

2021

CARS



**Règlement Sportif National
et
Règlement National de Rallye**

Canadian Association of Rallysport



COMPACT
AUTOSPORT

Dyno

Préparation

Fabrication

Assistance



819-472-0006

info@compactautosport.com

www.compactautosport.com

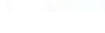
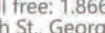
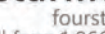
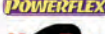
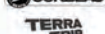
FOUR STAR MOTORSPORTS



Subaru Performance Upgrades & Regular Maintenance
 Subaru Conversions | DYNO Tuning Services
 ECUTEK ECU Programming for 2002-2015 Subaru Models
 ECUTEK ECU Programming for 2008+ Mitsubishi Evo X Models
 Custom Built Engines for "Mild to Wild" Setups!
 Rally / Race Preparation & Support

50 North American Rally Wins!

28 North American Rally Championship Wins!



In-House Dyno!

Four Star Motorsports offers the only "Possum Bourne Signature Series Dyno" in North America and provides In-house dyno testing and performance tuning services for AWD, FWD & RWD vehicles.



Accommodates all vehicle types!



visit our website for specials and promotional items
www.fourstarmotorsports.com

fourstar@fourstarmotorsports.com

toll free: 1.866.877.1733 tel: 905.877.1733

345 Guelph St., Georgetown, ON., Canada, L7G 4B6



MOTORSPORTS

28 CANADIAN NATIONAL RALLY & ROAD RACING CHAMPIONSHIPS
"OUR TRACK RECORD SPEAKS FOR ITSELF"

SUBARU PERFORMANCE SPECIALISTS

STREET | RACE | RALLY

FULL RACE CAR BUILD AND PREP

RENT A RIDE PROGRAMS

CUSTOM ENGINE AND
TRANSMISSION BUILDS



PARTS AND ACCESSORIES

JDM CONVERSIONS

GENERAL SERVICE



@CANJAMRACING

2016 Peter MacDonald Rally.com

WWW.CANJAMMOTORSPORTS.COM

41 GUARDSMAN RD. | THORNHILL, ONT | CANADA | L3T 6L2 | (905) 731-RACE 172231



LES COURSES NE SERONT PLUS JAMAIS LES MÊMES.



BIEN ÉQUIPÉE À PARTIR DE

31 760 \$*

Qui aurait cru qu'aller faire des commissions pouvait être aussi amusant?

La WRX 2020 est la voiture de sport 4 portes la plus emballante à conduire, peu importe la route. Avec la traction intégrale symétrique à prise constante de Subaru et un vrai coffre, profitez d'une performance de course... pour faire les courses.

Voyez la WRX faire des courses épiques sur subaru.ca/wrxcoursesepiques



MEILLEURE
VALEUR DE
REVENTE

2019 IIHS TOP SAFETY PICK+
Avec système d'essai* et places
spécifiques en option

AWD
Traction intégrale symétrique



WRX 2020
CHAQUE JOUR DEVIENT UNIQUE

*Prix de détail suggéré de 31 760 \$ (taxes en sus) pour la WRX 2.0L Turbo 4 cylindres à injection directe 2020 (LY1 W0), à transmission manuelle. Les frais de transport et de préparation (1 650 \$), la surcharge sur le climatiseur (100 \$) et les droits spécifiques sur les pneus neufs (15 \$) sont inclus. Le permis de conduire, l'immatriculation (prix varie selon le client) et les assurances sont en sus. Le concessionnaire peut vendre à prix moindre. Les spécifications techniques peuvent changer sans préavis. EyeSight™ est un système d'assistance au conducteur qui peut ne pas fonctionner dans certaines conditions. Il incombe en tout temps au conducteur d'adopter une conduite sécuritaire et prudente. L'efficacité du système dépend de nombreux facteurs, tels que l'entretien du véhicule ainsi que les conditions météorologiques et routières. Consultez le Manuel du propriétaire pour les détails de fonctionnement et les limites. Les cotes de sécurité sont attribuées par l'Insurance Institute for Highway Safety (IIHS). Visitez le www.iihs.org pour connaître les méthodes de tests. ALG est la référence de l'industrie en matière de valeurs résiduelles et de données de dépréciation, www.alg.com. Visitez votre concessionnaire Subaru participant pour tous les détails. WRX et Subaru sont des marques déposées.

Canadian Association of Rallysport

Le Règlement sportif national de rallye de CARS (RSN de CARS) et le Règlement national de rallye de CARS (RNR de CARS) 2021

Pour plus d'information, communiquez avec le bureau de Rallye Sport Québec ou le bureau de CARS.

RALLYE SPORT QUÉBEC
1110 de Rigoles, App #401
Québec, QC
G3K 0P1
info@rsq.qc.ca

Bureau de CARS
Box 300
Turner Valley, Alberta
T0L 2A0
1-855-640-6444 (sans frais)
office@carsrally.ca

www.carsrally.ca

Les articles de ce règlement ont été conçus dans le but d'aider les compétitions et d'en accroître la sécurité en général. Il s'agit d'un guide qui n'offre aux participants, spectateurs et autres, aucune garantie d'aucune sorte contre les blessures et les décès. Aucune garantie exprimée ou sous-entendue de sécurité ou d'adéquation, dans quelque but que ce soit, ne sera voulue ou ne résultera de la publication de ce règlement ou de son respect.

En participant à un événement sanctionné par CARS, tous les participants sont considérés avoir accepté de se conformer à ce règlement.

Tous droits réservés. Ce livre ne peut être reproduit sous aucune forme, ni d'aucune façon sans la permission écrite de CARS.

Date de publication: Janvier 2021

LÉGENDE

Les modifications et les ajouts faits depuis la dernière édition apparaissent ainsi.

~~Les articles retirés depuis la dernière édition apparaissent ainsi. Ces articles ont été laissés pour votre information seulement et ne paraîtront pas dans la prochaine édition.~~

Canadian Association of Rallysport

Conseil de CARS 2021

Membres du conseil

Président:	John Hall 5020 Ceylon Close Sherwood Park, AB T8H 0H5	780-720-3100 pres@carsrally.ca
Directeur région de l'Atlantique: Atlantic Region Motor Sports http://www.armsinc.ca	Clarke Paynter 117 Richardson Drive Dartmouth, NS B2Z 1S4	902-435-3948 atlantic@carsrally.ca
Directeur, région du Québec: Rallye Sport Québec http://www.rsq.qc.ca	François East	418-848-1062 rsquebec@carsrally.ca
Directeur, région de l'Ontario: Rally Sport Ontario http://www.rallysport.on.ca	Warren Haywood	613-286-6252 rsontario@carsrally.ca
Directeur, région des Prairies: Rally West http://www.rallywest.com	Chris Kremer 2207-115 Prestwick Villas SE Calgary, AB T2Z 4P7	403-477-3394 rallywest@carsrally.ca
Directeur, région de la Colombie Britannique: Rally Pacific Motorsports http://www.rallybc.com	Martin Burnley 15892 Carrs Landing Road Lake Country, BC. V4V 1C4	250-766-4368 westcoast@carsrally.ca

Conseil élargi

Directeur du championnat:	Terry Epp	Phone/Fax: 905-640-4582 crc@carsrally.ca
Représentant des compétiteurs:	Wim Van der Poel	403-630-6173 competitorrep@carsrally.ca
Représentant des organisateurs nationaux:	Ross Wood	organizerrep@carsrally.ca
Directeur technique:	Graham Bruce	403-813-9140 technical@carsrally.ca
Inspecteur national	À venir	nationalscrutineer@carsrally.ca

Personnel

Directrice administrative:	Debbie Dyer Box 300 Turner Valley, AB T0L 2A0	855-640-6444 office@carsrally.ca
----------------------------	--	--

Personnes ressources

Conseiller médical:	À venir	(contacter le bureau de CARS)
Responsable de la liste des priorités:	George Dewar	seeding@carsrally.ca
Traducteur:	Pierre Racine	translator@carsrally.ca

Canadian Association of Rallysport

Championnat canadien de rallye 2021



Annulé
5 – 6 février

Rallye Perce-Neige Maniwaki présenté by BMR
www.rallyperceneige.com
Cédric Tanguay 819-230-0572
t.ced@hotmail.com

CRM Maniwaki,
Québec

28 - 29 Mai

Rocky Mountain Rally
www.rockymountainrally.com
Keith Morison 403-510-5689
chair@rockymountainrally.com

CSCC Cochrane,
Alberta

2 - 4 juillet

Rallye international de la Baie des Chaleurs
www.rallyebdc.com
Jean-François Guité 418-751-4174
info@rallyebdc.com

CRAB New Richmond,
Québec

9 - 10 septembre

Rallye Défi Petite Nation
Louis Montpellier 819-230-8187
lmontpellier33@gmail.com

CADO Montpellier,
Québec

30 septembre –
2 octobre

Pacific Forrest Rally
www.pacificforestrally.com
Paul Westwick 604-617-4132
paul@rallybc.com

WCRA Merritt,
British Columbia

22 – 23 octobre

Rallye de Charlevoix
www.rallyecharlevoix.com
Samuel Tremblay 418-665-5281
samueltremb@gmail.com

CRDC La Malbaie,
Québec

19 - 20 novembre

Lincoln Electric Tall Pines Rally
www.tallpinesrally.com
Bruce Leonard 416-230-2014
bruce@tallpinesrally.com

MLRC Bancroft,
Ontario

10 – 11 décembre

Big White Winter Rally
www.bigwhiterally.com
Amanda Illidge 250-540-3221
amanda@bigwhiterally.com

WCRA Kelowna,
British Columbia

Tous les événements CRC font partie aussi du Championnat nord-américain de rallye (NARC)

Ce calendrier (en date du 18 novembre 2020) est sujet au changement.

La vision de CARS

La vision de la Canadian Association of Rallysport (CARS) pour ce sport motorisé est qu'il croisse, par lui-même et par son niveau de professionnalisme, qu'il soit apprécié de tous et soutenu par les compétiteurs, travailleurs, bénévoles, collectivités, organismes gouvernementaux et commanditaires/partenaires corporatifs.

La mission de CARS

La mission de la Canadian Association of Rallysport est de soutenir et de promouvoir le rallye comme sport motorisé au Canada. CARS est une société sans but lucratif qui sanctionne les activités de rallye au Canada. Le conseil exécutif de CARS représente les clubs de rallye du Canada par l'entremise de ses cinq directeurs régionaux élus et de son président. CARS travaille avec les cinq régions canadiennes, les clubs, ainsi que les organisateurs de rallye pour offrir des compétitions sécuritaires et efficaces, dans le cadre d'un règlement et d'infrastructures applicables à la tenue de rallyes au Canada.

Code de conduite de CARS

Tous les membres des clubs de CARS et tous les participants aux événements de CARS doivent avoir un comportement social et sportif irréprochable, de façon à ne pas causer de préjudice aux intérêts et à la réputation de CARS, de ses régions et du sport en général. Tout manquement à cette règle sera considéré un manquement au RSN de CARS et pourra entraîner des pénalités.

Ce document vise à présenter clairement les convictions, les attentes et les idéaux de CARS. En plus des normes édictées dans le Règlement de CARS, ses statuts et autres politiques, ou ceux de ses régions, les énoncés suivants viennent préciser les principes de conduite personnelle que CARS désire mettre de l'avant :

1. Tous les participants aux activités sanctionnées par CARS sont soumis au présent code d'éthique;
2. Tous les participants aux activités sanctionnées par CARS acceptent que le sport automobile puisse être dangereux et qu'il comporte des risques;
3. Tous les participants aux activités sanctionnées par CARS doivent être traités avec considération et respect;
4. Tous les participants aux activités sanctionnées par CARS doivent s'efforcer de refléter une image positive du rallye par leur façon de conduire exemplaire;
5. Tous les compétiteurs aux activités sanctionnées par CARS doivent s'assurer que leur véhicule est conforme au règlement de l'événement et de la classe dans laquelle il est inscrit, et être en bon état;
6. Les participants aux activités sanctionnées par CARS ne doivent pas sciemment mettre leur personne ou d'autres, à risque. La sécurité passe avant la compétition;
7. Les membres de CARS s'engagent par leurs gestes à respecter l'environnement;
8. Tous les membres de CARS doivent afficher un comportement exemplaire parce qu'ils sont tous des ambassadeurs du sport.

Le rallye au Canada est un sport amateur qui repose entièrement sur le bénévolat. On attend de ses participants qu'ils compétitionnent dans le respect de son Règlement sportif, d'une façon juste et honnête. Les officiels font don de leur temps et de leur expérience. On attend d'eux qu'ils fassent preuve d'un jugement intègre et équitable dans tous les domaines, y compris une approche juste, ouverte et progressive en matière de discipline.

Directives pour proposer des changements au Règlement

Directives générales

Un changement de règlement peut être proposé n'importe quand durant l'année par un membre en règle de CARS, le comité du Règlement administratif ou le comité du Règlement technique, un organisateur, un compétiteur, un officiel de CARS ou le conseil de CARS.

Lorsqu'une proposition est faite, elle est envoyée au président du comité du règlement administratif ou du comité du règlement technique où le comité adéquat étudiera la proposition. Cette proposition franchira plusieurs étapes de discussions, de traduction et de commentaires de la part de groupes d'intérêt de notre sport, avant que le conseil de CARS ne prenne une décision finale. Si la proposition est acceptée, le nouveau règlement entrera habituellement en vigueur l'année suivante à moins que i) un bulletin CARS soit publié ou ii) qu'une date ultérieure y soit rattachée pour donner aux membres assez de temps pour s'y préparer.

Procédure de soumission

1. Votre proposition de changement, formulée en français ou en anglais, doit être envoyée par courriel au président du comité du Règlement administratif ou au président du comité du Règlement technique, selon la nature de votre demande (si vous n'êtes pas certain, envoyez-la aux deux), ainsi qu'au bureau de CARS.
2. Votre proposition doit être formulée telle qu'on devrait la lire dans le règlement, avec son numéro de règlement.
3. Votre proposition doit comprendre un court argumentaire expliquant les raisons de ce changement.
4. Toutes les propositions de changement doivent être datées et indiquer le nom de la personne qui soumet la proposition.

TABLE DES MATIÈRES

RÈGLEMENT SPORTIF NATIONAL DE RALLYE DE CARS (RSN).....	1
1. PRINCIPES GÉNÉRAUX.....	1
1.1 AUTORITÉ NATIONALE.....	1
1.2 RÈGLEMENT SPORTIF NATIONAL DE RALLYE DE CARS.....	1
1.3 INTERPRÉTATION DU RÈGLEMENT.....	1
1.4 EXERCICE DU POUVOIR DE CARS.....	1
1.5 AVIS.....	1
1.6 MODIFICATIONS DU RÈGLEMENT.....	1
1.7 RÈGLEMENT.....	1
1.8 MISE EN APPLICATION DE CE RSN.....	1
1.9 ORDRE DE PRIORITÉ DANS L'APPLICATION DES RÈGLEMENTS.....	1
1.10 VÉHICULES.....	2
2. TERMINOLOGIE.....	3
3. COMPÉTITIONS EN GÉNÉRAL.....	7
3.1 ORGANISATION D'ÉVÉNEMENTS.....	7
3.2 ÉVÉNEMENT SANCTIONNÉ.....	7
3.3 APPROBATION REQUISE.....	7
3.4 CONNAISSANCE ET OBSERVATION DU RÈGLEMENT.....	7
3.5 DROIT D'OBSERVATION.....	7
3.6 DOCUMENTS OFFICIELS.....	7
3.7 MENTION À PUBLIER SUR TOUS LES DOCUMENTS OFFICIELS.....	7
3.8 DESCRIPTION AUTORISÉE.....	7
3.9 AJOURNEMENT, ABANDON OU ANNULATION D'UNE COMPÉTITION.....	7
3.10 PUBLICITÉ ET PROMOTION.....	8
3.11 DROITS COMMERCIAUX DE TIÈRES PARTIES LORS D'ÉVÉNEMENTS SANCTIONNÉS PAR CARS.....	8
3.12 USAGE PROMOTIONNEL D'IMAGES, DE VIDÉOS OU D'AUDIO.....	8
3.13 USAGE COMMERCIAL D'IMAGES, DE VIDÉO OU D'AUDIO.....	8
3.14 CAMÉRA EMBARQUÉE AVEC OU SANS SON.....	9
3.15 PROPRIÉTÉ.....	9
3.16 PÉNALITÉS.....	9
4. ORGANISATION D'ÉVÉNEMENTS.....	10
4.1 APPROBATION ET PERMISSION NÉCESSAIRES.....	10
4.2 OBLIGATIONS DE BASE POUR LES RALLYES SANCTIONNÉS PAR CARS.....	10
4.3 DIRECTIVES GÉNÉRALES SUR L'ORGANISATION D'UN RALLYE NATIONAL.....	11
4.4 DEMANDE DE PERMIS POUR UN RALLYE NATIONAL.....	12
4.5 COÛT DES PERMIS.....	12
4.6 RÈGLEMENT PARTICULIER.....	12
4.7 MODIFICATION DU RÈGLEMENT PARTICULIER.....	12
4.8 CONTENU DU PROGRAMME.....	12
4.9 INSCRIPTION.....	13
4.10 RETRAIT.....	13
4.11 CONTENU DU FORMULAIRE D'INSCRIPTION.....	13
4.12 FIN DE L'INSCRIPTION.....	13
4.13 RENSEIGNEMENT INCORRECT OU FAUX.....	13
4.14 REFUS D'UNE INSCRIPTION.....	14
4.15 ACCEPTATION CONDITIONNELLE D'INSCRIPTION.....	14
4.16 CHANGEMENT DE VÉHICULE.....	14
4.17 INSTRUCTIONS AUX COMPÉTITEURS.....	14
4.18 ASSURANCE.....	14
4.19 PUBLICATION DES RÉSULTATS.....	14
4.20 PRIX EN ARGENT ET TROPHÉES.....	14
5. COMPÉTITEURS.....	15
5.1 LICENCE DE COMPÉTITION.....	15
5.2 DÉLIVRANCE DE LICENCE.....	15
5.3 OBTENTION D'UNE LICENCE.....	15

5.4	PÉRIODE DE VALIDITÉ DE LICENCE	15
5.5	COÛT DE LICENCE	15
5.6	VALIDITÉ DE LICENCE.....	15
5.7	PRÉSENTATION DE LA LICENCE	15
5.8	RESPONSABILITÉ MÉDICALE DES COMPÉTITEURS.....	15
5.9	NOM D'EMPRUNT.....	16
5.10	RESPONSABILITÉ DE L'INSCRIPTEUR, COMPÉTITEUR OU AUTRES	16
5.11	BOISSONS ALCOOLISÉES.....	16
5.12	CANNABIS ET PRODUITS DÉRIVÉS.....	16
5.13	DROGUES DANGEREUSES ET NARCOTIQUES	16
5.14	ÉVALUATION D'UN COMPÉTITEUR	16
5.15	COMPORTEMENT DES INSCRIPTEURS, COMPÉTITEURS ET ÉQUIPES DE SERVICE	16
6.	LES OFFICIELS ET LEURS DEVOIRS.....	17
6.1	LES OFFICIELS	17
6.2	COMMISSAIRES.....	17
6.3	JUGES DE FAIT	18
6.4	LE DIRECTEUR DE CHAMPIONNAT	19
6.5	LE DIRECTEUR TECHNIQUE.....	19
6.6	L'INSPECTEUR NATIONAL.....	19
7.	PÉNALTÉS	20
7.1	VIOLATION DU RSN.....	20
7.2	PÉNALTÉS POUR PARTICIPER À UNE COMPÉTITION NON-AUTORISÉE.....	20
7.3	PÉNALTÉS	20
7.4	IMPOSITION DE PÉNALTÉS	20
7.5	RÉPRIMANDE OU AMENDE	20
7.6	DÉLAI MAXIMUM POUR LE PAIEMENT D'AMENDES.....	20
7.7	ALLOCATION DES SOMMES RECUEILLIES OU AMENDES	20
7.8	PÉNALTÉ DE TEMPS.....	21
7.9	EXCLUSION	21
7.10	ANNULATION DES POINTS ACCUMULÉS.....	21
7.11	SUSPENSION	21
7.12	DISQUALIFICATION	21
7.13	ANNONCE DES RAISONS POUR SUSPENSION OU DISQUALIFICATION	22
7.14	SUSPENSION OU DISQUALIFICATION DE VÉHICULES	22
7.15	PERTE DE RÉCOMPENSE.....	22
7.16	AMENDEMENT AU CLASSEMENT ET AUX RÉCOMPENSES	22
7.17	PUBLICATION DE PÉNALTÉ	22
7.18	RÉMISSION DE SENTENCE.....	22
8.	PROCÉDURES DE GRIEFS - DEMANDES.....	23
8.1	PROCÉDURES DE GRIEFS - PROTOCOLES.....	23
8.2	CONCLUSION DES PROCÉDURES DE GRIEF DANS UN RALLYE	23
8.3	SOUMISES AU COMMISSAIRE DE L'ÉVÈNEMENT	23
8.4	DÉLAI MAXIMUM POUR SOUMETTRE UNE DEMANDE.....	23
8.5	TYPES DE DEMANDES	23
8.6	RÉPONSES AUX DEMANDES	23
9.	PROCÉDURES DE GRIEFS – PROTÈTS	25
9.1	PROTÈTS	25
9.2	LE DROIT AU PROTÈT.....	25
9.3	SOUSSION D'UN PROTÈT	25
9.4	JUGEMENT DE PROTÈTS	25
9.5	AUDIENGE DE PROTÈTS.....	25
9.6	RÉUNION DE PROTÈT	25
9.7	REMISE DES PRIX.....	26
9.8	REPRISE DE LA COURSE.....	26
9.9	JUGEMENT.....	26
9.10	PROTÈTS MAL-FONDÉS ET VEXANTS	26
9.11	COMMISSAIRES.....	26
9.12	COÛT DES PROTÈTS	27

10.	PROCÉDURES DE GRIEFS – APPEL.....	28
10.1	APPELS	28
10.2	DROIT D'APPEL.....	28
10.3	JURIDICTION DU COMITÉ D'APPEL.....	28
10.4	DÉLAI MAXIMUM POUR LOGER UN AVIS D'APPEL.....	28
10.5	CE QU'ENTRAÎNE UN AVIS D'APPEL	28
10.6	FORMULAIRE D'APPEL.....	28
10.7	AUDIENCÉ D'APPEL	29
10.8	JUGEMENT D'APPEL.....	29
10.9	REMISE DES DÉPÔTS ET DES FRAIS	29
10.10	PUBLICATION DU JUGEMENT	29
10.11	COÛT DES APPELS	29
	RÈGLEMENT NATIONAL DE RALLYE DE CARS (RNR).....	31
11.	ÉLIGIBILITÉ DE L'ÉQUIPAGE	31
11.1	ÉQUIPAGE	31
11.2	DOCUMENTATION.....	33
11.3	DISCIPLINE.....	33
11.4	LICENCES DE COMPÉTITION	34
11.5	INSCRIPTIONS.....	35
12.	ÉLIGIBILITÉ DES VÉHICULES ET DE L'ÉQUIPEMENT	36
12.1	APPLICATION	36
12.2	DÉFINITIONS	36
12.3	RÈGLEMENT DE SÉCURITÉ	36
12.4	PRESCRIPTIONS GÉNÉRALES.....	42
12.5	CLASSE OUVERTE 4RM.....	45
12.6	CLASSE OUVERTE 2RM.....	47
12.7	CLASSE PRODUCTION 4RM	49
12.8	CLASSE PRODUCTION 2RM	52
12.9	CARNET DE BORD DES VÉHICULES.....	56
13.	ORGANISATION DES RALLYES DE PERFORMANCE	58
13.1	DÉFINITIONS ET RÈGLEMENTS GÉNÉRAUX.....	58
13.2	CHOIX DU PARCOURS.....	58
13.3	INSTRUCTIONS.....	59
13.4	FLÉCHAGE	60
13.5	CHICANES.....	61
13.6	RECONNAISSANCE.....	61
13.7	PARCOURS DE MISE AU POINT	62
13.8	PUBLICITÉ.....	63
13.9	TROPHÉES	63
14.	TYPES DE PRÉSENTATION DE ROUTE	64
14.1	CAHIER DE ROUTE	64
14.2	NOTES DE PARCOURS.....	64
14.3	NOTIFICATION.....	64
14.4	AVIS DE NON-RESPONSABILITÉ.....	64
15.	CHRONOMÉTRAGE ET COMPILATION	65
15.1	GÉNÉRAL.....	65
15.2	FEUILLET DE CHRONO	65
15.3	ORDRE DES NOUVEAUX DÉPARTS	66
15.4	PROCÉDURE DE POINTAGE (CONTRÔLE).....	66
15.5	CHRONOMÉTRAGE	67
15.6	MISE HORS COURSE.....	68
15.7	CONTRÔLES DE REGROUPEMENT.....	68
15.8	PARCS D'ASSISTANCE (AIRES DE SERVICE)	69
15.9	RAVITAILLEMENT EN CARBURANT	69
15.10	OBSTRUCTION DE LA ROUTE/SÉCURITÉ DÉFAILLANTE EN SPÉCIALE	70

