CODE SPORTIF NATIONAL 2026

Généralités ~~– 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.

LES INSTANCES DU SPORT AUTOMOBILE LUXEMBOURGEOIS

1. ACL SPORT

L'ensemble des instances et leur composition sont à retrouver sur la page internet de l'ACL Sport
www.aclsport.lu

Le Comité Directeur	La composition du Comité Directeur est disponible sur www.aclsport.lu
Le Conseil d'experts	La composition du Conseil d'experts est disponible sur www.aclsport.lu

La Commission technique	
Président	
Membres	Guy KNEPPER
	André BROCHADO
	Avelino FATAL
Stagiaires	Cristina BANDEIRA
	Alain KINGEN
	Phil MULLER

La Commission des Commissaires Sportifs	
Membres	Robert BENOY
	Lucien FRANCK
	Norbert HARTZ
	Marc JOSEPH
	Guy RASQUIN
	Simone SCHLEIMER
Stagiaires	Claude DICHTER
	Joe MUJKIC

La Commission médicale	
Président	Dr. Paraskevas KONTOKOSTAS
Membres	Dr. José AZZOLIN

	Dr. Pascal FAJARDO MOSTENNE
	Dr. Gérard REULAND
	Dr. Ludwig CARL

2. LE SECRETARIAT ADMINISTRATIF DE L'ACL SPORT

Manager	Yves FABER
Directeur sportif Coordinateur	Florian BROUIR
Assistantes	Christiane FRASCHT
	Anaïs PETRY
Adresse	ACL Sport 152, rue de Limpach L-3932 Mondercange
Accueil téléphonique	Lundi de 9h00 à 12h00 Mercredi de 9h00 à 12h00 Jeudi de 9h00 à 12h00
Accueil physique	uniquement sur rendez-vous
Ouverture du bureau	Du lundi au vendredi De 8h30 à 17h30
Courrier électronique	aclsport@acl.lu
Téléphone	45 00 45 – 2600

3. LES INSTANCES JUDICIAIRES

Le tribunal arbitral national (TAR)

Président	Paul NOURISSIER
Membres	Christina BACH
	Christian BOCK
Suppléant	n.n.
Experts	2 commissaires sportifs 1 commissaire technique

Le Tribunal d'appel national (TAN)

Président	Alain RUKAVINA
Membres	Thierry HOSCHEIT

	Marc MODERT
Suppléant	n.n.
Officiels	2 commissaires sportifs 1 commissaire technique

4. LES ASSOCIATIONS SPORTIVES AGRÉÉES ET CLUBS AFFILIES

ÉCURIE AUSPUFF

Président	Robert BENOY
Secrétaire	Marc SCHRAMER
Adresse	35, montée du Knapp L-9175 NIEDERFEULEN
Contact	robert@benoy.info

ÉCURIE LUXEMBOURG

Président	Robert BENOY Patrick WILWERT
Secrétaire	Michel WELTER
Adresse	B.P. 528 L-2015 LUXEMBOURG
Contact	robert@benoy.info

ECURIE ROUDE LEIW (ERL)

Président	André FOXIUS
Secrétaire	Mutsch Marcus
Adresses	10, op der Héi L-9809 HOSINGEN
Contact	kikfoxius@pt.lu mutschmarcus@gmail.com

KARTING CLUB LËTZEBUERG (KCL)

Président	SCHMITZ Max

Secrétaire	Kelly BLUM
Adresse	152, rue de Limpach L-3932 MONDERCANGE
Contact	info@kcl.lu www.kcl.lu

LE MOTEUR DE L'HISTORIQUE (LMDH)

Président	Daniel FERRON
Secrétaire	n.n.
Adresse	20, rue Baltzing L-3413 DUDELANGE
Contact	ferrond@pt.lu https://bouclesdeclervaux.lu/

L.M.W.A.

Président	Romain SCHEFFEN
Secrétaire	Andy BRÜCKER
Adresse	21, rue Nic Meyers L-4918 BASCHARAGE
Contact	romlmwa@pt.lu www.lmwa.lu

MOTORSPORT RETTUNGSTEAM LËTZEBUERG (MRL)

Président	Marc LUDWIG
Secrétaire	Claude RALINGER
Adresse	2, Wirwelt L-9970 Leithum
Contact	mrl@pt.lu

RACING ACTION LORENTZWEILER 04 (RAL04)

Président	Paul KRIER
Secrétaire	Ralph NESER
Adresse	29, rue de Blaschette L-7353 Lorentzweiler
Contact	racingaction04@gmail.com

~~www.biergcourse.lu~~

~~**UNION DES PILOTES** (UDP)~~	
~~Président~~	~~Laurent RAUSCH~~
~~Secrétaire~~	~~Mike BLESER~~
~~Adresse~~	~~1, Am Kaesch~~ ~~L-7593 BERINGEN~~
~~Contact~~	~~udp2023@hotmail.com~~ ~~www.hillrace.net~~

PARTIE I : L'ORGANISATION DU SPORT AUTOMOBILE LUXEMBOURGEOIS

CHAPITRE I : LES STRUCTURES DU SPORT AUTOMOBILE LUXEMBOURGEOIS

ARTICLE 1 : PRINCIPES GÉNÉRAUX

La FIA ne reconnaît dans chaque pays et pour toutes les branches de l'automobilisme, qu'un seul pouvoir sportif, qui reste en toutes circonstances seul responsable devant elle.

L'Automobile Club du Luxembourg (ACL) est reconnu par la FIA comme la seule autorité sportive nationale (ASN) qualifiée pour régir le sport automobile sur le territoire luxembourgeois et pour appliquer le Code Sportif International de la FIA.

Avec l'approbation de la FIA, l'ACL exerce au travers de son département sport « ACL Sport » les pouvoirs sportifs dérivés du Code Sportif International de la FIA et la gestion du pouvoir sportif au Grand-Duché de Luxembourg.

Le Sport Automobile tend à promouvoir la sportivité, le fair-play et le respect mutuel entre les compétiteurs. Il tend donc à promouvoir l'égalité des chances entre les participants à une même épreuve ou championnat, en excluant toute forme de discrimination.

Le Sport Automobile est indépendant de la politique et des convictions philosophiques ou religieuses. Toute discrimination, propagande politique ou raciale, tout prosélytisme philosophique ou religieux, n'ont pas leur place dans le Sport Automobile et y sont interdits.

Les demandes des concurrents ou celles des pilotes à l'attention de la FIA doivent être adressées à l'ACL Sport qui, si nécessaire, se charge de les présenter à la FIA.

ARTICLE 2 : GÉNÉRALITÉS

L'ACL Sport exerce le pouvoir sportif d'une manière autonome et est l'unique autorité nationale du sport automobile au Luxembourg, à l'égard de toute personne ou association affiliée à l'ACL ou à une autre autorité sportive nationale affiliée à la FIA.

L'ACL Sport exerce le pouvoir et gère le sport automobile dans toutes les disciplines régies par la FIA en tant que législateur et régulateur. Il assure l'organisation et le développement du sport automobile en harmonie avec les nécessités internationales et nationales.

Sous réserve des dispositions légales en vigueur, ni l'ACL, ni aucun de ses dirigeants, agents, employés, ~~directeurs~~ managers ou officiels ne seront responsables envers toute autre partie pour toute réclamation, coût, dommage ou perte résultant de toute action, décision, ou omission de l'ACL et/ou de ses dirigeants, agents, employés, ~~directeurs~~ managers ou officiels dans l'exercice de leurs fonctions, sauf dans le cas d'une faute lourde ou dolosive.

L'ACL Sport est composé d'un Comité Directeur, d'un Conseil d'experts, de Commissions spécialisées, de Groupes de travail et d'un secrétariat.

Tous les membres de ces instances sont membres de l'ACL Sport et y siègent en toute indépendance.

Aucune personne ne peut être nommée comme membre d'une instance de l'ACL Sport si elle dépasse l'âge de 75 ans. Le membre d'une instance de l'ACL Sport ayant dépassé l'âge de 75 ans~~.~~ pourra demander une dérogation par écrit afin d'être prorogée d'année en année.

ARTICLE 3 : LE COMITÉ DIRECTEUR

3.1 ATTRIBUTIONS

Le Comité Directeur veille à l'harmonisation et à la coordination du pouvoir sportif en formulant, aux parties prenantes du sport automobile, toutes recommandations qu'il jugera utiles.

Le Comité Directeur

- définit les grandes orientations
- approuve les règlements généraux et ceux des différentes disciplines, championnats, séries et épreuves
- arrête le calendrier des épreuves nationales
- approuve les résultats des différents championnats, coupes et challenges nationaux
- assure d'une façon générale la surveillance de l'activité du sport automobile au Luxembourg

Dans l'exercice de ses pouvoirs, le Comité Directeur est soutenu et conseillé par des Commissions spécialisées (telles que la Commission médicale, la Commission des Commissaires Sportifs et la Commission technique) et tout Groupe de travail (GT) nécessaire. Le Comité Directeur est la seule instance habilitée à créer ces Commissions spécialisées et GT. Il approuve les règlements proposés par ceux-ci.

Le Comité Directeur veille à respecter le budget de l'ACL Sport arrêté annuellement par le Conseil d'Administration de l'ACL et validé par l'Assemblée Générale.

En règle générale, le Conseil d'Administration de l'ACL a conféré au Comité Directeur les pouvoirs les plus étendus dans tous les domaines du sport automobile.

Le Comité Directeur est habilité à conférer, refuser ou retirer sans motivation le statut d'organisateur à un club affilié. Si un club organisateur n'a pas organisé d'épreuves pendant deux années consécutives, il perd automatiquement son statut de club organisateur, sauf en cas de force majeure. Dans certains cas, le Comité Directeur peut s'appuyer sur l'avis du tribunal arbitral national pour sanctionner un club affilié. Il est défendu à toute association reconnue par l'ACL Sport d'organiser des épreuves sportives automobiles non inscrites au calendrier national ou international.

Le Comité Directeur peut reconnaître des clubs affiliés non-organisateurs.

Lors d'une première reconnaissance par le Comité Directeur il est perçu :

- un droit d'affiliation de € 600 pour un club organisateur
- un droit d'affiliation de € 200 pour un club non-organisateur

Après chaque Assemblée Générale, les clubs organisateurs et les clubs affiliés sont tenus à informer le Comité Directeur de la composition du nouveau comité. Les clubs organisateurs et les clubs affiliés sont également tenus de signaler tout changement au niveau des statuts et du comité.

3.2 COMPOSITION

Le Comité Directeur est composé de maximum 9 membres proposés par le Président de l'ACL Sport, et validés par le Conseil d'administration de l'ACL, dont :

- le Président-délégué pour le Sport, nommé par le Conseil d'administration de l'ACL
- ~~le Vice-Président~~
- le ~~Directeur Sportif~~ Manager ACL Sport
- le Coordinateur de l'ACL Sport
- le Directeur général de l'ACL (CEO)
- ~~un ou plusieurs collaborateurs de l'ACL~~
- un ou plusieurs experts issus du sport automobile

3.3 DUREE DES MANDATS

La durée du mandat des membres du Comité Directeur à l'exception du ~~Directeur Sportif~~ Manager ACL Sport et du Coordinateur de l'ACL Sport est d'un an. Le mandat est renouvelable tacitement.

