CODE SPORTIF NATIONAL 2026

Championnat Rallye ~~- 2025~~

AVANT-PROPOS

L'ACL Sport, qui a élaboré le Code Sportif National peut y apporter les modifications qu'il juge nécessaires, soit pendant l'intersaison, soit en cours de saison, sous réserve de consulter en amont le groupe de travail CSN. Dans ce dernier cas, les modifications seront communiquées par courrier électronique aux licenciés à l'aide des bulletins d'information « Sport Info ». Le Code Sportif National ainsi que les Sport Infos seront aussi publiés sur le site www.aclsport.lu.

Pour les définitions, l'Article 20 du Code Sportif International de la FIA en vigueur est applicable.

CHAPITRE I : INFORMATIONS GENERALES

ARTICLE 1 : INSCRIPTION AUX DIFFERENTS CHAMPIONNATS, COUPES, CHALLENGES ET TROPHEES

Les pilotes (et copilotes) souhaitant marquer des points dans un championnat, une coupe, un challenge ou un trophée devront s'inscrire auprès de l'ACL Sport en soumettant un formulaire d'engagement (disponible sur www.aclsport.lu).

Il n'y aura pas de droit d'engagement lié à l'inscription à un championnat, une coupe, un challenge ou un trophée.

Il n'y aura pas de date limite d'inscription. Cependant, il n'est pas possible de s'inscrire rétroactivement. Les points seront attribués à partir de la date de réception du formulaire d'inscription par le secrétariat de l'ACL Sport.

1.1 ATTRIBUTION DES POINTS

L'attribution des points pour toutes les compétitions se fait selon la formule suivante :

1.1.1 CLASSEMENT GENERAL

Place	Points (Rallye ~~100~~ 90 km et +)	Points (Rallye70)
1	32	25
2	28	22
3	26	20
4	24	19
5	22	18
6	20	17
7	19	16
8	18	15
9	17	14
10	16	13
11	15	12
12	14	11
13	13	10
14	12	9
15	11	8
16	10	7
17	9	6
18	8	5
19	7	4
20	6	3
21	5	2
22	4	1
23	3	
24	2	
25	1	

1.1.2 CLASSEMENT PAR CLASSE

Place	Points
1	20
2	17
3	15
4	13
5	11
6	10
7	9
8	8
9	7
10	6
11	5
12	4
13	3
14	2
15	1

Coefficient à appliquer pour l'attribution des points en classe :

Partants	Coefficient
1	1
2 à 3	1.1
4 à 7	1.2
8 et +	1.3

~~**1.1.3 POINTS BONUS**~~

~~Lorsqu'un pilote prendra le départ d'un rallye (100 90 km et +) énuméré au championnat, 10 points supplémentaires lui seront attribués.~~

~~Lorsqu'un pilote prendra le départ d'un rallye (R70) énuméré au championnat, 5 points supplémentaires lui seront attribués.~~

Définition de l'abandon :
Un abandon ne peut être considéré que si le pilote a effectivement dépassé la ligne de départ.

Pour l'établissement des points, le classement officiel de l'épreuve tel quel sera pris en considération. L'ACL Sport se réserve néanmoins le droit de modifier la structure des classements fournis par un organisateur étranger lorsque notamment ces classements ne correspondent pas à son règlement.

Le championnat est « OPEN ». Tous les pilotes et copilotes, indépendamment de leur licence ou de leur nationalité, peuvent participer au championnat luxembourgeois, sous l'obligation d'avoir participé au rallye du Luxembourg et de figurer au classement général de l'épreuve.

ARTICLE 2 : VOITURES ADMISES AU CHAMPIONNAT DU LUXEMBOURG DES RALLYES

Le Championnat du Luxembourg des Rallyes est ouvert aux voitures des groupes suivants :

Pour Rallye National

2.1 Véhicule selon l'annexe J du CSI

Classes		Groupes
RC1	**WRC1.6T**	World Rally Cars homologuées avant le 31.12.13 conformes à l'extension d'homologation 100/01 KSR ainsi qu'à son extension WR, et à l'Art. 255A de l'Annexe J 2013 World Rally Cars homologuées à partir du 01.01.14 conformes à l'extension d'homologation 200/01 WRC, et à l'Art. 255A de l'Annexe J 2016 World Rally Cars homologuées à partir du 01.01.15 conformes à l'extension d'homologation 300/01 WRC, et à l'Art. 255A de l'Annexe J 2016
	WRC2T	Voitures du Groupe WRC 2.0 Turbo conformes à l'Art. 255A de l'Annexe J 2010
	Groupe **A** de plus de 2000 cm^3	Voitures du Groupe A conformes à l'Art. 255 de l'Annexe J 2019
RC2	Groupe **Rally2**	Voitures du Groupe Rally2 conformes à l'Art. 261 de l'Annexe J 2022
	Groupe **Rally2 Kit** (VR4K)	Voitures équipées du Kit R4 conformes à l'Art. 260E de l'Annexe J 2022
	Groupe **NR4** de plus de 2000 cm^3	Voitures du Groupe N conformes à l'Art. 254 de l'Annexe J 2019
	S2000-Rallye: atmosphérique 2.0	Voitures Super 2000 Rallye conformes à l'Art. 254A de l'Annexe J 2013
	S2000-Rallye: turbo 1.6 (RRC)	Voitures Super 2000 Rally avec bride de 30 mm conformes à l'Art. 255A de l'Annexe J 2013
RGT	**Voitures RGT**	Voitures du Groupe RGT conformes à l'Art. 256 de l'Annexe J 2019 Voitures du Groupe RGT conformes à l'Art. 256 de l'Annexe J 2022
RC3	**Rally3** (atmo entre 1390 et 2000 cm^3 et turbo entre 927 et 1620 cm^3)	Voitures du Groupe Rally3 homologuées à partir du 01.01.21 et conformes à l'Art. 260 de l'Annexe J 2022
RC4	**Rally4** (atmo entre 1390 et 2000 cm^3 et turbo entre 927 et 1333 cm^3)	Voitures du Groupe Rally4 homologuées à partir du 01.01.19 et conformes à l'Art. 260 de l'Annexe J 2022 Voitures du Groupe R2 homologuées avant le 31.12.18 et conformes à l'Art. 260 de l'Annexe J 2018
	R3 (atmo entre 1600 et 2000 cm^3 et turbo entre 1067 et 1333 cm^3)	Voitures du Groupe R homologuées avant le 31.12.19 et conformes à l'Art. 260 de l'Annexe J 2019
	R3 (turbo jusqu'à 1620 cm^3 / nominal)	Voitures du Groupe R homologuées avant le 31.12.19 et conformes à l'Art. 260D de l'Annexe J 2019
	Groupe **A** jusqu'à 2000 cm^3	Voitures du Groupe A conformes à l'Art. 255 de l'Annexe J 2019
	Groupe **N** (atmo entre 1600 cm^3 et 2000 cm^3)	Voitures du Groupe N conformes à l'Art. 254 de l'Annexe J 2019
RC5	**Rally5** (atmo jusqu'à 1600 cm^3 et turbo jusqu'à 1333 cm^3)	Voitures du Groupe Rally5 homologuées à partir du 01.01.19 et conformes à l'Art. 260 de l'Annexe J

