

SOMMAIRE

REGLEMENTATION GENERALE

PRESRIPTIONS GENERALES	Page 4
REGLEMENTATION MEDICALE FFSA	Page 25
REGLEMENTATION DISCIPLINAIRE FFSA	Page 35
REGLEMENT TRIBUNAL D'APPEL NATIONAL	Page 40
CODE SPORTIF INTERNATIONAL	Page 43
DRAPEAUX	Page 76

Les textes ou règlements ne figurant pas dans le présent livret sont disponibles sur le site www.ffsa.org ou le cas échéant sur simple demande à la FFSA.

Fédération
Française du
Sport Automobile

FFSA

FRANCE
AUTO
la revue du licencié

FEDERATION FRANÇAISE DU SPORT AUTOMOBILE

32, avenue de New York - 75781 PARIS Cedex 16

Tél. 01 44 30 24 00 - Fax 01 42 24 16 80 - www.ffsa.org

RÉGLEMENTATION GÉNÉRALE : PARUTION JANVIER 2006

PRESCRIPTIONS GENERALES

I. ORGANISATIONS

- A. Généralités
- B. Règlements
- C. Officiels
- D. L'Organisateur Technique
- E. Droit de tournage et d'images animées de la FFSA

II. ASSURANCES ORGANISATEURS

III. CHAMPIONNATS ET COUPES

- A. Généralités
- B. Titres
- C. Candidatures
- D. Coupes de Marque

IV. PARTICIPATIONS

- A. Licences
- B. Permis de conduire
- C. Etrangers
- D. Engagements
- E. Pénalités – Exclusion

V. VERIFICATIONS

- A. Généralités
- B. Vérifications techniques
- C. Commissaire technique responsable
- D. Effectifs
- E. Vérifications finales
- F. Vérifications dans les Coupes de Marque

VI. NUMEROS DE COURSE

VII. PUBLICITE

- A. Publicité FFSA
- B. Publicité organisateurs d'épreuves
- C. Publicité concurrents
- D. Contrôle

VIII. RECLAMATIONS

- A. Procédures générales
- B. Analyses de carburant

IX. APPELS

- A. Droit d'appel
- B. Expertise technique sur véhicule suite à un appel
- C. Caution en cas d'appel international
- D. Appel FFSA

X. TABLEAU RECAPITULATIF DES RECLAMATIONS ET APPELS

XI. SIGNALISATION

XII. PRIX

XIII ANNEXES :

1. Règlement médical
2. Règlement disciplinaire
3. Règlement du Tribunal d'Appel National
4. Drapeaux

I. ORGANISATIONS

A. GENERALITES

Toutes les épreuves du calendrier FFSA sont organisées conformément aux prescriptions du Code Sportif International de la FIA, aux présentes prescriptions générales, au règlement standard de chaque discipline, aux règlements des Championnats et Coupes de France FFSA, et au règlement particulier de chaque épreuve.

Du fait de leur engagement à une épreuve, tous les officiels, concurrents et pilotes s'engagent à s'y soumettre.

En cas de différence entre les dispositions du Code Sportif International et les prescriptions générales, ce seront ces dernières qui prévaudront dans le cadre des épreuves nationales et régionales inscrites au calendrier de la FFSA.

En cas de différence avec les présentes prescriptions générales, le règlement standard d'une discipline devra prévaloir.

En cas de différence avec le règlement standard d'une discipline, le règlement d'un Championnat ou d'une Coupe devra prévaloir.

Les épreuves comptant pour un Championnat FIA devront tenir compte des règles du Championnat FIA. En cas de différence, la règle du Championnat FIA devra prévaloir.

B. REGLEMENTS

La FFSA a établi pour chaque discipline un règlement standard applicable dans toutes les épreuves de la discipline considérée.

Chaque organisateur établira un règlement particulier pour son épreuve. Ce règlement particulier devra avoir une présentation identique au règlement particulier type établi par la FFSA et devra être conforme à tous les règlements établis par la FFSA excepté pour les épreuves comptant pour un Championnat FIA.

Le projet de règlement particulier devra parvenir à la FFSA :

- 2 mois avant la date de l'épreuve : épreuves régionales
épreuves nationales
- 3 mois avant la date de l'épreuve : épreuves internationales
épreuves comptant pour un Championnat de France
- Selon les règles FIA : épreuves comptant pour un Championnat FIA

Le règlement définitif devra parvenir à la FFSA :

- 15 jours avant le début de l'épreuve : épreuves régionales
épreuves nationales
- 1 mois avant le début de l'épreuve : épreuves internationales
épreuves comptant pour un Championnat de France

L'Association Sportive organisatrice fera connaître au règlement particulier toutes prescriptions qu'elle souhaite édicter. Toute modification du règlement particulier devra faire l'objet d'un additif daté et numéroté qui devra être affiché au panneau d'affichage officiel.

En tout état de cause, les additifs devront recevoir l'agrément du Collège des Commissaires Sportifs.

C. OFFICIELS

La liste et les fonctions des officiels pouvant concourir à l'organisation sportive d'une épreuve automobile inscrite au calendrier FFSA est celle qui est mentionnée aux articles 132 à 150 du Code Sportif International.

1. **Le Collège des Commissaires Sportifs**

Le Collège des Commissaires Sportifs est composé de trois ou cinq Commissaires Sportifs.

Dans un meeting comprenant plusieurs épreuves, il pourra y avoir autant de collèges de Commissaires Sportifs que d'épreuves.

Le lieu, la date et l'heure de la première réunion du Collège des Commissaires Sportifs devront figurer dans le règlement particulier de chaque épreuve.

Rôle des Commissaires Sportifs

D'une façon générale, les Commissaires Sportifs ne seront aucunement responsables de l'organisation du meeting et ne devront avoir aucune fonction exécutive se rapportant à ce meeting. Ils n'encourront donc, en raison de leurs fonctions, aucune responsabilité envers quiconque autre que l'autorité sportive nationale dont ils dépendent.

Les Commissaires Sportifs devront, aussitôt que possible, après la fin du meeting signer et envoyer à la FFSA un rapport de clôture donnant les résultats de chaque épreuve, ainsi que les détails sur les réclamations présentées ou les exclusions prononcées en y ajoutant leurs avis au sujet de la décision à prendre éventuellement pour une suspension, une disqualification ou toute autre sanction disciplinaire.

Dans un meeting comportant plusieurs épreuves, il peut y avoir, pour chacune d'elles, des Commissaires Sportifs différents.

Pouvoirs des Commissaires Sportifs

Les Commissaires Sportifs auront une autorité absolue pour faire respecter le présent règlement, les règlements nationaux et particuliers, et jugeront toute réclamation qui pourrait surgir à l'occasion du meeting sous réserve des droits d'appel.

En particulier, ils pourront :

- décider des sanctions à appliquer en cas d'infraction aux lois et règlements ;
- apporter à titre exceptionnel certaines modifications aux règlements particuliers ;
- modifier la composition ou le nombre des séries ;
- autoriser un nouveau départ en cas d'ex aequo ;
- autoriser des changements de conducteurs ;
- accepter ou non les rectifications proposées par les juges de faits ;
- infliger des amendes ;
- prononcer des exclusions ;
- prendre la décision, dans le cas où un pilote est mis hors course ou exclu lors d'une épreuve comptant pour un Championnat de France ou une Coupe de France, de compter cette épreuve comme un résultat nul obligatoire. Cette décision devra être notifiée au concurrent ;
- apporter si nécessaire des modifications au classement ;
- empêcher de concourir tout conducteur (ou toute automobile) qu'ils considéreront ou qui leur serait signalé par le Directeur de Course comme pouvant être une cause de danger ;
- exclure d'une épreuve déterminée ou pour la durée du meeting tout concurrent ou conducteur qu'ils considéreront ou qui leur serait signalé par le Directeur de Course ou le comité d'organisation comme non qualifié pour y prendre part ou qu'ils jugeront coupable de conduite incorrecte ou de manœuvre frauduleuse. En outre, ils pourront exiger, s'il refuse d'obéir à un ordre d'un officiel responsable, qu'il évacue le terrain du parcours ou de ses annexes ;
- sur demande du Directeur de Course et/ou de l'organisateur : ajourner une épreuve et/ou apporter toute modification qui serait demandée au programme, notamment en ce qui concerne la position des lignes de départ et d'arrivée ;
- prendre la décision d'arrêter une course pour des motifs d'ordre sportif ;
- désigner si nécessaire un ou plusieurs suppléants en cas d'absence d'un ou plusieurs Commissaires Sportifs notamment, s'il y avait lieu d'assurer la présence des trois Commissaires Sportifs indispensables.

Contenu des décisions : La date, l'heure, les signatures requises de l'ensemble des commissaires et le règlement sportif sur lequel elles se fondent, devront impérativement figurer sur toutes les décisions prises pendant ou après l'épreuve concernée.

Notification des décisions : La notification devra se faire par affichage ou par remise en mains propres au concurrent avec accusé de réception. En cas d'intention d'appel régulièrement déclarée auprès du Collège des Commissaires Sportifs, ce dernier devra accuser réception dudit appel par écrit.

2. Le Directeur de Course

La mission du Directeur de Course est d'assurer la conduite sportive de l'épreuve, à l'exclusion de toutes autres responsabilités.

Il lui appartient :

- de demeurer en liaison avec les autorités civiles et militaires de sorte à être en mesure de recevoir de celles-ci, à tout moment, les informations concernant la situation, sur le plan de la police et de la sécurité publique ;
- de s'assurer que tous les officiels sont à leur poste et de prévenir les Commissaires Sportifs de l'absence de l'un d'eux ;
- de s'assurer que tous les officiels disposent des informations concernant l'épreuve, leur permettant de remplir leurs fonctions ;

- de surveiller les concurrents et leurs véhicules, et d'empêcher tout concurrent ou conducteur exclu, suspendu ou disqualifié, de prendre part aux épreuves pour lesquelles il n'est plus qualifié ;
- de s'assurer que chaque véhicule, et s'il y a lieu chaque concurrent, est porteur des numéros distinctifs correspondant à ceux du programme ;
- de s'assurer que chaque véhicule est conduit par le conducteur désigné, de grouper les véhicules d'après leur catégorie ou leur classement ;
- de faire avancer les véhicules aux lignes de départ, de les placer dans l'ordre prescrit et s'il y a lieu de donner le départ ;
- de présenter aux Commissaires Sportifs toute proposition ayant trait à des changements de programme et à des fautes, infractions ou réclamations d'un concurrent ;
- de recevoir les réclamations des concurrents, de les remettre sans retard aux Commissaires Sportifs, qui décideront de la suite à donner ;
- de réunir les procès-verbaux des chronométreurs, des commissaires techniques, des contrôleurs, des commissaires de route ainsi que tous les renseignements nécessaires pour établir les classements ;
- de faire préparer par le secrétaire du meeting, en ce qui concerne la ou les épreuves dont il s'est occupé, les éléments de clôture et de les soumettre à l'approbation des Commissaires Sportifs.

Les questions de nature administrative, financière ou celles qui touchent à la sécurité du public, ne relèvent pas de la compétence du Directeur de Course dont les seules attributions sont d'ordre sportif à l'exclusion de toutes autres.

Il en est autrement lorsque le Directeur de Course reçoit des instructions précises des autorités chargées de la sécurité publique, touchant le déroulement de l'épreuve. Il est alors de son devoir de les exécuter.

3. Observateurs

Pour chaque épreuve, la FFSA peut désigner un observateur qui aura pour mission de faire un rapport détaillé sur l'organisation et la qualité sportive de l'épreuve. Il ne pourra en aucun cas être officiel (sauf à titre exceptionnel et après accord de la FFSA), concurrent ou conducteur dans l'épreuve pour laquelle il est désigné.

4. L'organisateur administratif

L'organisateur administratif est l'association sportive automobile affiliée à la FFSA qui est responsable du traitement de l'épreuve sur le seul plan administratif, à savoir :

- Inscription de l'épreuve au calendrier de la FFSA.
- Dépôt des demandes d'autorisation auprès des autorités préfectorales compétentes pour autoriser l'épreuve.
- Nomination des officiels de l'épreuve, dûment licenciés.
- Constitution et dépôt du règlement particulier pour demande de permis d'organisation à la FFSA.
- D'une façon générale, l'accomplissement de toutes les tâches administratives obligatoires pour le déroulement d'une épreuve, que ce soit vis-à-vis de la FFSA ou des autorités publiques compétentes.
- L'organisateur administratif ne dispose d'aucun pouvoir et n'encourt aucune responsabilité concernant le déroulement de l'épreuve, sur le plan commercial, financier, ni sur celui de la sécurité vis-à-vis du public ou des concurrents, ou encore de l'ordre public.

Les associations organisant les épreuves inscrites aux Championnats de France des Rallyes (tous) de la Montagne, de Rallycross, de la Super Série FFSA et de la Série Grand Prix Karting FFSA,

- Devront disposer d'une comptabilité permettant de déterminer régulièrement les résultats des différents comptes et postes d'exploitation.
- Devront envoyer copie de leurs bilans et comptes de résultats de l'année précédente, chaque année, à la FFSA, au plus tard le 30 juin. Passée cette date, les associations perdront automatiquement leurs places dans le cadre des Championnats de France.

La FFSA pourra demander à d'autres associations les mêmes éléments.

5. **Chargé des relations avec les concurrents**

▪ **Mission principale**

Informers les concurrents et tenir auprès d'eux, en permanence, un rôle de concertation. Les chargés des relations avec les concurrents peuvent assister aux réunions du Collège des Commissaires Sportifs afin de se tenir informés de toutes les décisions prises. Ils doivent être rapidement identifiables. Pour ce faire, ils porteront un badge très apparent ou un vêtement distinctif.

▪ **Présence lors du déroulement de l'épreuve**

Le planning de permanence du chargé des relations avec les concurrents sera affiché au tableau d'affichage officiel et comportera une présence :

- **aux vérifications administratives et techniques ;**
- **au secrétariat du meeting ;**
- **au départ des étapes (pour les rallyes) ;**
- **aux parcs de regroupement (pour les rallyes) ;**
- **aux parcs de fins d'étapes (pour les rallyes) ;**
- **en pré-grille (pour les circuits).**

▪ **Fonctions**

Apporter à tous les demandeurs des réponses précises aux questions posées. Donner toutes informations ou toutes précisions complémentaires relatives à la réglementation et au déroulement de l'épreuve.

▪ **Concertation**

Eviter la transmission au Collège des Commissaires Sportifs de toutes les demandes qui peuvent trouver, dans le cadre d'explications précises, une solution satisfaisante à la condition qu'il ne s'agisse pas de réclamation (exemple : fournir des précisions sur les temps contestés avec le concours des chronométreurs). Le chargé des relations avec les concurrents s'abstiendra de toutes paroles ou actions susceptibles de susciter des protestations.

▪ **Modalités**

La fonction de chargé des relations doit être tenue par un Directeur de Course ou un Commissaire Sportif dans les épreuves nationales et internationales. Pour les épreuves régionales, un Chef de Poste avec de l'expérience pourra tenir ce poste.

D. L'ORGANISATEUR TECHNIQUE

Les fonctions d'organisateur technique peuvent être tenues par des personnes physiques ou morales qui ne sont pas licenciées de la FFSA.

Elles peuvent être également assumées par l'organisateur administratif tel que défini ci-dessus.

L'organisateur technique est responsable de la mise en œuvre des décisions administratives autorisant l'épreuve.

Lorsque l'organisateur technique est une personne physique ou morale distincte de l'organisateur administratif, il doit impérativement agir dans le cadre d'une convention signée avec ce dernier, et conforme à la convention type élaborée par la FFSA. Il doit s'engager à exonérer l'organisateur administratif de toute responsabilité dans la mise en œuvre des décisions administratives autorisant l'épreuve.

La convention signée entre l'organisateur administratif et l'organisateur technique devra figurer au dossier soumis à la FFSA par l'organisateur administratif pour obtention du permis d'organisation.

L'organisateur technique doit prendre les mesures qui s'imposent pour l'information du public en matière de sécurité, notamment par l'indication des zones strictement interdites au public ; les contrevenants engageant leur propre responsabilité.

E. DROIT DE TOURNAGE ET D'IMAGES ANIMÉES DE LA FFSA

Tous les droits de tournage et d'images animées relatifs à tout Championnat, Coupe, ou Série de la FFSA sont dévolus à la FFSA. Ces droits pourront faire l'objet d'une cession à un ou plusieurs services de communication audiovisuelle.

Un Championnat, Coupe, ou Série de la FFSA est une épreuve ou une série d'épreuves comptant pour l'attribution d'un titre national délivré par la FFSA.

Les organisateurs d'épreuves comptant pour un Championnat, Coupe, ou Série de la FFSA et dont la FFSA a confirmé qu'elle ne souhaite pas gérer les droits de tournage et d'images animées ni les céder, pourront disposer de ces droits à leur convenance.

La FFSA accrédite le personnel des services de communication audiovisuelle ou sociétés de production à pénétrer sur les lieux accueillant des épreuves d'un Championnat, Coupe, ou Série de la FFSA, dans le but de procéder à des enregistrements sonores télévisés et autres ainsi qu'à des retransmissions ou à la réalisation de films. Les accréditations sont délivrées conformément au règlement d'accréditation des journalistes TV établi par la FFSA.

Le respect du présent article par les organisateurs est obligatoire pour l'inscription de toute épreuve aux Championnat, Coupe, ou Série de la FFSA.

II. ASSURANCES ORGANISATEURS

Conformément aux prescriptions de l'article 5 du décret du 18 octobre 1955 et de l'arrêté du 20 octobre 1956, au décret 58-1430 du 23 décembre 1958 et des textes pris pour son application, l'Association Sportive organisatrice doit contracter une police d'assurance. Cette police doit garantir, en cas d'accidents, d'incendie ou d'explosion survenus au cours de la manifestation sportive ou des essais prévus au programme officiel de cette manifestation :

- 1) Les conséquences pécuniaires de la responsabilité civile pouvant incomber à l'organisateur ou aux concurrents du fait des dommages corporels ou matériels causés aux spectateurs, aux tiers, aux concurrents mais seulement pour ces derniers, lorsqu'il s'agit d'épreuves ne comportant pas, sur la totalité de leur parcours, un usage privatif de la voie publique.
- 2) Les conséquences pécuniaires de la responsabilité civile pouvant incomber à l'organisateur ou aux concurrents envers les agents de l'Etat ou toute autre collectivité publique participant au service d'ordre, à l'organisation ou au contrôle de la manifestation sportive ou envers leurs ayants droit du fait des dommages corporels ou matériels causés aux dits agents.
- 3) Les conséquences pécuniaires de la responsabilité civile pouvant incomber à l'Etat, aux départements et aux communes pour tous les dommages causés aux tiers ou à l'organisateur par les fonctionnaires agents ou militaires mis à la disposition de ce dernier ou leur matériel.

Les conditions de la police stipulent notamment le montant maximum de la garantie accordée en ce qui concerne les dommages corporels ; en ce qui concerne les dommages matériels, ceux-ci sont couverts par ladite police générale des épreuves sportives (article 5 du décret du 18 octobre 1955 et arrêté du 20 octobre 1956 décret 58-1430 du 23 décembre 1958 et des textes pris pour son application).

La police d'assurance comporte également une clause aux termes de laquelle l'assureur renonce, en cas de sinistre, à tout recours contre l'Etat et les autorités départementales ou municipales ainsi que contre toute autre personne relevant des dites autorités à un titre quelconque. La garantie de la police d'assurance s'étend aux risques "C", "D" et "E".

- **Risque "C"** : Responsabilité civile de l'organisateur à l'égard des concurrents (dommages corporels et matériels). A l'occasion des épreuves comportant un usage privatif de la voie publique, la garantie prévue sera étendue aux conséquences pécuniaires de la responsabilité civile pouvant incomber à l'organisateur du fait des dommages corporels, des dégâts vestimentaires et des dommages matériels subis par les concurrents.
- **Risque "D"** : Responsabilité civile des concurrents entre eux (dommages corporels seulement). A l'occasion des épreuves comportant un usage privatif de la voie publique, la garantie prévue sera étendue aux conséquences pécuniaires de la responsabilité civile pouvant incomber aux concurrents du fait des dommages corporels et des dégâts vestimentaires qu'ils pourraient se causer entre eux.
- **Risque "E"** : Responsabilité civile du concurrent à l'égard de ses passagers et de son coéquipier. A l'occasion des épreuves de la manifestation sportive assurée qui ne comportent pas un usage privatif de la voie publique et par dérogation aux dispositions du paragraphe 5 de l'article 2 des conditions générales, la garantie prévue au paragraphe 1^{er} de l'article 1^{er} des conditions générales est étendue aux conséquences pécuniaires de la responsabilité civile pouvant incomber au concurrent tenant le volant à l'égard de son coéquipier pendant toute la durée de la manifestation et à l'égard des passagers ayant pris place dans son véhicule, mais seulement sur les parties de la voie publique à usage non privatif.

En cas d'accident, le concurrent ou son représentant devra en faire la déclaration, par écrit, le plus rapidement possible, et au plus tard sous 24 heures, à un commissaire sportif ou à l'organisateur. Cette déclaration doit comprendre, en outre, la date, le lieu et les circonstances de l'accident, le nom et l'adresse des témoins.

III CHAMPIONNATS ET COUPES

A. GENERALITES

Le classement final des Championnats et Coupes de France, sera établi comme suit :

Nombre de courses organisées	Nombre de courses retenues
Plus de 10	Totalité moins 2
De 6 à 10	Totalité moins 1
Moins de 6	Totalité

Si plusieurs pilotes totalisent le même nombre de points au classement final d'un Championnat ou Coupe de France FFSA, ils seront successivement départagés sur :

- leur meilleur résultat non retenu
- leur 2^{ème} meilleur résultat non retenu
- leur 3^{ème} meilleur résultat non retenu
- le nombre de 1^{ère} place obtenu
- le nombre de 2^{ème} place obtenu
- le nombre de 3^{ème} place obtenu

Si ces critères ne permettent pas de les départager, ils resteront ex æquo.

Dans le cas où un pilote est mis hors course ou exclu lors d'une épreuve comptant pour un Championnat, Coupe de France ou Série de la FFSA, le Collège des Commissaires Sportifs ou la FFSA pourra décider de compter cette épreuve comme un résultat nul obligatoire (exemple : si les 6 meilleurs résultats doivent être retenus, le concurrent sanctionné marquera ses 5 meilleurs résultats et un résultat avec 0 point). Cette décision devra être notifiée au concurrent.

Publication et transmission des classements :

Par l'inscription de son épreuve au calendrier FFSA, l'organisateur administratif reconnaît autoriser la FFSA à publier les classements de son épreuve sur tout type de support existant ou à venir et notamment sur tout type de support en ligne.

En outre, l'organisateur administratif d'une épreuve comptant pour un Championnat, Coupe ou Série de la FFSA a l'obligation de transmettre le classement final de son épreuve sur un format défini par la FFSA.

B. TITRES

Aucune publicité concernant le gain d'un Championnat, Coupe ou Série de la FFSA, ne peut être faite avant la fin de la dernière épreuve dudit Championnat Coupe ou Série de la FFSA sans la mention : "sous réserve de la publication officielle des résultats par la FFSA".

C. CANDIDATURES

La FFSA pourra désigner un observateur à toute épreuve comptant pour un Championnat ou Coupe de France FFSA.

Les frais d'observateurs seront pris en charge par les organisateurs.

Les associations sportives désirant faire intégrer leur épreuve dans un Championnat ou Coupe de France devront se porter candidates à ce Championnat ou à cette Coupe avant le 15 septembre de chaque année (la demande devant être faite par l'intermédiaire du Comité Régional). Durant l'année suivante, l'épreuve fera l'objet d'une observation qui servira de fondement à l'examen de sa candidature.

Ex : Pour être candidat au championnat 2007 :

- Dépôt de candidature avant le 15 septembre 2005
- Observation durant l'année 2006
- Intégration éventuelle dans le championnat en 2007

Pour transmettre une candidature à la FIA, les critères suivants devront être remplis :

- Candidature à la FFSA
- Homologation du circuit par la FIA au moment de la candidature (épreuves en circuit)
- Accord du Comité Directeur FFSA pour transmission à la FIA.
- Pour les circuits Tout-Terrain : répondre aux différents critères FIA, notamment en ce qui concerne les officiels.

D. COUPES DE MARQUE

Une Coupe de Marque est une série d'épreuves réunissant des voitures d'une même marque ou d'un même type (moteur monotype ou châssis monotype au minimum), organisée par un constructeur automobile selon le règlement déposé à la FFSA par le constructeur (ou son mandataire).

La Coupe de Marque devra porter le nom de Coupe, Challenge ou Trophée.

Le constructeur souhaitant obtenir le titre « Championnat de France » ou « Coupe de France » devra en faire la demande à la FFSA. Cette demande devra être validée par le Comité Directeur de la FFSA.

Tout constructeur souhaitant organiser une Coupe de Marque, doit être titulaire d'une licence constructeur auto délivrée conformément à la réglementation générale des licences FFSA et s'engage à organiser sa coupe pour une durée minimum de 3 ans.

Tout organisateur de Coupe de Marque en circuit devra présenter un plateau minimum de 20 voitures la première année et 25 voitures les années suivantes. Si le nombre de voitures engagées est inférieur à ce plateau minimum requis, l'organisateur de l'épreuve sera en droit de refuser la Coupe de Marque. Dans ce cas, l'organisateur de la Coupe de Marque sera condamné au versement d'une pénalité à l'organisateur de 10 000 € par épreuve annulée.

A cet effet, l'organisateur de la Coupe de Marque s'engage à verser à la FFSA, lors de l'inscription de la Coupe de Marque, un dépôt de garantie encaissable par la FFSA (ou caution bancaire à première demande) égale au nombre d'épreuves inscrites à la Coupe multiplié par 10 000 €.

Le règlement particulier de la Coupe de Marque devra correspondre dans sa rédaction au règlement type proposé par la FFSA. Il devra être déposé à la FFSA avant le 30 septembre précédant l'année d'organisation de la Coupe de Marque (30 juin pour une nouvelle Coupe de Marque). Ce règlement devra comprendre le calendrier de toutes les épreuves.

La voiture utilisée pour la Coupe de Marque devra recevoir l'homologation du service technique FFSA.

Un dossier de demande d'homologation avec l'ensemble des caractéristiques techniques devra être adressé avant le 30 septembre précédant l'année d'organisation de la Coupe de Marque (30 juin pour une nouvelle Coupe de Marque).

Le remplacement du châssis ou du groupe propulseur dans une Coupe de Marque ne pourra intervenir qu'après une période de stabilité de 3 saisons complètes. Par la suite, la Coupe de Marque devra indiquer dans son règlement de l'année en cours le remplacement éventuel de tout ou partie du matériel qui ne pourra intervenir que pour la saison suivante.

De plus l'organisateur devra annoncer avec préavis d'une saison, le retrait de Coupe de Marque.

IV. PARTICIPATIONS

A. LICENCES

Tous les concurrents, pilotes et officiels d'une épreuve devront être obligatoirement en possession des licences valables pour l'année en cours (voir conditions de délivrance des licences (guide de la licence 2006).

Ils devront obligatoirement porter sur eux leur licence pendant toute la durée de l'épreuve.

B. PERMIS DE CONDUIRE

Chaque pilote devra présenter son permis de conduire au moment de la vérification des licences.

C. ETRANGERS

Les licenciés étrangers prenant part à une épreuve internationale FFSA devront être en possession d'une attestation de leur ASN les autorisant à participer à l'épreuve.

Les épreuves nationales FFSA souhaitant accueillir des concurrents titulaires d'une licence nationale délivrée par une ASN étrangère devront être inscrite au calendrier de la FIA en catégorie NPEA (épreuve nationale à participation étrangère autorisée).

Selon décision de la FIA, les épreuves nationales FFSA sont ouvertes, sans autorisation particulière, à tous les concurrents titulaires d'une licence délivrée par un pays de l'UE (ou un pays assimilé par la FIA)* et justifiant d'un statut de concurrent ou conducteur professionnel (est considéré comme professionnel au sens du code sportif international, celui qui déclare aux autorités fiscales compétentes les revenus qu'il a perçus en participant à des épreuves de sport automobile et qui fournit la preuve de cette déclaration sous une forme jugée acceptable par l'ASN qui lui a délivré sa licence ou justifie auprès de la FIA de son statut professionnel).

*Pays concernés : Allemagne, Andorre, Autriche, Belgique, Danemark, Espagne, Finlande, France, Grande-Bretagne, Grèce, Irlande, Islande, Italie, Luxembourg, Monaco, Norvège, Pays-Bas, Portugal, San Marin, Suède, Suisse.

D. ENGAGEMENTS

Un concurrent ayant adressé une demande d'engagement ne pourra se considérer comme engagé définitivement qu'après avoir reçu confirmation officielle et par écrit de l'Association Sportive organisatrice ou de la FFSA.

Un engagement transmis par fax, accompagné de la photocopie du chèque du droit d'engagement pourra être accepté à condition que l'original puisse être produit sur simple demande de l'organisateur, et que le montant des droits ait été réglé dans les délais.

La rupture non justifiée, par un concurrent, de l'engagement confirmé par l'organisateur, entraînera une demande de sanction auprès de la FFSA ou de l'ASN du licencié.

L'Association Sportive organisatrice se réserve le droit d'annuler l'épreuve si, à la date de clôture des engagements précisée au règlement particulier, le nombre de demandes d'engagement est inférieur à 50 % du nombre de véhicules admis, ou si des circonstances majeures s'opposent au déroulement de l'épreuve. Dans ce cas, l'Association Sportive organisatrice fera connaître sa décision aux intéressés par pli individuel.

1. **Refus d'engagement**

Les organisateurs d'une épreuve comptant pour un Championnat, Coupe ou Série de la FFSA pour lequel une inscription existe devront accepter, en priorité, tous les engagements réguliers des pilotes inscrits à ce Championnat.

L'organisateur d'une épreuve de Championnat ou de Coupe de France FFSA ne peut refuser l'engagement d'un pilote classé dans les 10 premiers du Championnat ou de la Coupe à l'issue de l'année précédente, ou figurant dans les 20 premiers du classement provisoire du Championnat ou de la Coupe de l'année en cours.

Lorsque le comité d'organisation refusera un engagement, il devra le signifier à l'intéressé dans les 8 jours qui suivront la réception de cet engagement et, au plus tard 5 jours avant la compétition. Ce refus devra être motivé.

2. **Remboursement des droits d'engagement**

Les droits d'engagement seront entièrement remboursés :

- aux candidats dont l'engagement aurait été refusé ;
- au cas où l'épreuve n'aurait pas lieu.

L'organisateur remboursera, avec déduction d'une retenue variable, les droits d'engagement aux concurrents qui, pour des raisons de force majeure, n'auraient pu se présenter au départ de l'épreuve, sous réserve qu'une demande parvienne à l'organisateur par lettre recommandée.