15.11	VITESSE MOYENNE MAXIMALE EN SPÉCIALE	70
15.12	ÉPREUVES SPÉCIALES	70
15.13	INTERRUPTION D'UNE ÉPREUVE SPÉCIALE.....	71
15.14	HORS COURSE	71
15.15	NOUVEAU DÉPART APRÈS ABANDON	72
16.	CONTRÔLES	74
16.1	DISPOSITIONS GÉNÉRALES	74
16.2	CONTRÔLES HORAIRES	74
16.3	CONTRÔLES DE PASSAGE	74
16.4	CONTRÔLES DE DÉPART	74
16.5	CONTRÔLES D'ARRIVÉE.....	74
16.6	CONTRÔLES HORAIRES MAJEURS	74
16.7	CONTRÔLES D'OBSERVATION	75
16.8	PARC FERMÉ, PARC EXPOSÉ.....	75
16.9	PANNEAUX DE CONTRÔLE	76
16.10	CONTRÔLE MANQUANT	77
17.	ÉVALUATION DE LA PERFORMANCE	78
17.1	DÉPART.....	78
17.2	PÉNALITÉS	78
17.3	INFRACTIONS POUR PROCÉDURES INCORRECTES	78
17.4	ERREURS DE CHRONOMÉTRAGE	78
17.5	OBSTRUCTION	79
17.6	QUALIFICATION DE FINISSANT	79
17.7	INFRACTION GRAVE	79
17.8	ESSAIS	79
17.9	USAGE DES DISPOSITIFS DE SIGNALISATION DE SÉCURITÉ	79
17.10	VÉHICULES LENTS	80
18.	ÉQUIPES DE SERVICE	81
18.1	GÉNÉRAL.....	81
19.	CONTENU DU RÈGLEMENT PARTICULIER	82
19.1	GÉNÉRALITÉS	82
19.2	CONTENU MINIMUM	82
20.	RÉSULTATS	84
20.1	EXIGENCES D'AFFICHAGE	84
20.2	HEURE D'AFFICHAGE.....	84
20.3	RÉVISION DES RÉSULTATS.....	84
20.4	OFFICIALIZATION DES RÉSULTATS.....	84
20.5	DISTRIBUTION DES RÉSULTATS	84
20.6	PUBLICATION DES RÉSULTATS SUITE À UN PROTÈT	84
20.7	APPEL DE DÉCISION	85
20.8	RÉSULTATS PROVISOIRES	85
20.9	DISTRIBUTION DES RÉSULTATS	85
20.10	ÉGALITÉS.....	85
20.11	TESTS	86
20.12	RÉVISIONS	86
21.	ADMINISTRATION D'UN RALLYE	87
21.1	VÉRIFICATION DE LA ROUTE.....	87
21.2	ORDRE DE DÉPART PAR FACTEURS DE VITESSE ET LISTE DE PRIORITÉ	87
21.3	ROUTE	89
21.4	CONTRÔLES	89
21.5	INSCRIPTION	89
21.6	INSPECTION TECHNIQUE	89
21.7	PRÉSENTATION DES OFFICIELS / RÉUNION DES PILOTES	90
21.8	AVIS OFFICIELS.....	90
21.9	COMPILATION	91

21.10	CÉRÉMONIES DE PODIUM	91
22.	COMMISSAIRES.....	92
22.1	DEVOIRS	92
23.	OBTENTION D'UN STATUT RÉGIONAL OU NATIONAL	93
23.1	PROCÉDURES DE DEMANDE D'ÉVÈNEMENT	93
23.2	EXIGENCES LOCALES	93
23.3	QUALIFICATIONS.....	93
23.4	EXCEPTIONS.....	93
23.5	RÈGLEMENT PARTICULIER	94
23.6	PERMIS.....	94
24.	CHAMPIONNAT CANADIEN DE RALLYE	95
24.1	GÉNÉRALITÉS	95
24.2	CHAMPIONNAT CANADIEN DE PILOTE DE RALLYE POUR LE TROPHÉE FIDLER	96
24.3	CHAMPIONNAT CANADIEN DES COPILOTE DES RALLYE POUR LE TROPHÉE DEAK	96
24.4	CHAMPIONNAT CANADIEN DE RALLYE POUR LES MARQUES.....	96
24.5	CHAMPIONNAT CANADIEN DE RALLYE 2RM POUR PILOTES TROPHÉE ROSS WOOD	96
24.6	CHAMPIONNAT CANADIEN DE RALLYE 2RM POUR COPILOTES – TROPHÉE TERRY & LINDA EPP	96
24.7	CHAMPIONNAT CANADIEN DE RALLYE 2RM POUR MARQUES.....	96
24.8	CHAMPIONNAT CANADIEN DE RALLYE DES PILOTES DE CLASSE PRODUCTION POUR LE TROPHÉE ANDY BROWNING	97
24.9	CHAMPIONNAT CANADIEN DE RALLYE POUR LES COPILOTES EN CLASSE PRODUCTION	97
24.10	CHAMPIONNAT CANADIEN DE RALLYE POUR LES MARQUES EN CLASSE PRODUCTION	97
24.11	CHAMPIONNAT DE RALLYE POUR DAMES - TROPHÉE JOAN MCALPINE.....	97
24.12	CHAMPIONNAT CANADIEN DE RALLYE DES PILOTES NOVICES - TROPHÉE KARL PESEK	97
24.13	LE TROPHÉE DE RECONNAISSANCE KEN VAUGHAN ATTRIBUÉ PAR LE CONSEIL DE CARS.....	97
25.	LE CHAMPIONNAT NORD-AMÉRICAIN DE RALLYE	99
25.1	LE CHAMPIONNAT NORD-AMÉRICAIN DE RALLYE POUR LES PILOTES ET LES COPILOTES - TROPHÉE NARC.....	99
25.2	LE CHAMPIONNAT NORD-AMÉRICAIN DE RALLYE POUR LES MARQUES DE VOITURES	99
25.3	CHAMPIONNAT NORD-AMÉRICAIN DE RALLYE 2RM	99
26.	CLASSEMENT À VIE DES COMPÉTITEURS DE RALLYE AU CANADA	100
	RÈGLEMENT NATIONAL DE RALLYE CROSS ET DE RALLYE SPRINT DE CARS	102
27.	LE RALLYE CROSS.....	102
27.1	DÉFINITION:	102
27.2	PRESCRIPTIONS GÉNÉRALES.....	102
27.3	ADMISSIBILITÉ DES COMPÉTITEURS ET DES VÉHICULES	102
27.4	L'ORGANISATION DES ÉVÈNEMENTS.....	103
28.	LE RALLYE SPRINT	103
28.1	DÉFINITION.....	103
28.2	PRESCRIPTIONS GÉNÉRALES.....	103
28.3	ADMISSIBILITÉ DES COMPÉTITEURS ET DES VÉHICULES	104
28.4	ORGANISATION DES ÉVÈNEMENTS.....	105
	ANNEXE.....	107
29.	ARMATURE DE SÉCURITÉ: 1^{ER} JANVIER 2000 AU 31 DÉCEMBRE 2008.....	107
30.	ARMATURE DE SÉCURITÉ : JUSQU'AU 1^{ER} JANVIER 2000	107



CANADIAN RALLY CHAMPIONSHIP
CHAMPIONNAT DE RALLYE CANADIEN



SUBARU

Suivez les comptes officiels du Championnat Canadien de Rallye pour un accès exclusif et gratuit aux épisodes TV complets, aux vidéos, entrevues, photos et nouvelles du CRC. Utilisez le mot-clic officiel du championnat pour vous joindre aux fils de nouvelles et partager vos photos, vidéos et publications avec les fans du CRC :

#CRCrally



@CRCRally



@CRCRally



facebook.com/CRCRally



youtube.com/CRCRallyTV

www.CRCrally.com

1. PRINCIPES GÉNÉRAUX

1.1 Autorité nationale

CARS est l'autorité nationale du rallye au Canada, CARS autorisera, sanctionnera et supervisera toutes les activités sportives de rallye et dirigera tout ce qui, en son jugement, concerne le bien-être des événements de rallye tenus sous l'autorité de CARS.

1.2 Règlement sportif national de rallye de CARS

Le conseil de CARS a élaboré ce Règlement sportif national de rallye, ci-après appelé RSN ou RSN de rallye.

1.3 Interprétation du Règlement

CARS aura le pouvoir de décider de toute question soulevée au Canada concernant l'interprétation de ce Règlement, soumis au droit d'appel (s'il y a lieu) d'après ce RSN.

1.4 Exercice du pouvoir de CARS

Les pouvoirs et fonctions judiciaires, tel que l'audience de protêts, d'appels, d'un tribunal disciplinaire ou d'une demande d'enquête de CARS et comprenant la pénalité à être imposée en cas de manquement au Code de conduite de CARS, à ce RSN ou à un règlement sportif de CARS ou de ses régions peuvent être exercés par le conseil de CARS, un commissaire, un collège de commissaires (dont le nombre de membres ne sera jamais inférieur à deux) ou tout autre groupe (dont le nombre de membres ne sera jamais inférieur à trois) ainsi nommé. Les décisions de ces groupes seront finales et non sujettes à révision, à moins d'un appel sur la décision des commissaires à la suite d'une telle audience. Aucun membre d'un tel conseil judiciaire ne devra avoir pris part, sauf en qualité de commissaire, à l'événement concerné sur lequel une décision doit être rendue ou s'il a déjà participé à la décision concernée ou s'il est directement ou indirectement concerné dans cette décision.

1.5 Avis

Toute communication rendue nécessaire d'après ce RSN et devant être envoyée par la poste (ou, lorsque précisé dans le règlement, par voie électronique) à toute personne inscrite ou compétiteur, devra être envoyée à l'adresse paraissant sur le formulaire d'inscription ou, si le compétiteur est licencié de CARS, à l'adresse figurant sur sa licence. Toute communication devant être envoyée à un promoteur ou un organisateur devra être envoyée à l'adresse figurant sur la demande de permis d'organisation. Toute communication adressée à un club devra être envoyée au secrétaire du club organisateur à l'adresse donnée lors de la demande d'affiliation du club. Toute communication devant être envoyée à un destinataire d'après ce RSN, devra être envoyée à l'adresse paraissant sur l'avis d'appel ou sur l'appel lui-même. Toute communication ainsi envoyée par courrier signé sera considérée avoir été livrée au destinataire.

1.6 Modifications du Règlement

Le conseil de CARS se réserve le droit de modifier, n'importe quand, son Règlement sportif national ou son Règlement national de rallye ou de promulguer un règlement spécial en cas d'urgence, sous forme de bulletins.

Ces modifications ou ajouts seront publiés sous forme de bulletins ou de manuels révisés. Les bulletins émis par CARS font partie de ce RSN ou du Règlement national de rallye de CARS et entrent en vigueur à la date émise jusqu'à la publication d'un nouveau livre de règlement, à moins qu'ils soient amendés ou révoqués par CARS avant ce moment.

1.7 Règlement

Les régions de CARS peuvent publier de temps en temps des règlements régissant la conduite d'événements de rallye dans leur région. Ces règlements sont considérés comme des ajouts à ce RSN et ne peuvent en aucun cas être en conflit avec ce RSN.

1.8 Mise en application de ce RSN

Ce RSN, le Règlement national de rallye et les règlements régionaux de rallye auront force de loi lors de rallyes de performance sanctionnés par CARS. Ce RSN et les règlements régionaux de rallye auront force de loi lors de rallyes de navigation sanctionnés par CARS.

1.9 Ordre de priorité dans l'application des Règlements

L'article 1.8 ci-dessus précise quels règlements s'appliquent aux divers types de rallye. Ce qui suit précise l'ordre de priorité de ces règlements :

- (a) Ce présent Règlement sportif national de rallye;

- (b) Le Règlement national de rallye;
- (c) Les bulletins CARS;
- (d) Le Règlement régional de rallye;
- (e) Le Règlement particulier du championnat (le cas échéant);
- (f) Le Règlement particulier de l'événement.

S'il y a conflit entre ces règlements, le règlement supérieur (immédiatement susmentionné) paraissant dans la liste ci-dessus s'appliquera, à moins que des bulletins le modifient. Avec l'approbation du directeur CARS de la région hôte où se tiendra l'événement, et celle du président de CARS ou de son représentant, les organisateurs d'un rallye pourront être exemptés de respecter certains articles du RSN et du RNR. Ces exemptions devront être mentionnées de façon spécifique dans le Règlement particulier de l'événement.

1.10 Véhicules

1.10.1 Construction dangereuse

Le commissaire d'un événement peut exclure tout véhicule dont il juge la construction ou la condition dangereuse. Dans les événements où la présence d'un commissaire n'est pas requise, l'organisateur aura ce droit.

1.10.2 Suspension ou disqualification d'un véhicule en particulier

CARS peut suspendre ou disqualifier un véhicule en particulier à la suite d'un manquement à ce RSN ou au Règlement national de rallye par un compétiteur inscrit.

1.10.3 Publicité sur les véhicules

La publicité sur les véhicules en compétition est permise selon les normes établies dans le Règlement national de rallye de CARS. Le nom du propriétaire, du pilote, du copilote/navigateur et de l'équipe de service peuvent être inscrits sur le véhicule. Ces inscriptions ne seront pas considérées comme de la publicité. Aucun lettrage, affiche, signe ou peinture ne peuvent y être apposés de façon à rendre le numéro de compétition ou autre identification illisible aux officiels ou commissaire durant un événement, à la discrétion du commissaire de l'événement.

2. TERMINOLOGIE

Les définitions suivantes sont utilisées dans ce RSN, dans le Règlement de rallye de CARS, dans ses annexes, dans tous les Règlements particuliers et dans les communications en général.

ASN

Un Club national de voiture, ou autre autorité nationale, reconnu par la FIA comme détenteur du pouvoir sportif dans un pays. Au Canada cette organisation est ASN Canada.

AUTOMOBILE

Un véhicule terrestre propulsé par ses moyens propres, roulant sur au moins quatre roues qui ne sont pas sur une seule ligne, qui doit toujours être en rapport avec le sol et dont au moins deux doivent avoir un effet de direction et au moins deux un effet de propulsion.

CARS

Canadian Association of Rallysport. Un organisme à but non lucratif qui constitue l'autorité sportive nationale en matière de rallye au Canada.

CLUB

Tout organisme reconnu par CARS comme un club.

CLUB AFFILIÉ À CARS

Club canadien de sport motorisé affilié à CARS.

COMMISSAIRE

Une personne nommée par CARS et chargée de représenter CARS à un événement, en faisant respecter ce RSN et tous les autres règlements régissant l'événement.

COMPÉTITION LIMITÉE

Un événement limité aux personnes qui détiennent une qualification particulière.

COMPÉTITEUR

Une personne qui participe comme pilote, copilote ou navigateur.

COPILOTE

Dans un rallye de performance, la personne chargée normalement d'interpréter l'itinéraire et le chronométrage.

DIRECTEUR DU CHAMPIONNAT

Le directeur du championnat est un officiel de CARS nommé par le conseil de CARS et chargé de la gestion du Championnat national de rallye.

DIRECTEUR DE COURSE

L'organisateur d'un événement peut nommer un directeur de course (et un ou plusieurs assistants) pour être responsable de la conduite de l'ensemble ou d'une partie de la compétition selon les règlements de CARS et le règlement particulier de l'événement.

DIRECTEUR TECHNIQUE

Le directeur technique est un officiel de CARS nommé par le conseil de CARS et chargé des questions techniques concernant l'éligibilité des voitures dans les rallyes sanctionnés par CARS. Il est aussi responsable de la tenue à jour du règlement national de CARS.

DISCIPLINE

Toutes les compétitions CARS sont catégorisées par le type d'activité ou discipline (c.-à-d. le rallye de performance, de navigation, le Rallye-Sprint, le Rallye-Cross, etc.).

DURÉE D'UN RALLYE

Tout rallye commence à l'ouverture de l'inscription ou de la reconnaissance, le premier des deux à arriver. La partie compétition du rallye commence au premier contrôle de temps. Le rallye se termine à l'affichage du classement officiel final. La partie compétition du rallye se termine au dernier contrôle de temps.

ÉPREUVE

Une compétition dans laquelle un certain nombre de voitures participe et qui est d'une nature compétitive ou à laquelle est donnée une nature compétitive par la publication de résultats.

ÉPREUVE SPÉCIALE

Une partie d'un itinéraire de rallye de performance, courue sur des routes fermées, qui est utilisée comme épreuve de vitesse. Aussi connue comme épreuve de classement.

ÉQUIPAGE

Un équipage est composé de 2 personnes inscrites sur la fiche officielle d'inscription comme pilote et copilote/navigateur.

ÉQUIPE DE SERVICE

Une ou des personnes inscrites par l'inscripteur à un rallye afin de faire l'entretien d'une voiture qui y participe.

ÉTAPE

Une étape est une partie majeure d'un rallye désignée ainsi par l'organisateur dans le Règlement particulier ou cahier de route et où il est nécessaire d'arriver dans le temps maximum alloué.

ÉVÈNEMENT

Un événement, en plus de l'aspect compétition, comprend l'inscription, la reconnaissance, l'inspection technique, la pratique, le Parc exposé, les parades, le parc d'assistance, la zone de ravitaillement, les cérémonies protocolaires et d'autres aspects que l'organisateur peut mettre à l'horaire.

ÉVÈNEMENT DE CLUB

Une compétition qui ne fait pas partie d'un championnat national ou régional.

ÉVÈNEMENT DE NON-VITESSE

Un événement dans lequel la vitesse n'est pas le facteur déterminant, bien qu'on tienne compte du que le chronométrage des véhicules **puisse être pris en compte** comme dans **un test d'habileté de pilotage**, un rallye de navigation, **un gymkhana**, **un slalom**, etc. **D'autres événements de non-vitesse pourraient inclure des cours pratiques, des démonstrations automobiles, etc.**

ÉVÈNEMENT DE PLEIN STATUT INTERNATIONAL

Une compétition inscrite au calendrier international et qui est ouverte aux compétiteurs de diverses nationalités.

ÉVÈNEMENT DE VITESSE

Un événement dans lequel chaque véhicule court individuellement (bien que deux ou plus peuvent être en mouvement simultanément) et dans lequel la performance relative des compétiteurs est évaluée en les chronométrant sur une distance donnée.

ÉVÈNEMENT NATIONAL

Une compétition ouverte seulement aux compétiteurs détenant une licence appropriée émise ou reconnue par CARS, et tenue sous l'autorité de CARS.

ÉVÈNEMENT OUVERT

Une compétition dans laquelle les compétiteurs sont membres de tout club automobile reconnu ou le grand public.

ÉVÈNEMENT RÉGIONAL

Un événement qui survient dans une région, qui est géré par la région, et qui fait partie du championnat de performance ou de navigation de cette région.

ÉVÈNEMENT SANCTIONNÉ

Tout événement autorisé et approuvé par CARS, doté du permis d'organisation approprié, s'il est requis par ce RSN ou le Règlement de rallye régional ou national.

ÉVÈNEMENT SUR INVITATION

Une compétition réservée uniquement aux membres du ou des clubs organisant la compétition et invitant des compétiteurs.

FEUILLET DE CHRONO

Feuillelet destiné à recueillir les visas et les pointages des temps enregistrés aux différents contrôles prévus sur l'itinéraire.

FIA

La Fédération Internationale de l'Automobile, la fédération internationale des clubs automobiles nationaux.

FISA

La Fédération Internationale du Sport Automobile, nommée par la FIA, traite des questions de compétition.

FORCE MAJEURE

Une ou des conditions sur lesquelles les organisateurs n'ont aucun contrôle, et qui jouent un rôle déterminant dans les résultats d'une compétition.

INSCRIPTEUR

Une personne ou organisation dont l'inscription est acceptée pour toute compétition.

INSPECTEUR NATIONAL

Un officiel de CARS, nommé par le conseil de CARS, qui assiste aux rallyes nationaux pour aider le directeur technique et interpréter et faire appliquer les règlements techniques.

LIAISON

Une partie d'un itinéraire de rallye de performance qui est couru sur des routes publiques ouvertes à la circulation normale.

LICENCE

Un certificat d'enregistrement émis par CARS ~~ou un~~ **ASN** à toute personne désirant prendre part aux compétitions et répondant aux exigences établies pour cette licence.

NAVIGATEUR

Dans un rallye de navigation, la personne chargée normalement d'interpréter l'itinéraire et les instructions de chronométrage.

NEUTRALISATION

Temps pendant lequel les équipages sont arrêtés par les organisateurs du rallye, pour quelque raison que ce soit.

ORGANISATEUR

Une ou des personnes approuvées par CARS et autorisées par des promoteurs, clubs ou autres groupes à organiser un événement en leur nom. Dans le cas où un organisateur agit au nom de promoteurs, cet organisateur remplacera ses promoteurs dans le cadre de ce RSN et sera considéré l'agent des promoteurs.

PARC EXPOSÉ

Zone dans laquelle les compétiteurs se doivent d'exposer leurs véhicules pour le visionnement du public.

PARC FERMÉ

Zone dans laquelle aucune réparation ni aide extérieure n'est possible, sauf dans les cas expressément prévus par le Règlement sportif national et par le Règlement particulier du rallye.

PERMIS D'ORGANISATION

Un document, accordé uniquement par CARS, autorisant l'organisation et la tenue d'une compétition.

PILOTE

Une personne qui participe comme pilote d'une voiture dans toute compétition.

PROGRAMME

Un document préparé par les promoteurs ou les organisateurs d'un événement dans le but d'informer les participants et spectateurs de la tenue d'un tel événement.

PROMOTEUR

Toute personne ou organisme (autre que les organisateurs) proposant de tenir ou tenant un événement.

RALLYE CROSS

Le rallye cross est une compétition qui met l'accent sur la formation du pilote et où les participants courent, un à la fois, contre la montre, sur une surface non pavée sur un tracé temporaire, en un seul endroit.

RALLYE DE NAVIGATION

Un événement qui est entièrement ou partiellement couru sur des routes ouvertes à la circulation normale où l'accent est de suivre correctement l'itinéraire et les instructions de chronométrage. La performance est habituellement déterminée par l'arrivée hâtive ou tardive à des points de vérification le long de la route. Ces événements sont aussi connus sous le nom de rallyes de régularité.

RALLYE DE PERFORMANCE

Un événement couru sur des routes fermées et ouvertes à la circulation. La performance est essentiellement déterminée par la longueur de temps à compléter la partie des épreuves spéciales de l'événement.

RALLYE SPRINT

Un genre de rallye de performance court, disputé à vitesse plus basse et servant de formation au pilote. Le rallye sprint est une compétition où les participants courent, un à la fois, contre la montre, sur des chemins non pavés. Le rallye cross, qui se déroule sur un seul tracé en un seul endroit, est un type de rallye sprint.

RECONNAISSANCE

La présence, dans une épreuve de classement pour quelque raison que ce soit, d'un pilote ou d'un copilote ayant l'intention de s'inscrire à un rallye après la publication du règlement particulier de ce rallye.