		2021
	Rally5 (atmo jusqu'à 1600 cm³ et turbo jusqu'à 1067 cm³)	Voitures du Groupe R1 homologuées avant le 31.12.18 et conformes à l'Art. 260 de l'Annexe J 2018
	Groupe **N** (atmo jusqu'à 1600 cm³)	Voitures du Groupe N conformes à l'Art. 254 de l'Annexe J 2022
RC6	**Rally6 (turbo jusqu'à 1620 cm3 / atmo jusqu'à 2000 cm3)**	Voitures du Groupe Rally6 homologuées à partir du 01/01/2026
E1a	Groupe **E1-National** / **E1-FIA** jusqu'à 1600 cm³	Voitures du Groupe E1-National conformes au règlement technique ACL Sport 2022 Voitures du Groupe E1-FIA conformes à l'article 277 de l'Annexe J 2022
E1b	Groupe **E1-National** / **E1-FIA** entre 1600 cm³ et 2000 cm³	
E1c	Groupe **E1-National** / **E1-FIA** entre 2000 cm³ et 3000 cm³	
E1d	Groupe **E1-National** / **E1-FIA** de plus de 3000 cm³	
VHa	Voitures de tourisme et GT (G1, G2, H1, H2) jusqu'à 1600 cm3	Voitures participantes aux compétitions historiques conformément à l'annexe K 2025
VHb	Voitures de tourisme et GT (G1, G2, H1, H2) de plus de 1600cm3 à 2000 cm3	Voitures participantes aux compétitions historiques conformément à l'annexe K 2025
VHc	Voitures de tourisme et GT (G1, G2, H1, H2) de plus de 2000 cm3	Voitures participantes aux compétitions historiques conformément à l'annexe K 2025

L'ACL Sport pourra accorder une dérogation pour l'engagement de voitures WRC 1.6T version post 1er septembre 2016, conformes à l'Art. 255A de l'Annexe J 2020, au Rallye Lëtzebuerg 2026, à la condition que :

- **Le(s) pilote(s) a (ont) marqué(s) un (ou des) point(s) au Championnat du Monde des Rallyes de la FIA pour Pilotes ou à un Championnat annexe (WRC2, WRC3, WRC Junior) de la FIA pour Pilotes au cours de l'une des trois dernières saisons.**

- **En toute hypothèse, le(s) pilote(s) participant devra (devront) avoir obtenu l'approbation de la FIA conformément à l'article 12.4 du Règlement Sportif du Championnat du Monde des Rallyes de la FIA 2020.**

Dans tous les cas, le pilote bénéficiant de cette dérogation partira devant les pilotes du Championnat du Luxembourg (au départ de chaque étape) et sera transparent au classement du Championnat. Il ne pourra prétendre à aucun point, ni à aucune prime ou dotation.

~~**Pour Rallye 35 et 70**~~

~~**2.2 Voitures selon l'annexe J du CSI, hormis aux véhicules du groupe Rally2 (VR5), Groupe A.**~~

~~Classes *~~	~~Groupes *~~
~~RC3~~	~~Super 1600~~ ~~Rally3 (atmosphérique entre 1390 cm³ et 2000 cm³ et turbo entre 927 cm³ et 1620 cm³) - *homologué à partir du 01.01.21 selon Article 260 de l'Annexe J au CSI 2022*~~

~~RC4~~	~~Rally4 (atmosphérique entre 1390 cm³ et 2000 cm³ et turbo entre 927 cm³ et 1333 cm³) - *homologué à partir du 01.01.19 selon Article 260 de l'Annexe J au CSI 2022, homologué jusqu'au 31.12.18 selon Article 260 de l'Annexe J au CSI 2018*~~ ~~R3 (atmosphérique entre 1600 cm³ et 2000 cm³ et turbo entre 1067 cm³ et 1333 cm³) - *homologué jusqu'au 31.12.19 selon Article 260 de l'Annexe J au CSI 2019*~~ ~~R3 (turbo jusqu'à 1620 cm³ / nominal) - *homologué jusqu'au 31.12.19 selon selon Article 260D de l'Annexe J au CSI 2019*~~ ~~Groupe A jusqu'à 2000 cm³ *selon Article 255 de l'Annexe J au CSI 2019*~~
~~RC5~~	~~Rally5 (atmosphérique jusqu'à 1600 cm³ et turbo jusqu'à 1333 cm³) - *homologué à partir du 01.01.19 selon Article 260 de l'Annexe J au CSI 2021*~~ ~~Rally5 (atmosphérique jusqu'à 1600 cm³ et turbo jusqu'à 1067 cm³) - *homologué avant le 31.12.18 selon Article 260 de l'Annexe J au CSI 2018*~~ ~~Voitures Opel ADAM Cup selon règlements sportif et technique de l'ADAC Rallye Cup 2019 (additifs inclus)~~

~~2.2.1 Véhicules selon la règlementation technique de l'ACL Sport et les véhicules historiques conformes à l'annexe K de la FIA~~

