aux abords immédiats du circuit ou du parcours;
 - les glissières de sécurité (en spécifiant s'il s'agit de rails simples, doubles ou triples) et les murs en béton;
 - les clôtures (filets) de captage (avec désignation du nombre);
 - les barrières d'arrêt;
 - les ensembles de pneus avec mention de la structure (simple, double ou triple);
 - tout autre dispositif de sécurité (talus, surfaces de sable meublé, etc...)
 - l'emplacement des postes de commissaires de route avec spécification du moyen de télécommunication (téléphone ou radio);
 - l'emplacement du poste de secours;
 - le point de stationnement de la (des) voiture(s) de service et d'intervention;
 - le point de stationnement de la (des) dépanneuse(s);
 - le nombre et le type d'extincteurs et des véhicules anti-incendie disponibles; pour l'ensemble de la piste; pour l'aire des stands; en réserve.
6. Il est loisible à tout organisateur d'une épreuve reconnue d'utiliser un parcours déjà accepté par la CS suite à une demande d'un autre organisateur, à la condition expresse cependant qu'il se conforme strictement aux prescriptions et éventuelles restrictions.

PARTIE III: LES CLUBS SPORTIFS AUTOMOBILES **ORGANISATEURS.** **LES ÉCURIES ET LES AUTRES ASSOCIATIONS**

CHAPITRE I: CONDITIONS REQUISES POUR L'ADMISSION D'UN CLUB EN QUALITÉ D'ORGANISATEUR D'ÉPREUVES SPORTIVES

ARTICLE 1: DÉFINITIONS

1. Les clubs sportifs automobiles sont des groupements de personnes ayant pour but principal d'organiser des épreuves sportives automobiles internationales et nationales autorisées par le BE de la CS à l'exclusion de tout autre organisme.
2. La CS peut autoriser en particulier des écuries sportives telles que définies au chapitre II de la partie III du présent règlement sportif national à organiser des épreuves.

ARTICLE 2: FORME

Les clubs sportifs doivent être constitués en association sans but lucratif conformément à la loi, leurs statuts doivent être publiés au Mémorial et déposés au secrétariat de la CS et leur dénomination doit être approuvée par le BE de la CS.

ARTICLE 3: RESTRICTIONS

Les clubs sportifs ne peuvent en principe avoir aucune activité commerciale en rapport avec la vente, l'achat ou la transformation automobile pouvant participer à la compétition sportive. Ils peuvent toutefois mais accessoirement seulement acheter ou vendre des objets utiles aux automobiles tels que: cartes routières, guides, insignes, etc. ainsi que des accessoires qui n'augmentent pas les performances d'une voiture.

ARTICLE 4: ÉPREUVES AUTORISÉES

Les clubs ne sont autorisés à organiser que les épreuves sportives admises par le BE de la CS. Les épreuves officielles, respectivement les épreuves non autorisées sont définies au chapitre II du présent code sportif national.

ARTICLE 5: QUALIFICATION

Pour être admis par la CS en qualité d'organisateur d'épreuves sportives, un club doit:

1. Posséder un conseil d'administration responsable vis-à-vis de la CS et dont tous les membres, au nombre de 5 au minimum, présentant des garanties de parfaite honorabilité.
2. Avoir fait paraître depuis 2 mois au moins, ses statuts au «Mémorial» et ce sous la forme stipulée à l'art. 2.
3. Posséder un minimum de 20 membres.
4. Organiser au moins une épreuve sportive nationale ou internationale comptant pour un championnat luxembourgeois tous les deux ans, puisqu'un club organisateur perd son statut d'organisateur s'il n'a pas organisé d'épreuve pendant deux années de suite.
5. Respecter l'intégralité des règlements édictés par la FIA et de la CS l'ACL.
6. Acquitter le droit de reconnaissance (€ 600).
7. Communiquer le bilan annuel et les comptes financiers au BE de la CS, ainsi que le rapport de l'assemblée générale ordinaire, qu'extraordinaire.

8. Tout changement au niveau du comité de l'association doit être communiqué au plus tard quinze jours après décision.

ARTICLE 6: CONFLITS D'INTÉRÊTS

Sauf dérogation exceptionnelle accordée par le BE de la CS il est interdit à toute personne qui remplit une fonction officielle, rémunérée ou non au sein d'une épreuve d'y participer en qualité de concurrent ou de conducteur. Est libérée de cette dérogation la licence de « concurrent écurie ».

ARTICLE 7: SUSPENSIONS

Les clubs qui ne se trouveraient plus dans les conditions requises par le présent règlement seront suspendus en qualité d'organisateur.

ARTICLE 8: SANCTIONS

Le BE prendra des sanctions contre les clubs qui n'auraient pas respecté les règlements sportifs ou qui auraient transgressé les présentes prescriptions. Selon la gravité des transgressions, les sanctions vont d'une amende de minimum € 245 et maximum € 1240 jusqu'à l'exclusion.

ARTICLE 9: POUVOIRS DU BE DE LA CS

1. Le BE de la CS se réserve le droit de modifier ce règlement et de restreindre les qualifications des organisateurs.
2. Le BE de la CS se réserve le droit de refuser le droit d'organisateur à un club lorsqu'elle estime que cet organisateur risque de nuire à l'image du sport automobile ou si cet dernier a commis des fautes considérées comme graves par le BE de la CS ou par le Conseil de discipline.

CHAPITRE II: RÈGLEMENT RELATIF À LA FORMATION, AUX BUTS ET À LA RECONNAISSANCE OFFICIELLE DES ÉCURIES SPORTIVES AUTOMOBILES NATIONALES PAR LA CS

ARTICLE 10: DÉFINITION

Les écuries sportives automobiles sont des groupes de sportifs ayant pour but la participation aux épreuves sportives autorisées par la CS. Dans ce contexte, «sportif» est interprété comme «détenteur d'une licence valable délivrée par la CS de l'ACL».

ARTICLE 11: FORME ET CONDITIONS

Les écuries doivent être constituées en association sans but lucratif conformément à la loi et leurs statuts doivent avoir paru au Mémorial. Ces statuts doivent par ailleurs être déposés auprès du secrétariat de la CS. En cas de changement de la composition du comité, le BE de la CS devra être informé de ces changements. Un rapport annuel de l'assemblée générale ainsi que la situation financière est à déposer au secrétariat de la CS.

ARTICLE 12: ÉCURIES ORGANISATRICES

Les écuries peuvent être autorisées à organiser des épreuves automobiles à caractère national ou international, si elles remplissent les critères relatifs aux clubs sportifs automobiles. Elles prennent alors le nom d'écurie organisatrice et sont soumises aux articles 1 à 9 des conditions requises pour l'admission d'un club en qualité d'organisateur d'épreuves sportives.

ARTICLE 13: QUALIFICATIONS

Pour pouvoir être reconnue par le BE de la CS, une écurie doit:

- avoir fait paraître ses statuts au «Mémorial» il y a trois mois au moins
- avoir le consentement du BE
- posséder un conseil d'administration responsable vis-à-vis de la CS et dont tous les membres, au nombre de cinq au minimum, présentant des garanties de parfaite honorabilité.
- se déclarer responsable, au point de vue sportif, des actes de ses membres, de ses sections éventuelles et s'engager à exclure tout concurrent ou conducteur dont le retrait de la licence aura été ordonné par le BE de la CS et du Conseil de discipline de l'ACL.
- interdire à ses membres licenciés «pilotes» la participation à une épreuve sportive non autorisée.
- s'engager à respecter et faire respecter par ses membres des décisions du BE de la CS, le règlement sportif national et le code sportif international.

ARTICLE 14: DOCUMENTATION

Lorsque les conditions précitées sont remplies, les dirigeants responsables de l'écurie remettront avant le 1er août au secrétariat de la CS les documents permettant de constater que leur association réunit les conditions requises.

ARTICLE 15: ENGAGEMENT

Aucune équipe d'écurie luxembourgeoise, non reconnue officiellement suivant ce qui précède, ne peut s'engager comme telle dans une épreuve nationale ou internationale et, de ce fait, ne peut bénéficier d'aucun avantage éventuellement prévu en faveur des écuries.

Le licencié est tenu de mentionner lors de son inscription aux épreuves et sur sa demande de licence, l'écurie reconnue à laquelle il appartient.

ARTICLE 16: SANCTIONS

Le Conseil de discipline prendra des sanctions contre les écuries qui n'auraient pas respecté les règlements sportifs ou qui auraient transgressé les présentes prescriptions. Selon la gravité des transgressions, les sanctions vont d'une amende de maximum € 1250 jusqu'à l'exclusion.

CHAPITRE III: AUTRES ASSOCIATIONS

La CS peut agréer d'autres associations non organisatrices et ne correspondant pas aux définitions d'écuries. Le but de ces associations étant de représenter des idées de professionnels, concernant la promotion et les relations publiques du sport automobile. Les associations non organisatrices reconnues énumérées dans l'aperçu des instances du sport automobile luxembourgeois sous H du présent règlement sportif national, constituent des interlocuteurs privilégiés de la CS.

PARTIE IV: LES CHAMPIONNATS

CHAPITRE INTRODUCTIF: LES DIFFÉRENTS CHAMPIONNATS

A. TITRES DÉCERNÉS PAR LA COMMISSION SPORTIVE DE L'ACL

A la fin de la saison les titres suivants sont décernés par la CS de l'ACL:

- «Volant sportif» (Prix Auguste de Tornaco)
- «Coupe des Dames»
- «Champion du Luxembourg Espoirs» (Trophée Pierre-Paul Schleimer)
- «Champion du Luxembourg des courses de côte» (Trophée Honoré Wagner)
- «Challenge slalom»
- «Champion du Luxembourg des circuits»
- «Champion du Luxembourg des pilotes de rallyes» et «Championnat du Luxembourg des copilotes de rallyes» (Trophée Nicolas Koob)
- «Coupe Rallye» pilotes et copilotes
- «Challenge voitures historiques Annexe K FIA»

B. CHAMPION DU LUXEMBOURG

Les divers titres de «Champion du Luxembourg» sont décernés conformément aux règlements des championnats respectifs.

C. CHAMPIONNAT DU LUXEMBOURG «ESPOIRS» (TROPHÉE PIERRE-PAUL SCHLEIMER)

Le titre de «Champion du Luxembourg Espoirs» est décerné au licencié qui aura totalisé le plus grand nombre de points en tenant compte de ses dix meilleurs résultats obtenus dans des épreuves comptant pour un des championnats et **ayant été classé** à au moins six épreuves dans deux disciplines. Est considéré comme «Espoir» tout détenteur d'une licence luxembourgeoise qui avant le 01.01.2011 n'était pas encore détenteur d'une licence luxembourgeoise ou étrangère de course automobile et qui n'a pas encore remporté le titre de champion national.

Le «Champion du Luxembourg Espoirs» recevra le Trophée Pierre-Paul Schleimer. Le deuxième et le troisième du championnat recevront une coupe. Le 1^{er} classé du championnat recevra € 1.250 et le 2^e classé du championnat recevra € 500.

D. COUPE DES DAMES

La coupe des dames est décernée à la licenciée qui en fin de saison aura totalisé le plus grand nombre de points en tenant compte de ses dix meilleurs résultats obtenus dans des épreuves comptant pour un des championnats et ayant participé à au moins six épreuves dans deux disciplines.

La lauréate se verra attribuer une coupe.

E. COUPE RALLYE

Cette coupe ne compte pas pour le volant sportif.

La Coupe Rallye comptera au maximum 35 km en étapes spéciales avec une marge de maximum 10% vers le haut respectivement vers le bas.

La Coupe Rallye est décernée au licencié luxembourgeois qui en tant que pilote aura totalisé le plus grand nombre de points d'après les dispositions énumérées ci-après.

La Coupe Rallye est décernée au licencié luxembourgeois qui en tant que copilote aura totalisé le plus grand nombre de points d'après les dispositions énumérées ci-après:

1. Sont pris en considération toutes les épreuves énumérées au calendrier annexé au présent code et effectivement organisées.

En cas de 7 épreuves ou plus effectivement organisées, les 6 meilleurs résultats seront pris en compte.

En cas de 6 épreuves effectivement organisées, les 5 meilleurs résultats seront pris en compte

Pour être classé à la Coupe Rallye il faudra un minimum de 4 résultats dont au moins 2 résultats au Luxembourg.

Le pilote et le copilote se verront attribuer le même nombre de points. En cas où le pilote n'est pas un licencié luxembourgeois, alors le copilote se verra attribuer le nombre de points auquel il aurait droit avec un pilote licencié luxembourgeois.

2. Voitures admises:
 Voitures de tourisme Groupe N, LN, A, LA, R, GT - Annexe J / FIA
 - Groupe: E1
 - Groupe: voitures historiques Annexe K FIA

3. Le barème des points pour les titulaires d'une licence luxembourgeoise est le suivant:

<i>Place obtenue</i>	<i>Classement général</i>	<i>Place obtenue</i>	<i>Classement général</i>
1	50		
2	47		
3	44		
4	41		
5	38		
6	37		
7	36		
8	35		
9	34		
10	33		
11	32,5		
12	32		
13	31,5		
14	31		
15	30,5		
16	30		
17	29,5		
18	29		
19	28,5		
20	28		
21	27,5		
22	27		
23	26,5		
24	26		
25	25,5		
26	25		
27	24,5		
28	24		
29	23,5		
30	23		
31	22,5		
32	22		
33	21,5		
34	21		
35	20,5		
36	20		
37	19,5		
38	19		
		39	18,5
		40	18
		41	17,5
		42	17
		43	16,5
		44	16
		45	15,5
		46	15
		47	14,5
		48	14
		49	13,5
		50	13
		51	12,5
		52	12
		53	11,5
		54	11
		55	10,5
		56	10
		57	9,5
		58	9
		59	8,5
		60	8
		61	7,5
		62	7
		63	6,5
		64	6
		65	5,5
		66	5
		67	4,5
		68	4
		69	3,5
		70	3
		71	2,5
		72	2
		73	1,5
		74	1
		75	0,5

Pour l'établissement des points, seulement le classement officiel de l'épreuve sera pris en considération. Les trois premiers de la coupe pilotes et copilotes recevront une coupe. Les 1^{er} classés de la coupe recevront € 500 et les 2^e classés de la coupe recevront € 250.

F. CHALLENGE VOITURES HISTORIQUES

Suivant réglementation technique du CSI de la FIA

Ce challenge ne comptera pas pour le Volant Sportif.

1) COURSES DE COTE

Seront prises en considération toutes les courses de côte du calendrier national.

2) RALLYES ET COUPE RALLYE

Seront prises en considération les rallyes et coupe rallyes organisés sur territoire luxembourgeois figurant au calendrier national.

Pour l'établissement des points de ce challenge, le barème de la Coupe Rallye sera appliqué suivant classement général de l'épreuve. Toutes les épreuves seront prises en considération.

En Rallye et Coupe Rallye les deux pilotes (pilote et copilote) marqueront des points.

Voitures admises selon Annexe K FIA:
GR, G1, G2, HR, H1, H2

Pour l'établissement des points de ce challenge, le barème de la Coupe Rallye sera appliqué. Un classement général pour ces voitures sera établi par l'organisateur.

Les trois premiers de chaque discipline seront primés.

G. VOLANT SPORTIF (PRIX AUGUSTE DE TORNACO)

1. L'ACL récompense chaque année les meilleures performances et attribue son Volant Sportif aux licenciés luxembourgeois ayant un minimum de **10 résultats/montées** dans au moins 2 des championnats suivants:
 - le championnat du Luxembourg des courses de côte,
 - le championnat du Luxembourg des circuits,
 - le championnat du Luxembourg des pilotes et le championnat du Luxembourg des copilotes de rallyes.Pour l'attribution du Volant Sportif, il sera tenu compte des **quinze** meilleurs résultats avec au moins 1 résultat par discipline effectivement courue.
2. Il sera distribué:
 - 1 volant d'or,
 - 3 volants d'argent aux 3 suivants
 - 5 volants de bronze aux 5 suivants.Le premier du Volant Sportif recevra le Prix Auguste de Tornaco, ainsi qu'un prix en espèces de € 1.000.

H. DÉFINITION DU MODE DE CALCUL DES DIFFÉRENTS CHAMPIONNATS

1. Pour le classement des différents championnats, les groupes et classes sont composées selon l'article 52 A de la partie II.
2. Tous les championnats sont réservés uniquement aux titulaires d'une licence luxembourgeoise.
3. Définition de l'abandon
Un abandon ne peut être considéré que si le pilote a effectivement dépassé la ligne de départ de la manche de classement.

I. BARÈME POUR LE CALCUL DES DIFFÉRENTS CHAMPIONNATS

1. Le barème des points est le suivant:

<i>Place obtenue</i>	<i>Classe</i>	<i>Groupe</i>	<i>Classement général</i>
1	14	20	30
2	12	18	29
3	10	16	28
4	8	14	27
5	7	12	26
6	6	10	25
7	5	9	24,5
8	4	8	24
9	3	7	23,5
10	2	6	23
11	1	5	22,5
12	-	4	22
13	-	3	21,5
14	-	2	21
15	-	1	20,5
16	-	-	20
17	-	-	19,5
18	-	-	19
19	-	-	18,5
20	-	-	18

21	-	-	17,5
22	-	-	17
23	-	-	16,5
24	-	-	16
25	-	-	15,5
26	-	-	15
27	-	-	14,5
28	-	-	14
29	-	-	13,5
30	-	-	13
31	-	-	12,5
32	-	-	12
33	-	-	11,5
34	-	-	11
35	-	-	10,5
36	-	-	10
37	-	-	9,5
38	-	-	9
39	-	-	8,5
40	-	-	8
41	-	-	7,5
42	-	-	7
43	-	-	6,5
44	-	-	6
45	-	-	5,5
46	-	-	5
47	-	-	4,5
48	-	-	4
49	-	-	3,5
50	-	-	3
51	-	-	2,5
52	-	-	2
53	-	-	1,5
54	-	-	1
55	-	-	0,5

Les points correspondant aux places obtenues dans la classe, groupe et au classement général sont attribués cumulativement.