RÈGLEMENT DE RALLYE

L'ensemble des règlements, en plus de ce RSN, qui sera émis de temps à autre par CARS et les Régions, pour compléter ce RSN et définir davantage les rallyes de navigation et de performance et la façon de les courir.

RÈGLEMENT PARTICULIER

Un ensemble de règlements établi par les organisateurs d'un ou de plusieurs événements et approuvé par CARS, dont le but est de donner des renseignements complets sur l'événement en question. Il est supplémentaire à ce RSN et au Règlement de rallye de CARS.

REGROUPEMENT

Arrêt prévu par les organisateurs compris entre deux contrôles horaires, pour permettre, d'une part, de suivre le programme, et d'autre part pour permettre le regroupement des voitures restant en course. Le temps d'arrêt pourra varier d'un équipage à l'autre.

ROUTE

L'itinéraire que doit suivre un compétiteur dans une compétition.

SECTION

Toutes les parties d'un rallye comprises entre:

- le départ d'une étape et le premier contrôle de regroupement ou de parc d'assistance,
- deux contrôles de regroupements ou de parcs d'assistance (ou une combinaison des deux),
- le dernier contrôle de regroupement ou de parc d'assistance et la fin de l'étape ou du rallye.

3. COMPÉTITIONS EN GÉNÉRAL

3.1 Organisation d'événements

Les événements sanctionnés par CARS peuvent officiellement être organisés par:

- (a) CARS;
- (b) une Région CARS;
- (c) un club affilié à CARS;
- (d) d'autres clubs ou promoteurs approuvés par CARS.

3.2 Événement sanctionné

Tout événement organisé selon l'article 3.1 ci-dessus, possédant une police d'assurance qui répond aux exigences de sanctionnement, constitue un événement sanctionné par CARS. Les inscripteurs et les officiels de CARS peuvent y participer (d'autres articles de ce RSN s'appliquent).

3.3 Approbation requise

Le nom ou emblème de CARS sera associé seulement à des événements sanctionnés par CARS. Les organisateurs ne distribueront pas de formulaires d'inscription ou de règlements particuliers pour un événement CARS avant d'avoir obtenu la sanction de CARS.

3.4 Connaissance et observation du règlement

Chaque personne, organisme, groupe de personnes, etc., organisant une compétition ou demandant un permis d'organiser ou postulant pour une licence de CARS ou s'inscrivant à une compétition, reconnaîtra avoir et sera considéré avoir:

- (a) pris lui-même connaissance de ce RSN;
- (b) accepté sans réserve les conséquences résultant de ce RSN et toute modification subséquente afférente;
- (c) renoncé à son droit de recours à tout arbitre ou tribunal qui n'est pas prévu dans ce RSN;
- (d) accepté d'exonérer à jamais les promoteurs, CARS, ses filiales et leurs agents respectifs, de toute responsabilité quelle qu'elle soit, envers cette personne, cet organisme ou ce groupe de personnes, en rapport avec toute rencontre, compétition ou événement tenu en vertu de ce RSN, quelle qu'en soit la cause, même si elle relève de la négligence de ses promoteurs, de CARS, de ses filiales ou de leurs agents, de ses officiels, de son personnel ou de ses représentants.
- (e) dans le cas d'inscripteurs et de compétiteurs dans des événements, avoir accepté les clauses susmentionnées, d'exonérer à jamais tout autre compétiteur, leur personnel ou leurs agents de toute responsabilité quelle qu'elle soit, envers d'autres inscripteurs ou compétiteurs en relation avec le pilotage de leurs voitures ou de tout autre acte, omission ou incident à survenir durant une compétition;
- (f) accepté que ce qui est stipulé aux paragraphes (d) et (e) de cet article, profite à toutes les personnes et organismes mentionnés dans ces paragraphes, si bien que tous et chacun d'entre eux pourront bénéficier de ces accords.

3.5 Droit d'observation

CARS se réserve le droit de nommer des membres du conseil de CARS ou leur représentant ou un commissaire pour observer et évaluer toute compétition et toute personne officiant, travaillant ou participant dans toute compétition.

3.6 Documents officiels

Pour chaque compétition d'un championnat, les promoteurs ou organisateurs sont chargés d'établir et de publier un Règlement particulier.

3.7 Mention à publier sur tous les documents officiels

Tous les Règlements particuliers, programmes, annonces, formulaires d'inscription et résultats relatifs à toute compétition porteront, bien en vue, la mention suivante: "tenu conformément au Règlement sportif national de rallye de CARS".

3.8 Description autorisée

Aucun événement ne peut s'appeler "international", "national", "régional", "championnat" ou tout autre titre ou statut qui n'est pas autorisé par CARS.

3.9 Ajournement, abandon ou annulation d'une compétition

Une compétition faisant partie d'un événement ne sera pas reportée, abandonnée ou annulée à moins que:

- (a) des dispositions pour le faire ont été prises dans le Règlement particulier; ou
- (b) Les commissaires de l'événement l'ont ordonné.

En cas d'annulation ou d'ajournement à plus de vingt-quatre heures, les coûts d'inscription devront être remis si CARS le demande.

3.10 Publicité et promotion

Toute pièce publicitaire ou promotionnelle employée en relation avec des compétitions doit mentionner que l'événement est sanctionné par la Canadian Association of Rallysport et, le cas échéant, par la FIA.

La pièce publicitaire doit être de bon goût et ne doit pas être trompeuse ou mensongère. Les mots "international", "national", "championnat", etc., employés pour décrire un événement ou employés dans le titre d'un événement, doivent être approuvés par CARS.

Tout compétiteur ou autre personne ou organisme annonçant les résultats d'une compétition, d'une série, ou d'un championnat doit mentionner que la compétition était sanctionnée par la Canadian Association of Rallysport, faire état des conditions exactes de la performance, de la nature de la compétition, de la catégorie et de la classe de voiture, et de la position ou des résultats obtenus, ou toute autre information que CARS peut exiger. Tous les résultats publiés avant les résultats officiels par le promoteur ou l'organisateur doivent contenir les mots "Sujet à confirmation officielle".

La publication d'une publicité relative aux résultats d'une compétition qui a été rédigée d'une façon qui pourrait induire le public en erreur, ou l'infraction à ce règlement (que ce soit en omettant des points particuliers obligatoires, ou en ajoutant) rendra responsable la personne ou organisme chargé de la faire paraître, et passible des pénalités prévues à ce RSN.

Selon le présent règlement, "publication" peut signifier :

- (a) la mise en ondes d'un message commercial au moyen de la radio, de la télévision, d'un film ou de formats électroniques;
- (b) La publication d'annonces imprimées dans des journaux, magazines, autres périodiques ou de formats électroniques;
- (c) La publication de brochures, dépliants, formulaires, affiches ou étalages.
- (d) La publication de messages sur les réseaux sociaux.

Les compétiteurs qui permettent l'utilisation de leurs noms ou photos en publicité trompeuse seront passibles d'une action disciplinaire de CARS.

3.11 Droits commerciaux de tierces parties lors d'événements sanctionnés par CARS

CARS est l'unique détenteur des droits commerciaux liés à des documents visuels, et des enregistrements vidéo et audio de rallyes sous sa juridiction.

Toute personne, organisme, groupe de personnes, etc., qui organise une compétition ou y prend part, ou qui demande et reçoit un permis d'organisation ou une licence de CARS, est réputé

- (a) reconnaître que les droits commerciaux d'événements sanctionnés appartiennent à CARS;
- (b) accepter que CARS puisse publier ou utiliser des particularités concernant des participants à ces événements, y compris l'utilisation par CARS d'images des participants à des fins commerciales;
- (c) accepter que CARS puisse utiliser ces documents vidéo et audio dans des poursuites ou procédures disciplinaires, ainsi que pour déterminer s'il y a infraction ou conformité au règlement sportif.

3.12 Usage promotionnel d'images, de vidéos ou d'audio

Les événements et les équipages peuvent faire de l'autopromotion comme bon leur semble et peuvent générer du contenu promotionnel pour eux-mêmes comme ils le souhaitent. Il ne s'agit pas de limiter l'usage normal des réseaux sociaux. On attend des commanditaires du championnat, des rallyes et des équipages qu'ils fassent usage de divers réseaux sociaux et en ligne pour promouvoir leur engagement envers notre sport.

Lorsque le commanditaire d'un rallye ou d'un équipage décide de créer du matériel promotionnel pour son usage, il doit d'abord négocier une entente de droits commerciaux avec CARS.

3.13 Usage commercial d'images, de vidéo ou d'audio

Un commanditaire qui crée sa propre couverture d'un rallye doit détenir une entente commerciale avec CARS avant d'afficher sur Internet, de publier ou de diffuser. Le commanditaire est responsable de colliger les renonciations des équipages et autres personnes concernées. Un rallye peut offrir d'agir comme intermédiaire dans ce cas.

3.14 **Caméra embarquée avec ou sans son**

Les compétiteurs peuvent installer des caméras embarquées pour enregistrer leur participation à un rallye pourvu qu'ils respectent ces règlements.

Les compétiteurs peuvent utiliser une ou des caméras embarquées avec ou sans son pour enregistrer leur participation à un rallye pour leurs propres besoins promotionnels. Tout usage de caméra embarquée avec ou sans son pour une tierce partie à des fins commerciales exige l'accord de CARS et la tierce partie doit négocier une entente de droits commerciaux avec CARS.

Il est interdit pour quiconque autre que CARS ou son contracteur désigné, de diffuser en direct ou par streaming une vidéo embarquée avec ou sans son durant un rallye de performance. On entend par diffusion en direct ou par streaming la transmission d'une vidéo ou d'une bande-son directement de l'appareil enregistreur pendant l'enregistrement.

Les images de tout incident impliquant un autre véhicule ou des activités d'urgence ne peuvent être diffusées sans avoir d'abord reçu la permission de CARS.

3.15 **Propriété**

CARS reconnaît l'importance pour les équipages et les rallyes de pouvoir utiliser leur engagement dans le CRC pour générer des commandites afin de soutenir leurs efforts. Cette section vise à établir la notion de propriété et la relation de travail entre CARS, les rallyes, les équipages et chacun de leurs commanditaires.

3.15.1 Propriétés des équipages

Les équipages sont propriétaires de leur véhicule, sauf de l'espace réservé selon l'article 12.4.1, de l'aire de service qu'ils occupent et de leur tenue vestimentaire. Les événements ne peuvent exiger des équipages que l'espace de 5 cm h sur 15 cm l qui leur est réservé au-dessus du numéro de portière de CARS.

Toutefois, les organisateurs peuvent demander aux équipages d'afficher d'autres commandites et demander qu'elles soient installées à un endroit spécifique. CARS encourage les équipages à se conformer à ces demandes puisqu'elles sont souvent la clé d'importantes commandites pour les rallyes. Les organisateurs peuvent instaurer des coûts d'inscription variables, selon que l'équipage accepte ou non d'afficher ces commanditaires sur leur véhicule, mais devraient faire preuve de prudence et être prêts à négocier conflits d'intérêt, préoccupations et besoins des équipages.

3.15.2 Propriétés des événements

Les événements sont propriétaires de toutes les aires directement concernées dans la tenue du rallye, à l'exception des aires de service des équipages, des podiums et d'autres endroits tels qu'indiqués dans le protocole d'entente avec l'autorité sportive.

3.16 **Pénalités**

Le manquement à ces règles sera considéré en violation de ce RSN.

4. ORGANISATION D'ÉVÉNEMENTS

4.1 Approbation et permission nécessaires

Aucun rallye ne peut avoir lieu sans avoir reçu l'approbation de CARS, c'est-à-dire un permis d'organisation, à moins d'y avoir renoncé en vertu de son règlement. CARS peut joindre des conditions à la délivrance d'un permis ou refuser de délivrer un permis ou retirer un permis, sans avoir à se justifier.

4.2 Obligations de base pour les rallyes sanctionnés par CARS

4.2.1 Préambule

CARS sanctionne plusieurs types de rallyes et travaille de concert avec les clubs affiliés à gérer les risques inhérents à ce sport. À cette fin, CARS a élaboré un règlement et des directives que les rallyes doivent respecter et qui facilitent l'obtention d'une assurance appropriée par le biais de l'assurance collective qu'a contracté CARS.

Pour la bonne marche du rallye au Canada, il est important que CARS supervise les événements qu'elle sanctionne. Pour ce faire, CARS exige une copie des plans des rallyes et certains autres renseignements de base énumérés en 4.2.2.1 à 4.2.2.7.

Pour étayer le besoin de communication sur les rallyes entre nos clubs affiliés et CARS et pour s'assurer que les clubs, les organisateurs et les participants aux rallyes sont protégés à la pleine mesure de nos assurances, CARS adopte la politique suivante :

4.2.2 Politique

Les clubs affiliés à CARS ou leurs organisateurs de rallye doivent transmettre à CARS ce qui suit

4.2.2.1 Rallye de performance national

- Soumettre le Règlement particulier, l'horaire du rallye et le plan de sécurité au directeur du CRC et au directeur régional approprié pour étude et approbation;
- Obtenir du directeur du CRC un permis pour la tenue de l'événement et, s'il y a un volet régional, un permis du directeur régional;
- Demander un certificat d'assurance pour ce rallye au bureau de CARS.
- Fournir une copie du certificat d'assurance au directeur régional.

4.2.2.2 Rallye de performance régional

- Soumettre au directeur régional de CARS une liste des rallyes prévus au cours de la saison;
- Soumettre le Règlement particulier, l'horaire du rallye et le plan de sécurité au directeur régional approprié de CARS et au responsable régional des assurances de rallye pour étude et approbation;
- Obtenir pour la tenue de l'événement un permis du directeur régional de CARS;
- Demander un certificat d'assurance pour ce rallye au Bureau de CARS.
- Fournir une copie du certificat d'assurance au directeur régional.

4.2.2.3 Rallye-sprint

- Soumettre au directeur régional de CARS une liste des rallye-sprint prévus au cours de la saison;
- Soumettre le Règlement particulier, l'horaire du rallye et le plan de sécurité au directeur régional approprié de CARS et au responsable régional des assurances de rallye, pour étude et approbation;
- Obtenir pour la tenue de l'événement un permis du directeur régional de CARS (limite d'un rallye-sprint par jour);
- Demander un certificat d'assurance pour ce rallye au bureau de CARS.
- Fournir une copie du certificat d'assurance au directeur régional.

4.2.2.4 Rallye de navigation

(Exclusion: Les quatre premiers points ne s'appliquent pas aux événements non compétitifs comme les rallyes hors-compétition, les rallyes pique-nique, les rallyes par contrats, etc., qui ont lieu sous l'assurance-responsabilité annuelle du club).

- Soumettre au directeur régional de CARS une liste des rallyes de navigation prévus pour la saison ;
- Soumettre le Règlement particulier au directeur régional de CARS ;
- Obtenir un permis d'événement du directeur régional de CARS ;

- Soumettre au directeur régional de CARS une copie de la demande d'assurance du club membre qui fait référence aux rallyes de navigation ;
- Fournir une copie du certificat d'assurance annuel du club membre au bureau de CARS et au directeur régional.

4.2.2.5 Rallye-cross

- Soumettre au directeur régional de CARS une liste des rallye-cross prévus au cours de la saison;
- Soumettre le Règlement particulier au directeur régional de CARS ;
- Soumettre au directeur régional de CARS une copie du plan de sécurité pour chaque endroit où se déroulera le rallye cross ;
- Obtenir un permis d'événement du directeur régional de CARS ;
- Soumettre au directeur régional de CARS une copie de la demande d'assurance du club membre qui fait référence aux rallyes cross;
- Fournir une copie du certificat d'assurance annuel du club membre au bureau de CARS et au directeur régional.

4.2.2.6 Pratiques de rallye

- Avertir le directeur régional de CARS d'une pratique de rallye au moins une semaine avant l'événement ;
- Soumettre le Règlement particulier de chaque pratique au directeur régional de CARS ;
- Soumettre au directeur régional de CARS une copie du plan de sécurité pour chaque endroit où a lieu la pratique ;
- Obtenir un permis d'événement du directeur régional de CARS ;
- Demander un certificat d'assurance pour un événement particulier par l'entremise du bureau de CARS ;
- Fournir une copie du certificat d'assurance au directeur régional.

4.2.2.7 Écoles de pilotage

- Soumettre au directeur régional de CARS une liste des écoles prévues au cours de la saison;
- Fournir au directeur régional de CARS une copie du programme d'apprentissage pour chaque école de pilotage;
- Soumettre au directeur régional de CARS une copie du plan de sécurité pour chaque endroit où a lieu l'école ;
- Obtenir un permis d'événement du directeur régional de CARS;
- Soumettre au directeur régional de CARS une copie de la demande d'assurance du club membre qui fait référence aux écoles de pilotage;
- Fournir une copie du certificat d'assurance annuel du club membre au bureau de CARS et au directeur régional.

4.3 Directives générales sur l'organisation d'un rallye national

Le championnat national canadien doit présenter ce que notre sport a de meilleur à offrir aux compétiteurs, aux commanditaires, aux spectateurs et à tous les participants.

Les décisions importantes concernant le calendrier du championnat et l'inclusion d'un rallye doivent d'abord contribuer à sa solidité et sa pérennité.

Le CRC doit viser à se classer parmi les meilleurs championnats nationaux de rallye au monde. Le championnat national doit s'étendre géographiquement dans tout le pays et se répartir de façon régulière sur toute l'année.

Dans un rallye, l'essentiel de ce qui sera observé lors d'une demande de statut national et ce qui fera l'objet de commentaires après la tenue d'une manche de championnat est :

4.3.1 La sécurité

La sécurité doit être la priorité de tout rallye. La réputation et l'image du sport en dépendent. Un rallye de performance national doit se conformer à tous les règlements de CARS, ses directives et ses pratiques. Il doit disposer de réseaux de communications complets et efficaces, ainsi que des plans d'urgence et des systèmes de répondants appropriés. Des plans de sécurité écrits exhaustifs sont obligatoires.

4.3.2 Les routes

Un rallye de performance national doit s'efforcer d'avoir un minimum de 150 km de spéciales et, idéalement, les spéciales doivent être utilisées au moins deux fois pendant le rallye.

~~Un rallye de performance national doit rechercher des chemins de calibre supérieur et offrir la distance minimale requise. Les routes doivent être variées, offrir des défis et mettre l'accent sur de longues spéciales. Idéalement, un rallye de performance national compte 200 km de spéciales, à deux passages maximum par spéciale, tout en respectant un horaire serré. S'il lui est impossible d'offrir toutes ces caractéristiques, l'organisateur doit s'efforcer d'atteindre un équilibre raisonnable.~~

4.3.3 La reconnaissance

Les rallyes nationaux doivent offrir la reconnaissance à deux passages pour la prise de notes personnelles dans toutes les spéciales. Les organisateurs doivent offrir à l'avance aux équipages l'information nécessaire à une planification et une préparation adéquate.

4.3.4 L'organisation

Les rallyes de performance nationaux doivent disposer d'un comité organisateur expérimenté pouvant compter sur une bonne relève.

4.3.5 L'image

Les rallyes de performance nationaux doivent mettre en vedette le sport et la collectivité hôte, créant des liens forts avec les autorités et les entreprises locales. Ils doivent se tenir dans des collectivités pro-rallye qui offrent des installations adéquates.

4.4 Demande de permis pour un rallye national

Pour chaque événement de championnat national, l'organisateur doit remplir le formulaire de demande de permis de CARS et le faire parvenir au bureau de CARS.

Pour des détails complets sur les procédures de demandes, voir le Règlement national de rallye de CARS.

4.5 Coût des permis

CARS détermine le coût des permis d'organisation qui lui sont payables.

4.6 Règlement particulier

Les compétitions sanctionnées par CARS doivent être courues en conformité avec les règlements et clauses fournis par CARS. Cependant, les organisateurs de chaque compétition de championnat régional ou national doivent fournir un Règlement particulier qui n'a pas besoin de répéter et ne peut contredire ce RSN et autres règlements de rallye de CARS à moins que des exemptions précises aient été approuvées, conformément à l'article 1.9. Le Règlement particulier doit contenir l'information suivante :

- (a) le nom et le genre de la compétition proposée;
- (b) le nom et l'adresse des promoteurs ou organisateurs;
- (c) la mention que les compétitions proposées seront "tenues conformément au Règlement sportif national de rallye de CARS, au Règlement national de rallye et au Règlement régional de rallye applicable";
- (d) l'endroit, la date et l'heure de l'événement;
- (e) les dates de début et de fin de la période d'inscription, ainsi que la façon et l'endroit où elle se déroulera;
- (f) le montant du coût d'inscription et tous autres frais (par ex. : notes de parcours fournies par l'organisateur);
- (g) le nom du commissaire et des autres officiels de l'événement s'ils sont connus;
- (h) toutes autres informations et exigences que préciseront le Règlement national de rallye de CARS, ainsi que les règlements régionaux de rallye.

4.7 Modification du Règlement particulier

Aucune modification ne sera faite au Règlement particulier après le début de la période d'inscription à moins que:

- (a) Par un bulletin de l'événement approuvé par le commissaire principal
- (b) CARS et tous les compétiteurs déjà inscrits consentent à la modification, ou que
- (c) Le commissaire de l'événement en décide ainsi pour des raisons de sécurité ou de force majeure, ou que
- (d) Le commissaire de l'événement l'autorise en des circonstances exceptionnelles.

4.8 Contenu du programme

Si un programme, guide du spectateur ou tout document similaire est publié, il devra contenir les informations suivantes:

- (a) la mention que l'événement est tenu conformément au Règlement sportif national de CARS;

- (b) le nom des promoteurs, des organisateurs;
- (c) l'endroit et la date de l'événement;
- (d) un horaire et une brève description de la compétition proposée;
- (e) la description des installations pour les spectateurs;

4.9 Inscription

Une inscription remplie et acceptée conformément à ce RSN et tout Règlement particulier pertinent constitue un contrat entre un compétiteur et les promoteurs ou organisateurs par lequel le compétiteur consent à prendre part dans la compétition où il s'est inscrit, à moins d'en être empêché par un cas de force majeure et par lequel les organisateurs consentent à respecter les conditions d'inscription pourvu que le compétiteur ait fait tout ce qu'il pouvait pour prendre part à l'événement. Le non-respect de ce contrat peut être considéré comme une violation de ce RSN.

4.10 Retrait

Une inscription peut être retirée :

- (a) sans pénalité, jusqu'à 48 heures avant le début de l'inscription;
- (b) avec une pénalité pouvant atteindre 25% des coûts d'inscription, moins de 48 heures avant le début de l'inscription (pourcentage à la discrétion de l'organisateur);
- (c) avec une pénalité pouvant atteindre 100% des coûts d'inscription après le début de l'inscription (pourcentage à la discrétion de l'organisateur).

Le retrait sera signifié par écrit, par voie électronique ou par téléphone. Un inscripteur ou compétiteur qui a accepté de prendre part à une compétition et qui s'en retire d'une façon autre que celles-là, ou qui ne prend pas part à cette compétition mais participe à une autre le même jour, peut être considéré avoir manqué à ce RSN.

4.11 Contenu du formulaire d'inscription

Le formulaire d'inscription contiendra :

- (a) l'espace pour l'adresse et le nom au complet de l'inscripteur et des compétiteurs;
- (b) l'espace pour la signature de l'inscripteur et des compétiteurs;
- (c) la mention suivante: "Si un inscripteur ou compétiteur est sous l'âge légal de majorité, ce formulaire doit être contresigné par le tuteur ou parent approprié";
- (d) une mention stipulant que l'événement est tenu en vertu du Règlement sportif national de CARS;
- (e) toute autre information que le Règlement particulier demande d'inscrire sur ce formulaire;
- (f) chaque formulaire d'inscription contiendra la mention suivante: En signant ce formulaire d'inscription, chaque inscripteur et compétiteur consent à ce qui suit, avant de prendre part à toute compétition :

"J'ai lu le Règlement sportif national de CARS, le Règlement national de rallye de CARS et tous les autres règlements en vigueur pour cet événement et accepte de respecter ces règlements et d'y être lié. J'assure aussi les organisateurs que les compétiteurs et membres de mon équipe ont aussi pris connaissance de ces règlements et acceptent de les respecter et d'y être liés."