La retenue sera :

- de 20% pour les demandes reçues 8 jours et plus avant l'épreuve,
- de 40% pour les demandes reçues jusqu'aux vérifications.

3. **Désignation des suppléants**

Sera considéré comme suppléant tout pilote dont l'engagement régulier sera parvenu à l'organisateur après que les engagements réguliers et acceptés par l'organisateur aient atteint le nombre maximum prévu par le règlement de l'épreuve.

Il sera procédé à son inscription sur une liste d'attente tenue par ordre chronologique.

Le pilote suppléant sera avisé par l'organisateur de son inscription et de son rang sur la liste d'attente.

En cas de forfait d'un pilote figurant sur la liste des engagés, le pilote se trouvant en première ligne sur la liste d'attente en sera immédiatement avisé par l'organisateur et sera invité à confirmer par fax, son engagement.

En cas de forfait survenu au cours des vérifications, sera appelé à participer le premier suppléant figurant sur la liste des pilotes suppléants présents et recensés aux vérifications au moment où le forfait sera enregistré.

Nonobstant les mesures indiquées ci-dessus, pour une épreuve de Championnat ou de Coupe de France FFSA, les pilotes classés parmi les 20 premiers du Championnat ou de la Coupe de France en cours sont prioritaires parmi les suppléants.

E. PENALITES - EXCLUSIONS

Toute infraction sportive ou technique, si minime soit elle, entraînera une sanction prise par le Collège des Commissaires Sportifs, pouvant aller jusqu'à l'exclusion du concurrent ou du pilote de l'épreuve considérée. Conformément à l'article 157 du Code Sportif International, le montant des amendes infligées sera versé à la FFSA. En cas d'exclusion, le Collège des Commissaires Sportifs, s'il le juge utile, pourra, en le motivant, transmettre à la FFSA ou à l'ASN du licencié une demande de sanction.

Un pilote exclu plus d'une fois pour infraction au règlement technique sera exclu du classement de tous les Championnats, Coupes de France et Coupes de Marque de l'année en cours.

V. VERIFICATIONS

A. GENERALITES

La convocation individuelle adressée à chaque concurrent précise la date, l'heure ou le créneau horaire, le lieu de sa présentation, pour les vérifications administratives et techniques.

- Identification du concurrent, du ou des pilotes, validité des licences, fiche médicale, etc.
- Présentation du véhicule aux Commissaires Techniques.

Tout retard sur l'heure de présentation prescrite sur la convocation, qu'il s'agisse d'un retard du pilote ou d'un retard du véhicule, sera sanctionné ainsi : retard aux vérifications pendant le temps officiel des vérifications :

- jusqu'à 30 minutes 15 €
- de 30 minutes à 1 heure 30 €
- par heure supplémentaire 15 €

(les heures comprises entre 19h00 et 8h00 ne seront pas comptabilisées).

B. VERIFICATIONS TECHNIQUES

L'établissement des passeports ne pourra se faire qu'en dehors des épreuves, sauf pour le Groupe FS ou si l'organisateur a établi des horaires prévus à cet effet, ceux-ci devront être indépendants des horaires des vérifications techniques.

Les concurrents s'engagent sur l'honneur, et sous leur propre responsabilité, à présenter un véhicule conforme au Code Sportif International et à ses Annexes, ainsi qu'au règlement technique de la catégorie dans laquelle le véhicule est engagé.

Chaque concurrent engagé devra se munir d'une fiche d'homologation de son véhicule et d'un passeport technique de la FFSA. Ces documents devront être présentés lors des vérifications techniques.

Toute omission ou fausse déclaration concernant les caractéristiques du véhicule entraînera l'exclusion du concurrent sans préjudice des sanctions qui pourraient être demandées à la FFSA.

Après la clôture des engagements, un pilote pourra changer de véhicule, à condition que celui-ci soit du même groupe et de la même classe de cylindrée que celui figurant sur le bulletin d'engagement.

Les numéros (et plaques) de course devront figurer sur le véhicule pour l'inspection pendant les vérifications techniques.

Il est du devoir de chaque concurrent de prouver aux commissaires techniques et aux Commissaires Sportifs que son véhicule est en conformité avec le règlement dans son intégralité à tous moments de l'épreuve.

Toute modification est interdite si elle n'est pas expressément autorisée.

La présentation d'un véhicule aux vérifications techniques sera considérée comme une déclaration implicite de conformité.

Pendant les vérifications techniques préliminaires, qui interviendront aux dates et lieux précisés dans le règlement de l'épreuve, le concurrent doit tenir disponibles tous les documents exigés.

Les concurrents qui n'auront pas respecté les limites de temps imposées ne seront pas autorisés à participer à l'épreuve, sauf dérogation accordée par les Commissaires Sportifs.

On ne peut exiger d'un concurrent, pilote ou toute autre personne concernée par un véhicule, qu'il signe une décharge ou tout autre document technique, sauf indication expressément formulée dans le règlement de l'épreuve.

Aucun véhicule ne pourra prendre part à une épreuve tant qu'il ne figurera pas sur la liste des autorisés au départ.

Le départ sera refusé aux véhicules non conformes à la réglementation en vigueur. Dans ce cas, les droits d'engagement ne seront pas remboursés.

Les Commissaires Techniques peuvent, à la demande de la Direction de Course :

- vérifier la conformité d'un véhicule à tout moment d'une épreuve ;
- exiger que des éléments soient démontés par le concurrent pour s'assurer que les conditions d'admission ou de conformité sont pleinement respectées ;
- demander à un concurrent de leur fournir tel échantillon ou telle pièce qu'ils pourraient juger nécessaire.

Ils présenteront un rapport des activités ci-dessus au Directeur de Course.

Tout véhicule qui, après avoir été approuvé par les Commissaires Techniques, est démonté ou modifié de telle manière que cela puisse affecter sa sécurité ou mettre en question sa conformité, ou qui est impliqué dans un accident avec des conséquences analogues, doit être présenté de nouveau aux commissaires techniques pour approbation.

Le Directeur de Course peut demander que tout véhicule impliqué dans un accident soit arrêté ou contrôlé.

C. COMMISSAIRE TECHNIQUE RESPONSABLE

Les vérifications et contrôles techniques seront effectués dans toutes les épreuves des calendriers FFSA sous la responsabilité d'un Commissaire Technique A ou B désigné au règlement particulier de l'épreuve en tant que "Commissaire Technique Responsable".

Le Commissaire Technique Responsable est le seul accrédité à présenter au Directeur de Course les différents rapports qui doivent être établis.

Il pourra être appelé à assister aux réunions du Collège des Commissaires Sportifs.

Préalablement, il s'assurera et organisera la mise en œuvre des moyens humains, matériels et structures nécessaires devant être mis à disposition par l'organisateur pour réaliser l'ensemble de sa mission et les différents contrôles techniques jugés nécessaires. Il devra disposer des documents et matériels pour assurer sa fonction.

Il pourra présenter de sa propre initiative un rapport sur les contrôles visuels et les anomalies techniques qu'il aurait pu relever durant le déroulement de l'épreuve en sus du rapport des contrôles qui auraient été demandés par la Direction de Course durant et en fin d'épreuve.

En cas d'accident de véhicules, d'anomalie ou d'incident technique de tout ordre durant l'épreuve, il fera un rapport au service technique de la FFSA.

Il visera ou fera viser les carnets de participations des Commissaires Techniques présents sur l'épreuve.

L'ensemble des matériels et instruments de mesure pouvant être utilisés par un Commissaire Technique Responsable A ou B sera déterminé chaque année par la FFSA (sous réserve des vérifications et contrôles effectués par les services concernés de l'administration sous la responsabilité de leur propriétaire).

Lorsqu'un délégué technique sera désigné par la FFSA pour une épreuve ou une série d'épreuves, il sera désigné Commissaire Technique responsable de l'épreuve. Il devra, après chaque épreuve, envoyer au service technique de la FFSA un rapport type qu'il aura préalablement rédigé.

D. EFFECTIFS

La durée des vérifications techniques doit être programmée en fonction du nombre de véhicules à contrôler et du nombre de Commissaires Techniques.

Le nombre minimum de Commissaires Techniques en plus du Commissaire Technique Responsable sur chaque épreuve, est le suivant :

- **dans les épreuves nationales et les épreuves de la Coupe de France des Circuits, UN Commissaire Technique pour 6 véhicules par heure de vérifications techniques ;**
- **dans les épreuves régionales UN Commissaire Technique pour 10 véhicules par heure de vérifications techniques ;**
- 1 Commissaire Technique (+ 4 aides) pour les pesées libres ou obligatoires ;
- 1 Commissaire Technique (+ 1 aide) pour le contrôle sonométrique des échappements et des casques et combinaisons ;
- 1 Commissaire Technique pour le contrôle des casques et combinaisons (en l'absence de contrôle sonométrique) ;
- 1 Commissaire Technique (+ 4 aides) pour les contrôles de pneumatiques.

Il n'y aura pas d'essais durant les vérifications techniques facultatives ou obligatoires du groupe considéré, sauf pour les véhicules déjà vérifiés.

E. VERIFICATIONS FINALES

Une vérification complète et détaillée comportant le démontage de la voiture pourra être entreprise à la discrétion absolue des Commissaires Sportifs agissant d'office ou à la suite d'une réclamation ou bien encore sur l'avis du Directeur de Course.

Ces vérifications seront classées comme suit en fonction de leur durée, et de leur complexité (valable pour tous les groupes).

Le barème temps indiqué est destiné à déterminer le montant de la caution dans le cas d'une réclamation (voir article VIII).

- **Stade 1 - (5 heures)**
Suspensions – Roues – Direction – Carrosserie – Freinage - Rapports sans démontage de la boîte et du pont.
- **Stade 2 - (10 heures)**
Transmissions – Boîte – Pont (avec ou sans dépose de ces organes).
Moteur : contrôle sans dépose du moteur
 - des collecteurs (dépose des collecteurs d'admission, échappement),
 - des carburateurs,
 - du système d'injection,
 - du turbocompresseur et de ses conduits,
 - des échangeurs de suralimentation,
 - du système de refroidissement (air, eau, huile),.
 - de la ligne d'échappement.
- **Stade 3 - (15 heures)**
Contrôle :
 - cylindrée sans dépose du moteur mais avec dépose de la culasse si celle-ci est faisable sans matériel spécifique.
 - des cotes "A" et "B" des arbres à cames en tête si ce contrôle est possible sans dépose de ceux-ci, ni de la culasse.
- **Stade 4 - (25 heures)**
Contrôles sans dépose du moteur :
 - culasse,
 - soupapes d'admission et d'échappement,
 - rapport volumétrique,
 - distribution, arbres à cames, poussoirs, linguets, basculeurs, entraînement, etc.,
 - lubrification : pompe à huile(sauf si en bout de vilebrequin), crépines, etc.
- **Stade 5 - (50 heures)**
Contrôle complet du moteur.

Modalités pour les contrôles de stades 1 et 2 :

Les opérations de contrôle final et de démontage seront normalement effectuées dans les ateliers indiqués au règlement particulier de l'épreuve, ceux-ci étant désignés par l'organisateur ou à défaut par le Collège des Commissaires Sportifs.

A défaut, et après accord du Collège des Commissaires Sportifs, les contrôles pourront également être réalisés selon la même procédure que les contrôles des stades 3, 4 et 5.

Ces contrôles seront effectués soit par les Commissaires Techniques de l'épreuve, soit par des Commissaires Techniques désignés par la FFSA (Direction de la Réglementation), celle-ci pouvant également procéder directement auxdits contrôles.

Modalités pour les contrôles de stades 3, 4 et 5 :

Les contrôles ne devront pas être réalisés sur place mais dans un atelier parfaitement équipé qui sera désigné par la FFSA (Direction de la Réglementation).

Cette dernière désignera également le ou les Commissaires Techniques chargés d'effectuer ces contrôles, ou procédera elle-même aux dits contrôles.

Toutefois les Commissaires Techniques Délégués par la FFSA pourront procéder, si les conditions leur paraissent appropriées, à tout ou partie des contrôles de stade 3 et 4.

NOTA : A l'issue des vérifications, si un rapport de non-conformité est établi par le Commissaire Technique Responsable et transmis au Collège des Commissaires Sportifs, le véhicule doit être maintenu en régime de parc fermé (surveillance nécessaire) jusqu'à ce que la décision du Collège ait été notifiée au concurrent.

Si ce dernier décide d'introduire un appel ou si le Collège des Commissaires Sportifs demande une expertise ou un second contrôle hors du lieu où ont été réalisés les premiers contrôles, la mise en place des scellés appropriés pourra être réalisée conformément à ce qui suit :

- La demande de contrôle devra être officiellement notifiée dans les 48 heures à la FFSA (Direction de la Réglementation) par le Président du Collège des Commissaires Sportifs, accompagnée de l'ensemble des documents nécessaires, et notamment :
 - double du bulletin d'engagement,
 - notification de la demande de vérification technique ou de la réclamation,
 - nom, adresse, numéros de téléphone du concurrent, et éventuellement du préparateur ou du propriétaire de la voiture,
 - notification exacte des contrôles demandés,
 - rapport du Commissaire Technique ayant apposé les scellés :
 - nombre,
 - emplacement,
 - type du sceau (un exemplaire est souhaité),
 - photos des sceaux en place si possible.Ceux-ci devront être placés en nombre et emplacement de telle façon qu'ils empêchent tout démontage, même partiel des organes à contrôler.

Sauf accord particulier, l'atelier où seront effectués ces contrôles sera obligatoirement situé en France.

Ces contrôles devront être effectués dans les 20 jours suivants l'arrivée de l'épreuve.

Le Commissaire Technique chargé du contrôle transmettra son rapport à la FFSA (Direction de la Réglementation) qui transmettra à son tour ses conclusions au Président du Collège des Commissaires Sportifs de l'épreuve.

En cas de contrôles demandés par le Collège des Commissaires Sportifs, qui, à la demande du concurrent, ne seraient pas réalisés sur place, une caution d'un montant de 250 € sera demandée au concurrent afin de couvrir le montant des frais de mission des Commissaires Techniques désignés par la FFSA.

Une fois déduit le montant des frais de mission des Commissaires Techniques, si le véhicule du concurrent est déclaré conforme, la caution sera retournée au concurrent par l'organisateur dans les 15 jours suivant la réception du rapport de vérification.

Si à l'issue des contrôles de stade 3, 4 ou 5 demandés par le Collège des Commissaires Sportifs qui ne seraient pas réalisés sur place, la voiture du concurrent est déclarée conforme, le montant des frais de mission des Commissaires Techniques désignés par la FFSA seront à la charge de celle-ci.

Dans tous les cas, les frais supportés par le concurrent au titre du démontage et remontage demeurent à la charge du concurrent.

Contrôles ordonnés par le Collège des Commissaires Sportifs

- En cas de démontage et/ou de contrôle ordonné/s par le Collège des Commissaires Sportifs, et hors toute réclamation, le concurrent :
 - si son véhicule est reconnu conforme, ne pourra solliciter aucun remboursement de quelque partie que ce soit ;
 - si son véhicule est non conforme, supportera les frais réels sans préjudice des sanctions disciplinaires qui pourront lui être appliquées.
- Il est précisé que l'organisateur conserve la possibilité de prévoir dans le règlement particulier de l'épreuve, un démontage systématique dans le cadre des prescriptions ci-dessus.

Tout concurrent ou pilote qui se sera opposé, soit à la suite d'une réclamation, soit à la demande du Collège, soit à celles menées conformément à l'article V. C, à toutes vérifications qui lui seraient demandées, sera traduit devant la commission de discipline de la FFSA, le refus de se soumettre aux vérifications demandées étant considéré comme une présomption de fraude.

Toutes les réclamations ci-dessus envisagées seront jugées d'urgence par le Collège des Commissaires Sportifs qui devra obligatoirement motiver sa décision et en informer le réclamant. En cas d'égalité des voix, la voix du Président du Collège des Commissaires Sportifs sera prépondérante. Le Collège des Commissaires Sportifs devra obligatoirement entendre les concurrents ou les pilotes intéressés avant de prendre une décision sur les réclamations déposées contre eux.

YOKOHAMA MOTORSPORTS

RALLYES ASPHALTE



TEAM ADREN
CHAMPIONNAT ASIE PACIFIQUE

LMP1



TEAM KONDO RACING
24 HEURES DU MANS 2003/2004

Circuits



TEAM YOKOHAMA ADREN

RALLYES ASPHALTE



TEAM FASCO-RIVKAT
COUPE DE FRANCE DES RALLIES

VHC.



PERE de TROY
VAINQUEUR DE LA CARRERA PANAMERICANA 2003

MONDRIAL



NICOLAS LAPORTE
VAINQUEUR DU GP DE F3 A MEXICO 2003

CIRCUIT / C. COTE

Slick

Pluie

CIRCUIT / RALLYE ASPHALTE / VHC

Pluie

Sec/Mixte/Pluie

Sec/Mixte

Sec/Mixte/Pluie

RALLYE TERRE

Terre

Terre



A005

du 13 au 18"



A006

du 13 au 18"



A021R

du 13 au 18"



A032R

du 10 au 17"



A048R

du 12 au 18"



A006T

du 15 au 18"



A035

du 13 au 15"



A035E

15"

NOUVELLES
DIMENSIONS

NOUVEAUTE

Accélérations, trajectoire idéale, freinage tardif, point de corde, réaccélération immédiate..., la gamme YOKOHAMA MOTORSPORT a été développée spécialement pour offrir aux passionnés du pilotage le maximum d'efficacité sur tous les terrains, dans toutes les conditions.

T.Y.M. FRANCE - BP 375 - 69746 GENAS - TEL. 04 78 900 111 - FAX 04 78 900 120 - E-MAIL : yokohama@yokohama.fr

Liste des revendeurs et news sur : www.yokohama.fr

F. VERIFICATIONS DANS LES COUPES DE MARQUE

Le règlement suivant est applicable à toutes les disciplines comportant des Coupes de Marque : dans le cadre de l'organisation des Coupes de Marque et de leur réglementation spécifique, le constructeur pourra proposer des vérifications techniques très détaillées, afin d'assurer la conformité des véhicules considérés. Les demandes de vérifications seront remises à la Direction de Course et entérinées par le Collège. Les vérifications pourront se faire le jour même, selon l'horaire de l'épreuve, ou au plus tard dans les cinq jours suivants et ceci sans incidence sur le déroulement de la remise des prix. Le Commissaire Technique responsable de la marque effectuant ce contrôle devra obligatoirement être un des commissaires techniques de l'épreuve. Dans le cas où ce contrôle ferait constater la non-conformité d'un véhicule, le constructeur devra transmettre le rapport au Président du Collège des Commissaires Sportifs dans les 5 jours, pour suite à donner.

Tout concurrent engagé dans une Coupe de Marque, dont la non conformité de la voiture au règlement technique de cette Coupe sera constatée et sanctionnée par une exclusion de ladite Coupe, sera également exclu du classement de l'épreuve.

VI. NUMEROS DE COURSE

Les chiffres formant le numéro de course seront de couleur noire sur un fond blanc rectangulaire. Le dessin des chiffres sera de type classique tel que reproduit ci-dessous :

1 2 3 4 5 6 7 8 9 0

Sur chaque véhicule, les numéros de course doivent être apposés aux endroits suivants :

- sur les portières avant ou à hauteur de l'habitacle du pilote ou sur les ailerons de chaque côté du véhicule ;
- sur le nez (capot avant) ou le toit du véhicule, lisibles de l'avant.

Pour les monoplaces

- la hauteur minimum des chiffres sera de 20 cm et la largeur du trait de chaque chiffre de 4 cm ;

Pour tous les autres véhicules

- la hauteur minimum des chiffres sera de 23 cm et la largeur du trait de chaque chiffre de 4 cm ;

Il est interdit d'attribuer des numéros commençant par 0.

En cas de mauvaise visibilité des numéros de course d'un véhicule, le responsable du chronométrage fera appel au Directeur de Course pour lui demander de mettre en demeure le concurrent afin que ses numéros soient lisibles. Sans résultat dans les délais impartis, le concurrent sera exclu de l'épreuve.

VII. PUBLICITE

La publicité sur les véhicules de compétition ainsi que sur les vêtements des pilotes, est admise dans toutes les épreuves organisées par les Associations Sportives affiliées à la FFSA.

Trois catégories de publicité peuvent être distinguées :

- Publicité FFSA,
- Publicité organisateurs d'épreuves,
- Publicité concurrents.

A. PUBLICITE FFSA

La FFSA a la possibilité de faire figurer dans le règlement (ou par additif au règlement au plus tard le 1^{er} décembre) de tous les Championnat, Coupe, ou Série de la FFSA une clause précisant les emplacements réservés à la publicité obligatoire FFSA (véhicules et combinaisons des pilotes). En aucun cas, cette publicité obligatoire FFSA ne peut être modifiée ou rachetée par les organisateurs d'épreuves ou les concurrents.

Le règlement (ou l'additif) du Championnat, Coupe, ou Série de la FFSA pourra imposer une interdiction de toute publicité concurrentielle des marques ou produits faisant l'objet de la publicité obligatoire FFSA.

B. PUBLICITE ORGANISATEURS D'EPREUVES

Les organisateurs sont autorisés à rechercher de la publicité collective pour les véhicules participant à leur épreuve.

Publicité obligatoire des organisateurs d'épreuves

Sous réserve que ces espaces ne soient pas utilisés par la publicité obligatoire FFSA, la publicité obligatoire des organisateurs sera placée exclusivement au-dessus et/ou au-dessous des numéros de course. Cette publicité devra s'insérer dans un espace total de 22 x 50 cm en haut et/ou en bas des numéros de course.

En cas d'impossibilité (monoplaces par exemple) la (les) bande(s) pourra (pourront) être placée(s) à proximité immédiate des numéros mais de façons à ne pas gêner la lecture par les chronométrateurs.

La publicité obligatoire ne pourra en aucun cas être rachetée par les concurrents.

Publicité facultative des organisateurs d'épreuves

Sous réserve que ces espaces ne soient pas utilisés par la publicité obligatoire FFSA, la publicité facultative des organisateurs sera placée exclusivement dans 2 bandeaux de 25 cm sur 10 cm de haut, apposés de chaque côté de la partie la plus haute du pare-brise (1 bandeau à droite et 1 bandeau à gauche).

En ce qui concerne les véhicules sans pare-brise, un seul bandeau de 25 cm x 20 cm de haut devra être apposé sur la partie du capot la plus rapprochée du pilote et perpendiculairement à l'axe longitudinal du véhicule.

Les organisateurs d'épreuves doivent préciser dans le règlement particulier (ou par additif 1 mois avant l'épreuve) de quelle publicité il s'agit (marque, produit, etc.). Les concurrents ont la faculté de refuser cette publicité. Le refus entraînera une majoration des droits d'engagement de 100 %.

Une publicité facultative ayant pour objet une marque ou un produit à l'évidence concurrentiels de celle du concurrent ne pourra pas faire l'objet de majoration pour le concurrent qui la refuserait.

Par ailleurs, il est rappelé que les concurrents qui ont accepté ou refusé cette publicité facultative sont placés sur un plan d'égalité pour l'application du règlement particulier de l'épreuve notamment en ce qui concerne l'attribution des prix.

C. PUBLICITE CONCURRENTS

Sous réserve de l'application des dispositions relatives à la publicité FFSA et à la publicité des organisateurs d'épreuves telles que prévues ci-dessus, les concurrents sont autorisés à apposer toutes publicités sur les véhicules et les combinaisons des pilotes, à condition qu'elles ne soient ni politique ni outrageante, et que, d'une manière générale, elles soient conformes aux dispositions légales en vigueur. Les concurrents sont habilités à traiter directement et librement avec les annonceurs. Leurs engagements réciproques devront respecter, dans leur application, les présentes dispositions et celles de la réglementation des disciplines.

Sont prohibés tous les panneaux publicitaires entraînant modification de carrosserie, du profil du véhicule ou faisant saillie.

Afin d'éviter les difficultés de lecture du chronométrage des épreuves de nuit, toute publicité lumineuse est interdite.

D. CONTROLE

Pour chaque épreuve, un officiel titulaire d'une licence de Commissaire Sportif, mais non membre du Collège, sera chargé de veiller à l'application des présentes dispositions. Sera interdit au départ tout véhicule ou pilote qui ne s'y conformerait pas.

Tout litige sera arbitré sans délai par le Collège des Commissaires Sportifs.

VIII. RECLAMATIONS

A. PROCEDURES GENERALES

Le droit de réclamation n'appartient qu'aux concurrents. Seul le concurrent ou son mandataire porteur d'un pouvoir écrit pourra déposer réclamation.

Un concurrent souhaitant adresser une réclamation à plus d'un concurrent doit présenter autant de réclamations qu'il y a de concurrents impliqués dans l'action concernée.

Les réclamations devront être faites par écrit et remises au Directeur de Course ou à un Commissaire Sportif, ou à défaut à un officiel FFSA. Elles devront être accompagnées d'une caution d'un montant de 620 Euros sous forme de chèque libellé à l'ordre de l'ASA organisatrice. Cette somme ne sera remboursée que si le bien-fondé de la réclamation a été reconnu.

La réclamation contre la validité d'un engagement doit être présentée au plus tard deux heures après la fermeture des opérations de vérifications.

Les réclamations contre une erreur ou une irrégularité commise au cours de l'épreuve, contre la non conformité des véhicules avec le règlement les régissant, contre le classement, devront être présentées au plus tard 30 minutes après l'affichage officiel des résultats.

En aucun cas, l'affichage de nouveaux classements à la suite d'une décision du Collège des Commissaires Sportifs ne constitue le point de départ d'un nouveau délai de réclamation sauf si ces nouveaux classements sont consécutifs à la correction d'une erreur imputable à l'organisation.

Il ne peut y avoir de réclamation contre une décision du Collège des Commissaires Sportifs.

Toute personne déposant une réclamation et toute personne visée par celle-ci devra être auditionnée par le Collège des Commissaires Sportifs. Les intéressés devront être convoqués en conséquence. Les Commissaires Sportifs devront s'assurer que les intéressés ont été personnellement touchés par la convocation.

Si une réclamation est déposée par un concurrent et que cette réclamation puisse avoir pour conséquence le démontage et le remontage de différentes parties d'un véhicule, il sera exigé du réclamant une caution fixée selon le barème défini à l'article V. E (vérifications finales).

La procédure de contrôle sera également identique à celle décrite dans cet article.

Le tarif horaire maximum de la main-d'œuvre en vigueur est de 45 Euros TTC.

Si la réclamation intéresse plusieurs des phases ci-dessus, le dépôt de caution sera calculé en additionnant les montants des sommes fixées pour chaque phase dans le tableau ci-dessus.

Les opérations de démontage et contrôle seront obligatoirement effectuées selon la procédure de contrôle décrite à l'article V. E (vérifications finales).

De plus, il est bien précisé aux concurrents :

- Si la réclamation est fondée, le réclamant est remboursé par l'organisateur sous 15 jours des sommes qu'il a déposées ; les frais de démontage, remontage et contrôle (déplacement des contrôleurs, location des locaux, analyses complémentaires, etc.) étant à la charge de la partie succombante, sans préjudice de toutes sanctions disciplinaires.
- Si la réclamation est reconnue sans fondement, le réclamant perd sa caution, le concurrent contrôlé est remboursé de ses frais réels liés au démontage et remontage dans la limite du montant de la caution versée, diminué le cas échéant des frais entraînés par le démontage et le contrôle, et sans pouvoir en aucun cas réclamer quelque somme que ce soit à quelque partie que ce soit.

B. ANALYSES DE CARBURANT

Procédure

- Prendre trois échantillons, de 1 litre minimum chacun :
 - Echantillon n° 1 pour 1ère analyse.
 - Echantillon n° 2 pour le concurrent.
 - Echantillon n° 3 pour la FFSA.
- L'organisateur, par l'intermédiaire de la FFSA, envoie son échantillon pour analyse dans un laboratoire agréé par la FFSA. Le laboratoire est autorisé à casser le sceau.
- Résultat conforme : la FFSA communique le résultat.
- Résultat non conforme au règlement : en cas de désaccord, le concurrent doit envoyer dans les trois jours son échantillon dans un laboratoire de son choix agréé par la FFSA et en informer la FFSA. Le laboratoire communiquera le résultat à la FFSA.
- Si ce résultat dépasse toujours la tolérance définie par deux analyses, en cas de désaccord, la FFSA envoie son échantillon dans un laboratoire agréé de son choix.
- Le calcul final est effectué en tenant compte de tous les résultats et le résultat communiqué.

À tout moment, au cours de l'épreuve, il devra être possible de prélever 3 litres minimum de carburant dans le réservoir faute de quoi, le concurrent sera exclu de l'épreuve.

Caution en cas de réclamation

- Recherche d'indice octane - RON :
Il devra être versé une caution de 800 Euros.

- Recherche des autres caractéristiques :
Il devra être versé une caution de **6 100** Euros puis une caution complémentaire permettant de couvrir les frais réels de la recherche qui sera décidée à réception du devis des laboratoires. Seuls les laboratoires agréés par la FFSA seront habilités à effectuer l'analyse du carburant prélevé, ainsi que les contre-analyses.

IX. APPELS

A. DROIT D'APPEL

Celui des concurrents pour lequel la décision du Collège des Commissaires Sportifs est défavorable peut faire appel de cette décision auprès du Tribunal d'Appel de la FFSA.

Procédure

- Lorsque la décision a été notifiée dans le cadre de l'épreuve :
 - Le concurrent doit déclarer par écrit dans l'heure qui suit la notification ou la publication de la décision, au Directeur de Course ou à un Commissaire Sportif, son intention de faire appel. Toutes les intentions d'appels régulièrement déclarées à l'intérieur du délai d'appel seront prises en considération par les Commissaires Sportifs sans aucune exception. Le concurrent doit joindre impérativement à cette déclaration d'intention d'appel une caution de 2 800 Euros qui sera encaissée par la FFSA et éventuellement restituée selon la décision qui sera prononcée par le Tribunal d'Appel National.
 - Le concurrent doit envoyer sa lettre d'appel en recommandé avec accusé de réception dans le délai de 2 jours francs à la FFSA.

- Lorsque la décision est notifiée, soit au concurrent en personne, mais hors le cadre de l'épreuve, soit par lettre recommandée avec accusé de réception, le concurrent dispose d'un délai de 2 jours francs à partir de la notification ou de la réception de la lettre recommandée avec accusé de réception pour adresser sa lettre d'appel en recommandé avec accusé de réception à la FFSA, accompagnée de la caution de 2 800 Euros.
Dans ce cas, la déclaration d'intention d'appel n'est donc plus exigible. Lorsque le Collège des Commissaires Sportifs est informé de l'intention d'un concurrent de faire appel, il doit suspendre le classement qui peut être mis en question, général, groupe et classe, et la remise des prix correspondants.