2. Championnat des pilotes et copilotes de Rallye et des circuits
Le total des points sera multiplié par 2
3. Epreuves sur territoire luxembourgeois
Le total des points sera multiplié par 1,2
4. Pour l'établissement des points le classement officiel de l'épreuve **tel quel** sera pris en considération.

J. DEFINITION DES DIFFÉRENTS CHAMPIONNATS ET CHALLENGES

Pour le calcul des différents championnats et challenges (slalom et course de côte), toutes les manches effectivement courues sont prises en considération et seront calculées sur base des résultats officiels fournis par l'organisateur. Chaque manche (montée) sera calculée séparément.

Exemple: dans une épreuve à 3 montées, le pilote bénéficiera à 3 reprises du nombre de points.

1. Le championnat du Luxembourg des courses de côte
Il est ouvert aux voitures admises selon Article 52 A, excepté point 5 groupe voitures historiques.
2. Le championnat du Luxembourg des circuits
Il est ouvert aux voitures admises selon Article 52 A: 1 / 2 / 3 / 4 / E1 national.

3. Le challenge slalom
Il est ouvert aux voitures admises selon Article 52 A: 1 / 2 / 3 / 4 / E1 national.
4. Les championnats du Luxembourg des pilotes de rallyes et des copilotes de rallyes
Il est ouvert aux voitures des groupes N et A (y compris R1, R2, R3, WRC et S2000 - Rallye).
5. Le challenge voitures historiques
Il est ouvert aux voitures historiques de tourisme et de **grand tourisme** suivant règlement technique FIA Annexe K selon Article 52 A point 5.
6. Épreuves étrangères comptant pour l'un des championnats
Toutefois, pour chaque épreuve étrangère comptant pour l'un des championnats, seules les voitures admises au départ par la réglementation nationale du pays et/ou spécifique à l'épreuve en question pourront se présenter au départ. Les pilotes concernés sont tenus à s'informer à l'avance, soit par le biais du règlement particulier de l'épreuve, soit le règlement national du pays en question, soit auprès de l'organisateur de l'épreuve en question, et de tenir compte d'éventuelles restrictions lors de la planification de leur participation à l'un ou l'autre championnat. En aucun cas, la CS de l'ACL ne pourra être tenu responsable du refus d'une voiture au départ d'une de ces épreuves, ni des conséquences de ce refus au niveau de l'un des championnats.
7. Les différents titres sont décernés aux licenciés luxembourgeois ayant totalisé le plus grand nombre de points calculés d'après le barème prévu aux points H et I du chapitre introductif de la partie IV.

Championnat des Circuits et Rallyes:

Sont pris en compte tous les résultats des épreuves énumérées au calendrier des différents championnats et effectivement organisés

Championnat des Courses de côte:

Seront pris en compte tous les résultats des épreuves énumérées au calendrier du championnat du Luxembourg des courses de côte et effectivement organisées, moins trois résultats..

8. Pour être classé dans un des championnats, le licencié doit avoir participé à au moins la moitié des épreuves effectivement organisées au Luxembourg, arrondi vers le haut, ainsi qu'à un tiers des épreuves effectivement organisées et reprises au calendrier du championnat en question, arrondi vers le haut, excepté de cette mesure sont les courses sur circuit., organisées à l'étranger, dont la participation doit être supérieure ou égale à 50%.
9. L'organisateur établira pour chaque épreuve un classement final. Pour l'établissement des points pour chacun des championnats, challenges et coupes, seulement le classement officiel de l'épreuve **établi tel quel par l'organisateur**, sera pris en considération.
Pour le championnat des courses de côte, pour toutes les épreuves luxembourgeoises et étrangères, un classement général par montée sera établi en fonction du meilleur temps réalisé.
Au cas où un conducteur participerait à une même épreuve sur plusieurs voitures différentes, seul le meilleur résultat, c'est-à-dire celui qui génère le plus grand nombre de points, sera pris en considération pour le championnat respectif.
Pour le calcul des points en rallye, le barème pour le pilote et le copilote restera le même.
10. Le BE se réserve le droit de modifier la structure des classements fournis par un organisateur étranger lorsque notamment ces classements ne correspondent pas à leurs exigences et surtout à celles prévues au point G du chapitre introductif de la partie IV.
11. En cas d'ex aequo, la totalité des points réalisés dans les épreuves disputées sur le sol luxembourgeois du championnat en question sera prise en considération. Si l'ex aequo persiste, la totalité des points réalisés dans toutes les épreuves disputées sera prise en considération. Si l'ex aequo persiste toujours, les licenciés concernés se verront attribuer conjointement la position en question.
12. Les trois premiers des différents championnats recevront chacun une coupe. Le 1^{er} classé de chacun des championnats recevra 1250 Euro et le 2^e classé 500 Euro, à l'exception du challenge Slalom, où le 1^{er} classé recevra 500 Euro et le 2^e 250 Euro.

CHAPITRE I: PRESCRIPTIONS GÉNÉRALES POUR LES ÉPREUVES ORGANISÉES SUR CIRCUIT

Application réglementation FIA CIS en vigueur sauf points suivants:

ARTICLE 1: ORGANISATION DES COURSES SUR CIRCUIT

Toutes les courses du championnat luxembourgeois des circuits doivent être terminées au plus tard le dimanche à 18.00 heures. La course et les essais pourront se dérouler en trois jours, toutefois l'intervalle entre le départ de la première course et le départ de la seconde sera au minimum de trois heures.

Ce n'est que dans des circonstances exceptionnelles et avec l'accord des commissaires sportifs qu'un retard dans la première course entraînera un retard du départ de la seconde course. Chaque course aura une distance d'au moins 60 km ou minimum 30 minutes. Le départ de chaque course sera donné sur base d'une grille de départ établie en fonction des temps des essais. Pour être classée chaque voiture doit avoir effectué 75% de la distance du vainqueur de la course.

ARTICLE 2: SIGNAUX / MATÉRIEL DE SIGNALISATION ET D'INTERVENTION

A. DRAPEAUX

Les instructions officielles seront transmises aux pilotes au moyen des signaux prévus par le code sportif international et national. Les concurrents ne doivent pas utiliser des drapeaux semblables à ceux-ci de quelque manière que ce soit.

B. MATÉRIEL DE SIGNALISATION ET D'INTERVENTION LÉGÈRE:

1. A la disposition du directeur de course:
 - un drapeau national
 - un drapeau à damiers
 - un drapeau rouge
 - un drapeau à triangles noirs et blancs (avertissement)
 - un drapeau noir avec numéro
 - un drapeau noir à disque orange
 - un jeu de chiffres avec panneau de signalisation
 - deux jeux de drapeaux identiques à celui dont disposent les postes.
2. A la disposition de chaque poste de commissaires de route:
 - matériel de signalisation:
 - deux drapeaux jaunes
 - un drapeau blanc
 - un drapeau à bandes rouges et jaunes
 - un drapeau bleu
 - un drapeau vert
 - un drapeau rouge
 - un panneau blanc de 60 cm sur 50 cm avec les lettres noires «SC»
 - un nombre de triangles rouges, d'environ 25 cm de hauteur, égal au nombre d'extincteurs distribués à chaque poste est destiné à signaler aux pilotes l'emplacement des extincteurs le long de la piste.

Remarque:

dimensions min. des drapeaux: 60 cm x 60 cm

drapeau rouge: 80 cm x 100 cm

- matériel d'intervention:

- au moins trois brosses solides
- deux couvertures
- 5 kg d'un produit absorbant l'huile (ou 5 kg de ciment)
- un pied-de-biche
- pour les postes dans le secteur desquels des filets de captage sont installés, une paire de cisailles pour couper le treillis
- une paire de ciseaux ou un couteau pour couper les ceintures de sécurité
- une paire de gants en amiante.

ARTICLE 3: VOITURE DE SÉCURITÉ / SAFETY-CARS

1. La voiture de sécurité pourra être mise en service pour neutraliser la course sur décision du directeur de course en accord avec les commissaires sportifs. Elle ne sera utilisée que si des concurrents, des conducteurs ou des officiels courent un danger physique immédiat, dans des circonstances ne justifiant néanmoins pas l'arrêt de la course.
2. La voiture portera les mots «SAFETY CAR» en caractère d'une dimension similaire à celle des numéros de course, sur l'arrière et sur les côtés. Elle sera équipée de trois gyrophares jaunes sur le toit, chacun alimenté par son propre circuit électrique. Elle sera conduite par un pilote expérimenté. Elle aura à son bord un observateur approuvé par la CS capable de reconnaître toutes les voitures en course et qui sera en contact radio permanent avec la direction de course.
3. Il est recommandé de disposer de deux voitures de sécurité stationnées à équidistance autour du circuit.
4. Quand l'ordre sera donné de faire intervenir la voiture de sécurité, tous les postes de surveillance (y compris la ligne) déploieront des drapeaux jaunes immobiles et un panneau «SC», qui seront maintenus jusqu'à la fin de l'intervention.
5. La voiture de sécurité, gyrophares allumés, partira de l'entrée de la voie des stands. Elle gagnera la piste, où que se trouve la voiture en tête de la course. Toutes les voitures en course doivent se ranger en file derrière la voiture de sécurité. Il est absolument interdit de dépasser, à moins qu'une voiture n'y soit invitée par la voiture de sécurité.
6. Quand le directeur de course le lui ordonnera, l'observateur à bord de la voiture de sécurité utilisera un feu vert pour faire signe de dépasser à toutes les voitures se trouvant entre cette voiture et la voiture de tête. Ces voitures continueront de rouler à vitesse réduite et sans se dépasser jusqu'à ce qu'elles atteignent la file de voitures se trouvant derrière la voiture de sécurité.
7. La voiture de sécurité sera utilisée au moins jusqu'à ce que toutes les voitures soient alignées derrière elle.
8. Pendant que la voiture de sécurité est en service, les voitures concurrentes pourront s'arrêter à leur stand, mais elles ne pourront regagner la piste que lorsque le drapeau vert à la sortie des stands aura été montré. Il sera montré en permanence, sauf lorsque la voiture de sécurité et la file de voitures qui la suit passeront devant les stands ou seront sur le point de le faire. Une voiture regagnant la piste avancera à vitesse réduite jusqu'à ce qu'elle atteigne l'extrémité de la file de voitures se trouvant derrière la voiture de sécurité.
9. Lorsque le directeur de course rappellera la voiture de sécurité, elle effectuera un tour complet du circuit, gyrophares éteints, ce qui donnera le signal du retrait des drapeaux et des panneaux aux postes de surveillance, dès que la dernière voiture de la file derrière la voiture de sécurité aura quitté le secteur.
10. Quand la voiture de sécurité quittera le circuit, un drapeau vert devra être agité sur la ligne et le feu vert allumé. Tous les postes de surveillance déploieront alors un drapeau vert. Les dépassements restent formellement interdits jusqu'à ce que les voitures passent devant le drapeau vert et le feu vert sur la ligne de départ. Les drapeaux verts seront retirés au bout d'un tour.
11. Chaque tour accompli pendant que la voiture de sécurité est en service sera compté comme un tour de course.
12. Le règlement particulier de l'épreuve devra mentionner le règlement concernant l'utilisation des voitures de sécurité si cette utilisation est prévue.
13. Un extincteur de minimum 6 kg est obligatoire dans les voitures de sécurité / safety-cars.

CHAPITRE II: PRESCRIPTIONS GÉNÉRALES POUR LES RALLYES ORGANISÉS AU LUXEMBOURG

ARTICLE 1: DEFINITIONS

A. CARACTERISTIQUE D'UN RALLYE (ÉPREUVE SPORTIVE)

C'est une épreuve sur route à vitesse moyenne imposée, qui se déroule totalement ou partiellement sur routes ouvertes à la circulation normale. Un « rallye » est constitué soit d'un itinéraire unique, lequel doit être suivi par toutes les voitures, soit de plusieurs itinéraires aboutissant au même point de rassemblement fixé d'avance puis suivi d'un itinéraire unique.

Le parcours doit comprendre une ou plusieurs épreuves spéciales avec kilométrage total des épreuves spéciales d'au moins 90km.

B. JOUR

Chacune des parties du rallye séparées par un arrêt minimum fixe.

C. EPREUVE SPECIALE

Epreuve de vitesse chronométrée sur route fermée pour le rallye.

D. SECTEUR DE LIAISON

Les itinéraires compris entre deux contrôles horaires successifs sont appelés « secteurs de liaison ».

E. SECTION

Toutes les parties d'un rallye comprises entre:

- le départ et le premier regroupement,
- deux regroupements successifs,
- le dernier regroupement et l'arrivée d'étape ou du rallye.

F. REGROUPEMENT

Arrêt prévu par les organisateurs en régime de parc fermé qui a un contrôle horaire à l'entrée et un à la sortie pour permettre, d'une part, de suivre le programme, et d'autre part pour permettre le regroupement des voitures restant en course. Le temps d'arrêt pourra varier d'un équipage à l'autre.

G. NEUTRALISATION

Temps pendant lequel les équipages sont arrêtés par les organisateurs du rallye, pour quelque raison que ce soit.

H. PARC FERME

Zone dans laquelle aucune réparation ni aide extérieure n'est possible, sauf dans les cas expressément prévus par le règlement des championnats internationaux et par le particulier du rallye.

I. ADDITIF

Communication écrite officielle faisant partie intégrante du règlement particulier du rallye et destinée à modifier, préciser ou compléter ce dernier.

Les additifs doivent être numérotés et datés. Les concurrents (ou membres de l'équipage) doivent en accuser réception par émargement.

Les additifs sont publiés:

- par les organisateurs, jusqu'au début des vérifications techniques. Ils sont soumis à l'approbation du BE de la CS de l'ACL, sauf en ce qui concerne les modifications apportées à l'itinéraire ou au programme des reconnaissances.
- par les commissaires sportifs de l'épreuve (les commissaires sportifs) pendant toute la durée de la compétition, sauf en ce qui concerne des modifications de l'itinéraire pour lesquelles des additifs peuvent être publiés par le directeur de course.

J. CARNET DE CONTROLE

Carnet destiné à recueillir les visas et les pointages des temps enregistrés aux différents contrôles prévus sur l'itinéraire.

K. CONCURRENT

Entité physique ou légale

L. EQUIPAGE

Un équipage est composé de 2 personnes à bord de chaque voiture. Les deux membres de l'équipage seront désignés comme pilote et copilote. Les membres de l'équipage pourront conduire pendant le rallye. Ils devront obligatoirement être tous deux titulaires d'une licence de compétition de pilote FIA pour l'année en cours qui soit valable pour l'épreuve.

M. DUREE D'UN RALLYE

Tout rallye commence avec les vérifications techniques et/ou administratives (y compris, si applicable, les vérifications concernant les pièces détachées de la voiture) et se termine à l'expiration de l'un des délais suivants le plus tardif:

- délai de réclamation ou d'appel ou fin de l'audition ;
- fin des vérifications administratives et des vérifications techniques d'après épreuve entreprises en conformité avec le code ;
- fin de la remise des prix.

ARTICLE 2: MODALITES GENERALES

A. VOITURES ADMISES

Seules pourront participer les voitures d'un groupe repris dans le règlement particulier de l'épreuve.

B. DUREE DES JOURS – VITESSE IMPOSEE

1. En aucun cas la durée maximale prévue d'un jour ne pourra dépasser 18 heures de conduite pour un équipage, un temps total maximal de 3 heures pour les regroupements pouvant être rajouté à cette durée.
2. Cette règle ne s'applique pas aux parcours de concentration.
3. La vitesse moyenne dans les secteurs de liaison sera laissée à la discrétion de l'organisateur mais doit toujours être conforme à la législation en vigueur. Cette vitesse sera précisée dans le road book.

ARTICLE 3: REGLEMENT PARTICULIER

A. CONDITION DE PUBLICATION

1. Le règlement particulier doit être imprimé au format A5 doit être entièrement conforme à toutes les stipulations édictées par:
 - le Code sportif international et national
 - les présentes prescriptions
2. Le règlement particulier que l'organisateur désire imposer doit mentionner explicitement toutes les dispositions et conditions supplémentaires, qui doivent être conformes aux textes réglementaires.
3. Le règlement particulier doit spécifier l'endroit et l'heure de l'affichage des résultats officiels. Au cas où la publication des résultats serait retardée, la nouvelle heure de publication devra être publiée sur le(s) tableau(x) officiel(s) d'affichage.
La date et l'heure de la première réunion des Commissaires Sportifs doit être également donnée.

B. MODIFICATION DU REGLEMENT PARTICULIER - ADDITIFS

1. Les dispositions du règlement particulier ne peuvent être modifiées que conformément aux articles 66 et 141 du Code Sportif International.
2. Toute modification ou disposition supplémentaire sera annoncée par des additifs datés et numérotés, qui

feront partie intégrante du règlement particulier.

3. Ces additifs seront affichés au secrétariat, au PC du rallye, et sur le ou les panneaux d'affichage officiels. Ils seront par ailleurs communiqués directement aux participants, qui devront en accuser réception par émargement, à moins que cela ne soit matériellement impossible pendant le déroulement du rallye.
4. Ces additifs devront être imprimés sur du papier jaune.

C. APPLICATION ET INTERPRETATION DU REGLEMENT

1. Le directeur de course est chargé de l'application de ces Prescriptions Générales, des règlements applicables et du règlement particulier pendant le déroulement du rallye.
Il doit informer les commissaires sportifs de tous incidents importants survenus exigeant l'application des Prescriptions Générales, du Règlement approprié ou du règlement particulier du rallye.
2. Toute réclamation portée par un concurrent sera envoyée aux commissaires sportifs pour délibération et décision (article 171 et suivants du CSI FIA).
3. De même, tout cas non prévu dans le règlement sera étudié par les commissaires sportifs, seuls habilités à prendre une décision. (article 141 du CSI FIA).
4. Pour tous les rallyes et pour les épreuves candidates, la langue officielle doit être le français. En cas de divergences d'interprétation du règlement, seul le texte français fera foi.
5. Le pilote assume la responsabilité du concurrent lorsque ce dernier n'est pas à bord de la voiture pendant le rallye.
6. Toute action incorrecte, frauduleuse ou anti-sportive effectuée par le concurrent ou par des membres de l'équipage sera jugée par les commissaires sportifs, qui pourront imposer une pénalité pouvant aller jusqu'à la mise hors course.

