



FÉDÉRATION FRANÇAISE DU SPORT AUTOMOBILE

**TRIBUNAL D'APPEL NATIONAL
DE LA
FÉDÉRATION FRANÇAISE DU SPORT AUTOMOBILE**

Appel interjeté par VECTOR SPORT, concurrent n°10, représenté par M. Gary HOLLAND, *Team Principal de Vector Sport* ;

A l'encontre de la décision n° 56 du Collège des Commissaires Sportifs rendue le 5 juillet 2026 lors de l'épreuve des 4 Heures d'Imola, comptant pour les *European Le Mans Series* (ELMS), organisée du 30 juin au 5 juillet 2026 sur le circuit d'Imola, ayant prononcé la disqualification du véhicule n°10 de l'épreuve pour non-respect de la procédure de Parc Fermé.

Audience du vendredi 24 juillet 2026 à Paris

Le TRIBUNAL D'APPEL NATIONAL s'est réuni en séance le 24 juillet 2026, présidé par Monsieur Louis-Jean VILLARD, assisté de Messieurs Laurent LAMBERT, Lucas MARTIN et Denis RICHARD en qualité d'assesseurs.

Également présents : Mesdames Tiphaine GODARD et Antoinette SEILLAN et Messieurs Hugues DELIGNETTE et Clément MOREAU, du Pôle Juridique de la Fédération Française du Sport Automobile (FFSA).

RAPPEL DES FAITS ET DE LA PROCÉDURE :

1. Les faits se sont déroulés à l'occasion de l'épreuve des 4 Heures d'Imola, manche du Championnat *European Le Mans Series* (ELMS), qui s'est tenue du 30 juin au 5 juillet 2026 sur le circuit d'Imola.
2. À l'issue de la course, le 5 juillet 2026, le véhicule n° 10, piloté par M. Pietro FITTIPALDI et ayant franchi la ligne d'arrivée à la 5^e position, ne s'est pas dirigé vers le Parc Fermé matérialisé sur la ligne droite principale conformément aux consignes de course (Annexe 1, Briefing Doc n° 21, Bulletin n° 22), mais s'est engagé dans la voie des stands.
3. M. Pietro FITTIPALDI s'est immobilisé dans la voie des stands, a quitté son véhicule, retiré son casque et s'est éloigné de sa voiture.
4. Après avoir reçu un rapport de la Direction de course, par une décision n° 20 du 5 juillet 2026 à 19h53, le Collège des Commissaires Sportifs (ci-après le « CCS ») a convoqué le représentant du concurrent VECTOR SPORT par devant le CCS pour les motifs suivants : « Parc Fermé Infringement – Alleged Breach of 15.1.1 of ELMS Sporting Regulations ».
5. Après avoir reçu le concurrent n° 10, le CCS a prononcé, le 5 juillet 2026, une décision infligeant la disqualification du véhicule n°10 de l'épreuve pour violation de l'article 15.1.1 du Règlement Sportif ELMS 2026 relatif à la procédure de Parc Fermé, aux motifs que « Car 10 after receiving the end of race signal proceeded into the pit lane and did not go directly to Parc Ferme ».
6. La décision du Collège des Commissaires Sportifs a été notifiée au concurrent et publiée le 5 juillet 2026 à 22 h 30 ; que par courrier électronique adressé dès 22 h 33 le même jour, le concurrent a formalisé son intention d'interjeter appel de ladite décision ; qu'en application des dispositions réglementaires en vigueur, le Collège en a accusé réception sans délai par courrier électronique le 5 juillet 2026 à 22 h 40 ;
7. Par courriel en date du 13 juillet 2026, la confirmation d'appel a été adressée à la FFSA.
8. Par courriers électroniques, l'Appelant et son conseil, Me. DE MARCO, ainsi que les membres du CCS et de l'organisation de l'épreuve, ont été dûment convoqués à l'audience du Tribunal d'Appel National (ci-après le « TAN ») du 24 juillet 2026.
9. Étaient présents à l'audience du TAN du 24 juillet 2026 :
 - Pour le compte de l'appelant :

- Me. DE MARCO, (*conseil de Vector sport*) ;
- M. Gary HOLLAND (*Team Principal – Vector Sport, par visioconférence*) ;
- M. Adam SHORE (*Directeur Commercial - Vector Sport, par visioconférence*).