3.4 FONCTIONNEMENT

Le président-délégué pour le Sport préside le Comité Directeur. Le ~~Directeur Sportif~~ Manager ACL Sport et/ou le Coordinateur préparent et établissent en étroite collaboration avec le Président l'ordre du jour de ces réunions.

Les décisions ne sont valables que pour autant que ~~la moitié~~ 2/3 des membres du Comité Directeur soient présents ou représentés. Toutes les décisions du Comité Directeur se prennent à la majorité des voix des membres présents et représentés. Au cas où il aurait un ou plusieurs votes à l'ordre du jour, une feuille de procuration sera jointe à l'invitation (une procuration par personne). En cas de partage des voix, celle du Président de la réunion est prépondérante.

Si un membre du Comité Directeur en exprime le souhait ou s'il s'agit d'un cas personnel, les votes se feront au scrutin secret. Lorsqu'un point de l'ordre du jour d'une réunion du Comité Directeur concerne directement ou indirectement un membre du Comité Directeur, celui-ci ne participera pas au vote et devra~~, si une personne présente la demande,~~ se retirer. L'exercice du mandat d'un membre du Comité Directeur est suspendu pendant la durée d'une procédure judiciaire qui le concerne devant le tribunal arbitral national ou le Tribunal d'appel national. La suspension de la licence ou la disqualification prononcée par le tribunal arbitral national ou le Tribunal d'appel national entraîne automatiquement la fin du mandat de membre du Comité Directeur.

Le Comité Directeur se réunit au minimum 10 fois par an.

ARTICLE 4 : LE CONSEIL D'EXPERTS

4.1 ATTRIBUTIONS

Le Conseil d'experts est un organe consultatif chargé d'élaborer et de soumettre au Comité Directeur divers projets, propositions ou études dont le but est l'amélioration du sport automobile.

4.2 COMPOSITION

Le Conseil d'experts est composé en particulier des personnes suivantes :

- ~~le Président ACL Sport~~
- le ~~Directeur Sportif~~ Manager ACL Sport, qui assume la fonction de président ~~en cas d'absence du Président ACL Sport~~
- le Coordinateur ACL Sport, qui peut remplacer le ~~Directeur Sportif~~ Manager ACL Sport en cas d'absence

- un représentant des clubs organisateurs :
  - Union des Pilotes (UDP)
  - Ecurie Roude Léiw (ERL)
  - Le Moteur de l'Historique (LMDH)
  - Ecurie Luxembourg (EL)
  - Racing Action Lorentzweiler (RAL04)
  - Karting Club Lëtzebuerg (KCL)
  - ~~Motorsport Rettungsteam Lëtzebuerg (MRL)~~
  - Ecurie Auspuff
- ~~un représentant de la Luxembourg Motorsports Writers Association (LMWA)~~
- le représentant de la Commission médicale
- le représentant de la Commission technique
- ~~un représentant du comité VH de l'ACL~~
- un représentant de la Commission des commissaires sportifs
- ~~un représentant de l'ACL Sport, Loisirs et Evènements~~

Le Comité Directeur est le seul organe pouvant nommer et révoquer les membres du Conseil d'experts.

Les clubs affiliés doivent proposer un membre titulaire et un membre suppléant. En cas d'absence du membre titulaire, le membre suppléant pourra assister aux réunions du Conseil d'experts.

4.3 DUREE DES MANDATS

La durée du mandat des membres du Conseil d'experts, à l'exception du ~~Directeur Sportif~~ Manager ACL Sport et Coordinateur ACL Sport, est d'un an, et est renouvelable tacitement.

4.4 FONCTIONNEMENT

Le Conseil d'experts se réunit ~~en principe 6 fois par an~~ en cas de besoin. Un rapport sera rédigé et distribué aux membres endéans les 5 jours suivants la réunion.

ARTICLE 5 : GESTION JOURNALIÈRE

La gestion journalière est assurée par le Bureau de l'ACL Sport. Il rassemble des membres du personnel de l'ACL, dont le savoir-faire et l'expérience contribuent à optimiser l'organisation de l'entité sportive de l'ACL.

Le ~~Directeur Sportif~~ Manager ACL Sport assure l'exécution des décisions et de la politique entérinées par le Comité Directeur, avec l'assistance du coordinateur et du secrétariat de l'ACL Sport qui assure entre autres la coordination et la supervision des tâches et missions confiées aux Commissions et Groupes de Travail.

Le ~~Directeur Sportif~~ Manager ACL Sport élabore les projets, qui doivent le cas échéant être validés par le Comité Directeur et assure la réalisation de ces projets.

Le ~~Directeur Sportif~~ Manager ACL Sport gère le réseau de contacts de l'entité sportive de l'ACL au Luxembourg et à l'étranger.

ARTICLE 6 : LES COMMISSIONS DES COMMISSAIRES SPORTIFS ET TECHNIQUES

6.1 LA COMMISSION DES COMMISSAIRES SPORTIFS

6.1.1 ATTRIBUTIONS

La Commission des commissaires sportifs, mise en place par le Comité Directeur de l'ACL Sport, est compétente entre autres pour veiller à ce que les règlements sportifs soient appliqués à l'occasion de toutes les épreuves nationales et / ou internationales organisées au Luxembourg et à l'étranger, faisant partie des championnats nationaux. En outre, la Commission a pour rôle de formuler des propositions et des avis concernant les différents règlements sportifs.

6.2 LA COMMISSION TECHNIQUE

6.2.1 ATTRIBUTIONS

La Commission Technique, mise en place par le Comité Directeur de l'ACL Sport, est entre autres compétente pour les vérifications techniques à l'occasion de toutes les épreuves nationales et / ou internationales organisées au Luxembourg et à l'étranger, faisant partie des championnats nationaux. En outre, la Commission a pour rôle de formuler des propositions et des avis concernant les différents règlements techniques et les dispositifs de sécurité.

6.2.2 NOMINATIONS

Les membres de la Commission Technique sont nommés par le Comité Directeur de l'ACL Sport. Les commissaires techniques peuvent proposer un candidat.

ARTICLE 7 : LA COMMISSION MÉDICALE

7.1 ATTRIBUTIONS

La Commission Médicale, mise en place par le Comité Directeur de l'ACL Sport, est chargée de régler les questions médicales pouvant résulter de l'application du présent Code respectivement du Code Sportif International de la FIA. De plus, la Commission Médicale vérifie les informations médicales dans le cadre de la procédure d'attribution des licences sportives.

7.2 NOMINATIONS

Les membres de la Commission Médicale sont nommés par le Comité Directeur de l'ACL Sport.

PARTIE II : LE RÈGLEMENT SPORTIF NATIONAL GÉNÉRAL

CHAPITRE I : ORIGINE ET PORTÉE DU RÈGLEMENT SPORTIF NATIONAL

ARTICLE 8 : L'EXERCICE DU POUVOIR SPORTIF ET LA PORTÉE DU RÈGLEMENT

8.1 L'EXERCICE DU POUVOIR SPORTIF

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

Il incombe ainsi au Département ACL Sport d'assurer au Luxembourg l'exercice juste et équitable du pouvoir sportif, qui a établi le présent Code Sportif National, sans préjudice des prescriptions du Code Sportif International de la FIA, et est responsable de l'application de ces règlements.

8.2 RESPECT DES RÈGLEMENTS

Les pilotes, concurrents, organisateurs et officiels luxembourgeois doivent en conséquence respecter :
- les prescriptions du Code Sportif International de la FIA
- les dispositions du Code Sportif National
- les dispositions des règlements particuliers de l'épreuve applicable

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

En signant la demande de licence, chaque licencié s'engage à respecter la Charte de bonne conduite annexée au présent Code, dans la Partie VI.

En cas de divergence entre plusieurs réglementations :
- les dispositions du présent règlement sportif national priment tout règlement particulier d'une épreuve,

- les dispositions du Code Sportif International de la FIA priment les dispositions du présent règlement sportif national.

ARTICLE 9 : APPLICATION DU CODE SPORTIF NATIONAL

9.1 APPLICATION DU CODE SPORTIF NATIONAL

Les organisateurs ont pour devoir d'appliquer le présent Code. Dans ce contexte, les organisateurs sont obligés d'utiliser les règlements-types et formulaires d'engagement proposés par l'ACL Sport. Il ne sera admis aucune excuse fondée sur l'ignorance du présent règlement et du Code Sportif International de la FIA ainsi que de ses annexes, tant de la part des organisateurs et des officiels que des concurrents et pilotes.

~~9.2 LIBRE ACCÈS~~

~~Les membres du Comité Directeur de l'ACL Sport devront être munis d'un badge officiel fourni par l'organisateur pour accéder aux épreuves comptant pour un championnat luxembourgeois.~~

9.2 MODIFICATION DU CODE SPORTIF NATIONAL

Le Comité Directeur de l'ACL Sport est seul qualifié pour apporter au présent règlement sportif national toutes modifications, adjonctions ou suppressions qu'il jugerait ~~utiles~~ nécessaires, même en cours de saison, sous réserve ~~de consulter~~ de l'avis du Groupe de Travail du CSN.
Il statuera souverainement sur toutes questions soulevées sur son territoire et relatives à l'interprétation du présent règlement national.

Le « Sport Info », organe officiel de l'ACL Sport, comprend notamment les modifications apportées au présent Code et de façon générale toutes informations officielles.

Dès sa parution au « Sport Info », toute modification à la réglementation nationale est d'application. Le « Sport Info » parviendra en principe par courrier électronique ou, le cas échéant, par voie postale, à tout licencié luxembourgeois et sera publié sur le site internet www.aclsport.lu.

ARTICLE 10 : INDÉPENDANCE DU SPORT AUTOMOBILE

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

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

Tout licencié qui ne respecte pas cette indépendance du sport automobile est déféré devant le tribunal arbitral national de l'ACL Sport qui peut statuer sur un retrait de la licence.

CHAPITRE II : L'ORGANISATION DES COMPÉTITIONS

ARTICLE 11 : DÉFINITION DES ÉPREUVES OFFICIELLES ET DES COMPÉTITIONS NON RECONNUES

Toute compétition, parade, démonstration, concentration touristique ou autre auquel une automobile prend part tombe dans le cadre de la présente réglementation. Les compétitions sont « nationales » ou « internationales ».

11.1 LES ÉPREUVES OFFICIELLES

Seuls les clubs organisateurs agréés sont autorisés à organiser des épreuves officielles et à introduire une demande d'inscription au calendrier national ou international.

Les demandes d'inscription doivent en principe être introduites l'année précédant celle de l'épreuve, dans les délais suivants :
- championnat FIA : 1er février
- calendrier international : 1er juillet,
- calendrier national : 1er novembre

Une amende de maximum € 1.500 peut être infligée si les délais ci-dessus ne sont pas respectés.