La décision de sanction du Collège des Commissaires Sportifs sera immédiatement exécutoire nonobstant appel lorsque seront en cause des problèmes de sécurité ou d'irrégularité dans l'engagement d'un concurrent pour participer à l'épreuve.

Toutefois, à titre de sauvegarde, en cas d'appel du concurrent, en dehors des cas susvisés (sécurité, irrégularité dans l'engagement), la sanction sera suspendue sans que le concurrent et le pilote puissent prétendre à la remise des prix ou au podium, ni apparaître au classement officiel final de l'épreuve, à une autre place que celle qu'entraînerait l'application de la sanction, sauf à obtenir gain de cause devant les juridictions d'appel, leurs droits étant alors rétablis. Les pénalités de passage et d'arrêt dans la voie des stands ne sont pas susceptibles d'appel.

B. EXPERTISE TECHNIQUE SUR VEHICULE SUITE A UN APPEL D'UNE DECISION DE SANCTION PRISE PAR LES COMMISSAIRES

Lors d'un appel contre une décision de non conformité d'un véhicule ou de l'une de ses pièces, les commissaires, selon la recommandation précise que leur donnera le Commissaire Technique délégué de la catégorie ou le Commissaire Technique responsable de l'épreuve, ordonneront une des deux mesures suivantes :

- Soit le démontage de la seule pièce litigieuse qui sera placée sous scellés,
- Soit, la mise sous scellés du véhicule si, pour les besoins de l'expertise, la pièce litigieuse devait restée fixée à la voiture.

Dans les deux cas, le Commissaire Technique délégué de la catégorie ou le Commissaire Technique responsable de l'épreuve prendra les mesures appropriées auprès du service technique de la FFSA pour qu'une expertise soit réalisée dans les plus brefs délais par un expert désigné par la FFSA

n'ayant pas officié lors de l'épreuve. Le rapport de cette expertise sera remis au service technique de la FFSA dès que possible.

C. CAUTION EN CAS D'APPEL INTERNATIONAL

Dans le cas où un licencié français souhaite faire appel d'une décision devant le Tribunal d'Appel de la FIA, il doit verser auprès de la Fédération Française une caution de 11 000 Euros.

D. APPEL FFSA

Le Comité Directeur FFSA peut faire appel de toutes décisions du Collège des Commissaires Sportifs lorsque viennent à se produire ou à se révéler un fait nouveau ou un élément inconnu des Commissaires Sportifs, de nature à faire naître un doute.

L'appel par le Comité Directeur FFSA devra être introduit dans le mois suivant la décision.

X. TABLEAU RECAPITULATIF DES RECLAMATIONS ET APPELS

	RECLAMATIONS	APPELS
	QUALITE	
	Le concurrent ou son mandataire qualifié (pouvoir en bonne forme)	
	DELAIS	
	Contre les classements : <ul style="list-style-type: none"> ▪ 30' après l'affichage des résultats Contre les engagements et les distances : <ul style="list-style-type: none"> ▪ 2 heures après la fin des vérifications. 	Déclaration d'intention d'appel : <ul style="list-style-type: none"> ▪ 60' après la publication de la décision et confirmation par lettre recommandée dans les deux jours.
	FORMES	
	PAR ECRIT	PAR ECRIT
	CAUTIONS	
- 1 - LES DROITS DES CONCURRENTS	620 € à l'ordre de l'ASA organisatrice	Appel national : 2 800 € à l'ordre de la FFSA Appel international : 11 000 € à l'ordre de la FFSA
	MOTIFS	
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Toute infraction aux règlements administratifs ou techniques, internationaux, nationaux, ou particuliers, tout comportement antisportif. ▪ Toute décision du Directeur de Course. 	Toute décision du Collège des Commissaires Sportifs.
	EFFET SUSPENSIF	
	Automatique, en ce qui concerne les résultats d'une épreuve.	CF Art.IX.A des prescriptions générales.
	DESTINATION	
	Directeur de Course ou son adjoint, à défaut un Commissaire Sportif ou un chargé des relations avec les concurrents.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Appel national : Commissaires Sportifs ▪ Appel international : FFSA
- 2 - LES DEVOIRS DES CONCURRENTS	OBLIGATION	
	Attendre, soit au PC, soit au tableau d'affichage officiel, soit au parc concurrents, non seulement la fin du délai de réclamation, mais aussi l'affichage du classement définitif ou la clôture du meeting.	
- 3 - LES DEVOIRS DES OFFICIELS	OBLIGATIONS DES COMMISSAIRES SPORTIFS	
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Convoquer le(s) intéressé(s). ▪ Statuer le plus rapidement possible. ▪ Publier la décision PAR AFFICHAGE, ART. 181 CSI et si possible la notifier à(aux) l'intéressé(s). 	
	OBLIGATIONS DES AUTRES OFFICIELS (DIRECTEUR DE COURSE, COMMISSAIRES SPORTIFS CHARGES DES RELATIONS)	
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Attendre la fin des délais à la Direction de Course et au tableau d'affichage. ▪ Accepter toute réclamation (ou toute déclaration d'intention d'appel) jusqu'à la clôture du meeting (car il appartient soit au Collège des Commissaires Sportifs, soit au Tribunal d'Appel National de statuer sur les irrecevabilités éventuelles) 	

XI. SIGNALISATION

Pendant toute la durée des épreuves, les concurrents sont tenus de se conformer aux signaux ci-après :

- Drapeau national : départ de l'épreuve.
- Drapeau rouge : signal d'arrêt absolu et immédiat à la disposition exclusive du Directeur de Course (en circuit, ce drapeau rouge se trouve à chaque poste, mais seul le Directeur de Course décide de sa présentation).
- Drapeau jaune 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 jaunes agités : réduisez votre vitesse, ne doublez pas et soyez prêt à changer de direction ou à vous arrêter. Un danger obstrue totalement ou partiellement la piste.
Les dépassements sont interdits entre le premier drapeau jaune et le drapeau vert déployé après l'incident.
- Drapeau bleu clair pendant les essais :
- Drapeau bleu clair immobile : un véhicule plus rapide est en train de vous rattraper. Cédez le passage.
- Drapeau bleu clair agité : un véhicule plus rapide s'apprête à vous doubler. Cédez le passage de toute urgence.
- Drapeau bleu clair pendant la course :
- Drapeau bleu clair immobile : vous allez être doublé par un véhicule ayant au moins un tour d'avance. Laissez-le passer.
- Drapeau bleu clair agité : laissez passer l'autre véhicule immédiatement. Vous risquez maintenant une pénalité.
- Drapeau jaune à bandes rouges verticales : surface glissante quelle qu'en soit la cause. Changement d'adhérence.
- Drapeau blanc immobile : vous allez rattraper un véhicule beaucoup plus lent.
- Drapeau blanc agité : vous allez peut-être être sérieusement gêné par un véhicule beaucoup plus lent.
- Drapeau vert : retour de la piste à son état d'origine.
- Drapeau noir accompagné d'un numéro blanc : signal d'arrêt pour le véhicule portant ce numéro.
- Drapeau à triangles noirs et blancs : dernier avertissement avant la mise hors course pour conduite non sportive.
- Drapeau noir à disque orange : grave incident (perte d'un élément mécanique ou de carrosserie, véhicule en feu, etc.) ne semblant pas être décelé par le pilote. Arrêt obligatoire au stand au prochain passage.
- Drapeau à damier noir et blanc : signal d'arrêt en fin de course ou d'épreuve de classement.

XII. PRIX

En cas de distribution des prix basée sur des critères de nombre, le nombre de base doit être le nombre de partants.

- Dans les groupes comportant moins de 5 partants, 50 % des prix prévus au groupe seront distribués.
- Dans les classes comportant moins de 5 partants, 50 % des prix prévus à la classe seront distribués.

XIV. ANNEXES

1. Règlement médical
2. Règlement disciplinaire
3. Règlement du Tribunal d'Appel National

REGLEMENTATION MEDICALE FFSA

1. LA CONDITION PHYSIQUE

1.1. LE CONTROLE PREALABLE

Tout pilote ou coéquipier qui souhaite obtenir une licence permettant de participer à une épreuve de sport automobile doit se soumettre à un contrôle médical annuel.

1.1.1. Pour les titres de participation compétition

Toute demande de titre de participation compétition devra être accompagnée d'un certificat médical de non contre-indication à la pratique de la compétition concernée. Il devra être établi par un docteur en médecine inscrit au tableau de l'Ordre des Médecins et daté de moins de 6 mois.

1.1.2. Pour les licences pratiquants (concurrents conducteurs)

L'utilisation de la fiche médicale délivrée par la FFSA est obligatoire.

Les règles déontologiques concernant le secret professionnel devront être respectées.

Peuvent remplir la fiche médicale :

- S'il s'agit d'une première demande de licence, et en application des dispositions de l'arrêté du 28 avril 2000 relatif à la loi n°99-223 du 23 mars 1999 :
 - un titulaire du Certificat d'Etudes Spéciales de Biologie et de Médecine du Sport ou d'une Capacité de Médecine du Sport ou encore d'un équivalent reconnu par le conseil de l'Ordre des Médecins,
 - également un membre de la commission médicale ou un membre du groupe de travail médical "karting" FFSA ou un médecin fédéral régional FFSA auto ou karting, le cas échéant.
 - Les demandeurs de première licence devront également subir un examen complet de la vue auprès d'un ophtalmologiste qualifié, examen qui devra obligatoirement comporter :
 - la mesure de l'acuité visuelle, l'étude de la vision des couleurs,
 - la détermination du champ de vision, l'étude de la vision binoculaire,
 - un test d'éblouissement,
 - une recherche des troubles auditifs et vestibulaires (test de Fukuda conseillé).

Les résultats de ces examens complémentaires seront annexés à la fiche médicale.

- S'il s'agit d'un renouvellement de licence :
 - soit un titulaire du Certificat d'Etudes Spéciales de Biologie et de Médecine du Sport ou d'une Capacité de Médecine du Sport ou encore d'un équivalent, reconnu par le conseil de l'Ordre des Médecins,
 - soit un membre de la commission médicale ou un membre du groupe de travail médical «karting» FFSA ou un médecin fédéral FFSA (auto ou karting, le cas échéant),
 - soit un généraliste régulièrement inscrit à un tableau de l'Ordre des Médecins.

Une fois la fiche médicale dûment rédigée, le médecin examinateur devra remplir le certificat médical inclus dans la demande de licence.

1.1.3. Les critères d'aptitude ou de non aptitude sont les suivants :

- *Acuité visuelle*
Avant ou après correction d'au moins 9/10èmes à chaque œil ; admis 10/10 et 8/10èmes.
Les verres de contact sont admis, à condition qu'ils aient été portés depuis au moins 12 mois, et chaque jour pendant une durée significative et que l'ophtalmologiste les certifie appropriés à la course automobile.
- *Vision des couleurs*
En cas d'anomalie, pas d'erreur, dans la perception des couleurs des drapeaux utilisés lors des compétitions automobiles, recours à la Table d'Ishihara et en cas d'erreur, au test de Farnsworth ou système analogue.
- *Vision nocturne normale (test d'éblouissement)*

Cas particuliers

Tout candidat à une licence de pilote ayant une acuité visuelle diminuée et non corrigible portant sur un seul œil et ayant obligatoirement une acuité visuelle controlatérale égale ou supérieure à 10/10^{èmes}, peut être admis après examen d'un ophtalmologiste et avis du médecin fédéral régional, sous les conditions suivantes :

- champ de vision statique : de 120° au minimum ; les 20° centraux doivent être indemnes de toute altération ;
 - vision stéréoscopique : fonctionnelle. En cas d'anomalie, recours aux tests de Wirth, de Bagolini (verres striés ou tests analogues) ;
 - état du fond de l'œil excluant une rétinopathie pigmentaire ;
 - lésion strictement unilatérale, ancienne ou congénitale.
- *Pour le cœur et l'appareil circulatoire*
L'hypertension permanente non contrôlée, l'infarctus du myocarde en évolution, les coronarites avec manifestations cliniques, les valvulopathies ou affections cardiaques graves ou décompensées, les troubles de conduction sévères sont, en principe, incompatibles avec la compétition automobile, chaque cas particulier pouvant cependant être examiné par la commission médicale.
Tout pilote âgé de 45 ans ou plus doit subir tous les deux ans une épreuve maximale d'effort.
 - *Pour l'appareil locomoteur*
Limitation fonctionnelle des articulations des mains supérieure à 50 % et affectant en même temps deux ou plusieurs segments d'un même côté.
Les amputations, en général, ne sont pas tolérées. En ce qui concerne la main, l'amputation totale du pouce est éliminatoire.
Lorsque la fonction d'opposition (pince) est conservée, la licence peut être accordée.
Les prothèses orthopédiques fonctionnelles, en principe admises, sont soumises à l'appréciation du médecin fédéral régional.
La limite fonctionnelle des grandes articulations, lorsqu'elle existe, doit être inférieure à 50 %.
 - *Le diabète insulino dépendant* correctement suivi n'est pas une contre-indication ; sous condition de l'envoi au médecin fédéral national du schéma de traitement et de l'engagement pour le sujet concerné de signaler son cas au médecin-chef de l'épreuve à laquelle il participe.
 - *L'épilepsie* avec manifestation clinique est une contre-indication absolue.
 - *Toute autre pathologie physique ou psychique* décelée par le médecin examinateur doit motiver l'avis du médecin fédéral national.

1.1.4. Les cas limites ou litigieux sont soumis à l'appréciation de la commission médicale, qui en réfère au Comité Directeur FFSA.

1.1.5. Catégories d'âge

Les normes médicales sont identiques, aucun examen lié à l'âge n'est prévu.

1.1.6. Mesures particulières en faveur des handicapés physiques

Les critères énumérés ci-dessous étant respectés, la FFSA peut délivrer :

a) Une licence internationale concurrent-conducteur restrictive

Elle est réservée aux handicapés physiques par blessures ou infirmité, à l'exclusion des maladies et des troubles de la vue éliminatoires et permet pour les licenciés "auto" de participer à toutes les épreuves dont le départ est donné séparément à chaque concurrent.

Pour toute participation à une épreuve se déroulant à l'étranger, les autorisations de la FFSA et de l'Autorité Sportive Nationale de l'Organisateur sont nécessaires.

Par dérogation à cette règle, certains titulaires de la licence internationale concurrent-conducteur restrictive pourraient participer à des compétitions sur circuit, avec départ groupé, à l'exception des monoplaces de formules internationales :

- s'il s'agit de pilotes qui, avant leur handicap, auraient figuré sur une liste de notoriété FFSA et/ou FIA ou titulaires d'un palmarès de valeur, et qui restent capables, malgré leur handicap, de performances chronométriques valables ;

- s'il s'agit d'handicapés ayant suivi le stage d'une école de pilotage, et capables de performances comparables à celles des pilotes valides issus de la même école ;
- les demandes de dérogation, dûment motivées, devront être présentées par le comité régional du pilote concerné et adressées à la FFSA. Elles seront soumises à l'approbation conjointe de la commission médicale et du Comité Directeur FFSA.

Examen médical

Evaluation des possibilités physiques du postulant à l'aide de la fiche médicale nationale annuelle d'aptitude. Cette fiche devra être remplie :

- soit par le médecin fédéral régional FFSA du Comité Régional du postulant,
- soit par un membre de la commission médicale FFSA.

Examen du véhicule

Evaluation des modifications éventuelles apportées au véhicule par un Commissaire Technique FFSA.

Examen de conduite et de sécurité

Sous le contrôle d'un Commissaire Sportif FFSA sport automobile et/ou d'un moniteur d'Ecole de Pilotage agréé, en présence :

- soit du médecin fédéral régional FFSA du Comité Régional du postulant,
- soit d'un membre de la commission médicale FFSA,

il sera pratiqué un exercice de pilotage :

- soit sur un circuit,
- soit en tout autre endroit approprié.

Par ailleurs, il sera procédé à une évaluation chronométrée des possibilités du postulant de s'extraire seul de son véhicule, de passer de la position assise à la position suspendu. Allongé sur le dos, de pouvoir s'extraire verticalement à l'aide d'un bras, et de la même façon pouvoir sortir latéralement.

b) Une licence nationale concurrent-conducteur karting H

Elle est réservée aux handicapés physiques par blessures ou infirmité, à l'exclusion des maladies et des troubles de la vue éliminatoires et permet pour les licenciés "karting" de participer sans restriction aux épreuves inscrites au calendrier de la FFSA.

Elle est exclusivement réservée aux utilisateurs de kart avec embrayage et avec démarreur.

Examen médical

Evaluation des possibilités physiques du postulant à l'aide de la fiche médicale nationale annuelle d'aptitude. Cette fiche devra être remplie :

- soit par le médecin fédéral régional de la Commission Régionale karting du postulant,
- soit par un membre du groupe de travail "karting" de la commission médicale de la FFSA.

Examen du véhicule

Le matériel doit être contrôlé par un Commissaire Technique international afin de vérifier la pertinence et la sécurité des éventuelles adaptations.

Afin de repérer avec plus de facilité le pilote handicapé, il sera apposé un sigle au niveau de la plaque arrière ; une information sera faite lors du briefing.

Examen de conduite et de sécurité

Un roulage doit être réalisé devant un Commissaire Sportif international pour vérifier le comportement en piste en présence :

- soit du médecin fédéral régional de la Commission Régionale Karting du postulant,
- soit d'un membre du groupe de travail "karting" de la commission médicale de la FFSA.

Il sera pratiqué un exercice de pilotage :

- soit sur un circuit,
- soit en tout autre endroit approprié.

c) Une licence régionale concurrent conducteur restrictive

Elle est réservée aux handicapés physiques par blessures ou infirmité, y compris les troubles de la vue éliminatoires.

Elle ne permet, en aucun cas, de conduire un véhicule pendant le déroulement d'une compétition.

Examen médical

Évaluation des possibilités physiques du postulant à l'aide de la fiche médicale nationale annuelle d'aptitude. Cette fiche devra être remplie :

- soit par le médecin fédéral régional FFSA du Comité Régional du postulant,
- soit par un membre de la commission médicale FFSA.

Examen de sécurité

Sous le contrôle d'un Commissaire Sportif FFSA sport automobile et/ou d'un moniteur d'École de Pilotage agréé et en présence :

- soit du médecin fédéral régional FFSA du Comité Régional du postulant,
- soit d'un membre de la commission médicale FFSA.

Il sera procédé à une évaluation chronométrée des possibilités du postulant de s'extraire seul de son véhicule, de passer de la position assise à la position suspendue. Allongé sur le dos, de pouvoir s'extraire verticalement à l'aide d'un bras, et de la même façon pouvoir sortir latéralement.

Une fois tous ces documents établis et ces tests pratiqués :

Pour l'auto

La commission médicale FFSA ou à défaut le médecin fédéral national proposeront au Comité Directeur qui aura également à apprécier les qualités de pilotage de l'intéressé et la conformité des modifications techniques apportées à son véhicule, la délivrance ou non de la licence.

Pour le karting

Il sera pratiqué de la même façon, mais après avis préalable du groupe de travail "karting" de la commission médicale FFSA ou à défaut de son Président.

1.2. LE CONTROLE SUPPLEMENTAIRE DESTINE AUX SPORTIFS DE HAUT NIVEAU

1.2.1. La FFSA organise une surveillance médico-sportive spécifique.

Doivent s'y conformer :

- a) les pilotes Elites figurant sur la liste établie chaque année à cet effet par la FFSA,
- b) les pilotes de "haut niveau" annuellement désignés par le ministère de la jeunesse et des sports et qui ne figureraient pas sur la liste explicitée en a).

Toutes les personnes figurant sur les listes a) ou b) subissent dans l'année, au moins un bilan tel qu'il est décrit ci-dessous :

- Un interrogatoire portant sur les antécédents, les médicaments éventuellement prescrits à l'intéressé ;
- Un examen clinique de repos comprenant en particulier des données anthropométriques et une étude de l'appareil locomoteur ;
- Un entretien diététique et une évaluation psychologique ;
- Un examen biologique (3 prélèvements par an) :

Le premier prélèvement sanguin se compose au minimum de :

- Numération formule sanguine,
- Vitesse de sédimentation des hématies,
- Hémoglobininémie plasmatique plaquettes caractéristiques érythrocytaires,
- Bilan électrolytique,
- Créatinine et acide urique,
- Glucose,
- Cholestérol HDL triglycérides,
- Ferritine et fer sérique.

Les prélèvements suivants pourront comporter un nombre d'examen réduits :

- NFS/VS, Hémoglobininémie plasmatique, plaquettes, caractéristiques érythrocytaires ;
- Un examen électrocardiographique de repos :
 - Un test d'effort type Ruffier,
 - Une épreuve d'effort maximale avec profil tensionnel et calcul de la VO₂ MAX,
 - Une épreuve fonctionnelle respiratoire comprenant au moins une courbe débit/volume.
- Un examen dentaire complété d'un examen panoramique radiologique lors de la première visite de haut niveau une échographie cardiaque ;
- Un examen de dépistage des troubles oculaires :
 - Acuité visuelle,
 - Champs de vision,
 - Vision binoculaire,
 - Vision des couleurs,
 - Vision nocturne.

- Un examen de dépistage des troubles auditifs et vestibulaires (test de Fukuda conseillé) ;
- Une recherche de l'albumine et du sucre dans l'urine ;
- Des tests plus spécifiques au Sport Automobile, en particulier tests ophtalmologiques, étude des effets de l'accélération et de la décélération (sur le plan hémodynamique notamment) etc., pourront être pratiqués.

EN CE QUI CONCERNE LES PILOTES DE LA LISTE A

Le premier bilan annuel sera habituellement effectué par le médecin fédéral national qui pourra éventuellement désigner d'autres médecins pour le seconder.

Il sera normalement pratiqué dans le centre médico sportif ayant passé convention avec la FFSA et choisi par le médecin fédéral national. Toutefois, pour des cas particuliers laissés à l'appréciation conjointe du DTN et du médecin fédéral national, ce premier bilan pourra être pratiqué dans les conditions prévues pour les pilotes de la liste B.

Dans tous les cas, les bilans répétitifs exigés par la loi pourront être pratiqués dans tout centre médico sportif ayant passé convention avec la FFSA.

EN CE QUI CONCERNE LES PILOTES DE LA LISTE B

Les bilans sont effectués dans un centre médico-sportif agréé ayant passé convention avec la FFSA.

Pour A comme pour B, les résultats des bilans médicaux devront être transmis au médecin fédéral national.

1.2.2. A l'intention des membres des Equipes de France et du pôle de formation

La FFSA organise une préparation particulière, physique et psychologique, sous forme de stages médico-sportifs (ouverts également à l'élite), de suivi médical, d'évaluation et d'amélioration de l'état de forme, sur le terrain ou dans les centres de formation éventuels.

Un protocole particulier établi à cet effet sera joint au présent document.

1.3. LE CONTROLE ANTIDOPAGE

Le règlement particulier de la FFSA est joint en annexe. Il s'applique à toutes les disciplines, Karting compris.

1.4. LE CONTROLE DE L'ALCOOLEMIE

Au cours d'une épreuve automobile ou de karting et à la demande des autorités sportives, tout licencié peut éventuellement faire l'objet, sur place, d'un examen médical motivé par son comportement, son état de santé, ou du fait d'éléments d'information portés à la connaissance des autorités sportives.

Au terme de cet examen, qui le cas échéant peut s'accompagner d'un contrôle de l'imprégnation éthylique, les autorités sportives prendront les décisions qui s'imposent, après avis du médecin examinateur présent sur le terrain.

Dans le cadre de la pratique d'un contrôle d'imprégnation éthylique, celui-ci sera effectué à l'aide d'un éthylomètre homologué.

Après constatation par le médecin examinateur d'une inaptitude à prendre le départ, caractérisée par un taux d'imprégnation supérieur à 0,25 mg par litre d'air expiré, le médecin rédigera et transmettra un rapport à la direction de course.

Si le licencié le demande, et à titre de contre-expertise, il pourra être procédé, immédiatement après le premier contrôle, à une seconde lecture précédée de la remise à zéro et du test de l'appareil.

Chaque lecture du taux indiqué par l'éthylomètre devra être transcrite sur un document signé par le médecin et contresigné par la personne contrôlée.

Sur la base du rapport médical, le Directeur de Course (ou le Directeur d'Epreuve) prendra toute mesure utile.

1.5. LE CONTROLE APRES UNE MALADIE OU UN ACCIDENT

Les pilotes accidentés au cours d'une épreuve automobile ou blessés à l'occasion d'autres activités devront subir une visite médicale attestant de leur guérison, ou consolidation, avant d'être autorisés à recourir.

Cette mesure sera appliquée systématiquement aux licenciés pour toute déclaration faite à la Mutuelle du Mans Assurances indiquant une incapacité supérieure à dix jours.

Les intéressés devront envoyer sans délai leur licence à la FFSA qui la leur retournera dès réception de l'attestation de guérison ou consolidation.

Le cas échéant et après consultation soit de la commission médicale, soit du médecin fédéral national, la FFSA se réserve le droit de soumettre l'intéressé à une nouvelle visite médicale qui devra être effectuée suivant les modalités de contrôle médical annuel.

Les licenciés sont tenus d'indiquer à la commission médicale de la FFSA toute modification qui surviendrait dans leur état de santé.

1.6. PROCESSUS DE DEMANDE D'AUTORISATION D'USAGE A DES FINS THERAPEUTIQUES POUR LES COURSES FIA

Pour un conducteur souhaitant participer à une course inscrite au calendrier FIA, une autorisation d'usage à des fins thérapeutiques peut être accordée pour qu'il puisse utiliser une substance ou méthode interdite telle que définie dans la liste des interdictions publiée par l'Agence Mondiale Antidopage.

Cette autorisation devra être demandée dans les conditions fixées au règlement FIA relatif à l'autorisation d'usage à des fins thérapeutiques, pris en application de l'annexe L du Code Sportif International, chapitre II, Article 4.1.2.

2. L'ORGANISATION DES SECOURS

Elle recouvre toutes les disciplines du sport automobile. Les obligations qui en résultent ne remplacent pas mais complètent les mesures qui pourraient par ailleurs être imposées par les pouvoirs publics.

D'autre part, pour les épreuves comptant pour un championnat FIA, il y a lieu de se référer aux prescriptions de l'annexe H chapitre 9 du Code Sportif International de la FIA et pour le karting de la réglementation médicale de l'annexe H de la Commission Internationale du Karting.

2.1. LES COURSES DE COTE ET LES RALLYES

Un médecin-chef est toujours obligatoire. Il doit être inscrit au tableau de l'Ordre des Médecins ; en cas de force majeure, il pourra être remplacé.

Le choix du personnel et les moyens matériels de secours doivent être placés sous sa responsabilité et dans tous les cas soumis à son approbation.

Pour les Championnats de France, il devra figurer sur la liste des médecins-chefs établie par la commission médicale. Son nom devra également être porté sur le règlement de l'épreuve.

2.1.1. Les rallyes

Le médecin-chef est à la Direction de Course ou en liaison permanente avec elle.

Un système de transmission propre au service médical est vivement conseillé. A défaut, ce dernier doit pouvoir avoir accès au service de transmission propre à la course.

- Pour les parcours de liaison, il est conseillé de prévoir une voiture balai avec un médecin à bord.
- Pour les parcours chronométrés dits "Epreuves Spéciales" :
 - la présence d'au moins un docteur en médecine inscrit au tableau de l'Ordre des Médecins ;
 - la présence d'au moins une ambulance permettant la ventilation et l'aspiration,
 - Pour les rallyes comptant pour le Championnat de France,
 - Un médecin spécialiste en anesthésie-réanimation chirurgicale ou réanimation médicale ou éduqué dans les services mobiles d'urgence et de réanimation et ayant acquis une formation à la prise en charge des urgences soit par une qualification universitaire, soit par une expérience professionnelle d'au moins un an dans le domaine de l'urgence et de la réanimation. (Cette disposition est conseillée dans les autres rallyes.)

2.1.2. Les courses de côte

Le médecin-chef est auprès du Directeur de Course ou en liaison permanente avec lui.

Un système de transmission propre au service médical est vivement conseillé. A défaut, ce dernier doit pouvoir avoir accès au service de transmission propre à la course.

Deux ambulances, au minimum, permettant la ventilation et l'aspiration.

Pour les courses de côte comptant pour le Championnat de France de la Montagne, la présence d'un médecin spécialiste en anesthésie-réanimation chirurgicale ou réanimation médicale ou éduqué dans les services mobiles d'urgence et de réanimation et ayant acquis une formation à la prise en charge des urgences soit par une qualification universitaire, soit par une expérience professionnelle d'au moins un an dans le domaine de l'urgence et de la réanimation est obligatoire. Une équipe d'extraction est conseillée.

- 2 1 3.** Tant pour les courses de côte que pour les rallyes, dans la mesure où le public est admis à titre payant à se tenir aux abords d'une route empruntée par les concurrents, un poste de secours "public" est obligatoire.

stand21®

Racewear



12, rue des Novalles 21240 TALANT / DIJON
Tél: (33) (0) 380 539 221 Fax: (33) (0) 380 539 230
www.stand21.fr

L'INNOVATION LA PLUS IMPORTANTE
POUR LA SÉCURITÉ
DEPUIS LE CASQUE
ET LA COMBINAISON ANTI-FEU !



Plus
de 12 modèles
disponibles !

hans engineered by
stand21®
HEAD AND NECK SUPPORT®
Racewear

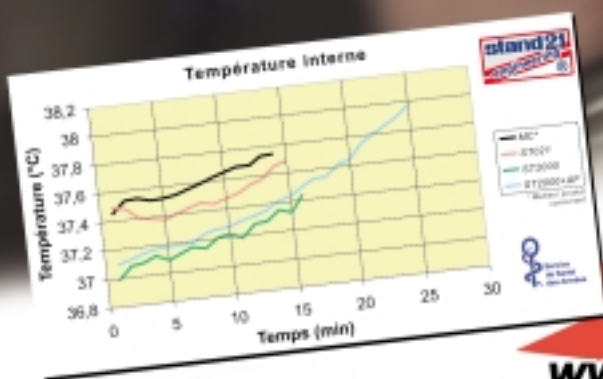
	10° Pro	20° Pro	20° Hi-Tech	25° Pro	30° Pro	30° Hi-Tech	40° Hi-Tech
SMALL							
MEDIUM	•	•	•	•	•	•	•
LARGE		•	•		•	•	

HEAT STRESS* : LE GROS PROBLÈME
DES PILOTES DE COURSE

* Stress thermique



Stand 21 Engineering, avec le concours d'une équipe médicale reconnue, vous apporte la solution !