~~NC1~~	~~Gruppe F über 3000 ccm bis 3500 ccm~~ ~~Gruppe N über 2000 ccm bis 3500 ccm~~ ~~CTC/CGT Division 1.1, 1.2, 1.3, 2.1, 2.2, 2.3, 3.1, 3.2, 3.3 über 3000 ccm (Homol.-jahre 1966-inkl. 1981)~~ ~~CTC/CGT Division 4.1, 4.2 und 4.3 über 3000 cm (Homol.-jahre 1970-inkl. 1981)~~ ~~CTC/CGT Division 6, 6.1, 6.2, 7, 7.1, 7.2, und 8 über 3000 ccm (Homol.-jahre 1982-inkl. 2013 2017)~~ ~~FIA Anhang K: Perioden E- J K Klassen T, CT, GT, GTS über 3000 ccm~~

~~NC2~~	~~Gruppe F über 2000 ccm bis 3000 ccm~~ ~~CTC/CGT Division 1.1, 1.2, 1.3, 2.1, 2.2., 2.3, 3.1, 3.2, 3.3 über 2000 ccm bis 3000 ccm (Homol.-jahre 1966-inkl. 1981)~~ ~~CTC/CGT Division 4.1, 4.2 und 4.3 über 2000 ccm bis 3000 cm (Homol.-jahre 1970-inkl. 1981)~~ ~~CTC/CGT Division 6, 6.1, 6.2, 7, 7.1, 7.2, und 8 über 2000 ccm bis 3000 ccm (Homol.-jahre 1982-inkl. 2013 2017)~~ ~~CTC/CGT Division 12 über 1600 ccm bis 2000 ccm (Homol.-jahre 1982-inkl. 2013 2017)~~ ~~FIA Anhang K: Perioden E-J Klassen T, CT, GT, GTS über 2000 ccm bis 3000 ccm~~
~~NC3~~	~~Gruppe F über 1600 ccm bis 2000 ccm~~ ~~CTC/CGT Division 1.1, 1.2, 1.3, 2.1, 2.2., 2.3, 3.1, 3.2, 3.3 über 1600 ccm bis 2000 ccm (Homol.-jahre 1966-inkl. 1981)~~ ~~CTC/CGT Division 4.1, 4.2 und 4.3 über 1600 ccm bis 2000 cm (Homol.-jahre 1970-inkl. 1981)~~ ~~CTC/CGT Division 6, 6.1, 6.2, 7, 7.1, 7.2, und 8 über 1600 ccm bis 2000 ccm (Homol.-jahre 1982-inkl. 2013 2017)~~ ~~CTC/CGT Division 11 bis 2000 ccm (Homol.-jahre 1982-inkl. 2013 2017)~~ ~~CTC/CGT Division 12 über 1400 ccm bis 1600 ccm (Homol.-jahre 1982-inkl. 2013 2017)~~ ~~FIA Anhang K: Perioden E-J K Klassen T, CT, GT, GTS über 1600 ccm bis 2000 ccm~~
~~NC4~~	~~Gruppe F über 1400 ccm bis 1600 ccm~~ ~~CTC/CGT Division 1.1, 1.2, 1.3, 2.1, 2.2., 2.3, 3.1, 3.2, 3.3 über 1400 ccm bis 1600 ccm (Homol.-jahre 1966-inkl. 1981)~~ ~~CTC/CGT Division 4.1, 4.2 und 4.3 über 1400 ccm bis 1600 cm (Homol.-jahre 1970-inkl. 1981)~~ ~~CTC/CGT Division 6, 6.1, 6.2, 7, 7.1, 7.2, und 8 über 1400 ccm bis 1600 ccm (Homol.-jahre 1982-inkl. 2013 2017)~~ ~~CTC/CGT Division 12 bis 1400 ccm (Homol.-jahre 1982-inkl. 2013 2017)~~ ~~FIA Anhang K: Perioden E-J K Klassen T, CT, GT, GTS über 1400 ccm bis 1600 ccm~~

~~NC5~~	~~Gruppe F bis 1400 ccm~~ ~~CTC/CGT Division 1.1, 1.2, 1.3, 2.1, 2.2., 2.3, 3.1, 3.2, 3.3 bis 1400 ccm (Homol. jahre 1966 inkl. 1981)~~ ~~CTC/CGT 4.1, 4.2 und 4.3 bis 1400 ccm (Homol. jahre 1970 inkl. 1981)~~ ~~CTC/CGT Division 6, 6.1, 6.2, 7, 7.1, 7.2, und 8 bis 1400 ccm (Homol. jahre 1982 inkl. 2013 2017)~~ ~~FIA Anhang K: Perioden E J K Klassen T, CT, GT, GTS bis 1400 cc~~
~~NC6~~	~~Gruppe G LG - kleiner 9 („LG 1“)~~
~~NC7~~	~~Gruppe G LG ab 9 - kleiner 11 („LG 2“)~~
~~NC8~~	~~Gruppe G LG ab 11 - kleiner 13 („LG 3“)~~
~~NC9~~	~~Gruppe G LG ab 13 („LG 4 7 6“)~~

Remarques :

- Un passeport technique national ou une fiche d'homologation est obligatoire pour toutes les voitures.
  L'absence d'un passeport technique entraîne une amende de 200 €.

2.3 Sont considérés pour l'attribution des points au championnat les 5 meilleurs résultats obtenus lors de la saison par le pilote.
La participation et la prise du départ des épreuves luxembourgeoises énumérées au calendrier et effectivement organisées et obligatoires.
Les pilotes inscrits au Championnat pourront également participer à des épreuves non énumérées au calendrier du Championnat du Luxembourg des Rallyes et marquer des points, sous conditions que l'épreuve en question soit inscrite au calendrier sportif de l'ASN du pays dans laquelle la compétition se déroule. Les ASN étrangères prises en compte sont les suivantes : DMSB, RACB, FFSA, KNAF et ASS. Prises en compte sont aussi les épreuves "Open" de l'ASAF.

Les concurrents et pilotes qui désirent prendre part à une épreuve organisée à l'étranger devront en informer l'ACL Sport au moins deux ~~jours~~ semaines avant le début de l'épreuve, par mail (aclsport@acl.lu).
Les pilotes devront remettre les résultats officiels des épreuves à l'ACL Sport par mail (aclsport@acl.lu) dans un délai de 10 jours ouvrables suivant l'épreuve.