ARTICLE 4: OFFICIELS

A. CONTROLE DE L'ITINERAIRE ET DES EPREUVES SPECIALES PAR LES OFFICIELS

1. Dans le cadre de leur fonction, le/les observateur(s) et commissaires sportifs pourront vérifier à leur discrétion toutes les mesures techniques et/ou de sécurité mises en place sur le parcours et les épreuves spéciales. Ils devront respecter les prescriptions suivantes:
2. Ils devront porter sur le pare-brise de leur véhicule un insigne distinctif, particulièrement visible et reconnaissable, tenant lieu de laissez-passer et fourni par les organisateurs.
3. Leur entrée sur le parcours des épreuves spéciales devra intervenir au plus tard 30 minutes avant le départ de la dernière voiture de fermeture de route (voiture N°0). L'entrée du délégué à la sécurité FIA sur le parcours des épreuves spéciales pourra intervenir plus tard.
4. Si, au cours de leur progression sur une épreuve spéciale, ils sont rejoints par la voiture N°0, ils devront s'arrêter, se garer, et attendre le passage de la voiture balai avant de repartir.

ARTICLE 5: ENGAGEMENTS

A. FORMULAIRES D'ENGAGEMENT - ENGAGEMENT

5. Aucune modification ne pourra être apportée au bulletin d'engagement, sauf dans les cas prévus dans les présentes prescriptions. Toutefois, jusqu'au moment des vérifications techniques, le concurrent sera libre de remplacer la voiture déclarée sur le bulletin d'engagement par une autre de même groupe et de même classe.
6. Tout changement de concurrent sera interdit après la clôture des engagements. Un seul membre de l'équipage pourra être remplacé avec l'accord:
 - des organisateurs avant le début des vérifications administratives
 - des commissaires sportifs, après le début de ces vérifications et avant la publication de liste des équipages admis à prendre le départ.Seule la FIA peut autoriser le remplacement des deux membres d'équipage.

B. RECLASSEMENT

S'il s'avère au moment des vérifications techniques de départ, qu'une voiture ne correspond pas dans sa configuration de présentation au groupe et/ou classe dans lesquels elle a été engagée, cette voiture peut, sur proposition des commissaires techniques, être mutée par décision des commissaires sportifs dans un groupe et/ou classe appropriés.

C. ACCEPTATION

Par le fait d'apposer leurs signatures sur le bulletin d'engagement, le concurrent ainsi que tous les membres de l'équipage se soumettent aux juridictions sportives reconnues par le Code et ses annexes, ainsi qu'aux dispositions des présentes prescriptions, du règlement du championnat et du règlement particulier.

D. NOMBRE MAXIMUM D'ENGAGEMENTS

Le nombre maximal d'engagements sera précisé dans le règlement particulier.

E. DROITS D'ENGAGEMENT

1. Le montant des droits d'engagement sera précisé dans le règlement particulier.
2. Les droits d'engagement seront intégralement remboursés:
 - aux candidats dont l'engagement aura été refusé ;
 - en cas d'annulation du rallye.
3. Les droits d'engagement peuvent faire l'objet d'un remboursement partiel aux conditions prévues dans le règlement particulier.

ARTICLE 6: ASSURANCES

1. Le règlement particulier devra indiquer avec précision tous les détails concernant la couverture d'assurance, celles souscrites par les organisateurs et celles prévues pour garantir les équipages (description des risques et des montants couverts).
2. La prime d'assurance comprise dans les droits d'engagement doit fournir au concurrent une couverture de responsabilité civile à l'égard des tiers. L'assurance prendra effet depuis le moment du départ et cesse à la fin du rallye ou dès le moment de l'abandon ou de la mise hors course.
3. Les véhicules d'assistance, même porteurs de plaques spécifiques délivrées par l'organisateur, ne peuvent en aucun cas être considérés comme participant officiellement au rallye. Ils ne sont donc pas couverts par la police d'assurance de celui-ci et resteront sous la seule responsabilité de leur propriétaire.

ARTICLE 7: EQUIPAGES

1. Par l'application du règlement selon les prescriptions générales, tout abandon de l'un membre de l'équipage sera signalé aux commissaires sportifs.
L'admission d'un tiers à bord (sauf pour le cas de transport d'un blessé) sera signalée aux commissaires sportifs.
2. Le nom du pilote et éventuellement du copilote, accompagnés de leurs drapeaux nationaux, apparaîtront soit sur les deux ailes avant, soit sur les vitres arrière latérales de la voiture. Tout concurrent enfreignant cette règle sera soumis à une pénalité financière.
 - Lorsque les noms des pilotes apparaissent sur les vitres arrière latérales, les lettres du nom du pilote doivent être blanches, d'un maximum de 10 cm de haut en majuscules et minuscules, en caractères Helvetica gras. La taille des lettres du nom du copilote sera identique à celle du nom des pilotes. Le drapeau national de chaque membre de l'équipage doit apparaître à côté du nom.
 - En cas de bris de glace, la pénalité financière pour défaut de nom de l'équipage ne sera pas applicable.

ARTICLE 8: ITINERAIRE, ROAD BOOK, CARNET DE CONTROLE

A. ROAD BOOK

1. Tous les équipages reçoivent un road book contenant une description détaillée de l'itinéraire obligatoire à suivre. Toute déviation sera signalée aux commissaires sportifs. Les équipages doivent respecter intégralement l'itinéraire précisé sur le road book, sans s'écarter de l'itinéraire indiqué, ou des aires / parcs / zones d'assistance indiqués, sauf cas de force majeure décidé par les commissaires sportifs.
2. Le road book doit être conforme aux dispositions émises par la FIA. Le road book doit être imprimé au format A5 et le signe OK/SOS doit être publié et collé dans un format minimum A4 à l'intérieur.

B. INTERVALLES ENTRE LES DEPARTS

1. Au départ du rallye et de chaque Jour, les organisateurs doivent prévoir le départ des voitures concurrentes à un intervalle d'au moins une minute.
2. Cet intervalle devra être et restera le même pour toutes les voitures concurrentes, sauf si une dérogation spécifique a été accordée par la CS de l'ACL.

C. CARNET DE CONTROLE

1. Le carnet de contrôle devra comporter une page par secteur de liaison et une page par épreuve spéciale. Un jeu séparé de carnets de contrôle doit être délivré au moins pour chaque section de chaque Jour. Des visas ou une signature seront éventuellement prévus aux contrôles de passage.
2. Les équipages sont tenus de faire enregistrer leur passage à tous les points mentionnés sur leur carnet de contrôle et dans l'ordre correct. Toute déviation sera signalée aux commissaires sportifs.
3. Les temps impartis pour parcourir la distance entre 2 contrôles horaires consécutifs figureront sur le carnet de contrôle.

ARTICLE 9: PLAQUES DE RALLYES ET NUMEROS DE COURSE

Les organisateurs fourniront à chaque équipage les éléments suivants qui devront être fixés à leur voiture de la manière prescrite:

- un jeu de plaques de rallye composé:
 - pour l'avant: d'une plaque s'inscrivant dans un rectangle de 43cm de largeur x 21,5cm de hauteur ;
 - pour l'arrière: d'un autocollant transparent s'insérant dans un rectangle de 28cm de largeur x 15cm de hauteur. Sur ces plaques un espace de 15cm de largeur x 8cm de hauteur sera réservé au numéro de l'équipage ;
- un jeu de deux panneaux de portières avant de forme rectangulaire et de 50cm de largeur x 52cm de hauteur.
- Un panneau rectangulaire de même dimensions (50x52cm) placé sur le toit et au sommet tourné vers l'avant de la voiture (pour le championnat du Monde uniquement)
- Les numéros de compétition (28cm de haut, largeur du trait: 5cm) devront y apparaître en noir sur un fond blanc de 50cm de large x 38cm de haut.

ARTICLE 10: PUBLICITE

1. Il est permis aux concurrents d'apposer librement toute publicité sur leurs voitures, pour autant que celle-ci:
 - soit autorisée par les lois nationales et les règlements de la CS de l'ACL,
 - ne soit pas contraires aux bonnes mœurs et coutumes,
 - ne soit pas de nature politique ou religieuse,
 - n'empiète pas sur les endroits réservés aux plaques et panneaux de compétition,
 - n'empêche pas la vue de l'équipage à travers les vitres.
2. Les espaces publicitaires qui se trouvent immédiatement au-dessus ou au-dessous des numéros sur les panneaux de compétition, ainsi que d'autres espaces appropriés sur les plaques de rallye, sont réservés pour la publicité des organisateurs.

Les concurrents ne peuvent pas refuser cette publicité obligatoire.

Sur les panneaux des numéros de compétition, la publicité devra s'insérer dans une surface ayant la même largeur de 50cm et de 14cm de haut (ou 2x7cm de haut), en haut et/ou en bas des numéros. Le texte de cette publicité devra être normalement précisé dans le règlement particulier du rallye, ou au plus tard 1 mois avant le départ du rallye par un additif officiel.

3. Toute autre publicité proposée par l'organisateur ne pourra être que facultative. Son refus ne pourra entraîner des droits d'engagement supérieurs au double des droits d'engagement prévus avec publicité facultative et seront limités à un maximum de € 3.000 supplémentaires.
4. Les concurrents qui acceptent la publicité facultative des organisateurs doivent leur réserver des emplacements, tels qu'indiqués dans une annexe du règlement particulier du rallye.
5. Une publicité facultative se rapportant à une marque d'automobile, de pneumatiques, de carburant ou de lubrifiant ne pourra pas faire l'objet de droits supplémentaires pour un concurrent qui la refuserait.
6. Tous les caractères du nom du commanditaire de l'épreuve devront être au maximum de mêmes dimensions que ceux du nom du rallye.

ARTICLE 11: CIRCULATION

1. Pendant toute la durée du rallye, les équipages devront se conformer strictement aux prescriptions réglementant la circulation dans les pays traversés. Tout équipage ne se conformant pas à ces prescriptions se verra infliger les pénalités prévues ci-dessous:
 - 1^{ère} infraction: pénalisation en espèces ;
 - 2^e infraction: 5 minutes ;
 - 3^e infraction: mise hors course.
2. Les agents ou officiels qui constateraient une infraction aux règles de la circulation commise par un équipage du rallye, devront la lui signifier comme à des usagers de la route ordinaires.
3. Dans le cas où ils décideraient de ne pas arrêter le pilote en infraction, ils pourront demander d'appliquer les pénalisations prévues dans le règlement particulier du rallye, sous réserve que:
 - la notification de l'infraction parvienne par voie officielle et par écrit, avant l'affichage du classement à la fin du Jour;
 - les procès-verbaux soient suffisamment détaillés pour que l'identité du pilote en infraction soit indiscutablement établie, et les lieux et heures parfaitement précisés ;
 - les faits reprochés ne soient pas susceptibles d'interprétation diverses.
4. Il est interdit, de remorquer, transporter, ou faire pousser les voitures si ce n'est pour les ramener sur la chaussée, ou pour libérer la route. Toute infraction sera signalée aux commissaires sportifs.
5. Il est de même interdit à l'équipage, sous peine d'être signalée aux commissaires sportifs:
 - a) de bloquer intentionnellement le passage des voitures participantes ou de les empêcher de dépasser ;
 - b) de se comporter d'une manière incompatible avec l'esprit sportif.

ARTICLE 12: ASSISTANCE - RAVITAILLEMENT – REPARATIONS

A. ASSISTANCE – GENERALITES

1. L'assistance se définit comme le travail sans restriction sur une voiture concurrente excepté lorsqu'elle est limitée par le présent règlement.
2. Pendant tout le déroulement du rallye, l'assistance d'une voiture concurrente ne peut être effectuée qu'à l'intérieur des parcs d'assistance. Cependant, les membres de l'équipage, n'utilisant que le seul équipement à bord de la voiture et sans aucune aide physique extérieure, peuvent effectuer un travail d'assistance sur la voiture à tout moment autre que lorsque cela est spécifiquement interdit.
3. Toute infraction concernant l'assistance ou toute action définie comme « Assistance Interdite » relevée par les officiels du rallye, peut entraîner l'application des articles 152 et 153 du CSI FIA par les commissaires sportifs. Selon la gravité de l'infraction, d'autres sanctions peuvent être appliquées par le Conseil de discipline de la CS de l'ACL.
4. Les voitures peuvent être équipées d'un appareil électronique qui permet de vérifier qu'une assistance interdite n'a pas été effectuée sur la voiture.

5. Lorsque cela est nécessaire en tant qu'assistance (à savoir changement d'un réservoir de carburant ou d'une pompe) la vidange et/ou le remplissage sont autorisés dans un parc d'assistance à condition que:
 - le travail soit effectué sous la surveillance d'un commissaire de route;
 - aucun autre travail ne soit réalisé sur la voiture lors de l'opération de vidange et/ou de remplissage;
 - un périmètre de sécurité convenable soit établi autour de la voiture ;
 - deux commissaires de lutte anti-incendie soient présents avec des extincteurs adaptés à l'utilisation sur des liquides inflammables ;
 - seul le carburant nécessaire pour atteindre la prochaine zone de ravitaillement soit ajouté.

B. DEFINITION DE L'ASSISTANCE INTERDITE

1. L'utilisation ou la réception par l'équipage de tous matériaux manufacturés (solides ou liquides), pièces détachées, outils ou matériel autres que ceux transportés dans la voiture concurrente.
La transmission d'informations, de boisson et de nourriture à ou de la part de l'équipage est autorisée.
2. La présence du personnel de l'équipe ou de tout moyen de transport appartenant à l'équipe dans un rayon de 1 kilomètre de sa voiture, sauf:
 - dans les parcs d'assistance et dans les zones d'assistance éloignée
 - dans les endroits autorisés au moyen d'un additif,
 - sur les épreuves spéciales (à partir du panneau jaune au début du contrôle horaire jusqu'au panneau STOP à la fin l'épreuve spéciale)
 - pour les voitures de course en état d'attente au contrôle horaire à l'entrée des parcs de regroupement, des zones d'assistance éloignée ou des parcs d'assistance, ou garées à l'intérieur des parcs de regroupement, endroit où de la nourriture, des boissons, des vêtements et des informations (carnet de données, road book, etc.) peuvent également être transmises à ou par l'équipage.
 - au moment du transfert de l'/des équipage(s) vers le parc fermé ou au départ du parc fermé.
 - lors du trajet vers ou depuis les zones d'assistance éloignée ou à l'intérieur de celles-ci.
 - lorsqu'il est demandé aux voitures de course empruntant l'itinéraire spécifié dans le road book d'utiliser le/les même(s) parcours que celui/ceux emprunté(s) au même moment qu'elles ne s'arrêtent pas simultanément au même moment.
3. Une voiture concurrente quittant l'itinéraire du rallye.

C. PARCS D'ASSISTANCE

1. Les parcs d'assistance sont établis selon le tableau suivant:

Type	Temps autorisé dans le parc	Nombre de parc par Jour	Max. Distance ES entre parcs	Changement de pneus	Remarques
I	20' ou 45'	Maximum 5	60 km	oui	45' seulement à la fin des Jours 1&2 20' à la fin du rallye
II	20'	1	-	oui	Avant 1 ^{ère} ES de chaque Jour
III	10'	Illimité	-	Non	

2. Les parcs d'assistance sont indiqués dans l'itinéraire du rallye avec un contrôle horaire d'entrée et un contrôle horaire de sortie. (Les distances de 25m mentionnées dans l'annexe I sont réduites à 5m). Une zone munie de barrières doit être mise en place juste avant l'arrivée au contrôle horaire d'entrée et seul le personnel dûment habilité (mécaniciens, presse, etc.) peut y avoir accès.
3. La vitesse des voitures dans les parcs d'assistance ne peut dépasser 30 km/h, sous peine d'une pénalité appliquée par les commissaires sportifs.

D. VEHICULES ADMIS DANS LES PARCS D'ASSISTANCE

1. Deux véhicules par voiture concurrente prenant le départ du rallye peuvent fournir une assistance pendant le rallye. Ces véhicules doivent être clairement identifiés par des plaques « Assistance » remises par les organisateurs et apposées aux endroits précisés.
2. Les autres véhicules d'équipe doivent être identifiés par des plaques « Auxiliaire » fournies par les organisateurs.

3. Lorsque l'espace le permet, les véhicules « Auxiliaire » peuvent être autorisés à stationner près de leurs véhicules d'assistance admis dans les parcs à la discrétion des organisateurs.
4. Lorsque l'espace est insuffisant, les organisateurs devront prévoir des zones de stationnement définies pour les véhicules « Auxiliaires », à proximité immédiate du parc d'assistance.

E. CHANGEMENT DE PNEUMATIQUES ET MODIFICATIONS

1. Pour tous les concurrents, les changements de pneumatiques se font uniquement dans les zones autorisées.
Pour les rallyes qui ont demandé et obtenu l'accord de la CS de l'ACL, la longueur d'une épreuve spéciale ou de la somme des épreuves spéciales entre deux changements de pneumatiques peut être comprise entre 40 et 80 km. Pour les autres rallyes, cette distance doit être comprise entre 30 et 60 km.
2. Excepté dans les zones de changement de pneumatiques autorisées, l'équipage n'est pas autorisé à modifier intentionnellement le dessin ou le nombre de clous des pneumatiques sur ou dans la voiture, même en utilisant l'outillage se trouvant à bord.
3. Toute infraction sera signalée aux commissaires sportifs.

F. RAVITAILLEMENT EN CARBURANT

1. Les concurrents ne peuvent ravitailler que dans les zones de ravitaillement désignées par les organisateurs dans le road book.
2. Leur entrée/sortie est signalée par un symbole représentant un bidon d'essence bleu.
3. Toute action à l'intérieur d'une zone de ravitaillement qui n'est pas directement impliquée dans le ravitaillement du véhicule participant est interdite.
4. Dans toutes les zones de ravitaillement, une limite de vitesse de 5 km/h est d'application.
5. Il est recommandé que les mécaniciens portent des vêtements résistants au feu.
6. La responsabilité du ravitaillement incombe au seul concurrent.
7. Les moteurs doivent être arrêtés pendant toute l'opération du ravitaillement
8. Il est recommandé que l'équipage se tienne en dehors de la voiture au cours du ravitaillement. Dans le cas où il resterait à bord de la voiture, les ceintures de sécurité doivent être détachées.
9. Une voiture peut être poussée en dehors de la zone par l'équipage, des officiels et/ou par les deux membres de l'équipe sans encourir une pénalité.
10. Dans le seul but d'aider lors de la procédure de ravitaillement de leur voiture, deux membres de l'équipe de chaque équipage pourront avoir accès à cette zone.