"L'inscripteur, en signant cet accord et formulaire d'inscription et en considération du droit de s'inscrire et de courir dans l'événement, consent à participer à cet événement à son propre risque. L'inscripteur accepte aussi que lui, ses compétiteurs et tous les membres de son équipe signent une renonciation avant d'être admis à participer."

Dans le cas d'un événement ayant lieu intégralement ou partiellement sur les autoroutes ou routes publiques, le formulaire d'inscription inclura aussi ce qui suit :

"Je déclare que l'utilisation de la voiture inscrite par la présente est couverte par une assurance, tel que requis par le code de la route, valable pour les parties de cet événement qui se dérouleront sur des routes comme le définit ce code."

4.12 Fin de l'inscription

La date et l'heure de la fin des inscriptions seront précisées dans le Règlement particulier de l'événement.

4.13 Renseignement incorrect ou faux

Une inscription qui contient un renseignement incorrect ou faux sera nul et non avenant, et l'inscripteur pourra être considéré en violation de ce RSN. L'inscripteur peut aussi être obligé de renoncer au remboursement de son inscription.

4.14 Refus d'une inscription

Lorsqu'un organisateur refusera une inscription à un rallye, il devra le signifier à l'inscripteur et motiver son refus. Si une inscription hâtive est refusée, avis de ce refus sera envoyé à l'inscripteur par téléphone, par des moyens électroniques et/ou par courrier à l'adresse indiquée sur le formulaire d'inscription aussitôt que possible et au moins cinq jours avant l'événement. Dans le cas d'inscriptions reçues tardivement, l'inscripteur sera averti du refus dès que son inscription aura été reçue.

4.15 Acceptation conditionnelle d'inscription

Le Règlement particulier peut stipuler que les inscriptions peuvent être acceptées sous certaines conditions clairement énoncées. L'inscripteur sera averti de son acceptation conditionnelle par lettre, téléphone ou par moyens électroniques au plus tard le lendemain de la fermeture des inscriptions. Si le nombre d'inscriptions dépasse le nombre maximum de compétiteurs acceptés dans le Règlement particulier, la sélection se fera de la façon précisée par le Règlement particulier. Si aucune façon n'est précisée, les organisateurs décideront de la façon de les choisir.

4.16 Changement de véhicule

À moins d'un avis contraire dans les règlements applicables, après la publication du programme, le commissaire de l'événement peut autoriser la substitution d'un véhicule différente de celle décrite sur le formulaire d'inscription, pourvu que le Règlement particulier soit respecté sous tous les autres aspects.

4.17 Instructions aux compétiteurs

Des instructions aux compétiteurs peuvent être émises pour traiter de points particuliers survenant après la publication du Règlement particulier. Mais si ces instructions sont contraires à ce RSN, au Règlement particulier ou à tout autre règlement applicable, elles seront nulles et sans avenant, à moins que le commissaire de l'événement les autorisent.

4.18 Assurance

- (a) CARS exige que toutes les régions et tous les clubs affiliés à CARS soient couverts par une assurance de responsabilité civile et une assurance de responsabilité pour leurs dirigeants et officiels et que tous leurs événements soient couverts une police d'assurance faisant partie de l'assurance collective contractée par CARS-émise par ASN-Canada-FIA. Pour plus de renseignements, contacter le bureau national de CARS.
- (b) Une des clauses de la police d'assurance collective contractée par CARS d'ASN-Canada-FIA stipule que toutes les renonciations, telles que formulées par la compagnie d'assurance, doivent être signées par toutes les personnes qui participent à un événement comme travailleur, officiel, compétiteur ou équipe de service, ou qui ont le droit d'entrer dans des endroits normalement interdits au public.

4.19 Publication des résultats

Les organisateurs d'événements devront remettre des résultats officiels à tous les compétiteurs, tel que stipulé à l'article 20.5.

4.20 Prix en argent et trophées

Les organisateurs distribueront tous les prix en argent aux inscripteurs aussi rapidement que possible après que les résultats officiels d'une compétition seront connus, ou dans un délai que CARS prescrira. Tous les trophées seront présentés à ce même moment, à moins que le Règlement particulier précise une occasion ou une date particulière pour cette présentation.

5. COMPÉTITEURS

5.1 Licence de compétition

Chaque personne qui s'inscrit ou qui participe à un événement sanctionné par CARS devra posséder une licence de compétition valable, de la catégorie requise pour ce type d'événement.

Le Conseil de CARS peut autoriser des types d'événements ou des événements particuliers pour lesquels une licence de compétition n'est pas requise.

5.2 Délivrance de licence

La demande et la délivrance d'une licence se feront selon les normes édictées dans le Règlement national de rallye en vigueur. La possession d'une licence par un individu est un privilège et non un droit. Une licence émise par CARS peut, si la raison le justifie, être retirée ou suspendue n'importe quand.

Une licence émise par CARS sera suspendue si une amende imposée par CARS n'est pas réglée dans le délai convenu, et restera suspendue jusqu'à ce que l'amende soit payée.

5.3 Obtention d'une licence

Le principe applicable, dans tous les cas, est que tout candidat répondant aux critères d'attribution d'une licence en vertu de ce RSN et du Règlement national de rallye est en droit d'obtenir une licence.

5.4 Période de validité de licence

Les licences seront valables de la date d'émission jusqu'au 31 décembre de la même année, ou jusqu'à tout autre date que CARS précisera.

5.5 Coût de licence

Pour obtenir une licence émise par CARS, des frais seront payables à CARS conformément à une échelle révisée de temps à autre.

5.6 Validité de licence

- (a) Une licence CARS est valide dans les rallyes sanctionnés par CARS.
- (b) La licence doit être signée à l'encre par le détenteur dès qu'il la reçoit, et ne sera valable qu'à partir de ce moment.
- (c) Une licence internationale de rallye émise par une ASN Canada FIA rendra le porteur éligible à s'inscrire, compétitionner et marquer des points dans tout championnat organisé sous le permis de CARS, sujet au droit de refus de l'organisateur et des limites imposés par les règlements régionaux d'éligibilité lors d'événements régionaux.
- (d) Une licence accordée par CARS ne constitue pas un certificat de compétence du détenteur. Même s'il détient une telle licence, aucun licencié qui souffre d'une incapacité quelconque, permanente, temporaire, qui affecte de façon préjudiciable le contrôle normal de ses facultés, ne pourra participer à quelque épreuve que ce soit. Si un licencié souffre d'une incapacité permanente, dont il a déclaré la nature à CARS, qui a quand même émis une licence, une telle incapacité n'empêchera pas le licencié de participer à un événement conformément à toute condition notée sur sa licence.
- (e) Si, durant la période de validité d'une licence de pilote accordée par CARS, le détenteur de cette licence perd son permis de conduire un véhicule sur la route dans toute province ou territoire du Canada, sa licence accordée en vertu de ce RSN deviendra nulle et sans avenant et devra être retournée à CARS sur-le-champ. Le Conseil de CARS peut, à la demande du détenteur, considérer les circonstances dans lesquelles le permis lui a été retiré et, s'il le croit bon, autoriser la réémission de la licence de compétition du compétiteur.
- (f) Pour des événements sanctionnés par CARS, qui nécessitent une licence de compétition, les résidents canadiens doivent détenir une licence émise par CARS.

5.7 Présentation de la licence

Un compétiteur à un événement présentera sa licence sur demande à un officiel de cet événement.

5.8 Responsabilité médicale des compétiteurs

Tout détenteur de licence qui souffre d'une blessure ou d'une maladie qui affecte son bien-être médical pour participer à des événements doit rapporter cette blessure ou cette maladie aussitôt au délégué médical de CARS et être ré-accrédité par lui ou un médecin qu'il aura désigné avant de participer à d'autres événements CARS. Le délégué médical de CARS peut ordonner la suspension des privilèges de compétition de tout détenteur de licence CARS jusqu'à ce que le détenteur ait été ré-accrédité par le délégué médical de CARS ou un autre médecin.

5.9 Nom d'emprunt

Si une licence est requise sous un nom d'emprunt, une demande spéciale sera faite à CARS qui peut, si elle le croit bon, émettre une licence sous ce nom. Une personne qui détient une licence sous un nom d'emprunt ne pourra participer à aucune compétition autrement que sous ce nom d'emprunt, tant qu'elle détiendra une licence sous ce nom.

5.10 Responsabilité de l'inscripteur, compétiteur ou autres

L'inscripteur sera responsable de

- (a) tous les actes ou omissions faits par son/ses compétiteurs et son équipe de service, et chacun d'eux sera aussi responsable pour toute infraction à ce RSN, au Règlement national de rallye de CARS, au Règlement particulier et aux instructions aux compétiteurs;
- (b) de toute assurance au-delà de celle que peut détenir le rallye en matière de soins médicaux et d'incendie, et des tarifs d'utilisateurs pour premiers répondants (service médical, d'incendie et de convalescence);
- (c) (Exception) Tout équipement installé dans le véhicule d'un compétiteur par les médias ou fourni/installé par les organisateurs l'est aux risques de ces médias ou des organisateurs.

5.11 Boissons alcoolisées

La consommation de boissons alcoolisées par tout compétiteur, inscripteur, membre d'une équipe de service, bénévole ou officiel avant la fin des activités compétitives de la journée à un événement est expressément interdite. Chaque inscripteur ou compétiteur sera responsable de la conduite de son équipage. Tout compétiteur, officiel ou membre d'équipe qui a consommé quelque boisson alcoolisée avant la fin des activités compétitives de la journée ne pourra participer, ni être présent, ni rester dans un lieu qui pourrait embarrasser quelque compétiteur, membre d'équipe, organisateur ou officiel. Le(s) commissaire(s) de la rencontre peuvent interdire à toute personne soupçonnée d'être sous l'emprise de l'alcool de participer ou de compétitionner à ce rallye et CARS pourra prendre d'autres mesures disciplinaires.

5.12 Cannabis et produits dérivés

L'usage, par tout compétiteur, bénévole ou officiel, de cannabis ou de produits dérivés avant ou durant le rallye, est spécifiquement interdit parce que cette personne pourrait toujours être sous l'influence de cette drogue. Chaque inscripteur ou compétiteur est responsable de la conduite de son équipe. Tout compétiteur, membre d'une équipe de service ou officiel qui aura consommé du cannabis ou des produits dérivés avant la fin des activités de compétition de la journée ne pourra participer ni être présent dans quelque endroit que ce soit où il pourrait embarrasser tout compétiteur, membre d'équipe de service, organisateur ou officiel. Le commissaire peut interdire à toute personne soupçonnée d'être sous l'emprise de cannabis ou de produits dérivés de compétitionner ou de participer au rallye et CARS pourra prendre d'autres mesures disciplinaires.

5.13 Drogues dangereuses et narcotiques

L'usage de toute drogue dangereuse ou narcotique par quelque compétiteur, inscripteur, membre d'une équipe de service, bénévole ou officiel avant ou durant un événement CARS, est spécifiquement prohibé. Le commissaire de l'événement peut interdire à tout individu soupçonné d'être sous l'influence d'une drogue dangereuse ou narcotique de compétitionner dans cet événement et CARS pourra imposer des mesures disciplinaires.

5.14 Évaluation d'un compétiteur

Les directeurs nationaux et régionaux sont autorisés à réunir un tribunal pour évaluer la conduite d'un compétiteur, la légalité d'un véhicule, un dossier de compétition et autres. Un tel tribunal aura le pouvoir d'imposer des pénalités suivant les normes établies dans ce RSN et de révoquer des licences. Le pilote aura le droit d'en appeler de la décision de ce tribunal, selon les normes établies dans ce RSN.

5.15 Comportement des inscripteurs, compétiteurs et équipes de service

Chaque inscripteur, membre d'équipage ou compétiteur à un événement sanctionné par CARS sera lié par le Code de conduite de CARS et se comportera selon les normes les plus élevées de conduite et de sportsmanship, particulièrement dans ses rapports avec d'autres compétiteurs et officiels, et d'une façon qui ne portera pas préjudice à la réputation de CARS ou au sport automobile. Le manquement à ces règles pourrait être considéré en violation de ce RSN.

6. LES OFFICIELS ET LEURS DEVOIRS

6.1 Les officiels

6.1.1 Les officiels de rallye

Ces officiels sont ceux dont le devoir est de diriger et contrôler la compétition :

- L'organisateur/coordonnateur
- Le directeur de course
- Le chef-contrôleur
- Le responsable de la compilation
- Le responsable de l'inspection technique
- Les chefs d'équipe de chaque épreuve de classement
- Le registraire
- Le responsable de la sécurité (chef de sécurité)
- Le responsable des communications (chef des communications).

Les officiels de rallye peuvent avoir des assistants à qui ils peuvent déléguer leurs devoirs.

6.1.2 Les officiels de CARS

Lorsqu'ils sont présents à un rallye sanctionné par CARS, ce sont ceux qui sont désignés comme officiel et qui peuvent occuper un rôle de supervision durant l'événement. Ces officiels peuvent avoir d'autres tâches spécifiques et un autre statut lors d'un rallye, tel qu'il est stipulé dans ce RSN et dans le Règlement national de rallye. Ce sont :

- Le commissaire de l'événement
- Le président de CARS
- Le directeur du championnat
- Le directeur technique
- Les directeurs régionaux (qui ne participent pas au rallye)
- L'inspecteur national de CARS.

6.2 Commissaires

6.2.1 Nombre de commissaires

Au moins un commissaire nommé par CARS doit être disponible pour tout rallye de performance sanctionné par CARS ou partie de chacun. Le commissaire de CARS peut aussi être nommé pour des événements de navigation.

6.2.2 Assignation

Tous les commissaires sont des officiels de CARS et reçoivent leur assignation d'un membre du conseil de CARS de leur région ou du commissaire exécutif de rallye de la région (si l'un a été désigné); ils font leur rapport à ce dernier qui, à leur tour, fait son rapport aux membres du conseil de CARS.

6.2.3 Autorité et tâches du commissaire

Le commissaire de l'événement ne relève que de CARS pour faire respecter les règlements en vigueur durant la compétition.

Le commissaire devra régler toute demande qui pourrait survenir au cours de l'événement, sous réserve du droit d'appel.

Lorsque CARS nomme plus d'un commissaire à un événement, celui qui a été nommé commissaire principal agira comme président du comité que formeront tous les commissaires. Le commissaire principal, en particulier, est chargé d'assigner les fonctions de commissaire, de planifier et de tenir des réunions et de s'assurer que le rapport de l'événement est rédigé et soumis à temps.

Les commissaires, conformément au présent règlement, auront le pouvoir de:

- (a) régler tout protêt ou dispute à survenir au cours de l'événement, sujet au droit d'appel;
- (b) imposer une réprimande, une amende, une pénalité de temps ou l'exclusion (Note : Avec l'approbation du commissaire, le directeur de course peut émettre des amendes administratives – arriver en retard au Parc Fermé ou excès de vitesse dans les parcours de liaison ou en reconnaissance – en affichant un avis au tableau officiel. Voir aussi 7.5-7.7);
- (c) empêcher tout compétiteur ou véhicule qu'ils considèrent dangereux, de participer à la compétition;
- (d) exclure d'un événement, tout compétiteur, ou tout véhicule, qu'ils considèrent inéligible à participer ou coupable de mauvaise conduite ou de pratique déloyale;

- (e) pénaliser ou ordonner que se retire du rallye et des lieux où il est couru, tout compétiteur qui refuse d'obéir à l'ordre d'un officiel de CARS ou du rallye;
- (f) en cas de force majeure ou pour des raisons de sécurité, d'ajourner, de retarder ou d'arrêter un événement ou une épreuve de classement. Si une épreuve de classement est interrompue, le commissaire peut ordonner qu'elle soit compilée selon ce qui est prévu dans ce RNR. Si un rallye est interrompu, le commissaire peut le déclarer "sans concours" et voir à ce qu'il soit poursuivi ou déclarer l'événement terminé et baser les résultats sur la position des compétiteurs au moment de l'arrêt;
- (g) rendre des jugements ou des dispositions selon les exigences du Règlement national de rallye.
- (h) nommer un ou des substituts temporaires pour remplacer un commissaire dans l'impossibilité de remplir ses fonctions;
- (i) enquêter sur des allégations de conduite dangereuse et, le cas échéant, pénaliser le pilote ou remettre l'affaire au jugement de CARS;
- (j) autoriser les amendements au Règlement particulier pour des raisons de sécurité ou de force majeure;
- (k) autoriser le changement soit du pilote, soit du copilote, soit du véhicule dans un rallye de performance national ou régional, jusqu'à une heure avant le départ de la première voiture due au premier contrôle horaire du rallye;
- (l) autoriser la modification de la ligne de départ ou d'arrivée d'une spéciale, ou la modification de l'horaire à la demande de l'organisateur là où c'est nécessaire pour assurer une sécurité raisonnable aux compétiteurs et aux spectateurs;
- (m) autoriser l'amendement des résultats d'une compétition dû à une correction apportée par le responsable de la compilation pour refléter une pénalité imposée à un compétiteur.

6.2.4 Le rapport du commissaire

Aussitôt que possible après la fin du rallye, le commissaire principal rédigera, signera et enverra un rapport de commissaire à :

- (a) l'organisateur;
- (b) le directeur régional des rallyes;
- (c) le bureau de CARS (rallyes de performance régionaux et nationaux);
- (d) le président de CARS (rallyes de performance régionaux et nationaux).

Le rapport doit fournir les résultats, les détails de tous les protêts présentés, l'action entreprise à leur sujet, les pénalités imposées, le tout joint aux recommandations correspondant à chaque cas.

Le rapport contiendra aussi les commentaires généraux du commissaire sur l'organisation de l'événement et l'exercice de ses propres pouvoirs par rapport à cela, et toute autre observation en relation avec la conduite de l'événement qu'ils considèrent devoir soumettre à CARS.

Le rapport contiendra aussi une copie des instructions du commissaire principal à l'organisateur et les détails de tous les accidents ayant causé des blessures corporelles ou des dommages matériels, en précisant les noms et adresses de ceux qui furent impliqués.

6.3 Juges de fait

6.3.1 Lors d'un rallye, les personnes qui peuvent être considérées juges de fait sont:

- les officiels de rallye, tels qu'énumérés à l'article 6.1.1
- les officiels de CARS, tels qu'énumérés à l'article 6.1.2
- les observateurs d'un rallye
- les contrôleurs assignés au départ (pour de faux départs)
- d'autres travailleurs qui auront été nommés dans le Règlement particulier.

6.3.2 Les juges de fait peuvent exécuter une ou plusieurs des tâches suivantes:

- (a) rapporter à l'organisateur tout manquement aux règles de parc fermé (y compris dans les zones de contrôle et de ravitaillement), faux départ, court-circuitage d'une spéciale ou d'infractions d'une chicane;
- (b) rapporter a) toute infraction due à une mauvaise procédure (RNR 17.3) ou b) toute infraction à un point d'observation
- (c) rapporter tout autre fait du même type tel que stipulé dans le Règlement particulier.

Le juge de fait doit faire son rapport en utilisant le formulaire Rapport du juge de fait (disponible à <https://carsrally.ca/documents/organizers/>) et le remettre le plus rapidement possible à l'organisateur / directeur de course.

Sur réception du rapport du juge de fait, l'organisateur/directeur de course prendra connaissance du rapport et décidera a) de permettre au juge de fait de corriger son rapport, ou b) d'accepter son rapport ou c) de rejeter son rapport. L'organisateur/directeur de course inscrira sa décision sur le formulaire indiquant aussi

toute pénalité ou geste à poser. Le commissaire devra afficher le formulaire contenant la décision de l'organisateur/directeur de course, sur le tableau officiel.

- 6.3.3 Un protêt peut être posé contre la décision que l'organisateur/directeur de course pose en trait avec le Rapport d'un juge de fait.

6.4 Le directeur de championnat

Le directeur du championnat est nommé par le conseil de CARS et se rapporte directement au président de CARS, dont il relève. Le directeur du championnat gère le Championnat canadien de rallye, en particulier:

- (a) la coordination de tous les aspects marketing, publicité et de la commandite développés par le comité de commandite de CARS;
- (b) la télévision;
- (c) les promotions médias;
- (d) l'assurance de normes uniformes pour tous les rallyes du championnat;
- (e) la coordination du Règlement particulier et des plans de sécurité des événements avec les organisateurs;
- (f) la coordination du programme d'inspection technique du championnat avec le directeur technique de CARS;
- (g) l'ensemble du règlement de CARS.

6.5 Le directeur technique

Le directeur technique de CARS est nommé par le conseil de CARS et se rapporte directement au président de CARS, dont il relève. Le directeur technique s'occupe des questions techniques en matière de sécurité des compétiteurs et d'éligibilité des véhicules lors des rallyes sanctionnés par CARS, en particulier:

- (a) diriger la recherche et le développement en matière d'éligibilité des véhicules, y compris la direction à suivre pour l'avenir du sport;
- (b) superviser l'inspecteur national et le processus d'inspection technique afin d'avoir des normes uniformes d'inspection partout au pays;
- (c) élaborer et mettre en place un programme d'inspection technique pour le championnat canadien de rallye;
- (d) gérer les procédures de modification du règlement;
- (e) gérer et publier le règlement de CARS.

Le directeur technique de CARS peut décider de l'éligibilité d'un véhicule, d'une composante ou d'un système d'un véhicule, et sa décision est finale.

6.6 L'Inspecteur national

L'inspecteur national est nommé par le conseil de CARS et relève du directeur technique. Il doit assister à tous les rallyes du CRC et représente l'aspect technique de CARS. Il interprète, de façon égale et constante, les règlements techniques et leur application.

L'inspecteur national offrira au chef de l'inspection technique du rallye et à son équipe assistance et vision dans le processus d'inspection, dans l'interprétation des règlements techniques et des classes, et dans la conformité à ces classes.

- (a) soutient le chef de l'inspection technique dans ses fonctions.
- (b) soutient le chef de l'inspection technique lors du nouveau départ d'un véhicule après des réparations ou un incident concernant ledit véhicule.
- (c) explique le règlement technique.
- (d) se prononce sur un règlement technique et la conformité à une classe.

7. PÉNALITÉS

7.1 Violation du RSN

Toutes les infractions suivantes, en plus de toute autre infraction spécifiquement mentionnée auparavant ou ci-après, seront considérées en violation de ce RSN :

- (a) corrompre ou tenter de corrompre toute personne en relation avec la compétition et accepter, ou offrir d'accepter, un pot-de-vin;
- (b) toute action visant à faire participer une personne ou un véhicule reconnue inéligible à une compétition;
- (c) tout acte ou procédé frauduleux préjudiciable aux intérêts de CARS ou à ceux de la compétition automobile en général;
- (d) accepter un trophée, offrir de l'accepter ou de courir pour ce trophée, ou publiciser une récompense, comme un titre ou un championnat, dans le respect des événements sanctionnés par CARS, à moins que de telles récompenses soient reconnues par CARS;
- (e) conduire dangereusement ou de façon imprudente;
- (f) ne pas obéir aux directives ou ordres d'un officiel de l'événement ou de CARS;
- (g) refuser de coopérer avec le commissaire de l'événement ou du tribunal, dans l'accomplissement de leurs devoirs, interrompre ou déranger leurs actions;
- (h) comportement ou langage offensant dans les lieux sous le contrôle du club organisateur;
- (i) ne pas honorer un chèque payable à CARS, à un club affilié à CARS ou à un organisateur d'événement.

7.2 Pénalités pour participer à une compétition non-autorisée

Tout personne ou organisme qui promouvoit, s'inscrit, court, participe comme officiel, ou de toute autre façon que ce soit, ou annonce ou obtient la publicité pour les résultats d'une compétition organisée ou tenue non conformément à ce RSN, ou qui sera disqualifié ou suspendu par les autorités de tout autre discipline reconnue par CARS, sera disqualifié ou suspendu et devra renoncer à son droit :

- (a) de détenir une licence de compétition de CARS;
- (b) d'occuper tout poste officiel en relation avec CARS ou toute compétition;
- (c) à être éligible à participer à des rallyes; pour aussi longtemps que CARS le jugera bon.