2.4 Dans le cas où aucun rallye ne peut se tenir sur le territoire luxembourgeois, sont considérés pour l'attribution des points au championnat les 5 meilleurs résultats des rallyes disputés à l'étranger.

2.5 Sont considérés pour l'attribution des points sur base des résultats officiels fournis par l'organisateur, le classement par classe.

2.6 FACTEUR A APPLIQUER

Epreuves au Luxembourg :	**1,2**
Epreuves inscrites au calendrier sportif de l'ACL Sport :	**1**
Epreuves non-inscrites au calendrier sportif de l'ACL Sport :	**0,6**

2.7 A l'issue du Championnat, si 50 % (arrondi vers le haut) des épreuves n'ont pas été organisés, l'ACL Sport pourra ne pas attribuer le titre de Champion de Luxembourg et les prix qui en découlent.

2.8 Un pilote doit avoir participé à un minimum de 5 rallye s pour pouvoir figurer au classement final du championnat.

2.9 Le pilote et le copilote se verront attribuer le même nombre de points. Au 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.

2.10 En cas d'ex aequo, la totalité des points réalisés dans les épreuves disputées au Luxembourg sera prise en considération. Si l'ex aequo persiste toujours, les licenciés concernés se verront attribuer conjointement la position en question.

2.11 Il est probable que le règlement technique des voitures admises au championnat diffère des règlements techniques à l'étranger. Par conséquent, il est de la responsabilité du concurrent/pilote de s'assurer que son véhicule correspond à la réglementation technique étrangère.

Tout véhicule participant à un rallye en Allemagne doit passer l'homologation par la DSMB Identity Form.

L'utilisation de l'échappement catalytique homologué et monté selon l'homologation du catalyseur est appliquée de manière suivante :

- Groupe E1 et E2 : obligatoire
- Groupe N, R, A, GT, VH : selon la fiche d'homologation du véhicule

Par principe, l'ACL Sport recommande l'utilisation d'un échappement catalytique pour toutes les automobiles.

Seulement applicable aux licenciés luxembourgeois et étrangers inscrits dans un Championnat, une Coupe ou un Challenge national ACL Sport.

Pour les pilotes étrangers non-inscrits à un Championnat, une Coupe ou un Challenge national ACL Sport, la réglementation respective de leur ASN est appliquée.

2.12 Les trois premiers du championnat recevront chacun une coupe (pilote et copilote). Le Champion du Luxembourg des Pilotes de Rallye recevra un prix en espèces de 1.250 €, le 2e un prix en espèces de 750 € et le 3e un prix en espèces de 500 €. Le Champion du Luxembourg des Copilotes de Rallye recevra un prix en espèces de 1.000 €, le 2e un prix en espèces de 600 € et le 3e un prix en espèces de 400 €.

CHAPITRE II : PRESCRIPTIONS GÉNÉRALES POUR LES RALLYES ORGANISÉS AU LUXEMBOURG

ARTICLE 3 : DÉFINITIONS

3.1 CARACTÉRISTIQUE D'UN RALLYE (COMPÉTITION SPORTIVE)

Il s'agit d'une compétition 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 et suivi ou non d'un itinéraire commun. Le ou les itinéraires peuvent comprendre une ou plusieurs épreuves spéciales, c'est-à-dire des épreuves organisées sur routes fermées à la circulation normale et dont l'ensemble est, en règle générale, déterminant pour l'établissement du classement général du rallye. Le ou les itinéraires qui ne servent pas pour des épreuves spéciales sont appelés « itinéraires de liaison ». Sur ces itinéraires de liaison, la plus grande vitesse en cours de route ne doit jamais constituer un facteur pour le classement. Les compétitions utilisant partiellement la route ouverte à la circulation normale, mais qui comprennent des épreuves spéciales sur circuits permanents ou semi-permanents pour plus de 20 % du kilométrage total du rallye sont à considérer, pour toute question de procédure, comme compétitions de vitesse.
Le parcours doit comprendre une ou plusieurs épreuves spéciales avec kilométrage total des épreuves spéciales d'au moins 70 km.

3.2 ÉTAPE

Chacune des parties du rallye est séparée par un arrêt minimum fixe.

3.3 EPREUVE SPECIALE

Epreuve de vitesse chronométrée sur route fermée pour le rallye.

3.4 SECTEUR DE LIAISON

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

3.5 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

3.6 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.

3.7 NEUTRALISATION

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

3.8 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 règlement particulier de l'épreuve.

3.9 ADDITIF

Communication écrite officielle faisant partie intégrante du règlement particulier de l'épreuve 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 approuvés :
- par l'ACL Sport jusqu'au début de l'épreuve
- par les commissaires sportifs de l'épreuve pendant toute la durée de la compétition

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

3.11 ÉQUIPAGE
Un équipage est composé de deux personnes à bord de chaque voiture. Les deux membres de l'équipage seront désignés comme pilote et copilote.

3.12 DURÉE D'UN RALLYE
Tout rallye commence avec les vérifications techniques et/ou administratives (y comprises le cas échéant 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 4 : MODALITÉS GÉNÉRALES

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

ARTICLE 5 : RÈGLEMENT PARTICULIER

5.1 CONDITIONS DE PUBLICATION
Le règlement particulier doit être entièrement conforme à toutes les stipulations édictées par :
- le Code Sportif International et le présent Code Sportif National
- les présentes prescriptions

Le règlement particulier que l'organisateur désire imposer doit mentionner explicitement toutes les dispositions et conditions supplémentaires qui doivent être conformes aux textes réglementaires.

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 mentionnée.

5.2 MODIFICATION DU RÈGLEMENT PARTICULIER - ADDITIF
Les dispositions du règlement particulier ne peuvent être modifiées que conformément aux Articles 3.6 et 11.9. du Code Sportif International.

Toute modification ou disposition supplémentaire sera annoncée par un additif daté et numéroté qui fera partie intégrante du règlement particulier.

Les additifs seront affichés au secrétariat à la Direction de course et communiqués par affichage virtuel (Sportity) ~~sur le(s) panneau(x) d'affichage officiel(s).~~ 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.

Les additifs devront être imprimés sur papier jaune.

5.3 APPLICATION ET INTERPRÉTATION DU RÈGLEMENT

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 de l'épreuve.

Les réclamations sont régies par l'Article 13 du CSI.