➤ En qualité de témoins :

- M. Peter ROBERTS (*Président du CCS ; par visioconférence*) ;
- M. Chris GEFFROY (*Membre du CCS ; par visioconférence*) ;
- M. Jean-Baptiste BESNARD (*Manager des Séries Européennes – ELMS, par visioconférence*) ;
- M. Christophe BESSE (*Service compétitions ELMS, par visioconférence*).

➤ En qualité de traducteur :

- M. Robert WOLFENSTEIN

LE TRIBUNAL D'APPEL NATIONAL :

VU le Code Sportif International de la FIA en vigueur et ses annexes (ci-après le « **CSI** ») ;

VU les Prescriptions Générales de la FFSA 2026 ;

VU le Règlement « Tribunal d'Appel National » de la FFSA en vigueur ;

VU le Règlement Sportif de l'European Le Mans Series (ELMS) 2026, notamment son article 15.1.1 ;

VU le Briefing du Directeur de Course (Doc n° 21) et le Bulletin n° 22 de l'épreuve ;

VU la décision n° 56 du Collège des Commissaires Sportifs du 5 juillet 2026 ;

VU l'intention d'appel formulée à l'encontre de la décision susmentionnée du 5 juillet 2026 et la confirmation d'appel du 13 juillet 2026 ;

9. Après avoir pris connaissance de l'ensemble des pièces du dossier transmis ;
10. Après avoir pris connaissance de l'ensemble des éléments produits par Me. DE MARCO pour le compte de ses clients ;
11. Après avoir obtenu l'accord des parties concernant le déroulement de l'audience et le mode de comparution des intervenants en visioconférence ;
12. Après avoir entendu Me. DE MARCO pour le compte de l'Appelant, développant en substance que :
 - Sur la recevabilité, le délai de transmission de la confirmation d'appel, effectuée le 13 juillet 2026, s'expliquerait par des difficultés matérielles d'identification de l'adresse exacte du secrétariat du Collège des Commissaires Sportifs ; que ce dernier n'aurait répondu que postérieurement aux démarches entreprises par M. Gary HOLLAND, pourtant initiées dans le délai réglementaire de 96 heures ;

- Il n'y a eu aucune violation de l'article 15.1.1 du Règlement Sportif ELMS 2026, le véhicule n° 10 ne s'est pas soustrait au régime du Parc Fermé ;
- Il fait valoir que si le pilote, en raison d'un état de déshydratation et de désorientation en fin de course, n'a pas suivi la trajectoire matérialisée par la ligne jaune réservée aux concurrents arrivés à partir de la 4^e position, mais s'est dirigé vers la voie des stands, le véhicule a rejoint un espace contigu sans assistance extérieure ;
- Le véhicule n° 10 se serait immobilisé dans un périmètre placé sous la surveillance générale des officiels, au sein d'un environnement qu'il estimait fonctionnellement assimilable au régime du Parc Fermé ; qu'il n'aurait existé à cet égard aucune intention d'altérer le véhicule, de frauder ou d'en retirer un quelconque avantage sportif ;
- S'appuyant sur les articles 2.5.3 et 2.5.5 du Code Sportif International (CSI) de la FIA, lequel envisage la pluralité d'espaces de Parc Fermé, l'Appelant affirme que l'esprit et l'objet de la règle, tendant à garantir le contrôle officiel du véhicule hors de toute interférence, ont été parfaitement préservés ; qu'ainsi, l'immobilisation du véhicule dans cet environnement n'a en rien compromis les opérations de contrôle technique ;
- La disqualification prévue à l'article 15.1.1 du Règlement Sportif ELMS 2026 ne constituerait qu'une simple faculté pour les commissaires, et non une mesure automatique. La sanction d'exclusion prononcée apparaîtrait manifestement disproportionnée au regard de plusieurs éléments. D'une part, aucune intention frauduleuse ne serait caractérisée, ce qui serait en contradiction avec la jurisprudence de la série où des infractions plus graves (Décisions n° 52 du 3 mai 2026 et n° 66 du 24 août 2025) n'auraient pas donné lieu à une disqualification. D'autre part, le Collège des Commissaires aurait méconnu les faits, le pilote s'étant adressé au commissaire de piste pour suivre ses instructions. Enfin, les Commissaires n'auraient pas pris en compte l'état de santé du pilote, sujet à une déshydratation et une désorientation en fin de course. Par ailleurs, les équipes d'AF CORSE, bien qu'appartenant à une équipe rivale, ont confirmé s'être occupées du pilote qui s'était effondré ;
- En cas de matérialité de l'infraction retenue par le TAN, la pénalité de disqualification prononcée est excessive et inappropriée au regard des circonstances de l'espèce. En effet, les dispositions de l'article 15.1.1 du Règlement Sportif ELMS 2026 n'établissent pas la disqualification comme une peine automatique, mais comme une simple faculté laissée à l'appréciation des commissaires ; qu'une telle mesure d'exclusion ne saurait frapper qu'un manquement d'une gravité exceptionnelle ;
- Me. DE MARCO invoque à ce titre deux antécédents jurisprudentiels de la série :
 - La *Décision n° 52 du 3 mai 2026*, où la disqualification sanctionnait un arrêt total sur piste suivi d'un remorquage par un véhicule d'assistance, caractérisant un manquement d'une gravité manifestement supérieure ;
 - La *Décision n° 66 du 24 août 2025*, dans laquelle un pilote ayant délibérément quitté le tour de décélération juste après le damier pour regagner les stands en créant un danger en piste, n'a été sanctionné que d'un simple avertissement ;