7.3 Pénalités

Tout promoteur, organisateur, officiel, compétiteur, inscripteur, ou autre personne ou organisation qui commet une infraction en vertu de a) ce RSN, b) du Code de conduite de CARS, c) d'autres règlements applicables à l'événement, d) de toute condition liée à un permis d'organisation, e) de toute directive aux compétiteurs ou f) de tout règlement particulier, peut être pénalisé comme le prévoit ce RSN.

7.4 Imposition de pénalités

Les pénalités ne peuvent être imposées que par le commissaire de l'événement ou d'autres membres du corps judiciaire nommés par CARS. Les pénalités, en ordre de sévérité croissante, sont :

- (a) la réprimande (verbale ou écrite);
- (b) l'amende;
- (c) une pénalité de temps;
- (d) l'exclusion d'une compétition ou événement;
- (e) l'annulation des points accumulés;
- (f) la suspension;
- (g) la disqualification.

7.5 Réprimande ou amende

Une réprimande ou une amende peut être imposée par CARS ou par le commissaire d'un événement. La somme maximum d'une seule amende est de 2 500 \$. Une amende peut être imposée à tout inscripteur, compétiteur, assistant, ou passager qui ne se conforme pas aux exigences de tout règlement ou à toute directive des officiels de l'événement.

7.6 Délai maximum pour le paiement d'amendes

Les amendes seront dues soixante-douze heures après avoir été imposées. Tout retard à ce faire peut entraîner la suspension jusqu'à ce que l'amende soit payée (voir 5.2).

7.7 Allocation des sommes recueillies ou amendes

Les sommes provenant de toutes les amendes, protêts et appels au cours d'événements nationaux seront versées à CARS. Le conseil de CARS utilisera les sommes recueillies pour promouvoir et organiser des événements de championnat national de rallye. Lorsque le plus haut statut de l'événement est régional, les

sommes recueillies seront versées à la région pour promouvoir et organiser des événements de championnat régional de rallye.

7.8 Pénalité de temps

Une pénalité de temps peut être imposée par le commissaire de l'événement à tout compétiteur qui ne se conforme pas aux exigences de tout règlement ou à toute directive des officiels de l'événement. Si la pénalité est attribuée durant la compétition, un avis écrit de la pénalité doit être remis à l'inscripteur ou compétiteur aussitôt que possible. Le Règlement particulier peut préciser le montant de la pénalité pour certaines infractions.

7.9 Exclusion

Une sentence d'exclusion peut être prononcée par le commissaire d'un événement ou par CARS et peut être rétroactive. Avant d'imposer une sentence d'exclusion, le commissaire de l'événement ou CARS, s'il y a lieu, doit convoquer la personne concernée et lui donner l'occasion de présenter sa version des faits. Si l'affaire doit être entendue lors d'un événement, les officiels doivent livrer personnellement l'avis écrit à la personne concernée ou à l'inscripteur. Si l'audience doit être tenue à une date ultérieure, la sommation peut être livrée personnellement ou par moyens électroniques et doit donner un préavis raisonnable et une occasion raisonnable pour que la personne concernée puisse y assister. Une personne, un organisme ou un véhicule peut être frappé d'exclusion :

- (a) s'il est démontré par l'autorité responsable que l'accusé n'avait pas le droit de participer à l'événement, ou;
- (b) après que l'accusé a pris quelque part que ce soit à quelque compétition que ce soit, s'il est démontré que cet accusé n'était pas éligible à le faire, qu'il en a été éliminé, ou qu'il lui a été interdit par l'autorité en place de participer à l'événement;
- (c) si le commissaire de l'événement ou les officiels considèrent l'accusé coupable d'inconduite, de pratique déloyale ou d'une infraction au règlement.

Tout coût d'inscription payé par la personne, l'organisme ou le véhicule condamné, ou réglé en leur nom, sera remis aux organisateurs ou promoteurs.

7.10 Annulation des points accumulés

CARS peut imposer l'annulation des points accumulés. Cette annulation peut être recommandée par le commissaire de l'événement ou d'autres membres du tribunal judiciaire nommés par CARS.

7.11 Suspension

- (a) Une sentence de suspension nationale ne peut être prononcée que par CARS et sera réservée à des délits graves.
- (b) Une personne, organisme, véhicule ou marque de véhicule sera frappé de suspension pour une certaine période, lorsque son ASN lui interdira de prendre part à toute compétition sur le territoire de CARS, dans le cas d'une sentence de suspension nationale, ou dans tout pays représenté à la FIA, dans le cas d'une suspension internationale.
- (c) Une sentence de suspension rendra nulle toute inscription à une compétition tenue durant cette suspension et tout coût d'inscription payé ou payable sera remis aux organisateurs ou promoteurs.
- (d) Lorsque la sentence de suspension nationale frappe un compétiteur, il enverra aussitôt sa licence à CARS qui la retiendra jusqu'à la fin de la suspension.
- (e) Tout retard à retourner une licence conformément au paragraphe (d) de cet article entraînera automatiquement une prolongation de la suspension égale à ce retard.
- (f) Avant d'imposer une sentence de suspension, la partie concernée doit être convoquée soit personnellement, par écrit, ou par moyens électroniques et doit recevoir un préavis raisonnable et une occasion raisonnable pour qu'elle puisse y assister et présenter sa version des faits ou appeler des témoins pour sa défense ou l'atténuation de sa faute.

7.12 Disqualification

- (a) Une sentence de disqualification nationale peut être prononcée par CARS et est réservée à des délits exceptionnellement graves.
- (b) Une personne, organisme, véhicule, ou marque de véhicule sera frappé de disqualification lorsque l'autorité sportive appropriée lui interdira expressément de participer à quelque compétition CARS que ce soit.
- (c) Lorsque la sentence de disqualification frappe un compétiteur, ce dernier renverra aussitôt sa licence à CARS.
- (d) Une disqualification rendra nulle toute inscription à une compétition tenue durant cette disqualification et tout coût d'inscription payé ou payable sera remis aux organisateurs ou promoteurs.

- (e) Avant d'imposer une sentence de disqualification, la partie concernée doit être convoquée soit personnellement, par écrit, ou par moyens électroniques et doit recevoir un préavis raisonnable et une occasion raisonnable pour qu'elle puisse y assister et présenter sa version des faits ou appeler des témoins pour sa défense ou l'atténuation de sa faute.

7.13 Annonce des raisons pour suspension ou disqualification

En faisant connaître à ~~ASN-Canada-FIA~~ ou à d'autres ASN des sentences de suspension ou de disqualification, on pourra donner les raisons d'une telle pénalité.

7.14 Suspension ou disqualification de véhicules

Une sentence de suspension ou disqualification peut être prononcée sur un véhicule en particulier ou sur une marque de véhicule.

7.15 Perte de récompense

Tout compétiteur qui peut être exclu, ou qui est suspendu ou disqualifié dans quelque compétition que ce soit, renoncera à tous ses droits à des récompenses dans cette compétition.

7.16 Amendement au classement et aux récompenses

En cas d'exclusion, de suspension ou de disqualification, le commissaire de l'événement ou l'organisme imposant la pénalité devront amender les résultats, le classement et les récompenses et décider si le compétiteur suivant dans l'ordre (après ceux placés) sera avancé.

7.17 Publication de pénalité

- (a) CARS ~~et ASN-Canada-FIA~~ ont le droit de publier ou de faire publier un avis énonçant qu'elle a pénalisé toute personne, organisme, véhicule ou marque de véhicule et, si elle le désire, en donner les raisons.
- (b) La ou les personnes ou organismes visés par un tel avis n'auront aucun droit de poursuite contre CARS, ~~ASN-Canada-FIA~~; une autre ASN ou contre toute personne qui publie ou imprime l'avis et peut encourir la disqualification si une telle action est prise.

7.18 Rémission de sentence

CARS a le droit d'annuler la partie restante d'une sentence de suspension ou de disqualification nationale imposée en vertu de ce RSN, si elle le juge bon.

8. PROCÉDURES DE GRIEFS - DEMANDES

8.1 Procédures de griefs - Protocoles

CARS a mis au point une procédure en trois étapes pour résoudre les griefs qui peuvent survenir lors d'une compétition (voir aussi 1.4). Ces étapes sont : a) la demande, b) le protêt et c) l'appel. La demande permet aux compétiteurs qui mettent en question une décision survenue au cours du rallye, de demander réparation à l'organisateur.

8.2 Conclusion des procédures de grief dans un rallye

Les procédures de grief à la fin d'un rallye sont terminées lorsque:

- 8.2.1 chaque demande affichée sur le tableau d'affichage officiel a reçu réponse ou été déclarée "rejetée" et que 20 minutes se sont écoulées depuis que la réponse a été affichée ou que la demande a été déclarée "rejetée";
- 8.2.2 chaque protêt a été entendu devant un comité de protêt et que la décision a été reportée ou qu'il s'est écoulé 20 minutes depuis que la décision a été affichée;
- 8.2.3 tous les compétiteurs ont pointé à l'arrivée et qu'il s'est écoulé 20 minutes depuis l'arrivée du dernier véhicule ou qu'il s'est écoulé 20 minutes depuis le retard maximal permis pour le dernier véhicule à se présenter à l'arrivée;
- 8.2.4 les résultats ont été affichés selon l'article 20.1, que les modifications reflétant les décisions affichées ont été apportées et qu'il s'est écoulé 20 minutes depuis que les derniers résultats ont été affichés ou modifiés.
- 8.2.5 l'organisateur, le commissaire et les compilateurs doivent être présents jusqu'à la fin des procédures de grief.

8.3 Soumises au commissaire de l'événement

Un commissaire de l'événement ou un officiel nommé à cette fonction sera disponible au début et à la fin de l'événement pour recevoir les demandes. Il sera aussi disponible à la fin de chaque étape du rallye pour recevoir des demandes. Les demandes seront traitées selon les règlements appropriés à l'événement.

8.4 Délai maximum pour soumettre une demande

Les délais maximum pour soumettre une demande sont :

- (a) toute demande par un compétiteur concernant l'admissibilité d'autres inscripteurs ou leurs véhicules doit être soumise dans les 20 minutes suivant la fin de la période d'inscription ou de l'inspection technique, selon le plus tard des deux;
- (b) toute demande par un compétiteur concernant l'exactitude de la montre d'un contrôleur doit être soumise dans les 20 minutes suivant le temps d'arrivée du compétiteur à la fin du rallye;
- (c) toute demande d'un compétiteur concernant une erreur ou irrégularité survenue durant le rallye ou qui devient seulement évidente durant le rallye, doit être soumise dans les 20 minutes suivant le temps d'arrivée du compétiteur à la fin du rallye;
- (d) toute demande d'un compétiteur concernant la compilation doit être soumise dans les 20 minutes suivant l'heure où cette compilation a été affichée ou modifiée;
- (e) le commissaire principal peut accorder une prolongation de temps à un compétiteur pour qu'il lui soit physiquement possible de soumettre sa demande.

8.5 Types de demandes

Toutes les demandes écrites seront soumises sur des formulaires de grief officiels de CARS obtenus du commissaire ou de l'officiel nommé à cette fin. Lorsqu'il est rempli, le formulaire doit être remis au commissaire qui inscrira l'heure de réception et le remettra au directeur de course ou à l'officiel mandaté de répondre aux demandes. Une copie de la demande doit être affichée au tableau officiel par le commissaire.

8.6 Réponses aux demandes

- (a) La réponse à une demande doit être soumise au commissaire au plus tard des deux moments suivants : avant le temps d'arrivée prévu du premier véhicule à la fin du rallye, ou dans les trente minutes suivant l'affichage de la demande et doivent contenir la (les) raison(s) de la (des) décision(s).
- (b) La réponse à une demande énoncera spécifiquement les changements à apporter à la compilation à la suite de la demande. Si la réponse nécessite de modifier la compilation du rallye, une copie de la réponse sera remise au responsable de la compilation.
- (c) Le commissaire principal peut accorder une prolongation de temps pour qu'il soit physiquement possible de soumettre une demande.

- (d) Si le commissaire principal croit qu'une prolongation suffisante a été accordée à la limite admissible de temps pour répondre à une demande, ou si le demandeur le demande, le commissaire principal récupérera la demande, la marquera annulée, y inscrira l'heure et l'affichera. (Il est à noter que, en agissant ainsi, le commissaire empêche le compétiteur d'obtenir une réponse de l'organisateur à sa demande.)
- (e) Toute demande qui n'aura pas reçu de réponse dans les 30 minutes prévues (à moins que le commissaire ait prolongé cette période) sera récupérée par le commissaire qui y inscrira rejeté, et l'heure, et qui l'affichera au tableau officiel.

9. PROCÉDURES DE GRIEFS – PROTÈTS

9.1 Protêts

Le protêt constitue le deuxième échelon de la procédure de grief. C'est le(s) commissaire(s) qui entend(ent) le grief et qui y répond(ent), et non l'organisateur.

9.2 Le droit au protêt

- (a) Tout compétiteur qui se considère lésé par toute décision, acte ou omission d'un promoteur, organisateur, officiel (sauf les commissaires), compétiteur ou autre personne liée à toute compétition à laquelle il participe ou a participé, a droit au protêt. Toutefois, il n'y aura aucun droit de protêt contre le refus d'inscription.
- (b) Rien dans cet article n'affectera ou ne portera préjudice au droit et devoir de tout officiel dans ses fonctions à prendre une décision qu'il estime fondée, quelle que soit la circonstance même si un protêt a été déposé.
- (c) Les protêts contre des décisions des commissaires dans l'exercice de leurs fonctions ne seront pas acceptés.

9.3 Soumission d'un protêt

Chaque protêt sera fait par écrit et signé par le compétiteur qui le dépose. Les frais de protêt prévus doivent accompagner le protêt ou des arrangements doivent être pris avec les commissaires pour faire parvenir ces fonds au bureau de CARS dans les sept jours. À moins que le commissaire de l'événement en décide autrement pour des raisons exceptionnelles, les frais de protêt seront confisqués si le protêt est rejeté.

- (a) Si la réponse à une demande ne satisfait pas un compétiteur ou si la demande est annulée, le compétiteur peut présenter un protêt concernant le même sujet que la demande dans les 30 minutes suivant son temps d'arrivée à la fin du rallye ou dans les 30 minutes suivant l'heure d'affichage de la réponse ou de l'annulation de la demande, selon le plus tard des deux.
- (b) Si les temps n'ont pas été affichés à la fin du rallye, un compétiteur qui croit que les résultats contiennent une erreur dans le calcul d'un résultat, peut soumettre, par communication électronique au commissaire (en mettant l'organisateur en copie), un protêt concernant cette erreur. Ainsi le protêt sera reçu avant la date d'échéance pour la réunion du protêt indiquée dans les résultats provisoires. (Le coût du protêt sera annulé pour les questions de compilation.) Le protêt doit inclure une déclaration complète en expliquant la raison.
- (c) Si le commissaire reporte sa décision sur un protêt qui devait être entendu à la fin du rallye, un compétiteur qui croit qu'une erreur a été faite dans la révision d'un résultat, par suite de la décision reportée, peut loger, par communication électronique, un protêt concernant cette erreur tel que décrit à l'article (b) ci-dessus.
- (d) Si la décision d'un comité d'appel modifie des résultats, un compétiteur qui croit qu'une erreur a été faite dans la révision d'un résultat par suite de cette décision, peut loger, par communication électronique, un protêt concernant cette erreur tel que décrit à l'article (b) ci-dessus.

9.4 Jugement de protêts

Tout protêt découlant d'un événement sera jugé par le commissaire selon les droits d'appel stipulés dans ce RSN.

9.5 Audience de protêts

L'audience d'un protêt aura lieu aussitôt que possible après le dépôt du protêt. Toutes les parties concernées par un protêt seront averties adéquatement par le commissaire. Elles seront autorisées à appeler des témoins, mais présenteront leur cas personnellement (s'il s'agit d'une entreprise, par un cadre supérieur de cette entreprise) à moins que le commissaire ait préalablement accepté une présentation par une autre personne. Si les personnes concernées ou leurs représentants sont absents à l'audience, un jugement peut être rendu par défaut. Avant de rendre un jugement par défaut de comparution, le commissaire doit s'assurer que la partie concernée est consciente de l'heure, de la date et de l'endroit où elle a été convoquée. Dans le cas d'une égalité de votes parmi un conseil de commissaires, le commissaire principal tranchera. Si le jugement ne peut être rendu aussitôt après avoir entendu les parties, elles doivent être averties de l'heure et du lieu où la décision sera rendue. Le jugement du commissaire sera rédigé et des copies pourront être remises aux parties intéressées et à CARS. Le jugement fera part succinctement de la décision du commissaire et en énoncera les raisons.

9.6 Réunion de protêt

- (a) Si un protêt est soumis suivant les normes établies à l'article 9.3(a), une réunion de protêt doit être tenue à la fin du rallye.

- (b) Sur réception du protêt, le commissaire vérifiera que le protêt a été soumis dans les règles et l'affichera sur le tableau d'affichage officiel. Dans les 30 minutes suivant l'affichage du protêt, un avis indiquant l'heure et le lieu de la réunion de protêt sera affiché.
- (c) La réunion de protêt ne sera pas tenue moins de 20 minutes après l'affichage de l'avis de réunion de protêt.
- (d) Durant la réunion de protêt, toutes les personnes désirant présenter une preuve pourront le faire.
- (e) Après la réunion de protêt, le commissaire préparera une réponse et l'affichera sur le tableau d'affichage officiel.
 - (1) Si le commissaire a atteint une décision, la réponse contiendra sa décision et énoncera spécifiquement les changements à apporter aux résultats à la suite de cette décision. L'organisateur obtiendra une copie de la décision et la donnera au responsable de la compilation;
 - (2) si le commissaire désire obtenir davantage de preuves (ex.: sur l'itinéraire), la réponse énoncera que sa décision a été reportée.
- (f) Toute décision reportée de la façon susmentionnée doit être présentée ou envoyée par communication électronique à l'organisateur dans les 48 heures après la fin du rallye pour être incluse dans les résultats provisoires et énoncera spécifiquement les changements à apporter aux résultats à la suite de la décision.
- (g) Si les résultats n'ont pas été affichés selon l'article 20.1 du Règlement national de rallye ou si une décision de protêt a été reportée ou si la décision d'un comité d'appel a modifié les résultats, la date d'une réunion de protêt pour entendre les protêts soumis par communication électronique sera incluse dans les résultats provisoires. La réunion de protêt se tiendra par appel-conférence dans les 7-10 jours après la distribution des résultats provisoires et sera tenue à huis clos (c.-à-d. seuls les commissaires y assisteront).
- (h) À la réunion de protêt de (g) ci-dessus, le commissaire vérifiera d'abord que chaque protêt reçu a été correctement soumis, et décider ensuite de chacun. La décision des commissaires sera envoyée par communication électronique ou présentée à l'organisateur dans les 24 heures après la réunion et énoncera spécifiquement les changements à apporter aux résultats à la suite des décisions. L'organisateur émettra alors par courriel, un autre ensemble de résultats provisoires.

9.7 Remise des prix

- (a) La remise des prix ne commencera que lorsque les résultats seront finaux, à moins que les gagnants de récompense ne soient pas concernés par les protêts ou appels en attente de jugement.
- (b) Lorsqu'un protêt est soumis, si le droit au prix peut dépendre de la décision des commissaires, la remise d'un prix doit être retenue jusqu'à ce que le protêt ait été réglé et que les résultats de tout appel possible découlant de cette décision soient connus ou que la limite de temps pour aller en appel ait expiré sans qu'un appel ait été présenté. La liste des récompenses liées à un tel prix doit être déclarée provisoire.
- (c) Si après la remise de prix une décision est prise, conformément à ce RSN, concernant les résultats d'une compétition, tout compétiteur qui a reçu un prix et qui est jugé inéligible devra donc remettre ce prix aux promoteurs ou organisateurs à leur demande.

9.8 Reprise de la course

Ni le commissaire, ni CARS n'auront le pouvoir d'exiger qu'une course soit reprise.

9.9 Jugement

Toutes les parties concernées se plieront à la décision rendue, sujette à l'appel tel que prévu dans ce RSN.

9.10 Protêts mal-fondés et vexants

- (a) Si un protêt est jugé être mal-fondé, les frais de protêt seront confisqués.
- (b) S'il est prouvé à la satisfaction du commissaire que l'auteur du protêt a agi en mauvaise foi, il peut être pénalisé davantage.

9.11 Commissaires

- (a) Le mot "commissaire" employé en relation avec les protêts signifie des personnes convenablement qualifiées et nommées à ce poste par CARS.
- (b) Il n'est pas dit par ce RSN que le commissaire doit être présent durant tout l'événement, mais qu'il/elle doit être présent à l'heure et à l'endroit (ou endroits) désignés pour entendre les protêts. Le commissaire qui juge les protêts ne doit avoir tenu aucune fonction officielle durant l'événement, autre que celle de commissaire.
- (c) Le nombre de commissaires qui jugeront un protêt est le suivant:
 - trois commissaires pour un événement international;

- un minimum de deux commissaires pour un événement national
- le nombre de commissaires assignés pour un événement régional ou moindre.

Les exigences ci-dessus, de l'article 9.11(c), s'applique même si le nombre de commissaires durant la tenue de l'événement ait différer.

9.12

Coût des protêts

- (a) Le droit de protêt sera de :

(1) Rallyes internationaux	1 000 \$
(2) Rallyes nationaux	250 \$
(3) Rallyes régionaux et autres	100 \$
- (b) Le droit de protêt doit être retenu par le commissaire jusqu'à ce que la limite de temps imposée pour un appel soit expirée.
- (c) Le commissaire verra à imposer les coûts relatifs au protêt contre le protestataire, celui contre qui est porté le protêt, et/ou le club organisateur.

10. PROCÉDURES DE GRIEFS – APPEL

10.1 Appels

L'appel constitue le troisième échelon des procédures de grief. Il est entendu et jugé par un tribunal d'appel nommé par le conseil de CARS et non les organisateurs ou les commissaires de l'événement.

10.2 Droit d'appel

- (a) Toute personne (ou organisme) aura un droit d'appel contre une sentence ou autre décision le concernant, prise par le commissaire. (Pour connaître les délais et les méthodes à utiliser pour loger un appel, voir les articles 10.4 et 10.6 de ce règlement.)
- (b) Un appel d'une décision du commissaire sera entendu et jugement sera rendu par un comité d'appel de CARS.

10.3 Jurisdiction du comité d'appel

- (a) Toute personne qui a participé à la compétition visée par l'appel comme compétiteur, officiel, organisateur, promoteur, ou commanditaire, ou qui a déjà participé à une décision dans cette affaire, ou qui peut être directement ou indirectement concernée par la décision ne peut faire partie de ce comité d'appel.
- (b) À l'exception de ce qui est prévu à l'article 10.3(c) de ce règlement, un comité régional d'appel est sensé constituer une cour d'appel finale autorisée à régler de façon finale tout litige relevant de compétitions automobiles ayant un permis régional, de club, ou moindre, dans cette région.
- (c) La décision d'un comité régional d'appel ne peut en être appelée que devant un comité national d'appel avec le seul consentement du conseil de CARS. Seul le conseil de CARS pourra déterminer si un appel devant le comité national d'appel est justifié et sa décision sera finale et sans possibilité de protêt ou d'appel. Aucune raison n'aura à être donnée pour cette décision.
- (d) Un comité national d'appel constituera une cour d'appel finale autorisée à régler de façon finale tout litige relevant de compétitions automobiles au Canada. Les appels issus d'un événement régional, de club, ou moindre ne seront pas entendus par un comité national d'appel sans avoir d'abord été entendus par un comité régional d'appel. Les appels relatifs à des événements nationaux seront entendus par un comité national d'appel. Les appels venant d'événements internationaux seront jugés selon le Code sportif international.