De même, tout cas non prévu dans le règlement sera étudié par les commissaires sportifs, seuls habilités à prendre une décision (voir Article 11.9 du Code Sportif International).

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.

Le pilote assume la responsabilité du concurrent lorsque ce dernier n'est pas à bord de la voiture pendant le rallye.

Toute action incorrecte, frauduleuse ou antisportive 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 6 : OFFICIELS

6.1 CONTROLE DE L'ITINÉRAIRE ET DES ÉTAPES SPÉCIALES PAR LES OFFICIELS

6.1.1 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 étapes spéciales.

6.1.2 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.

6.1.3 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 sur le parcours des épreuves spéciales pourra intervenir plus tard.

6.1.4 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 7 : ENGAGEMENTS

7.1 FORMULAIRES D'ENGAGEMENT - ENGAGEMENT

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.

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

7.2 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 le groupe et/ou la classe approprié.

7.3 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 présent Code et ses annexes, ainsi qu'aux dispositions des présentes prescriptions, du règlement du championnat et du règlement particulier.

7.4 NOMBRE MAXIMUM D'ENGAGEMENTS

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

7.5 DROITS D'ENGAGEMENT

Le montant des droits d'engagement sera précisé dans le règlement particulier.

Les droits d'engagement seront intégralement remboursés :

- aux candidats dont l'engagement aura été refusé
- en cas d'annulation du rallye

Les droits d'engagement peuvent faire l'objet d'un remboursement partiel aux conditions prévues dans le règlement particulier.

ARTICLE 8 : ASSURANCES

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).

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 prend 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.

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 9 : ÉQUIPAGES

Par l'application du règlement selon les prescriptions générales, tout abandon d'un membre d'un 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.

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 pourra être soumis à une amende.

- 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 hauteur 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, aucune pénalité financière pour défaut de nom de l'équipage ne sera applicable.

ARTICLE 10 : ITINÉRAIRE, ROAD BOOK, CARNET DE CONTRÔLE

10.1 ROAD BOOK

Tous les équipages reçoivent un road book contenant une description détaillée de l'itinéraire obligatoire. L'itinéraire obligatoire du rallye est défini dans le road book par les schémas indiquant le sens du parcours et, entre ces schémas, par le tracé. Sur les épreuves spéciales, les organisateurs peuvent en outre ériger des barrières ou tout autre obstacle lorsqu'ils estiment que les concurrents ont dévié du tracé durant les reconnaissances ou le premier passage des spéciales. Toute déviation sera signalée aux Commissaires Sportifs.

Le road book doit être conforme aux dispositions de la FIA.

10.2 INTERVALLES ENTRE LES DÉPARTS

Au départ du rallye et de chaque étape, les organisateurs doivent prévoir le départ des voitures concurrentes à un intervalle d'au moins une minute.

Cet intervalle restera le même pour toutes les voitures concurrentes, sauf en cas de dérogation spécifique accordée par l'ACL Sport.

10.3 CARNET DE CONTRÔLE

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.

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.

Les temps impartis pour parcourir la distance entre 2 contrôles horaires consécutifs figureront au carnet de contrôle.

ARTICLE 11 : PLAQUES DE RALLYE ET NUMÉROS 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 52 cm de hauteur
- Un panneau rectangulaire de même dimensions (50 x 52 cm) 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 12 : PUBLICITÉ

12.1

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 l'ACL Sport respectivement de la FIA
- 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

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 50 cm et de 14 cm de haut (ou 2 x 7 cm de haut), en haut et/ou en bas des numéros.
Le texte de cette publicité devra être normalement précisé dans le règlement particulier de l'épreuve, ou au plus tard 1 mois avant le départ du rallye par un additif officiel.

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.

Les concurrents qui acceptent la publicité facultative des organisateurs doivent leur réserver des emplacements, tels qu'indiqués dans une annexe du règlement particulier de l'épreuve.

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.

Tous les caractères du nom du commanditaire de l'épreuve devront être au maximum de mêmes dimensions que ceux du nom du rallye.

12.2

À compter de 2027, des logos de championnat ou de coupe pourront être rendus obligatoires dans la décoration, en complément des surfaces FIA/ACL Sport obligatoires réservées aux numéros de départ et autres.

ARTICLE 13 : CIRCULATION

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 :

- 1ière infraction : pénalisation en espèces

- 2e infraction : 5 minutes
- 3e infraction : disqualification

Les agents de police qui constateront 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.

Dans le cas où ils décideront de ne pas arrêter le pilote en infraction, ils pourront demander d'appliquer les pénalisations prévues dans le règlement particulier de l'épreuve, sous réserve que :

- la notification de l'infraction parvienne par voie officielle et par écrit, avant l'affichage du classement à la fin de la journée
- 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

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.

Il est de même interdit à l'équipage, sous peine d'être signalée aux commissaires sportifs :

- de bloquer intentionnellement le passage des voitures participantes ou de les empêcher de dépasser
- de se comporter d'une manière incompatible avec l'esprit sportif

ARTICLE 14 : ASSISTANCE - RAVITAILLEMENT – RÉPARATIONS

14.1 ASSISTANCE – GÉNÉRALITÉS

L'assistance se définit comme le travail sans restriction sur une voiture concurrente excepté lorsqu'elle est limitée par le présent règlement.

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.

Toute infraction concernant l'assistance ou toute action définie comme « Assistance Interdite » relevée par les officiels du rallye, peut entraîner l'application des Articles 12.2 à 12.3.5.b du Code Sportif International de la FIA par les commissaires sportifs. Selon la gravité de l'infraction, d'autres sanctions peuvent être appliquées par le Conseil de discipline de l'ACL Sport.

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.

Lorsque cela est nécessaire en tant qu'assistance (à savoir changement d'un réservoir de carburant ou d'une pompe) le 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

14.2 DÉFINITION DE L'ASSISTANCE INTERDITE

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.

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

Une voiture concurrente quittant l'itinéraire du rallye.

14.4 PARCS D'ASSISTANCE

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

Type	Temps autorisé dans le parc	Nombre de parcs par Jour	Max. Distance ES entre parcs	Changement de pneus	Remarques
I	30'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 1ère ES de chaque Jour
III	10'	illimité	-	non	

Les parcs d'assistance sont indiqués dans l'itinéraire du rallye avec un contrôle horaire d'entrée et un contrôle horaire de sortie. 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.