DEGOUVREZ
LA NOUVELLE
COMBINAISON
RESPIRANTE
ST 3000



www.stand21.fr

SAFETY AND QUALITY... IT MEANS EVERYTHING TO US!

2.2. LES CIRCUITS

Les dispositions énumérées ci dessous s'appliquent totalement ou partiellement à toutes les épreuves sur circuit, y compris les épreuves sur glace, sur terre ou empruntant partiellement une portion de terre.

2.2.1. Les circuits asphaltés

Sont obligatoires

- Un contrôle médical des nouveaux circuits permanents :
Avant la délivrance du premier permis d'organiser FFSA, le médecin fédéral national devra être consulté à propos des points suivants :
 - accès à la piste et voies d'évacuation prévus pour les véhicules de secours,
 - implantation et plans d'un centre médical permanent.

- Pour les épreuves hors championnat, un médecin-chef inscrit au tableau de l'Ordre des Médecins. Le choix du personnel et les moyens matériels de secours doivent être placés sous sa responsabilité et dans tous les cas soumis à son approbation.
Pendant les essais officiels et la course, il est à la Direction de Course ou en liaison permanente avec elle ; en cas de force majeure, il pourra être remplacé.

- Pour les championnats FFSA, un médecin-chef inscrit sur la liste établie par la commission médicale ; son nom devra également être porté sur le règlement de l'épreuve.
Un système de transmission propre au service médical est vivement conseillé. A défaut, ce dernier doit pouvoir avoir accès au service de transmission propre à la course.
Au moins un médecin spécialiste en anesthésie-réanimation chirurgicale ou réanimation médicale ou éduqué dans les services mobiles d'urgence et de réanimation et ayant acquis une formation à la prise en charge des urgences soit par une qualification universitaire, soit par une expérience professionnelle d'au moins un an dans le domaine de l'urgence et de la réanimation, à l'exception des compétitions internationales, le médecin-chef et le médecin spécialiste peuvent être la même personne.

- Au moins deux ambulances.

- Des véhicules d'intervention médicale.
Au moins une voiture médicale d'intervention rapide (casques, combinaisons et pilote expérimenté sont recommandés). Ce véhicule doit être capable d'effectuer le 1er tour de chaque épreuve derrière le peloton ; présence à bord, avec le matériel approprié, d'un médecin spécialiste en anesthésie-réanimation chirurgicale ou réanimation médicale ou éduqué dans les services mobiles d'urgence de réanimation et ayant acquis une formation à la prise en charge des urgences soit par une qualification universitaire, soit par une expérience professionnelle d'au moins un an dans le domaine de l'urgence et de la réanimation.

- Une structure de soins intensifs.
 - un module capable d'être utilisé à la fois pour les soins courants et les soins intensifs sous forme de structure provisoire (par ex. tente, éléments démontables) ou d'ambulance "REANIMATION" (ou de centre permanent) ;
 - pour tout Championnat de France, un centre permanent ; il doit être homologué par le médecin fédéral national ou son représentant.

- Une équipe d'extraction.
Au moins une équipe pour toutes les épreuves comptant pour un Championnat de France ; fortement conseillée dans les autres cas.
Elle doit être conforme au cahier des charges décrit ci-dessous :
 - Composition 6 personnes, dont un médecin :
 - soit faisant partie de l'équipe,
 - soit désigné pour l'accompagner à l'occasion d'une intervention.
Dans ce cas, ce médecin doit être spécialiste en anesthésie-réanimation chirurgicale ou réanimation médicale ou éduqué dans les services mobiles d'urgence et de réanimation et ayant acquis une formation à la prise en charge des urgences soit par une qualification universitaire, soit par une expérience professionnelle d'au moins un an dans le domaine de l'urgence et de la réanimation.

- **Matériel :**
 - un extracteur vertébral,
 - un matelas coquille,
 - un collier cervical,
 - une planche d'extraction,
 - ciseaux ou couteaux.
- **Tenue :**
 - combinaison simple, portant la mention "EXTRACTION" dans le dos,
 - chaussures pratiques type "basket",
 - gants.
- **Véhicule**
Un seul véhicule pour l'équipe et son matériel, type monospace.
- **Mission**
Porter assistance et extraire de sa voiture tout pilote qui n'en sort pas spontanément après un accident ou une sortie de route.
- **Entraînement**
Indispensable et obligatoire : un exercice devra se dérouler à l'occasion de chaque épreuve où est présente une équipe d'extraction.
- **Validation**
Toutes les équipes d'extraction doivent être, au moins tous les 2 ans, contrôlées par la commission médicale FFSA. A cette fin, un stage national est prévu chaque année, avant le début de la saison sportive. Des stages régionaux pourront également être organisés.

2.2.2. Rallycross et épreuves sur glace

Pendant les essais officiels et la course, un médecin-chef inscrit au tableau de l'Ordre des Médecins. Il est à la direction de course ou en liaison permanente avec elle ; en cas de force majeure, il pourra être remplacé.

Le choix du personnel et les moyens matériels de secours doivent être placés sous sa responsabilité et dans tous les cas soumis à son approbation.

Un système de transmission propre au service médical est vivement conseillé. A défaut, ce dernier doit pouvoir avoir accès au service de transmission propre à la course.

Au moins deux ambulances.

Un véhicule médicalisé adapté au terrain (ce peut être celui du Directeur de Course) avec présence à bord, avec le matériel approprié, d'un médecin spécialiste en anesthésie-réanimation chirurgicale ou réanimation médicale ou éduqué dans les services mobiles d'urgence de réanimation et ayant acquis une formation à la prise en charge des urgences soit par une qualification universitaire, soit par une expérience professionnelle d'au moins un an dans le domaine de l'urgence et de la réanimation. A l'exception des compétitions internationales, le médecin-chef et le médecin spécialiste peuvent être la même personne.

Pour les rallycross du Championnat de France

Un module capable d'être utilisé à la fois pour les soins courants et les soins intensifs sous forme de structure provisoire (par ex. tente, éléments démontables) ou d'ambulance "REANIMATION" (ou de centre permanent).

2.2.3. Autres épreuves sur circuit non ou partiellement asphalté

Un docteur en médecine inscrit au tableau de l'Ordre des Médecins ; en cas de force majeure, il pourra être remplacé.

Le choix du personnel et les moyens matériels de secours doivent être placés sous sa responsabilité et dans tous les cas soumis à son approbation.

Il devra disposer d'un véhicule adapté au terrain, ce véhicule pouvant être celui du Directeur de Course.

Au moins deux ambulances.

2.2.4. Le karting

(Rappel : pour les épreuves internationales, se référer à la réglementation médicale de la CIK)

Un docteur en médecine inscrit au tableau de l'Ordre des Médecins ; en cas de force majeure, il pourra être remplacé.

Au moins deux ambulances.

L'une d'entre elle doit avoir à son bord un matelas coquille, des attelles gonflables et le nécessaire pour poser une perfusion d'attente ; une compétition interrompue ne peut reprendre sans qu'elle soit présente.

2.2.5. Un plan de secours

Pour toutes les épreuves comptant pour un Championnat de France sur circuit, quelque soit son revêtement.

2.2.6. Des dispositions pour le public

Dans tous les cas où le public est admis à titre payant, au moins un poste de secours par enceinte.

2.3 SLALOMS, EPREUVES D'ACCELERATION, REGULARITE ET TRIALS 4X4

Un docteur en médecine inscrit au tableau de l'Ordre des Médecins pendant l'épreuve et les éventuels essais.

Une ambulance.

Dans le cas où l'organisateur prévoit un médecin spécialisé en médecine d'urgence, l'ambulance pourra être une ambulance de secouriste à condition d'être en liaison téléphonique avec le centre de secours le plus proche. Le départ de l'ambulance et/ou du médecin implique que l'épreuve doit être arrêtée jusqu'au rétablissement complet du dispositif.

Dans tous les cas où le public est admis à titre payant, un poste de secours devra être opérationnel.

3. INFORMATIONS PRATIQUES

3.1 INSTRUCTIONS EN CAS D'ACCIDENT

L'imprimé type de rapport d'accident est envoyé par la FFSA aux organisateurs d'épreuve, avec le rapport de clôture.

Aviser la FFSA par fax, dans les meilleurs délais :

- a) en cas d'hospitalisation ;
- b) en l'absence d'hospitalisation si un contrôle médical est jugé nécessaire avant la reprise de la compétition.

Note : S'il s'agit d'un accidenté dont la licence a été délivrée par une ASN étrangère, la FFSA :

- dans le cas (a) : avisera l'ASN concernée ;
- dans le cas (b) : avisera la FIA.

3.2 APPLICATIONS SUR LE TERRAIN

Pour les épreuves où la présence d'un médecin-chef est requise, ce dernier organise le service médical sous sa propre responsabilité en accord avec l'organisateur et les autorités sportives.

Il se charge du recrutement du personnel médical et paramédical et en assure la mise en place.

Il collecte le matériel de secours destiné à assurer les premiers soins, en particulier pour les détresses circulatoires et ventilatoires.

A titre indicatif, on pourra se référer à l'annexe H du Code Sportif International de la FIA chapitre 9.3.

L'organisateur doit lui fournir toute l'assistance matérielle nécessaire.

En cas d'intervention sur le terrain, seul et après concertation, le Directeur de Course ou le Directeur d'Epreuve est habilité à déclencher les secours.

REGLEMENT DISCIPLINAIRE FFSA

ARTICLE 1.

Le présent règlement est établi en application de l'article 10 des statuts de la FFSA et conformément au décret n° 2004-22 du 7 janvier 2004 pris pour l'application de l'article 16 de la loi n° 84-610 du 16 juillet 1984 et relatif à l'agrément des fédérations sportives, aux dispositions obligatoires des statuts des fédérations sportives agréées et à leur règlement disciplinaire type.

Le présent règlement remplace le règlement du 30 juin 1997.

Le présent règlement ne s'applique pas à l'exercice du pouvoir disciplinaire en matière de lutte contre le dopage qui fait l'objet d'un règlement particulier.

ARTICLE 2.

Les sanctions applicables aux associations sportives affiliées à la FFSA, aux membres licenciés de ces associations et aux membres licenciés de la FFSA doivent être choisies parmi les mesures ci-après :

1° / Sanctions disciplinaires choisies parmi les mesures ci-après :

- a) avertissement,
- b) blâme,
- c) déclassement, disqualification,
- d) pénalités pécuniaires. Lorsque cette pénalité est infligée à un licencié, elle ne peut excéder le montant des amendes prévues pour les contraventions de police de 5^{ème} classe,
- e) suspension de licence, de compétition ou d'exercice de fonctions,
- f) radiation.

2° / L'inéligibilité pour une durée déterminée aux instances dirigeantes, notamment en cas de manquement grave aux règles techniques du jeu ou d'infraction à l'esprit sportif.

En cas de première sanction, la suspension de compétition peut être remplacée, avec l'accord de l'intéressé et, le cas échéant, celui de son représentant légal, ou complétée par l'accomplissement pendant une durée limitée d'activités d'intérêt général au bénéfice de la F.F.S.A. ou d'une association sportive.

L'organe disciplinaire fixe la date d'entrée en vigueur des sanctions et ses modalités d'exécution.

Les sanctions prévues ci-dessus, autres que l'avertissement, le blâme et la radiation, peuvent lorsqu'elles sont prononcées à titre de première sanction, être assorties en tout ou partie d'un sursis.

La sanction assortie d'un sursis est réputée non avenue si, dans un délai de trois ans après son prononcé l'intéressé n'a fait l'objet d'aucune nouvelle sanction mentionnée ci-dessus. Toute nouvelle sanction pendant ce délai emporte révocation du sursis.

ARTICLE 2. BIS

Pourra se voir infliger les sanctions prévues à l'article 2, tout membre, association sportive, ou licencié (personne morale ou personne physique), qui aura par son comportement manqué à la morale et à l'éthique sportive, nui aux intérêts supérieurs du sport automobile et/ou notamment :

1. qui aura contrevenu aux dispositions des statuts et règlements de la FFSA ou d'un organisme national, d'un comité régional et/ou d'une commission régionale de karting ;
2. qui n'aura pas payé ses licences, droits d'engagement ou ses cotisations à son association sportive, à son organisme national, comité régional et/ou à sa commission régionale de karting ou à la FFSA ;
3. qui aura pris part à une épreuve non autorisée par la FFSA;
4. qui, par ses propos, ses actes, ou ses écrits aura porté un préjudice moral ou matériel à la FFSA à ses membres ou à ses licenciés ;

5. qui aura poursuivi un objet contraire ou s'opposant à ceux de la FFSA. ;
6. qui aura refusé de se soumettre à une décision de la FFSA. ;
7. qui aura un comportement dangereux en compétition ou aux essais.

En outre, une association affiliée à la FFSA. pourra être rendue responsable des fautes et infractions commises par ses membres notamment dans les cas suivants :

- a) si, par la faute de ses dirigeants, des membres de cette association ont commis des infractions aux règlements ;
- b) en cas de fraude caractérisée ou de manquements graves et répétés à la réglementation de délivrance et d'utilisation des licences ;
- c) si cette association a autorisé la participation de ses membres, organisé ou prêté son concours à des compétitions non autorisées par la FFSA ou a fait mention, dans le règlement particulier d'une épreuve qu'elle organise, d'un challenge ou d'une coupe n'ayant pas reçu au préalable permis d'organisation de la FFSA.

Les pénalités infligées à une association n'excluent pas celles que pourraient encourir, à titre personnel, les auteurs de fautes, de fraudes ou d'actes de rébellion.

Enfin, tout membre, association sportive, ou licencié pourra être responsable des agissements et des omissions notamment de son conducteur, de ses mécaniciens, de ses passagers et des accompagnateurs, titulaires ou non d'une licence. En outre, chacun de ces derniers sera également responsable de toute infraction au Code Sportif International ou aux règlements de la FFSA.

ARTICLE 3.

Les sanctions disciplinaires sont prononcées par les organismes disciplinaires suivants de la FFSA :

Organisme de première instance :

- Commission de discipline

Organisme d'appel :

- Tribunal d'appel disciplinaire

Ces organismes sont respectivement compétents pour les affaires suivantes :

- La commission de discipline est compétente pour connaître de toute affaire ou tout litige ayant directement ou indirectement un rapport avec le comportement des licenciés au cours ou à l'occasion de leur activité ainsi que celui des associations sportives au cours de leur fonctionnement et de leurs dirigeants dans l'exercice de leur fonction.
- Le tribunal d'appel statuera sur tout appel interjeté contre une décision de la commission de discipline.

Chacun des organismes disciplinaires se compose de quinze membres et une majorité d'entre eux ne peut appartenir au Comité Directeur FFSA. Les membres de ces organes ne peuvent être liés à la FFSA par un lien contractuel autre que celui résultant éventuellement de leur adhésion. Ils sont choisis en raison de leurs compétences d'ordre juridique et déontologique. Le président de la FFSA ne peut être membre d'aucun organe disciplinaire. Nul ne peut être membre de plus d'un de ces organes.

La durée du mandat est alignée sur le mandat du Comité Directeur FFSA (4 ans). Les membres des organismes disciplinaires et leur Président sont désignés par le Comité Directeur FFSA, à bulletin secret et à la majorité simple.

En cas d'absence ou d'empêchement définitif du président, la présidence de l'organe disciplinaire est assurée par un membre de l'organe disciplinaire désigné par le Président de la FFSA.

Lorsque l'empêchement définitif d'un membre est constaté ou lorsqu'un membre n'aura pas répondu favorablement trois fois consécutivement aux fins de siéger à la commission, un nouveau membre sera désigné dans les mêmes conditions que son prédécesseur pour la durée du mandat restant à courir.

Ces organismes se réunissent sur convocation de leur président ou de la personne qu'il mandate à cet effet. L'organisme disciplinaire ne doit pas nécessairement être convoqué en entier chaque fois.

Toutefois les décisions ne seront valables que si trois des membres de l'organisme disciplinaire au minimum sont présents. En cas de partage des voix le Président de séance a voix prépondérante.

Les fonctions de secrétaire de séance sont assurées par une personne désignée par l'organe disciplinaire sur proposition de son président et qui peut ne pas appartenir à cet organe.

ARTICLE 4.

Les débats devant la Commission de Discipline sont publics. Toutefois, le président peut, d'office ou à la demande d'une des parties, interdire au public l'accès de la salle pendant tout ou partie de la séance dans l'intérêt de l'ordre public ou lorsque le respect de la vie privée le justifie.

ARTICLE 5.

Les membres des organismes institués en application de l'article 3 ne peuvent prendre part aux délibérations lorsqu'ils ont un intérêt direct ou indirect à l'affaire.

ARTICLE 6.

Les membres des organismes institués en application de l'article 3 et les secrétaires de séance sont astreints à une obligation de confidentialité pour les faits, actes et renseignements dont ils ont pu avoir connaissance en raison de leurs fonctions. Toute infraction à cette disposition entraîne la cessation des fonctions du membre de l'organe disciplinaire ou de la secrétaire de séance, prononcée par le Comité Directeur de la FFSA.

ARTICLE 7.

Les demandes de sanctions disciplinaires sont introduites par le collège des Commissaires Sportifs ou par le Président de la commission de discipline ou par le Comité Directeur. Les poursuites sont engagées par le Président de la fédération.

Il est désigné au sein de la FFSA par le président de la FFSA., un représentant chargé de l'instruction des affaires disciplinaires, aux fins d'établir un rapport.

Le représentant pourra assister aux audiences sur la demande du président de l'organe disciplinaire.

Ne font pas l'objet d'une instruction les catégories d'affaires telles que le non-paiement des cotisations, engagements et licences.

Les personnes désignées pour l'instruction ne peuvent avoir un intérêt direct ou indirect à l'affaire, ni siéger dans l'organe disciplinaire saisi de l'affaire qu'elles ont instruite.

Elles sont astreintes à une obligation de confidentialité pour tous les faits, actes et informations dont elles ont pu avoir connaissance en raison de leurs fonctions. Toute infraction à cette disposition est sanctionnée par le Comité Directeur de la FFSA. Les sanctions applicables sont choisies parmi : blâmes – avertissement – suspension des fonctions.

Elles reçoivent délégation du président de la FFSA pour toutes les correspondances relatives à l'instruction des affaires.

ARTICLE 8.

Lorsque l'affaire n'est pas dispensée d'instruction en application du 4^{ème} alinéa de l'article 7, le représentant de la FFSA chargé de l'instruction, établit au vu des éléments du dossier, dans un délai de deux mois à compter de sa saisine, un rapport qu'il adresse à l'organe disciplinaire. S'il assiste à l'audience, le représentant pourra à la demande du Président de la Commission exposer oralement son rapport et intervenir au cours des débats. Il n'a pas compétence pour clore de lui-même une affaire, cette compétence n'appartenant qu'au seul président de la commission de discipline.

ARTICLE 9.

La personne poursuivie et, le cas échéant, les personnes investies de l'autorité parentale sont convoquées par le représentant de la FFSA chargé de l'instruction devant l'organe disciplinaire, par l'envoi d'un document énonçant les griefs retenus sous forme d'une lettre recommandée avec demande d'avis de réception ou par tout autre moyen permettant de faire la preuve de sa réception par le destinataire (remise par voie d'huissier, remise en mains propres avec décharge, etc), quinze jours au moins avant la date de la séance. Lorsque la procédure disciplinaire est engagée à l'encontre d'une personne morale, son représentant statutaire est convoqué dans les mêmes conditions.

L'intéressé ne peut être représenté que par un avocat en exercice, dûment inscrit au Barreau. Il peut être assisté d'une ou plusieurs personnes de son choix. S'il ne parle pas ou ne comprend pas suffisamment la langue française, il peut se faire assister d'une personne capable de traduire les débats.

L'intéressé ou son défenseur peut consulter avant la séance le rapport, et l'intégralité du dossier. Il peut demander que soient entendues les personnes de son choix, dont il communique le nom huit jours au moins avant la réunion de l'organe disciplinaire. Les frais de déplacement de ces personnes sont à la charge de l'intéressé. Le président de l'organe disciplinaire peut refuser les demandes d'audition qui paraissent abusives.

La convocation mentionnée au premier alinéa indique à l'intéressé ses droits tels qu'ils sont définis au présent article.

Le délai de quinze jours mentionné au premier alinéa peut être réduit à huit jours en cas d'urgence et à la demande du représentant de la FFSA chargé de l'instruction. En ce cas, la faculté pour le licencié ou l'association de demander l'audition de personnes s'exerce sans condition de délai.

Le délai peut, à titre exceptionnel, être inférieur à huit jours à la demande du licencié à l'encontre duquel est engagée la procédure disciplinaire dans le seul cas où il participe à des phases finales d'une compétition.

ARTICLE 10.

Dans le cas d'urgence prévu au dernier alinéa de l'article 9, et sauf cas de force majeure, le report de l'affaire ne peut être demandé.

Dans les autres cas et sauf cas de force majeure, le report de l'affaire ne peut être demandé qu'une seule fois, quarante-huit heures au plus tard avant la date de la séance. La durée du report ne peut excéder vingt jours, sauf accord écrit de la personne poursuivie.

ARTICLE 11.

En cas de constatation d'une faute d'une particulière gravité, et dès lors qu'une procédure a été engagée, le président de la commission de discipline pourra notifier à l'intéressé le retrait préventif de sa (ses) licence(s) jusqu'au prononcé définitif de la décision par la commission de discipline à l'encontre de l'intéressé.

ARTICLE 12.

Lorsque, en application du 4^{ème} alinéa de l'article 7, l'affaire est dispensée d'instruction, le président de l'organe disciplinaire ou le membre de l'organe disciplinaire qu'il désigne expose les faits et le déroulement de la procédure. Dans les autres cas, le représentant de la FFSA chargé de l'instruction présente oralement son rapport.

Le président de l'organe disciplinaire peut faire entendre par celui-ci toute personne dont l'audition lui paraît utile. Si une telle audition est décidée, le président en informe l'intéressé avant la séance.

L'intéressé et, le cas échéant, ses défenseurs sont invités à prendre la parole en dernier.

ARTICLE 13.

L'organe disciplinaire délibère à huis clos, hors de la présence de l'intéressé, de ses défenseurs, des personnes entendues à l'audience et du représentant de la FFSA chargé de l'instruction. Il statue par une décision motivée.

La décision est signée par le président et le secrétaire de séance. Elle est aussitôt notifiée par lettre adressée dans les conditions définies au premier alinéa de l'article 9.

La notification mentionne les voies et délais d'appel.

ARTICLE 14.

L'organe disciplinaire de première instance doit se prononcer dans un délai de trois mois à compter du jour de l'engagement des poursuites disciplinaires.

Lorsque la séance a été reportée en application de l'article 10, le délai mentionné à l'alinéa précédent est prolongé d'une durée égale à celle du report.

Faute d'avoir statué dans ces délais, l'organe disciplinaire de première instance est dessaisi et l'ensemble du dossier est transmis à l'organe disciplinaire d'appel compétent.

ARTICLE 15.

La décision de l'organe disciplinaire de première instance peut être frappée d'appel par l'intéressé ou par le président de la FFSA dans un délai de dix jours à dater de sa notification ou un délai de vingt jours si le licencié ou le siège de l'association est situé hors métropole.

L'exercice du droit d'appel ne peut être subordonné au versement d'une somme d'argent à la FFSA ou limité dans son exercice par une décision d'un organe fédéral.

Sauf décision contraire de l'organisme disciplinaire de première instance, l'appel est suspensif.

Lorsque l'appel n'émane pas de la personne poursuivie, celle-ci en est aussitôt informée par l'organe disciplinaire d'appel qui indique le délai dans lequel elle peut produire ses observations.

ARTICLE 16.

L'organisme disciplinaire d'appel statue en dernier ressort. Il se prononce au vu du dossier de première instance et des productions d'appel, dans le respect du principe du contradictoire. Le président désigne un rapporteur qui établit un rapport exposant les faits et rappelant les conditions du déroulement de la procédure. Ce rapport est présenté oralement en séance. Les articles 9 à 12 du présent règlement lui sont applicables, à l'exception du 3^{ème} alinéa de l'article 13. Devant l'organisme d'appel, les débats sont publics. Toutefois, le Président peut, d'office ou à la demande d'une des parties, interdire au public l'accès de la salle pendant tout ou partie de la séance dans l'intérêt de l'ordre public ou lorsque le respect de la vie privée ou du secret médical le justifie.

ARTICLE 17.

Sa décision doit intervenir dans un délai maximum de six mois à compter de l'engagement initial des poursuites. A défaut de décision dans ce délai, l'appelant peut saisir le Comité National Olympique et Sportif Français aux fins de la conciliation prévue au IV de l'article 19 de la loi n° 84-610 du 16 juillet 1984. Lorsque l'organisme disciplinaire d'appel est saisi par le seul intéressé, la sanction prononcée par l'organisme disciplinaire de première instance ne peut être aggravée.

ARTICLE 18.

La notification de la décision doit préciser les voies et délais de recours dont dispose l'intéressé.

La décision de l'organe disciplinaire d'appel est publiée au bulletin de la FFSA. L'organe disciplinaire d'appel ne peut faire figurer dans la publication les mentions nominatives qui pourraient porter atteinte au respect de la vie privée ou au secret médical.

REGLEMENT "TRIBUNAL D'APPEL NATIONAL"

ARTICLE 1. CONSTITUTION

Le Tribunal d'Appel National est composé de 9 membres désignés par le Comité Directeur FFSA pour une durée alignée sur le mandat du Comité Directeur FFSA (4 ans).

Le Comité Directeur FFSA pourra, en cas de force majeure, remplacer un ou plusieurs membres du Tribunal. Le mandat des nouveaux membres s'achèvera en même temps que le mandat du Comité Directeur FFSA en fonction lors de la désignation.

ARTICLE 2. COMPETENCE

Le Tribunal d'Appel National statuera sur tout appel interjeté contre une décision d'un Collège des Commissaires Sportifs.

La convocation du Tribunal sera faite sur la décision du Président de la FFSA. Le Tribunal ne doit pas nécessairement être convoqué en entier chaque fois. Toutefois, les décisions du Tribunal ne seront valables que si trois de ses membres au minimum sont présents.

Ne pourront siéger à ce Tribunal ceux de ses membres ayant pris part comme concurrents, conducteurs et officiels à la compétition au sujet de laquelle un jugement serait à rendre, ou qui auraient rendu un jugement sur l'affaire en cours, ou enfin qui seraient mêlés, directement ou indirectement, à cette affaire.

ARTICLE 3. INSTRUCTION

L'instruction des affaires soumises au Tribunal d'Appel National est effectuée par le Service Juridique de la FFSA. Celui-ci doit notamment convoquer à l'audience toutes les personnes qui ont été entendues par le Collège des Commissaires Sportifs, dès lors qu'elles sont mentionnées dans la décision dont il est fait appel.

Au cas où l'appel paraîtrait irrecevable pour ne pas avoir été interjeté selon la procédure ou forme et délais prévus, la FFSA en avisera immédiatement l'appelant.

ARTICLE 4. PROCEDURE

Les concurrents ont le droit de faire appel devant la FFSA contre les pénalités prononcées ou les décisions prises par les Commissaires Sportifs d'un meeting.

Ils doivent, sous peine de déchéance, notifier aux Commissaires Sportifs du meeting par écrit et dans l'heure qui suit la publication de la décision leur intention de faire appel de cette décision.

Le Comité Directeur FFSA peut faire appel de toutes décisions du Collège des Commissaires Sportifs lorsque vient à se produire ou à se révéler un fait nouveau ou un élément inconnu des Commissaires Sportifs, de nature à faire naître un doute. L'appel par le Comité Directeur FFSA devra être introduit dans le mois suivant la décision.

ARTICLE 5. FORME DE L'APPEL

Toute demande en appel devant la FFSA devra être faite par écrit et signée par son auteur ou le représentant qualifié de ce dernier.

L'appel devra être accompagné d'une caution dont le montant sera fixé chaque année par le Comité Directeur FFSA.

Cette caution est exigible dès l'instant où l'intéressé aura notifié aux Commissaires Sportifs son intention de faire appel, comme spécifié à l'article 4 et elle ne sera pas restituée si l'intéressé ne donne pas suite à cette intention.

Si l'appel est jugé non fondé ou si il est abandonné après avoir été formulé, la caution versée sera retenue en totalité.

Si l'appel est jugé partiellement fondé, la caution pourra être restituée en partie, et en totalité s'il a été fait droit entièrement à l'appel.

En outre, s'il est reconnu que l'auteur de l'appel est de mauvaise foi, le Tribunal d'Appel National pourra lui infliger une des pénalités prévues au Code Sportif International de la Fédération Internationale de l'Automobile.

ARTICLE 6. DELAI D'APPEL

Le délai d'introduction de l'appel devant la FFSA expire deux jours à compter de la date de la signification de la décision des Commissaires Sportifs de l'épreuve, sous réserve que l'intention de faire appel ait été notifiée par écrit aux Commissaires Sportifs dans l'heure qui a suivi leur décision (Article 4).

Cet appel peut être introduit par télécopie ou par tout autre moyen de communication électronique avec confirmation. Une confirmation par lettre de même date, accompagnée de la caution prévue à l'Article 5, sera exigée.

ARTICLE 7. AVIS D'APPEL

Les intéressés devront être avisés en temps opportun de la date de l'audience de l'appel. Ils auront droit de faire entendre des témoins, mais leur absence à l'audience n'interrompra pas le cours de la procédure.

ARTICLE 8. JUGEMENT

Le Tribunal d'Appel National décidera de la recevabilité de l'appel et pourra ensuite, s'il déclare l'appel recevable :

- soit évoquer immédiatement l'affaire si elle est en état,
- soit la renvoyer à une prochaine audience.

Le Tribunal pourra décider que la décision contre laquelle il a été fait appel soit annulée et, le cas échéant, la pénalité diminuée ou augmentée, mais il n'aura pas le droit de prescrire qu'une compétition soit recommencée.

Le Tribunal d'Appel National devra prononcer son jugement dans un délai maximum de 30 jours après réception de la confirmation d'appel par lettre.

ARTICLE 9. DEPENS

En statuant sur les recours qui lui sont déférés, le Tribunal d'Appel National décidera, en fonction de la décision, du sort des dépens qui seront calculés par le secrétariat de la FFSA à la hauteur des frais supportés pour l'instruction des causes et la réunion des juridictions. Les dépens seront constitués par ces seuls frais à l'exclusion des frais ou honoraires de défense supportés par les parties.

ARTICLE 10. AMENDE DE FOL' APPEL

Nonobstant la condamnation aux dépens, le Tribunal d'Appel National pourra condamner tout appelant dont l'appel est incontestablement dilatoire, infondé, dolosif, en tout cas reprochable, à une amende dite "de fol' appel" dont le montant sera au plus égal à celui de la caution d'appel, fixé en application de l'Article 5.

