

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. REGLEMENTATION 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 DEFINITIONS

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

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.

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.

Véhicule spécial :

Un véhicule spécial est un véhicule à au moins quatre roues, mais dont la propulsion n'est pas assurée par les roues.

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) Une compétition 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 procure un niveau standard de sécurité international selon les prescriptions édictées par la FIA dans le présent Code et ses annexes. Une épreuve, pour prétendre au statut international, doit au moins répondre à l'ensemble des conditions suivantes :

- pour les épreuves internationales se déroulant sur circuit, ce dernier doit disposer d'une licence d'homologation délivrée par la FIA, d'un grade approprié pour les véhicules de compétition admis.
 - pour les rallyes internationaux, l'ensemble des dispositions de l'article 21 ci-après doivent être appliquées ;
 - les concurrents et conducteurs admis à y participer doivent détenir une licence internationale de la FIA adéquate au sens de l'article 109,
 - l'épreuve doit faire l'objet d'une inscription au Calendrier Sportif International.
- L'inscription au Calendrier Sportif International est à la discrétion de la FIA et doit être

demandée par l'ASN du pays dans lequel sera organisée l'épreuve. La FIA motivera tout refus d'inscription.

Seules les épreuves internationales peuvent faire partie d'un Championnat international (incluant Coupe, Trophée, Challenge Internationaux) ou d'une Série internationale approuvée par la FIA au sens de l'article 24.

L'épreuve internationale, lorsqu'elle compte pour un championnat international, Coupe, Trophée, Challenge ou Série qui porte le nom de la FIA, est placée sous la supervision sportive de la FIA, sans préjudice d'une délégation par la FIA auprès d'une ASN de l'exercice du pouvoir sportif.

Pour toutes les autres épreuves internationales, les ASN sont chargées de faire appliquer dans leur pays la réglementation internationale établie par le présent Code.

18. EPREUVE NATIONALE

Toute épreuve ne répondant pas à une ou plusieurs conditions énumérées à l'article 17 ci-dessus prend la qualification d'épreuve nationale.

Cette épreuve est placée sous la seule supervision sportive d'une ASN qui exerce son pouvoir de réglementation et d'organisation dans le respect des conditions générales d'application du présent Code (voir articles 3 et 53).

Une épreuve nationale peut être accessible seulement à des concurrents et à des conducteurs titulaires d'une licence délivrée par l'ASN du pays dans lequel a lieu cette épreuve.

Une épreuve nationale ne peut pas compter pour un championnat ou une série internationaux, ni être prise en compte pour donner lieu à l'établissement d'un classement général à l'issue de plusieurs épreuves internationales.

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

Toute épreuve nationale doit être inscrite au Calendrier national de l'ASN qui l'autorise.

Sans préjudice du cinquième paragraphe ci-dessus, dans les épreuves nationales se déroulant dans les pays de l'U.E. (ou des pays assimilés désignés comme tels par la FIA), seront admis à participer et à comptabiliser des points dans les mêmes conditions que les licenciés nationaux de ces pays, des concurrents ou conducteurs professionnels titulaires d'une licence délivrée par un pays de l'U.E ou un pays assimilé.

Dans ce cadre, on entend par concurrent ou conducteur professionnel celui qui déclare aux autorités fiscales compétentes les revenus perçus sous forme de salaire ou de sponsoring 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 qui justifie auprès de la FIA de son statut professionnel, y compris par référence aux avantages procurés non soumis à déclaration auprès des autorités compétentes.

De plus, l'ASN qui autorise une épreuve admettant la participation de licenciés d'autres ASN doit observer une obligation d'information auprès de la FIA, des concurrents et des conducteurs, les aspects suivants devant au minimum figurer sur les documents officiels (en particulier le bulletin d'engagement) :

- l'indication non équivoque selon laquelle le circuit fait l'objet d'une homologation internationale par la FIA en cours de validité, ou d'une homologation nationale délivrée par l'ASN compétente, en adéquation avec les catégories de véhicules de compétition admises dans l'épreuve ;
- l'indication des catégories d'automobiles autorisées à prendre part à cette épreuve conformément à l'homologation du circuit ;
- l'indication du degré de licence de conducteur requis pour participer à l'épreuve.

19. EPREUVE RESERVEE

Une épreuve nationale ou internationale telle que décrite aux articles 17 et 18, peut être qualifiée de "réservée" lorsque, pour y être admis, les concurrents ou conducteurs doivent satisfaire à des conditions particulières, complémentaires à celles mentionnées aux Articles 17 et 18. 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 nationale telle que définie à l'article 18 peut être qualifiée de "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 concerné. 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.