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.

14.5 VÉHICULES ADMIS AU PARC D'ASSISTANCE

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.

Les autres véhicules d'équipe doivent être identifiés par des plaques « Auxiliaire » fournies par les organisateurs.

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.

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.

14.6 CHANGEMENT DE PNEUMATIQUES ET MODIFICATIONS

Pour tous les concurrents, les changements de pneumatiques se font uniquement dans les zones autorisées.

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.

Toute infraction sera signalée aux commissaires sportifs.

14.7 RAVITAILLEMENT EN CARBURANT

Les concurrents ne peuvent ravitailler que dans les zones de ravitaillement désignées par les organisateurs dans le road book.

Leur entrée/sortie est signalée par un symbole représentant un bidon d'essence bleu.

Toute action à l'intérieur d'une zone de ravitaillement qui n'est pas directement impliquée dans le ravitaillement du véhicule participant est interdite.

Dans toutes les zones de ravitaillement, une limite de vitesse de 5 km/h est d'application.

Il est recommandé que les mécaniciens portent des vêtements résistants au feu.

La responsabilité du ravitaillement incombe au seul concurrent.

Les moteurs doivent être arrêtés pendant toute l'opération du ravitaillement

Il est recommandé que l'équipage se tienne en dehors de la voiture au cours du ravitaillement.

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.

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.

14.8 CHANGEMENTS D'ÉLÉMENTS MÉCANIQUES – GÉNÉRALITÉS

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.

14.9 CONDITIONS DE LIMITATION DE L'UTILISATION DES PIÈCES 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 de la 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 1er 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 techniques peuvent le contrôler. Le concurrent peut alors installer à sa place l'éventuel compresseur de rechange de l'étape suivante
- Dans la même journée, un compresseur remplacé peut être à nouveau utilisé sur la même voiture.

  Exemple : Voiture N°1 1ière étape : les compresseurs 1A et 1B peuvent être indifféremment utilisés

  Tous les compresseurs utilisés doivent être 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

14.10 BOÎTES DE VITESSES ET DIFFÉRENTIELS

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.

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).

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.

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.

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.

Les commissaires techniques plombent/marquent 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 l'ACL Sport.

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 15 : PNEUS

Pneumatiques « slicks » (pneus sans structure)
L'utilisation de pneus « slicks » est interdite.

Pneumatiques cloutés
Les pneumatiques cloutés sont interdits.

ARTICLE 16 : RECONNAISSANCE

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

- 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

- 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

- Reconnaissances libres dans les zones où l'environnement ne risque pas d'être incommodé et où la législation le permet

16.1 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 :

16.2 VOITURES DE RECONNAISSANCE

Ces voitures doivent remplir les conditions suivantes :

- être une voiture de série conforme au code de la route
- disposer d'une assurance en cours de validité
- avoir un contrôle technique valable
- ~~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-delà des maximas 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 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.~~
- ~~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 17 : VÉRIFICATIONS TECHNIQUES – VÉRIFICATIONS ADMINISTRATIVES

17.1 VÉRIFICATIONS AVANT LE DÉPART ET PENDANT LE RALLYE

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.

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 de l'épreuve, sauf en cas de force majeure dûment reconnu comme tel par les commissaires sportifs.

L'équipage devra présenter le passeport technique et la fiche d'homologation de la voiture et les éventuelles fiches annexes, si applicables. En cas de non-présentation de ces documents, les commissaires sportifs peuvent prononcer une pénalité pouvant aller jusqu'au refus de départ.

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.

Le départ peut être refusé à toute voiture non conforme par les commissaires sportifs sur rapport des commissaires techniques.

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.)

Ceci comprend :

- l'identification de l'équipage, chaque membre devant être muni d'une ~~de 2~~ photo~~s~~ récentes de format d'identité (4x4cm)
- IDD, chaque licencié luxembourgeois doit s'assurer que son passeport digital est rempli et que son équipement est conforme
- l'identification de la voiture, le châssis et le bloc moteur pouvant subir à tout moment un marquage spécifique

A tout instant au cours du rallye, des vérifications complémentaires pourront être effectuées, concernant aussi bien les membres de l'équipage que la voiture. À 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.

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.

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 12.2 du Code Sportif International de la FIA s'ils le jugent nécessaire.

17.2 CONTRÔLE FINAL

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

L'absence d'une des marques d'identification entraînera la mise hors course.

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.

Au cas où le démontage susmentionné serait la conséquence d'une réclamation, une caution, dont le montant sera précisé dans le règlement particulier de l'épreuve 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.

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.

ARTICLE 18 : DÉPART ET NOUVEAU DÉPART

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 arriver tardive dans la zone de départ seront précisées dans le règlement particulier.

Les équipages peuvent pénétrer dans le parc fermé de départ 10 minutes avant leur heure de départ.

L'heure de départ impartie apparaîtra sur le carnet de contrôle de chaque équipage.

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.

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.

L'ordre de départ du 1er Jour est établi de la façon suivante :

- Série 1 : pilotes classés par la FIA – priorité A
- Série 2 : pilotes classés par la FIA – priorité B, respectivement les pilotes prioritaires nationaux
- 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 suivant, 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 19 : CARNET DE CONTRÔLE

Au départ du rallye, chaque équipage reçoit un carnet de contrôle sur lequel sera porté 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 en poste à l'heure prévue et de vérifier que l'inscription soit correcte.
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.

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.

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.

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 la disqualification de l'équipage concerné par le directeur de course.

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

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 20 : PROCÉDURE POUR LE DÉROULEMENT DES CONTRÔLES

20.1 DISPOSITIONS GÉNÉRALES

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.

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.

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 et aucune réparation ni assistance ne peuvent être effectuées dans la zone de contrôle.

La durée de l'arrêt dans toute zone de contrôle ne devra pas excéder le temps nécessaire aux opérations de contrôle.

L'heure idéale de pointage est sous la seule responsabilité des équipages, qui peuvent consulter la montre officielle placée sur la table de contrôle.

Les commissaires en poste ne peuvent leur donner aucune information sur cette heure idéale de pointage.