Le Comité Directeur de l'ACL Sport peut accepter une modification du calendrier national passée ces délais et ceci tout au long de la saison sportive. Des épreuves peuvent également être ajournées, ajoutées ou retirées du calendrier sur décision du Comité Directeur de l'ACL Sport. Dans ces cas, aucun recours des organisateurs, des pilotes ou d'autres personnes physiques ou morales est possible.

A titre exceptionnel, des demandes d'inscription au calendrier national ou international peuvent être introduites en cours de saison. Dans ce cas, l'organisateur peut se voir infliger une amende de maximum € 1.500.

A titre exceptionnel, des épreuves initialement non prévues au calendrier national peuvent être inscrites en cours de saison, mais ne pourront pas compter pour un championnat, une coupe, un challenge ou un trophée.

A titre exceptionnel ou en cas de force majeure, des épreuves peuvent être retirées du calendrier en cours de saison par le Comité Directeur de l'ACL Sport. Au cas où l'organisateur désire retirer son épreuve en cours de saison, il peut se voir infliger une amende de maximum € 1.500. Un minimum de 10 voitures est requis pour l'organisation d'une épreuve.

A titre exceptionnel, des changements de dates peuvent être introduits en cours de saison par l'organisateur, mais il peut se voir infliger une amende de maximum € 1.500.

Dans le cadre d'une épreuve, toute parade et/ou démonstration doit être mentionnée dans le règlement particulier.
Les conditions des articles 5. "Parade" et 6. "Démonstration" du Code Sportif International de la FIA doivent au moins être observées.

11.2 DROITS - INSCRIPTIONS AU CALENDRIERS

Chaque année, l'ACL Sport établit le barème des droits et redevances qui lui sont dus pour l'inscription des diverses épreuves au calendrier national et / ou international. Ces droits de calendrier doivent être payés avant l'approbation du règlement particulier.

Barème des droits et redevances pour le calendrier national (hors-série nationale) :

Slalom	€ 300
Epreuve de régularité	€ 300
Course de côte	€ 300
Circuit	€ 300
Rallye	€ 300

Barème des droits et redevances pour le calendrier international : barème FIA et frais de dossier de € 1.000

Séries nationales	€ 2.500
Séries internationales	€ 8.000 et € 800 par épreuve
Niveau 5 à 6	€ 3.000 et € 300 par épreuve

11.3 LES COMPETITIONS NON RECONNUES

Toute compétition ou compétition proposée qui ne serait pas organisée en conformité avec les dispositions du Code Sportif International de la FIA et du présent Code sera considérée comme n'étant pas reconnue.

Si une telle compétition se trouve comprise dans une épreuve pour laquelle un permis d'organisation a été délivré, ledit permis d'organisation sera nul et non valable.

Tout licencié s'engageant dans une compétition non reconnue s'expose aux sanctions prévues par le Code Sportif National (voir annexe Juridique, chapitre II, article 6).

Dans le cas d'une suspension, si la compétition non reconnue a eu lieu ou doit avoir lieu sur un territoire dépendant d'une autre ASN que celle qui a délivré la licence, les deux ASN devront se mettre d'accord sur la durée de la suspension. En cas de désaccord, la FIA sera saisie de la question.

ARTICLE 12 : RÈGLEMENTS PARTICULIERS

12.1 PRINCIPES

12.1.1 Toute compétition donne lieu à l'établissement de documents officiels parmi lesquels doivent obligatoirement figurer un règlement particulier, un bulletin d'engagement et un programme officiel.

12.1.2 Toute prescription contenue dans un de ces documents officiels qui serait contraire au Code Sportif International de la FIA sera sans aucun effet.

12.1.3 Les règlements particuliers de tous les types d'épreuves doivent être conformes aux règlements-types émis par l'ACL Sport.
12.1.4 Les règlements particuliers et les dernières instructions doivent être rédigés :
- pour les épreuves nationales : au moins en français
- pour les épreuves internationales : au moins en anglais ou en français

12.1.5 Chaque organisateur enverra son règlement particulier provisoire dûment rempli à l'ACL Sport pour approbation. Le règlement particulier approuvé sera retourné à l'organisateur par voie électronique en fichier PDF. Tout changement devra se faire via additif.

12.1.6 Dès son approbation, le règlement particulier de l'épreuve sera envoyé par l'organisateur à chaque officiel de l'épreuve.

12.1.7 Le règlement officiel définitif sera publié sur le site internet www.aclsport.lu et pourra être téléchargé par tout intéressé.

12.1.8 La liste officielle des engagés sera envoyée par l'organisateur à chaque commissaire sportif et technique soit par voie postale soit par courrier électronique et ceci au moins 48 heures avant l'ouverture de l'épreuve.

12.2 DÉLAIS POUR REGLEMENT PARTICULIER D'EPREUVE

12.2.1 Courses de côte, slaloms, courses sur circuit, rallye : au moins 2 mois avant la date de l'épreuve, accompagnée d'une demande d'un permis d'organisation.

~~**12.2.2** Rallyes : au moins 2 mois avant la date de l'épreuve, accompagnée d'une demande d'un permis d'organisation.~~

12.2.2 Pour les épreuves comptant pour des championnats, trophées, challenges et coupes de la FIA : au moins 4 mois avant la date de l'épreuve, accompagné d'une demande d'un permis d'organisation.

12.3 AMENDES
En cas de non-respect des points 12.1.1 et 12.2 de l'Article 12, une amende de maximum € 500 pourra être appliquée. Les amendes sont cumulables.

ARTICLE 13 : ENGAGEMENTS

13.1 PRINCIPE
Par l'engagement est conclu un contrat entre le concurrent et l'organisateur. Ce contrat peut être signé conjointement ou résulter d'un échange de correspondance. Il oblige le concurrent à prendre part à la compétition dans laquelle il s'est engagé, sauf en cas de force majeure dûment constaté.

Il oblige également l'organisateur à remplir, à l'égard du concurrent, toutes les conditions selon lesquelles l'engagement a été réalisé, sous la seule réserve que le concurrent ait mis tout en œuvre pour participer à la compétition.

13.2 INTERDICTION DE SUBSTITUER UNE COMPÉTITION À UNE AUTRE
Tout concurrent qui, s'étant engagé, ou tout pilote qui, ayant accepté de conduire dans une compétition internationale ou nationale, n'y prend pas part et participe à une compétition organisée le même jour à un autre endroit sera suspendu (retrait provisoire de licence), à partir du commencement de cette dernière compétition et pour un temps qui sera fixé par l'ACL Sport.

Si les deux compétitions ont lieu dans des pays différents, un accord devra intervenir sur la pénalité à prononcer, entre les deux ASN intéressées. Si ces deux ASN ne se mettent pas d'accord, la question sera soumise à la FIA, dont la décision sera définitive.

13.3 RESPECT DES ENGAGEMENTS
Tout litige entre un concurrent et l'organisateur au sujet d'un engagement sera jugé par l'ACL Sport.

Si le litige n'est pas résolu avant la date de la compétition en question, tout concurrent qui s'étant engagé ou tout pilote qui ayant accepté de conduire dans cette compétition, n'y prend pas part, sera immédiatement suspendu internationalement (retrait provisoire de la licence), à moins qu'il ne verse une caution dont le montant sera fixé dans chaque pays par l'ASN.

Le versement de cette caution n'implique pas que le concurrent ou le pilote puisse substituer une compétition à une autre.

13.4 ENGAGEMENTS CONTRACTÉS PAR VOIES ÉLECTRONIQUES
Un engagement peut être contracté par tout autre moyen électronique de communication à condition d'être envoyé avant l'heure limite fixée pour la clôture des engagements et, s'il y a lieu, d'être en même temps accompagné du paiement du montant requis.

L'heure de l'envoi inscrite sur la communication électronique (par ex. courrier électronique, etc.) fera foi quant au moment du dépôt de l'engagement.

13.5 ENGAGEMENTS CONTENANT UNE FAUSSE DÉCLARATION
Tout engagement qui contient une fausse déclaration doit être considéré comme nul et non avenu. Le dépôt d'un tel engagement constitue une infraction au Code Sportif International et au présent Code. En outre, le droit d'engagement peut être confisqué.

13.6 BULLETIN D'ENGAGEMENT
Les aspects suivants doivent figurer sur le bulletin d'engagement de chaque Compétition Nationale admettant la participation de licenciés d'autres ASN, comme le prévoit l'Article 2.3.6.b du CSI :

- l'indication non équivoque selon laquelle le Circuit fait l'objet d'une homologation internationale par la FIA en cours de validité, ou d'une homologation nationale délivrée par l'ASN compétente, en adéquation avec les catégories d'Automobiles de compétition admises dans la Compétition

- l'indication des catégories d'Automobiles autorisées à prendre part à cette Compétition conformément à l'homologation du Circuit
- l'indication du degré de Licence de Pilote requis pour participer à la Compétition

ARTICLE 14 : APPROBATION DES PARCOURS

Le parcours d'une compétition doit être approuvé par l'ACL Sport. La demande d'autorisation doit être accompagnée d'un itinéraire détaillé indiquant les distances exactes à parcourir.

Aucune compétition ne peut avoir lieu sans licence d'homologation du parcours/circuit délivrée par l'ACL Sport.

ARTICLE 15 : ACCRÉDITATIONS ET EMPLACEMENTS POUR OFFICIELS

15.1 ACCRÉDITATIONS

Les organisateurs doivent remettre aux officiels de l'épreuve et aux membres du Comité Directeur de l'ACL Sport gratuitement :

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

15.2 EMPLACEMENTS

Des emplacements pour les voitures des commissaires sportifs et techniques doivent être prévus aux alentours immédiats du centre de direction de la course et/ou du contrôle technique ~~et/ou de la ligne de départ.~~

Un local de réunion adéquat pour les commissaires sportifs doit être prévu aux alentours immédiats du centre de direction de la course.

ARTICLE 16 : ASSURANCES

Toute course et tout concours de vitesse, de régularité ou d'adresse au moyen de véhicules automoteurs, se déroulant sur la voie publique, sur des terrains ouverts au public ou sur des terrains non publics mais ouverts à un certain nombre de personnes ayant le droit de les fréquenter, doivent être couverts par une assurance contractée par l'organisateur aux conditions précisées ci-après qui complètent et modifient les conditions générales de responsabilité civile et les conditions générales en vigueur de l'assurance de la responsabilité civile des véhicules terrestres automoteurs en ce qu'elles ont de plus favorable à l'assuré (cf.loi modifié du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs et les règles générales de supervision issues de la Loi du 7 décembre 2015 sur le secteur des assurances).
Les assurances « Responsabilité civile organisation » et « Responsabilité civile circulation » sont obligatoires. Les organisateurs sont par ailleurs invités à souscrire des assurances « Individuels-accidents corporels ».