G. CHANGEMENTS D'ELEMENTS MECANIQUES – GENERALITES

Aucun changement moteur n'est autorisé pendant le déroulement du rallye.

Le châssis ne peut pas être changé ou remplacé pendant le déroulement d'un rallye.

Un seul changement de turbo par jour, par voiture est autorisé. Le changement doit être effectué dans un parc d'assistance et le turbo peut être transporté dans les véhicules d'assistance ; ou, en dehors de ce parc d'assistance, par le seul équipage, mais le turbo doit être transporté à bord de la voiture de compétition.

Toute infraction sera sanctionnée par les commissaires sportifs qui prononceront la mise hors course du concurrent.

H. CONDITIONS DE LIMITATION DE L'UTILISATION DES PIECES DE RECHANGE

Turbocompresseur et compresseur (ci-après dénommé « compresseur »):

- La réglementation actuelle concernant la bride à air et les marquages (articles 254.6 et 255.5.1.8.3 de l'annexe « J » du CSI FIA) restent d'application.
- La vérification du compresseur de la voiture et d'un nombre maximum de compresseurs de rechange autorisés (un pour chaque étape) est obligatoire.
- Les compresseurs porteront le numéro de la voiture (exemple: voiture no.1 = compresseur N°1A + rechanges 1B + 1C et 1D) se sont affectés exclusivement à la voiture même.

- La non-utilisation de la possibilité de changement par étape réduit automatiquement le nombre de compresseur de rechange disponibles.
Exemple: Voiture N° 1 – compresseur N°1A – 3 Jours
Compresseurs de rechange 1B, 1C, 1D. Si aucun changement n'est effectué le 1^{er} jour, l'utilisation de l'un des compresseurs de rechange n'est pas permise.
- Une fois le changement effectué, le compresseur remplacé par l'un de ceux transportés à bord de la voiture de compétition est réinstallé à bord de la voiture ou dans un véhicule d'assistance où il sera transporté jusqu'à la fin de l'étape (parc fermé) où les commissaires technique peuvent le contrôler. Le concurrent peut alors installer à sa place l'éventuel compresseur de rechange de l'étape suivante.
- Dans un même Jour un compresseur remplacé peut être à nouveau utilisé sur la même voiture.
Exemple: Voiture N°1 1^{ière} étape: les compresseurs 1A et 1B peuvent être indifféremment utilisés.
Tous les compresseurs utilisés doivent être rester plombés jusqu'à ce que les commissaires techniques puissent vérifier leur conformité.
- Les règles précédentes sont obligatoires également pour toutes les voitures dont les compresseurs ne sont pas équipés de bride à air. Dans ce cas, les compresseurs sont exclusivement marqués afin de les comptabiliser.

I. BOÎTES DE VITESSES ET DIFFÉRENTIELS

1. Pour chaque voiture, entre la boîte de vitesses et la série de différentiels installées dans la voiture (avant et/ou centrale et/ou arrière), une seule boîte de vitesses et une série de différentiels de rechange peuvent être utilisées pour chaque rallye.
2. Aux vérifications avant le départ, les concurrents sont obligés de faire marquer la boîte de vitesses/le(s) différentiel(s) installés dans la voiture, aussi bien les rechanges. Ce marquage devrait normalement avoir lieu au même moment. Les pièces sont identifiées par le numéro de course de la voiture (exemple: voiture N°1 – boîte de vitesses N° 1, boîte de vitesses de rechange N° 1R).
3. Les plombages et les marquages sont effectués selon les spécifications publiées par la FIA pour les différents modèles de voitures.
 - Les boîtes de vitesses et les différentiels peuvent être changés dans n'importe quel parc d'assistance, à condition que le directeur de course ou les commissaires techniques aient été informés auparavant de l'intention de la faire.
 - Des contrôles peuvent être effectués par les commissaires techniques afin de vérifier le respect du règlement.
4. A condition que les plombages et les marquages d'une boîte de vitesses/différentiel(s) démontés restent intacts, ces ensembles pourront être par la suite réutilisés aux conditions précédemment exposées.
5. En toutes circonstances, les marquages/plombages doivent être intacts pendant toute la durée du rallye et les commissaires techniques peuvent à tout moment demander aux concurrents de contrôler et éventuellement de procéder, à la fin du rallye, au démontage pour s'assurer de leur conformité.
6. Les commissaires techniques plomberont/marqueront toutes les voitures des pilotes prioritaires FIA. L'application de la règle aux autres voitures engagées est laissée à la discrétion des organisateurs, en accord avec la CS de l'ACL.
7. Il est rappelé que les plombages/marquages sont effectués de telle façon de permettre aux concurrents le remplacement de l'embrayage et des éventuels accessoires.

ARTICLE 13: PNEUS

1. Pneumatiques « slicks » (pneus sans structure)
L'utilisation de pneus « slicks » est interdite.
2. Pneumatiques cloutés
Les pneumatiques cloutés sont interdits.

ARTICLE 14: RECONNAISSANCE

Une ou plusieurs des trois règles de reconnaissance suivantes s'appliqueront et seront spécifiées dans le règlement particulier:

1. Cas de reconnaissances interdites soit par les autorités, soit par les propriétaires des terrains (autorités militaires, administration des forêts, propriétaires privés):
Les organisateurs devront donner aux équipages la possibilité de se familiariser avec l'itinéraire en le

parcourant (à des heures fixées à l'avance et communiquées au public et aux concurrents) dans des voitures immatriculées normalement et en respectant le code de route.

2. Cas de reconnaissances susceptibles de créer des nuisances (perturbations dans les zones résidentielles, gêne ou mise en danger des autres usagers de la route etc.):
Des reconnaissances limitées en durée et en nombre de passages devront être organisées.
3. Reconnaissances libres dans les zones où l'environnement ne risque pas d'être incommodé et où la législation le permet.

A. RECONNAISSANCE

Les organisateurs qui décideront d'inclure dans leur règlement particulier un texte sur les reconnaissances devront admettre la possibilité d'utiliser des voitures de reconnaissance conformes aux prescriptions reprises ci-après:

B. VOITURES DE RECONNAISSANCE

Ces voitures doivent remplir les conditions suivantes:

- être une voiture de série
- être d'une seule couleur, sans publicité ni autocollant etc.
- le moteur sera de série (conforme à la réglementation du groupe N)
- la boîte de vitesses sera de série (conforme à la réglementation du groupe N)
- l'échappement sera de série et son niveau sonore restera en deçà des maxima tolérés par la législation du pays de l'organisateur
- les suspensions seront conformes au règlement groupe N
- les protections du dessous de caisse seront autorisées (conformément au règlement groupe N)
- le montage d'un arceau de sécurité en acier conforme à l'annexe « J » (article 253-8.1 à 8.4 du CSI FIA) sera autorisé
- les harnais de sécurité de couleurs similaires à celles de l'intérieur de la voiture seront autorisés
- les sièges baquets de couleurs similaires à celles de l'intérieur seront autorisés
- deux phares supplémentaires homologués route seront autorisés
- les jantes seront libres dans le respect de l'annexe J groupe N. Elles seront équipées de:
- les pneus doivent être de série homologués route pour l'asphalte
- les pneus sont libres pour terre
- l'équipage pourra utiliser un système d'intercommunication « léger » (oreillette sans casque)

ARTICLE 15: VERIFICATIONS TECHNIQUES – VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES

A. VERIFICATIONS AVANT LE DEPART ET PENDANT LE RALLYE

1. Tous les équipages et toutes les voitures participant au rallye doivent se présenter aux vérifications techniques (et/ou administratives) prévues conformément au programme du rallye.
2. Le départ sera refusé à tout équipage qui se présenterait aux vérifications techniques (et/ou administratives) au-delà des limites prévues par le règlement particulier du rallye, sauf en cas de force majeure dûment reconnu comme tel par les commissaires sportifs.
3. L'équipage devra présenter la fiche d'homologation de la voiture et les éventuelles fiches annexes. En cas de non-présentation de ces documents, les commissaires sportifs pourront prononcer une pénalité pouvant aller jusqu'au refus de départ.
4. Suite aux vérifications techniques et en cas de non-conformité d'une voiture à la réglementation technique et/ou de sécurité, un délai pourra être donné par les commissaires sportifs pour la mise en conformité de cette voiture.
5. Le départ peut être refusé à toute voiture non conforme par les commissaires sportifs sur rapport des commissaires techniques.
6. Les vérifications effectuées avant le départ seront d'ordre tout à fait général (contrôle des licences, de la marque et du modèle de la voiture, conformité apparente de la voiture avec le groupe dans lequel elle est engagée, éléments de sécurité essentiels, conformité de la voiture avec le code de la route national etc.)
7. Ceci comprend:
 - l'identification de l'équipage, chaque membre devant être muni de 2 photos récentes de format d'identité (4x4cm)
 - l'identification de la voiture, le châssis et le bloc moteur pouvant subir à tout moment un marquage

spécifique

8. A tout instant au cours du rallye, des vérifications complémentaires pourront être effectuées, concernant aussi bien les membres de l'équipage que la voiture. A tout moment du rallye, le concurrent est responsable de la conformité technique de sa voiture, sous peine de mise hors course devant être prononcée par le directeur de course.
9. Il appartient à l'équipage, au cas où des marques d'identification seraient apposées, de veiller sous sa seule responsabilité à ce qu'elles restent intactes jusqu'à la fin du rallye, leur absence entraînant la mise hors course par le directeur de course.
Il appartient également à l'équipage de vérifier la bonne remise en place de tout élément de la voiture manipulé au cours des contrôles effectués.
10. Toute fraude constatée, et notamment des marques d'identification présentées comme originales et intactes qui s'avèrent retouchées, entraîne la mise hors course par le directeur de course de l'équipage et de tout autre concurrent ou équipage qui aurait aidé ou facilité l'accomplissement de l'infraction, cela sans préjudice de sanctions plus graves complémentaires qui pourraient être demandées à l'ASN du concurrent ou du complice. De plus, les commissaires sportifs peuvent appliquer l'article 152 du CSI FIA s'ils le jugent nécessaire.

B. CONTROLE FINAL

1. Dès son arrivée, chaque équipage conduira sa voiture au parc fermé. Il y sera procédé à un contrôle rapide pour vérifier:
 - sa conformité avec la voiture présentée aux vérifications techniques du départ,
 - s'il y a lieu d'infliger certaines pénalisations prévues
2. L'absence d'une des marques d'identification entraînera la mise hors course.
3. Des vérifications techniques complètes, comprenant le démontage de la voiture et/ou les vérifications spécifiées ci-dessous pourront être entreprises à la discrétion absolue des commissaires sportifs agissant d'office ou à la suite d'une réclamation ou bien encore sur l'avis du directeur de course.
4. Au cas où le démontage susmentionné serait la conséquence d'une réclamation, une caution, dont le montant sera précisé dans le règlement particulier du rallye et couvrant tous les frais relatifs à ce démontage, sera exigée du réclamant, qui devra la verser d'avance. Si la réclamation s'avère fondée, cette caution sera remboursée au réclamant et portée à la charge du concurrent défaillant.
5. Les vérifications techniques effectuées à l'issue du rallye porteront au moins sur les éléments suivants:
 - la suspension ;
 - les freins ;
 - la transmission ;
 - la conformité du châssis / de la coque ;
 - la bride et le turbocompresseur, s'il y en a.Le nombre minimal de voitures devant subir les vérifications techniques comprendra les deux premières voitures de marques différentes au classement général, la voiture classée première dans les groupes A ou N, si elle ne fait pas partie des précédentes, et éventuellement la voiture classée première dans la catégorie de promotion

ARTICLE 16: DEPART ET NOUVEAU DEPART

Avant le départ et avant tout nouveau départ éventuel, les organisateurs peuvent rassembler toutes les voitures concurrentes dans une zone de départ, aux conditions indiquées dans le règlement particulier. Dans ce cas, les pénalités (exclusivement pécuniaires) pour arrivée tardive dans la zone de départ seront précisées dans le règlement particulier.

1. Les équipages peuvent pénétrer dans le parc fermé de départ 10 minutes avant leur heure de départ.
2. L'heure de départ impartie apparaîtra sur le carnet de contrôle de chaque équipage.
3. Toute arrivée tardive, imputable à l'équipage, au départ du rallye ou d'un Jour, ou d'une section sera pénalisée de 10 secondes par minutes ou fraction de minute de retard. Un équipage se présentant avec un retard supérieur à 15 minutes ne sera pas autorisé à prendre le départ.
4. Si les équipages, qui disposent de 15 minutes pour se présenter au départ du rallye, d'un Jour ou d'une section, se présentent dans ces 15 minutes, l'heure de départ réelle sera portée sur le carnet de contrôle.

5. L'ordre de départ du 1^{er} Jour établi de la façon suivante:

- Série 1: pilotes classés par la FIA – priorité A
- Série 2: pilotes classés par la FIA – priorité B
- Tous les autres concurrents engagés suivant un ordre de départ laissé sur l'initiative des organisateurs

L'ordre de départ reste inchangé jusqu'à ce qu'au moins 10% de la distance totale des épreuves spéciales ait été parcourue. Pour les jours suivants l'ordre sera déterminé en fonction du classement provisoire établi à la fin du Jour précédent et sera affiché à l'heure précisée dans le programme du règlement particulier.

Les heures de départ des pilotes prioritaire N (N étant le nombre invariable des pilotes prioritaires au départ du rallye) sont espacées d'au moins 2 minutes pour le premier Jour. Pour les Jours suivants, les premiers équipages N+5 classés à la fin du Jour précédent prennent également le départ du Jour suivant à des intervalles de 2 minutes minimum.

Les commissaires sportifs peuvent repositionner à leur propre discrétion les pilotes prioritaires de la FIA encore dans le rallye.

ARTICLE 17: CARNET DE CONTROLE

1. Au départ du rallye, chaque équipage reçoit un carnet de contrôle sur lequel seront portés le temps attribué pour couvrir la distance entre deux contrôles horaires consécutifs. Ce carnet sera remis au contrôle d'arrivée d'une section et remplacé par un nouveau carnet de contrôle de la section suivante. Plusieurs carnets de contrôle peuvent être délivrés en même temps, reliés sous forme de livre, couvrant une section ou un Jour du rallye.

Chaque équipage est seul responsable de son carnet de contrôle. L'équipage est seul responsable de la présentation du carnet de contrôle aux différents contrôles et de l'exactitude des pointages. L'équipage est responsable de toute inscription portée sur le carnet de contrôle.

Il incombe donc à l'équipage de présenter son carnet de contrôle aux commissaires au moment correct, et de vérifier que l'heure est correctement inscrite.

Les heures et les minutes seront toujours indiquées comme suit: 00h01-24h00, seules les minutes écoulées seront comptées. Pendant toute la durée du rallye, l'horaire officiel est celui précisé dans le règlement particulier.

2. Le carnet de contrôle doit être disponible pour inspection sur demande, plus particulièrement à tous les postes de contrôle où il devra être présenté personnellement par un membre de l'équipage pour être visé et que les temps y soient notés.

3. A moins d'être approuvée par le commissaire concerné, toute rectification ou toute modification apportée sur le carnet de contrôle entraînera la mise hors course par le directeur de course.

4. L'absence de visa ou de marque de n'importe quel contrôle de passage, l'absence de pointage à un contrôle horaire, ou la non remise du carnet de contrôle à chaque contrôle (horaire, de passage ou regroupement), ou à l'arrivée, entraînent l'exclusion de l'équipage concerné par le directeur de course.

5. Seul le commissaire concerné sera autorisé à inscrire l'heure sur le carnet de contrôle, manuellement ou au moyen d'un appareil à imprimante.

6. Toute divergence entre les inscriptions de temps portées, d'une part sur le carnet de contrôle de l'équipage, et d'autre part sur les documents officiels du rallye, fera l'objet d'une enquête des commissaires sportifs, qui jugeront en dernier ressort.

ARTICLE 18: PROCEDURE POUR LE DEROULEMENT DES CONTROLES

A. DISPOSITIONS GENERALES

1. Tous les contrôles, c'est-à-dire contrôles horaires et de passage, zones de contrôle de départ et arrivée d'épreuves spéciales, de regroupements et neutralisations, seront indiqués au moyen de sigles standardisés agréés par la FIA.

2. Le commencement de la zone de contrôle est indiqué par un sigle avertisseur à fond jaune. A une distance minimale de 25 m, l'emplacement du poste de contrôle est indiqué par sigle identique à fond rouge. La fin de la zone de contrôle, 25 m plus loin environ, est indiquée par un sigle final à fond beige avec 3 barres noires transversales.

3. Toute zone de contrôle (c'est-à-dire toute zone entre le premier panneau avertisseur jaune et le dernier sigle final beige à 3 barre transversales) est considérée comme parc fermé (voir article 20.1.2 du CSI FIA) et aucune réparation ni assistance ne peuvent être effectuées dans la zone de contrôle.

4. La durée de l'arrêt dans toute zone de contrôle ne devra pas excéder le temps nécessaire aux opérations de contrôle.
5. L'heure idéale de pointage est sous la seule responsabilité des équipages, qui peuvent consulter la montre officielle placée sur la table de contrôle.
6. Les commissaires en poste ne peuvent leur donner aucune information sur cette heure idéale de pointage.
7. Les postes de contrôle commencent à fonctionner 15 minutes avant l'heure idéale de passage de la première voiture concurrente.
8. Sauf décision contraire du directeur de course, ils cessent d'opérer 15 minutes après l'heure idéale de l'arrivée de la dernière voiture concurrente, augmentée du délai de mise hors course.
9. Les équipages sont tenus de suivre les instructions de tout commissaire de route responsable d'un poste de contrôle, sous peine d'être signalés aux commissaires sportifs.