ARTICLE 11. PUBLICATION DU JUGEMENT

La FFSA a le droit de faire publier un jugement d'appel, en indiquant les noms des personnes intéressées.

Les personnes mises en cause ne pourront, sous peine de disqualification, se prévaloir de cette publication pour intenter des poursuites contre la FFSA ou contre toute personne qui aurait fait ladite publication.

CODE SPORTIF INTERNATIONAL

TABLES DES MATIÈRES

CHAPITRE I	Principes généraux
CHAPITRE II	Nomenclature et définitions
CHAPITRE III	Compétitions-Généralités
CHAPITRE IV	Compétitions-Détails d'organisation
CHAPITRE V	Parcours-Routes et Pistes
CHAPITRE VI	Départs-Séries
CHAPITRE VII	Records-Généralités
CHAPITRE VIII	Concurrents et conducteurs
CHAPITRE IX	Automobiles
CHAPITRE X	Officiels
CHAPITRE XI	Pénalités
CHAPITRE XII	Réclamations
CHAPITRE XIII	Appels
CHAPITRE XIV	Application du Code
CHAPITRE XV	Méthode de stabilisation des décisions de la FIA
CHAPITRE XVI	Question commerciale liée au sport automobile
CHAPITRE XVII	Règlement sur les numéros de compétition et la publicité sur les voitures

Il est rappelé que les textes de la Convention de la Concorde 1998 contiennent certaines modifications au Code Sportif International applicables uniquement au Championnat du Monde de Formule Un de la FIA. Ces modifications ne pouvant être incluses dans les textes ci-après, il est précisé que c'est la Convention de la Concorde 1998 qui fait foi en cas de différence avec le présent Code.

CHAPITRE I. PRINCIPES GÉNÉRAUX

1. **REGLEMENTATION INTERNATIONALE DU SPORT**

La Fédération Internationale de l'Automobile, dénommée ci-après la FIA, est le seul pouvoir sportif international qualifié pour établir et faire appliquer les règlements destinés à encourager et à régir les compétitions et les records automobiles et organiser les Championnats Internationaux de la FIA : elle est le tribunal international de dernière instance chargé de juger les différends qui pourraient surgir à l'occasion de leur application, étant admis que la Fédération Internationale Motocycliste exerce les mêmes pouvoirs en ce qui concerne les véhicules automobiles à une, deux et trois roues.

La FIA peut déléguer annuellement, en matière de Karting, son pouvoir sportif international à tout organisme reconnu qui a pour mission de diriger les activités sportives internationales du Karting dans le respect strict du présent Code et des réglementations de la FIA.

2. **CODE SPORTIF INTERNATIONAL**

En vue de permettre aux pouvoirs ci-dessus de s'exercer d'une façon juste et équitable, la FIA a établi le présent "Code Sportif International" (le Code). L'objectif de ce Code et de ses annexes est d'encourager et de faciliter la pratique du sport automobile à l'échelle internationale. Il ne sera jamais appliqué dans le but d'empêcher ou d'entraver une compétition ou la participation d'un concurrent, sauf dans le cas où la FIA conclurait que cette mesure est nécessaire pour que le sport automobile soit pratiqué en toute sécurité, en toute équité ou en toute régularité.

3. **Réglementation nationale du sport automobile**

Chaque Club national ou Fédération nationale faisant partie de la FIA sera considéré comme adhérent au présent Code et tenu de le respecter.

Compte tenu de cette adhésion et de cette obligation, un seul Club ou une seule Fédération par pays, dénommé l'un ou l'autre ci-après : ASN, est reconnue par la FIA comme étant le seul pouvoir sportif qualifié pour appliquer le présent Code et régir le sport automobile dans l'intégralité des espaces territoriaux placés sous la tutelle de son pays.

4. **EXERCICE DU POUVOIR SPORTIF DANS LES ESPACES TERRITORIAUX**
Les entités territoriales non autonomes d'un Etat sont soumises au pouvoir sportif exercé par l'ASN représentant ledit Etat auprès de la FIA.
5. **DELEGATION DU POUVOIR SPORTIF**
Chaque ASN aura le droit de déléguer à un ou plusieurs autres clubs de son pays tout ou partie des pouvoirs sportifs qui lui ont été conférés par le présent Code, mais seulement avec l'approbation préalable de la FIA.
6. **RETRAIT DE LA DELEGATION**
Une ASN peut retirer sa délégation, sous réserve de notification à la FIA.
7. **REGLEMENT SPORTIF NATIONAL**
Chaque ASN pourra établir son règlement sportif national, qui devra être expédié à la FIA.

CHAPITRE II. NOMENCLATURE ET DÉFINITIONS

8. La nomenclature, les définitions et abréviations indiquées ci-après seront adoptées dans le présent Code et ses annexes, dans les règlements nationaux et leurs annexes, dans tous les règlements particuliers et seront d'un emploi général.
9. **FIA**
Fédération Internationale de l'Automobile.
10. **ASN**
Club National ou Fédération Nationale reconnu par la FIA comme seul détenteur du pouvoir sportif dans un pays.
11. **CS**
Commission Sportive d'une ASN.
12. **SUPPRIME**
13. **VEHICULES TERRESTRES, AUTOMOBILES, VEHICULES SPECIAUX, VEHICULES A EFFET DE SOL**
 - a) *Véhicule terrestre*
Par véhicule terrestre, on entend un appareil de locomotion mû par ses propres moyens, se déplaçant en prenant constamment un appui réel sur la surface terrestre, soit directement par un moyen mécanique porteur, soit indirectement, et dont la propulsion et la direction sont constamment et entièrement contrôlées par un conducteur à bord du véhicule.
 - b) *Automobile*
Une automobile est un véhicule terrestre, roulant sur au moins quatre roues non alignées, toujours en contact avec le sol, dont deux au moins assurent la direction et deux au moins la propulsion.
 - c) *Véhicule spécial*
Un véhicule spécial est un véhicule à au moins quatre roues, mais dont la propulsion n'est pas assurée par les roues.
 - d) *Véhicule à effet de sol*
Un véhicule à effet de sol est un véhicule qui pour se déplacer prend appui sur le sol par l'intermédiaire d'une couche d'air qu'il pressurise.
14. **CYLINDREE**
Volume engendré dans le ou les cylindres moteurs par le déplacement ascendant ou descendant du ou des pistons. Ce volume est exprimé en centimètres cubes et pour tous les calculs concernant la cylindrée des moteurs, le nombre Pi sera pris forfaitairement à 3,1416.
15. **CLASSE**
Groupement de véhicules déterminé par leur cylindrée-moteur ou par d'autres critères de distinction (voir Annexes B et J).

16. **COMPETITION, EPREUVE, COURSE**

a) *Compétition*

C'est une épreuve à laquelle prend part une automobile dans un but de compétition ou à laquelle est donnée une nature compétitive par la publication de résultats.

Les compétitions sont "internationales" ou "nationales". En outre, elles peuvent être "réservées" ou "fermées".

Un championnat national ou international est considéré comme une compétition.

b) *Epreuve*

C'est une épreuve unique avec ses propres résultats. Elle peut comprendre une (des) manche(s) et une finale, des essais libres et des essais qualificatifs ou être divisée de manière similaire, mais doit être terminée à la fin de la manifestation. Une épreuve est réputée commencer à partir de l'horaire prévu du début des vérifications administratives et/ou techniques et comprendra les essais et la compétition elle-même. Elle sera terminée à l'expiration de l'un des délais suivants le plus tardif :

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

Aucune épreuve qui fait partie ou prétend faire partie d'un Championnat international, d'une Coupe internationale, d'un Trophée international, d'un Challenge international ou d'une Série internationale qui ne sont pas reconnus par la FIA ne peut être inscrite au calendrier sportif international.

Pour toute épreuve, nationale ou internationale, ouverte aux formules et catégories ou groupes de la FIA tels que définis dans le présent Code et ses Annexes, toutes les automobiles participant à cette épreuve doivent être conformes en tous points aux règlements techniques de la FIA, et aux clarifications et interprétations officielles de ces règlements données par la FIA. Une ASN ne peut modifier ces règlements techniques de la FIA, sans autorisation écrite spécifique de la FIA.

b)1. *Course en circuit*

Une épreuve qui se déroule sur un circuit fermé entre deux automobiles ou plus, concourant en même temps sur le même parcours, dans laquelle la vitesse ou la distance couverte dans un temps donné est le facteur déterminant.

b)2. *Course d'accélération (dragsters)*

Une course d'accélération entre deux véhicules à partir d'un départ arrêté sur un parcours droit, mesuré avec précision dans laquelle le premier véhicule qui franchit la ligne d'arrivée (sans pénalité) réalise la meilleure performance.

b)3. *Course de côte*

Une épreuve où chaque véhicule prend le départ individuellement pour effectuer un même parcours jusqu'à une ligne d'arrivée située à une altitude supérieure à celle de la ligne de départ. Le temps mis pour relier les lignes de départ et d'arrivée étant le facteur déterminant pour l'établissement des classements.

17. **EPREUVE INTERNATIONALE**

Une épreuve qui est ouverte à des concurrents et/ou des conducteurs titulaires d'une licence délivrée par un pays autre que celui dans lequel a lieu l'épreuve (sous réserve du statut spécial des épreuves se déroulant dans les pays de l'UE, tel que défini à l'Article 18 ci-après).

Au sens du présent Code, la « nationalité » d'un concurrent ou d'un conducteur est celle de l'ASN qui lui a délivré sa licence de la FIA (voir Article 112).

Aucune épreuve internationale ne peut avoir lieu si elle n'a pas été préalablement inscrite au Calendrier Sportif International, (voir Annexe G), même en ce qui concerne les épreuves tombant sous l'Article 19.

L'inscription au Calendrier Sportif International est à la discrétion de la FIA et doit être demandée par l'ASN du pays où est organisée l'épreuve. La FIA motivera tout refus d'inscription.

Toute épreuve internationale qui n'est pas inscrite au Calendrier Sportif International est interdite aux licenciés des autres pays.

18. **EPREUVE NATIONALE**

Une épreuve est nationale quand elle est accessible seulement à des concurrents et à des conducteurs titulaires d'une licence de la FIA délivrée par l'ASN du pays où a lieu cette épreuve. Lorsqu'il existe un calendrier national dans le pays où a lieu une épreuve nationale, celle-ci doit être obligatoirement inscrite à ce calendrier. Pour les épreuves se déroulant dans des pays de l'U.E. (ou des pays assimilés désignés comme tels par une décision écrite de la FIA), une épreuve

nationale pourra exceptionnellement admettre des concurrents ou conducteurs professionnels titulaires d'une licence délivrée par un pays de l'U.E ou un pays assimilé.

Dans ce cadre, un concurrent ou un conducteur professionnel est celui qui déclare aux autorités fiscales compétentes les revenus qu'il a perçus en participant à des épreuves de sport automobile et qui fournit la preuve de cette déclaration sous une forme jugée acceptable par l'ASN qui lui a délivré sa licence ou justifie auprès de la FIA de son statut professionnel.

19. EPREUVE RESERVEE

Une épreuve nationale, ou internationale, est dite "réservée" lorsque, pour y être admis, les concurrents ou conducteurs doivent satisfaire à des conditions particulières, non prévues aux Articles 17 et 18 ci-dessus ; en particulier, les courses par invitation sont des épreuves réservées. Dans certaines circonstances exceptionnelles, la FIA pourra donner son autorisation pour l'inscription par une ASN au Calendrier Sportif International d'épreuves internationales réservées qui, compte tenu de leur spécificité, pourront être organisées en dérogation de l'Annexe O au présent Code.

20. EPREUVE FERMEE

Une épreuve est dite "fermée" lorsqu'elle est accessible seulement aux membres d'un Club, eux-mêmes détenteurs de licences (concurrent ou conducteur) délivrées par l'ASN du pays intéressé. Une telle épreuve doit être autorisée par l'ASN qui peut, exceptionnellement, accorder cette autorisation à plusieurs Clubs procédant en commun à l'organisation de cette épreuve.

21. RALLYES ET RALLYES TOUT TERRAIN

a) Rallye de première catégorie (épreuve sportive)

Epreuve sur route à vitesse moyenne imposée, qui se déroule totalement ou partiellement sur routes ouvertes à la circulation normale. Un "rallye" est constitué soit d'un itinéraire unique, lequel doit être suivi par toutes les voitures, soit de plusieurs itinéraires aboutissant à un même point de rassemblement fixé d'avance et suivi ou non d'un itinéraire commun.

Le ou les itinéraires peuvent comprendre une ou plusieurs épreuves spéciales, c'est-à-dire des épreuves organisées sur routes fermées à la circulation normale et dont l'ensemble est, en règle générale, déterminant pour l'établissement du classement général du rallye. Le ou les itinéraires qui ne servent pas pour des épreuves spéciales sont appelés "itinéraires de liaison". Sur ces itinéraires de liaison, la plus grande vitesse en cours de route ne doit jamais constituer un facteur pour le classement.

Les rallyes de première catégorie doivent être inscrits au Calendrier Sportif International dans la section "Epreuves de Régularité". Les rallyes de première catégorie peuvent admettre les pilotes "classés Grand Prix" par la FIA. Cependant, si un rallye comprend des épreuves spéciales sur circuits permanents ou semi-permanents pour plus de 10 % du kilométrage total du rallye, la participation des pilotes "classés Grand Prix" est sujette à l'inscription de l'épreuve dans le calendrier de courses de vitesse comme "épreuve internationale libre". L'inscription simultanée dans le calendrier des rallyes peut être maintenue si les organisateurs le désirent.

Les épreuves utilisant partiellement la route ouverte à la circulation normale, mais qui comprennent des épreuves spéciales sur circuits permanents ou semi-permanents pour plus de 20 % du kilométrage total du rallye, ne peuvent être inscrites dans la section "épreuves de régularité" du Calendrier Sportif International et sont à considérer, pour toute question de procédure, comme courses de vitesse.

Voitures autorisées dans les rallyes internationaux de première catégorie :

La puissance de toutes les voitures est limitée à environ 300 Ch dans tous les rallyes internationaux. La FIA prendra à tout moment toutes les dispositions nécessaires pour faire respecter cette limitation de puissance en toutes circonstances.

Seules pourront participer aux rallyes internationaux :

- Les voitures de tourisme (Groupe A), sauf indication contraire sur la fiche d'homologation excluant certaines évolutions.
- Les voitures de production (Groupe N).

Sauf indication contraire sur la fiche d'homologation excluant certaines évolutions, les voitures des Groupes A et N sont autorisées, pendant une période supplémentaire de quatre années suivant l'expiration de leur homologation, à participer aux rallyes internationaux autres que ceux du Championnat du Monde des Rallyes aux conditions suivantes :

Les papiers d'homologation FIA, sont présentés aux vérifications administratives et techniques,

- Les voitures sont en conformité avec le règlement technique (Annexe J) en vigueur à la date de fin d'homologation, et sont en bonne condition de participation, à la discrétion des commissaires techniques.

La taille des brides de turbos utilisées sur ces voitures ainsi que le poids minimum doivent être ceux dont la validité est en cours.

- b) *Rallye deuxième catégorie (Concentration touristique)*
Epreuve organisée dans le simple but de rassembler des touristes en un point fixé d'avance. Pour les distinguer des précédents, les Rallyes de deuxième catégorie devront obligatoirement porter en sous-titre les mots "Concentration touristique".
Le ou les itinéraires d'un Rallye de deuxième catégorie peuvent être obligatoires, mais avec simples contrôles de passage seulement et sans qu'aucune vitesse moyenne puisse être imposée aux participants en cours de route.
Une ou plusieurs épreuves annexes, à l'exclusion de toute course de vitesse, peuvent faire partie du programme d'un rallye de deuxième catégorie, mais ces épreuves annexes ne peuvent avoir lieu qu'au point d'arrivée. Ces rallyes de deuxième catégorie ne doivent pas faire l'objet de distribution de prix en espèces.
Un rallye de deuxième catégorie est dispensé d'inscription au Calendrier International, même si ses participants sont de nationalités différentes, mais il ne peut pas être organisé dans un pays sans que son règlement ait été approuvé par l'ASN : le règlement doit être conçu dans le même esprit que celui d'une compétition (voir Chapitre IV).
Si le ou les itinéraires d'un rallye de deuxième catégorie empruntent le territoire d'une seule ASN, ses participants ne sont pas tenus d'avoir des licences. Dans le cas contraire, le rallye sera soumis aux prescriptions de l'Article 81 (parcours internationaux) et ses participants devront être munis de licences (voir Articles 108 à 117).
- c) *Rallyes Tout Terrain et Rallyes Tout Terrain Bajas*
La longueur de chaque secteur sélectif ne doit pas être supérieure à 500 km et la longueur totale de l'épreuve doit être d'au moins 800 km. L'itinéraire peut traverser le territoire de plusieurs ASN avec l'accord de ces ASN.
Seuls les véhicules de rallyes tout terrain (Groupes T) tels que définis par les règlements techniques de la FIA sont admis, à l'exclusion de tout autre véhicule.
Un rallye tout terrain baja est un rallye tout terrain qui doit se dérouler sur un jour (distance maximale : 800 km) ou sur deux jours (distance maximale : 1200 km).
- d) *Rallyes Tout Terrain Marathon*
Tous les rallyes tout terrain marathon doivent être inscrits au calendrier sportif international. Un seul rallye tout terrain marathon par continent peut être organisé chaque année, sauf dérogation spéciale accordée par la FIA.
Le parcours total doit être d'au moins 10 000 km et la distance des étapes est libre. La durée totale ne doit pas être supérieure à 31 jours, y compris les vérifications techniques et le prologue.
Seuls les véhicules de rallyes tout terrain (Groupes T) tels que définis par les règlements techniques de la FIA peuvent être admis à l'exclusion de tout autre véhicule.

22. MEETING, CONCOURS, PARADE, DEMONSTRATION

- a) *Meeting ou Concours*
Réunion de concurrents et d'officiels, comprenant soit une ou plusieurs compétitions soit plusieurs tentatives de records.
- b) *Parade*
Une parade consiste en la présentation d'un groupe de voitures à vitesse modérée. Les conditions suivantes doivent être observées :
- une voiture officielle dirige la parade et une autre la ferme ;
 - ces 2 voitures officielles sont conduites par des pilotes expérimentés sous l'autorité du directeur de course ;
 - les dépassements sont strictements interdits ;
 - le chronométrage est interdit ;
 - les voitures ne doivent porter aucun numéro de course, sauf si un tel numéro leur est historiquement associé. D'autres marques d'identification des voitures peuvent être utilisées par les organisateurs (lettres ou numéros sur vitres latérales, etc.), mais ces marques doivent être enlevées lorsque la voiture quitte le lieu de l'épreuve ;
 - toute parade doit être mentionnée dans le règlement particulier ; les automobiles y participant doivent être mentionnées dans le programme officiel de l'épreuve.
- c) *Démonstration*
Une démonstration consiste en la présentation de la performance d'une voiture. Les conditions suivantes doivent être observées :

- les démonstrations de plus de 5 voitures sont contrôlées à tout moment par une voiture de sécurité, conduite à l'avant du plateau par un pilote expérimenté sous l'autorité du directeur de course ;
- tous les commissaires doivent être présents à leurs postes ;
- les pilotes doivent porter des vêtements de sécurité appropriés (les vêtements et casques agréés par la FIA sont fortement recommandés). Les organisateurs peuvent spécifier des normes de vêtements minimales ;
- les voitures doivent satisfaire aux exigences de sécurité des contrôles techniques ;
- une liste des participants détaillée doit être publiée après les vérifications techniques ;
- aucun passager n'est autorisé ;
- les dépassements sont strictement interdits sauf s'ils sont demandés par des commissaires montrant le drapeau bleu ;
- le chronométrage est interdit ;
- toute démonstration doit être mentionnée dans le règlement particulier ; les voitures y participant doivent être mentionnées dans le programme officiel de l'épreuve ;
- les voitures ne doivent porter aucun numéro de course, sauf si un tel numéro leur est historiquement associé.

D'autres marques d'identification des voitures peuvent être utilisées par les organisateurs (lettres ou numéros sur vitres latérales, etc.), mais ces marques doivent être enlevées lorsque la voiture quitte le lieu de l'épreuve.

Les parades et les démonstrations ne peuvent être organisées sans l'autorisation de l'ASN du pays organisateur.

23. **TENTATIVE**

Compétition réglementée dans laquelle chaque concurrent peut choisir le moment d'exécution dans une période fixée par les Règlements.

24. **CHAMPIONNAT, COUPE, TROPHÉE, CHALLENGE ET SERIE**

Les Championnats internationaux, Coupes internationales, Trophées internationaux ou Challenges internationaux de la FIA sont la propriété de la FIA.

a) *Championnat*

Un championnat peut être constitué d'une série d'épreuves ou d'une seule épreuve. Il existe des championnats nationaux et des championnats internationaux. Seule la FIA a le pouvoir d'autoriser un championnat international. Seules les ASN concernées peuvent autoriser un championnat national.

Les championnats nationaux ne peuvent être organisés que par le pouvoir sportif national ou tout autre organisme avec l'accord écrit de ce pouvoir sportif national.

Un maximum d'une épreuve d'un championnat national peut être organisée en dehors du territoire national, aux conditions suivantes :

- qu'elle se déroule dans un pays ayant une frontière commune (à condition que, dans le cas d'une frontière maritime, la FIA estime que le pays supplémentaire présente un lien géographique approprié) avec le pays qui organise le championnat national ;
- que les règlements sportif et technique du championnat national aient été approuvés par la FIA,
- que le parcours sur lequel se déroulera l'épreuve ait été homologué et approuvé par la FIA, et que tous les règlements de sécurité et secours médicaux soient respectés.

Les championnats internationaux ne peuvent être organisés que par la FIA ou par un autre organisme avec l'accord écrit de la FIA. Dans ce cas, le pouvoir sportif qui organise ce championnat a les mêmes droits et les mêmes devoirs que l'organisateur d'une épreuve.

b) *Coupe, Trophée, Challenge et Série*

Une Coupe, un Trophée, un Challenge ou une Série peuvent être un nombre d'épreuves soumis aux mêmes règlements ou une seule épreuve.

Aucune série internationale ne peut être organisée sans l'obtention préalable par l'ASN proposant la série de l'approbation formelle de la FIA, qui portera notamment sur les points suivants:

- approbation des règlements sportif et technique de la série, notamment au regard de la sécurité ;
- approbation du calendrier de la série ;
- autorisation préalable de toutes les ASN qui organisent une ou des épreuves comptant pour la série ;
- contrôle de l'adéquation de l'homologation des circuits avec les catégories de véhicules admises et respect de tous les règlements de sécurité et secours médicaux FIA ;

En outre la FIA pourra, en application de son pouvoir discrétionnaire, permettre le déroulement d'un championnat national exclusivement réservé aux membres d'un club comprenant plus d'une manche en dehors du territoire de l'ASN d'accueil.

25. COMITE D'ORGANISATION

Groupement d'au moins trois personnes, agréé par le Club National détenteur du pouvoir sportif (voir Articles 3, 4 et 5), investi par les organisateurs (voir Article 55) d'une compétition de tous les pouvoirs nécessaires pour l'organisation matérielle de cette compétition et pour l'application du règlement particulier (voir Article 27).

26. PERMIS D'ORGANISATION

Document permettant l'organisation d'une compétition, délivré par le Club National détenteur du pouvoir sportif (voir Articles 3, 4 et 5).

27. REGLEMENT PARTICULIER

Document officiel obligatoire délivré par les organisateurs d'une compétition (voir Article 55) et en réglementant les détails.

28. PROGRAMME

Document officiel obligatoire élaboré par le comité d'Organisation d'une compétition (voir Article 25) et contenant toutes indications de nature à renseigner le public sur les détails de cette compétition.

29. PARCOURS

Le trajet à suivre par les concurrents.

30. PISTE

Parcours utilisé soit en permanence soit temporairement pour les compétitions ou les records.

31. AUTODROMES

Certaines pistes permanentes, notamment celles comportant des virages relevés pouvant être parcourues à grande vitesse, sont dénommées autodromes.

32. MILE, KILOMETRE

Pour toutes conversions de mesures anglaises en mesures françaises, ou inversement, le mile sera compté pour 1 609,344 m et le kilomètre sera compté 0,62137 mile.

33. RECORD

Le résultat maximum obtenu dans des conditions spéciales déterminées par les Règlements (voir ci-après : Annexe D, réglementation des records).

34. RECORD LOCAL

Un record établi sur une piste permanente ou temporaire, approuvée par l'ASN, quelle que soit la nationalité du concurrent.

35. RECORD NATIONAL

Un record établi ou battu conformément aux règles établies par une ASN sur son territoire, ou bien sur le territoire d'une autre ASN, avec l'accord préalable de cette dernière. Un record national est dit "de classe" s'il représente la meilleure performance réalisée dans l'une des classes dans lesquelles sont subdivisés les types de voitures admis pour la tentative, ou bien "absolu" s'il représente la meilleure performance, compte non tenu de la classe.

36. RECORD INTERNATIONAL

Par record international, on entend la meilleure performance réalisée dans une classe ou un groupe déterminé (voir Article 199).

Il existe des records internationaux pour automobiles ainsi que des records internationaux pour véhicules spéciaux et pour véhicules à effet de sol (voir Article 199).

37. RECORD DU MONDE

Un record reconnu par la FIA comme la meilleure performance réalisée par une automobile sans tenir compte de la catégorie, classe, groupe ou autre moyen de subdivision.

38. DETENTEUR DE RECORD

S'il s'agit d'un record établi au cours d'une tentative individuelle, le détenteur en est le concurrent titulaire du permis de tentative, signataire de la demande d'autorisation. S'il s'agit d'un record établi

au cours d'un meeting, le détenteur en est le concurrent (voir Article 44) titulaire de l'engagement du véhicule avec lequel la performance a été établie.

39. DEPART

Le départ est l'instant où l'ordre de départ est donné à un concurrent isolé ou à plusieurs concurrents partant ensemble (voir Articles 89 à 96, la réglementation des départs).

40. LIGNE DE CONTROLE

C'est une ligne au passage de laquelle un véhicule est chronométré.

41. LIGNE DE DEPART

C'est une ligne de contrôle initial, avec ou sans chronométrage (voir Article 90).

42. LIGNE D'ARRIVEE, PARC FERME

a) *Ligne d'arrivée*

C'est la ligne de contrôle final, avec ou sans chronométrage.

b) *Parc fermé*

C'est l'endroit où le concurrent est obligé d'amener sa(ses) voiture(s), comme prévu dans le Règlement particulier.

A l'intérieur du parc fermé, l'accès n'est autorisé qu'aux officiels assignés à la surveillance. Toute opération, préparation ou remise en état est interdite, sauf si elle est autorisée par les officiels susmentionnés.

Le parc fermé est obligatoire dans toutes les épreuves où des vérifications techniques sont prévues.

Le Règlement particulier de l'épreuve précisera à l'endroit où le(s) parc(s) fermé(s) sera(seront) installé(s).

Le parc fermé doit être situé très près de la ligne d'arrivée (ou de la ligne de départ s'il y en a une). A la fin de l'épreuve spécifique, la zone comprise entre la ligne d'arrivée et l'entrée du parc fermé est placée sous le régime du parc fermé.

Le parc fermé sera de dimensions adéquates et sera bien protégé afin d'empêcher les gens d'y entrer lorsqu'il y a des voitures.

Le contrôle sera effectué par des officiels désignés par les organisateurs. Ces officiels sont responsables du fonctionnement du parc fermé et sont les seuls autorisés à donner des ordres aux concurrents.

Les zones de contrôles des rallyes sont considérées comme parc fermé. Aucune intervention, ni aucune assistance ne peuvent avoir lieu dans la zone de contrôle.

43. HANDICAP

Moyen prévu par le Règlement particulier d'une compétition et ayant pour but d'égaliser le plus possible les chances des concurrents.

44. CONCURRENT

Toute personne physique ou morale engagée dans une compétition quelconque et obligatoirement munie d'une licence de concurrent de la FIA délivrée par son ASN de tutelle (voir Articles 108, 110).

45. CONDUCTEUR

Personne conduisant un véhicule dans une compétition quelconque obligatoirement munie d'une licence de conducteur de la FIA délivrée par son ASN de tutelle (voir Articles 108, 110).

46. PASSAGER

Personne autre que le conducteur, transportée par une automobile et pesant, avec son équipement personnel, au minimum 60 kg.

47. LICENCE

a) Une licence est un certificat d'enregistrement délivré à toute personne morale ou physique (pilote ou concurrent, constructeur ou équipe, officiel de course, organisateur, circuit, etc...) désirant participer ou prenant part à un titre quelconque à des compétitions ou à des tentatives de record régies par le présent Code. Le licencié est réputé connaître les textes du présent Code et doit en respecter les prescriptions. Le principe applicable, dans tous les cas est que tout candidat répondant aux critères d'attribution d'une licence en vertu du présent Code et des règles sportives et techniques applicables est en droit d'obtenir une licence.

Nul ne peut prendre part à une compétition, établir ou battre un record, s'il n'est détenteur d'une licence de la FIA délivrée par son ASN de tutelle, ou d'une licence de la FIA délivrée par une ASN autre que son ASN de tutelle avec l'assentiment de son ASN de tutelle (voir Article 110).

L'ASN de tutelle est l'ASN du pays dont le licencié est un national. Dans le cas d'un concurrent ou pilote professionnel tel que défini à l'article 18 du présent Code, l'ASN de tutelle peut être également l'ASN du pays de l'UE dont le licencié est de bonne foi résident permanent.

Toute licence de la FIA délivrée par une ASN est valable pour une épreuve internationale suivant le degré approprié de cette licence à condition qu'elle soit inscrite au Calendrier Sportif International. Aucun licencié ne peut participer à une épreuve internationale si elle n'est pas inscrite au Calendrier Sportif International.

La licence de la FIA doit être renouvelée tous les ans, à partir du 1er janvier de chaque année.

Chaque Automobile Club national délivrera les licences conformément aux règlements de la FIA.

La licence peut être délivrée sous un pseudonyme ; mais nul ne peut faire usage de deux pseudonymes.

La délivrance ou le renouvellement de la licence peut donner lieu à la perception d'un droit.

Un Automobile Club national peut délivrer une licence à un étranger appartenant à un pays non encore représenté à la FIA avec l'accord préalable de la FIA. La liste des licences délivrées dans ces conditions sera tenue à jour au Secrétariat de la FIA.

Tout membre de la FIA lors de son admission, devra prendre l'engagement de reconnaître et d'enregistrer les licences ainsi délivrées.