- C'est à tort que le CCS a retenu à charge que l'écurie et le pilote n'avaient sollicité aucune instruction auprès des officiels puisqu'il ressort du témoignage du pilote qu'aussitôt conscient de son erreur de trajectoire, celui-ci s'est adressé au commissaire de piste présent, lequel lui a donné l'instruction formelle de garer son véhicule à côté du podium et d'en sortir ; que le pilote s'est rigoureusement conformé aux ordres dudit commissaire de piste avant de s'effondrer d'épuisement ; qu'il y a donc eu une démarche active pour remédier à la situation ;
- Le CCS a omis de prendre en considération les conditions extrêmes de déroulement de l'épreuve (température ambiante dans l'habitacle mesurée à 52 °C) et l'état de santé altéré du pilote ; que cet épuisement physique prononcé, confirmé par les déclarations de M. HOLLAND et matérialisé par le malaise du pilote dès sa sortie du véhicule, démontre que la déviation de trajectoire procède d'une erreur d'orientation involontaire et non d'une volonté délibérée de fraude.

13. Après avoir entendu le témoignage de M. Peter ROBERTS, Président du CCS, qui explique en substance que :

- Le véhicule n° 10 a quitté le tracé prescrit pour s'immobiliser dans la voie des stands, en dehors de la zone dédiée au Parc Fermé.
- Le CCS a pu visionner une vidéo fournie par le Directeur de course montrant la voiture s'arrêter devant la voie des stands, à aucun moment il n'est possible de voir le pilote s'adresser à un commissaire de piste. Le pilote s'arrête simplement, il sort de son véhicule et enlève son casque, on ne le voit pas s'effondrer.
- Il existe des zones spécifiques de parc fermé à respecter selon le classement des pilotes : les trois premiers se rendent près du podium, certains véhicules doivent suivre la ligne bleue et les véhicules restant suivent la ligne jaune. Le véhicule du concurrent n° 10 ne s'est rendu dans aucune de ces trois zones ;
- Le CCS estime que les instructions de la Direction de course n'ont pas été suivies.

14. Après avoir entendu le témoignage de M. Chris GEFROY, membre du CCS, faisant valoir en substance que :

- Contrairement au Parc fermé, la zone dans laquelle le véhicule n° 10 s'est arrêté n'était pas clôturée par des barrières et n'était pas sous surveillance directe d'un officiel, compromettant le régime strict du Parc Fermé.
- Par ailleurs, aucun certificat ou rapport médical officiel constatant l'état de déshydratation allégué n'a été produit au dossier.
- Bien que l'absence d'intention frauduleuse soit concédée, l'article 12.1.1.a du CSI dispose que les infractions commises par négligence demeurent punissables et que le non-respect des directives du Directeur de Course justifiait la disqualification prononcée.