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 strictement 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, TROPHEE, 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. Seules les épreuves internationales définies à l'article 17 ci-dessus peuvent composer un Championnat International.

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 constitués de plusieurs épreuves soumises aux mêmes règlements, ou d'une seule épreuve. Seules les épreuves internationales définies à l'article 17 ci-dessus peuvent composer une Coupe, un Trophée, un Challenge ou une Série Internationaux.

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 (y compris quant aux dates des épreuves) de toutes les ASN sur le territoire desquelles sont organisées une ou plusieurs 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 ;
- contrôle de la cohérence du titre de la série avec son étendue géographique et ses critères à caractères technique et sportif.

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 dont dépend ce club.

c) Les championnats, Coupes, Trophées, Challenges ou Séries qui portent le nom de la FIA ne peuvent être organisés que par la FIA ou par un autre organisme avec l'accord écrit de la FIA et ne peuvent porter un titre comprenant le terme "Monde" (ou tout terme ayant une signification semblable, ou dérivée et quelle que soit la langue) que si leurs règlements particuliers sont conformes au moins aux exigences énoncées en d) ci-après et de plus qu'ils réunissent la participation, en moyenne sur toute la saison, d'au moins quatre marques automobiles.

d) Les autres Coupes, Trophées, Challenges ou Séries ne peuvent inclure dans leur titre le terme "Monde" (qui, aux fins des présentes dispositions, désigne tout terme ayant une signification semblable, ou dérivée de "Monde" quelle que soit la langue) sans l'autorisation de la FIA. De manière générale, la FIA accordera cette autorisation sous réserve que soient satisfaites les exigences suivantes et que cela soit dans l'intérêt général du sport. La FIA peut retirer son autorisation en cas de non-respect de ces exigences.

i) Le calendrier de la Coupe, du Trophée, du Challenge ou de la Série doit inclure des épreuves organisées sur au moins trois continents au cours de la même saison ;

ii) Lorsque la Coupe, le Trophée, le Challenge ou la Série ne comporte qu'une épreuve, les manches, épreuves ou autres séries, déterminantes pour la qualification des conducteurs à cette épreuve unique, doivent être organisées sur au moins trois continents et doivent être des épreuves dûment inscrites au Calendrier International ;

iii) L'organisateur doit accepter et reconnaître que, outre les droits ou prérogatives décrits dans le Code ou dans d'autres règlements, la FIA se réserve le droit de procéder à des inspections lors de toute épreuve de la Coupe, Trophée, Challenge ou Série qui utilise ou a demandé à utiliser le titre "Monde" afin de vérifier que les principes du Code et des règlements applicables sont pleinement respectés. L'organisateur facilitera ces inspections en autorisant à la FIA l'accès à tout le circuit et à tout document utile à cette fin ;

iv) L'organisateur de la Coupe, du Trophée, du Challenge ou de la Série concerné(e) doit, pour chaque épreuve, désigner, sur une liste publiée et mise à jour régulièrement par la FIA, au moins un commissaire sportif, qui officiera en tant que Président du collège des commissaires sportifs et qui rendra compte de toute infraction grave au Code ou de toute autre irrégularité constatée lors de l'épreuve, à la FIA, à l'ASN proposant l'épreuve, ainsi qu'à l'ASN sur le territoire de laquelle se déroule l'épreuve.

La FIA peut accorder à titre exceptionnel une dérogation pour une série justifiant d'une utilisation reconnue de longue date du terme "Monde".

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.

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. CIRCUIT

Parcours fermé, comprenant l'ensemble des installations qui en font partie intégrante, qui commence et prend fin au même endroit, spécifiquement construit pour ou adapté à la course automobile. Un circuit peut être temporaire, semi-permanent ou permanent, selon la nature de ses installations et sa disponibilité pour les compétitions.

31. ANNEAU DE VITESSE

Circuit permanent, constitué au maximum de 4 virages, tous négociés dans le même sens de braquage.

32. MILE, KILOMETRE

Pour toutes conversions de mesures impériales en mesures métriques, ou inversement, le mile sera compté pour 1 609,344 m.

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.

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'UE 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'UE (ou assimilés selon décision de la FIA) sans nécessiter d'autorisation spéciale. De telles licences nationales de compétition comporteront un drapeau de l'UE.