La Super-licence internationale est établie et délivrée par la FIA au candidat qui est déjà titulaire d'une licence nationale et qui en ferait la demande. Elle est obligatoire dans certains Championnats internationaux de la FIA dans les conditions établies par chaque règlement. A cet effet, les candidats à la Super-licence FIA devront présenter chaque année leur demande en signant les formulaires de candidature spécialement établis à cet effet. Elle doit être renouvelée chaque année. La FIA a le droit de refuser la délivrance d'une Super-licence et doit en motiver le refus. Le document de la Super-licence reste la propriété de la FIA qui la remettra à chaque titulaire. La suspension ou le retrait de la licence résultant d'une sanction exclut temporairement ou définitivement son titulaire des Championnats de la FIA pour la durée d'une telle suspension ou d'un tel retrait.

- b) Les licences nationales délivrées par une ASN de l'U.E. ou l'ASN d'un pays assimilé selon décision de la FIA, à des concurrents ou pilotes professionnels, tels que définis à l'article 18 du présent Code, permettront à leur titulaire de prendre part à des épreuves nationales se déroulant dans les pays de l'U.E. (ou assimilés selon décision de la FIA) sans nécessiter d'autorisation spéciale. De telles licences nationales de compétition comporteront un drapeau de l'U.E.

Chaque ASN de l'U.E. ou d'un pays assimilé selon décision de la FIA garantira que les conditions d'assurance prennent en compte ce règlement.

Un tel concurrent ou pilote professionnel sera soumis à la juridiction de l'ASN du pays dans lequel il participe à une compétition, ainsi qu'à celle de l'ASN qui lui délivre la licence.

Toute suspension d'une telle licence sera publiée dans le Bulletin Officiel du Sport Automobile de la FIA.

48. REGISTRE DES LICENCIES

La liste, tenue par une ASN, des personnes auxquelles cette ASN a délivré une licence de concurrent ou une licence de conducteur.

49. NUMEROS DE LICENCE

Les numéros attribués annuellement par une ASN aux concurrents ou aux conducteurs inscrits sur son registre.

50. EXCLUSION

L'exclusion entraîne pour celui qui en fait l'objet l'interdiction de prendre part à une compétition déterminée ou à plusieurs compétitions d'un même meeting.

51. SUSPENSION

La suspension supprime temporairement pour celui qui en fait l'objet le droit de prendre part à toute compétition soit dans tout le territoire de l'ASN qui l'a prononcée, soit dans tous les pays soumis à la législation de la FIA (voir Articles 170 et 182).

52. DISQUALIFICATION

La disqualification supprime définitivement à celui qui en fait l'objet le droit de prendre part à toute compétition, sauf aux cas prévus aux Articles 170 et 182.

CHAPITRE III. COMPÉTITIONS - GÉNÉRALITÉS

53. CONDITIONS GÉNÉRALES D'APPLICATION DU CODE

Toutes les compétitions et toutes les tentatives de records nationaux, internationaux et mondiaux, organisées dans un pays représenté à la FIA, sont régies par le présent Code. Toutefois, les compétitions fermées et les tentatives de record locaux sont réglées par le règlement sportif national. Dans les pays où il ne serait pas publié de règlement sportif national, le présent Code leur sera applicable.

54. COMPÉTITION ORGANISÉE DANS UN PAYS NON REPRÉSENTÉ À LA FIA

Une compétition ne peut être organisée dans un pays non représenté à la FIA qu'avec un permis spécial qui sera délivré facultativement par la FIA.

55. ORGANISATION DES COMPÉTITIONS

Dans chaque pays, une compétition peut être organisée :

- par le Club National détenteur du pouvoir sportif (voir Articles 3, 4 et 5) ;
- par un Club Automobile, ou exceptionnellement par un autre groupement sportif qualifié, à condition que ce Club ou ce groupement soit muni d'un permis d'organisation (voir Article 61).

56. DOCUMENTS OFFICIELS

Toute compétition donne lieu à l'établissement de documents officiels parmi lesquels doivent obligatoirement figurer un Règlement particulier (voir Article 27) et un programme (voir Article 28).

Toute prescription contenue dans un de ces documents officiels qui serait contraire au présent Code sera nulle et non avenue.

57. MENTION À PORTER OBLIGATOIREMENT SUR LES DOCUMENTS SE RAPPORTANT À UNE COMPÉTITION

Tous les Règlements particuliers, programmes et formules d'engagement, se rapportant à une compétition, devront porter de façon apparente la mention : "Organisé conformément au présent Code et au Règlement Sportif de... (nom de l'ASN intéressée ou de son fondé de pouvoirs). Dans les pays où il n'existe pas de règlement sportif national, la mention sera réduite à "Organisé conformément au présent Code".

58. CONNAISSANCE ET RESPECT DES RÈGLEMENTS

Toute personne ou groupement, organisant une compétition ou y prenant part, est réputé :

- 1) Connaître les statuts et règlements de la FIA, le présent Code ainsi que les règlements nationaux.
- 2) Prendre l'engagement de s'y soumettre sans restriction, ainsi qu'aux décisions de l'autorité sportive et aux conséquences qui pourraient en résulter.

À défaut de respecter ces dispositions, toute personne ou groupement organisant une compétition ou y prenant part, perdra le bénéfice de la licence qui lui a été attribuée, et tout constructeur sera exclu à titre temporaire ou définitif des Championnats de la FIA. La FIA motivera ses décisions.

Si une voiture est reconnue non conforme au règlement technique, l'absence d'avantage de performance ne sera jamais considérée comme un élément de défense.

59. COMPÉTITIONS INTERDITES

Toute compétition projetée qui ne serait pas organisée en conformité avec les dispositions du présent Code et au règlement national de l'ASN intéressée sera interdite par cette ASN.

Si une telle compétition se trouve comprise dans un meeting pour lequel un permis a été délivré, ledit permis sera nul et non valable.

Les dispositions de l'Article 58 sont applicables à tout licencié qui y prendrait part.

60. COMPÉTITION AJOURNÉE OU SUPPRIMÉE

Un meeting, ou une compétition prévue dans un meeting, ne peut être ajourné ou supprimé sans que les clauses d'ajournement ou de suppression aient été prévues dans le Règlement particulier ou que les commissaires sportifs aient décidé l'ajournement pour des raisons de force majeure ou de sécurité (voir Article 141).

En cas de suppression ou d'ajournement à plus de 24 heures, les droits d'engagement doivent être remboursés.

CHAPITRE IV. COMPÉTITIONS - DÉTAILS D'ORGANISATION

61. **PERMIS D'ORGANISATION NECESSAIRE**

Aucune compétition ne pourra être organisée dans un pays affilié à la FIA sans un permis d'organisation (voir Article 26) délivré par l'autorité sportive compétente, c'est-à-dire par l'ASN détentrice du pouvoir sportif (voir Articles 3, 4 et 5).

62. **DEMANDE DE PERMIS D'ORGANISATION**

Chaque demande de permis d'organisation doit être adressée à l'autorité compétente (voir Article 61) un mois au moins avant la date du meeting projeté, accompagnée des informations suivantes :

- 1) Les noms et qualités des personnes proposées pour former le Comité d'organisation (voir Article 25) et l'adresse de ce comité ;
- 2) Un projet de Règlement particulier (voir Articles 27 et 65) pour chaque compétition du meeting. Dans le cas où l'autorité sportive compétente aurait fixé d'avance un droit pour la délivrance d'un permis d'organisation, la demande devra être accompagnée du montant de ce droit, qui sera remboursé si le permis n'est pas accordé.

63. **DELIVRANCE D'UN PERMIS D'ORGANISATION**

Dans chaque pays, l'autorité sportive compétente délivre, si bon lui semble, les permis d'organisation (voir Article 61) sur des feuilles spéciales, mais une simple lettre approuvant le Règlement particulier (voir Articles 27 et 65) peut tenir lieu de permis d'organisation. Le principe applicable dans tous les cas est que tout détenteur d'une licence d'organisateur qui fait une demande de permis d'organisation sera habilité à obtenir ce permis sous réserve qu'il réponde aux critères du présent Code et des règles sportives et techniques applicables.

64. **RESPECT DES LOIS ET REGLEMENTS**

Une compétition peut être organisée soit sur route, soit sur piste, soit sur les deux, mais aucun permis d'organisation ne sera délivré par l'autorité sportive compétente (voir Article 61) sous la réserve que le comité d'organisation (voir Article 25) devra obtenir par ailleurs, s'il y a lieu, les autorisations administratives nécessaires.

Nota 1 : Les compétitions organisées sur routes ouvertes au trafic devront se dérouler conformément aux règles de la circulation en vigueur dans le pays où a lieu l'épreuve. Les infractions à cette règle seront sanctionnées par des pénalités laissées à la discrétion des commissaires sportifs.

Nota 2 : Les compétitions organisées sur un autodrome sont soumises à toutes les règles du présent Code, mais peuvent être soumises en outre à des règles particulières régissant la conduite des voitures de course sur l'autodrome et spécialement établies à cet effet.

Les ASN pourront délivrer aux entreprises privées propriétaires d'autodromes, des permis d'organisation permanents, sous réserve que la demande du permis soit accompagnée d'un certificat officiel de mensuration de la ligne des records (voir Articles 237 et 239 de l'Annexe E) et qu'aucune modification de cette ligne ne soit effectuée sans approbation de l'ASN.

Parution des Règlements :

Les règlements des différentes épreuves de Championnat FIA devront parvenir au secrétariat de la FIA au moins 1 mois avant la date de clôture des engagements, sauf en ce qui concerne les rallyes pour lesquels le délai est de 2 mois.

65. **PRINCIPALES INDICATIONS A PORTER DANS LE REGLEMENT PARTICULIER**

- a) La désignation du ou des organisateurs (voir Art. 55) ;
- b) Le nom, la nature et la définition de la ou des compétitions projetées (voir Articles 17 à 21) ;
- c) Une mention spécifiant que le meeting est soumis au présent Code et au Règlement sportif national s'il en existe un ;
- d) La composition du comité d'organisation (voir Art. 25) et l'adresse de ce comité ;
- e) Le lieu et la date du meeting ;

- f) Une description détaillée des compétitions projetées (longueur et sens du parcours, classe et catégories des véhicules admis, carburant, limitation du nombre de concurrents s'il y a lieu, etc.) ;
- g) Toutes informations utiles concernant les engagements : lieu de réception, dates et heures d'ouverture et de clôture, montant des droits s'il y en a (voir Articles 70 et 71) ;
- h) Toutes informations utiles concernant les assurances s'il y a lieu ;
- i) Les dates, heures et la nature des départs avec indication des handicaps s'il y a lieu ;
- j) Un rappel des dispositions du présent Code concernant notamment les licences obligatoires (voir Articles 44, 45 et 108), les signaux (voir Annexe H), la protection contre l'incendie (voir Article 128) ;
- k) La façon dont seront contrôlées les arrivées et celle dont sera fait le classement ;
- l) Une liste détaillée des prix affectés à chaque compétition ;
- m) Un rappel des dispositions du présent Code concernant les réclamations (voir Articles 172, 173 et 174) ;
- n) Les noms des commissaires sportifs et du directeur de course.

66. MODIFICATIONS AUX REGLEMENTS PARTICULIERS

Aucune modification ne devra être apportée aux Règlements particuliers après l'ouverture des engagements, sauf avec l'accord unanime de tous les concurrents déjà engagés ou sauf décision des commissaires sportifs pour des raisons de force majeure ou de sécurité (voir Article 141).

67. PRINCIPALES INDICATIONS A FAIRE FIGURER SUR UN PROGRAMME

- a) Une mention spécifiant que le meeting est soumis au présent Code et au règlement sportif national s'il en existe un ;
- b) Le lieu et la date du meeting ;
- c) Une description succincte et l'horaire des compétitions projetées ;
- d) Les noms des concurrents et conducteurs, ainsi que les numéros distinctifs que porteront leurs voitures (s'il y a des pseudonymes, ils devront être indiqués entre guillemets) ;
- e) Le handicap s'il y a lieu ;
- f) Une liste détaillée des prix affectés à chaque compétition ;
- g) Les noms des commissaires sportifs et du directeur de course.

68. ENGAGEMENTS

Par l'engagement est conclu un contrat entre le concurrent et le comité d'organisation (voir Article 25). 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 cas de force majeure dûment constaté. Il oblige le comité d'organisation à remplir, à l'égard du concurrent, toutes les conditions particulières de l'engagement, sous la seule réserve que le concurrent ait fait tous ses efforts pour prendre part loyalement à la compétition en question.

69. RESPECT DES ENGAGEMENTS

Toute contestation entre un concurrent et le comité d'organisation au sujet d'un engagement sera jugée par l'autorité sportive ayant agréé le comité d'organisation (voir Article 25) sans préjudice du droit d'appel s'il s'agit d'un concurrent étranger. Si le jugement ne peut pas être rendu avant la date de la compétition en question, tout concurrent qui, s'étant engagé ou tout conducteur 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'autorité sportive compétente. Le versement de cette caution n'implique pas que le concurrent ou le conducteur puisse substituer une compétition à une autre (voir Article 124).

70. RECEPTION DES ENGAGEMENTS

Lorsque l'autorité sportive compétente aura délivré un permis pour un meeting, le comité d'organisation pourra recevoir les engagements.

Les engagements définitifs doivent être établis sur une formule réglementaire fournie par le comité d'organisation ; ils doivent indiquer les noms et adresses des concurrents, et, s'il y a lieu des constructeurs désignés ainsi que les numéros de leurs licences.

Toutefois, les Règlements particuliers pourront fixer un délai pour la désignation des conducteurs.

Si un droit d'engagement est prévu au Règlement particulier (voir Article 65 g), tout engagement devra être, sous peine de nullité, accompagné du montant de ce droit.

Les concurrents et les conducteurs qui désirent prendre part à une compétition internationale à l'étranger ne pourront le faire qu'avec l'autorisation préalable de leur ASN.

Cette autorisation pourra revêtir toute forme que l'ASN intéressée jugera convenable : apposition de son visa sur le bulletin d'engagement, remise au concurrent ou au conducteur d'une autorisation spéciale pour une épreuve déterminée, ou d'une autorisation plus générale (pour un ou plusieurs pays, pour une période déterminée ou pour toute la durée de validité de la licence considérée).

L'acceptation par un organisateur de l'engagement d'un concurrent ou d'un conducteur étranger non soumis à l'autorisation préalable de l'ASN dont ils sont licenciés constituera une faute qui, portée à la connaissance de la FIA, sera sanctionnée par une amende dont le montant sera laissé à l'appréciation de la FIA.

Autorisations délivrées par les ASN pour participer à des épreuves à l'étranger :

Il est rappelé que les ASN ne peuvent délivrer d'autorisation à leurs licenciés que pour des courses régulièrement inscrites au Calendrier International FIA.

71. CLOTURE DES ENGAGEMENTS

Les dates et heures de clôture des engagements doivent obligatoirement être indiquées au Règlement particulier (voir Article 65 g). Pour les compétitions internationales, la clôture des engagements doit avoir lieu au moins sept jours avant la date fixée pour le meeting. Pour les autres compétitions, ce délai peut être réduit à trois jours, mais pas à moins.

72. ENGAGEMENTS CONTRACTES PAR TELECOPIE

Les engagements peuvent être contractés par télécopie ou par tout autre moyen électronique de communication à condition d'être envoyés avant l'heure limite fixée pour la clôture des engagements et d'être confirmés par une lettre expédiée en même temps, accompagnée, s'il y a lieu, du montant requis.

L'heure de l'envoi inscrite sur la communication électronique (par ex. télécopie, courrier électronique, etc.) fera foi.

73. ENGAGEMENTS CONTENANT UNE FAUSSE DECLARATION

Tout engagement qui contient une fausse déclaration doit être considéré comme nul et non avenue : le signataire d'un tel engagement peut être jugé coupable d'incorrection et, en outre, le droit d'engagement peut être confisqué.

74. REFUS D'ENGAGEMENT

Lorsque le comité d'organisation refusera un engagement pour une compétition internationale, il devra le signifier à l'intéressé dans les 8 jours qui suivront la réception de cet engagement et au plus tard 5 jours avant la compétition. Ce refus devra être motivé. Pour les autres compétitions, le règlement national pourra prévoir d'autres délais en ce qui concerne la signification d'un refus d'engagement.

75. ENGAGEMENTS CONDITIONNES

Le Règlement particulier pourra prévoir que des engagements seront acceptés sous certaines réserves bien définies, par exemple, lorsque le nombre des partants est limité, sous réserve qu'il se produira un forfait parmi les autres concurrents engagés.

Un engagement conditionnel doit être signifié à l'intéressé par lettre ou télégramme expédié au plus tard le lendemain de la clôture des engagements, mais le concurrent engagé conditionnellement n'est pas soumis aux prescriptions de l'Article 124.

76. PUBLICATION DES ENGAGEMENTS

Il est interdit d'annoncer ou de publier, à l'occasion d'une compétition, le nom d'un concurrent dont le Comité d'organisation n'aura pas reçu l'engagement régulier.

Les concurrents engagés conditionnellement (voir Article 75) devront être désignés comme tels lors de la publication des engagements.

77. DESIGNATION DES PARTANTS

A moins que le cas ne soit déjà prévu au Règlement particulier, si le nombre des engagements reçus dépasse le nombre maximum de concurrents fixé par le Règlement, les partants seront désignés soit suivant l'ordre de réception des engagements, soit par voie de tirage au sort, soit par un autre moyen décidé par la commission sportive de l'ASN.

78. DESIGNATION DES SUPPLEANTS

Dans le cas des concurrents qui seraient éliminés dans les conditions fixées à l'Article 77, ils pourront être admis comme suppléants sous réserve de l'accord préalable du comité d'organisation.

79. ENGAGEMENT D'UNE AUTOMOBILE

La même automobile ne peut être engagée qu'une fois dans une compétition.

Dans des circonstances exceptionnelles, une ASN pourra sur son territoire apporter une dérogation à cette règle, en autorisant que la même automobile puisse être engagée deux fois dans la même compétition, à condition qu'elle ne soit pilotée qu'une seule fois par le même conducteur.

80. LISTE OFFICIELLE DES CONCURRENTS

Le comité d'organisation doit obligatoirement remettre à l'ASN et mettre à la disposition de chaque concurrent, au moins 48 heures avant l'ouverture du meeting, la liste officielle des concurrents prenant part à la compétition.

CHAPITRE V. PARCOURS - ROUTES ET PISTES

81. PARCOURS INTERNATIONAUX

Lorsqu'une compétition empruntera, pour son parcours, le territoire de plusieurs pays, les organisateurs de cette compétition devront obtenir, par l'intermédiaire de leur Automobile Club national, l'assentiment préalable de l'Automobile Club national de chacun des pays traversés.

Les Automobile Clubs nationaux des pays traversés conserveront le contrôle sportif sur toute la partie du parcours dans les limites de leur territoire respectif, étant entendu toutefois que l'homologation des résultats sera prononcée par l'Automobile Club national dont dépendent les organisateurs (voir Article 55).

82. PARCOURS SUR ROUTE

Le parcours d'une compétition doit être approuvé par l'ASN.

La demande d'autorisation doit être accompagnée d'un itinéraire détaillé indiquant les distances exactes à parcourir.

83. MESURES DES DISTANCES SUR ROUTE

Pour les compétitions autres que les tentatives de records, les distances jusqu'à 5 kilomètres seront mesurées, suivant la ligne médiane, directement, par un géomètre-expert ; au-dessus de 5 kilomètres, elles seront déterminées par le bornage officiel, ou au moyen d'une carte officielle à l'échelle de 250 000^{ème} au minimum.

84. LICENCE INTERNATIONALE POUR PISTE OU AUTODROME

Une ASN doit s'adresser à la FIA en vue d'obtenir une licence internationale pour une piste permanente ou temporaire, en vue d'une tentative de record.

La FIA peut délivrer pour une piste une licence valable pour une tentative ou une série de tentatives de record.

La FIA, après avoir consulté l'ASN compétente (voir Articles 3, 4 et 5), peut refuser de délivrer ou retirer une licence mais elle devra motiver ce refus ou ce retrait de licence.

85. LICENCE NATIONALE POUR PISTE

Une ASN peut délivrer facultativement une licence nationale pour une piste, dans les conditions indiquées à l'Article 84 ; mais dans ce cas, la piste ne pourra servir aux tentatives de records internationaux ou mondiaux.

86. INDICATIONS DEVANT FIGURER SUR LES LICENCES POUR PISTE

La licence délivrée par la FIA devra mentionner la longueur de la piste et indiquer si elle est approuvée pour l'établissement des records internationaux et des records du monde.

La licence délivrée par une ASN devra mentionner la longueur de la piste et indiquer si elle est approuvée pour les records nationaux.

La licence mentionnera les règles particulières de la piste que les conducteurs sont censés connaître et tenus de respecter.

87. CONDITIONS A REMPLIR POUR LES PISTES PERMANENTES OU TEMPORAIRES

Les conditions à remplir pour les pistes permanentes ou temporaires sont déterminées périodiquement par la FIA (voir ces conditions à l'Annexe E).

88. AFFICHAGE DE LA LICENCE POUR PISTE

La licence pour piste, tant qu'elle sera valable, devra être affichée à un endroit de la piste bien en vue.

CHAPITRE VI. DÉPARTS - SÉRIES

89. DEPART

- a) Le départ est l'instant où l'ordre de partir est donné à un concurrent isolé ou à plusieurs concurrents partant ensemble. En cas de chronométrage celui-ci commence au départ. Il n'y a que deux sortes de départs :
- 1) Le départ lancé ;
 - 2) Le départ arrêté.
- b) Tout concurrent sera considéré comme parti à l'instant où le signal de départ est donné. En aucun cas ce signal ne devra être répété (voir aussi l'Article 93).
- c) Pour toutes les compétitions autres que les tentatives de record, les Règlements particuliers devront indiquer la nature du départ (voir Articles 91 et 92).

90. LIGNE DE DEPART

- a) Pour toutes les tentatives de record et pour les compétitions comportant un départ lancé, c'est la ligne au passage de laquelle commence le chronométrage du ou des véhicules.
- b) Pour les compétitions comportant un départ arrêté, c'est une ligne par rapport à laquelle sont fixés les emplacements que doivent occuper chaque véhicule (et au besoin chaque conducteur) avant le départ.

Les règlements particuliers (voir Article 27) devront définir les positions respectives de tous les véhicules avant le départ, ainsi que la méthode servant à déterminer ces positions.

Départ des stands :

- Ligne de départ placée avant les stands : Après que le signal de départ ait été donné, un pilote sera considéré comme ayant accompli un tour lors de son premier passage sur la ligne de départ.
- Ligne de départ placée après les stands : Après que le signal de départ ait été donné un pilote sera considéré comme ayant accompli un tour lors de son deuxième passage sur la ligne de départ.

91. DEPART LANCE

Un départ est dit lancé lorsque le véhicule est déjà en mouvement au moment où commence le chronométrage.

Pour un départ lancé, les concurrents peuvent être guidés, avant le signal du départ, par un starter à bord d'une voiture pilote. Dans ce cas, le départ a lieu dès l'instant où la voiture de tête, autre que la voiture pilote, franchit la ligne de départ.

92. DEPART ARRETE

Un départ est dit arrêté lorsque le véhicule est immobile au moment où l'ordre de partir est donné.

- a) Pour une tentative de record, départ arrêté, le véhicule immobile sera placé de telle sorte que sa partie destinée à déclencher l'appareil de chronométrage au passage de la ligne de départ se trouve à 10 centimètres au plus en amont de cette ligne. Le moteur du véhicule sera mis en marche avant le départ.
- b) Pour les autres compétitions, départ arrêté, les Règlements particuliers devront indiquer si, avant le signal de départ, le moteur du véhicule doit être en marche ou arrêté.
- c) Pour les véhicules partant isolément ou de front sur un même rang :

- Si les temps sont pris par des appareils enregistreurs automatiques, le ou les véhicules seront placés avant le départ comme il est dit ci-dessus pour une tentative de record, départ arrêté.
 - Si les temps sont pris à la montre ou avec des appareils enregistreurs sans déclenchement automatique, le ou les véhicules seront placés, avant le départ, de telle sorte que la partie de leurs roues AV, en contact avec le sol, soit sur la ligne de départ.
- d) Quels que soient les emplacements assignés aux véhicules par rapport à la ligne de départ dans les Règlements particuliers, les temps compteront à partir du moment où le signal de départ aura été donné, mais ensuite, s'il s'agit d'une course en circuit fermé, dès la fin du premier tour, chaque véhicule sera chronométré à son passage sur la ligne de contrôle placée devant le poste de chronométrage, à moins que le Règlement particulier n'en décide autrement.
- e) Après la publication de la grille de départ, la place de tout pilote se trouvant dans l'incapacité de prendre le départ sera laissée vacante, et les autres concurrents retiendront leur position d'origine sur la grille.

93. **ORDRES DU STARTER**

Les conducteurs et véhicules sont sous les ordres du starter depuis le moment où le drapeau est levé jusqu'à celui où il est abaissé. Les mouvements du drapeau peuvent être accompagnés ou remplacés par tous autres signaux conventionnels.

Tout conducteur qui ne se sera pas mis à temps avec son véhicule sous les ordres du starter sera considéré comme n'ayant pas pris le départ.

Pour toute épreuve de vitesse internationale dont le départ est donné en ligne, le starter devra obligatoirement être le directeur de course ou le directeur d'épreuve à moins que l'un ou l'autre ne désigne un autre officiel pour remplir ces fonctions.

94. **PENALITES POUR FAUX DEPART**

Il y a faux départ lorsque, avant le signal convenu, un concurrent sous les ordres du starter quitte la position qui lui était assignée.

En cas de départ en groupe, tout conducteur ayant pris un faux départ sera obligatoirement pénalisé de 1 minute qui sera ajoutée au temps qu'il aura mis pour effectuer le parcours de la course.

En cas de départ isolé ne comportant pas de chronométrage automatique, tout concurrent ayant pris un faux départ sera obligatoirement pénalisé de 1 s qui sera ajoutée au temps qu'il aura mis pour effectuer le parcours prescrit.

Si les Règlements particuliers le prévoient, les commissaires sportifs pourront augmenter les pénalités ci-dessus et/ou infliger d'autres pénalités (par exemple stop/go, passage par la voie des stands, etc), mais seulement dans les limites fixées d'avance par ces règlements.

95. **JUGES AU DEPART**

Un ou plusieurs juges pourront être habilités par les organisateurs d'une compétition pour surveiller les départs. Les juges au départ signaleront immédiatement au directeur de course les faux départs qu'ils auront constatés.

96. **SERIES**

Une compétition peut comporter des départs en séries dont la composition doit être déterminée par le comité d'organisation et publiée au programme. La composition des séries peut être modifiée si nécessaire, mais seulement par les commissaires sportifs.

97. **EX AEQUO**

En cas d'ex aequo, ou bien les concurrents "ex aequo" devront se partager le prix attribué à leur place dans le classement et le ou les prix suivants disponibles, ou bien, si tous les concurrents intéressés sont d'accord, les commissaires sportifs pourront autoriser une nouvelle compétition entre les seuls concurrents en question, et imposer les conditions de cette nouvelle compétition ; mais en aucun cas, la première compétition ne devra être recommencée (voir Article 178).

CHAPITRE VII. RECORDS - GÉNÉRALITÉS

98. **JURIDICTION**

Chaque ASN se prononcera sur les demandes d'homologation de records accomplis sur son territoire.

La FIA se prononcera sur les demandes d'homologation de records internationaux ou mondiaux, lesquelles demandes devront lui être soumises par les ASN intéressées.

- 99. VEHICULES TERRESTRES QUALIFIES POUR ETABLIR DES RECORDS**
Chacun des records internationaux ne pourra être établi qu'avec un véhicule terrestre répondant à la disposition de l'Article 13 (voir aussi Article 199).
- 100. RECORDS RECONNUS**
Les seuls records reconnus sont les records locaux (voir Article 34), les records nationaux (voir Article 35), les records internationaux par classe (voir Article 36), les records du monde (voir Article 37), et le record du monde de vitesse absolu.
Un même record peut être reconnu dans plusieurs des catégories énoncées ci-dessus.
Aucune distinction n'est faite entre les records établis sur piste ou sur route.
- 101. RECORDS POUR AUTOMOBILE RESERVES A LA CLASSE**
Une automobile ayant établi ou battu un record dans sa classe peut battre le record du monde correspondant, mais ne peut battre le même record dans la ou les classes supérieures.
- 102. TEMPS ET DISTANCE RECONNUS**
Il ne sera reconnu, pour les records nationaux, les records internationaux et les records du monde, que les temps et distances énumérés dans l'Annexe D.
Les ASN sont libres de reconnaître toutes espèces de records locaux.
Il est interdit d'organiser, sous le nom "d'épreuve du kilomètre" ou "du mile" ou sous une appellation similaire, une course contre la montre qui ne serait pas courue suivant les prescriptions du présent règlement pour les records sur ces distances.
- 103. RECORDS ETABLIS PENDANT UNE COURSE**
Il ne sera homologué aucun record établi pendant une course.
- 104. TENTATIVES DE RECORD**
Les conditions dans lesquelles peuvent être faites les tentatives de record sont indiquées en détail à l'Annexe D.
- 105. CONDITIONS D'HOMOLOGATION DES RECORDS INTERNATIONAUX, MONDIAUX**
Un record international ou un record du monde ne pourra être homologué que si la tentative a eu lieu dans un pays représenté à la FIA ou exceptionnellement, dans un pays non représenté, mais avec le permis spécial prévu à l'Article 54.
La performance devra présenter, par rapport à l'ancien record, une amélioration minimum de 1 % de la vitesse moyenne, exprimée en miles par heure ou en kilomètres par heure.
Dans tous les cas, un record international ou un record du monde ne pourra être homologué que si la tentative a eu lieu sur un parcours approuvé par la FIA.
- 106. ENREGISTREMENT DES RECORDS**
Chaque ASN tiendra un registre des records établis ou battus dans son pays et pourra délivrer, sur demande, des certificats de records nationaux ou locaux pour lesquels une redevance sera payée à l'ASN.
La FIA tiendra un registre des records internationaux pour chaque classe et des records du monde, et délivrera, sur demande, des certificats de records pour lesquels une redevance lui sera payée.
Le montant des redevances à l'ASN ou à la FIA sera fixé chaque année par la FIA.
- 107. PUBLICATION DES RECORDS**
En attendant l'homologation, aucune publicité commerciale ne pourra être faite par les intéressés (Voir Article 131) sans la mention "Sous réserve d'homologation" en caractères facilement lisibles.
La non-observation de cette prescription entraînera automatiquement le refus d'homologation, sans préjudice des pénalités pouvant être prononcées par la Commission Sportive de l'ASN intéressée.

CHAPITRE VIII. CONCURENTS ET CONDUCTEURS

- 108. ENREGISTREMENT DES CONCURENTS ET CONDUCTEURS**
Toute personne désirant obtenir la qualité de concurrent ou de conducteur, d'après les définitions données aux Articles 44 et 45, devra adresser sa demande de licence à l'ASN du pays dont il possède la nationalité (Voir Article 47).
Si le conducteur engage la voiture, il a également la qualité de concurrent et doit être muni des deux licences correspondantes (Voir Article 109).