15. Après que l'audience se soit déroulée selon le principe du contradictoire et qu'aucune contestation de la part de quiconque n'a été formulée concernant la conduite des débats ;
16. Après avoir donné la parole en dernier à l'Appelant ;
17. Sur quoi, après avoir informé les parties que l'affaire était mise en délibéré ;
18. Après en avoir délibéré hors de la présence de toute personne étrangère au TAN ;

SUR CE,

I - Sur la recevabilité de l'appel

18. **Attendu** que, conformément aux dispositions de l'article 8 du Règlement du Tribunal d'Appel National, il appartient à ce dernier de se prononcer sur la recevabilité de l'appel avant d'examiner le litige au fond ;
19. **Attendu** qu'il ressort des pièces du dossier que :
 - La décision contestée a été notifiée le 5 juillet 2026 à 22 h 30 ;
 - Il n'est pas contesté que, lors de la compétition, l'intention de faire appel de la décision a été transmis par l'Appelant aux officiels dans l'heure qui a suivi la notification, conformément au délai d'appel réglementaire ;
20. **Attendu** que, si la confirmation formelle de l'appel et le versement de la caution sont parvenus à la FFSA le 13 juillet et 10 juillet 2026, soit au-delà du délai usuel de 96 heures, il ressort des échanges produits que l'Appelant s'est heurté à des difficultés d'acheminement imputables à la transmission des coordonnées du secrétariat du CCS et qu'il a agi de bonne foi afin de formaliser son recours ;
21. **Attendu** qu'il découle de ce qui précède que l'appel doit être déclaré recevable ;

II - Sur le fond

-Arguments de l'Appelant –

22. **Attendu** qu'il ressort, en substance, de l'audience que l'Appelant demande l'annulation de la décision n° 56 du CCS aux motifs que :
 - Le pilote, en raison d'un état de déshydratation et de désorientation en fin de course dû à la chaleur intense, s'est rendu dans une zone sous régime de parc fermé, il existe en effet plusieurs zones de parc fermé et le pilote ne s'est simplement pas rendu dans la bonne zone ;
 - L'immobilisation du véhicule dans cette zone n'a en rien violé l'article 15.1.1 du Règlement sportif ELMS 2026 et que, par ailleurs, cet article ne prévoit pas la disqualification comme une sanction automatique mais comme une faculté laissée à l'appréciation des commissaires selon la gravité du manquement ;

- Le pilote s'est adressé à un commissaire technique en bord de piste lorsqu'il s'est rendu compte de son erreur de trajectoire ;

-Motif de la décision du TAN-

23. Attendu que l'Appelant a interjeté appel à l'encontre de la Décision n° 56 du CCS rendue le 5 juillet 2026 à l'occasion des 4H d'IMOLA comptant pour les European Le Mans Series qui se sont déroulées du 30 juin au 5 juillet 2026 sur le circuit d'IMOLA en Italie, infligeant la disqualification du véhicule n°10 de l'épreuve pour violation de l'article 15.1.1 du Règlement Sportif ELMS 2026 relatif à la procédure de Parc Fermé ;
24. **Attendu**, que l'article 15.1.1 du Règlement Sportif ELMS 2026 dispose que : « A l'échéance du temps de course ou de la distance à couvrir, le drapeau à damier sera présenté à la voiture classée première du classement général lorsqu'elle franchit la ligne d'arrivée sur la piste de course. Lorsque le drapeau à damier sera présenté, la sortie de la voie des stands sera fermée. Après avoir reçu le drapeau à damier, toutes les voitures doivent se rendre directement au Parc Fermé sans arrêt ni assistance (sauf de la part des commissaires de piste en cas de nécessité), par leurs propres moyens. Les personnels du Concurrent doivent se tenir à proximité du Parc Fermé afin d'aider les commissaires techniques. Pénalité : Disqualification possible de toute voiture qui ne rejoindrait par le Parc Fermé dans le plus bref délai » ;
25. Attendu que les directives de la Direction de Course communiquées en briefing imposaient de suivre des trajectoires matérialisées précises (notamment la ligne jaune pour les véhicules classés à partir de la 4^e position) ou de rejoindre la zone du podium auprès des commissaires techniques ;
26. **Attendu** qu'il est établi et non contesté que le véhicule n° 10 ne s'est rendu ni dans la zone du podium ni dans le périmètre délimité par la ligne jaune, mais s'est immobilisé dans la voie des stands devant un garage ;
27. **Attendu** que l'Appelant soutient que le véhicule se trouvait dans des conditions assimilables au régime du Parc Fermé ; que toutefois, le TAN rappelle fermement que le statut juridique de Parc Fermé ne saurait résulter d'une appréciation subjective du concurrent, mais exige qu'une zone soit formellement circonscrite et placée sous le contrôle effectif, exclusif et permanent des officiels ;
28. **Attendu** que le TAN attire l'attention de l'ensemble des concurrents et pilotes sur le fait que les consignes délivrées lors des briefings font l'objet d'une présentation détaillée et rigoureuse en amont des épreuves ; qu'il appartient à chaque engagé d'y prêter une attention absolue et de s'y conformer scrupuleusement ; qu'à ce titre, le niveau d'expérience internationale de M. Pietro FITTIPALDI ne permet pas de tolérer ou d'excuser une telle erreur d'orientation sur le parcours de fin de course ;