10.4 Délai maximum pour loger un avis d'appel

- (a) Lorsqu'un appel fait suite à une décision du commissaire, dans un rallye, avis doit être donné par écrit au commissaire, dans les 30 minutes suivant l'affichage au tableau d'affichage officiel de leur décision ou quand un appel découle d'une décision du commissaire selon les résultats, tels que décrits en 9.6 (g) et (h), l'avis d'en appeler doit être envoyé au commissaire dans les 24 heures suivant la distribution des résultats provisoires. L'appel proprement dit doit être logé avant la fin du deuxième jour suivant celui où la décision en cause a été rendue.
- (b) Lorsqu'un appel est logé à CARS, à la suite de tout autre procédé judiciaire, l'appel doit être logé avant la fin du deuxième jour qui suit celui où la décision a été rendue, ou dans un délai jugé raisonnable par l'organisme chargé d'entendre l'appel.
- (c) De tels appels doivent être signifiés par communication électronique au bureau de CARS et en mettant le président de CARS en copie.

10.5 Ce qu'entraîne un avis d'appel

L'avis d'appel n'affectera pas la validité ou le processus de toute décision, pénalité ou appel de sentence. Cependant, le commissaire de l'événement, s'il est averti de l'intention d'en appeler de sa décision, peut à sa discrétion permettre au compétiteur de poursuivre la compétition si l'affaire survient durant l'événement et sa décision à ce sujet ne pourra faire l'objet d'un appel. De toute façon, le commissaire demandera que les prix qui peuvent être concernées par le résultat de l'appel soient retenus jusqu'à la décision de la cour d'appel.

10.6 Formulaire d'appel

- (a) Tous les appels décriront la décision dont on veut appeler et les motifs de contestation, et seront signés par l'appelant ou son représentant autorisé. L'appel doit mentionner l'adresse courriel où les communications doivent être envoyées.
- (b) Les appels provenant d'événements internationaux ou nationaux ou de comités régionaux d'appel seront envoyés à CARS. Les appels provenant d'événements régionaux, de club ou moindres seront envoyés au directeur CARS de la région hôte ou à toute autre adresse désignée dans le règlement régional approprié.
- (c) Les frais d'appel font partie de l'avis d'en appeler. Il est possible de faire un arrangement pour un transfert de fonds électronique, un mandat-poste ou chèque certifié avec la directrice du Bureau de CARS dans les 2 jours prévus pour loger l'appel. Le paiement des frais doit être complété dans les 7 jours suivant l'avis de l'appel. (Ne pas régler les frais d'appel dans les

temps alloués est une raison suffisante pour que le conseil de CARS rejette l'appel, sans possibilité d'autre procédure de grief.)

10.7 **Audience d'appel**

Une cour d'appel est composée de trois personnes dont l'une est président. Ces trois personnes ont droit de vote.

Toutes les parties concernées recevront un avis adéquat de l'audience de tout appel et seront autorisées à appeler des témoins. L'audience pourra porter jugement si toute partie ou témoin ne se présente pas.

Les parties concernées exposeront leur cas personnellement (dans le cas d'une entreprise, par un cadre supérieur de cette entreprise) à moins qu'on ait consenti à une représentation par une autre personne. L'audience d'un appel doit avoir lieu dans les 30 jours suivant l'avis d'intention d'en appeler (ou l'appel lui-même, si aucune intention d'en appeler existe) à moins que le conseil en reporte l'audience à cause de circonstances inhabituelles.

Cet appel peut se dérouler par conférence téléphonique ou en personne selon les lieux de résidence des personnes mises en cause, ou pour d'autres raisons. La façon de faire reste la décision du directeur régional ou du conseil de CARS, selon qu'il s'agit d'une cour d'appel régionale ou nationale. La décision sera finale et ne pourra faire l'objet d'un appel. Il ne sera pas nécessaire d'en expliquer la raison.

10.8 **Jugement d'appel**

Le comité d'appel peut décider que la pénalité ou autre décision appelée peut être annulée, adoucie, accrue ou qu'une autre pénalité peut être imposée, mais il ne demandera pas qu'une compétition soit reprise. Les jugements seront écrits et mis à la disposition de toutes les parties intéressées et CARS. Une brève déclaration doit être émise concernant la décision et les raisons qui y ont mené.

10.9 **Remise des dépôts et des frais**

Au moment de rendre le jugement sur l'appel, le comité d'appel remettra ou confisquera les dépôts et les frais d'appel, comme il le jugera bon.

10.10 **Publication du jugement**

CARS aura le droit de publier ou de faire publier le jugement sur l'appel et d'y faire paraître les noms de toutes les parties intéressées. Les personnes ou organismes visés par ce jugement n'auront aucun droit de poursuite contre CARS ou toute personne qui publie ou imprime ce jugement.

10.11 **Coût des appels**

- (a) Le droit d'appel sera de:

(1) Rallyes internationaux	2 000 \$
(2) Rallyes nationaux	500 \$
(3) Rallyes régionaux et autres	200 \$
- (b) Le droit d'appel doit être envoyé à CARS et y être retenu jusqu'à la publication des résultats de l'appel.
- (c) Les coûts peuvent être évalués par le comité d'appel.



MOTORSPORTS

28 CANADIAN NATIONAL RALLY & ROAD RACING CHAMPIONSHIPS
"OUR TRACK RECORD SPEAKS FOR ITSELF"

SUBARU PERFORMANCE SPECIALISTS

STREET | RACE | RALLY

FULL RACE CAR BUILD AND PREP

RENT A RIDE PROGRAMS

CUSTOM ENGINE AND
TRANSMISSION BUILDS



PARTS AND ACCESSORIES

JDM CONVERSIONS

GENERAL SERVICE



@CANJAMRACING

© 2016 Peter MacDonald Rally.com

WWW.CANJAMMOTORSPORTS.COM

41 GUARDSMAN RD. | THORNHILL, ONT | CANADA | L3T 6L2 | (905) 731-RACE 172231



Auto Racing Supplies & Equipment



Wishing you all a great 2020 season!

www.driversedge.ca

604.298.5575

SWAPSHOPRACING.CA



450-420-0991

**RALLY CAR PREPARATION
CUSTOM ROLLCAGES
CUSTOM EXHAUSTS
ENGINE SWAPS
JDM PARTS**

740 BOUL. INDUSTRIEL, LOCAL 210, BLAINVILLE, QUEBEC, J7C3V4

RALLY EQUIPMENT

FOR EVERYONE

DRIVERS - CO-DRIVERS - FANS

**CAR PREP - SERVICE CREW
STAGE - TSD - RALLYCROSS**

Helmets: Stilo, Sparco, Bell, Zamp, HJC
Safety: HANS Device, Simpson Hybrid, Schroth
Racewear: Sparco, Alpinestars, OMP, Zamp
Rally Computers: Monit, Terratrip, Brantz, Coralba
Co-Drivers: Co-Pilote Watches, Pacenote Books
Intercoms: Stilo, Terraphone, Sparco
Car Prep: Seats, Harnesses, Differentials, Brakes
Lighting, Fluids, Wheels
..... AND MORE!



Rallysport.ca
#letsgoracing

RALLYSPORT.CA
Race and Rally Equipment
for EVERY RACER - EVERY CAR - EVERY TRACK

866.277.6291

www.RallySport.ca



FREEDOM SHOP

RALLY CAR BUILD, PREP & SERVICE

TIG WELD ROLL CAGES ■ CUSTOM ENGINE BUILDS
ENGINEERING ■ 3D DRAWING ■ CNC MACHINING
STREET PERFORMANCE



8-324 RUE LAURIER

ST.APOLLINAIRE QC G0S2E0

418.881.2788

FREEDOMSHOP.CA   @FREEDOMRALLYSHOP



SSD

Saul Sharpe Designs

saulsharpedesigns.com



@saul_sharpe_designs



saulsharpedesigns

129-2203 Dartmouth Dr.
Penticton, BC

saulsharpedesigns@gmail.com

250-862-7285

20+
years
welding
specialty
alloys.

Custom
metalwork and
fabrication.

Specializing in
complete
exhaust and
turbo
systems.

FIA rollcages
Dyno services
Race Prep
Repairs
Event Servicing

TEST Racing



Champions

Karel Carré & Samuel Joyal



Vice-Champions

David Bérubé & Marilou LeBlanc

Félicitations à toute l'équipe pour
une autre saison victorieuse !



MERCI À NOS
COMMANDITAIRES



SUBARU
METROPOLITAIN



SUBARU
REPERTIGNY



Protecting Your Racing Assets!

StoneRidge Specialty is Proud to Offer *Exclusive Benefits*
to **members of C.A.R.S.**

Off Track & Storage Coverage

- **NEW \$350 Minimum Premium (\$0.75 per \$100 rate)**
- Fire, Theft, & Collision Coverage for Competition Vehicles, Tools, & Equipment.
- *Protects Your Racing Assets!*

Race Team Liability Coverage

- **\$500 Minimum Premium for \$1,000,000**
- Coverage Includes Driver, Crew, Vehicle Owner, & Sponsors
- Liability Coverage While in the paddock/ pits, Competing & During Non-Racing/Promotional Activities.
- *Attract More Sponsors by Protecting Their Racing Assets*

Contact Us:

info@stoneridgeinsurance.ca

1-226-318-1744



A Division of JMW Ontario Inc.



LES COURSES NE SERONT PLUS JAMAIS LES MÊMES.



BIEN ÉQUIPÉE À PARTIR DE

31 760 \$*

Qui aurait cru qu'aller faire des commissions pouvait être aussi amusant?

La WRX 2020 est la voiture de sport 4 portes la plus emballante à conduire, peu importe la route. Avec la traction intégrale symétrique à prise constante de Subaru et un vrai coffre, profitez d'une performance de course... pour faire les courses.

Voyez la WRX faire des courses épiques sur subaru.ca/wrxcoursesepiques



MEILLEURE
VALEUR DE
REVENTE

2019 IIHS TOP SAFETY PICK+
Avec système d'essai* et places
spécifiques en option

AWD
Traction intégrale symétrique



WRX 2020
CHAQUE JOUR DEVIENT UNIQUE

*Prix de détail suggéré de 31 760 \$ (taxes en sus) pour la WRX 2.0L Turbo 4 cylindres à injection directe 2020 (LY1 W0), à transmission manuelle. Les frais de transport et de préparation (1 650 \$), la surcharge sur le climatiseur (100 \$) et les droits spécifiques sur les pneus neufs (15 \$) sont inclus. Le permis de conduire, l'immatriculation (prix varie selon le client) et les assurances sont en sus. Le concessionnaire peut vendre à prix moindre. Les spécifications techniques peuvent changer sans préavis. EyeSight™ est un système d'assistance au conducteur qui peut ne pas fonctionner dans certaines conditions. Il incombe en tout temps au conducteur d'adopter une conduite sécuritaire et prudente. L'efficacité du système dépend de nombreux facteurs, tels que l'entretien du véhicule ainsi que les conditions météorologiques et routières. Consultez le Manuel du propriétaire pour les détails de fonctionnement et les limites. Les cotes de sécurité sont attribuées par l'Insurance Institute for Highway Safety (IIHS). Visitez le www.iihs.org pour connaître les méthodes de tests. ALG est la référence de l'industrie en matière de valeurs résiduelles et de données de dépréciation, www.alg.com. Visitez votre concessionnaire Subaru participant pour tous les détails. WRX et Subaru sont des marques déposées.



CANADIAN RALLY CHAMPIONSHIP
CHAMPIONNAT DE RALLYE CANADIEN



SUBARU

Suivez les comptes officiels du Championnat Canadien de Rallye pour un accès exclusif et gratuit aux épisodes TV complets, aux vidéos, entrevues, photos et nouvelles du CRC. Utilisez le mot-clic officiel du championnat pour vous joindre aux fils de nouvelles et partager vos photos, vidéos et publications avec les fans du CRC :

#CRCrally



@CRCRally



@CRCRally



facebook.com/CRCRally



youtube.com/CRCRallyTV

www.CRCrally.com

(Pour événements de performance seulement)

Le conseil de CARS se réserve le droit, sur demande écrite, de permettre des exemptions spécifiques et limitées à ces règlements, s'il est démontré que l'exemption en question est dans le meilleur intérêt du sport ou dans l'intérêt du bon déroulement du sport. Les exemptions accordées seront communiquées par écrit par le président de CARS ou, dans le cas du Championnat Canadien des Rallyes, le président de CARS ou le directeur de championnat national, et seront incluses dans le règlement particulier de l'événement ou affichées sur le tableau officiel de l'événement.

11. ÉLIGIBILITÉ DE L'ÉQUIPAGE

11.1 Équipage

11.1.1 L'équipage de rallye se compose des 2 personnes inscrites sur le formulaire officiel d'inscription, à titre de pilote et de copilote.

11.1.2 Les passagers ne sont pas admis dans les rallyes

11.1.3 Est considéré novice un pilote qui détient une licence CARS et qui entreprend une saison de rallye à titre de premier pilote avec quatre événements nationaux de performance ou moins à son actif, et qui n'a pas terminé premier lors d'un précédent championnat national pour novice.

11.1.4 Changement d'équipage

- (a) Durant un rallye de performance, il est interdit de changer de membre d'équipage ou de véhicule, conformément à ce qui a figure sur la liste des inscrits officielle (voir 21.8.10) pour cet événement à moins qu'un changement d'équipage ou de véhicule n'ait été autorisé avant le rallye, conformément à l'article 6.2.3 (k)
- (b) Durant un rallye de performance, le membre d'équipage inscrit comme pilote devra toujours être au volant durant les épreuves de classement. Le changement de fonctions dans une épreuve de classement entraînera l'exclusion de l'équipage et les résultats finaux afficheront que cet équipage n'a pas terminé (voir 15.14).
- (c) Durant un rallye de performance, le changement de fonctions dans un segment de liaison est permis.
- (d) Les régions peuvent permettre un changement de copilote durant un Rallye Sprint ou un Rallye Cross, à la discrétion de l'Organisateur et/ou du commissaire, pourvu que les équipiers aient les documents nécessaires. Les règlements régional et particulier détermineront la façon d'attribuer les points et les trophées.
- (e) Les régions peuvent permettre aux membres d'équipage de changer de fonction durant un Rallye Sprint ou un Rallye Cross, à la discrétion de l'Organisateur et/ou du commissaire, pourvu que les équipiers aient les documents nécessaires. Les règlements régional et particulier détermineront la façon d'attribuer les points et les trophées.

11.1.5 L'inscription d'un véhicule ne recevant aucune assistance d'un fabricant ou d'un distributeur du véhicule partant, en dehors de celle qui est généralement mise à la disposition des compétiteurs conduisant cette marque, est définie comme une inscription privée.

L'inscription d'un véhicule qui reçoit assistance d'un manufacturier ou d'un distributeur du véhicule partant, autre que celle mise généralement à la disposition de tous les compétiteurs, est définie comme une inscription d'usine ou d'atelier.

11.1.6 Tout compétiteur participant à des épreuves de classement, devra porter un casque conforme à l'une des normes suivantes:

- (a) Homologation FIA
 - FIA 8890-2010 (non valide après 2028.12.31)
 - FIA 8859-2015
 - FIA 8860-2018
- (b) Snell Foundation
 - SAH 2010 (non valide après 2023.12.31)
 - SA 2010 (non valide après 2023.12.31)
 - SA 2015
 - SA 2020

Il est fortement recommandé de remplacer le casque après cinq ans, à cause de la détérioration, ou après un accident grave qui aurait pu affaiblir le casque.

Le nom du compétiteur doit être inscrit sur le casque.

Un casque ne pourra pas être modifié par rapport à sa spécification de fabrication, sauf conformément aux instructions approuvées par le constructeur. Des éléments d'ancrage pour un système HANS approuvé par la FIA peuvent être installés sur un casque en accord avec les recommandations fournies par le

manufacturier du casque et/ou du système HANS. Le compétiteur assume toute responsabilité des modifications apportées à son casque. Toute autre modification rendra le casque inacceptable.

L'installation d'écouteurs et d'un microphone ne pourra être faite que conformément aux dispositions du paragraphe ci-dessus.

La peinture pouvant réagir avec le matériau de la coque du casque et influer sur son pouvoir de protection, le casque ne devrait être peint ou décoré que dans le respect des directives ou des restrictions éventuelles que le constructeur aurait émises, au moyen uniquement d'une peinture spécifiée par ce dernier (peintures acryliques séchant à l'air, laques polyuréthanes ou autres) et, de préférence, par un peintre ayant reçu son approbation. Ce point est tout particulièrement important pour les coques à moulage par injection, celles-ci ne se prêtant généralement pas à la peinture. La coque destinée à être peinte devra être efficacement protégée, la peinture pénétrant à l'intérieur pouvant avoir une incidence sur la performance du rembourrage du casque. Les peintures nécessitant un séchage par cuisson ne devraient pas être utilisées; quel que soit le procédé, la température ne devrait pas dépasser le maximum précisé pour le conditionnement des casques selon la norme pour laquelle ils ont été approuvés. Les directives du constructeur devraient également être consultées pour toute remarque relative à l'utilisation d'autocollants ou de décalcomanies.

- 11.1.7 Chaque compétiteur doit porter un système de retenue frontale de la tête (RFT) qui répond aux normes FIA suivantes:

(a) Système Hans® :

Les systèmes Hans doivent être approuvés selon les normes FIA 8858-2002 ou 8858-2910. Veuillez consulter la Liste technique n° 29 FIA pour connaître les systèmes Hans approuvés par la FIA.

(b) Système Hybrid® :

Les systèmes Hybrid doivent être approuvés selon les normes FIA 8858-2910. Veuillez consulter la Liste technique n° 29 FIA pour connaître les systèmes Hans approuvés par la FIA.

Il est aussi obligatoire d'utiliser des têtes homologuées identifiées par un label FIA 8858 cousu dessus.

Le système de retenue frontale de la tête doit être considéré comme un ensemble qui comprend le siège, le harnais, le système de retenue frontale de la tête, ses têtes et le casque.

Pour de plus amples informations, le «*Guide for the Use of HANS in International Motor Sport*», publié par l'Institut FIA pour la Sécurité en Sport Automobile, est disponible sur le site www.fia.com, sous la rubrique FIA Sport - Règlements - Équipement des pilotes.

- 11.1.8 Tous les compétiteurs devront porter une combinaison de compétition d'une ou de deux pièces durant tout l'événement, conforme à l'une des normes suivantes :

- (a) Homologation FIA 8856-2000
- (b) Normes FIA 1986
- (c) SFI 3-2A/5
- (d) SFI 3-2A/1 est acceptable avec des sous-vêtements anti-feu.

Les gants et chaussures FIA ou SFI sont recommandés. Aucun autre type de vêtement ne peut être porté par-dessus la combinaison de compétition durant une épreuve de classement.

La combinaison et les sous-vêtements, s'il y a lieu, propres et en bonne condition, doivent être présentés à l'inspection technique. La combinaison de compétition doit efficacement couvrir tout le corps, du cou jusqu'aux chevilles et aux poignets. Elle doit être en bonne condition, sans défaut, sans déchirure, sans trou, etc. Les combinaisons d'une seule pièce sont fortement recommandées.

Les utilisateurs doivent s'assurer que les vêtements ne sont pas trop serrés, car cela réduirait le niveau de protection.

Les broderies cousues directement sur la combinaison doivent être piquées uniquement sur la couche la plus à l'extérieur du vêtement, afin d'améliorer l'isolation thermique. Le matériau utilisé pour le fond (ou le support) des badges publicitaires ainsi que le fil utilisé pour les fixer sur la combinaison doivent être résistants aux flammes (voir Annexe I de la norme FIA 8856-2000 pour les exigences détaillées et autres recommandations aux utilisateurs).

- 11.1.9 Tous les compétiteurs possédant une licence CARS, ou une licence FIA émise par ASN Canada ~~FIA~~, doivent avoir au moins un certificat d'Ambulance Saint-Jean, «Secourisme d'urgence» ou l'équivalent, sauf pour les exceptions énumérées en 11.1.9.1 et 1.1.1.1 ci-dessous. Le certificat de premiers soins de base est émis après un cours d'une journée (8 heures). Les certificats reconnus par la province et qui répondent aux normes du Code du travail du Canada sont émis après avoir terminé le cours avec succès. Un certificat de la Commission de la santé et de la sécurité au travail (CSST) est aussi acceptable. (Les certificats provenant

d'un cours par Internet ne sont pas valides.) Une amende de 25,00 \$ par épreuve pour chaque concurrent non certifié sera évaluée et remise, par l'organisateur, à la région CARS appropriée

- 11.1.9.1 Les licenciés dont le certificat de premiers soins est échu peuvent compétitionner pendant les 30 jours qui suivent l'échéance de leur certificat de premiers soins.

~~11.1.9.2 Les détenteurs d'une licence Média peuvent compétitionner sans certificat de premiers soins valide.~~

~~Dans le cas de 11.1.9.1, une amende de 25 \$ par événement par compétiteur non certifié sera imposée et remise par l'organisateur à sa région CARS. (Voir 11.4.1)~~

- 11.1.10 Les compétiteurs titulaires d'une licence délivrée par inscrites à des ASN étrangères rattachées à la FIA, y compris ASN Canada ~~FIA~~, American Rally Association (ARA), Rally America (RA) et National Auto Sport Association –Rally Sport (NASA) peuvent participer à des rallyes sanctionnés par CARS, sous leur licence, et d'après leur règlement d'éligibilité en se conformant aux sous-articles 11.1.10.1 et 11.1.10.2 suivants :

- 11.1.10.1 Tous les compétiteurs licenciés ainsi que désirent participer à un rallye sanctionné par CARS doivent d'abord s'inscrire auprès de CARS et acheter un permis de compétition CARS (50 \$ CAN pour un rallye régional et 75 \$ pour un rallye national). CARS émettra alors un «Permis de compétition» valable pour un rallye. (Il n'y a pas de limite au nombre de rallyes auxquels un compétiteur peut s'inscrire dans une même saison). De plus, ce permis permettra à ces compétiteurs de profiter de l'assurance contractée par CARS. (Les détenteurs de permis CARS doivent disposer d'une assurance médicale personnelle pour eux-mêmes et leur équipe de service puisque l'assurance personnelle de base ne fait pas partie de l'assurance générale responsabilité civile et démembrement contractée par CARS.)

- 11.1.10.2 Chacun de ces licenciés pourront compter des points au championnat de la North American Rally Cup (NARC), au Championnat de rallye canadien (CRC), ou dans les championnats régionaux de CARS. (Les championnats régionaux peuvent avoir d'autres exigences pour compter des points dans leur championnat). Les licenciés étrangers devront alors suivre la procédure normale pour obtenir une licence CARS régionale ou nationale (11.4). En ce qui concerne les championnats régionaux de CARS, en plus d'être membre d'un club affilié à CARS, et détenir au moins une licence régionale CARS, le licencié doit se conformer au règlement particulier du championnat régional auquel il veut participer. Tous les licenciés CARS doivent se conformer au règlement de CARS concernant l'éligibilité des compétiteurs et des véhicules.

11.2 Documentation

- 11.2.1 Chaque équipe doit remettre lors de l'inscription un formulaire rempli et signé indiquant que:

- (a) le membre inscrit comme pilote détient un permis de conduire provincial ou l'équivalent.
- (b) le véhicule de compétition et le(s) véhicule(s) de services sont immatriculés.
- (c) ces véhicules sont assurés pour dommages à autrui.

Le registraire peut décider de vérifier la conformité des renseignements.

- 11.2.2 Les documents suivants doivent être présentés au moment de l'inscription :

- (a) Dans le cas d'une personne mineure selon l'âge de majorité de la ou des provinces où se déroule l'événement, une autorisation écrite d'un parent ou d'un tuteur permettant de participer au rallye.
- (b) Un certificat valide de premiers soins pour les compétiteurs licenciés CARS ou ASN Canada ~~FIA~~ si une date d'expiration de certificat de premiers soins ne figure pas sur leur licence.
- (c) Dans les rallyes de championnats régionaux, pour les deux membres d'équipage, une licence régionale CARS, ou pour ceux qui s'inscrivent en vertu de l'article 11.1.10, leur licence de compétition et satisfaire les exigences de compétence de CARS (voir 11.4.1.1.(b)), et un Permis de compétition délivré par CARS pour cet événement.
- (d) Dans les rallyes du championnat canadien de rallye, pour les deux membres d'équipage, une licence nationale CARS, ou une licence internationale ASN Canada ~~FIA~~, ou, pour ceux qui s'inscrivent en vertu de l'article 11.1.10, leur licence de compétition et satisfaire les exigences de compétence de CARS (voir 11.4.1.1.(c)), et un Permis de compétition délivré par CARS pour cet événement.
- (e) Pour les rallyes de performance inscrits au calendrier international, une licence internationale de pilote et copilote de rallye est requise pour chaque membre d'équipage ainsi qu'une licence internationale d'inscripteur pour le propriétaire du véhicule.