B. SIGNALISATION DES CONTROLES

1. La signalisation de la zone de contrôle se fait par trois sigles comme décrit ci-dessous:
N.B. Au besoin, les sigles à fond jaune peuvent être mis en évidence par un drapeau jaune supplémentaire, et les sigles à fond rouge, par un drapeau rouge.
2. Contrôle Horaire
 - Le commencement de la zone de contrôle est indiqué avec un panneau à fond jaune.
 - L'endroit du poste de contrôle lui-même est indiqué par un panneau sur fond rouge, la fin de la zone de contrôle étant indiquée par un sigle sur fond beige.
3. Contrôle de passage
Des sigles seront utilisés de la même manière qu'aux contrôles horaires.
4. Epreuve spéciale
 - Le point de départ est indiqué au moyen du sigle sur fond rouge.
 - L'arrivée est précédée du sigle sur fond jaune. La ligne d'arrivée, où se fera le chronométrage, est signalée par le sigle sur fond rouge.
 - Un panneau « STOP » sur fond rouge est placé environ 100 à 300m plus loin.

C. ZONE DE CONTROLE

Tous les officiels des contrôles devront être identifiables. A chaque contrôle, le chef de poste devra porter une chasuble distinctive permettant de l'identifier immédiatement.

1. Contrôles de passage
A ces contrôles, les commissaires en poste doivent simplement viser et/ou signer le carnet de contrôle, dès que celui-ci leur est présenté par l'équipage, mais sans sanctionner l'heure de passage.
2. Contrôles horaires
A ces contrôles, les commissaires en poste indiquent sur le carnet de contrôle son heure de présentation. Le chronométrage sera effectué à la minute.

D. PROCEDURE DE POINTAGE

1. La procédure de pointage commence au moment où le voiture franchit le panneau d'entrée dans la zone de contrôle horaire.
2. Entre le sigle d'entrée de zone et le poste de contrôle, il est interdit à l'équipage d'observer un arrêt quelconque ou d'adopter une allure anormalement lente.
3. Le chronométrage et le pointage du carnet ne peuvent être effectués que si les deux membres de l'équipage ainsi que la voiture se trouvent dans la zone de contrôle et à proximité immédiate de la table de contrôle.
4. L'heure de pointage correspond au moment exact où l'un des membres de l'équipage présente le carnet de contrôle au commissaire concerné.
5. Celui-ci inscrit alors sur le carnet, soit manuellement, soit au moyen d'un appareil à imprimante, l'heure de présentation effective et elle seule.

6. L'heure idéale de pointage est celle qui est obtenue en additionnant le temps accordé pour parcourir le secteur de liaison à l'heure de départ de ce secteur, ces temps étant exprimés à la minute.
7. L'équipage n'encourt aucune pénalisation pour avance si l'heure idéale d'entrée de la voiture dans la zone de contrôle correspond au déroulement de la minute idéale de pointage ou de celle qui la précède.
8. L'équipage n'encourt aucune pénalisation pour retard si l'heure de présentation du carnet au commissaire concerné correspond au déroulement de la minute idéale de pointage.
Exemple: un équipage devant passer à un contrôle à 18h58 sera considéré à l'heure si le pointage a été effectué entre 18h58'00" et 18h58'59".
Toute différence entre l'heure réelle et l'heure idéale de pointage sera pénalisée à raison de:
 - pour tout retard: 10 secondes par minute ou fraction de minute
 - pour toute avance: 1 minute par minute ou fraction de minute
9. Un équipage pénalisé pour avance pourra, à la discrétion du directeur de course, être neutralisé le temps nécessaire pour repartir à l'heure initialement prévue.
10. Aux contrôles horaires d'arrivée de fin du Jour, d'une section, d'un regroupement, ou en fin d'épreuve, les organisateurs peuvent autoriser les équipages à pointer en avance sans encourir de pénalité, sous réserve que cette disposition ait été prévue dans le règlement particulier du rallye ou par un additif ultérieur. Cependant, l'heure inscrite sur le carnet de contrôle sera le temps prévu du rallye, non le temps réel.
11. Enfin, toute infraction d'un équipage concernant aux règles de la procédure de pointage définie ci-dessus (et notamment le fait de pénétrer dans la zone de contrôle plus d'une minute avant le déroulement de l'heure effective de pointage) devra faire l'objet, de la part du chef de poste du contrôle, d'un rapport écrit immédiatement retransmis par le directeur de course aux commissaires sportifs, qui prononceront toute sanction convenable.

E. HEURE DE DEPART DES CONTROLES

1. Si le secteur de liaison suivant ne débute pas par une épreuve spéciale, l'heure de pointage portée sur le carnet de contrôle constitue à la fois l'heure d'arrivée de fin de secteur de liaison de l'heure de départ du nouveau secteur.
2. En revanche, lorsqu'un contrôle horaire est suivi d'un contrôle de départ d'épreuve spéciale, la procédure suivante sera appliquée:
 - Les deux postes seront compris dans une seule zone de contrôle dont les signaux seront disposés comme suit:
 - Sigle avertisseur jaune représentant un cadran (début de zone).
 - Après 25 m environ, sigle rouge représentant un cadran (poste de contrôle horaire)
 - A une distance de 50 à 200m, sigle rouge représentant un drapeau (départ de l'épreuve spéciale.)
 - Enfin, 25 m plus loin, sigle final (3 barres transversales sur fond beige).
 - Au contrôle horaire d'arrivée du secteur de liaison, le commissaire concerné inscrira sur le carnet d'une part l'heure de pointage de l'équipage, d'autre part son heure de départ provisoire pour le secteur de liaison suivant. Celle-ci devra respecter un écart de 3 minutes pour permettre à l'équipage de se préparer au départ. De plus, en cas de pneu dégonflé, il sera également octroyé à l'équipage concerné un temps maximal de 5 minutes supplémentaires. L'heure de départ qui lui sera alors affectée après réparations devra respecter, avec le nouvel équipage parti devant lui, l'intervalle auquel lui donne droit son classement ou sa priorité
 - Après son pointage au contrôle horaire, la voiture concurrente sera conduite immédiatement au poste de départ de l'épreuve spéciale. Le commissaire de route responsable de ce poste inscrira sur la fiche d'épreuve l'heure prévue pour le départ de cette épreuve, qui correspondra normalement à l'heure de départ provisoire pour le secteur de liaison. Puis il donnera le départ à l'équipage selon la procédure exposée dans les présentes prescriptions.
 - Si en cas d'incident il existe une divergence entre les deux inscriptions, l'heure de départ de l'épreuve spéciale fera foi, sauf décision contraire des commissaires sportifs.

F. MISE HORS COURSE

Les équipages sont astreints, sous peine de mise hors course, à se présenter à tout contrôle dans l'ordre correct et dans le sens du parcours. Il est également interdit de revenir dans la zone de contrôle.

1. Tout retard supérieur à 15 minutes sur l'horaire imparti entre 2 contrôles horaires, ou un retard supérieur à 30 minutes à la fin de chaque section et/ou Jour du rallye, ou encore un retard total pour l'ensemble du rallye supérieur à 60 minutes, entraînera la mise hors course de l'équipage par le directeur de course.
Pour le calcul d'une mise hors course, le temps réel et on le temps de pénalité (10 secondes par

minute) sera appliqué.

2. Une avance sur l'heure idéale ne permettra en aucun cas aux équipages de réduire le retard comptant pour la mise hors course. Mais les pénalisations pour le pointage en avance à un contrôle horaire ne seront pas prises en considérations pour le calcul du temps comptant pour la mise hors course pour dépassement du retard maximal.

Exemples:

- Secteur de liaison A:
Départ 12h00 – temps idéal 1h00 – pointage 13h10
Pénalisation pour retard 10 x 10 secondes = 1 min 40 secondes
Retard comptant pour la mise hors course 10 min.
- Secteur de liaison B:
Temps idéal 1h30 – pointage 14h20
Pénalisation pour avance 20 min.
Retard comptant pour la mise hors course 10 min.(pas d'aggravation)
- Secteur de liaison C:
Temps idéal 2h00 – pointage 16h30
Pénalisation pour retard 10 x 10 secondes = 1 min 40 secondes
Retard comptant pour la mise hors course: 10 min supplémentaires
- TOTAL SECTEURS DE LIAISON A+B+C:
Pénalisation totale (pour retard et avance):
1 min.40 secondes + 20 min. + 1 min.40 secondes = 23 min 20 secondes.
Retard total comptant pour la mise hors course 10+10 = 20 minutes.

3. Le délai de mise hors course peut être augmenté à tout moment par décision des commissaires sportifs, sur proposition du directeur de course. Les équipages concernés seront informés aussitôt que possible.
4. La mise hors course pour dépassement du retard maximal autorisé ne peut être prononcée qu'en fin de section ou du Jour.

G. CONTROLES DE REGROUPEMENT

1. Des zones de regroupement pourront être établies sur le parcours. Leurs contrôles d'entrée et de sortie seront soumis aux règles générales relatives aux postes contrôles.
A l'intérieur d'une zone de regroupement, la mise en route des moteurs peut être effectuée au moyen d'une batterie extérieure. Cette batterie ne peut ensuite être embarquée dans la voiture.
2. Ces zones de regroupement servent à réduire les intervalles qui ont pu se créer entre les voitures concurrentes à la suite de retards et (ou) d'abandons. Il faut donc prendre en considération l'heure de départ du regroupement et non sa durée.

Exemple

- 120 voitures au départ du rallye
Premier regroupement de 4 heures
Heure de départ du regroupement: 12h01
 - Heure idéale d'arrivée de la voiture N°1 au regroupement 08h01
Heure idéale d'arrivée de la voiture N°120 au regroupement 10h
 - Heure de pointage de la voiture N°1 au regroupement 8h45
Heure de pointage de la voiture N°120 au regroupement 11h50 (60 voitures ont abandonné dans cette partie du rallye)
 - Heure de départ de la voiture N°1 12h01
Heure de départ de la voiture N°120 13h00
- Les arrêts seront donc respectivement:
- pour la voiture N°1 3h16
 - pour la voiture N°120 1h10

3. A leur arrivée aux contrôles de regroupement, les équipages remettront au commissaire concerné leur livret de carnet de contrôle. Les équipages recevront des instructions sur leur heure de départ. Ils devront ensuite conduire immédiatement et directement leur voiture au parc fermé. Ils devront alors obligatoirement arrêter le moteur. Les organisateurs pourront leur donner un nouveau jeu de carnets de contrôle soit à l'entrée soit à la sortie du parc fermé.

- Après un regroupement, l'ordre de départ est autant que possible celui du classement général établi après l'arrivée dans cette zone de regroupement. Sinon, les voitures devront repartir suivant leur ordre de départ dans la section précédente. En aucun cas, il ne sera permis de prendre en considération uniquement les temps réalisés pendant les épreuves spéciales ; le classement général doit être établi en prenant également en compte les pénalisations routières ainsi que toute autre pénalité exprimée en temps.

ARTICLE: 19 EPREUVES SPECIALES

- Les épreuves spéciales sont des épreuves de vitesse sur route fermée pour le rallye. Pour les épreuves spéciales et les secteurs compétitifs, le chronométrage sera effectué à la seconde.
- Au cours des épreuves spéciales, tous les pilotes et copilotes doivent porter une combinaison ainsi que des gants (facultatifs pour les copilotes), une cagoule, des chaussettes, des chaussures et sous-vêtements homologués suivant les normes FIA en vigueur sous peine d'exclusion.
- Il est interdit aux équipages de circuler dans le sens inverse de l'épreuve spéciale, sous peine de mise hors course qui sera prononcée par le directeur de course.
- Le départ de l'épreuve spéciale sera donné arrêté, le moteur étant en marche et la voiture étant placée sur la ligne de départ.
Toute voiture ne pouvant démarrer à ce moment-là dans les 20 secondes suivant le signal de départ sera mise hors course et la voiture sera immédiatement déplacée vers un endroit sûr.
- Les départs des épreuves spéciales sont donnés comme suit:
 - Lorsque la voiture, avec son équipage à bord, viendra s'arrêter devant le contrôle de départ, le commissaire en poste inscrit sur le carnet de contrôle d'épreuve spéciale l'heure prévue pour le départ de la voiture concernée (heure et minute). Il remettra ce document à l'équipage et lui annonce à haute voix les 30"-15"-10" et les cinq dernières secondes une à une.
Sinon, cette méthode peut être remplacée par un système de compte à rebours électronique, effectuant le compte à rebours par seconde et clairement visible par l'équipage depuis sa position de départ. Ce système peut être couplé électroniquement à un dispositif de détection de ligne de départ qui enregistre toute situation dans laquelle une voiture quitte la ligne de départ avant le signal correct. Ce système peut être également synchronisé à un système de feux de départ dont la description et la réglementation doit être incluse au règlement particulier de l'épreuve.
 - Les cinq dernières secondes révolues, le signal du départ sera donné, qui devra être suivi du démarrage immédiat de la voiture.
- Le départ d'une épreuve spéciale à l'heure indiquée sur le carnet de contrôle ne peut être retardé par le commissaire concerné qu'en cas de force majeure.
- En cas de départ retardé imputable à l'équipage, le commissaire concerné inscrit une nouvelle heure, la pénalité d'une minute par minute ou fraction de minute de retard.
- Un faux départ, et notamment un départ effectué avant que le signal ne soit donné, est pénalisé comme suit:
 - 1^{ère} infraction: 10 secondes
 - 2^e infraction: 1 minute
 - 3^e infraction: 3 minutes
 - Infractions ultérieures: à l'appréciation des commissaires sportifs.Ces pénalités n'empêchent pas les commissaires sportifs d'infliger des pénalités plus sévères s'ils le jugent nécessaires.
- Tout équipage refusant de prendre le départ d'une épreuve spéciale à l'heure et au rang qui lui auront été attribués se sera signalé aux commissaires sportifs que l'épreuve spéciale soit disputée ou non.
- L'arrivée des épreuves spéciales sera jugée lancée, l'arrêt entre signe jaune avertisseur et le signe stop étant interdit sous peine d'être signalée aux commissaires sportifs. Le chronométrage se fera sur la ligne d'arrivée, au moyen d'appareils de pointage, obligatoirement avec imprimante. Ces appareils sont doublés par des chronomètres sans imprimante obligatoire. A l'arrivée des épreuves spéciales, les chronométrateurs doivent se tenir au niveau de la ligne de chronométrage marquée par un sigle représentant un drapeau à damier sur fond rouge.
- L'équipage doit alors s'arrêter au Point Stop signalé par un signe rouge « STOP », pour faire inscrire sur le carnet de contrôle de l'épreuve spéciale son heure d'arrivée (heure, minute, seconde et dixième de seconde pour le championnat du Monde). Si les chronométrateurs ne peuvent pas communiquer immédiatement l'heure exacte de l'arrivée aux contrôleurs, ceux-ci apposeront seulement leur visa sur le carnet de contrôle d'épreuve spéciale de l'équipage, et les temps seront inscrits lors de la neutralisation ou

du regroupement suivant.

12. Si, par faute de l'équipage, l'inscription du temps ne peut avoir lieu, les pénalités suivantes seront appliquées:
 - pour le départ: mise hors course
 - pour l'arrivée (Point Stop): pénalisation de 5 minutes
13. Les temps réalisés par les équipages dans chaque épreuve spéciale, exprimés en heures, minutes, secondes sont ajoutés aux autres pénalisations (routières, techniques etc.) exprimées en temps.
14. Au cours d'une épreuve spéciale, l'assistance est interdite.
Toute infraction sera signalée aux commissaires sportifs. Une telle décision ne peut être prononcée qu'à la fin d'une section ou d'un Jour.
15. Les intervalles de départ pour les épreuves spéciales devront respecter les mêmes dispositions que celles prévues pour le départ considéré, sauf en cas de dérogation accordée par la CS de l'ACL.
16. Terminaison d'une épreuve spéciale
 - Lorsqu'une épreuve spéciale est interrompue ou stoppée pour quelque motif que ce soit, les commissaires sportifs peuvent allouer à chaque équipage affecté un temps qu'ils considèrent comme étant le plus équitable.
 - Cependant, aucun équipage responsable ou coresponsable d'un arrêt de course ne peut en aucun cas tirer profit de cette mesure. Il sera donc crédité du temps effectif qu'il a éventuellement réalisé si celui-ci est supérieur au temps fictif retenu pour les autres équipages.
17. Les organisateurs devront fournir au moins 2 voitures ouvreuse numérotées « 00 » et « 0 ». Ces voitures doivent effectuer en totalité le parcours de toutes les épreuves spéciales du rallye.
18. Le plan de sécurité devra être conforme au plan figurant à l'article 27 ci-après.
19. Sécurité des concurrents
 - Chaque Road Book contiendra, au dos de la couverture au format A4 (plié), un signe « SOS » rouge et, de l'autre côté, un signe « OK » vert,
 - En cas d'accident nécessitant des soins médicaux urgents, le signe « SOS » rouge devrait si possible être montré immédiatement aux voitures suivantes et à tout hélicoptère qui tenterait d'intervenir.
 - Tout équipage à qui le signe « SOS » rouge est montré ou qui voit une voiture ayant subi un accident important et dont les deux membres de l'équipage sont vus à l'intérieur de la voiture mais ne montrent pas le signe rouge « SOS », devra immédiatement et sans exception s'arrêter pour prêter assistance. Toutes les voitures qui suivent devront également s'arrêter. La deuxième voiture qui arrive sur le lieu de l'accident continuera pour informer le prochain point radio. Les voitures suivantes dégageront la route pour les véhicules d'urgence.
 - En cas d'accident ne nécessitant pas une intervention médicale immédiate, le signe « OK » devra être clairement montré par un membre de l'équipage aux véhicules suivants et à tout hélicoptère qui tenterait d'intervenir.
 - Si l'équipage quitte le véhicule, le signe « OK » devra être affiché de manière à être clairement visible des autres concurrents.
 - Chaque voiture concurrente devra transporter un triangle rouge réfléchissant qui, en cas d'arrêt de la voiture pendant une épreuve spéciale, devra être placé par un membre de l'équipage dans un endroit visible, à 50 mètres au moins derrière la voiture. afin d'avertir les pilotes suivants. Tout équipage n'observant pas cette règle pourra se voir infliger une pénalité à l'appréciation des commissaires sportifs.
 - Ce triangle devra être mis en place même si la voiture arrêtée est hors de la route.
 - Les Road Book contiendront une page indiquant la procédure à suivre en cas d'accident (voir article 27 ci-après)
 - Tout équipage abandonnant un rallye devra signaler son abandon aux organisateurs au plus tôt, excepté en cas de force majeure. Tout équipage n'ayant pas signalé son abandon pourra se voir infliger une pénalité à l'appréciation des commissaires sportifs.