29. **Attendu** qu'aux termes du Code Sportif International (CSI) de la FIA, les infractions réglementaires sont imputables et sanctionnables y compris lorsqu'elles sont commises par simple négligence ou inadvertance, sans qu'il soit nécessaire d'établir une intention frauduleuse ; que dès lors, la matérialité de l'infraction à la procédure de Parc Fermé est pleinement caractérisée à l'encontre du véhicule n° 10 ;
30. **Attendu** toutefois que statuant au bénéfice de l'effet dévolutif de l'appel, et conformément à l'article 8 du règlement du Tribunal d'Appel National, le TAN dispose des mêmes pouvoirs de décision que ceux du Collège des Commissaires Sportifs ; il a la faculté d'annuler la décision contestée et, le cas échéant, de modifier la pénalité infligée ; qu'ainsi le TAN reste pleinement compétent pour appréhender les faits et statuer en tant que de besoin sur ceux-ci ;
31. **Attendu** que l'article 15.1.1 du Règlement Sportif ELMS 2026 prévoit une échelle de pénalités dont la disqualification constitue le plafond maximal et une faculté pour les commissaires, et non une sanction automatique ou de droit étroit devant s'appliquer indifféremment à toute infraction à ladite règle ;
32. **Attendu** qu'en l'absence de tout élément probant démontrant une tentative délibérée de fraude, d'altération du véhicule ou d'intervention prohibée durant l'immobilisation en voie des stands, et compte tenu des circonstances particulières de l'espèce, notamment liées aux conditions météorologiques qui auraient pu affaiblir le pilote, la sanction de la disqualification apparaît manifestement disproportionnée ;
33. **Attendu** que toute violation de l'article 15.1.1 du Règlement Sportif ELMS 2026 ne devant pas aboutir systématiquement à l'exclusion du concurrent, il y a lieu de réformer la Décision n° 56 du Collège des Commissaires Sportifs et de prononcer une sanction ajustée, et proportionnée à la faute commise.

PAR CES MOTIFS

LE TRIBUNAL D'APPEL NATIONAL :

34. **DÉCLARE** l'appel interjeté par l'Appelant recevable ;
35. **ANNULE** la Décision n°56 du Collège des Commissaires Sportifs en ce qu'elle a prononcé la disqualification du véhicule n° 10 de l'épreuve ;
36. **STATUANT A NOUVEAU prononce** une pénalité de recul de cinq (5) places au classement final de l'épreuve à l'encontre du véhicule n° 10 ;
37. **DEMANDE à l'organisateur d'en tirer toutes les conséquences sur le classement** officiel de l'épreuve ;

38. **DIT** que la totalité de la caution d'appel sera restituée à l'Appelant par la FFSA, conformément aux dispositions de l'article 5 du Règlement « Tribunal d'Appel National ».

Le Secrétaire
Lucas MARTIN



Le Président
Louis-Jean VILLARD