109. DELIVRANCE DE LA LICENCE

Un certificat d'enregistrement, établi suivant un modèle approuvé par la FIA, portant le nom de l'ASN est appelé "Licence de piste", "Licence de concurrent" ou "Licence de conducteur" et sera délivré facultativement par ladite ASN (Voir Article 113).

Il est prévu trois sortes de licences internationales de la FIA à savoir :

- licence de piste ;
- licence de concurrent ;
- licence de conducteur.

Chaque ASN est habilitée à délivrer ces licences comme il est dit à l'Article 110.

Une ASN peut aussi délivrer des licences nationales d'un modèle de son choix. Elle peut utiliser à cet effet les licences de la FIA en les surchargeant d'une inscription qui en limitera la validité à son seul pays, ou à une catégorie particulière d'épreuves.

110. DROIT DE DELIVRER DES LICENCES

Chaque ASN a le droit de délivrer des licences :

- 1) à ses nationaux ;
- 2) aux nationaux des pays représentés à la FIA, aux conditions obligatoires :
 - a) que leur ASN d'origine donne son accord à cette délivrance, qui ne pourra intervenir qu'une fois par an et dans des cas particuliers ;
 - b) que ceux-ci puissent justifier auprès de leur ASN de tutelle (pays de leur passeport) d'une preuve de résidence permanente dans l'autre pays ;
 - c) sous réserve que l'ASN d'origine se soit vu restituer la licence délivrée.

Toute personne autorisée par son ASN de tutelle à demander des licences à une autre ASN ne doit être titulaire d'aucune licence de son ASN de tutelle valable pour l'année en cours.

Exceptionnellement, les apprentis bona fide d'une école de pilotage reconnue par une ASN peuvent participer jusqu'à deux épreuves nationales organisées par cette école, à la condition impérative d'avoir obtenu l'accord de leur ASN de tutelle et celui de l'ASN d'accueil, auquel cas ils devront déposer leur licence d'origine auprès de l'ASN d'accueil qui délivrera alors une licence valable pour l'épreuve. A la fin de l'épreuve/des épreuves, la licence d'origine sera rendue en échange de cette licence.

Néanmoins, si pour des raisons très particulières un licencié était amené à demander un changement de nationalité de licence dans l'année en cours, il ne pourrait le faire qu'avec l'accord de son ASN de tutelle après que celle-ci a récupéré la licence d'origine.

Une ASN peut aussi délivrer une licence à un étranger appartenant à un pays non encore représenté à la FIA mais sous réserve d'informer immédiatement la FIA de son intention de la délivrer, la FIA faisant connaître aussitôt s'il y a ou non raison de la refuser.

L'ASN devra aviser la FIA de chaque refus opposé à une demande de cette nature.

- 111.** Un licencié titulaire d'une licence d'une ASN différente de celle de son ASN de tutelle pourra participer avec cette licence aux épreuves nationales qui se déroulent dans le territoire du pays de son ASN de tutelle, selon les conditions fixées par l'ASN de tutelle.

112. NATIONALITE D'UN CONCURRENT OU CONDUCTEUR

En ce qui concerne l'application du présent Code, tout concurrent ou conducteur qui a obtenu ses licences d'une ASN, prend la nationalité de cette ASN pour la durée de validité de ces licences. Par contre, tout pilote, quelle que soit la nationalité de sa licence, participant à une quelconque épreuve d'un Championnat du Monde de la FIA, conservera la nationalité de son passeport dans tous les documents officiels, manifestations, communications et cérémonies de remise des prix.

113. REFUS DE LA LICENCE

Une ASN ou la FIA peut refuser de délivrer une licence à un candidat ne répondant pas aux critères nationaux ou internationaux applicables à la licence demandée. Les motifs de ce refus devront être précisés.

114. DUREE DE LA VALIDITE DES LICENCES

Les licences sont valables jusqu'au 31 décembre de chaque année.

115. DROIT PERÇU POUR LA LICENCE

Un droit peut être perçu par l'ASN pour la délivrance d'une licence annuelle et ce droit devra être fixé chaque année par l'ASN avec l'approbation de la FIA.

116. VALIDITE DES LICENCES

Une licence de concurrent ou de conducteur délivrée par une ASN sera valable dans tous les pays représentés à la FIA et qualifiera le titulaire pour s'engager ou conduire dans toutes les compétitions organisées sous le contrôle de l'ASN ayant délivré la licence, de même que dans toutes les compétitions figurant au Calendrier Sportif International sous les réserves prévues aux Articles 70 et 74 concernant l'approbation de l'ASN.

Toutefois, pour les compétitions réservées, le titulaire devra s'être soumis aux conditions spéciales stipulées dans le Règlement particulier.

117. PRESENTATION DE LA LICENCE

Un concurrent ou conducteur, engagé dans une épreuve devra, sur la demande d'un officiel qualifié de cette épreuve, présenter sa licence dûment signée.

118. RETRAIT DE LA LICENCE

Celui qui s'engagera, conduira, remplira une fonction officielle ou prendra part d'une manière quelconque, à une compétition interdite, sera suspendu par l'ASN qui a délivré la licence.

Toutefois, si la compétition interdite a eu 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 rendra une décision motivée.

119. CONTROLE MEDICAL

Tout pilote voulant participer aux épreuves internationales, libres ou simples, doit être en mesure de présenter sur demande une attestation d'aptitude médicale en conformité avec les précisions du Chapitre II de l'Annexe "L" du Code.

120. PSEUDONYME

L'emploi d'un pseudonyme doit faire l'objet d'une demande adressée à l'ASN qui délivre la licence. La licence sera, dans ce cas, établie en mentionnant le pseudonyme autorisé.

Un licencié, tant qu'il sera enregistré sous un pseudonyme ne pourra prendre part à aucune compétition sous un autre nom.

Le changement de pseudonyme sera soumis aux mêmes formalités que l'obtention.

La personne qui a été autorisée à prendre un pseudonyme ne pourra reprendre son nom qu'après une nouvelle décision de l'ASN qui lui délivrera une nouvelle licence.

121. CHANGEMENT DE CONDUCTEUR

Dans une compétition autre qu'une tentative de record, le changement de conducteur n'est permis que s'il est prévu dans le Règlement particulier (Voir Article 27). Après la publication du programme, le changement ainsi prévu ne pourra être autorisé que par un des commissaires sportifs du meeting (Voir Article 141).

122. NUMEROS DISTINCTIFS

Au cours d'une compétition, chaque véhicule doit porter, à un endroit très visible, un ou plusieurs numéros ou marques conformes aux prescriptions du Règlement particulier (Voir Article 27).

123. RESPONSABILITE COMMUNE DU CONCURRENT ET DU CONDUCTEUR

Le signataire de l'engagement (Voir Articles 68 et 69) sera responsable des agissements et des omissions de son conducteur, de son mécanicien ou de ses passagers : en outre, chacun de ces derniers sera également responsable de toute infraction au présent Code ou au règlement national de l'ASN intéressée.

124. INTERDICTION DE SUBSTITUER UNE COMPETITION A UNE AUTRE

Tout concurrent qui, s'étant engagé, ou tout conducteur 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'ASN intéressée.

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.

125. ENGAGEMENTS DANS DES EPREUVES INTERNATIONALES

Il est rappelé aux concurrents que seules les épreuves dont les noms figurent au Calendrier Sportif International publié dans l'Annuaire de la FIA ou dans le Bulletin de la FIA sont officiellement reconnues.

Tout concurrent s'engageant dans une épreuve non officiellement reconnue s'expose aux sanctions prévues par le présent Code.

126. CLASSIFICATION DES AUTOMOBILES

Pour toutes les compétitions autres que les tentatives de record, les voitures seront classées d'une part par catégorie de véhicules (voitures de course, de sport, de grand tourisme et de tourisme) et d'autre part d'après la cylindrée de leurs moteurs (voir Annexe B, Article 199 et Annexe J, Article 251).

Pour les tentatives de record, on distinguera entre voitures à allumage électrique, voitures à allumage par compression, voitures à turbine (voir à l'Annexe B, Article 199, la classification par cylindrée-moteur des véhicules effectuant une tentative de record).

127. CONSTRUCTIONS DANGEREUSES

Une automobile dont la construction semblerait présenter des dangers pourra être exclue par les commissaires sportifs du meeting (voir Articles 141 et 145).

128. PROTECTION CONTRE L'INCENDIE

Dans tous les véhicules prenant part à une compétition, un écran de protection efficace doit être placé entre le moteur et le siège du conducteur pour éviter la projection directe des flammes en cas d'incendie.

129. SUSPENSION OU DISQUALIFICATION DES AUTOMOBILES

a) *Suspension ou disqualification d'une automobile déterminée :*

Une ASN ou la FIA peut suspendre, exclure ou disqualifier d'une ou plusieurs compétitions une automobile déterminée parce que le présent Code ou le règlement sportif national a été violé soit par le concurrent, soit par le conducteur, soit par le constructeur de l'automobile ou son représentant dûment qualifié.

Une ASN peut suspendre ou disqualifier une automobile déterminée parce que le présent Code ou le règlement sportif national a été violé soit par le concurrent, soit par le conducteur, soit par le constructeur ou son représentant dûment qualifié.

Cette suspension, si elle est internationale, ou cette disqualification, doit être portée par l'ASN à la connaissance de la FIA qui devra notifier à toutes les autres ASN. Ces dernières devront refuser d'admettre l'automobile déterminée pendant la durée de la pénalité dans toute compétition régie par eux.

Dans le cas où la décision est prise par une ASN contre une automobile dépendant d'une autre ASN, cette décision est susceptible d'appel devant la FIA qui jugera en dernier ressort.

b) *Suspension ou disqualification d'une marque d'automobiles :*

Une ASN peut suspendre sur son propre territoire une marque d'automobiles parce que le présent Code ou le règlement sportif national a été violé par le constructeur de ces automobiles ou son représentant dûment qualifié.

Si l'ASN désire rendre cette pénalité applicable internationalement, ou si elle désire disqualifier la marque en question, elle devra en adresser la demande au Président de la FIA qui nommera un Comité d'arbitrage chargé de statuer sur la demande d'extension ou de disqualification.

Ce comité d'arbitrage sera composé de deux membres de la FIA qui nommeront d'un commun accord un troisième membre. Si les deux membres nommés ne peuvent se mettre d'accord sur la nomination du troisième membre celui-ci sera nommé directement par le Président de la FIA.

Le comité d'arbitrage portera immédiatement sa décision à la connaissance de la FIA.

Au cas où le comité d'arbitrage n'accorderait pas l'extension internationale de la pénalité, sa décision sera susceptible d'appel introduit devant le Tribunal d'Appel International par l'ASN ayant demandé l'extension.

Au cas où le comité d'arbitrage accorderait l'extension internationale de la pénalité, sa décision sera notifiée immédiatement par la FIA à toutes les ASN. Ces dernières devront refuser d'admettre une automobile de la marque pénalisée pendant la durée de la pénalité, dans toute compétition régie par elles.

Cette décision du comité d'arbitrage sera susceptible d'appel introduit devant la FIA par la marque pénalisée, par l'intermédiaire de l'ASN dont elle dépend, dans les conditions prévues aux Articles 180 et suivants.

Au cas où l'ASN dont dépend la marque pénalisée serait l'ASN ayant demandé l'extension internationale, cette dernière ne pourra refuser de transmettre à la FIA l'appel introduit par la marque pénalisée.

130. PUBLICITE SUR LES AUTOMOBILES

La publicité sur les automobiles est libre. Les ASN doivent prescrire les conditions spéciales applicables pour les épreuves organisées sous leur contrôle.

Le Règlement particulier d'une épreuve doit mentionner ces conditions spéciales, ainsi que toute autre prescription d'ordre légal ou administratif existant dans le pays de l'épreuve.

131. PUBLICITE MENSONGERE

Le concurrent ou la maison qui fait la publicité à l'occasion d'une compétition ou d'un record, doit indiquer les conditions générales et particulières de la performance annoncée, la nature de la compétition ou du record, la catégorie, la classe, etc., du véhicule et le classement obtenu.

Toute omission ou addition de nature à provoquer un doute dans l'esprit du public pourra donner lieu à l'application d'une pénalité qui atteindra l'auteur responsable de ladite publicité.

Aucune publicité concernant le gain d'un Championnat de la FIA, d'une Coupe de la FIA, d'un Trophée de la FIA ou d'un Challenge de la FIA ne peut être faite avant la fin de la dernière épreuve de ce Championnat, Coupe, Trophée ou Challenge, sans la mention : "sous réserve de la publication officielle des résultats par la FIA".

Cette même règle s'applique également pour une victoire d'une épreuve d'un Championnat de la FIA, d'une Coupe de la FIA, d'un Trophée de la FIA ou d'un Challenge de la FIA.

Le logo spécifique du Championnat, de la Coupe, du Trophée ou du Challenge concerné devra être inclus dans cette publicité.

Toute infraction à cette règle pourra entraîner une pénalité infligée par la FIA à tout concurrent, constructeur automobile, conducteur, ASN, ou société responsable de la publication de cette publicité.

Toute réclamation ou contestation au sujet du nom à attribuer à un véhicule comprenant des organes fournis par des constructeurs différents sera soumise à un jury nommé par l'ASN si ces constructeurs sont tous installés dans le pays de l'ASN, ou par la FIA si ces constructeurs sont de pays différents.

Dans ce dernier cas, le jury comprendra un représentant par pays en cause et autant de membres n'appartenant pas aux pays en cause qu'il y aura de représentants de ces pays.

CHAPITRE X. OFFICIELS

132. LISTE DES OFFICIELS

Sont désignés sous le nom d'officiels et peuvent être assistés d'adjoints :

- les commissaires sportifs ;
- le directeur de course ;
- le directeur d'épreuve ;
- le secrétaire du meeting ;
- les chronométrateurs ;
- les commissaires techniques ;
- les contrôleurs ;
- les commissaires au ravitaillement ;
- les commissaires de piste ou de route ;
- les signaleurs ;
- les juges à l'arrivée ;
- les juges de fait ;
- les handicapés ;
- les starters.

133. DROIT DE SURVEILLANCE

En dehors des officiels prévus à l'Article 132, chaque ASN peut donner aux membres de sa Commission Sportive le droit individuel de surveiller ses nationaux dans toutes les compétitions organisées dans un pays quelconque, et régies par le présent Règlement, ainsi que le droit de défendre éventuellement leurs intérêts auprès des organisateurs d'épreuves.

134. ORGANISATION STRUCTURELLE DES OFFICIELS

a) Officiels indispensables

Dans un meeting, les officiels devront comprendre au moins trois commissaires sportifs et un directeur de course, dans le cas de compétitions où le temps intervient totalement ou partiellement, ils comprendront aussi un ou plusieurs chronométrateurs.

Les commissaires sportifs officient collégalement sous l'autorité d'un Président nommé désigné dans le règlement du meeting. Le Président du collège des commissaires sportifs a notamment sous sa responsabilité l'établissement et le respect du planning des réunions ainsi que leurs ordres du jour et la rédaction des procès-verbaux de séance.

En cas d'égalité des voix au cours d'un vote, la voix du Président sera prépondérante.
Le directeur de course doit se maintenir en liaison étroite avec le Président du collège pendant toute la durée du meeting afin d'en réaliser le déroulement convenable.

b) *Directeur d'épreuve*

Un directeur d'épreuve peut être désigné pour toute la durée de chaque Championnat, Coupe, Trophée ou Challenge.

Ses obligations et responsabilités seront alors énoncées dans le règlement sportif correspondant.

135. NOMINATION DES OFFICIELS

Un au moins des commissaires sportifs sera nommé par l'ASN qui organise ou qui délivre le permis pour le meeting.

Les autres officiels seront nommés par le comité d'organisation, sous réserve d'approbation par l'ASN intéressée.

136. QUALITES REQUISES

Les chronomètres, commissaires techniques, contrôleurs, handicapeurs devront être choisis parmi les personnes qualifiées pour ces fonctions et dont l'ASN dressera chaque année la liste.

Ils ne devront avoir aucune attache avec un commerce ou une industrie pouvant profiter directement ou indirectement des résultats de la compétition.

137. CUMUL DES FONCTIONS

Dans un meeting, la même personne pourra, sur la décision du comité d'organisation, cumuler certaines des fonctions indiquées à l'Article 136, à condition qu'elle soit qualifiée pour chacune d'elles.

138. FONCTIONS INTERDITES

Aucun officiel ne pourra dans une compétition remplir une fonction autre que celle pour laquelle il a été désigné.

Il lui est interdit de concourir dans toute compétition d'un meeting où il exerce une fonction officielle.

139. RETRIBUTION DES OFFICIELS

Les commissaires sportifs doivent être nommés à titre honorifique.

Les autres officiels pourront être rémunérés de leurs services, suivant un tarif arrêté par chaque ASN.

140. DEVOIRS DES COMMISSAIRES SPORTIFS

D'une façon générale, les commissaires sportifs ne seront aucunement responsables de l'organisation du meeting et ne devront avoir aucune fonction exécutive se rapportant à ce meeting.

Ils n'encourent donc, en raison de leurs fonctions, aucune responsabilité envers quiconque autre que l'Autorité Sportive Nationale dont ils dépendent.

Exceptionnellement et seulement dans le cas où un meeting est organisé directement par une ASN, les commissaires sportifs désignés par cette ASN pourront cumuler leurs fonctions avec celles d'organisateur.

Les commissaires sportifs devront, aussitôt que possible, après la fin du meeting signer et envoyer à l'ASN un rapport de clôture donnant les résultats de chaque compétition, ainsi que les détails sur les réclamations présentées ou les exclusions prononcées en y ajoutant leurs avis au sujet de la décision à prendre éventuellement pour une suspension ou une disqualification.

Dans un meeting comportant plusieurs compétitions, il peut y avoir, pour chacune d'elles, des commissaires sportifs différents.

141. POUVOIRS DES COMMISSAIRES SPORTIFS

Les commissaires sportifs auront une autorité absolue pour faire respecter le présent Code, les Règlements nationaux et particuliers, ainsi que les programmes, et jugeront toute réclamation qui pourrait surgir à l'occasion du meeting sous réserve des droits d'appel prévus par le présent Code (voir Chapitre XIII).

En particulier, ils pourront :

- décider des sanctions à appliquer en cas d'infraction aux lois et Règlements ;
- apporter à titre exceptionnel certaines modifications aux Règlements particuliers (Voir Article 66) ;
- modifier la composition ou le nombre des séries (Voir Article 96) ;
- autoriser un nouveau départ en cas d'ex-aequo (Voir Article 97) ;

- autoriser des changements de conducteurs (Voir Article 121) ;
- accepter ou non les rectifications proposées par les juges de faits (Voir Article 149 g) ;
- infliger des amendes (Voir Article 154) ;
- prononcer des exclusions (Voir Article 158) ;
- apporter si nécessaire des modifications au classement (Voir Article 168) ;
- empêcher de concourir tout conducteur (ou toute automobile) qu'ils considéreront ou qui leur serait signalé par le directeur de course comme pouvant être une cause de danger (voir Article 127) ;
- exclure d'une compétition déterminée ou pour la durée du meeting tout concurrent ou conducteur qu'ils considéreront ou qui leur serait signalé par le directeur de course ou le comité d'organisation comme non qualifié pour y prendre part ou qu'ils jugeront coupable de conduite incorrecte ou de manoeuvre frauduleuse. En outre, ils pourront exiger, s'il refuse d'obéir à un ordre d'un officiel responsable, qu'il évacue le terrain du parcours ou de ses annexes ;
- ajourner une compétition en cas de force majeure ou pour des raisons impérieuses de sécurité ;
- apporter au programme, en ce qui concerne la position des lignes de départ et d'arrivée, ou toute autre question, les modifications qui seraient demandées par le directeur de course ou le comité d'organisation pour assurer une plus grande sécurité des concurrents et du public ;
- désigner si nécessaire un ou plusieurs suppléants en cas d'absence d'un ou plusieurs commissaires sportifs notamment, s'il y avait lieu d'assurer la présence des trois commissaires sportifs indispensables ;
- prendre la décision d'arrêter une course ;
- en outre, pour les Championnats, Coupes, Trophées et Challenges où officie un directeur d'épreuve, ils pourront être saisis par le directeur de l'épreuve pour prendre les sanctions énumérées ci-dessus.

142. DEVOIRS DE DIRECTEUR DE COURSE

Le directeur de course peut être en même temps secrétaire du meeting, et il peut se faire assister par des adjoints.

Dans un meeting comportant plusieurs compétitions, il peut y avoir pour chacune d'elles un directeur de course différent.

Le directeur de course est responsable de la conduite du meeting, conformément au programme officiel.

En particulier, il devra :

- assurer l'ordre sur le terrain du parcours en liaison avec les autorités civiles et militaires chargées de la police et spécialement désignées pour veiller à la sécurité publique ;
- s'assurer que tous les officiels sont à leur poste et prévenir les commissaires sportifs de l'absence de l'un d'eux ;
- s'assurer que tous les officiels ont tous les renseignements nécessaires pour remplir leurs fonctions ;
- surveiller les concurrents et leurs automobiles et empêcher tout concurrent ou conducteur exclu, suspendu ou disqualifié de prendre part aux compétitions pour lesquelles il n'est plus qualifié ;
- s'assurer que chaque automobile, et s'il y a lieu, chaque concurrent est porteur des numéros distinctifs correspondant à ceux du programme ;
- s'assurer que l'automobile est conduite par le conducteur désigné ; grouper les automobiles d'après leurs catégories et leurs classes ;
- faire avancer les automobiles à la ligne de départ, les placer dans l'ordre prescrit et, s'il y a lieu, donner le départ ;
- présenter aux commissaires sportifs toute proposition ayant trait à des changements de programme et à des fautes, infractions ou réclamations d'un concurrent ;
- recevoir ces réclamations et les remettre sans retard aux commissaires sportifs qui décideront de la suite à donner ;
- réunir les procès-verbaux des chronométreurs, des commissaires techniques, des contrôleurs, des commissaires de route, ainsi que tous les renseignements nécessaires pour établir le classement ;
- préparer, ou faire préparer par le secrétaire du meeting, en ce qui concerne la ou les compétitions dont il s'est occupé, les éléments du rapport de clôture dont il est question à l'Article 140 et les soumettre à l'approbation des commissaires sportifs.

143. DEVOIRS DU SECRETAIRE DU MEETING

Le secrétaire du meeting est responsable de l'organisation matérielle du meeting et des annonces qui s'y rapportent.

Il doit s'assurer que les différents officiels sont au courant de leurs attributions respectives et qu'ils sont munis des accessoires nécessaires.

Il secondera, si nécessaire, le directeur de course dans la préparation des rapports de clôture de chaque compétition (voir Article 142 in fine).

144. DEVOIRS DES CHRONOMETREURS

Les principaux devoirs des chronomètres sont :

- à l'ouverture du meeting, se mettre à la disposition du directeur de course qui leur donnera, si besoin est, les instructions nécessaires ;
- donner les départs, s'ils en reçoivent l'ordre du directeur de course ;
- n'employer pour le chronométrage, que les appareils acceptés par l'ASN ou, s'il s'agit de records à chronomètre au 1/100 s, approuvés par la FIA ;
- établir les temps mis par chaque concurrent pour accomplir le parcours ;
- dresser et signer, sous leur propre responsabilité, leurs procès-verbaux et les remettre, accompagnés de tous les documents nécessaires, soit au directeur de course s'il s'agit d'un meeting, soit à l'ASN s'il s'agit d'une tentative de record ou d'une épreuve ;
- adresser, sur demande, leurs feuilles originales de chronométrage, soit aux commissaires sportifs, soit à l'ASN ;
- ne communiquer les temps ou les résultats qu'aux commissaires sportifs ou au directeur de course, sauf instructions contraires de la part de ces officiels.

145. DEVOIRS DES COMMISSAIRES TECHNIQUES

Les commissaires techniques sont chargés de toutes les vérifications concernant les organes mécaniques des automobiles, ils devront :

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

146. DEVOIRS DES CONTROLEURS

Les contrôleurs sont chargés de toutes les vérifications concernant le poids des automobiles, les dimensions de leur carrosserie et de ses accessoires, ainsi que des documents concernant les concurrents et conducteurs (licences, permis de conduire, assurances, etc.).

Les fonctions des contrôleurs peuvent être confiées à des commissaires techniques.

Les contrôleurs devront :

- exercer leurs fonctions soit avant le meeting à la requête de l'ASN ou du comité d'organisation soit pendant le meeting à la requête du directeur de course, à l'exclusion de tous autres ;
- employer des instruments de contrôle approuvés ou acceptés par l'ASN ;
- ne communiquer les résultats de leurs opérations qu'à l'ASN, au comité d'organisation, aux commissaires sportifs et au directeur de course, à l'exclusion de tous autres ;
- établir et signer, sous leur propre responsabilité, leurs procès-verbaux et les remettre à celle des autorités ci-dessus désignées qui leur aura donné l'ordre de les établir.

147. DEVOIRS DES COMMISSAIRES AU RAVITAILLEMENT

Les commissaires au ravitaillement sont chargés de surveiller toutes les opérations de ravitaillement des automobiles pendant une compétition et de faire respecter les prescriptions correspondantes du Règlement particulier.

Ils sont sous les ordres du directeur de course auquel ils doivent signaler immédiatement toute infraction commise par un concurrent ou un conducteur.

A la fin de chaque compétition, ils doivent rendre compte de leur mission au directeur de course, soit verbalement, soit par écrit, selon les instructions qu'ils auront reçues.

148. DEVOIRS DES COMMISSAIRES DE ROUTE ET DES SIGNALEURS

Les commissaires de route, occupent, le long du parcours, des postes qui leur sont désignés par le directeur de course ou le comité d'organisation. Dès l'ouverture d'un meeting, chaque chef de poste est sous les ordres du directeur de course auquel il doit rendre compte immédiatement par les moyens dont il dispose (téléphone, signaux, estafettes, etc.) de tous les incidents ou accidents qui peuvent se produire dans la section dont son poste a la surveillance.

Les signaleurs sont spécialement chargés de la manoeuvre des drapeaux de signalisation (voir Annexe H). Ils peuvent être en même temps commissaires de route.

A la fin de chaque compétition, chaque chef de poste doit remettre au directeur de course un rapport écrit sur les incidents ou accidents constatés par lui.

Pendant les compétitions et sauf avis contraire du directeur de course, les commissaires de route devront, dans toute la mesure du possible, indiquer au bureau central de renseignements l'ordre de passage des concurrents devant leur poste de surveillance, et cela tour par tour s'il s'agit d'un circuit fermé.

149. **DEVOIRS DES JUGES**

a) *Juge au départ* (voir Article 95).

b) *Juge à l'arrivée*

Dans les compétitions où il y aurait lieu de décider l'ordre dans lequel les concurrents passent une ligne d'arrivée, il sera nommé un juge à l'arrivée chargé de prendre cette décision.

c) *Juges de fait*

Dans les compétitions au cours desquelles il y aurait lieu de décider si, oui ou non, un concurrent a touché ou dépassé une ligne, ou sur tout autre fait du même ordre prévu dans le Règlement de la compétition, les juges de fait prendront une ou plusieurs de ces décisions.

Le nom des juges de fait responsables de ces décisions doit apparaître sur le tableau d'affichage officiel.

d) *Juges adjoints*

Il pourra être nommé, pour chaque juge, un juge adjoint pour l'assister, ou, dans le cas de nécessité absolue, pour le remplacer, mais en cas de désaccord entre eux, la décision finale sera prise par le juge titulaire.

e) *Systèmes vidéo ou électroniques*

Les commissaires sportifs pourront utiliser tout système vidéo ou électronique susceptible de les aider à prendre une décision. Les décisions des commissaires sportifs pourront prévaloir sur celles des juges de fait.

f) *Réclamations*

Aucune réclamation contre les décisions d'un juge à l'arrivée ou d'un juge de fait sur la question dont ils ont été chargés officiellement ne sera admise. Les décisions de ces juges sont donc définitives, mais elles ne constituent pas en elles-mêmes un classement parce qu'elles sont indépendantes des conditions dans lesquelles les concurrents ont accompli le parcours.

g) *Erreurs*

Si un juge estime avoir commis une erreur, il pourra la rectifier, quitte à soumettre cette rectification à l'acceptation des commissaires sportifs.

h) *Faits à juger*

Les Règlements de la compétition devront indiquer quels sont les faits qui devront être jugés par les juges de fait. Voir c) ci-dessus.

i) *Procès-verbaux*

A la clôture du meeting, chaque juge doit adresser au directeur de course un procès-verbal de ses déclarations.

150. **DEVOIRS DES HANDICAPEURS**

Les handicapés doivent, après la clôture des engagements, préparer les handicaps d'après les stipulations du Règlement particulier, ils ne doivent pas omettre d'indiquer si l'un des handicaps doit être modifié en raison d'une performance accomplie dans une compétition précédente.

CHAPITRE XI. PÉNALITÉS

151. **INFRACTIONS AUX RÈGLEMENTS**

Seront considérés comme infractions aux Règlements, en dehors des cas qui y sont prévus :

a) Toute corruption ou tentative de corruption directe ou indirecte sur toute personne remplissant une fonction officielle dans une compétition ou tenant un emploi quelconque se rapportant à cette compétition ; l'officiel ou l'employé qui accepte une offre corromptive, ou qui y prête son concours, sera également coupable d'infraction aux Règlements.

- b) Toute manoeuvre ayant intentionnellement pour but d'engager, de faire engager ou de faire partir une automobile non qualifiée.
- c) Tout procédé frauduleux ou manoeuvre déloyale de nature à nuire à la sincérité des compétitions ou aux intérêts du sport automobile.

152. PENALITES

Toutes les infractions au présent Code et à ses annexes, aux règlements nationaux et à leurs annexes, aux Règlements particuliers, commises par les organisateurs, les officiels, les concurrents, les conducteurs ou toute autre personne ou organisation pourront être l'objet de pénalités ou amendes.

Les pénalités ou amendes peuvent être infligées par les commissaires sportifs de l'épreuve et les ASN comme indiqué dans les articles suivants.

La décision du Collège des Commissaires Sportifs sera immédiatement exécutoire nonobstant appel lorsque seront en cause des problèmes de sécurité ou d'irrégularité dans l'engagement d'un concurrent pour participer à l'épreuve ou encore lorsqu'au cours de la même épreuve sera perpétré un acte de récidive justifiant une exclusion du concurrent.