ARTICLE 20: PARC FERME

A. CONDITIONS GENERALES

1. Pendant le régime du parc fermé, il est interdit sous peines d'exclusion de procéder à toute réparation ou ravitaillement. Les voitures sont en régime de parc fermé:
 - dès leur entrée dans un parc de départ s'il existe, de regroupement, ou de fin du Jour et jusqu'à leur départ de ceux-ci
 - dès leur entrée dans une zone de contrôle et jusqu'à leur départ de celle-ci

- dès leur arrivée à la fin du rallye, jusqu'à l'expiration des délais pour le dépôt des réclamations et l'autorisation d'ouverture du parc fermé par les commissaires sportifs
- 2. Le parc fermé est interdit à toute personne sauf aux officiels du rallye devant y assurer une fonction spécifique.
- 3. Au départ du rallye, il pourra être prévu un parc fermé de départ où les voitures devront être conduites au maximum 4 heures avant le départ.
- 4. Les équipages peuvent entrer dans le parc fermé de départ 10 minutes avant leur heure de départ. Pour sortir d'un parc fermé de départ, de regroupement ou de fin du Jour, l'équipage sera autorisé à pénétrer dans le parc fermé 10 minutes avant son heure de départ. Dans le cas où un parc de regroupement ne dure pas plus de 15 minutes, les équipages pourront rester dans le parc de regroupement.
- 5. Seuls les officiels en poste et/ou les membres de l'équipage pourront pousser une voiture de compétition à l'entrée, à l'intérieur, ou à la sortie d'un parc fermé de départ, d'un contrôle horaire, de regroupement ou d'étape.

B. REPARATION EN PARC FERME

1. Si les commissaires techniques d'un rallye considèrent que l'état d'une voiture est devenu si défectueux qu'il puisse en affecter la sécurité de la circulation routière, cette voiture doit obligatoirement être réparée en présence d'un commissaire technique.
2. Le temps employé à la réparation doit être considéré comme autant de minutes de retard, afin d'éviter qu'un équipage ne cherche à rattraper le temps ainsi perdu, la pénalité applicable est d'une minute par minute ou fraction de minute. L'équipage recevra une nouvelle heure de départ après la réparation si le temps perdu entraîne un retard au-delà de l'heure de départ initialement prévue.
3. Par exception au régime du parc fermé, mais sous le contrôle d'un commissaire autorisé ou d'un commissaire technique, il est permis à l'équipage en parc fermé, de départ, de regroupement, ou de fin d'étape de faire procéder au changement de la/des vitre(s) avec l'aide éventuelle de trois personnes maximum.
4. Si, pour le remplacement de la/des vitre(s), un redressement de la carrosserie est rendu nécessaire, le point B.2 s'appliquera.
5. Ces interventions devront être totalement terminées avant l'heure de départ ; dans le cas contraire, le dépassement de temps entraînera une pénalisation dans les mêmes conditions que celles prévues au point B.2.
6. Après avoir garé leur voiture dans le parc fermé, les conducteurs devront obligatoirement arrêter le moteur et quitter immédiatement le parc fermé, dont l'entrée sera dès lors interdite aux membres de l'équipage.
7. Les pilotes ne sont pas autorisés à effectuer des dérapages dans le parc fermé d'arrivée à la fin d'un rallye.
8. L'utilisation de bâches pour voitures n'est pas autorisée en parc fermé.

ARTICLE 21: RESULTATS

A. DETERMINATION DES RESULTATS

Les résultats sont établis en additionnant les temps mesurés pendant les épreuves spéciales et les pénalisations en temps encourues sur les secteurs de liaison ainsi que toute autre pénalisation exprimée en temps.

B. PUBLICATION DES RESULTATS

Au cours du rallye les classements suivants seront publiés:

- classements officiels: classements distribués par la direction du rallye pendant le déroulement d'un Jour,
- classements partiels officiels: classements publiés en fin du Jour,
- classement final provisoire: classement publié par la direction du rallye à la fin du rallye,
- classement final officiel: classement approuvé par les commissaires sportifs.

Sur tous les classements doivent figurer les résultats des épreuves spéciales ainsi que toute pénalisation exprimée en temps.

ARTICLE 22: PROCES VERBAUX

Pendant le déroulement du rallye, les réunions des commissaires sportifs feront l'objet de procès-verbaux rédigés en français et doivent être joints au rapport du directeur de course.

ARTICLE 23: RECLAMATIONS ET APPELS

1. Toute réclamation devra être établie en accord avec les stipulations du Code (articles 171 et suivants du CSI FIA).
2. Toute réclamation devra être faite par écrit et remise au directeur de course, accompagnée d'une caution qui ne sera pas restituée si la réclamation est jugée injustifiée.
3. Si la réclamation nécessite le démontage et remontage de différentes parties d'une voiture, le réclamant devra en outre verser un des deux dépôts de garantie dont le montant sera précisé dans le règlement particulier du rallye:
 - pour une réclamation n'intéressant qu'une partie déterminée du véhicule (moteur, transmission, direction, système de freinage, installation électrique, carrosserie, etc.)
 - pour une réclamation intéressant l'ensemble de la voiture
4. Les frais occasionnés par les travaux et par le transport de la voiture seront à la charge du réclamant si la réclamation n'est pas justifiée, ou à la charge du concurrent visé par la réclamation si la réclamation est fondée.
5. Si la réclamation n'est pas justifiée, et si les frais occasionnés par la réclamation (vérifications techniques, transport, etc.) dépassent le montant du dépôt de garantie, la différence sera à la charge du réclamant. Par contre, s'ils sont inférieurs la différence lui sera restituée.
6. Les concurrents peuvent faire appel des décisions, conformément aux articles 180 et suivants du CSI FIA.
7. Le règlement particulier doit comprendre tous les renseignements nécessaires concernant le montant des droits de réclamation et d'appel fixés par la CS de l'ACL
8. En cas de différent relatif à l'interprétation des présentes prescriptions, seule la CS de l'ACL est qualifiée pour prendre une décision.

ARTICLE 24: MESURES DE SÉCURITÉ

A. OBLIGATIONS DE L'ORGANISATEUR

L'organisateur a l'obligation absolue de prendre toutes les dispositions en accord avec les autorités locales, pour assurer une sécurité maximum sur tout le parcours du rallye. Le directeur de course est responsable de la sécurité.

La sécurité doit être conforme aux exigences de l'annexe « H » du code sportif international et à l'annexe III des prescriptions générales de rallyes FIA.

Dossier de l'épreuve:

L'organisateur remettra le jour de l'épreuve aux commissaires sportifs un dossier de l'épreuve comprenant:

La liste des engagés

Copie de l'assurance

Le plan de sécurité ainsi que toutes les autorisations nécessaires pour le déroulement de l'épreuve.

B. INFORMATION DES SPECTATEURS

L'organisateur est tenu d'assurer l'information des spectateurs;

- dans les jours qui précèdent le rallye, informer le public par voies de presse, radio, télévision régionales;
- le jour de l'épreuve, avant le passage des concurrents:
 - faire circuler par exemple dans les parcours chronométrés, une voiture munie de haut-parleurs pour informer et conseiller le public;
 - prévoir deux voitures ouvreuses rapides qui partiront avant le départ du premier concurrent (avec un intervalle de temps laissé à la discrétion du directeur de course); l'ordre de départ des voitures ouvreuses devra être l'ordre suivant: voiture 00 et puis voiture 0;
 - distribuer aux spectateurs des conseils écrits, sous forme de bulletins d'information.

CHAPITRE III: PRESCRIPTIONS GÉNÉRALES POUR L'ORGANISATION DE SLALOMS

ARTICLE 1: ORGANISATION DES SLALOMS

1. Les slaloms doivent se dérouler sur un revêtement routier dur.
2. La longueur minimum d'un parcours de slalom est de 800m, la longueur maximum de 3.800m.
Le parcours peut être effectué en deux fois maximum pour autant que chaque boucle développe un minimum de 600m.
3. Une porte est l'ouverture de passage libre entre deux bornes. Toute borne doit modifier la trajectoire du véhicule. La distance entre les éléments les plus rapprochés des deux sabots porteurs de bornes doit être de 3m minimum et de 4m maximum exactement. La distance entre 2 bornes de portes différentes ne peut être inférieure à 8m. En cas de demi-tour la largeur de la chaussée doit être de 12m minimum, elle ne pourra jamais être inférieure à 5m. Une porte pourra également être composée d'une seule borne.
4. Le nombre de portes peut varier de 30 à 50 aux 1.000m, de parcours.
5. Au moins tous les 75m, une porte ralentira l'allure des véhicules.
6. Les portes doivent être numérotées dans l'ordre croissant sur l'ensemble du parcours et les numéros doivent être placés à droite. La numérotation des portes à une seule borne sera placée au plus près de la borne sans gêner la trajectoire. Ces numéros doivent se trouver au plus près de la porte et marqués sur la chaussée de façon indélébile pour la durée de l'épreuve.
Aucune porte ou élément de porte, autres que celles qui doivent être prises dans l'ordre séquentiel ascendant, ne doit gêner en quoi que ce soit la trajectoire normale des voitures des concurrents. Pour les parcours en aller et retour, toutes les portes empruntées dans un sens doivent l'être dans l'autre sauf la première et la dernière porte et celles placées sur des routes transversales.
7. Les bornes délimitant les portes seront toutes de même couleur. Leur hauteur sera d'environ 50cm. Ces bornes doivent être en plastique. Il est de même obligatoire qu'elles soient contournées sur le sol dans leur entièreté afin qu'elles puissent être remises au même endroit.
8. Une flèche d'une largeur d'au moins 5cm et 30cm de long indiquera la direction à prendre dans le cas d'une porte située en dehors du champ de vision ou d'une borne à contourner (giratoire).
9. Chaque slalom comportera au minimum 2 épreuves et au maximum 4 épreuves. Chaque épreuve comportera 2 manches. Pour chaque manche le meilleur résultat sera retenu. Chaque classement sera pris en compte pour le calcul du challenge des slaloms.
10. Des essais en voiture sur le parcours par un pilote engagé sont formellement interdits. Il ne peut de même accompagner en voiture un officiel ou quiconque procédant à une mise au point du parcours. Toutefois une reconnaissance en voiture à allure réduite pourra être effectuée (pilote seul à bord, sanglé et casqué) dans l'ordre établi par la liste officielle de départ derrière une voiture d'officiel. Pour ce faire, l'organisateur doit le prévoir dans le règlement particulier de l'épreuve.
11. Il est obligatoire que le parcours en ordre soit accessible aux pilotes pendant une durée minimum de 1 heure avant l'heure de départ ou de la reconnaissance afin qu'ils puissent procéder à une reconnaissance à pied ou à bicyclette.
12. Pendant l'épreuve, le pilote sera seul à bord.
13. Le port d'un casque attaché, la ceinture de sécurité et les vêtements homologués aux normes FIA en vigueur sont obligatoires pendant le parcours, tant en course qu'en reconnaissance.
14. Le parcours devra être approuvé par les commissaires sportifs délégués qui devront notamment contrôler:
 - la distance, l'emplacement ainsi que le marquage des portes;
 - que la configuration du parcours permette le passage à allure sportive de voitures de grand gabarit sans devoir faire de marche arrière et sans devoir quitter le plan et le revêtement normal du parcours;
 - la présence des commissaires aux portes.

15. Avant le début de l'épreuve, le directeur de course veillera à organiser une réunion de coordination avec les commissaires sportifs.
16. Les organisateurs doivent prendre toutes les dispositions pour la sécurité du public et disposer de moyens de secours immédiats. La configuration du parcours ne peut à aucun moment être une source de danger pour les spectateurs. Dans le cas contraire, une zone «INTERDIT AU PUBLIC» devra être délimitée et des commissaires désignés feront respecter cette interdiction. Les organisateurs doivent de même fournir à, leurs contrôleurs des instructions écrites et précises. La zone de décélération devra être considérée comme zone interdite. De même la zone de départ et d'arrivée devra être complètement interdite au public. La zone de décélération sera longue de 30 m minimum et au moins égale à une distance double de la distance séparant l'arrivée et la dernière porte.
17. Pour chaque épreuve il y aura une vérification technique et une vérification administrative de chaque épreuve. L'organisateur aura établi les fiches des concurrents qui ont envoyé leur bulletin d'engagement.
18. Les départs doivent être donnés, voiture arrêtée, vitres fermées, moteur en marche. Toutefois les temps doivent être pris au moment où la partie avant du véhicule franchit la ligne officielle de départ. Les voitures seront placées avec leur avant sur une ligne de départ située à 1,50m avant la ligne de chronométrage. L'organisateur pourra procéder à des départs avec feux. En cas de faux départ, la voiture est mise hors course pour la manche.
19. L'arrivée sera prise au vol.
20. Une copie du classement officiel sera remise à tous les concurrents.
21. Le délai de réclamation contre la liste des pilotes et voitures qualifiés est de 30 minutes après l'affichage de la liste officielle de départ. Le délai de réclamation contre la conformité d'un véhicule est de 30 minutes après l'affichage du classement officiel à la fin l'épreuve. Ce délai est réduit à 15 minutes entre les différentes épreuves.
22. L'organisateur doit afficher séparément les temps et les pénalités de chaque concurrent ainsi que les numéros des portes touchées ou oubliées.

ARTICLE 2: CHRONOMÉTRAGE

Toutes les épreuves du championnat doivent être chronométrées au 1/100ème de seconde minimum au moyen d'un appareil à enregistrement automatique. Le doublage manuel est obligatoire et sera utilisé en cas de défaillance momentanée du système automatique.

ARTICLE 3: NOUVEAU DÉPART

Seule une raison de force majeure indépendante du pilote ou de sa voiture peut permettre au directeur de course avec l'accord des commissaires sportifs, d'autoriser pour la même voiture, conduite par le même pilote, un second départ (exemple panne de chrono, drapeau jaune).

ARTICLE 4: PÉNALISATIONS

Des juges de fait seront désignés pour juger les pénalités comme suit:

- pour avoir renversé ou déplacé hors du cercle un piquet de porte: **3 secondes**
- pour l'omission d'une porte ou pour une erreur de parcours: **élimination de la manche.**

ARTICLE 5: MESURES DE SÉCURITÉ

Au-delà des prescriptions générales contenues dans le présent règlement sportif national, il convient d'observer pour les slaloms les aspects suivants.

A. PLAN DE SÉCURITÉ À REMETTRE AVEC LE RÈGLEMENT PARTICULIER DE L'ÉPREUVE

Ce plan doit être intitulé des noms, lieux, date de la manifestation et doit reprendre une indication des noms et adresse de l'organisateur ainsi qu'un numéro d'appel d'une personne responsable de ce plan. Il indiquera le parcours approximatif, les zones autorisées ou non pour les spectateurs ainsi que les emplacements des véhicules d'intervention et du personnel de sécurité (par exemple médecin, infirmiers, secouristes, sapeurs-pompiers, etc.). Il est évident que toute zone de freinage ou ligne de déperdition devant absolument être dégagées de tout obstacle non-autorisé.

B. ZONE DE PRÉ-DÉPART

Deux panneaux indiquant clairement le début et la fin de cette zone doivent être installés bien visiblement. Aucun spectateur ne sera toléré à l'intérieur de cette zone. La seule assistance permise à l'intérieur de la zone de pré-départ est celle du nettoyage des pneumatiques par un seul mécanicien muni d'un badge le définissant comme tel. Aucun échauffement mécanique des pneumatiques et/ou des freins ne sera toléré avant de quitter cette zone.

C. ZONE DE DÉPART

Elle est strictement réservée aux officiels de l'épreuve, nommés dans le règlement particulier de l'épreuve. Elle commence avec le franchissement du panneau «Début de la zone de départ» et s'étend jusqu'à la ligne de départ.

D. ZONE D'ARRIVÉE

La distance de freinage minimale après l'arrivée sera déterminée de commun accord par les commissaires sportifs de l'épreuve et la direction de course en fonction des caractéristiques du parcours mais avant toute reconnaissance. Dans tous les cas, les distances minimales définies ailleurs doivent être respectées.

CHAPITRE IV: PRESCRIPTIONS GÉNÉRALES POUR L'ORGANISATION DE COURSES DE CÔTE

ARTICLE 1: ORGANISATION

1. Le club organisateur, la date, l'intitulé et la catégorie de l'épreuve sont mentionnés dans le règlement particulier de la course de côte.
2. La course de côte pourra être organisée sur un ou deux jours.
3. Une séance officielle d'essais d'une durée minimum de 3 heures est obligatoire. Au minimum 2 montées d'essais seront permises aux conducteurs et chaque conducteur doit être crédité d'un temps pour être repris sur la liste officielle de départ.
4. Pour la course, le club organisateur devra prévoir 2 ou 3 montées.
Si la liste officielle de départ comporte moins de soixante participants, la course se courra obligatoirement en 3 montées. Dans tous les cas le classement sera établi sur base du meilleur temps réalisé par montée.
5. Toutes les montées sont obligatoires sauf dans le cas où un pilote serait dans l'impossibilité de faire une des montées prescrites pour une raison dûment constatée par un commissaire technique et reconnue valable par les commissaires sportifs.

ARTICLE 2: CONDITIONS D'ADMISSION DES VOITURES

La mise en marche des moteurs devra se faire obligatoirement à l'aide du démarreur de bord.