Chaque ASN de l'UE 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 GENERALES 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. COMPETITION ORGANISEE DANS UN PAYS NON REPRESENTE A 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 COMPETITIONS

Dans chaque pays, une compétition peut être organisée :

- a) par le Club National détenteur du pouvoir sportif (voir Articles 3, 4 et 5) ;
- b) 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 A PORTER OBLIGATOIREMENT SUR LES DOCUMENTS SE RAPPORTANT A UNE COMPETITION

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 REGLEMENTS

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.

A 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. COMPETITIONS 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. COMPETITION AJOURNEE OU SUPPRIMEE

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 circuit, 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 anneau de vitesse 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 un anneau de vitesse et spécialement établies à cet effet.

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 ET CIRCUITS

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. APPROBATION DES PARCOURS

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

Pour les compétitions autres que les tentatives de records, les distances jusqu'à 5 kilomètres seront mesurées, suivant la ligne médiane, 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 000ème au minimum.

84. LICENCE INTERNATIONALE POUR CIRCUIT OU POUR PARCOURS

Une ASN doit s'adresser à la FIA en vue d'obtenir une licence internationale pour un circuit ou parcours permanent ou temporaire, en vue de courses automobiles ou d'une tentative de record.

La FIA peut délivrer une licence de circuit valable pour des courses automobiles ou une licence de parcours valable pour des 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 UN CIRCUIT OU UN PARCOURS

Une ASN peut délivrer facultativement une licence nationale pour un circuit ou un parcours, dans les conditions indiquées au dernier paragraphe de l'Article 86.

86. INDICATIONS DEVANT FIGURER SUR LES LICENCES POUR CIRCUIT OU PARCOURS

La licence délivrée par la FIA devra mentionner la longueur du circuit ou parcours et, dans le cas d'un circuit de course, un degré qui indique les catégories de voitures de course pour lesquelles la licence est valide (voir l'Annexe O, Article 6). Le cas échéant, elle devra indiquer si le parcours est approuvé pour des tentatives de records internationaux ou mondiaux.

La licence délivrée par une ASN devra mentionner la longueur du parcours ou circuit et indiquer si elle est approuvée pour les records nationaux. La licence mentionnera également toute règle spécifique au parcours ou circuit que les conducteurs sont censés connaître et tenus de respecter.

87. CONDITIONS A REMPLIR POUR LES PARCOURS ET CIRCUITS PERMANENTS OU TEMPORAIRES

Les conditions à remplir pour les parcours et circuits permanents ou temporaires sont déterminées périodiquement par la FIA.

88. AFFICHAGE DE LA LICENCE POUR CIRCUIT

La licence pour circuit, tant qu'elle sera valable, devra être affichée à un endroit du circuit 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 dirigés par un starter à bord d'un pace car jusqu'au signal du départ qui marquera le début de l'épreuve.

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 circuits 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. CONCURRENTS ET CONDUCTEURS

108. ENREGISTREMENT DES CONCURRENTS 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 concurrent" ou "Licence de conducteur" et sera délivré facultativement par ladite ASN (Voir Article 113) ;

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

- 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.

CHAPITRE IX. AUTOMOBILES

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 chronométreurs ;
- 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 chronométreurs.

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 chronométreurs, commissaires techniques, contrôleurs, handicapés 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

En dehors des Championnats de la FIA, 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'encourront 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'organiseurs.

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 DU 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 chronométreurs 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 chronométrer 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 ainsi que certaines pénalités, telles qu'expressément stipulées dans les règlements des Championnats FIA, 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 l'article 152 et par le Règlement du Tribunal d'Appel International, 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 tenter 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.

179BIS. 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.

191BIS.

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. MÉTHODE DE STABILISATION DES DÉCISIONS 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 LIÉE 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. RÈGLEMENT SUR LES NUMÉROS DE COMPÉTITION ET LA PUBLICITÉ 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 :
- a) Sur les portières avant ou à hauteur de l'habitacle du pilote de chaque côté de la voiture.
 - b) Sur le nez (capot avant) de la voiture, lisibles de l'avant ;
- Pour les monoplaces et toutes les voitures anciennes :
 - a) la hauteur minimum des chiffres sera de 23 cm et la largeur du trait de chaque chiffre de 4 cm ;
 - b) le fond blanc aura 45 cm de large et 33 cm de haut.
 - Pour toutes les autres voitures :
 - a) la hauteur des chiffres sera de 28 cm et la largeur du trait de chaque chiffre de 5 cm ;
 - b) 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.