Toutefois, à titre de sauvegarde, en cas d'appel du concurrent, en dehors des cas susvisés, la sanction sera suspendue, notamment pour déterminer l'application de toute règle de handicap influant sur la participation à une épreuve ultérieure, sans que le concurrent et le pilote puissent prétendre à la remise des prix ou au podium, ni apparaître au classement officiel de l'épreuve, à une autre place que celle qu'entraînerait l'application de la sanction, sauf à obtenir gain de cause devant les juridictions d'appel, leurs droits étant alors rétablis.

Les pénalités de passage et d'arrêt dans la voie des stands ne sont pas susceptibles d'appel.

En matière de lutte anti-dopage, seront appliquées les sanctions prévues dans la réglementation anti-dopage définie à l'article 4, chapitre II de l'Annexe L du présent Code.

En outre et indépendamment des prescriptions des articles suivants, la FIA peut, sur proposition et rapport de l'observateur FIA ou rapport conjoint des deux commissaires sportifs internationaux désignés par la FIA, infliger directement une pénalité qui se substituera à celle éventuellement prononcée par les commissaires sportifs à l'une quelconque des parties mentionnées ci-dessus. Dans ce cas, l'ASN compétente ne pourra refuser d'introduire un appel devant le Tribunal d'Appel International pour le compte de la partie concernée.

D'autre part, les commissaires sportifs dans les Championnats de la FIA pourront décider les pénalités ci-après applicables aux concurrents et aux pilotes : suspension pour une ou plusieurs épreuves, amende, retrait de points du Championnat. Les points ne devraient pas être retirés séparément pour les pilotes et pour les concurrents, sauf dans des circonstances exceptionnelles. Ces pénalités pourront, le cas échéant, être cumulées ou appliquées avec sursis.

153. ECHELLE DE PENALITES

Les pénalités qui peuvent être infligées sont les suivantes, par ordre de sévérité croissante :

- le blâme ;
- l'amende ;
- la pénalité en temps ;
- l'exclusion ;
- la suspension ;
- la disqualification.

La pénalité en temps signifie une pénalité exprimée en minutes et/ou en secondes.

Chacune de ces pénalités peut être infligée après enquête régulière et, s'il s'agit d'une des trois dernières, après convocation de l'intéressé pour lui permettre de présenter personnellement sa défense.

Pour le Championnat du Monde de Formule 1 de la FIA et le Championnat du Monde des Rallyes de la FIA, une pénalité infligeant un retrait de points sur l'ensemble du Championnat pourra être appliquée.

154. AMENDES

Des amendes peuvent être infligées aux concurrents ainsi qu'aux conducteurs, aides et passagers qui ne se conformeraient pas aux prescriptions des Règlements ou aux injonctions des officiels d'un meeting (voir Article 132).

Les amendes peuvent être infligées par chaque ASN et par les commissaires sportifs. Toutefois, lorsque ces amendes sont prononcées par les commissaires sportifs, elles ne pourront dépasser une certaine somme qui sera fixée chaque année par la FIA. En outre, elles devront être infligées en vertu d'une décision prise par l'ensemble des commissaires sportifs et non par un seul d'entre eux.

155. MAXIMUM DE L'AMENDE POUVANT ETRE INFLIGEE PAR LES COMMISSAIRES SPORTIFS D'UNE EPREUVE

Jusqu'à nouvel avis, publié ici même ou dans le Bulletin officiel, le montant maximal de cette amende est fixé à 50 000 US dollars.

156. RESPONSABILITE DES AMENDES

Les concurrents sont responsables des amendes infligées à leurs conducteurs, aides, passagers, etc.

157. DELAI DE PAIEMENT DES AMENDES

Les amendes doivent être payées dans les quarante-huit heures qui suivront la signification.

Tout retard dans le versement du montant des amendes peut entraîner une suspension, au moins jusqu'au paiement de celles-ci.

Le montant des amendes perçues servira à la promotion et à l'organisation des épreuves de Championnat. Ce même texte sera appliqué pour les amendes nationales.

Le montant des amendes infligées au cours d'une épreuve de Championnat de la FIA doit être versé à la FIA.

158. EXCLUSION

L'exclusion peut être prononcée par les commissaires sportifs, dans les conditions prévues à l'Article 141. Elle empêche celui qui en fait l'objet de prendre part à une ou plusieurs compétitions d'un meeting. Elle entraîne en tout cas la perte du droit d'engagement qui reste acquis au comité d'organisation.

159. SUSPENSION

Sauf dans les cas prévus par les Articles 152 et 184, la suspension ne peut être prononcée que par une ASN, pour une faute grave.

La suspension supprime temporairement pour celui qui en fait l'objet, le droit de prendre part, à un titre quelconque, à toute compétition organisée, soit sur le territoire de l'ASN qui l'a prononcée, soit sur tous les territoires soumis à la législation de la FIA, qu'elle soit nationale ou internationale (voir Article 161) (sauf cas prévus aux Articles 170 et 183).

La suspension entraîne l'annulation des engagements contractés antérieurement pour les compétitions devant avoir lieu pendant la période de cette suspension.

Elle entraîne également la perte des droits d'engagement relatifs à ces compétitions.

160. RETRAIT DE LA LICENCE**a) Suspension nationale**

Tout concurrent ou conducteur, suspendu nationalement, est tenu de remettre sa licence à son ASN qui indiquera, sur la licence, en surcharge apparente, au timbre gras, la mention : "Non valable pour.... (nom du pays)."

A l'expiration de la période pour laquelle la suspension nationale a été prononcée, la licence ainsi surchargée sera échangée contre une licence normale.

b) Suspension internationale

Tout concurrent ou conducteur, suspendu internationalement, est tenu de remettre sa licence à son ASN qui ne la lui rendra qu'à l'expiration de la période pour laquelle la suspension internationale a été prononcée.

Dans les deux cas ci-dessus, tout retard dans la remise de la licence à l'ASN s'ajoutera au temps de la suspension.

161. EFFETS DE LA SUSPENSION

La suspension prononcée par une ASN peut être limitée, dans ses effets, au territoire de ladite ASN.

Si l'ASN désire, au contraire, rendre cette pénalité applicable internationalement, elle doit la notifier sans retard au Secrétariat de la FIA qui la portera à la connaissance de toutes les autres ASN. La suspension sera immédiatement enregistrée par chaque ASN et l'incapacité qui en résultera sera rendue effective.

162. DISQUALIFICATION

La disqualification supprime définitivement pour celui qui en fait l'objet, le droit de prendre part à un titre quelconque, à toute compétition sauf cas prévus aux Articles 170 et 183.

La disqualification ne peut être prononcée que par une ASN et pour une faute d'une gravité exceptionnelle.

Elle a pour conséquence l'annulation des engagements contractés antérieurement, avec perte des droits d'engagement.

163. EFFETS DE LA DISQUALIFICATION

La disqualification sera toujours internationale. Elle sera notifiée à toutes les ASN et enregistrée par elles dans les conditions prévues pour la suspension internationale à l'Article 161.

164. NOTIFICATION DES PENALITES AUX FEDERATIONS SPORTIVES INTERNATIONALES

La suspension, lorsqu'elle est applicable internationalement, et la disqualification seront notifiées aux Fédérations Internationales désignées par la FIA et qui auront accepté, à charge de réciprocité, d'appliquer les pénalités prononcées par la FIA. Toute suspension ou disqualification signifiée à la FIA par l'une quelconque des susdites Fédérations sera appliquée dans la même mesure par la FIA.

165. COMMUNICATION DES MOTIFS DES SUSPENSIONS ET DISQUALIFICATIONS

En notifiant à la personne à laquelle cette sanction s'applique et au Secrétariat de la FIA les suspensions ou les disqualifications, les ASN sont tenues de faire connaître les motifs pour lesquels ces sanctions ont été prises.

166. SUSPENSION OU DISQUALIFICATION D'UNE AUTOMOBILE

La suspension ou la disqualification peut être étendue soit à une automobile déterminée, soit à une marque d'automobiles, dans les conditions prévues à l'Article 129.

167. PERTE DES RECOMPENSES

Tout concurrent qui est exclu, suspendu ou disqualifié à l'occasion d'une compétition perd tout droit à l'obtention d'une récompense décernée au cours de ladite compétition.

168. MODIFICATIONS AU CLASSEMENT ET AUX RECOMPENSES

Dans le cas prévu à l'Article 167, les commissaires sportifs devront indiquer les modifications qui en résulteront pour le classement et pour les récompenses. Ils décideront si le suivant du pénalisé peut prendre place.

169. PUBLICATION DES PENALITES

La FIA ou chaque ASN intéressée a le droit de publier ou de faire publier les pénalités, en indiquant le nom de la personne, de l'automobile ou de la marque d'automobiles qui en a fait l'objet.

Sans préjudice du droit d'appel contre une décision, les personnes mises en cause ne pourront se prévaloir de cette publication pour intenter des poursuites judiciaires contre la FIA ou l'ASN intéressée, ou contre toute personne qui a fait la dite publication.

170. REMISE DE PEINE

L'ASN a le droit de remettre la partie de la peine de suspension restant à accomplir ou de lever la disqualification, dans les conditions qu'elle indiquera.

CHAPITRE XII. RÉCLAMATIONS

171. DROIT DE RECLAMATION

Le droit de réclamation n'appartient qu'aux concurrents ; toutefois, les officiels peuvent toujours agir d'office, même dans le cas où ils ne sont pas saisis d'une réclamation.

Un concurrent souhaitant adresser une réclamation à plus d'un concurrent doit présenter autant de réclamations qu'il y a de concurrents impliqués dans l'action concernée.

172. PRESENTATION DE LA RECLAMATION

Toute réclamation devra être présentée par écrit et accompagnée d'une caution dont le montant sera fixé chaque année par l'ASN, et qui ne pourra être remboursée que si le bien-fondé de la réclamation a été reconnu.

173. DIRECTION DES RECLAMATIONS

Les réclamations se rapportant à une compétition doivent être adressées au directeur de course ou à son adjoint s'il en existe.

A défaut du directeur ou directeur adjoint de course, ces réclamations devront être adressées aux commissaires sportifs de la compétition ou à l'un d'entre eux.

174. DELAIS DE RECLAMATION

a) Les réclamations contre l'engagement des concurrents ou des conducteurs, contre la distance annoncée pour un parcours, doivent être présentées au plus tard deux heures après la fermeture des vérifications techniques. Si ces vérifications ont lieu dans un pays étranger à celui de l'organisateur, tout représentant de l'ASN est habilité à recevoir la

réclamation et à la transmettre d'urgence aux commissaires sportifs de l'épreuve avec avis motivé s'il le juge utile.

- b) Les réclamations contre un handicap, contre la composition des séries doivent être présentées au plus tard une heure avant le départ de l'épreuve.
- c) Les réclamations contre une décision prise par un commissaire technique ou un contrôleur au pesage doivent être présentées immédiatement après leurs décisions par le concurrent intéressé.
- d) Les réclamations contre une erreur ou une irrégularité commise au cours d'une compétition, contre la non-conformité des véhicules avec les règlements les régissant, contre le classement établi en fin de compétition doivent être présentées sauf impossibilité matérielle admise par les commissaires sportifs du meeting, au plus tard trente minutes après l'affichage du classement de la compétition.
Les concurrents devront avoir été informés d'avance du lieu et de l'heure exacts de cet affichage, soit par le Règlement particulier, ou l'un de ses additifs, soit par le programme. Dans le cas où les organisateurs se trouveraient dans l'impossibilité matérielle de publier le classement officiel comme prévu, ils seraient tenus de faire afficher au lieu et à l'heure fixés, des indications précises sur leurs intentions futures en ce qui concerne l'annonce officielle du classement.
- e) Toutes les réclamations ci-dessus envisagées, seront jugées d'urgence par les commissaires sportifs du meeting, le Directeur de l'Epreuve étant entendu. En cas d'égalité de voix, la voix du Président des commissaires sportifs du meeting sera prépondérante.

175. CONVOCATION

L'audition du réclamant et de toute personne visée par la réclamation aura lieu le plus tôt possible après le dépôt de la réclamation. Les intéressés devront être convoqués en conséquence et pourront se faire accompagner de témoins. Les commissaires sportifs devront s'assurer que les intéressés ont été personnellement touchés par la convocation.

En l'absence d'un intéressé ou de ses témoins, le jugement pourra être rendu par défaut.

Si le jugement ne peut être rendu aussitôt après l'audition des intéressés, ces derniers devront être avisés du lieu et de l'heure où le jugement sera rendu.

176. RECLAMATIONS IRRECEVABLES

Sont irrecevables toutes réclamations contre les décisions prises par les juges à l'arrivée et les juges de faits dans l'exercice de leurs fonctions indiquées à l'Article 149.

Une réclamation unique adressée à plus d'un concurrent ne sera pas acceptée.

177. PUBLICATION DU CLASSEMENT ET DISTRIBUTION DES PRIX

La publication officielle du classement devra précéder d'au moins une demi-heure la distribution des prix.

Le prix gagné par un concurrent qui se trouve sous le coup d'une réclamation doit être retenu jusqu'à ce qu'il ait été statué définitivement sur cette réclamation.

En outre, toute réclamation dont l'issue est susceptible de modifier le classement oblige les organisateurs à ne publier qu'un classement provisoire et à retenir les prix jusqu'à proclamation du jugement définitif, appels prévus au Chapitre XIII compris.

Toutefois, dans le cas où la réclamation n'affecterait qu'une partie du classement, l'autre partie pourra être publiée à titre définitif et les prix correspondants pourront être distribués.

178. JUGEMENT

Tous les intéressés seront tenus de se soumettre à la décision prise, sauf les cas d'appel prévus au présent Code, mais ni les commissaires sportifs, ni l'ASN n'auront le droit de prescrire qu'une compétition soit recommencée (voir Article 97).

179. RECLAMATION NON FONDEE

Si la réclamation est jugée non fondée ou si elle est abandonnée après avoir été formulée, la caution versée sera retenue en totalité.

Si elle est jugée partiellement fondée, la caution pourra être restituée en partie, et en totalité s'il a été fait droit entièrement à la réclamation.

En outre, s'il est reconnu que l'auteur de la réclamation est de mauvaise foi, l'ASN pourra lui infliger une des pénalités prévues au présent Code.

179.bis DROIT DE REVISION

Dans les épreuves d'un Championnat de la FIA, en cas de découverte d'un élément nouveau, les commissaires sportifs ayant ou non statué, ceux-ci, ou en cas de défaillance, ceux qui seront désignés par la FIA, devront se réunir à la date qu'ils arrêteront en convoquant la ou les parties en cause pour recevoir toutes explications utiles et juger à la lumière des faits et éléments exposés.

Le droit d'appeler de cette nouvelle décision est réservé à la ou les partie(s) concernée(s) conformément au dernier alinéa de l'Article 180 et aux Articles suivants du présent Code. Au cas où la première décision aurait déjà fait l'objet d'un appel devant le Tribunal d'Appel National ou devant le Tribunal d'Appel International, soit successivement devant ces deux juridictions, celles-ci se trouveront de plein droit saisies pour réviser éventuellement leur précédente décision. Le délai pendant lequel un recours en révision peut être introduit expire le 30 novembre de l'année en cours.

CHAPITRE XIII. APPELS

180. **JURIDICTION**

Chaque ASN par l'organe du Tribunal d'Appel National défini à l'Article 181 constitue pour ses propres licenciés le Tribunal de dernière instance chargé de régler définitivement tout différend entre ses seuls licenciés ayant surgi sur son territoire, à propos du sport automobile national.

Pour tout différend impliquant, fût-ce un licencié étranger ou l'une des personnes visées au 1er alinéa de l'Article 152, de nationalité étrangère, le Tribunal d'Appel National constitue une instance dont les décisions sont susceptibles d'appel devant le Tribunal d'Appel International.

Le tribunal sportif compétent pour les appels formulés dans le cadre des épreuves dont le parcours emprunte le territoire de plusieurs pays est celui de l'ASN ayant demandé l'inscription de l'épreuve au calendrier international.

Des appels peuvent être soumis au Tribunal d'Appel International dans le respect des règles de compétences et de procédure fixées au Règlement du TAI, annexé au présent Code.

181. **TRIBUNAL D'APPEL NATIONAL**

Chaque ASN désignera ou fera désigner par sa Commission Sportive un certain nombre de personnes membres ou non de l'ASN, qui constitueront le Tribunal d'Appel National.

Ne pourront siéger à ce Tribunal ceux de ses membres ayant pris part comme concurrents, conducteurs et officiels à la compétition au sujet de laquelle un jugement serait à rendre, ou qui auraient rendu un jugement sur l'affaire en cours, ou enfin qui seraient mêlés, directement ou indirectement à cette affaire.

182. **PROCEDURE D'APPEL NATIONAL**

Les concurrents, quelle que soit leur nationalité, ont le droit de faire appel contre les pénalités prononcées ou les décisions prises par les commissaires sportifs d'un meeting devant l'ASN du pays où la décision a été prise. Ils doivent, sous peine de déchéance, notifier aux commissaires sportifs du meeting par écrit et dans l'heure qui suit la publication de la décision, leur intention de faire appel de cette décision.

Le délai d'introduction de l'appel devant l'ASN expire deux jours à compter de la date de signification de la décision des commissaires sportifs de l'épreuve sous réserve que l'intention de faire appel ait été notifiée par écrit aux commissaires sportifs de l'épreuve dans l'heure qui a suivi leur décision (voir alinéa précédent). Cet appel peut être introduit par télécopie ou par tout autre moyen de communication électronique avec confirmation. Une confirmation par lettre de même date, accompagnée de la caution prévue à l'Article 183, sera exigée. L'ASN devra prononcer son jugement dans un délai maximum de 30 jours.

Les intéressés devront être avisés en temps opportun de la date de l'audience de l'appel. Ils auront droit de faire entendre des témoins ; mais leur absence à l'audience n'interrompra pas le cours de la procédure.

183. **FORME DE L'APPEL NATIONAL**

Toute demande en appel devant une ASN devra être faite par écrit et signée par son auteur ou le représentant qualifié de ce dernier.

La confirmation de l'appel devant l'ASN doit être accompagnée d'une caution dont le montant sera fixé chaque année par l'ASN. Cette caution est exigible dès l'instant où l'intéressé a notifié aux commissaires sportifs son intention de faire appel, comme spécifié à l'Article 182, et elle reste due si l'intéressé ne donne pas suite à cette intention.

Si l'appel est jugé non fondé ou s'il est abandonné après avoir été formulé, la caution versée sera retenue en totalité.

S'il est jugé partiellement fondé, la caution pourra être restituée en partie, et en totalité s'il a été fait droit entièrement à l'appel.

En outre, s'il est reconnu que l'auteur de l'appel est de mauvaise foi, l'ASN pourra lui infliger une des pénalités prévues au présent Code.

184. SUPPRIME

185. SUPPRIME

186. SUPPRIME

187. SUPPRIME

188. SUPPRIME

189. JUGEMENT

Le Tribunal d'Appel National pourra décider que la décision contre laquelle il a été fait appel sera annulée et, le cas échéant, la pénalité diminuée ou augmentée, mais il n'aura pas le droit de prescrire qu'une compétition soit recommencée. Les jugements du Tribunal d'Appel devront être motivés.

190. DEPENS

En statuant sur les recours qui leur sont déferés, les Tribunaux d'Appel Nationaux décideront, en fonction de la décision, du sort des dépens qui seront calculés par les secrétariats à la hauteur des frais supportés pour l'instruction des causes et la réunion des juridictions. Les dépens seront constitués par ces seuls frais à l'exclusion des frais ou honoraires de défense supportés par les parties.

191. PUBLICATION DU JUGEMENT

La FIA ou chaque ASN a le droit de faire publier un jugement d'appel en indiquant les noms des personnes intéressées.

Sans préjudice du droit d'appel, les personnes mises en cause ne pourront se prévaloir de cette publication pour intenter des poursuites contre la FIA ou l'ASN intéressée ou contre toute personne qui aurait fait la dite publication.

191.BIS

Pour dissiper toute incertitude, aucune disposition du Code ne pourra empêcher une partie d'intenter des poursuites devant une juridiction, sous réserve toutefois de toute obligation acceptée par ailleurs, d'épuiser préalablement d'autres moyens ou mécanismes de résolution de litiges disponibles.

CHAPITRE XIV. APPLICATION DU CODE

192. INTERPRETATION NATIONALE DES REGLEMENTS

Chaque ASN détentrice des pouvoirs sportifs (voir Articles 5 et 10) statuera sur toute question soulevée sur son territoire et relative à l'interprétation du présent Code ou de son règlement national sous réserve du droit d'appel international prévu au chapitre XIII, à condition que ces interprétations ne soient pas en contradiction avec une interprétation ou une clarification déjà donnée par la FIA.

193. AUTORITE EXECUTIVE DES ASN

Chaque ASN détentrice des pouvoirs sportifs (voir Articles 5 et 10) désignera une Commission Sportive qui sera chargée, par délégation, de l'exercice des fonctions et pouvoirs dévolus à l'ASN dans le présent Code.

Toutefois, chaque ASN détentrice des pouvoirs sportifs pourra se réserver l'approbation de certaines décisions de sa Commission Sportive, notamment en ce qui concerne l'établissement du Calendrier national annuel.

194. MODIFICATION AU CODE

La FIA se réserve le droit d'apporter à tout moment des modifications au présent Code, et d'en réviser périodiquement les annexes.

195. COMMUNICATIONS. AVIS

Toutes les communications nécessitées par le présent Code qu'une ASN aura à faire à la FIA devront être adressées au Siège social de la FIA ou à toute autre adresse qui pourra être régulièrement notifiée.

196. DATE D'ENTREE EN VIGUEUR

Le présent Code est entré en vigueur le 1er janvier 1980.

197. INTERPRETATION INTERNATIONALE DU CODE

Le présent Code a été rédigé en français et en anglais. Il est susceptible d'être publié en d'autres langues. En cas de contestation sur son interprétation à la FIA ou au Tribunal d'Appel International, le texte français sera seul considéré comme texte officiel.

CHAPITRE XV. METHODE DE STABILISATION DES DECISIONS DE LA FIA

La FIA impose les règles suivantes :

- 198.** Chaque année, avant le 31 octobre, la FIA publiera la liste de ses championnats et le calendrier des épreuves comptant pour ces championnats. Si, par la suite, une épreuve quelconque se retire, elle perdra son statut international pour l'année en question.
- 199.** Chaque année, avant le 31 décembre, la FIA publiera tous changements à l'Annexe J et aux règles techniques des championnats. Les changements concernant la Formule 1 entreront en vigueur à partir du 1er janvier de la troisième année suivant leur publication. Tous les changements à l'Annexe J et aux règles techniques des championnats autres que la Formule 1 entreront en vigueur à partir du 1er janvier de la seconde année suivant leur publication. Les changements effectués pour des raisons de sécurité pourront entrer en vigueur sans préavis.
- 200.** Chaque année, avant le 31 octobre, la FIA publiera toutes les règles qui ne concernent ni les règles techniques des championnats, ni l'Annexe J. Ces règles ne pourront entrer en vigueur avant le 1er janvier suivant leur publication.
- 201. SUPPRIME**

CHAPITRE XVI. QUESTION COMMERCIALE LIEE AU SPORT AUTOMOBILE

- 202.** Sans accord écrit préalable de la FIA, aucun organisateur ou groupement d'organisateur dont le(s) épreuve(s) fait(font) partie d'un Championnat, Trophée ou Coupe de la FIA ne peut(peuvent) indiquer ou faire croire que ledit Championnat, Trophée ou Coupe est subventionné ou aidé financièrement, soit directement, soit indirectement, par une entreprise ou organisation commerciale.
- 203.** Le droit de lier le nom d'une entreprise, organisation ou marque commerciale à un Championnat, Trophée ou Coupe de la FIA est donc réservé exclusivement à la FIA.
- 204. SUPPRIME**

CHAPITRE XVII. REGLEMENT SUR LES NUMEROS DE COMPETITION ET LA PUBLICITE SUR LES VOITURES

- 205.** Les chiffres formant le numéro de compétition seront de couleur noire sur un fond blanc rectangulaire. Pour les voitures de couleur claire, une bordure noire de 5 cm de large devra entourer le fond rectangulaire blanc.
- 206.** Le dessin des chiffres sera de type classique tel que reproduit ci-dessous.
1 2 3 4 5 6 7 8 9 0.
- 207.** Sur chaque voiture, les numéros de compétition doivent être apposés aux endroits suivants :
- Sur les portières avant ou à hauteur de l'habitacle du pilote de chaque côté de la voiture.
 - Sur le nez (capot avant) de la voiture, lisibles de l'avant.
- Pour les monoplaces et toutes les voitures anciennes :
 - la hauteur minimum des chiffres sera de 23 cm et la largeur du trait de chaque chiffre de 4 cm ;
 - le fond blanc aura 45 cm de large et 33 cm de haut.
 - Pour toutes les autres voitures :
 - la hauteur des chiffres sera de 28 cm et la largeur du trait de chaque chiffre de 5 cm.
 - le fond blanc aura au moins 50 cm de large et 38 cm de haut.

- 208.** Sur les deux ailes avant devra figurer la reproduction du drapeau national du ou des pilotes qui conduisent la voiture, ainsi que leurs noms. La hauteur minimum de la reproduction du drapeau et des lettres constituant les noms sera de 4 cm.
A aucun endroit, la distance entre le bord du trait des chiffres et le bord du fond ne sera inférieure à 5 cm.
- 209.** Au-dessus et au-dessous du fond blanc, une surface ayant la largeur du fond rectangulaire et une hauteur de 12 cm sera laissée à la disposition des organisateurs, en vue d'y apposer le cas échéant une publicité. Sur les voitures où cette surface n'est pas disponible (ex. certaines monoplaces), le concurrent est tenu de garder libre de toute publicité une surface complémentaire ayant les mêmes dimensions que la surface manquante et adjacente au fond blanc.
Sous réserve de restrictions imposées par les ASN, le restant de la carrosserie pourra porter de la publicité.
- 210.** Ni les numéros de compétition ni les publicités ne doivent dépasser la surface de la carrosserie.
- 211.** Les glaces et vitres des voitures doivent rester vierges de toute inscription, à l'exception d'une bande ayant une largeur maximum de 10 cm sur la partie supérieure du pare-brise et, à condition que la visibilité vers l'arrière reste intacte, d'une bande ayant une largeur maximum de 8 cm sur la lucarne arrière.
N.B. Les points 209, 210 et 211 ne s'appliquent pas aux voitures anciennes.
- 212.** La publicité sur les voitures anciennes sera limitée au maximum à un emplacement de 50 x 14 cm sur le haut et un autre sur le bas des trois numéros de compétition (les voitures ayant un maximum de 4 numéros chacune). Au cas où il n'y aurait pas la place pour insérer les publicités permises au-dessus et en-dessous des numéros de course, elles pourront être placées de côté, mais toujours accolées au fond ou à la bordure de ces numéros. L'un des deux emplacements accolés à chaque numéro de compétition peut être réservé à la publicité de l'organisateur. Les concurrents ne pourront donc pas refuser cette publicité. Les noms des équipements/concurrents/pilotes pourront apparaître une fois sur chaque côté de la voiture, dimensions maximales 10 x 40 cm pour chaque côté. Un insigne de club reconnu pourra apparaître sur chaque côté, dimensions max. 10 x 10 cm. Les livrées publicitaires peuvent être conservées sur les voitures spécifiques (même numéro de châssis) qui les ont portées à l'origine.

DRAPEAUX

COMMISSAIRES



Drapeau jaune 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 jaunes agités :

Réduisez votre vitesse, ne doublez pas et soyez prêt à changer de direction ou à vous arrêter. Un danger obstrue totalement ou partiellement la piste. Les dépassements sont interdits entre le premier drapeau jaune et le drapeau vert déployé après l'incident.



Drapeau vert : retour de la piste à son état d'origine.

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



Drapeau rouge agité :

Présenté uniquement sur instruction du Directeur de Course lorsqu'il devient nécessaire d'arrêter une séance d'essais ou la course. Tous les pilotes doivent ralentir immédiatement et regagner la voie des stands, (ou l'endroit prévu par le règlement de l'Epreuve), et doivent être prêts à s'arrêter si besoin est. Les dépassements sont interdits.



Drapeau blanc agité :

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



Drapeau bleu clair immobile :

- **à tout moment :**
Un drapeau immobile devrait être présenté à un pilote quittant les



Drapeau bleu clair agité :

- **pendant les essais :**
Cédez le passage à une voiture plus rapide qui s'apprête à vous doubler.
- **pendant la course :**
Ce drapeau devrait normalement être présenté à une voiture sur le point d'être dépassée par une voiture qui par cette manœuvre comptera au moins un tour d'avance sur ce véhicule et, lorsqu'il est présenté, le pilote concerné doit permettre à la voiture qui suit de le dépasser à la première occasion.



Drapeau jaune à bandes rouges verticales :

Surface glissante quelle qu'en soit la cause. Changement d'adhérence sur la piste dans la zone en aval du drapeau.



Drapeau noir à disque orange :

Ce drapeau devrait être utilisé pour informer le pilote concerné que sa voiture a des ennuis mécaniques susceptibles de constituer un danger pour lui-même ou pour les autres pilotes, et qu'il doit s'arrêter à son stand au prochain passage.

**Les dimensions minima des drapeaux de signalisation sont de 60 cm sur 80 cm.
Le drapeau rouge mesurera 80 cm x 100 cm**

DIRECTION DE COURSE



Drapeau national
Départ de l'épreuve



Drapeau à damier noir et blanc :
Signal d'arrêt en fin de course ou d'épreuve de classement.



Drapeau rouge agité :

Présenté uniquement par le Directeur de Course lorsqu'il devient nécessaire d'arrêter une séance d'essais ou la course. Tous les pilotes doivent ralentir immédiatement et regagner la voie des stands, (ou l'endroit prévu par le règlement de l'Epreuve), et doivent être prêts à s'arrêter si besoin est. Les dépassements sont interdits.



Drapeau à triangles noirs et blancs :

Dernier avertissement avant la mise hors course pour conduite non sportive.



Drapeau noir accompagné d'un numéro blanc :

Signal d'arrêt pour la voiture portant ce numéro.



Drapeau noir à disque orange :

Ce drapeau devrait être utilisé pour informer le pilote concerné que sa voiture a des ennuis mécaniques susceptibles de constituer un danger pour lui-même ou pour les autres pilotes, et qu'il doit s'arrêter à son stand au prochain passage.

PRESENTATION DES DRAPEAUX



Fixe
(s'il y a du vent, maintenir le drapeau tendu).



Agité
(mouvement en 8).



Bien agité
(si possible, désigner le pilote auquel le signe s'adresse).



Doublement des drapeaux agités.

NOTES

A series of horizontal dotted lines for writing notes.

NOTES

A series of horizontal dotted lines for writing notes.

NOTES

A series of horizontal dotted lines for writing notes.

NOTES

A series of horizontal dotted lines for writing notes.