Les commissaires sportifs pourront refuser le départ à toute voiture ne présentant pas les garanties suffisantes de sécurité. Ils peuvent s'appuyer, pour leur décision, sur un rapport des contrôleurs techniques.

Aucun changement de groupe ne sera admis après la clôture des engagements, sauf en cas de décision des commissaires sportifs.

ARTICLE 3: NUMÉROS DE COMPÉTITION

La réglementation relative aux numéros de compétition est décrite dans le chapitre VI du présent règlement sportif. Il est conseillé aux organisateurs de faire en sorte que les numéros qui auront été attribués soient valables pour tout le championnat en cours.

ARTICLE 4: CARBURANT

Le carburant doit respecter la réglementation décrite à l'article 51 du chapitre VI de la partie II du présent code sportif national.

ARTICLE 5: MESURES DE SÉCURITÉ

1. L'organisateur d'une course de côte remettra à la CS et aux commissaires sportifs pour l'épreuve intéressée, un plan de sécurité précisant les endroits où sont placés les commissaires de route munis d'au moins un drapeau jaune et un drapeau jaune à bandes rouges. Ce plan doit comporter les éléments spécifiés dans le règlement sportif national. Il détaillera par ailleurs les points suivants.
Il doit être intitulé des noms, lieu, date de la manifestation et doit reprendre une indication des noms et adresse de l'organisateur ainsi qu'un numéro d'appel d'une personne responsable de ce plan.
Il doit obligatoirement être constitué
 - d'une page de garde qui reprendra le tracé du parcours en entier avec la mention des emplacements suivants:
 - zone d'assistance
 - contrôle technique
 - zone de pré-départ
 - ligne de départ
 - voiture d'intervention rapide
 - médecins
 - ambulances

- sapeurs pompiers
 - central des postes de surveillance (poste no 1)
 - tous les postes de surveillance avec leur numérotation d'équipement éventuel d'une radio émetteur-récepteur
 - ligne d'arrivée
 - zone d'attente pour le retour
 - parc fermé
 - trajet de retour (sauf si le retour s'effectue intégralement sur le parcours)
 - aire(s) d'atterrissage «Air-Rescue»
 - dépanneuse
- d'une page qui reprendra le tracé du parcours en entier avec les emplacements autorisés et ceux interdits au public
 - d'une feuille pour chaque virage sur laquelle sera tracé le tronçon du parcours, l'indication du sens de la course, l'emplacement exact des postes de surveillance avec indication du nombre de personnes prévues à équiper ainsi que du véhicule y afférent (si nécessité), les zones interdites au public, la distance de la route des emplacements autorisés au public et éventuellement la dénivellation par rapport à la route, ainsi que les emplacements éventuels des moyens de sécurisation tels que bottes de foin, rouleaux de paille, pneus, glissières métalliques (simples ou doubles, existantes ou additionnelles), bacs plastiques remplis d'eau, etc. Il est évident que toute zone de freinage ou ligne de déperdition devra absolument être dégagée de tout obstacle non autorisé.

Le dossier «Plan de sécurité» remis au BE de la CS sera visé par celle-ci.

2. Ce plan devra également être remis à la direction du service d'ordre au moins 8 jours avant l'épreuve en indiquant les endroits où la présence des membres des forces de l'ordre est nécessaire.
3. L'organisation disposera aux endroits estimés dangereux pour la sécurité du public, des panneaux d'interdiction de stationnement entre lesquels la présence de quiconque ne pourra être tolérée.
4. Une ou plusieurs voitures officielles effectueront le parcours à intervalles réguliers de façon à s'assurer que les mesures de sécurité et notamment le respect des zones de stationnement du public soient observées.
5. Le directeur de course désignera un adjoint qui sera spécialement chargé de faire respecter les mesures de sécurité et de secours.
6. Le directeur de course est responsable de la sécurité.

ARTICLE 6: ASSURANCES

L'organisateur souscrira des assurances conformément à l'article 8 du chapitre II de la partie II du règlement sportif national général.

ARTICLE 7: PUBLICITÉ

Le règlement relatif à la publicité est décrit à l'article 10 du chapitre II de la partie IV du règlement sportif national général.

ARTICLE 8: VÉRIFICATIONS

A. AVANT LE DÉPART

1. Il est conseillé aux organisateurs de convoquer les concurrents pour les vérifications techniques à des heures précises. Les horaires seront décrits dans le règlement particulier de l'épreuve. Dans ce cas:
 - Les concurrents devront obligatoirement présenter leur voiture à l'heure qui sera fixée par convocation. Ils devront être en possession de la fiche d'homologation correspondante et / ou d'un passeport technique
 - Les concurrents se présentant en retard à la vérification se verront infliger les amendes suivantes:

de 1' à 15'	€ 15
de 16' à 30'	€ 25
de 31' à 60'	€ 35
plus d'une heure	€ 50

Les amendes sont décidées par les commissaires sportifs au vue des rapports des commissaires techniques. Elles reviennent de plein droit à la CS de l'ACL.

- En cas de présentation après l'heure de fermeture de vérifications, le concurrent sera mis hors course. Un responsable devra se tenir à l'entrée du parc de contrôle et noter l'heure de présentation des véhicules.
- Avant la vérification technique de la voiture, son conducteur se rendra au secrétariat et présentera les

documents suivants: permis de conduire, licence de concurrent, licence du conducteur (pour les étrangers non ressortissants d'un pays de l'UE un visa de leur ASN).

2. Les organisateurs afficheront à l'issue des opérations de vérification technique, la liste exacte des partants avec l'indication des groupes et des cylindrées.
3. Les concurrents s'engagent sous leur propre responsabilité à présenter une voiture conforme au code sportif international, à ses annexes, ainsi qu'aux caractéristiques mentionnées obligatoirement sur la feuille d'engagement.
4. Lors des opérations de vérification, tout véhicule qui apparaîtra non conforme sera soit changé de groupe, soit mis hors course, les droits d'engagement étant retenus.
5. Les vérifications techniques et les vérifications administratives devront avoir lieu avant les montées d'essai.

B. VÉRIFICATIONS COMPLÉMENTAIRES DES VOITURES

Avant toute montée, une vérification technique complémentaire pourra être effectuée.

Ces vérifications pourront être pratiquées à tout moment pour les voitures présentant des traces manifestes d'accident. Les voitures reconnues en état insuffisant pour participer à l'épreuve ne pourront prendre le départ.

C. À L'ARRIVÉE

Le parc des concurrents après la ligne d'arrivée est sous régime du PARC FERMÉ.

Elles seront mises en parc fermé pour une durée de 30 minutes à compter de l'heure d'affichage des résultats officiels. L'officialisation des résultats aura lieu 30 minutes après l'affichage des résultats officiels qui aura lieu 30 minutes après l'arrivée de la dernière voiture. Les concurrents ne se pliant pas à cette mesure seront mis hors course.

ARTICLE 9: PROGRAMME DE LA COURSE

L'organisateur décrira de façon précise le programme de la course dans le règlement particulier de l'épreuve.

ARTICLE 10: DÉROULEMENT DES ÉPREUVES

Toutes les voitures doivent se mouvoir par leurs propres moyens. Chaque voiture n'aura qu'une seule personne à bord.

A. ZONE DE PRÉ-DÉPART

Elle est à rejoindre au pas depuis la zone d'assistance. Deux panneaux indiquant clairement le début respectivement la fin de cette zone doivent être installés bien visiblement. Aucun spectateur ne sera toléré à l'intérieur de cette zone. La seule assistance permise à l'intérieur de la zone de pré-départ et celle du nettoyage des pneumatiques par un seul mécanicien muni d'un badge l'identifiant comme tel. Aucun échauffement mécanique des pneumatiques et/ou des freins ne sera toléré avant de quitter cette zone.

B. ZONE DE DÉPART

Elle est strictement réservée aux officiels de l'épreuve, nommés dans le règlement particulier de l'épreuve. Elle commence avec le franchissement du panneau «Fin de la zone de pré-départ» et s'étend jusqu'à la ligne de départ.

C. LIGNE DE DÉPART

Elle sera obligatoirement rendue visible par une ligne de couleur blanche résistant aux intempéries dessinée sur toute la largeur de la chaussée, entre les cellules photoélectriques, et devra avoir une épaisseur de trait de 4 cm, tolérance +/- 1cm.

D. PROCÉDURE DE DÉPART

Les départs seront donnés selon l'ordre des numéros (uniquement pour la course). Si une voiture ne se présentait pas selon l'ordre établi par la liste officielle de départ, le départ pourrait lui être refusé.

Seul le directeur de course en accord avec les commissaires sportifs pourra modifier l'ordre des départs s'il le

Postes de surveillance: drapeau jaune: dimensions 60 x 80cm;
Il indique un danger proche ou immédiat.
Il est toujours présenté agité!

Tous les drapeaux peuvent être remplacés par des feux clignotants, les couleurs resteront identiques.

ARTICLE 12: POSTES DE SURVEILLANCE

A. SPÉCIFICITÉS DES POSTES

Le nombre et les emplacements des postes de surveillance seront déterminés lors d'une visite des lieux préalable et en fonction des caractéristiques du parcours. Toutefois, il sera strictement tenu compte des conditions suivantes:

- Aucun secteur du parcours ne doit échapper à l'observation.
- Chaque poste doit pouvoir communiquer visuellement avec le précédent et avec le suivant; si tel n'est pas le cas, un poste supplémentaire devra être mis en place pour pouvoir répondre à cette exigence.
- Chaque poste sera occupé par deux personnes au moins.
- Chaque poste sera signalisé par un panneau de dimensions minimales de 15 x 15cm portant en noir et blanc un numéro allant en augmentant depuis le premier poste. Ce numéro devra être clairement visible des conducteurs.
- Le central des postes de surveillance (poste no 1) devra se trouver obligatoirement auprès de la ligne de départ afin de pouvoir communiquer directement avec le directeur de course ou son adjoint.

B. ÉQUIPEMENT DES POSTES DE SURVEILLANCE

1. Au moins chaque deuxième poste sera équipé d'un émetteur-récepteur le ralliant au central des postes de surveillance (poste no 1).
2. Un drapeau jaune par personne occupant le poste. En cas de danger, le drapeau agité indiquera au conducteur auquel il a été présenté de ralentir fortement au plus tard après avoir franchi ce drapeau jaune, de continuer au pas jusqu'à avoir franchi la ligne d'arrivée où il attendra les instructions du directeur de course. Toute non-observation de cette règle par un conducteur est rapportée au directeur de course et pourra entraîner des sanctions allant jusqu'à la mise hors course sur décision des commissaires sportifs, voire d'autres sanctions à décider par le Conseil de discipline.
3. Un seau de 10 litres contenant un produit absorbant tous les liquides non biodégradables.
4. Deux balais.
5. Deux extincteurs portatifs à poudre de 6 kilos avec plaquette de contrôle attestant leur validité et prêts à l'emploi immédiat.
6. Chaque personne occupant le poste sera munie d'un sifflet.
7. Il est recommandé au personnel des postes de surveillance de porter des vêtements bien visibles, mais de préférence pas de couleur jaune.

ARTICLE 13: RÉCLAMATIONS

Toutes les dispositions du règlement sportif national sont d'application.

ARTICLE 14: DIVERS

1. Toute modification au règlement particulier de l'épreuve devra être communiquée par des annexes datées et numérotées et préalablement approuvées par la CS ou par les commissaires sportifs. Ces annexes feront partie intégrante du règlement.
2. Par le fait de son engagement, le concurrent et/ou conducteur exonère l'ACL, la CS, les organisateurs et leurs représentants préposés et chacun d'eux en particulier, de toute responsabilité à propos des actions, frais, dépenses, revendications et réclamations relatives aux blessures mortelles ou autres provenant ou résultant de son engagement ou de sa participation à l'épreuve, qu'ils soient ou non la conséquence directe ou indirecte d'une négligence ou d'une faute desdits organisateurs, de leurs représentants ou de leurs préposés, de l'ACL ou de la CS.
3. L'organisateur se réserve le droit d'écarter de la compétition tout conducteur engagé qui, la veille ou l'avant-

veille de l'épreuve, aurait fait l'objet d'un procès-verbal pour avoir enfreint les prescriptions du code de la route sur les secteurs de l'itinéraire définis au présent règlement, les droits d'engagement étant confisqués.

4. Un tableau d'affichage officiel sera obligatoirement installé par l'organisateur. Son emplacement est décrit dans le règlement particulier de l'épreuve.
5. Tous les cas non prévus par le présent règlement seront tranchés par les commissaires sportifs en conformité avec le code sportif international et le règlement sportif national.

ARTICLE 15: CHRONOMÉTRAGE

Toutes les montées de course seront chronométrées au 1/100 de seconde minimum par le service de chronométrage officiel.

PARTIE V: PRESCRIPTIONS DE SECURITE GENERALE

ARTICLE 1: COURSES SUR CIRCUIT

A. VÉHICULES ET PERSONNEL D'INTERVENTION REQUIS AU MINIMUM

- 2 ambulances dont une de type SAMU (RTW)
- 2 médecins dont un médecin anesthésiste-réanimateur (voiture d'intervention) et ayant des connaissances approfondies dans l'exécution d'évacuation au GDL
- 1 voiture d'intervention rapide
- 1 dépanneuse (sauf voiture avec remorque)

B. VOITURES D'INTERVENTION

1. Le nombre de voitures d'intervention à mettre à la disposition de l'organisateur doit être tel que, compte tenu des performances des véhicules utilisés et du tracé de la piste, une des voitures puisse atteindre le lieu de l'accident endéans les 40 secondes après réception du signal donné comme décrit sous «Procédure d'intervention» ci-dessous.
2. L'équipage d'une voiture d'intervention doit au minimum comprendre:
 - un conducteur, spécialiste de la lutte anti-incendie et parfaitement au courant du mode d'emploi de l'équipement qu'il transporte
 - un médecin spécialiste en anesthésie-réanimation, muni d'une trousse médicale.
3. Toute voiture d'intervention doit être équipée de:
 - un ou deux feux clignotants sur le toit; un poste radio fixe, assurant une liaison sûre avec le directeur de course à partir de n'importe quel endroit du circuit
 - un ou deux extincteurs d'une capacité totale d'au moins 60 kg, munis si possible d'un tuyau flexible permettant la mise en œuvre sans déchargement préalable
 - deux extincteurs à poudre portatifs (10 à 12 kg)
 - une paire de gants en amiante
 - un casque léger muni d'une visière transparente protégeant le visage contre la chaleur
 - une couverture en amiante
 - des ciseaux pour couper les ceintures de sécurité
 - un tonneau contenant 10 kg de produit absorbant l'huile
 - différentes brosses de bonne qualité
 - un pied-de-biche
 - un vérin (pneumatique ou hydraulique)
 - une cisaille
 - une scie pour métaux
 - un marteau
 - un cric (mécanique ou hydraulique)
 - une hache
 - une boîte à outils
 - un jeu de drapeaux identiques à ceux dont disposent les postes
 - un câble de remorquage.
4. Procédures d'intervention
Lors d'un accident il appartient au chef de poste
 - d'informer le directeur de course
 - s'il existe une liaison à vue entre le poste et la voiture d'intervention, il présentera au conducteur de la voiture un panneau orange, signifiant que son déplacement est requis; s'il n'existe pas de liaison à vue, le(s) poste(s) situé(s) entre le poste dans le secteur duquel l'accident s'est produit et la voiture d'intervention ne partira à vue (sans qu'il y ait eu demande par la présentation du panneau), que quand il est clair au conducteur que l'accident requiert une intervention urgente de sa part (incendie grave par exemple). Le directeur de course reste à tout moment maître des mouvements des voitures d'intervention.

ARTICLE 2: RALLYES

1. Une liaison par radio ou téléphone doit être assurée entre le départ et l'arrivée de l'épreuve spéciale.
2. L'entièreté du parcours doit être couverte par des commissaires de route disposant de moyens de liaison efficaces.

3. Au départ de l'ES doivent se trouver en permanence
 - 1 médecin anesthésiste-réanimateur
 - 1 ambulance avec 2 ambulanciers
 - 1 voiture d'intervention équipée de moyens de dépannage et anti-incendie
 - 1 dépanneuse (sauf voiture avec remorque).

Pour une ES de plus de 15km il faut en intermédiaire:

 - 1 médecin formé en soins d'urgence
 - 1 ambulance et son équipement
 - 1 équipe de secouristes
4. Au moins 1 médecin, formé aux soins d'urgence et ayant des connaissances approfondies dans l'exécution de l'évacuation au GDL doit se trouver en permanence à la disposition de la direction de course. L'organisateur doit s'assurer qu'à une distance raisonnable un centre hospitalier soit prêt à accueillir les accidentés de l'épreuve.
5. Il est interdit d'utiliser des barrières métalliques pour contenir les spectateurs, sauf si ces barrières sont installées à une distance suffisamment éloignée de la route ou installées derrière des glissières de sécurité existantes.
6. Les routes ou chemins susceptibles d'être empruntés comme échappatoire par des voitures quittant le parcours, doivent être gardés complètement libres sur une profondeur suffisante pour permettre l'arrêt de voitures. L'entrée de l'échappatoire doit être balisée au moyen de fanions suspendus à une ficelle ou une corde ou de banderoles tendues en travers de l'échappatoire. L'usage de cônes en plastique, (ou en toute autre matière) posés à même le revêtement en vue de délimiter le parcours, est interdit.
7. Les zones où le public est admis doivent être limitées aux endroits où les spectateurs sont hors d'atteinte d'une voiture qui quitterait la route (soit sur terrain en remblai ou à la distance suffisante de la piste).
8. Toutes les autres zones doivent être clairement désignées, au moyen de panneaux, comme «zones interdites» au public; les limites de ces zones doivent être contrôlées par des officiels de l'organisation.

ARTICLE 3: SLALOMS

A. VÉHICULES ET PERSONNEL D'INTERVENTION REQUIS AU MINIMUM

- 1 ambulance de type SAMU (RTW)
- 1 médecin spécialiste en anesthésie-réanimation
- 1 dépanneuse (sauf voiture avec remorque)

B. ÉQUIPEMENT DES POSTES DE PARCOURS

- Du produit absorbant tous les liquides non biodégradables devra se trouver à un endroit du parcours bien accessible par tous les postes.
- Un balai.
- Un extincteur portatif à poudre de 6 kilos avec plaquette de contrôle valable et prêt à l'emploi immédiat.
- Un sifflet.
- Il est recommandé aux postes de parcours de porter des vêtements bien visibles, mais de préférence ni de couleur jaune ni rouge/orange.

