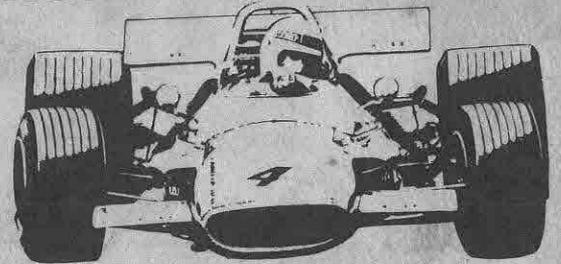




FEDERATION INTERNATIONALE DE L'AUTOMOBILE

**FIA**

**YEAR BOOK OF  
AUTOMOBILE SPORT**



**ANNUAIRE DU  
SPORT AUTOMOBILE**

**1970**

## EXTRAITS DU CODE SPORTIF INTERNATIONAL

Les membres de la CSI, dès la mise en place de cet organisme, considèrent comme leur première tâche l'élaboration d'une charte internationale du Sport Automobile qui devait devenir le Code Sportif International.

Après une période de discussions préliminaires, la CSI prit connaissance en mai 1925 d'un projet établi par l'Automobile-Club de France.

Du projet français longuement discuté et confronté avec de nombreuses contre-propositions anglaises, sortit le premier Code Sportif International qui fut adopté en octobre 1925 et mis en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 1926. Depuis cette date, il n'a cessé d'être complété et mis à jour.

Le Code Sportif International proprement dit comprend des définitions générales de la terminologie sportive et les règles fondamentales régissant la compétition automobile sur le plan général.

Cet ouvrage de base est complété par plusieurs annexes, dont chacune traite plus en détail d'une question particulière: la Règlementation des Records, le Calendrier Sportif International, la signalisation en course, la classification des voitures par catégories et groupes, etc.

Ce document dans sa forme complète peut être obtenu auprès des ACN ainsi qu'auprès du Secrétariat de la FIA (voir bon de commande).

### I—L'ANNEXE J

La diversité de types de voitures que l'on peut voir habituellement dans les courses automobiles donne lieu à penser qu'il doit y avoir une certaine classification par catégories ou par groupes, les compétitions étant généralement organisées entre voitures similaires. La CSI s'est donc efforcée d'introduire une distinction entre ces catégories ou groupes en établissant un règlement général: l'Annexe J.

Cette Annexe J est certainement un des documents sportifs les plus célèbres et les plus controversés, sinon le mieux connu, parfois même plus que le Code Sportif International dont, pourtant, elle fait partie.

L'importance particulière que revêt ce document pour la grande majorité des pratiquants du sport automobile a amené la FIA à le publier in extenso dans cet Annuaire (voir pages 27-101-vert).

### II—RECORDS DU MONDE ET RECORDS INTERNATIONAUX

Ce domaine du sport automobile, bien qu'il n'ait pas connu le développement spectaculaire des autres activités sportives, jouit néanmoins d'un intérêt constant.

Contrairement aux pilotes de courses automobiles proprement dits, les conducteurs qui s'attaquent à des records établis le font seuls et à un moment choisi par eux-mêmes.

Les Records du Monde qui, comme leur appellation l'indique, sont des records absolus réalisés avec une automobile, quelque soit sa cylindrée, sont divisés en 2 catégories:

Records de distance.

Records de temps (de 1 heure jusqu'à).

Les records internationaux connaissent en plus de la distinction entre records de temps et records de distance, une division en types de moteurs utilisés (avec ou sans suralimentation, pistons alternatifs ou rotatifs, diesel, turbine ou électrique) et, au besoin une division en classes de cylindrée.

Il y deux ans, la CSI a accepté d'homologuer des records pour véhicules, qui contrairement à la définition d'une automobile, sont mus autrement que par leurs roues: voitures équipées de moteurs à réaction et véhicules à effet de sol

## EXTRACTS FROM THE INTERNATIONAL SPORTING CODE

From its beginning, the CSI considered as its very first task the drawing up of an international charter of motoring sport, which was to become the International Sporting Code.

After a period of preliminary discussions, the CSI got acquainted, in May 1925, with a draft established by the Automobile-Club de France.

The French draft was discussed at length and confronted with several English counter-proposals. Out of this came the first International Sporting Code which was adopted in October 1925 and became valid as from January 1 1926. Since that date it has never ceased being completed and brought up to date.

This International Sporting Code includes the general sporting terminology and the fundamental rules governing motoring sport on a general basis.

This basic book is completed by several appendices, each of which deals in a more detailed way with one particular question: Regulations for attempts at Records, the International Sporting Calendar, race signalling, classification of cars in categories and groups, etc.

This complete document may be obtained from the ACNs as well as from the FIA Secretariat. (See order card.)

### I—APPENDIX J

The great variety of types of cars which may usually be seen on race tracks undoubtedly leads one to think that there must be some classification into categories or groups, as the competitions are generally organized between similar cars. The CSI thus tried to make a distinction between those categories and groups by drawing up general regulations: Appendix J.

This Appendix J is certainly one of the most famous and most objected to, if not the best known, of the sporting documents, sometimes even better known than the International Sporting Code, of which it is, after all, part.

The particular importance presented by this document for a great majority of motor sportsmen has led the FIA to publish it in full in this edition of the Year Book (see pages 27-101-green).

### II—WORLD AND INTERNATIONAL RECORDS

This field of motoring sport, although it did not develop in such a spectacular way as the other sporting activities, enjoys nevertheless a continuous interest.

Contrary to the purely racing drivers, those who try to beat records make their attempts on their own and at a time chosen by themselves.