Chaque participant circule sous sa propre responsabilité. L'organisateur décline toute responsabilité vis-à-vis des concurrents, pilotes, aides et tiers pour les dommages causés aux personnes et aux choses. Chaque concurrent/pilote est totalement responsable de son ou de ses assurances personnelles (y inclus celles des véhicules accompagnateurs, p.ex. mobylettes, vélos, trottinettes, etc.)

La couverture est limitée à douze millions cinq cent mille euros (12.500.000 €) pour des dommages qui découlent de la participation du véhicule à des courses ainsi qu'aux essais préparatoires à ces courses. ~~Elle est toutefois limitée à un million deux cent cinquante mille euros (1.250.000 €) par sinistre, en ce qui concerne les dégâts matériels provoqués par incendie, jets de flamme ou explosion.~~

L'assurance responsabilité civile de l'organisateur est valable pour toute la durée de la compétition, tant durant les essais officiels et les manches de course, que pour les déplacements à l'intérieur de l'enceinte de la manifestation.

Clause dérogatoire
L'organisateur décline toute responsabilité en relation avec les conséquences de toute infraction aux lois, règlements et prescriptions en vigueur dans le pays commises par les Pilotes ou Concurrents. Ces conséquences seront assumées par le(s) contrevenant(s). L'organisateur décline également toute responsabilité en cas de cataclysme, démonstrations, manifestations, d'actes de vandalisme, émeutes, assauts, sabotage, terrorisme, catastrophe naturelle, et dont les Concurrents, Pilotes, membres d'équipe ou occupants d'un véhicule pourraient être victimes et dont les conséquences (matérielles, pénales et sportives) devront être prises à charge par eux-mêmes.

16.1 RESPONSABILITÉ CIVILE « ORGANISATION »

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

Ce contrat couvre le preneur d'assurance contre les conséquences pécuniaires de sa responsabilité civile pour les accidents causés aux tiers durant les activités décrites et qui seraient la conséquence d'une faute d'organisation.
La couverture est acquise pour tout dommage causé aux tiers par accident à l'occasion de la préparation, du déroulement et de la liquidation matérielle de la manifestation.

La limite de la garantie pour la responsabilité civile des organisateurs (dommages matériels et corporels confondus) est de minimum € 12.500.000.

16.2 RESPONSABILITÉ CIVILE « CIRCULATION »

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

Ce contrat doit être conforme à la loi en vigueur et doit couvrir la responsabilité civile de tous les participants repris nominativement sur la liste officielle des participants qui est en possession des organisateurs et cela uniquement pendant la durée des épreuves et/ou entraînements officiels qui ont lieu dans l'enceinte même du parcours.

16.3 DURÉE DE LA COUVERTURE

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

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

16.4 MESURES DE SÉCURITÉ

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

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

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

16.5 DISPOSITIONS SPÉCIALES

16.5.1 MINEURS D'ÂGE

L'organisateur ne permettra la participation de mineurs d'âge que sur présentation d'une ~~autorisation parentale~~ attestation légale et d'une déclaration d'abandon de recours (officiels, représentants des médias et tout autre participant de l'organisation) signées par l'autorité parentale ou le représentant légal ou l'autorité de tutelle responsable.

~~Ces signatures doivent être légalisées par l'administration communale du lieu où sont domiciliés les signataires.~~

16.5.2 ETENDUE TERRITORIALE

Sauf convention contraire, l'assurance ne s'étend qu'au Grand-Duché de Luxembourg et aux pays limitrophes.

16.6 AUTRES ASSURANCES

Les licences de compétition bénéficient automatiquement les couvertures suivantes :

- Caisse de secours mutuels des sportifs (CSMS) – www.csms.lu

- Assurance individuelle accidents du ministère des Sports

Remarque :

Les garanties de l'assurance sportive « accident » ne produisent leurs effets que si le pilote a passé avec succès l'examen médico-sportif du ministère des Sports.

Une assurance « Casco » du COSL au profit des dirigeants sportifs ~~peut être~~ est souscrite sur demande écrite. Elle sera valable après acquittement de la cotisation annuelle.

ARTICLE 17 : RESPONSABILITÉ DE L'ORGANISATEUR ET NORMES DE SÉCURITÉ

17.1 RESPONSABILITÉ GÉNÉRALE DE L'ORGANISATION

L'organisation générale en matière de sécurité des participants est placée sous la responsabilité du directeur de la course et doit être conforme aux prescriptions du Code Sportif International de la FIA (Article 11.11), notamment en matière de nombre, d'emplacement et d'équipement des postes de surveillance, ainsi qu'en matière de signalisation. Le règlement particulier de chaque épreuve mentionne par ailleurs les signalisations qui seront utilisées par la direction de la course et par les postes de surveillance. Chaque épreuve (excepté le slalom) aura comme service médical minimum un véhicule d'intervention rapide et deux ambulances. Le véhicule d'urgence sera équipé de moyens de lutte anti-incendie capable de maîtriser complètement l'incendie, de moyens de désincarcération, ainsi que de moyens médicaux capables de stabiliser la condition du pilote blessé. Le service médical de l'épreuve sera composé de deux médecins dont un médecin anesthésiste-réanimateur qui devra être à bord de la voiture d'intervention et ayant des connaissances approfondies dans l'exécution d'évacuation au Grand-Duché du Luxembourg et un médecin généraliste, respectivement un médecin formé en soins d'urgence. Au cas où l'organisateur fasse appel à un médecin exerçant à l'étranger, il devra aviser le « Collège Médical » en lui transmettant à l'avance les coordonnées du médecin et la date ainsi que le lieu de l'épreuve concernée moyennant le formulaire à télécharger sur le site www.aclsport.lu.
Les hôpitaux de garde doivent être informés à l'avance par l'organisateur du lieu et de la date de l'épreuve.
Les prescriptions de sécurité propres à chaque discipline est décrite en détail dans les annexes relatives aux championnats.

17.2 RESPONSABILITÉS PARTICULIÈRES

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

- aux normes de sécurité en général, contenues notamment au présent Article 17
- aux normes de sécurité lors des épreuves telles que spécifiées les annexes relatives aux championnats.

17.3 PLAN DE SÉCURITÉ

17.3.1 Chaque organisateur doit faire parvenir à l'ACL Sport avec le projet de règlement particulier un plan de sécurité qui doit comporter notamment :

- une description précise du trajet en général
- une description précise et détaillée des divers tronçons du trajet
- les mesures prises pour garantir la sécurité des spectateurs (emplacements interdits, rails de sécurité, etc.)
- les mesures prises pour garantir la sécurité des officiels (emplacement, protection, etc.)
- l'emplacement et l'équipement des postes des commissaires de route ou autres juges
- l'emplacement de la direction de course, du bureau de chronométrage, du bureau des commissaires sportifs
- les emplacements autorisés pour les médias
- un (des) itinéraire(s) d'évacuation clairement indiqué(s) dans le plan de sécurité (carte ou diagramme)

17.3.2 Les services d'urgence des hôpitaux de garde doivent être mis en état d'alerte.

17.3.3 Le plan de sécurité sera daté et tamponné par l'ACL Sport. Ceci ne diminue nullement la responsabilité exclusive du directeur de course en matière de sécurité et n'engage en aucun cas la responsabilité des responsables de l'ACL Sport.

A part des informations générales contenues dans le plan de sécurité et spécifiées au point 17.3.1 ci-avant, des informations complémentaires, spécifiques à certaines compétitions, peuvent être nécessaires. Elles sont détaillées dans les annexes relatives aux championnats.

ARTICLE 18 : ÉPREUVES REPRISES AU CALENDRIER

18.1 FORMALITÉS

18.1.1 A chaque règlement particulier de l'épreuve sera joint un bulletin d'engagement.

18.1.2 Le bulletin d'engagement sera adressé directement à l'organisateur à l'adresse mentionnée au règlement particulier.

18.1.3 La liste des engagés doit obligatoirement être remise à l'ACL Sport pour prise de connaissance au moins 72 heures avant l'ouverture de l'épreuve.

18.1.4 L'organisateur est obligé de mettre la liste officielle des engagés à la disposition de chaque concurrent et pilote, au moins 48 heures avant l'ouverture de l'épreuve.

18.1.5 Ne pourront être acceptés que les engagements qui réunissent tous les critères. Les organisateurs sont par conséquent invités à n'accepter que les bulletins d'engagement entièrement complétés et signés par le concurrent et le(s) pilote(s) (voir Article 13 du présent chapitre) ainsi qu'accompagné du droit d'engagement prévu au règlement particulier. Les bulletins d'engagement et les signatures seront contrôlés lors des vérifications administratives.

18.1.6 L'ACL Sport se réserve le droit de refuser l'inscription sur la liste des engagés des concurrents ou pilotes qui n'ont pas encore réglé les amendes leur infligées auparavant.

18.1.7 La dénomination des voitures sur la liste des engagements doit être identique à celle décrite sur la fiche d'homologation ou sur le passeport technique. Le numéro de la fiche d'homologation ou du passeport technique doit figurer obligatoirement sur le bulletin d'engagement.

18.1.8 Aucun concurrent ou pilote ne pourra figurer sous « X » dans cette liste des engagés, excepté pour les épreuves d'endurance et de rallye où le deuxième pilote peut figurer sous « X ». Ceci est valable tant pour les licenciés luxembourgeois que pour les licenciés étrangers.

18.1.9 Les concurrents et/ou pilotes dont les bulletins d'engagement ne portent pas les signatures requises pourront se voir refuser le départ, à l'exception toutefois des cas mentionnés au point 18.1.8 ci-avant et des licenciés non-luxembourgeois qui se sont engagés par voie électronique, télécopie ou par téléphone. Les licenciés en question devront signer le bulletin d'engagement au plus tard lors des vérifications administratives de l'épreuve, soit par signature manuscrite, soit par signature électronique qualifiée au sens de l'article 3, point 12) du Règlement(UE) No 910/2014 du Parlement européen et du Conseil du 23 juillet 2014 sur l'identification électronique et les services de confiance pour les transactions électroniques au sein du marché intérieur et abrogeant la directive 1999/93/CE.

18.1.10 Une même voiture ne pourra être engagée par plusieurs concurrents.
Un pilote ne pourra participer à une épreuve sur une voiture autre que celle figurant sur son bulletin d'engagement qu'à condition que la voiture de remplacement soit une voiture appartenant au même groupe et à la même classe et que le pilote ait participé aux essais sur la voiture de remplacement.

Les bulletins d'engagement dûment complétés et signés peuvent être envoyés par ~~fax ou~~ courrier électronique à l'organisateur, mais l'original du bulletin d'engagement doit être remis au plus tard lors des vérifications administratives de l'épreuve.