ARTICLE 4: COURSES DES CÔTE

A. VÉHICULES ET PERSONNEL D'INTERVENTION REQUIS AU MINIMUM

- 2 ambulances dont une de type SAMU (RTW)
- 2 médecins dont un spécialiste en anesthésie-réanimation
- 1 dépanneuse (sauf voiture avec remorque)
- 1 voiture d'intervention rapide
- 1 voiture «FIRE-HUNTER»

PARTIE VI: CHAMPIONNAT DE KARTING DU LUXEMBOURG

DEFINITION

Le championnat national de Karting du Luxembourg est exclusivement réservé aux détenteurs d'une licence karting émise par la Commission Sportive de l'ACL.

ARTICLE 1: PILOTES ADMIS

- A) Seuls seront classés dans ces championnats les pilotes licenciés auprès de l'ACL.
- B) Un pilote ne pourra disputer le championnat que dans une seule catégorie, celle dans laquelle il aura participé lors de sa première épreuve. Si un pilote désire changer de catégorie, ses points obtenus resteront acquis mais ne pourront pas être cumulés avec les points d'une autre catégorie. Il en est de même pour les résultats à décompter. Le pilote ne pourra en aucun cas devenir champion de l'une ou l'autre catégorie.

ARTICLE 2: LICENCES

L'ACL peut délivrer différents types de licences Karting comme suit :

1. Licence Nationale Karting*
Âge minimum requis: 8 ans dans le courant de l'année civile
2. Licence Internationale Karting D
Âge minimum requis: 13 ans dans le courant de l'année civile
3. Licence Internationale Karting C
Âge minimum requis: 13 ans dans le courant de l'année civile et 15 ans non révolus à la date d'émission de la licence
4. Licence Internationale Karting B
Âge minimum requis: 15 ans dans le courant de l'année civile
5. Licence Internationale Karting A
Âge minimum requis: 15 ans dans le courant de l'année civile
6. Licence Loisir
Âge minimum requis: 8 ans dans le courant de l'année civile

Pour toutes les licences énumérées des points 2 à 5, les conditions de qualification suivant l'article 4.1 à 4.4 de l'annexe « B » du règlement international de Karting (CIK-FIA) sont à respecter.

La délivrance d'une licence peut prendre +/- 15 jours ouvrables après dépôt de la demande complète.

** Avec la licence Nationale Karting aucun pilote en dessous de 13 ans ne pourra participer à des compétitions en dehors de son pays, le Luxembourg, (voir Code Sportif International de la Fia article 18) excepté que la CIK / FIA nous accorde une dérogation.*

ARTICLE 3: GROUPES ET CATÉGORIES

Groupe 1:

Sont prises en considération toutes les épreuves effectivement organisées (course 1 et course 2 ou sprint et finale) moins les 3 plus mauvais résultats ou bien les manches sans départ. Les catégories reprises au Groupe 1 sont:

X30, X30 Junior, KF2, KF3, KZ2, KZ2 Plus

Sont applicables les règlements sportifs* et techniques de la FIA-CIK (DKM, ADAC Master)

Groupe 2 :

Sont prises en considération toutes les épreuves effectivement organisées (pré-finale et finale) moins les 4 plus mauvais résultats ou bien les manches sans départ. Les catégories reprises au Groupe 2 sont:

Mini-Kart, Minimes, Cadet, Nationale, Rotax, Rotax Master, X30 Access, X30, X30 Gentleman, KZ125, KZ125 Gentleman.

Sont applicables les règlements sportifs* et techniques de la CRK Lorraine Alsace.

ATTENTION: Tous les moteurs Rotax (Max et Max-Master) doivent être plombés par un centre agréé. Toutes les autres catégories sont plombées au contrôle technique de chaque course par les commissaires techniques.

* *L'attribution des points se fera suivant la réglementation de l'ACL (voir article 5 ci-après).*

Les pilotes titulaires d'une licence karting Internationale A sont exclus du Groupe 2.

Toute annulation d'épreuve au courant de la saison, soit en Groupe 1, soit en Groupe 2, la CS de l'ACL communiquera via un Sport Info officiel** ce que cette annulation aura comme effet sur les résultats à décompter.

** *Sport Info sur site de l'ACL (www.acl.lu/sport)*

ARTICLE 4: Calendrier

Groupe 1:

Date	Piste	Type
21-22.04.2011	Kerpen (D)	DKM
26-27.05.2011	Wackersdorf (D)	DKM
02-03.06.2011	Kerpen (D)	ADAC Master
18-19.08.2011	Hahn (D)	DKM
22-23.09.2011	Wackersdorf (D)	ADAC Master
13-14.10.2011	Genk (B)	DKM

Groupe 2:

Date	Piste	ASK Organisatrice
25.03.2012 *	Mirecourt (F)	Nancy Kart
15.04.2012 *	Lommerange (F)	KC 57
06.05.2012 *	Mulhouse (F)	Peugeot-Mulhouse
24.06.2012	Vesoul (F)	Hautes-Vosges
26.08.2012	Mirecourt (F)	Nancy Kart
23.09.2012	Mulhouse (F)	Mulhouse
07.10.2012	Lommerange (F)	ASK Haguenau

* *Manches comptant pour la qualification du championnat de France.*

Les pilotes licenciés ACL peuvent participer aux coupes et championnats de France (KZ125, KZ125G, Nationale, X30, X30 Access, X30G, Rotax, Rotax Master), sauf en Minimes-Cadets, en respectant les conditions des différentes catégories.

ARTICLE 5: TITRES / CLASSEMENT

- A) Le titre de champion du Luxembourg est décerné au pilote licencié ACL ayant obtenu dans sa catégorie le plus grand nombre de points après déduction des manches à décompter au classement final du championnat.
- B) En cas d'ex-aequo des points, le nombre des 1^{ères} places sera déterminant, à nouvelle égalité, le nombre de 2^{èmes} places, et ainsi de suite (voir Code Sportif National en vigueur).
- C) Le vainqueur de chaque catégorie prévue par le présent règlement recevra une coupe ainsi qu'une prime. En cas de 3 pilotes classés, 500 €, en cas de 2 pilotes classés 375 € et le vainqueur seul 250 €. Les pilotes suivants seront récompensés par un prix.
- D) Chaque pilote devra obligatoirement fournir à la CS de l'ACL tous ses résultats officialisés des épreuves auxquelles il a participé y compris celles comptant pour le championnat du Luxembourg des Groupes 1 et 2, et ceci au plus tard 10 jours ouvrables après la course. En cas de non observation de cette mesure, le pilote ne sera pas crédité des ses points.
- E) Le Trophée Maurice Benoy sera remis au licencié luxembourgeois ayant distancé le plus grand nombre de participants au sein de sa catégorie au classement final du championnat. Les ex-aequo éventuels sont départagés selon le plus grand total des points obtenus dans toutes les épreuves effectivement courues.
- F) Lors de chaque manche (pré finale et finale, sprint et finale), chaque pilote marquera dans sa catégorie un nombre de points suivant le classement officiel de l'épreuve. La réglementation suivante sera en application de l'ordre d'arrivée nonobstant du type de licence et / ou affiliation du participant.

Pos 1	Pos 2	Pos 3	Pos 4	Pos 5	Pos 6	Pos 7	Pos 8
25 pts	20 pts	16 pts	13 pts	11 pts	10 pts	9 pts	8 pts
Pos 9	Pos 10	Pos 11	Pos 12	Pos 13	Pos 14	Pos 15	
7 pts	6 pts	5 pts	4 pts	3 pts	2 pts	1 pts	

- G) Attribution des points suite à des faits de course:

Tout pilote exclu ou disqualifié d'une manche de la manifestation prendra aucun point. Ni une exclusion voir une disqualification ne pourront être pris en compte pour le calcul des points.

ARTICLE 6: RÉCLAMATIONS

A) Groupe 1:

voir réglementation correspondante:

- DKM: http://www.kartsport.de/dkm/downloads_2012/ausschreibung_2012.pdf

- ADAC M.: <http://www.adac-motorsport.de/reglement/kart/adackartmasters/0612201113001650986.pdf>

B) Groupe 2:

voir réglementation CRK Lorraine-Alsace: <http://www.crk-lorraine-alsace.fr>

ARTICLE 7: CAS NON PREVUS

Pour tout autre cas non prévu au présent règlement, le Code Sportif National en vigueur sera déterminant.

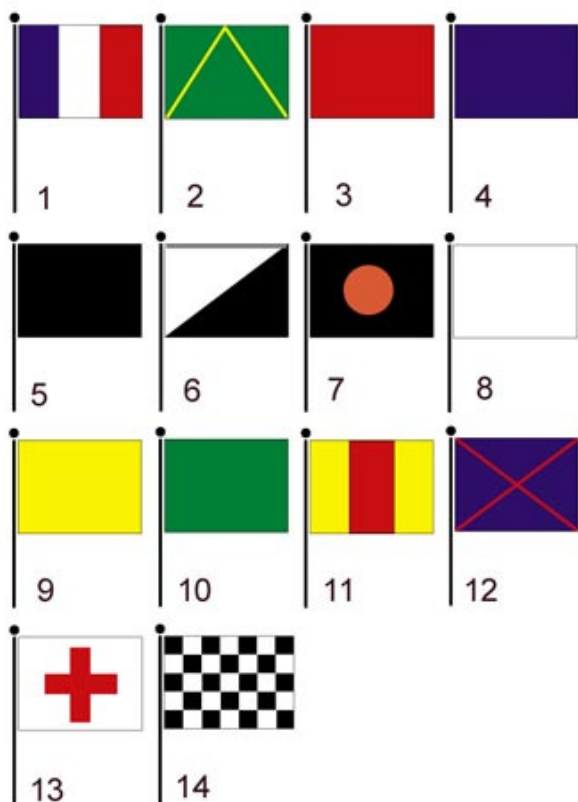
ANNEXES

- A) Règlementation des drapeaux Karting
B) Adresses utiles

ANNEXE A – Réglementation des drapeaux Karting

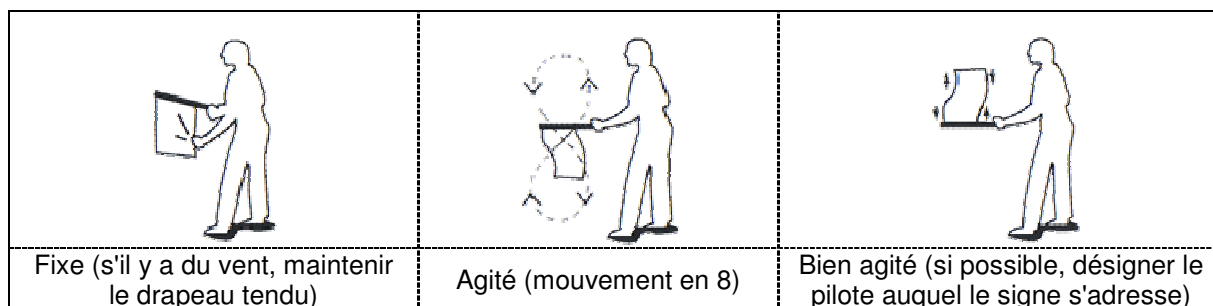
Tout pilote doit obéir strictement aux drapeaux qui lui sont présentés durant la course et dont la signification est la suivante:

Le drapeau nr 1 compte uniquement pour le Groupe 2.



1. Départ de la course.
2. Faux départ.
3. Arrêt de la course.
4. Immobile: vous allez être doublé. Gardez votre ligne. Agité : un concurrent veut doubler. Cédez le passage.
5. Avec le numéro: mise hors course du pilote concerné.
6. Avec le numéro: dernier avertissement, une décision de mise hors course est en instance. Avec le numéro: arrêt pour défectuosité technique, le pilote pourra repartir après réparation.
7. Voiture sur la piste.
8. Immobile: danger, ralentir, défense de dépasser. Agité: danger grave, tenez-vous prêt à stopper. Défense de doubler.
9. Piste à nouveau libre.
10. Prudence demandée.
11. Avec le numéro : arrêt pour pilote doublé «si le règlement particulier le prévoit».
12. Ralentir: défense de dépasser, évacuation d'un blessé sur la piste.
13. Fin de la course.

Présentation des drapeaux:



Précisions sur le drapeau rouge:

Le drapeau rouge est le signal d'interruption d'une course, ralentir, ne plus dépasser, rouler à allure réduite, s'arrêter à l'endroit indiqué par le directeur de course au briefing. Dès la présentation du drapeau rouge, l'ensemble des commissaires de piste agitent leurs drapeaux jaunes tout le long du circuit pour signaler l'arrêt de la course.

Par décision du Comité Directeur de la FFSA, cette réglementation est à appliquer pour toutes les épreuves de Karting se déroulant sur le territoire français.

ANNEXE B – Adresses utiles



Automobile Club du Grand-Duché de Luxembourg
54, route de Longwy - L - 8080 Bertrange
www.acl.lu commissionsportive@acl.lu



Karting Club Lëtzebuerg
Rue de Limpach (B.P. 56)
L-3901 Mondercange
www.kcl.lu
info@kcl.lu



MS Racing
B.P.6
L-3601 Kayl
www.joekart.lu
info@msracing.lu



PK Racing
19, Chemin Rouge
L-4480 Belvaux
www.pkrcing.eu



RACB
53, rue d'Arlon
B-1040 Bruxelles
www.racb.be



KNAF
Postbus, 274
NL-2300 AG LEIDEN
www.knaf.nl



DMSB
Lyoner Stern Hahnstraße 70
D-60528 Frankfurt/Main
www.dmsb.de



DKM
Lyoner Stern Hahnstraße 70
D-60528 Frankfurt/Main
www.kartsport.de/dkm/



CRK Lorraine-Alsace
13 rue Jean Moulin
F-54510 Tomblaine
www.crk-lorraine-alsace.fr



FFSA
32, avenue de N-York
F-75781 Paris
www.ffsa.org



Opérateur GPO Karting
20 rue des Fosses Rouges
F-77590 Bois le Roi
www.gpokarting.com



3MK Events
BP 60
F-44220 COUERON
www.clubrotaxfrance.com



CIK
2, Chemin de Blandonnet,
CH-1215 GENEVE 15
www.cikfia.com



FIA
8, Place de la Concorde
F-75008 Paris
www.fia.com

PARTIE VII: EPREUVES COMPTANT POUR LES CHAMPIONNATS DU LUXEMBOURG *

CHAMPIONNAT DU LUXEMBOURG DES COURSES DE CÔTE

1.	09.04.	Course de côte de Lorentzweiler	L
2.	28-29.04.	Course de côte Abreschviller	F
3.	05-06.05.	Course de côte Eschdorf	L
4.	27-28.05.	Course de côte Wolsfeld	D
5.	14-15.07.	Course de côte Homburg	D
6.	29.07.	Course de côte de Grandcourt	B
7.	04-05.08.	Course de côte Osnabrück	D
8.	18-19.08.	Course de côte St. Ursanne-les Rangiers	CH

CHAMPIONNAT DU LUXEMBOURG DES PILOTES ET COPILOTES DE RALLYES **

1.	02-03.03.	Pfalz Westrich Rallye	D
2.	31.03.-01.04.	Rallye vum Ourdall	L
3.	23-24.06.	Rallye de Lorraine	F
4.	21-22.09.	Saarland Rallye	D
5.	12-13.10.	Rallye de Luxembourg	L
6.	24-25.11.	Rallye vum Eisléck	L

COUPE RALLYE

1.	31.03.	Coupe vun Housen	L
2.	01.04.	Coupe vun Roudersen	L
3.	06.04.	Osterrallye Zerf	D
4.	05.05.	Birkenfelder Löwenrallye	D
5.	30.06.	Rallye Warndt	D
6.	04.08.	Rallye Oberehe	D
7.	27.10.	Rallye Losheim	D
8.	24.11.	Coupe vun Hëpperdang	L
9.	25.11.	Coupe vun Lausdueren	L

CHAMPIONNAT DU LUXEMBOURG DES CIRCUITS

1.	13-15.04.	Bosch Historic Hockenheim <i>Spezial-Tourenwagen-Trophy</i>	D
2.	20-22.07.	Race Festival Spa <i>Spezial-Tourenwagen-Trophy</i>	B
3.	18-19.08.	Race Festival Zolder <i>Spezial-Tourenwagen-Trophy</i>	B
4.	19-20.10.	Saisonfinale Nürburgring <i>Spezial-Tourenwagen-Trophy</i>	D

CHALLENGE SLALOM

1.+2.	18.08.	MSC-Odenkirchen	D
3.+4.	19.08.	EMSC Bitburg	D

* **sous réserve d'éventuels changements**

** **En cas d'annulation d'une épreuve du Championnat du Luxembourg des rallyes par l'organisateur, cette épreuve sera remplacée par le Rallye du Condroz qui aura lieu du 02 - 04.11.12.**

CHAMPIONNAT DU LUXEMBOURG DE KARTING

Groupe 1

1.	21-22.04.	Kerpen (DKM)	D
2.	26-27.05.	Wackersdorf (DKM)	D
3.	02-03.06.	Kerpen (ADAC)	D
5.	18-19.08.	Hahn (DKM)	D
6.	22-23.09.	Wackersdorf (ADAC)	D
7.	13-14.10.	Genk (DKM)	B

Groupe 2

1.	25.03.	Mirecourt (CRK Lorraine-Alsace)	F
2.	15.04.	Lommerange (CRK Lorraine-Alsace)	F
3.	06.05.	Mulhouse (CRK Lorraine-Alsace)	F
4.	24.06.	Vesoul (CRK Lorraine-Alsace)	F
5.	26.08.	Mirecourt (CRK Lorraine-Alsace)	F
6.	23.09.	Mulhouse (CRK Lorraine-Alsace)	F
7.	07.10.	Lommerange (CRK Lorraine-Alsace)	F