11.3 Discipline

- 11.3.1 Le Club organisateur se réserve le droit de refuser toute inscription. (Voir 4.14).

- 11.3.2 Une inscription qui ne respecte pas le présent Règlement, ou le Règlement particulier, avant la clôture des inscriptions et de l'inspection technique, peut être refusée par l'organisateur suite à une demande effectuée selon 8.4(a).
- 11.3.3 Un compétiteur peut être pénalisé par le commissaire de la façon décrite dans le RSN, pour avoir été déclaré coupable d'infraction aux règlements locaux ou provinciaux du code de la route ou du code criminel pendant un événement, ou pour une conduite contraire à l'esprit sportif ou nuisible aux intérêts du sport. (Consulter le RSN pour connaître les conditions par lesquelles CARS peut réprimander, frapper d'une amende, exclure, suspendre ou disqualifier des personnes ou des véhicules.)
- 11.3.4 Au moins un membre de l'équipage gagnant au classement général et des gagnants dans chaque classe doit être présent à la remise des trophées. Un manquement à ce règlement entraînera l'annulation de toutes les bourses et trophées remportés par cet équipage.
- 11.4 **Licences de compétition**
- 11.4.1 Exigences, types et classes de licences de compétition de rallye:

Les résidents canadiens doivent détenir une licence émise par CARS pour participer à des rallyes sanctionnés par CARS (voir 5.6.(f))

Tous les détenteurs de licence doivent être membres d'un club affilié à CARS et être âgé d'au moins 16 ans. Pour recevoir une licence autre que Licence rallye de base-ou média, le candidat devra avoir un certificat de premiers soins valide, tel que stipulé au 11.1.9, et fournir un formulaire médical CARS dûment rempli.

11.4.1.1 PILOTE DE RALLYE

- (a) Licence rallye de base:

Valide pour divers événements spécifiques sanctionnés par CARS de statut moindre que régional. ~~Ces~~ Cette licence, qui peut être requise pour participer, peut être émise par une région CARS et ~~seront~~ est valide pour le type de rallye spécifié (c.-à-d. rallye sprint, Rallye Cross, de navigation, jours de pratique etc.). Les coûts et conditions d'utilisation ~~(autres que ceux susmentionnés)~~ seront la responsabilité de la région.

- (b) Licence régionale de rallye de performance:

Valide pour tout événement sanctionné par CARS de statut moindre que national au Canada. Cette licence est émise par CARS. Pour obtenir une licence régionale de rallye de performance, le candidat doit avoir participé à deux (2) événements parmi les types de rallye suivants :

- Rallye Sprint
- Rallye Cross
- École de rallye
- Rallye de navigation
- Jours de pratique

Une licence régionale peut aussi être émise à la discrétion du Directeur régional.

- (c) Licence nationale de rallye de performance:

Valide pour tous les rallyes sanctionnés par CARS se déroulant au Canada sauf pour ceux de statut international. Cette licence est émise par CARS. Pour passer de la licence régionale à la licence nationale, le candidat doit s'être inscrit et avoir participé de façon satisfaisante à au moins deux rallyes de performance régionaux.

La participation à une école de rallye sanctionnée par CARS peut compter pour un de ces rallyes. Une licence nationale peut aussi être émise à la discrétion du Directeur régional avec l'assentiment du directeur du championnat, selon son expérience ~~(particulièrement dans le cas d'une licence pour~~ ~~ee pilote).~~

- (d) Licence internationale:

Licence internationale Rallye et Licence internationale historique : Ces licences sont émises par ASN Canada FIA. Accompagnée d'une lettre d'autorisation, ces licences sont valides pour les rallyes de statut international.

~~11.4.1.2 INSCRIPTEUR~~

~~Une licence internationale d'inscripteur (différente de la licence de pilote) est exigée pour pouvoir s'engager dans un événement inscrit au calendrier international de la FIA. Cette licence d'inscripteur est disponible auprès d'ASN Canada FIA.~~

~~11.4.1-3~~11.4.1.2 LICENCE POUR ÉVÉNEMENT UNIQUE

Sur réception d'une demande normale de licence, une licence pour un événement unique peut être émise, pourvu que:

- (a) Cette licence ne soit valide que pour l'événement régional ou national inscrit sur la demande;
- (b) Seuls ceux qui détenaient une telle licence pour la première fois pourront bénéficier d'un crédit en vue de l'obtention d'une licence régulière. Si cette personne décide de participer à un autre rallye dans la même année civile, elle doit postuler de nouveau pour une licence régionale ou nationale et payer la différence de prix. Aucun privilège de crédit ne sera accordé à quiconque a déjà détenu une licence de rallye, y compris une licence pour événement unique. Cette personne doit postuler pour une nouvelle licence régionale ou nationale et payer la totalité du coût de la nouvelle licence.

~~11.4.1-4~~11.4.1.3 LICENCE POUR COPILOTE SEULEMENT

Sur réception d'une demande normale de licence, CARS, ou le directeur régional peut, à sa discrétion, émettre à un compétiteur une licence pour copilote seulement, pourvu que:

- (a) Cette licence ne soit valide que pour copiloter.
- (b) Cette licence peut faire l'objet d'un crédit conformément à 11.4.1.2.

~~11.4.1-5~~ LICENCE MÉDIA

~~Un Directeur CARS de la région hôte peut émettre une licence média valide pour un événement spécifique afin d'obtenir plus de visibilité pour le rallye en général. Les règles suivantes s'appliquent:~~

- ~~(a) La licence est pour un copilote seulement à moins que le demandeur satisfasse aux exigences énumérées en 11.4.1.1.(b) et (c).~~
- ~~(b) Le demandeur doit être un représentant média accrédité ou être reconnu pour sa valeur média/Relations publiques.~~
- ~~(c) Le demandeur doit être membre d'un club affilié à CARS.~~
- ~~(d) Une seule licence média sera émise à un postulant dans une année civile.~~
- ~~(e) Ni l'équipage, ni la marque ne pourra compter de points au championnat.~~
- ~~(f) Le détenteur d'une licence média n'a pas besoin d'avoir une certification en premiers soins mais doit remplir et présenter un formulaire médical.~~

11.4.2 Il faut présenter la demande de licence de compétition longtemps avant la date de l'événement où elle sera requise. Demander une licence à moins d'une semaine de l'événement pour lequel elle est requise, entraînera des frais supplémentaires de 25 \$.

11.5 Inscriptions

11.5.1 Les inscriptions aux événements doivent être reçues par le registraire à la date déterminée par l'organisateur.

11.5.2 Les inscriptions tardives seront acceptées seulement si:

- (a) le nombre d'inscrits n'a pas atteint la limite établie;
- (b) des frais supplémentaires sont inclus.

11.5.3 Les compétiteurs peuvent annuler leur inscription:

- (a) sans pénalité, jusqu'à 48 heures avant le début de l'inscription.
- (b) avec une pénalité pouvant atteindre, à la discrétion de l'organisateur, jusqu'à 25 % du coût d'inscription, moins de 48 heures avant le début de l'inscription.
- (c) avec une pénalité pouvant atteindre, à la discrétion de l'organisateur, jusqu'à 100 % du coût d'inscription, après le début de l'inscription. (Voir aussi 4.10.)

12. ÉLIGIBILITÉ DES VÉHICULES ET DE L'ÉQUIPEMENT

12.1 Application

12.1.1 Le présent règlement s'applique aux véhicules participant aux rallyes comprenant des épreuves de classement.

12.1.2 Les véhicules doivent se conformer au présent règlement pendant tout l'événement.

12.2 Définitions

12.2.1 Châssis - Carrosserie

- (a) Partie interne: l'habitacle et le coffre à bagages.
- (b) Partie externe: toutes les parties entièrement suspendues du véhicule, léchées par les filets d'air.
- (c) Châssis: structure d'ensemble du véhicule qui assemble les parties mécaniques et la carrosserie, y compris toute pièce solidaire de ladite structure.

12.2.2 Modèle

Un modèle est une appellation de base d'un fabricant. Par exemple : Subaru Impreza, Volkswagen Golf, Ford Focus, Mitsubishi Lancer, etc.

12.2.3 Variantes

Un modèle peut exister en plusieurs variantes en ce qui concerne la carrosserie (ex.: sedan à 2 portes et à 4 portes, coupé, familiale, etc.), ou les éléments mécaniques (Ex: WRX, WRX STi, etc.).

12.2.4 Équipement d'origine

L'équipement d'origine est constitué de toutes les pièces standards ou optionnelles qui ont pu être commandées pour toute variante de carrosserie de modèle et installées sur la ligne de montage, avant sa livraison chez un concessionnaire au Canada. Cela n'inclut pas les commandes spéciales, véhicules uniques ou concepts ou véhicules de pré-production. Les options installées par le concessionnaire, exceptions faites des exigences du manufacturier (aussi communes soient-elles), ne sont pas comprises dans cette définition.

12.2.5 Génération

On appelle génération un design particulier d'un modèle offert pendant une ou plusieurs années consécutives. Après avoir produit un modèle original (par ex. : Première génération : Subaru Impreza 1993-2001, Mitsubishi Lancer 1976-1979, Ford Focus 1998 – 2005, etc.) un manufacturier peut y apporter d'importants changements ou redessiner complètement ce modèle. Après l'avoir produit pendant plusieurs années, il considère ce nouveau design la génération suivante de ce modèle (par ex. : 2e génération : Subaru Impreza 2002-2007, Mitsubishi Lancer : 1979-1987, Ford Focus 2005-2011, etc.).

12.3 Règlement de sécurité

12.3.1 Aptitude à rouler

12.3.1.1 Tous les véhicules en compétition doivent être en bon état et les éléments suivants, en particulier, doivent être adéquats et fonctionner correctement:

- (a) le système de freinage
- (b) l'avertisseur sonore
- (c) les essuie-glaces
- (d) toutes les lumières extérieures exigées par la loi
- (e) les pneus, les roues de secours incluses
- (f) le système d'échappement.

12.3.1.2 Pour chaque nouvel équipement, une déclaration signée devra être présentée à l'inscription indiquant que le véhicule est apte à rouler et les systèmes susmentionnés fonctionnent correctement.

12.3.2 Armature de sécurité

12.3.2.1 Le montage d'une armature de sécurité est obligatoire pour tous les véhicules.

12.3.2.2 L'armature de sécurité est spécifiquement soumise à l'approbation de l'inspecteur technique, à chaque événement.

12.3.2.3 Concepts de base

Le but premier de l'armature de sécurité est d'empêcher la coque de se déformer, ce qui réduit considérablement le risque de blessures pour les personnes se trouvant à bord en cas de tonneau ou

d'accident grave. Les caractéristiques essentielles de l'armature de sécurité sont une construction soignée conçue pour s'adapter au véhicule particulier, des fixations adéquates et un montage bien adapté à la coque. L'armature de sécurité ne doit pas gêner l'entrée et la sortie du pilote et du copilote.

L'armature de sécurité de tous les nouveaux véhicules dont le carnet de bord a été émis après le 1^{er} janvier ~~2009~~2021, doit être conforme aux normes de l'Article 253, section 8 (2020) de la FIA ou être homologuée par la FIA, selon le dernier règlement international. Il faudra aussi fournir les documents de certification originaux (les anciennes cages homologuées ne sont pas valides pour tous les véhicules nouvellement construits).

Voir www.fia.com, sous Sport, Regulations, International Sporting Code, Appendix J (à la fin), Article 253, Article 8.

12.3.2.4 Autre matériau pouvant remplacer l'acier au carbone étiré à froid (ACEF)

Bien que l'Article 253.8.3 de la FIA désigne l'acier au carbone étiré à froid comme premier choix, un tube DOM (Drawn Over Mandrel) peut être utilisé comme matériau alternatif, en respectant les dimensions suivantes: L'arceau principal, l'arceau avant, les arceaux latéraux, les demi-arceaux latéraux, leurs connexions (dessin 253-1-3) et une entretoise de porte devront avoir au moins 1,75 x ,095 po. Toutes autres parties de l'armature de protection devront avoir au moins 1,5 x ,095 po.

12.3.2.5 Approbation de l'armature de sécurité

Une facture originale détaillant les matériaux utilisés dans la construction de l'armature, ou un certificat de matériau, devra être présenté. Pour chaque grosseur de tuyau utilisée dans la construction de l'armature, il faut présenter un échantillon non peint, de 45 cm de long, plié à 60°, cette procédure fait partie de l'inspection initiale tel que stipulé en 12.9.4.1.

12.3.2.6 Garnitures de protection

Aux endroits où le corps des occupants pourrait entrer en contact avec l'armature de sécurité, une garniture ininflammable doit être utilisée comme protection.

Aux endroits où le casque des occupants pourrait entrer en contact avec l'armature de sécurité, cette garniture de protection ininflammable doit être conforme à la norme FIA 8857 2001, type A (voir la liste technique n° 23 "Roll Cage Padding Homologated by the FIA") ou à la norme SFI 45.1.

12.3.3 Harnais de sécurité

12.3.3.1 Des harnais de sécurité non modifiés, à 5 ou 6 points d'attache et répondant aux normes ci-dessous, devront être installés pour les deux membres d'équipage.

- (a) FIA Standard 8853/98
- (b) SFI 16.1
- (c) SFI 16.5

Les harnais homologués par la FIA ne doivent pas être utilisés en compétition après la date de péremption qui y est fixée. Les harnais de facture SFI doivent afficher une date de fabrication qui n'a pas plus de deux ans.

(Note: Il est interdit d'assembler des harnais à partir d'éléments disparates. Seuls des harnais complets peuvent être utilisés.)

12.3.3.2 Toutes les sangles doivent être neuves ou en bon état. Le harnais doit être muni de préférence d'un bouton poussoir ou d'une boucle tournante.

12.3.3.3 Les sangles de la ceinture et de l'entrejambe devraient passer à travers le siège plutôt que par-dessus, de façon à entourer le bassin et le retenir sur la plus grande surface possible. Les sangles abdominales doivent s'ajuster précisément dans le creux entre la crête pelvienne et le haut de la cuisse. En aucun cas, elles ne doivent être portées au-dessus de la région abdominale. Il faut éviter que les sangles puissent s'user en frottant contre des arêtes vives.

12.3.3.4 Dans tous les cas, il est préférable qu'un harnais de sécurité soit installé sur les points d'ancrage du véhicule. Les localisations géométriques recommandées pour les points d'ancrage sont montrées sur le dessin n° 253-42. Il est strictement interdit de fixer les points d'ancrage des harnais aux sièges ou à leurs points de montage.

12.3.3.5 Le harnais d'épaule sera du genre à deux sangles qui passent par-dessus l'épaule. (La configuration en "H" est permise.) Les sangles d'épaule doivent être dirigées en arrière vers le bas et ne doivent pas être montées de façon à créer un angle de plus de 45° par rapport à l'horizontale, à partir du bord supérieur du dossier, et il est conseillé de ne pas dépasser 10°. Les angles maximum par rapport à l'axe du siège sont de 20° divergent ou convergent. (Voir diagramme 253-42.) Des points d'ancrage entraînant un

angle plus élevé par rapport à l'horizontale ne devront pas être utilisés, sauf si le siège satisfait aux exigences du standard FIA. (Si le siège n'offre pas de soutien latéral, le point d'ancrage au véhicule sera situé à au moins 50 cm derrière le siège, lorsqu'on mesure à partir de la ceinture.)

- 12.3.3.6 Si le fabricant a prévu des attaches de sécurité sur les mousquetons pour empêcher qu'ils se détachent accidentellement de leur point d'ancrage, il est nécessaire d'installer des attaches de sécurité sur tous les mousquetons.

- 12.3.3.7 La dimension et la qualité minimale des boulons utilisés dans l'ancrage de toutes les sangles est de 7/16 po UNF, SAE Grade 8, ou, de préférence, M12 8.8. Lorsqu'ils sont en place, les boulons doivent travailler en cisaillement et non en traction. C'est-à-dire qu'ils doivent présenter une résistance latérale et non verticale.

- 12.3.3.8 Si le montage sur les ancrages de série s'avère impossible pour les sangles d'épaule et/ou d'entrejambe, de nouveaux points d'ancrage seront installés sur la coque ou le châssis, le plus près possible de l'axe des roues arrière pour les sangles d'épaule. Les sangles d'épaule pourront également être fixées à l'armature de sécurité ou à une barre anti-rapprochement par une boucle, ainsi qu'être fixées aux points d'ancrage supérieurs des ceintures arrière, ou s'appuyer ou être fixées sur un renfort transversal soudé aux jambes de force arrière de l'arceau. Dans ce cas, l'utilisation d'un renfort transversal est soumise aux conditions suivantes:

Le renfort transversal sera un tube d'au moins 38 mm x 2,5 mm ou 40 mm x 2 mm en acier au carbone étiré à froid sans soudure, d'une résistance minimale à la traction de 350 N/mm².

La hauteur de ce renfort doit être telle que les sangles d'épaule sont, vers l'arrière, dirigées vers le bas avec un angle compris entre 10° et 45° par rapport à l'horizontale, à partir du bord supérieur du dossier, un angle de 10° étant conseillé.

La fixation des sangles par boucle est autorisée, ainsi que celle par vissage, mais dans ce dernier cas on doit souder un insert pour chaque point d'ancrage (voir dessins 253-17C et 253-53 pour les dimensions). Ces inserts seront disposés dans le renfort et les sangles y seront fixées par des boulons M12 8.8 ou 7/16 UNF.

Chaque point d'ancrage devra pouvoir résister à une charge de 1470 daN, ou 720 daN pour les sangles d'entrejambe. Dans le cas d'un ancrage pour deux sangles, la charge considérée sera égale à la somme des deux charges requises.

Pour chaque nouveau point d'ancrage créé, on utilisera une plaque de renfort en acier d'au moins 40 cm² de surface et d'au moins 3 mm d'épaisseur.

- 12.3.3.9 Principes de fixation sur le châssis/monocoque:

- Système de fixation général: voir dessin 253-43.
- Système de fixation pour les sangles d'épaule: voir dessin 253-44.
- Système de fixation de sangles d'entrejambe: voir dessin 253-45.

- 12.3.3.10 Un harnais doit être utilisé dans sa configuration d'homologation sans modification ni suppression de pièces, et en conformité avec les instructions du fabricant. L'efficacité et la durée de vie des ceintures de sécurité sont directement liées à la façon dont elles sont installées, utilisées et entretenues. Les ceintures doivent être remplacées après toute collision sévère et si elles sont coupées ou éraillées, ou en cas d'affaiblissement des sangles par l'action du soleil ou de produits chimiques. Il faut également les remplacer si les parties métalliques ou les boucles sont déformées ou rouillées. Tout harnais qui ne fonctionne pas parfaitement doit être remplacé.

12.3.4 Extincteurs

- 12.3.4.1 Deux extincteurs ayant un taux minimal UL de 5 BC chacun doivent être installés à l'intérieur de l'habitacle. Durant l'installation, il faut tenir compte de son dégagement rapide et de la sécurité de l'attache. Un extincteur doit être à la portée du pilote ou du copilote lorsqu'ils sont assis.

Des attaches de métal à dégaine rapide (au minimum deux) sont obligatoires, ainsi que des goupilles. On recommande d'installer des attaches approuvées par la FIA, mais l'attache choisie doit pouvoir résister à une décélération de 25G.

12.3.4.2

Il est fortement recommandé d'installer un système d'extinction à la norme FIA 8865-2015 (les systèmes à la norme SFI 17.1 sont acceptables). Le système doit être installé selon les directives du fabricant et seuls des tuyaux de métal sont permis. La quantité minimale d'extincteur doit être de 3 kg.

Les attaches doivent pouvoir résister à une décélération de 25g. De plus, Seules des attaches de métal (au minimum deux) sont permises. Les goupilles sont obligatoires.

En plus d'un système d'extinction, deux extincteurs ayant un taux minimal UL de 5BC doivent être installés dans l'habitacle.

- 12.3.4.3 On doit pouvoir prouver que l'extincteur a été acheté, rechargé ou inspecté par un inspecteur d'extincteur accrédité au cours des 2 dernières années.
- 12.3.4.4 Une étiquette d'extincteur (disponible auprès de CARS) doit être placée à l'extérieur du véhicule, sur une surface non vitrée, au point d'accès le plus près.

12.3.5 Trousse de premiers soins

Une trousse complète de premiers soins devra être placée dans l'habitacle. Elle doit comprendre:

- 10 chiffons de nettoyage
- 25 bandages adhésifs 1,9 cm x 7,5 cm
- Bandages pour jointures
- 4 bandages de bout de doigt
- 2 pansements de gaze 5 cm x 5 cm
- 3 pansements de gaze 7,5 cm x 7,5 cm
- 3 pansements de gaze 10 cm x 10 cm
- 1 bandage élastique 5 cm x 4,5 m de gaze
- 1 bandage élastique 7,5 cm x 4,5 m de gaze
- 1 bandage 10 cm x 10 cm de pression
- 1 garniture abdominale 12 cm x 22 cm
- 2 garnitures ovales pour l'œil
- 10 agrafes type papillon
- 6 applicateurs coton tiges
- 1 dépresseur de langue
- 2 paires de gants de latex
- 1 paire de ciseaux 14 cm
- 1 guide de poche de premiers soins
- 1 ruban adhésif 2,5 cm x 4,5 m
- 1 pince à sourcil
- 1 compresse froide
- 3 bandages triangulaires
- 2 couvertures thermiques

Les compétiteurs qui savent se servir d'un masque de RCR, sont encouragés à en avoir un.

La trousse de premiers soins doit être facile d'accès, clairement identifiée. Elle doit aussi être facile à retirer du véhicule rapidement. Il est recommandé que la trousse de premiers soins soit accessible des deux côtés du véhicule, et de la position assise.

Une étiquette de trousse de premiers soins (disponible auprès de CARS) doit être placée à l'extérieur du véhicule, sur une surface non vitrée, au point d'accès le plus près.

12.3.6 Système d'avertissement

Trois triangles autoporteurs, réfléchissants et visibles de jour, de 30 cm de côté, devront être transportés à l'intérieur du véhicule. Un triangle doit être à la portée du pilote ou du copilote lorsqu'ils sont assis.

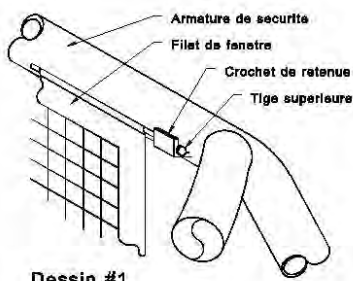
12.3.7 Batteries

- 12.3.7.1 Les batteries doivent être solidement et sûrement montées.
- 12.3.7.2 Si elles sont retirées de leur emplacement d'origine, toutes les batteries devront être montées dans des boîtes couvertes et faites de matériau isolant.
- 12.3.7.3 Si elles sont montées à l'intérieur de l'habitacle, les batteries devront être de type scellée de façon permanente ou ainsi conçues, ou modifiées, pour prévenir les fuites d'acide.

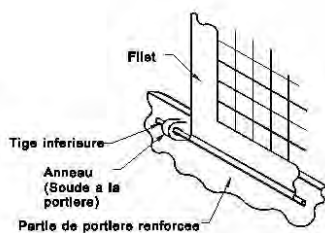
12.3.8 Coupe-circuit

- 12.3.8.1 Il est obligatoire d'installer un coupe-circuit général à l'épreuve des étincelles, capable de couper tous les circuits électriques. Un commutateur pouvant déconnecter tous les circuits, y compris la pompe à essence, devra être installé dans l'habitacle. De plus, la pompe à essence doit être déconnectée avec le commutateur d'allumage.
- 12.3.8.2 L'emplacement du coupe-circuit doit être facilement accessible par les deux membres et, par les portières avant, par des personnes à l'extérieur de véhicule.