18.2 LISTE OFFICIELLE DES ENGAGÉS

La liste des engagés doit comprendre :
- le numéro attribué
- le nom du concurrent et sa nationalité
- les nom et prénom du ou des pilotes et leur nationalité
- les numéros de licences du ou des pilotes
- la marque et le type de la voiture
- la classe de cylindrée et le groupe dans lequel la voiture est engagée
- la fiche PF – Performance Factor dans les catégories nécessaires
- le numéro de la fiche d'homologation ou du passeport technique

18.3 CONCURRENTS ÉTRANGERS, COMPÉTITIONS NATIONALES ET INTERNATIONALES, VALIDITÉ DES LICENCIÉS

Une compétition internationale est ouverte à des concurrents et/ou des pilotes titulaires d'une licence internationale adéquate (voir Article 2.2.1.c du CSI).

Aucune compétition internationale ne peut avoir lieu si elle n'a pas été préalablement inscrite au calendrier international de la FIA même en ce qui concerne les épreuves visées par l'Article 2.2.7 du CSI.

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

Une compétition nationale peut être accessible seulement à des concurrents et à des pilotes titulaires d'une licence délivrée par l'ASN du pays dans lequel a lieu cette épreuve. Une épreuve nationale peut également, à la discrétion de l'ASN qui l'autorise, admettre la participation de licenciés d'autres ASN.
Dans le cas où la Compétition Nationale ferait partie d'un Championnat, coupe, trophée, challenge ou série national(e), les Concurrents et Pilotes licenciés étrangers pourront être admis, à la seule discrétion de l'ASN compétente, à comptabiliser des points au classement desdits Championnat, coupe, trophée, challenge ou série. L'attribution des points au classement desdits Championnat, coupe, trophée, challenge ou série pourra tenir compte des Concurrents et Pilotes licenciés étrangers. (voir Article 2.3.6.a.i du CSI)
L'ASN qui autorise une Compétition admettant la participation de licenciés d'autres ASN doit observer une obligation d'information auprès de la FIA, des Concurrents et des Pilotes. (voir Article 2.3.6.b du CSI)

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 avant le début de l'épreuve, par mail (aclsport@acl.lu). Tout résultat d'une compétition ne comptant pas pour un des championnats luxembourgeois devra être communiqué à l'ACL Sport dans un délai de deux semaines.

Les pilotes luxembourgeois qui désirent participer à des compétitions étrangères doivent toujours vérifier s'ils détiennent une licence qui leur donne droit de s'inscrire à cette compétition. Tout résultat d'une compétition ne comptant pas pour un des championnats luxembourgeois doit être communiqué à l'ACL Sport dans un délai de deux semaines pour un suivi interne.

18.4 EFFETS DE L'INSCRIPTION

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

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

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

18.5 PROCÉDURE EN CAS DE NON-PARTICIPATION

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

Le Comité Directeur de l'ACL Sport décide au cas par cas si le motif d'absence est valable ou non.

1er cas : sans excuse valable

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

2ème cas : avec excuse valable

Les droits d'engagement sont intégralement remboursés par l'organisateur ; aucune amende n'est infligée.

18.6 SIGNATURE AU NOM D'UNE PERSONNE MORALE

L'attention des concurrents et des organisateurs est attirée sur le fait que les bulletins d'engagements souscrits au nom d'une personne morale doivent, sous peine de nullité, être signés par un représentant mandaté de cette personne morale. Une procuration peut être présentée lors des vérifications administratives de l'épreuve. L'absence de procuration sera sanctionnée par le refus de participation à l'épreuve et/ou par d'autres sanctions.

ARTICLE 19 : DEVOIRS DES OFFICIELS

19.1 VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES

Conformément à l'article 11.12 du Code Sportif International de la FIA.

19.2 RESPONSABILITES DU DIRECTEUR DE COURSE

Conformément à l'article 11.11 du Code Sportif International de la FIA.

19.3 RAPPORT DU DIRECTEUR DE COURSE

Le directeur de course est tenu de remettre dans la quinzaine au plus tard après la course au secrétariat de l'ACL Sport un rapport détaillé de l'épreuve sous peine d'une amende de maximum € 65. L'ACL Sport peut refuser le rapport si elle le juge incomplet. Dans ce cas, le directeur de course est tenu de remettre un nouveau rapport dans la quinzaine sous peine d'une amende de € 125 et/ou d'autres sanctions.

Le rapport de course doit notamment résumer les faits les plus significatifs lors de l'épreuve à savoir :

- à l'organisation de la compétition, aux officiels présents, aux problèmes organisationnels
- au déroulement des vérifications administratives, techniques et autres
- au déroulement des essais et de la course
- au parc fermé, aux réclamations et à la remise des prix

19.4 DEVOIRS DES COMMISSAIRES TECHNIQUES ET VÉRIFICATIONS TECHNIQUES

Conformément à l'article 11.14 du Code Sportif International de la FIA.

Les vérifications techniques sont soumises au règlement FIA.
Les vérifications techniques doivent être faites pendant le temps indiqué au règlement particulier de l'épreuve.
Le concurrent doit se présenter après la vérification administrative et pendant les temps fixés au règlement particulier sur la zone de contrôle prévue et signalisée à cet effet.
Le concurrent doit présenter les équipements suivants :

- Le véhicule en état, prêt à l'utilisation en compétition
- Le PTN du véhicule
- Une fiche d'homologation (optionnel)
- Le Performance Factor (optionnel)
- Le PTH du véhicule (optionnel)
- Les vêtements de sécurité (le pilote ne doit pas porter les vêtements lors du contrôle)
- Le casque
- Le système HANS

Les vêtements et système de sécurité doivent être conformes à l'Annexe L, Chapitre 3 du CSI.

Sur demande du commissaire technique, des éléments de carrosserie ou diverses pièces du véhicule devront être démontées pour le contrôle technique.

Avec l'accord du commissaire technique, la vérification technique d'un véhicule peut se faire dans le paddock.

ARTICLE 20 : FICHES D'HOMOLOGATION, PASSEPORT TECHNIQUE ET FICHE PF

20.1 FICHES D'HOMOLOGATION

Les fiches d'homologation des groupes FIA en vigueur sont à présenter à tout moment de l'épreuve.

Pour les voitures n'appartenant pas aux groupes FIA en vigueur, le passeport technique de l'ASN respective sera obligatoire et fera foi.

20.2 PASSEPORT TECHNIQUE NATIONAL

20.2.1 GENERALITES

Le Passeport Technique National de l'ACL Sport (PTN) est, en termes de droit du sport (Code Sportif National), le document d'immatriculation d'une automobile permettant son utilisation lors d'épreuves sportives automobiles.

Le PTN sert à l'identification du véhicule dans les grandes lignes et indique le propriétaire du véhicule enregistré auprès de l'ACL Sport.
En toute circonstance, le Passeport Technique National demeure la propriété de l'ACL Sport et doit lui être restitué en cas de vente ou de destruction de l'automobile.

Les véhicules engagés dans un groupe non-FIA à une épreuve faisant partie d'un championnat du Luxembourg-doivent être en possession d'un PTN.

Si le propriétaire du véhicule n'est pas le concurrent lors de la compétition, le concurrent doit être autorisé par le propriétaire du véhicule à utiliser le véhicule.

En cas de location pour la compétition, le concurrent doit présenter le PTN de l'ASN du propriétaire du véhicule.

Pour les licenciés étrangers, le PTN de leur ASN respective est accepté.

Pour les voitures appartenant aux groupes FIA en vigueur, la fiche d'homologation respective sera obligatoire et fera foi.

20.2.2 UTILISATION

Toute voiture engagée dans une épreuve ne pourra être en possession que d'un seul PTN valable.

Il comporte notamment les renseignements suivants :

- le numéro du PTN
- le(s) groupe(s) du véhicule
- la description du véhicule
- la sécurité du véhicule
- l'identité des propriétaires successifs
- la signature desdits propriétaires avec engagement de leur part de signaler aux commissaires techniques toute modification apportée, ou tout incident survenu entre deux épreuves
- un tableau de remarques techniques signalées par les commissaires techniques (p.ex. dégâts sérieux après un accident ou problème de sécurité)

20.2.3 DÉLIVRANCE

Le formulaire de demande d'un PTN peut être téléchargé sur le site www.aclsport.lu > Automobile > Documents techniques.

Le PTN ne peut être délivré que par le secrétariat de l'ACL Sport après une inspection de base du véhicule par un membre de la Commission Technique.

La validité du passeport est de 10 ans.

Uniquement les résidents luxembourgeois peuvent obtenir un PTN luxembourgeois.

Tout dossier sans nouvelles de la part du requérant pendant 3 mois est classé sans suite.

Les frais du passeport technique national (y compris la vérification technique) sont à charge du demandeur. Le tarif est de 200 € (prix membre) ou 240 € (prix non-membre).

Les nouvelles demandes pour un passeport technique doivent parvenir à l'ACL Sport au moins 10 jours ouvrables précédant l'épreuve.

20.2.4 INSPECTION DU VEHICULE

L'inspection se fait par un membre de la Commission Technique de l'ACL Sport.

L'inspecteur vérifie lors de l'inspection en particulier la présence de l'équipement de sécurité nécessaire.

L'inspection se fait selon les critères techniques prescrits par la FIA, de l'ACL Sport et/ou du Code de la Route.

Lors de l'inspection, le véhicule est à présenter dans un état « prêt à l'utilisation en compétition ».

Une réinspection du véhicule deviendra nécessaire en cas de modification / transformation significative

du véhicule.

~~Le PTN sera conservé par les Commissaires Techniques le temps de l'épreuve. Au terme de celle-ci, le PTN sera restitué au propriétaire~~. En cas d'accident ou de non-conformité du véhicule constatée, le PTN sera transmis au Président du Collège des Commissaires Sportifs et remis à l'ASN.

20.2.5 MODIFICATIONS

Toute modification doit être signalée sans délai et nécessitera une mise à jour du document, voire, le cas échéant, une nouvelle inspection du véhicule.

Les commissaires techniques sont autorisés à noter sur le PTN les modifications significatives qui ont pu intervenir depuis la délivrance de celui-ci, ou depuis l'épreuve précédente.

20.2.6 TRANSMISSION

Le PTN doit être transcrit au nom du nouveau propriétaire s'il y a eu un changement de propriétaire.

L'ancien et le nouveau propriétaire doivent en aviser le secrétariat de l'ACL Sport.

20.2.7 RETRAIT

Le passeport technique pourra être retiré provisoirement ou définitivement par décision de l'ACL Sport. En cas de fraude ou de non-conformité grave du véhicule, l'ACL Sport se réserve le droit de transmettre le dossier au Conseil arbitral. Après remise en conformité du véhicule par rapport au passeport technique, ce dernier sera restitué au propriétaire du véhicule en question.
Seul un membre de la Commission Technique peut modifier ou confirmer le PTN original après une nouvelle inspection de la voiture accidentée et réparée.

20.2.8 PERTE

En cas de perte ou de vol, officiellement déclarée, le propriétaire du véhicule pourra obtenir une copie conforme du PTN.

Il devra à cette occasion, régler à l'ACL Sport, un droit de 125 €.

20.2.9 ANNULATION

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

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

20.2.10 RESPONSABILITE

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

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

20.3 FICHE PF – PERFORMANCE FACTOR

La fiche PF – Performance Factor en vigueur est à présenter à tout moment de l'épreuve.