The World Records which are, as their name indicates, absolute records realized with an automobile, regardless of cylinder capacity, are divided into two categories:

Distance Records.

Time Records (from 1 hour).

Besides the distinction between distance and time records, the international records are divided according to the types of engines used (supercharged or not, with reciprocating or rotating pistons, diesel, turbine or electrical engines), and, if need be, further divided into classes according to cylinder capacity.

Two years ago, the CSI agreed to recognize records established by vehicles which, contrary to the definition of an automobile, are propelled otherwise than through their own wheels: cars equipped with jet engines and ground-effect vehicles (hovercraft). This category is known as International Records for Special Vehicles.

Hovercraft). Cette catégorie est appelée: Records Internationaux pour Véhicules Spéciaux.

A partir du 1er janvier 1970 sera introduite une catégorie de records pour voitures de Tourisme de Série, homologuées par la FIA dans le groupe 1 de l'Annexe "J". Cette catégorie de records est sujette à certaines prescriptions supplémentaires régissant le choix de voitures, etc.

Le document qui régit les tentatives de records et leur homologation par la FIA est l'Annexe D au Code Sportif International.

Les personnes qui s'intéressent particulièrement aux Records peuvent obtenir de la FIA un Livre Général des Records en Automobile. Ce livre est périodiquement mis à jour et contient tous les Records Mondiaux, Internationaux et pour Véhicules Spéciaux actuellement détenus. (Pour informations, voir le bon de commande.)

### III—PROCEDURES DE RECLAMATIONS ET D'APPEL

La FIA a constaté que trop souvent les concurrents qui veulent protester contre une décision des officiels d'une épreuve voient que, malgré leurs efforts, leur protestation est déclarée irrecevable pour une question de forme avant même que le fond ait été étudié. Il apparaît dans trop de cas qu'en dépit des "bons conseils" des "amis sportifs" que l'on trouve de tout temps sur un circuit, on arrive trop tard à la bonne porte ou bien il manque l'indispensable et ultime signature.

Pour cette raison, il a été estimé utile de publier in extenso les articles les plus importants du Code Sportif International régissant les procédures de réclamation et d'appel.

#### 1. Réclamations

**168. Droit de réclamation**—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.

**169. Présentation de la réclamation**—Toute réclamation devra être présentée par écrit et accompagnée d'une caution dont le montant sera fixé chaque année par l'ACN, et qui ne sera remboursé que si le bien-fondé de la réclamation a été reconnu, ou sur décision de la CS de l'ACN.

**170. Direction des réclamations**—Les réclamations se rapportant à une compétition doivent être adressées au Directeur de la Course ou à son Adjoint, s'il en existe.

A défaut du Directeur ou du Directeur adjoint de la Course, ces réclamations devront être adressées aux Commissaires Sportifs de la Compétition ou à l'un d'entre eux.

#### 171. Délais de réclamation

(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 du contrôle de vérification. Si ce contrôle a lieu dans un pays étranger à celui de l'organisateur, tout représentant de l'ACN 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 pré-

As from January 1 1970, there will be a category of records for series production touring cars recognized by the FIA in group 1 of Appendix J. This category of records will be the subject of supplementary prescriptions governing the choice of engines, etc.

The document governing the record attempts and their recognition by the FIA is Appendix D to the International Sporting Code.

Those who are particularly interested in records may obtain from the FIA a General Book of Automobile Records. This book is periodically updated and includes all World and International Records and those for special vehicles current at the moment. (For details, see order card.)

### III—PROCEDURES FOR PROTESTS AND APPEAL

The FIA has noted that all too often competitors who want to lodge a protest against a decision by the officials of a particular event see, in spite of their efforts, their protest declared as unacceptable on a question of procedure, before the substance itself has even been studied. In too many cases, in spite of the "good advices" of the "sporting friends" one always finds on a race track, one comes too late and at the wrong door or the protest lacks the last and necessary signature.

For this reason, it has been deemed necessary to publish in full the main articles of the International Sporting Code governing the procedures for protests and appeal.

#### 1. Protests

**168. Right to Protests**—The right to protest lies only with a competitor; nevertheless, an Official acting in his official capacity may even in the absence of a protest take such official action as the case warrants.

**169. Lodging of Protest**—Every protest shall be in writing and accompanied by a fee the amount of which shall be specified by the ACN annually, which fee shall only be returned if the protest was deemed to have been well founded or if so directed by the CS of an ACN.

**170. To whom addressed**—Protests arising out of a competition shall be addressed to the Clerk of the Course or his assistant if any.

In the absence of the Clerk of the Course or of his assistant, such protests should be addressed to any of the Stewards of the meeting.

#### 171. Claim time limit

(a) A protest against entry of a competitor or driver, against the length of the course must be presented, at the latest, two hours after the closing time for the official examination of the vehicles.

Should this control occur in another country than that of the organiser, any official from the ACN of this other country is entitled to accept the protest and forward it as soon as possible to the Stewards of the Meeting, with his justified opinion if he deems it necessary.

(b) Protests relative to a handicap or make up of the heats must be presented at the latest one hour before the start of the competition.

(c) A protest against a decision of a Scrutineer or Assistant Scrutineer shall be lodged forthwith after such decision by the interested competitor.

(d) Protest against any mistake or irregularity occurring during a competition, referring to the non-compliance of vehicles with their recognition form and concerning the classification laid down at the end of the event shall, except in circumstances which the Stewards of the Meeting consider as physically impossible, be made within one hour of the official publication of the results.

Entrants must have previously been advised of place and time of such a publication either by the Supplementary Regulations or one of their appendices