Les postes de contrôle commencent à fonctionner 15 minutes avant l'heure idéale de passage de la première voiture concurrente.

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.

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.

20.2 SIGNALISATION DES CONTROLES

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.

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

Contrôle de passage
Des sigles seront utilisés de la même manière qu'aux contrôles horaires.

Épreuve 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 300 m plus loin

20.3 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.

20.3.1 CONTROLE 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.

20.3.2 CONTRÔLES HORAIRES

A ces contrôles, les commissaires en poste indiquent sur le carnet de contrôle l'heure de présentation de l'équipage.

20.4 PROCÉDURE DE POINTAGE

La procédure de pointage commence au moment où la voiture franchit le panneau d'entrée dans la zone de contrôle horaire.

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.

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.

L'heure de pointage correspond au moment exact où l'un des membres de l'équipage présente le carnet de contrôle au commissaire concerné.

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.

L'heure idéale de pointage est celle 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.

L'équipage n'encourt aucune pénalité 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.

L'équipage n'encourt aucune pénalité 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

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.

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 de l'épreuve ou par un additif ultérieur. Cependant, l'heure inscrite sur le carnet de contrôle sera le temps prévu du rallye, non le temps réel.

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.

20.5 HEURE DE DEPART DES CONTRÔLES

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.

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 200 m, 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 inscrit 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

20.6 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.

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.

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.

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.

La mise hors course pour dépassement du retard maximal autorisé ne peut être prononcée qu'en fin de section ou du Jour.

20.7 CONTRÔLES DE REGROUPEMENT

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.

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

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 21 : ÉPREUVES SPÉCIALES

21.1 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 1/10 de seconde.

21.2 Au cours des épreuves spéciales, tous les pilotes et copilotes doivent porter casque, système HANS, une combinaison, des gants (facultatifs pour les copilotes), une cagoule, des chaussettes, des chaussures et sous-vêtements homologués suivant les normes FIA en vigueur sous peine de disqualification.

21.3 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.

21.4

21.4.1 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.

21.4.2 Pour toute épreuve spéciale se déroulant en boucle, le départ devra être donné moyennant une signalisation lumineuse (feux vert et rouge).

21.4.3 Pour toute épreuve spéciale ~~se déroulant en boucle~~, lorsque le pilote passe devant un drapeau rouge, il doit immédiatement ralentir et maintenir cette vitesse jusqu'à la fin de l'épreuve. Sur une épreuve spéciale se déroulant en boucle, le pilote est obligé de quitter le parcours direction arrivée aussitôt que possible. L'équipage concerné se verra allouer par la direction de course un temps qu'il considère comme étant le plus équitable. Toute non-observation de cette règle par un pilote est rapportée au directeur de course et peut 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.

21.4.4 Lorsqu'un pilote passe devant un drapeau jaune ~~rouge~~, il est supposé qu'un danger imminent se trouve sur ou à proximité du parcours. L'épreuve spéciale n'est pas neutralisée et le pilote pourra continuer, si la piste n'est pas bloquée, à parcourir l'épreuve spéciale le plus vite possible.

21.4.5 Tout non-respect de cette règle entraînera une pénalité qui sera décidée par les commissaires sportifs.

21.5 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.

21.6 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.

21.7 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.

21.8 Un faux départ, et notamment un départ effectué avant que le signal ne soit donné, est pénalisé comme suit :

- 1ère infraction : 10 secondes
- 2e infraction : 1 minute
- 3e 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.

21.9 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.

21.10 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 chronométreurs doivent se tenir au niveau de la ligne de chronométrage marquée par un sigle représentant un drapeau à damier sur fond rouge.

21.11 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 l'heure d'arrivée (heure, minute, seconde et dixième de seconde pour le championnat du Monde). Si les chronométreurs 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.

21.12 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

21.13 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.

21.14 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 de l'étape.

21.15 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 l'ACL Sport.

21.16 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.

21.17 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. Les pilotes des voitures ouvreuse doivent être en possession d'une licence valable.

21.18 Sécurité des concurrents - Signes SOS / OK

21.18.1 Pour ce type d'épreuve, il est particulièrement essentiel qu'un équipage témoin d'un accident s'arrête afin de prêter assistance de la manière la plus appropriée en attendant l'arrivée des secours.

21.18.2 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 doit être mis en place même si la voiture arrêtée est hors de la route.

21.18.3 Chaque voiture de compétition aura à son bord un signe "SOS" rouge et, de l'autre côté, un signe "OK" vert mesurant au moins 42 x 29,7 cm (A3). La procédure pour l'affichage des signes « SOS » ou « OK » est la suivante :

- 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 continue pour informer le prochain point radio. Les voitures suivantes dégagent la route pour les véhicules d'urgence. Tous les équipages arrêtés du fait de cette procédure se verront allouer par la direction de course un temps qu'elle considère comme étant le plus équitable. Cependant, aucun équipage responsable ou coresponsable d'un arrêt de course ne peut tirer profit de cette mesure
- En cas d'accident ne nécessitant pas une intervention médicale immédiate, le signe "OK" devra être clairement montré à tous les 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 de tous les concurrents suivants
- Tout équipage qui est à même mais qui ne parvient pas à se conformer aux règles ci-dessus sera signalé au directeur de course
- Les road books contiendront une page indiquant la procédure à suivre en cas d'accident
- Tout équipage abandonnant un rallye devra signaler son abandon définitif 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

21.8.4 Tout équipage capable de respecter ces recommandations mais ne le faisant pas pourra être signalé aux Commissaires Sportifs qui pourront imposer des pénalités conformément aux dispositions du Code Sportif International.

ARTICLE 22 : NOUVEAU DÉPART APRÈS UN ABANDON / RALLY 2

22.1 GÉNÉRALITÉS

Un équipage n'ayant pas terminé une section peut reprendre le départ du rallye à compter du départ d'une section suivante à la discrétion du directeur de course dès que la voiture a été contrôlée par le responsable technique. Si un équipage ne souhaite pas prendre un nouveau départ après un abandon,

l'équipage doit signaler que telle n'est pas son intention au Directeur de Course en remplissant le formulaire situé à la fin du road book ("abandon final") et en le remettant aux relations concurrents ou à la direction de course dès que possible.