20.4 PASSEPORT TECHNIQUE HISTORIQUE (PTH)

Le Passeport Technique Historique (PTH) en vigueur est à présenter à tout moment de l'épreuve.

ARTICLE 21 : ÉCHAUFFEMENT DES PNEUMATIQUES

L'utilisation de tout dispositif de préchauffage ou de maintien de la chaleur (y compris le traitement chimique) est interdite et peut entraîner des sanctions pouvant aller jusqu'à la disqualification.

ARTICLE 22 : ESSAIS

La participation aux essais lors des épreuves de courses de côte et de circuit est obligatoire pour chaque pilote et ne pourra être effectuée qu'après les vérifications administratives et techniques.

La reconnaissance aux slaloms et rallyes est obligatoire selon les modalités prévues par le règlement particulier de l'épreuve et par les prescriptions particulières du présent règlement sportif national, reprises dans les annexes relatives aux championnats.

ARTICLE 23 : AFFICHAGE DE LA LISTE OFFICIELLE DE DÉPART

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

ARTICLE 24 : PARC FERMÉ

24.1 RÉGIME DE PARC FERMÉ

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

24.2 AMENDES

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

ARTICLE 25 : CLASSEMENTS

25.1 CLASSEMENT OFFICIEUX / OFFICIEL

Il appartient à la direction de la course de publier les résultats officieux sur le panneau d'affichage officiel dont l'emplacement est décrit dans le règlement particulier de l'épreuve.

S'il n'y a pas de réclamation, ces résultats deviennent officiels après l'expiration du délai de réclamation sauf en cas de contrôle ou d'un éventuel démontage d'office.

En cas de réclamation, un nouveau classement pourra être affiché. Il deviendra officiel après expiration du délai d'appel.

En cas de réclamation et/ou d'appel, la partie du classement non affectée peut être officialisée.

25.2 CLASSEMENTS INTERMÉDIAIRES

En ce qui concerne les courses de côte, les temps des essais, les classements et les temps des montées seront affichés.

En ce qui concerne les courses sur circuit, les temps des essais, la grille de départ et les classements des courses seront affichés.

En ce qui concerne les rallyes, le classement pour chaque épreuve spéciale, section et ~~jour~~ Étapes seront affichés.

25.3 DÉTAIL DES CLASSEMENTS

Le classement d'une compétition doit reprendre les mentions suivantes :

- nom du concurrent
- nom et prénom ou pseudonyme du ou des pilotes
- marque, type et dans la mesure du possible le groupe et/ou classe de la voiture

La publication des différents classements est obligatoire.

Les classements seront transmis dans les 48 heures à l'administration de l'ACL Sport par l'organisateur.

En cas de non-respect des points 1 à 3 ci-dessus, une amende de maximum € 500 sera appliquée à l'encontre de l'organisateur.

25.4 CHRONOMÉTRAGE

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

Le chronométrage d'une compétition devra être sous la responsabilité d'un chronométreur licencié.

ARTICLE 26 : PRIX

De façon générale, le détail des prix et la date ultime de leur remise doivent être indiqués dans le règlement particulier.

La remise des prix fait partie intégrante de l'épreuve.

La participation à la cérémonie annuelle de remise des prix (Soirée du Sport Automobile) est une question d'honneur et la présence des lauréats y est requise, sauf en cas de force majeure ou d'excuse dûment motivée.

Les prix des différents championnats, coupes, challenges et trophées luxembourgeois sont détaillés dans les annexes relatives aux championnats.

ARTICLE 27 : PARTICIPATION AUX FRAIS LIÉS ~~À L'ENCADREMENT MÉDICAL DES~~ AUX ÉPREUVES SPORTIVES

27.1 Participation aux frais liés à l'encadrement médical

Afin de favoriser la sécurité lors des épreuves sportives organisées au Luxembourg, l'ACL Sport distribuera un subside total de ~~15.000 €~~ 20.000 € aux écuries organisatrices luxembourgeoises figurant au présent Code et ayant organisée au moins une épreuve inscrite au calendrier national au cours de la saison sportive écoulée.
Cette enveloppe est répartie au prorata de l'envergure et de l'investissement relatifs aux différentes épreuves organisées en ce qui concerne les frais liés à l'encadrement médical (indemnité pour les médecins et frais d'ambulance).

Dans le cas où il n'y aurait qu'un seul ou deux organisateurs, la somme maximale accordée s'élèvera à 5.000 € par organisateur. A partir de trois organisateurs, la règle de trois s'applique.

Pour bénéficier de leur droit, les organisateurs concernés doivent soumettre avant le 1er décembre de l'année en question un décompte complet avec factures à l'appui afin de pouvoir profiter de ce subside.

27.2 Subsides extraordinaires du Ministère des Sports

27.2.1 Attribution des subventions extraordinaires

Des subventions extraordinaires peuvent être accordées à ACL Sport pour l'organisation d'événements à caractère international se déroulant sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg. L'octroi de ces subventions relève exclusivement de la compétence du Ministère des Sports, qui détermine le nombre de subventions ainsi que le budget global alloué à cette fin.

27.2.2 Plafond de la subvention

Les organisateurs d'événements à caractère international peuvent bénéficier du plafond maximum de la subvention, sous réserve que tous les organisateurs d'épreuves à caractère international, inscrites au calendrier sportif de l'année en cours, bénéficient également de cette aide. Dans ce cas, le montant total de la subvention attribuée à chaque organisateur correspondra à la totalité de la subvention allouée pour l'année.

27.2.3 Répartition en cas d'insuffisance de subventions

Dans l'hypothèse où le Ministère des Sports accorde à ACL Sport un nombre de tranches de subventions extraordinaires inférieur au nombre d'épreuves à caractère international inscrites au calendrier sportif annuel, ACL Sport procédera à une répartition des crédits disponibles, selon un prorata basé sur le nombre d'épreuves à caractère international effectivement organisées.

27.2.4 Modalités de paiement

Les subventions extraordinaires sont versées aux bénéficiaires à la fin de l'année civile, après l'achèvement des événements concernés.

27.2.5 Exclusion des bénéficiaires d'autres aides

Les organisateurs ayant bénéficié, pour une épreuve déterminée, d'une subvention extraordinaire au titre du présent article ne peuvent prétendre à l'aide prévue à l'article 27.3 du présent règlement.

27.3 Aide financière extraordinaire de l'ACL Sport

Une aide financière d'un montant de 2.000 € par épreuve nationale est accordée par ACL Sport pour les épreuves qui ne bénéficient pas d'un subside extraordinaire au titre de l'article 27.2 du présent règlement.

CHAPITRE III : LES PILOTES

ARTICLE 28 : EQUIPEMENT DES PILOTES

Suivant le CSI FIA Annexe L ; Chapitre III en vigueur
Suivant le CSI FIA Annexe J en vigueur

Chaque licencié luxembourgeois inscrit et prenant part à l'une des épreuves inscrites au calendrier national de l'ACL Sport doit détenir un compte sur l'application « IDD ». Il est de la responsabilité du licencié de tenir à jour ses informations et ses équipements renseignés sur la plateforme.

28.1 SYSTÈME « HANS »

Le port du système « HANS » normes FIA en vigueur est obligatoire au Luxembourg pour toutes les épreuves à l'exception des épreuves de régularité historiques.

Le système « HANS » est recommandé pour les pilotes des voitures historiques suivant l'Annexe K de la FIA.

28.2 SANCTIONS

Toute contravention aux mesures de sécurité personnelle du pilote pourra être sanctionnée par l'une des pénalités prévues à l'annexe Juridique, article 8.

ARTICLE 29 : SOUTIEN AUX LICENCIES

L'ACL Sport s'engage à communiquer les résultats sportifs des licenciés, sous réserve que le pilote ait informé l'ACL Sport en amont et que le pilote informe l'ACL Sport de ses résultats sportifs officiels et fournisse des images libres de droits.

Quand un licencié fait partie du cadre "Elite du COSL", la somme de 5.000 € minimum lui sera allouée.

Des montants supplémentaires pourront être octroyés si l'ACL Sport le juge nécessaire et ce à sa seule discrétion.

CHAPITRE IV : SIGNALISATIONS PAR DRAPEAUX

ARTICLE 29 : SIGNALISATION - DRAPEAUX

En ce qui concerne la surveillance de la route, le directeur de course (ou son adjoint) et les postes de commissaires doivent compter en grande partie sur l'usage des signaux pour contribuer à la sécurité des pilotes et faire respecter le règlement.
Ces signaux sont transmis à la lumière du jour par des drapeaux de couleurs différentes, qui peuvent être complétés ou remplacés par une signalisation lumineuse.

29.1 SIGNALISATION PAR DRAPEAU DEVANT ETRE UTILISES PAR LE DIRECTEUR DE COURSE

29.1.1 DRAPEAU NATIONAL

Ce drapeau est utilisé pour donner le départ de la course. Le signal de départ est donné en abaissant le drapeau qui, en ce qui concerne les épreuves avec des départs arrêtés, ne doit pas être levé au-dessus de la tête avant que toutes les voitures ne soient à l'arrêt, et en aucun cas pendant plus de 10 secondes.
Si pour un motif quelconque le drapeau national n'est pas utilisé, la couleur du drapeau, qui ne doit prêter à confusion avec aucun autre drapeau décrit dans l'Annexe H, doit être spécifiée dans le règlement particulier.

29.1.2 DRAPEAU ROUGE

Ce drapeau est agité sur la ligne de départ quand il est décidé d'arrêter une séance d'essais ou la course. Simultanément, à chaque poste de commissaires autour du circuit doit également être agité un drapeau rouge.
Le drapeau rouge est utilisé, par le directeur de course ou son représentant, pour la fermeture de la route.

29.1.3 DRAPEAU A DAMIER NOIR ET BLANC

Ce drapeau est agité ; il signifie la fin d'une séance d'essais ou de la course.

29.1.4 DRAPEAU NOIR

Ce drapeau est utilisé pour informer le pilote concerné qu'il doit s'arrêter, la prochaine fois qu'il s'approchera de l'entrée de la voie des stands, à son stand ou à l'endroit désigné dans le règlement particulier ou dans le règlement du championnat. Si pour un motif quelconque le pilote ne respecte pas cette instruction, ce drapeau ne doit pas être présenté pendant plus de quatre tours consécutifs.
La décision de présenter ce drapeau est du ressort exclusif des commissaires sportifs, et l'équipe concernée sera immédiatement informée de la décision.

29.1.5 DRAPEAU NOIR A DISQUE ORANGE (DE 40 CM DE DIAMETRE)

Ce drapeau est utilisé pour informer le pilote concerné que sa voiture a des ennuis mécaniques susceptibles de constituer un danger pour lui-même ou pour les autres pilotes, et qu'il doit s'arrêter à son stand au prochain passage. Lorsque les problèmes mécaniques ont été résolus à la satisfaction du commissaire technique en chef, la voiture peut regagner la course.

29.1.6 DRAPEAU NOIR ET BLANC DIVISE SUIVANT UNE DIAGONALE

Ce drapeau ne doit être présenté qu'une seule fois et constitue un avertissement, indiquant au pilote concerné qu'il a été signalé pour conduite non-sportive.

Les trois derniers drapeaux ci-dessus (29.1.4 – 29.1.6) doivent être présentés immobiles et accompagnés d'un panneau noir portant un numéro blanc qui doit être présenté au pilote de la voiture qui porte le numéro affiché. Le drapeau et le numéro peuvent être combinés sur un panneau unique.
Ces drapeaux pourront également être présentés à d'autres endroits que la ligne de départ si le directeur de course le juge nécessaire.
Normalement, la décision de présenter les deux derniers drapeaux (29.1.5 et 29.1.6) est du ressort du directeur de course, cependant elle pourra être prise par les commissaires sportifs sous réserve que cela soit stipulé dans le règlement particulier ou dans le règlement du championnat.

L'équipe concernée sera immédiatement informée de la décision.

29.1.7 DRAPEAU VERT

Celui-ci est utilisé pour indiquer le départ d'un tour de chauffe, le début d'une séance d'essais ou le départ d'une course.

29.2 SIGNALISATION PAR DRAPEAU A UTILISER AUX POSTES DE COMMISSAIRES

29.2.1 DRAPEAU ROUGE

Celui-ci est présenté agité uniquement sur instruction du directeur de course lorsqu'il devient nécessaire d'arrêter une séance d'essais ou la course conformément à l'Article 2.4.4.1 de l'Annexe H.
En Rallye ~~uniquement~~, seul le drapeau rouge est déployé pour annoncer un incident majeur.

29.2.2 DRAPEAU JAUNE

C'est un signal de danger et il est présenté aux pilotes de deux façons avec les significations suivantes :
Un seul drapeau agité :

- Réduisez votre vitesse, ne doublez pas et soyez prêt à changer de direction.
- Il y a un danger sur le bord ou sur une partie de la piste.

Deux drapeaux agités :

- Réduisez considérablement votre vitesse, ne doublez pas et soyez prêt à changer de direction ou à vous arrêter.
- Un danger obstrue totalement ou partiellement la piste et / ou des commissaires travaillent sur ou à côté de la piste.

Normalement, les drapeaux jaunes ne sont montrés que par le poste des commissaires de course se trouvant immédiatement avant l'endroit dangereux.
Toutefois, dans certains cas, le directeur de course peut ordonner qu'ils soient présentés à plus d'un poste de commissaires en amont d'un incident.
Les dépassements sont interdits entre le premier drapeau jaune et le drapeau vert déployé après l'incident.
Les drapeaux jaunes ne doivent pas être montrés dans la voie des stands, sauf incident dont le pilote doit être prévenu.

29.2.3 DRAPEAU JAUNE A BANDES ROUGES

Celui-ci est présenté immobile aux conducteurs pour les avertir d'une détérioration de l'adhérence due à la présence d'huile ou d'eau sur la piste dans la zone en aval du drapeau.
Ce drapeau doit être présenté pendant au moins (en fonction des circonstances) 4 tours à moins que le revêtement ne redevienne normal auparavant. Il n'y a pas lieu, dans le secteur en aval de celui où le drapeau est montré, de présenter un drapeau vert.

29.2.4 DRAPEAU BLEU CLAIR

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

À tout moment :
Un drapeau immobile doit être présenté à un pilote quittant les stands si une ou des voitures s'approchent sur la piste.

Pendant les essais :
Cédez le passage à une voiture plus rapide qui s'apprête à vous doubler.

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

29.2.5 DRAPEAU BLANC

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

29.2.6 DRAPEAU VERT

Celui-ci est utilisé pour indiquer que la piste est dégagée et est agité au poste de commissaires immédiatement après l'incident ayant nécessité l'utilisation d'un ou plusieurs drapeaux jaunes.
Il peut également indiquer le départ d'un tour de chauffe ou le début d'une séance d'essais, si le directeur de course le juge nécessaire.

29.3 SIGNALISATION LUMINEUSE

Des feux peuvent être utilisés pour compléter ou remplacer les drapeaux agités. Lorsque des feux sont utilisés sur une épreuve, leur description doit figurer dans le règlement particulier et les exigences de l'Annexe H doivent être respectées.

CHAPITRE V : PARCOURS POUR COURSES SUR CIRCUIT, COURSES DE CÔTE, SLALOMS ET RALLYES

ARTICLE 30 : ACCEPTATION

Tout circuit, tout parcours de course de côte, toute épreuve de vitesse et parcours de rallye sur lesquels se dispute une épreuve inscrite au calendrier national ou international devra avoir été préalablement accepté et homologué par l'ACL Sport (et, le cas échéant, également par la FIA).

Au moment de la demande d'inscription de l'épreuve au calendrier, celle-ci devra obligatoirement être accompagnée d'un plan de sécurité.

L'ACL Sport décidera souverainement de l'acceptation du plan de sécurité des épreuves organisées sur territoire luxembourgeois.
Toute modification apportée au tracé ou aux installations de sécurité initialement prévue par le plan de sécurité et qui a été acceptée par l'ACL Sport doit être soumise à l'approbation.

Comme pour le plan de sécurité (voir Partie III, Chapitre II du présent Code), l'acceptation d'un circuit ou d'un parcours n'engage ni la responsabilité des responsables de l'ACL Sport ni de ses délégués.

Le plan de sécurité comportera les mesures de sécurité visant à protéger le public.
Y figureront notamment :

- les lignes de départ et d'arrivée
- l'emplacement du paddock, des stands et du parc fermé
- l'emplacement des tribunes, des enceintes publiques et des zones interdites au public
- les clôtures des enceintes publiques
- les bordures construites le long de la piste
- les murs de séparation et plates-formes des signalisations dans la zone des stands
- tous les obstacles (bâtiments, arbres, poteaux téléphoniques, fils barbelés, haies, trottoirs, fossés etc....) situés aux abords immédiats du circuit ou du parcours
- les glissières de sécurité (en spécifiant s'il s'agit de rails simples, doubles ou triples) et les murs en béton
- les clôtures (filets) de captage (avec désignation du nombre)
- les barrières d'arrêt
- les ensembles de pneus avec mention de la structure (simple, double ou triple)
- tout autre dispositif de sécurité (talus, surfaces de sable meublé, etc.)
- l'emplacement des postes de commissaires de route avec spécification du moyen de télécommunication (téléphone ou radio)
- l'emplacement du ou des poste(s) de secours
- le point de stationnement de la (des) voiture(s) de service et d'intervention
- le point de stationnement de la (des) dépanneuse(s)
- le nombre et le type d'extincteurs et des véhicules anti-incendie disponibles : pour l'ensemble de la piste, pour l'aire des stands, en réserve

Il est loisible à tout organisateur d'une épreuve reconnue d'utiliser un parcours déjà accepté par l'ACL

Sport suite à une demande d'un autre organisateur, à la condition expresse cependant qu'il se conforme strictement aux prescriptions et éventuelles restrictions.

~~Principe de courtoisie : il n'est cependant pas admis qu'une localité soit choisie par plusieurs organisateurs pour l'organisation de leur épreuve, sauf accord préalable du premier organisateur prioritaire. (Exemple : si l'organisateur A a déjà inscrit ou inscrit habituellement une épreuve sur un site X, il n'est pas permis à un quelconque autre organisateur B d'y inscrire une autre épreuve sauf accord de l'organisateur A.)~~

PARTIE III : LES CLUBS SPORTIFS AUTOMOBILES ORGANISATEURS~~,~~ (LES ÉCURIES) ET LES AUTRES ASSOCIATIONS AFFILIEES

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

ARTICLE 31 : DÉFINITIONS

Les clubs sportifs automobiles sont des groupements de personnes ayant pour but principal d'organiser des épreuves sportives automobiles internationales et nationales autorisées par l'ACL Sport à l'exclusion de tout autre organisme.

L'ACL Sport peut autoriser ~~en particulier~~ des écuries sportives telles que définies à la Partie III, Chapitre II du présent Code à organiser des épreuves.

ARTICLE 32 : FORME

Les clubs sportifs doivent être constitués en association sans but lucratif conformément à la loi en vigueur, ~~leurs statuts doivent être publiés au Mémorial et déposés à l'ACL Sport et leur dénomination doit être approuvée par l'ACL Sport.~~

ARTICLE 33 : RESTRICTIONS

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

ARTICLE 34 : ÉPREUVES AUTORISÉES

Les clubs ne sont autorisés à organiser que les épreuves sportives admises par l'ACL Sport en respect avec le Code Sportif International. Les épreuves officielles, respectivement les compétitions non autorisées sont définies au chapitre II du présent Code.

ARTICLE 35 : QUALIFICATION

Pour être admis par l'ACL Sport en qualité d'organisateur d'épreuves sportives, un club doit :

35.1 Posséder un Conseil d'administration responsable vis-à-vis de l'ACL Sport et dont tous les membres, au nombre de 3 au minimum, présentent des garanties de parfaite honorabilité.

35.2 Avoir fait paraître depuis trois mois au moins, ses statuts au « Mémorial » et ce sous la forme stipulée à l'Article 32 ci-avant.

35.3 Organiser au moins une épreuve sportive nationale ou internationale comptant pour un championnat

luxembourgeois tous les ~~deux~~ trois ans. Un club organisateur perd automatiquement son statut d'organisateur s'il n'a organisé aucune épreuve pendant ~~deux~~ trois années consécutives.

35.4 Respecter l'intégralité des règlements édictés par la FIA et de l'ACL Sport.

35.5 Acquitter le droit d'affiliation à hauteur de € 600.

35.6 Communiquer le rapport de l'Assemblée générale ordinaire et/ou extraordinaire à l'ACL Sport.

35.7 Tout changement au niveau des statuts et de la composition du comité du club doit être communiqué à l'ACL Sport au plus tard quinze jours après décision.

ARTICLE 36 : CONFLITS D'INTÉRÊTS

Sauf dérogation accordée par l'ACL Sport, il est interdit à toute personne qui remplit une fonction officielle, rémunérée ou non au sein d'une épreuve, d'y participer en qualité de concurrent ou de pilote. Une personne ne pourra être inscrite à un championnat auquel elle officie en qualité d'officiel.
Est libérée de cette dérogation la licence de concurrent personne morale.

ARTICLE 37 : SUSPENSIONS

~~Les clubs qui ne remplissent plus les conditions requises par le présent Code seront suspendus en qualité d'organisateur.~~
Dans le cas où les clubs ne remplissent plus les conditions requises par le présent Code, les décisions d'une éventuelle suspension seront prises par le Comité Directeur de l'ACL Sport.

ARTICLE 38 : SANCTIONS

Des sanctions pourront être prises contre les clubs qui n'auraient pas respecté les règlements sportifs ou qui auraient transgressé les présentes prescriptions. Selon la gravité des transgressions, les sanctions vont d'une amende entre € 245 à € 1240 jusqu'à la disqualification.