Le directeur de course, en accord avec les commissaires sportifs, décide l'ordre de départ des voitures concernées lors du nouveau départ.

Tout équipage ayant abandonné lors de la dernière section du rallye ne sera pas classé.

22.2 SANCTIONS

Pour toute épreuve spéciale non terminée ou manquée, un temps maximum sera attribué. Le temps maximum devra être défini au règlement particulier.

22.3 EMPLACEMENT DE L'ASSISTANCE ET TEMPS AUTORISÉS

Toute voiture qui ne parvient pas à terminer une étape conformément aux règles ci-dessus peut être réparée à l'appréciation du concurrent. En cas de nouveau départ, la voiture doit se présenter au regroupement avant la section dans laquelle l'équipage repart au moins 10 minutes avant son heure de départ du regroupement prévu.

22.4 VÉRIFICATIONS TECHNIQUES DES VOITURES RÉPARÉES

La voiture doit conserver son châssis et son bloc-moteur d'origine tels que marqués lors des vérifications techniques préliminaires ainsi que toutes ses pièces scellées. Le concurrent doit être représenté lors de ces nouvelles vérifications techniques à un endroit et une heure précisée par les commissaires techniques.

ARTICLE 23 : PARC FERMÉ

23.1 CONDITIONS GÉNÉRALES

Pendant le régime du parc fermé, il est interdit sous peine de disqualification 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

Le parc fermé est interdit à toute personne sauf aux officiels du rallye devant y assurer une fonction spécifique.

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.

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.

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.

23.2 RÉPARATION EN PARC FERMÉ

Si les commissaires techniques d'un rallye considèrent que l'état d'une voiture est devenu si défectueux qu'il peut en affecter la sécurité de la circulation routière, cette voiture doit obligatoirement être réparée en présence d'un commissaire technique.

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.
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 maximums.

Si, pour le remplacement de la/des vitre(s), un redressement de la carrosserie est rendu nécessaire, le point B.2 s'appliquera.

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.

Après avoir garé leur voiture dans le parc fermé, les pilotes devront obligatoirement arrêter le moteur et quitter immédiatement le parc fermé, dont l'entrée sera dès lors interdite aux membres de l'équipage.

Les pilotes ne sont pas autorisés à effectuer des dérapages dans le parc fermé d'arrivée à la fin d'un rallye.

L'utilisation de bâches pour voitures n'est pas autorisée en parc fermé.

ARTICLE 24 : RÉSULTATS

24.1 DÉTERMINATION DES RÉSULTATS

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.

24.2 PUBLICATION DES RÉSULTATS

Au cours du rallye les classements suivants seront publiés :

- classements officieux : classements distribués par la direction du rallye pendant le déroulement d'un Jour
- classements partiels officieux : 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 25 : PROCÈS VERBAUX

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

ARTICLE 26 : RECLAMATIONS ET APPELS

Toute réclamation devra être établie en accord avec les stipulations de l'Article 13 du Code Sportif International.

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 ne concernant 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

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.

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.

Les concurrents peuvent faire appel des décisions, conformément à l'Article 15 du Code Sportif International de la FIA.

En cas de différend relatif à l'interprétation des présentes prescriptions, seule l'ACL Sport est qualifiée à prendre une décision.

ARTICLE 27 : MESURES DE SÉCURITÉ

27.1 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.

27.2 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 régionale
- 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 cours); 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

27.3 ACCIDENTS

En cas d'accident grave, voire fatal, une bâche devra recouvrir la voiture accidentée lors de son rapatriement au centre du rallye via la voie publique.
Un espace à l'abri des regards doit être prévu dans le cas où une voiture accidentée doive être contrôlée par les commissaires techniques. Seules les personnes agréées auront accès à cet espace.

CHAPITRE III : PRESCRIPTIONS DE SECURITE GENERALE

Pour des raisons de sécurité, l'utilisation d'aéronefs sans équipage à bord (drone) n'est pas autorisée.

ARTICLE 28 : RALLYES

Une liaison par radio ou téléphone doit être assurée entre le départ et l'arrivée de l'épreuve spéciale.

L'entièreté du parcours doit être couverte par des commissaires de route disposant de moyens de liaison efficaces.

Au départ de l'ES doivent se trouver en permanence (distance de moins de 15 km) :

- 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, sauf étape show, il faut en intermédiaire :

- 1 médecin formé en soins d'urgence
- 1 ambulance et son équipement*
- 1 équipe de secouristes

*La décision d'envoyer un véhicule médical est prise par le directeur de course, d'un commun accord avec le médecin-chef, et est transmise au directeur de la spéciale.

En cas de plusieurs épreuves spéciales, est requise la présence d'une ambulance au départ, d'un médecin anesthésiste-réanimateur, d'une voiture d'intervention rapide (MIC) ainsi que d'une ambulance complémentaire avec un médecin supplémentaire situés entre les deux épreuves spéciales et qui pourraient, en cas de besoin, intervenir dans un délai de maximum 10 minutes sur chacune des deux épreuves spéciales.

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.

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.

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.

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).

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 29 : POSTES DE SURVEILLANCE

29.1 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 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 pilotes
- 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

29.2 ÉQUIPEMENT DES POSTES DE SURVEILLANCE

- Au moins chaque deuxième poste sera équipé d'un émetteur-récepteur le ralliant au central des postes de surveillance (poste no 1).
- Un drapeau jaune et rouge par ~~personne occupant le~~ poste. ~~En cas de danger, le drapeau agité indiquera au pilote auquel il a été présenté de ralentir fortement au plus tard après avoir franchi ce drapeau rouge, 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 pilote est rapportée au directeur de course et peut 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.~~
- Un seau de 10 litres contenant un produit absorbant tous les liquides non biodégradables doit se trouver aux lignes d'arrivée et de départ ainsi que dans le véhicule officiel S6.
- ~~Deux balais.~~
- ~~Deux~~ Un extincteur portatif à poudre de 6 kilos avec plaquette de contrôle attestant leur validité et prêts à l'emploi immédiat. Deux extincteurs de 6 kg sont à prévoir au point stop derrière l'arrivée.
- Chaque personne occupant le poste sera munie d'un sifflet.
- Il est recommandé au personnel des postes de surveillance de porter des vêtements bien visibles, mais de préférence pas de couleur jaune.