ARTICLE 39 : POUVOIRS DE L'ACL SPORT

L'ACL Sport se réserve le droit de modifier le présent Code et de restreindre les qualifications des organisateurs.

L'ACL Sport se réserve le droit de refuser le statut d'organisateur à un club lorsqu'il estime que cet organisateur risque de nuire à l'image du sport automobile ou si ce dernier a commis des fautes considérées comme étant graves par l'ACL Sport ou par le tribunal arbitral national.

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

ARTICLE 40 : DÉFINITION

Les écuries affiliées sont des groupements de personnes ayant pour but la promotion du sport automobile.

ARTICLE 41 : FORME ET CONDITIONS

Les écuries affiliées doivent être constituées sous la forme juridique d'association sans but lucratif conformément à la loi et leurs statuts doivent avoir paru au Mémorial. Ces statuts doivent par ailleurs être déposés auprès de l'ACL Sport. En cas de changement de la composition du comité, l'ACL Sport devra être informée de ces changements. Un rapport annuel de l'Assemblée générale est à déposer à l'ACL Sport.

ARTICLE 42 : ÉCURIES ORGANISATRICES

Les écuries affiliées peuvent être autorisées à organiser des épreuves automobiles à caractère national ou international, si elles remplissent les critères relatifs aux clubs organisateurs. Elles prennent alors le nom d'écurie organisatrice et sont soumises aux Articles 31 à 39 (Annexe Généralités, Partie 3, Chapitre 2) des conditions requises pour l'admission d'un club en qualité d'organisateur d'épreuves sportives.

ARTICLE 43 : QUALIFICATIONS

Pour pouvoir être reconnue par l'ACL Sport en tant que club affilié, une écurie doit :

- avoir fait paraître ses statuts au « Journal Officiel »
- avoir le consentement de l'ACL Sport
- posséder un Conseil d'administration responsable vis-à-vis de l'ACL Sport et dont tous les membres, au nombre de trois au minimum, présentent des garanties de parfaite honorabilité
- se déclarer responsable, au point de vue sportif, des actes de ses membres et de ses sections éventuelles
- interdire à ses membres licenciés la participation à une épreuve sportive non autorisée
- s'engager à respecter et faire respecter par ses membres les décisions de l'ACL Sport, le Code Sportif National et le Code Sportif International
- Acquitter le droit d'affiliation annuel à hauteur de € 200

ARTICLE 44 : DOCUMENTATION

Lorsque les conditions précitées sont remplies, les dirigeants responsables de l'écurie remettront avant le 1er août à l'ACL Sport les documents permettant de constater que leur association réunit les conditions requises. L'ACL Sport peut néanmoins déroger à ce principe.

ARTICLE 45 : ENGAGEMENT

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

ARTICLE 46 : SANCTIONS

Le tribunal arbitral national pourra prendre des sanctions contre les écuries reconnues par l'ACL Sport qui n'auraient pas respectées les règlements sportifs ou qui auraient transgressé les présentes prescriptions. Selon la gravité des transgressions, les sanctions vont d'une amende de maximum € 1250 jusqu'à la disqualification.

CHAPITRE III : AUTRES ASSOCIATIONS AFFILIÉES

L'ACL Sport peut agréer d'autres associations affiliées ne correspondant pas aux définitions d'écuries. Le but de ces associations étant de représenter des idées de professionnels, concernant la promotion et les relations publiques du sport automobile ou encore de conserver le patrimoine du sport automobile national. Les associations non-organisatrices reconnues ~~énumérées au présent Code~~, constituent des interlocuteurs privilégiés de l'ACL Sport. Afin d'être reconnues, les associations doivent remplir les critères suivants :

- Statut de l'association
- Composition du Comité
- Lettre de motivation
- Cotisation annuelle de 200 €

CHAPITRE IV : LES PROMOTEURS

L'ACL Sport peut agréer des promoteurs et organisateurs de compétition, luxembourgeois et étrangers. Le but de ces structures est d'organiser des championnats luxembourgeois, de représenter des idées de professionnels en relation avec la promotion et les relations publiques du sport automobile.

ARTICLE 47 : ENGAGEMENT

Aucun promoteur, non reconnu officiellement par l'ACL Sport, ne peut s'engager comme tel dans une épreuve nationale ou internationale et, de ce fait, ne peut bénéficier d'aucun avantage éventuellement prévu en faveur des promoteurs.

PARTIE IV : LES CHAMPIONNATS

CHAPITRE I : LES DIFFÉRENTS CHAMPIONNATS

ARTICLE 48 : TITRES DÉCERNÉS PAR L'ACL SPORT

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

- « Champion du Luxembourg ~~Débutants~~ Rookie » - *Trophée Pierre-Paul Schleimer*
- « Championne du Luxembourg des Dames »
- « Champion du Luxembourg des Courses de Côte » - *Trophée Honoré Wagner*
- « Champion du Luxembourg des Pilotes de Rallye - *Trophée Nicolas Koob*
- « Champion du Luxembourg des Copilotes de Rallye - *Trophée Nicolas Koob*
- « Champion du Luxembourg des Slaloms Auto »
- « Champion du Luxembourg des Slaloms Auto Découverte »
- « Champion du Luxembourg des Slaloms Karting »
- « Champion du Luxembourg des Slalom Karting Découverte »
- ~~«~~ Champion du Luxembourg de Karting », Groupe 1, 2, 3, 4
- « Champion de la Coupe eSport »
- « Trophée Maurice Benoy »
- « Automobilsportler vum Joer »

ARTICLE 49 : CHAMPION DU LUXEMBOURG

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

ARTICLE 50 : DEFINITION DES DIFFERENTS CHAMPIONNATS, COUPES, CHALLENGES ET TROPHEES

Les différents titres sont décernés aux pilotes ayant totalisé le plus grand nombre de points d'après le barème des points prévu et détaillé dans les annexes relatives aux championnats.

Pour chaque épreuve étrangère comptant pour l'un des championnats, coupes, challenges ou trophées, seules les voitures admises au départ par la règlementation nationale du pays et/ou spécifique à l'épreuve en question seront acceptées. Les pilotes concernés sont tenus de s'informer à l'avance, soit par le biais du règlement particulier de l'épreuve, soit par le règlement national du pays en question, soit auprès de l'organisateur de l'épreuve en question, et de tenir compte d'éventuelles restrictions lors de la planification de leur participation à une épreuve quelconque. En aucun cas, l'ACL Sport ne pourra être tenu responsable du refus d'une voiture au départ d'une de ces épreuves, ni des conséquences de ce refus au niveau de l'un des championnats, coupes, challenges et/ou trophées.

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 ses exigences.

ARTICLE 51 : 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.

Aucune inscription n'est requise pour les championnats suivants :

- Championnat du Luxembourg Débutants
- Championnat du Luxembourg des Dames

ARTICLE 52 : PILOTES PRIORITAIRES ACL SPORT

52.1 Rallye

Sont pilotes prioritaires ACL Sport Rallye pour l'ordre de départ les deux premiers du Championnat du Luxembourg des Rallyes des deux années précédentes.
L'ACL Sport se réserve le droit de statuer sur la classification d'un pilote en dehors de ces critères en justifiant ses raisons.

ARTICLE 53 : AUTOMOBILSPORTLER VUM JOER

Le titre de « Automobilsportler vum Joer » est décerné au licencié luxembourgeois, toutes catégories confondues, ayant réalisé les meilleures performances au niveau international (p.ex. Championnat d'Europe ou Championnat du Monde) ou national au cours d'une saison. Ce titre vise à récompenser uniquement les sportifs pilotes. Le règlement complet concernant la remise de ce trophée est à retrouver ~~dans l'annexe 06_Autosportler vum Joer – Règlement~~ sur aclsport.lu

PARTIE V : PRESCRIPTIONS DE SECURITE GENERALE

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

ARTICLE 54 : COURSES SUR CIRCUIT

Voir Chapitre III de l'Annexe Championnat Circuit

ARTICLE 55 : RALLYES

Voir Chapitre III de l'Annexe Championnat Rallye,

ARTICLE 56 : SLALOMS

Voir Chapitre III de l'Annexe Championnat Slalom Auto et Championnat Slalom Karting

ARTICLE 57 : COURSES DES CÔTE

Voir Chapitre III de l'Annexe Championnat Course de Côte

PARTIE VI : CHARTE DE BONNE CONDUITE

ARTICLE 58 : RESPECT DES REGLEMENTATIONS DE L'ACL SPORT, DE LA FIA ET DE LA FIA-CIK

Toute personne titulaire d'une licence émise par l'ACL Sport, (le « Licencié ») et tout participant à quelque titre que ce soit aux compétitions nationales et/ou internationales s'engagent à respecter le Code Sportif National de l'ACL Sport y compris la présente Charte et les Statuts et Règlements de la FIA, y compris le Code Sportif International.

ARTICLE 59 : RESPECT DES OBJECTIFS ET DES INTERETS DE L'ACL SPORT, DE LA FIA ET DE LA FIA-CIK

Tout licencié et tout participant aux compétitions nationales et/ou internationales s'engagent notamment :

- à ne pas poursuivre un objectif divergent de ceux de l'ACL et de la FIA
- et par leurs propos, leurs actes ou leurs écrits, à ne pas porter un préjudice moral ou matériel à l'ACL et à la FIA, à leurs organes, à leurs membres ou leurs dirigeants, et plus généralement à l'intérêt du sport automobile et aux valeurs défendues par l'ACL et la FIA

ARTICLE 60 : AUTORITE DES DECISIONS DE L'ACL SPORT, DE LA FIA ET DE LA FIA-CIK

Tout licencié et tout participant aux compétitions nationales et/ou internationales s'engagent à se conformer aux décisions de l'ACL et de la FIA et de leurs organes et à ne rien faire qui viendrait s'opposer aux intérêts de l'ACL et de la FIA.

ARTICLE 61 : RESPECT DES LICENCIES

Tout harcèlement à l'encontre d'autres licenciés, qu'il soit physique, professionnel ou moral, et toutes pratiques attentatoires à leur intégrité physique ou morale, sont interdits.

Les Licenciés informeront l'ACL Sport de toute violation de la présente Charte en vue de la saisine du tribunal arbitral national, voir la saisine du Tribunal International de la FIA.

ARTICLE 62 : OBLIGATION DE LOYAUTE

Tout Licencié et tout participant aux compétitions nationales et/ou internationales ne doivent pas, de quelque manière que ce soit, enfreindre les principes de loyauté dans la compétition, avoir un comportement non sportif ou tenter d'influencer le résultat d'une compétition de manière contraire à l'éthique sportive, notamment dans le cadre de paris portant sur les compétitions inscrites aux Calendriers Sportifs National et International.

ARTICLE 63 : OBLIGATION DE COOPERATION

Tout Licencié et tout participant aux compétitions nationales et/ou internationales s'engagent à fournir une coopération pleine et entière aux enquêtes disciplinaires menées par l'ACL et/ou la FIA.