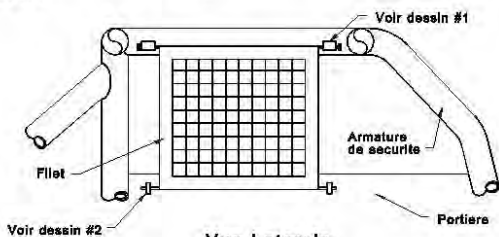
- 12.3.8.3 L'emplacement du coupe-circuit doit être clairement indiqué.
- 12.3.8.4 Il est permis d'avoir un circuit unique, protégé par un fusible de 5A, pour alimenter le système de géolocalisation.
- 12.3.9 Fenêtres
- 12.3.9.1 Le pare-brise devra être en verre de sécurité laminé.
- 12.3.9.2 Pour toutes les classes, il est permis et encouragé de remplacer les lève-vitres électriques par des manivelles. Dans les deux cas, le compétiteur doit pouvoir montrer, à la satisfaction de l'inspecteur technique, qu'il peut sortir du véhicule sans ouvrir les portières.
- 12.3.9.3 Les fenêtres des portières du pilote et du copilote ne doivent pas être ouvertes de plus de 2,5 cm durant les épreuves de classement. Autrement, il faut installer des filets de sécurité. (Voir l'illustration ci-dessous pour l'installation adéquate.) Il est fortement recommandé que tous les filets de sécurité répondent à la norme 253-11 de la FIA.



Dessin #1



Dessin #2



Vue Latérale

- 12.3.9.4 L'utilisation de films antidéflagrants translucides et incolores sur les vitres latérales et la vitre arrière est fortement recommandée. L'utilisation de films antidéflagrants argentés ou teints est aussi permise. Dans tous les cas, le taux maximum d'opacité sera de 50%.
- 12.3.9.5 Pour les véhicules de classe ouverte 4RM et ouverte 2RM, il est permis de remplacer les vitres latérales par du Lexan d'épaisseur semblable ou plus grande que l'originale. Toutefois, le compétiteur doit montrer, à la satisfaction de l'inspecteur technique, que ce matériau sera installé de telle façon que les compétiteurs pourront sortir par ces fenêtres ou qu'une aide extérieure pourra pénétrer dans l'habitacle.
- 12.3.10 Garde-boue
- Les garde-boue sont obligatoires sur toutes les roues arrière et les roues motrices.
- 12.3.11 Carburant, réservoirs de carburant et conduits
- 12.3.11.1 Seuls les carburants sans plomb sont permis. Les carburants avec plomb et les additifs au plomb sont strictement interdits.
- 12.3.11.2 L'usage d'une plaque ou d'un bouclier résistant au carburant et au feu est exigé entre l'habitacle et l'endroit où le réservoir à essence est installé.
- 12.3.11.3 Le réservoir de carburant d'origine peut être remplacé seulement par un réservoir de sécurité approuvé par la FIA ou SFI à condition que:
- (a) Le réservoir de carburant d'origine soit retiré.

- (b) Le réservoir de sécurité soit convenablement aéré du compartiment où il est installé à l'extérieur du véhicule.
- (c) L'ouverture de remplissage de carburant d'origine soit scellée, si elle n'est pas utilisée pour le réservoir de sécurité.
- (d) Si le réservoir de sécurité et son ouverture de remplissage sont placés dans le coffre à bagages, il doit y avoir un orifice permettant la sortie du carburant renversé dans le coffre.
- (e) Dans le cas où les réservoirs de sécurité sont installés dans l'habitacle des véhicules, tels que dans le cas des variantes Hatchback, l'article 12.3.11.2, ci-dessus, s'applique si l'orifice de remplissage du réservoir de sécurité est situé dans l'habitacle.

12.3.11.4 Les réservoirs supplémentaires sont interdits.

12.3.11.5 Si les conduits de carburant sont détournés à travers l'habitacle, ils devront se conformer aux normes suivantes:

- (a) Ils devront incorporer un blindage métallique. (Si le blindage n'est pas à l'extérieur du conduit, le compétiteur doit présenter un échantillon vérifiable à l'inspection.)
- (b) Ils devront avoir une norme minimale de 200 psi. Si le fabricant fait passer les conduits de carburant à travers l'habitacle, il est recommandé de faire en sorte qu'ils soient conformes avec le présent article.

12.3.11.6 Les pompes à essence devront être isolées du pilote/copilote par une cloison étanche de métal à l'épreuve du feu.

12.3.11.7 Toutes les pompes à essence ne doivent fonctionner que lorsque le moteur est en marche, sauf durant le démarrage.

12.3.12 Sièges et points de montage des sièges

12.3.12.1 Sièges:

- (a) L'utilisation de sièges à dossier rabattable et de sièges d'origine est interdite.
- (b) Tous les sièges des occupants doivent être homologués par la FIA (normes 8855-1999 ou 8862-2009), et non modifiés.
- (c) Il est recommandé de remplacer les sièges après 5 ans à partir de la date de fabrication. Les sièges âgés de plus de 10 ans après la date de fabrication du fabricant devront être remplacés.

12.3.12.2 Points de montage des sièges :

- (a) Les sièges doivent être solidement fixés au plancher du véhicule de façon à empêcher le siège de bouger en cas d'accident. À compter du 1^{er} juin 2011, tous les sièges doivent être installés selon les normes FIA, Annexe J, article 253 et article 16, Sièges, points d'ancrage et supports. Les points de montage peuvent être entièrement soudés au lieu d'être ancrés par des écrous et des boulons.
- (b) Les véhicules dont le carnet de bord a été émis avant le 1^{er} juin 2011 ou qui nécessitent des points d'ancrage différents doivent être approuvés par le directeur.

12.3.13 Anneaux de remorquage

Des anneaux de remorquage seront fixés à l'avant et à l'arrière du véhicule et peints en jaune, rouge ou orange.

12.3.14 Éléments non assujettis

Tous les éléments qui pourraient être dangereux s'ils sont mal assujettis doivent être fermement retenus.

12.3.15 Panneaux de portières

Les panneaux internes des portières doivent fournir une protection contre les bordures en métal.

12.3.16 Filin de remorquage

Tous les véhicules doivent transporter un filin de remorquage ou un treuil muni d'un câble. Toutes les parties du filin de remorquage doivent être placées dans le véhicule de compétition en permanence lorsque le filin n'est pas utilisé.

12.3.17 Toits

Les toits ouvrants en métal et les garnitures de toit doivent être fixées en position fermée. Les toits ouvrants et les garnitures de toit de tout autre matériau doivent être remplacés par une pièce de métal et fixés en position fermée. L'ouvrage final doit être au moins aussi solide que le toit permanent.

12.3.18 Systèmes passifs et coussins gonflables

Les coussins gonflables et éléments associés doivent être enlevés ou désactivés pendant les épreuves de classement, pour ainsi éviter le risque de déploiement accidentel du système de coussins gonflables. Il est recommandé que les systèmes passifs de retenue soient mis hors d'état.

12.3.19 Garde au sol

Toutes les parties du véhicule, à l'exception des pneus, doivent avoir une garde au sol d'au moins 5,0 cm, lorsque mesurée sur une surface plate.

12.3.20 Verrouillage électrique des portières

Pour toutes les classes, il est recommandé que le verrouillage électrique des portières soit mis hors d'état et remplacé par un mécanisme manuel.

12.3.21 Verrouillage du volant

Pour toutes les classes, il est recommandé que le système de verrouillage du volant soit mis hors d'état.

12.3.22 Caméra et ancrages de caméra

Les ancrages de caméra et leur système de fixation au véhicule doivent être d'une conception sécuritaire qui empêche les compétiteurs de frapper quelque partie de l'ancrage. De plus, la caméra doit être fixée à au moins deux points différents et ces fixations ne doivent être ni élastiques, ni de plastique.

12.3.23 Coupe-Harnais

Un ou plusieurs coupe-harnais doivent être transportés dans le véhicule et installés à portée de main tant du pilote que du copilote, lorsqu'ils sont attachés dans leur siège. Les coupe-harnais doivent être conçus spécifiquement à cet effet.

12.3.24 Chaque véhicule doit transporter un ou deux casse-glace à portée de main du pilote et du copilote lorsqu'ils portent leur harnais. Le casse-glace doit pouvoir casser le pare-brise ou la glace latérale pour leur permettre de sortir du véhicule, et doit être bien arrimé dans l'habitacle.

12.3.25 Trousse anti-déversement

Tous les véhicules de compétition doivent transporter une trousse anti-déversement composée d'au moins 2 tampons absorbants de 15" x 19" (standard) et un tube absorbant les hydrocarbures de 3" x 48" dans un sac de plastique épais et refermable.

12.4 Prescriptions générales

12.4.1 Carrosserie

12.4.1.1 La carrosserie doit être intacte de tout dommage visible ou perforation provoquée par la corrosion qui pourrait diminuer la bonne apparence du véhicule.

12.4.1.2 La forme générale et l'emplacement des pare-chocs ne peuvent être changés.

12.4.1.3 Les couvercles ou les garnitures d'origine des phares avant ne peuvent pas être retirés.

12.4.1.4 La grille du radiateur d'origine ne peut pas être retirée.

12.4.1.5 Si les garnitures extérieures d'origine sont retirées, tous les trous ainsi laissés doivent être complètement bouchés.

12.4.1.6 La peinture doit être complète et d'apparence propre. Une peinture d'apprêt n'est pas acceptable.

12.4.1.7 Les noms du pilote et du copilote doivent être affichés soit sur les ailes avant ou sur les vitres latérales arrière tel qu'indiqué dans le diagramme. Le drapeau national ou provincial de chaque compétiteur doit figurer à côté de son nom.

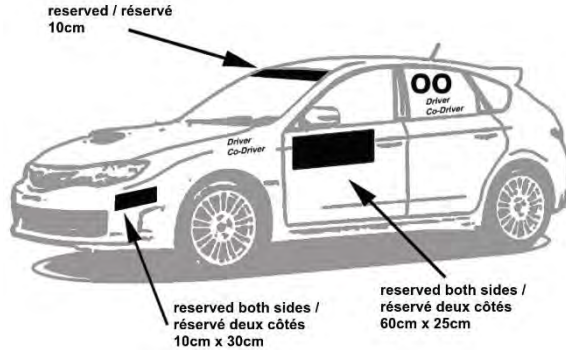
Lorsque les noms des pilotes apparaissent sur les vitres arrière latérales, les lettres du nom du pilote doivent être blanches, 5 cm de haut en majuscules et minuscules, en caractères Helvetica gras. La taille des lettres du nom du copilote doit être identique à celle du nom du pilote.

Lorsque le nom des compétiteurs est affiché sur les ailes avant, les lettres doivent être d'une couleur contrastante à celle de la carrosserie, et respecter les exigences typographiques ci-dessus.

12.4.1.8 Une bande de 10 cm dans la partie supérieure du pare-brise est réservée à CARS et à ses commanditaires. Aucune autre publicité n'est permise ailleurs sur le pare-brise. Les compétiteurs ont le

choix d'installer une bande noire opaque sur les 10 cm du haut du pare-brise. La bannière du commanditaire est installée sur ce fond de couleur.

- 12.4.1.9 Une surface de 60 cm sur 25 cm, commençant immédiatement sous la ligne de caisse et à partir de l'avant de la porte, est réservée exclusivement à l'installation des autocollants de portières de CARS.
- 12.4.1.10 Une surface de 30cm sur 10cm sur le pare-chocs avant ou le bas de l'aile est réservée à CARS et à ces commanditaires. S'il n'y a pas assez de place sur le pare-chocs avant ou le bas de l'aile pour identifier le commanditaire, il faudra alors réserver un espace d'égale surface sur l'arête des deux ailes. De plus, aucune identification de commanditaire concurrent ne peut être affichée à l'avant, sous la ligne du capot (ou sur les ailes avant, si c'est la surface choisie).



12.4.2 Lumières

- 12.4.2.1 Les phares d'origine ne peuvent pas être changés ou retirés. Cependant, le choix du verre protecteur, du réflecteur et des ampoules est libre, à condition qu'il soit conforme aux normes des autorités gouvernementales locales.
- 12.4.2.2 Est considéré un phare tout élément qui projette un rayon de lumière vers l'avant (feu de croisement, phare à longue portée, antibrouillard). Des phares auxiliaires peuvent être montés, à condition que leur nombre soit pair. Ces phares ne peuvent être montés que dans les pare-chocs, la grille du radiateur ou la partie avant de la carrosserie, à condition que les ouvertures nécessaires dans ce cas soient complètement bouchées par le montage des phares.
- 12.4.2.3 Il doit être possible d'éteindre tous les phares de route et auxiliaires au moyen d'un interrupteur unique, qui doit laisser les feux de croisement fonctionnels.
- 12.4.2.4 Il ne doit pas être possible d'actionner des phares antibrouillard sans actionner les feux de position et les feux rouges arrière.
- 12.4.2.5 Des feux auxiliaires de marche arrière peuvent être montés. Ils peuvent être encastrés à l'arrière de la carrosserie si nécessaire.
- 12.4.2.6 Tous les feux de recul ne doivent pouvoir s'allumer qu'en utilisant la marche arrière.
- 12.4.2.7 Il n'est pas permis de placer un système pouvant affecter le fonctionnement normal des feux témoins de freinage.
- 12.4.2.8 L'installation d'un projecteur mobile est interdite.

12.4.3 Pneus à crampons

- 12.4.3.1 Les pneus à crampons seront acceptés lors de rallyes d'hiver dans les juridictions qui permettent l'usage de pneus à crampons si le Règlement particulier de l'événement le précise. Dans les rallyes qui présentent un volet national et un volet régional en même temps, le Règlement particulier devra préciser l'usage de crampons pour chaque volet.
- 12.4.3.2 Il est permis d'utiliser les pneus dont les crampons sont installés au moment de leur fabrication, comme le Nokian Hakkapeliitta 8, et qui sont approuvés par le DOT pour usage sur la voie publique. Ces pneus doivent conserver sans modification aucune le nombre et le genre de crampons installés par le fabricant.

FOUR STAR MOTORSPORTS



photo courtesy Keith Townsend

Over 50 North American Rally Wins &
Over 25 North American Rally Championship Wins!

RALLY TIRE SPECIALISTS

@4starmotorsport



Authorized
PIRELLI
Motorsport Tire Distributor

MAXXIS

YOKOHAMA



K

Gravel

Universal Application.
Dry, Damp/Wet.
Asymetric Design.



KM

Gravel

Severe Conditions.
Exceptional Mileage.
Asymetric Design.



R19

Gravel

Universal Application.
Reinforced Sidewall.
Budget Friendly.



A034

Snow & Ice

Winter Conditions.
2 Compound Surface.
Excellent Braking,
Cornering & Acceleration.

* Available tire sizes from 14" - 18"



visit our website for specials and promotional items

www.fourstarmotorsports.com

fourstar@fourstarmotorsports.com

toll free: 1-866-877-1733 tel: 905-877-1733

345 Guelph St., Georgetown, On., Canada, L7G 4B6

Il incombe à l'inscripteur de fournir la documentation appropriée sur le nombre et le genre de crampons pour ce pneu.

12.4.3.3 Les pneus dont les crampons ont été installés après leur fabrication, peuvent aussi être utilisés pourvu qu'ils respectent les conditions suivantes:

- Les crampons ne peuvent dépasser la surface du pneu de plus de 3,5 mm, et répondre aux spécifications du Tire Stud Manufacturers Index (TSMI) pour les dimensions 12, 13, 15 ou 16 (voir l'annexe TSMI). Le crampon comportera un renflement unique à la base, un corps cylindrique et une pointe au carbure dont le diamètre maximum fait 2,5 mm.
- Les crampons doivent être posés dans des pneus DOT que le fabricant considère aptes à recevoir des crampons et qui sont produits avec des trous moulés, expressément conçus pour retenir les crampons.
- Chaque pneu ne peut compter plus de 130 crampons quelle que soit la grandeur du pneu.
- Il est permis d'utiliser de l'adhésif pour fixer le crampon dans le pneu.
- Les crampons sont permis dans toutes les classes.

12.4.3.4 Les chaînes et autres systèmes attachés au pneu ou insérés dans le pneu sont interdits.

12.4.3.5 Toutes infractions à ces articles sur les pneus à crampons sont inscrites au 17.2 et, dans les cas où l'infraction est intentionnelle, au 7.9(c).



www.brunowessel.com

12.4.4 Système d'échappement

12.4.4.1 La limite maximum permise pour le bruit provenant du tuyau d'échappement dans un parcours de liaison sera de 94 dbA mesuré à une distance de 3 mètres (10 pieds).

12.4.4.2 La limite maximum permise pour le bruit provenant du tuyau d'échappement, le véhicule stationnaire avec le moteur tournant à 3500 tours/minute, est de 86dbA mesuré à une distance de 15 mètres (49 pieds).

12.4.4.3 À moins qu'un véhicule ait été légalement immatriculé au Canada avant que la loi exige un convertisseur catalytique, le compétiteur doit conserver ou faire installer sur son véhicule un convertisseur catalytique. (Il incombe au compétiteur de faire la preuve que son véhicule n'est pas tenue de posséder un convertisseur catalytique. Cette preuve doit être acheminée au directeur technique de CARS, qui annexera une exonération au carnet de bord du véhicule.)

12.4.5 Documentation

La documentation suivante restera dans le véhicule en tout temps:

- Enregistrement du véhicule.
- La preuve de l'assurance de responsabilité civile couvrant le véhicule inscrit.

12.4.6 Numéros de compétition

Tous les véhicules participant à des rallyes de performance doivent être identifiés par cinq jeux de numéros: un pour la bannière de pare-brise côté copilote, un pour chaque portière avant et un de chaque côté de la lunette. Voir le diagramme. Ces numéros pourront être achetés lors de l'inscription.

12.4.7 Véhicules U.S.

Les véhicules enregistrés dans n'importe quel état des États-Unis d'Amérique et dont le pilote court avec un Permis de compétition CARS (voir 11.1.10) seront acceptés pourvu qu'ils soient conformes aux règlements de rallye de l'ARA/RANASA en vigueur. Les candidats dont les véhicules sont engagés sous ce règlement doivent pouvoir produire à la demande des officiels de CARS ou de l'événement, une copie du Règlement de rallye concerné. Le fait de ne pas pouvoir produire ces règlements peut entraîner l'évaluation du véhicule d'après les Règlements de CARS.

Les véhicules américains inscrits à des rallyes canadiens seront classés selon le règlement de CARS. Les véhicules américains non conformes aux règlements de classe CARS pourront compétitionner mais ne seront pas éligibles à des points de championnat. Toutefois, les compétiteurs utilisant ces véhicules pourront monter sur le podium et seront éligibles aux bourses de soutien.

12.4.8 Éligibilité des véhicules

L'éligibilité est limitée aux véhicules basés sur des voitures et camions légers à carrosserie fermée et immatriculés pour la route. Les véhicules non basés sur des véhicules de production, à partir d'une structure tubulaire ou une construction en caisson sont explicitement interdits.

12.4.9 Recouvrement des pneus

La carrosserie doit couvrir pleinement les pneus lorsqu'on les regarde d'en haut.

12.4.10 L'installation de matériel de détection de radar est interdite

12.5 Classe Ouverte 4RM

12.5.1 Définition

Tout véhicule à traction intégrale ou 4RM qui satisfait aux exigences des articles 12.1 à 12.4 et 12.5.2 à 12.5.8. Ceci comprend les véhicules de série ou de production limitée, fortement modifiés au-delà de ce qui est permis en classe, production 4RM. L'innovation, et les modifications, dans le respect du règlement, sont encouragées, y compris la modification de véhicules 2RM production en véhicules de rallye 4RM.

12.5.1.1 Véhicules FIA

- (a) Les véhicules qui sont conformes au règlement original de la FIA pour le Groupe A, excluant les World Rally Cars (Les exemples comprennent les classes R4 et R5) seront admis en classe ouverte 4RM et pourront marquer des points au championnat canadien, pourvu que ces véhicules FIA soient conformes aux exigences de ce véhicule en matière d'entraînement, de suspension, de direction, de freins, d'éléments aérodynamiques et de poids et aux exigences suivantes:
 - 12.1 à 12.4, 12.5.2, 12.5.4 à 12.5.7
 - 12.5.3 & 12.5.8. Utiliser l'homologation pour la classe du véhicule
- (b) Les World Rally Cars et les voitures FIA modifiées pourront compétitionner en classe Ouverte 4RM et compter des points dans le Championnat canadien de rallye, pourvu que ces véhicules FIA satisfassent l'homologation pour ce véhicule en matière d'entraînement, de suspension, de direction, de freins, d'éléments aérodynamiques et de poids et soit conforme à :
 - 12.1 à 12.4, 12.5.2, 12.5.4 à 12.5.7
 - Le moindre de 12.5.3.1 ou la dimension de bride permise,
 - Le moindre de 12.5.3.2 ou la surpression maximale permise,
 - Le plus grand de 12.5.8 ou le poids homologué.
- (c) Les véhicules FIA modifiés qui ne sont pas conformes à leur classe FIA en matière d'entraînement, de suspension, de direction, de freins, d'éléments aérodynamiques et de poids mais qui sont conformes aux règlements de la classe 4RMO de CARS pourront compétitionner dans les rallyes de CARS et seront éligibles aux points du Championnat canadien de rallye
- (d) Les véhicules FIA qui sont conformes à leur classe FIA mais qui ne sont pas conformes aux règlements de la classe 4RMO de CARS, selon les articles 12.5.1.1 (a) ou (b) pourront compétitionner dans les rallyes du Championnat canadien de rallye. Les compétiteurs

utilisant ces voitures ne seront pas éligibles aux points, ni aux programmes de soutien, ni aux podiums du Championnat canadien de rallye.

Les documents d'homologation de tout véhicule FIA devront être disponibles à l'inspection technique.

12.5.2 Moteur

Le choix du moteur est libre, mais il doit être dérivé de ceux offerts par le fabricant du véhicule.

12.5.2.1 Cylindrée

- La cylindrée maximale pour les moteurs suralimentés est de 2500 cc.
- La cylindrée maximale pour les moteurs atmosphériques est de 4000 cc.

Les moteurs rotatifs n'ont droit qu'à deux rotors identiques.

12.5.3 Restrictions en matière de turbos et de compresseurs (superchargers)

12.5.3.1 Bride de restriction

Les moteurs suralimentés doivent avoir une entrée d'air au turbo d'un diamètre de 34 mm ou moins. Si le turbo est muni d'une entrée plus grande, une bride de restriction doit être installée. Elle devra avoir une largeur minimale (parallèle à la direction du courant d'air) de trois (3) mm et être située à moins de 50 mm de l'arête externe des pales du turbo.

Si un véhicule est équipé de deux turbos, la surface totale des deux brides ne peut dépasser la surface de la bride susmentionnée. Les compétiteurs doivent avoir installé un mécanisme qui permet de sceller le turbo avec de la broche et le sceau de CARS. Lorsque la broche et le sceau seront en place, il devra être impossible d'accéder à la bride du turbo sans enlever cette broche et ce sceau. Le sceau et la broche ne pourront être installés qu'après un examen détaillé de la bride de restriction, et, sans le sceau en place, les compétiteurs doivent être prêts à défaire le turbo pour permettre de vérifier la conformité au règlement ci-dessus.

12.5.3.2 Limite de surpression Note : Le règlement qui suit est présentement suspendu. Vérifier les bulletins 2020 pour connaître quand il sera réactivé. Cependant, la limite de surpression (boost) de 1,5 bar est toujours requise.

Une soupape de surpression est un mécanisme spécifique au Championnat qui limite la pression du turbo et qui est obligatoire pour tous les pilotes dont le facteur de vitesse est de 70 ou plus. La soupape de surpression, en conjonction avec la bride de restriction, sert à limiter la performance des moteurs suralimentés. Il s'agit d'une soupape mécanique très précise qui ouvre le collecteur à une pression déterminée, limitant ainsi la pression maximale disponible.

Lorsqu'il atteint un facteur de vitesse de 70, le pilote est responsable de faire installer dans sa voiture une soupape de surpression dans les trois mois qui suivent le rallye où il a atteint ce facteur de vitesse.

Pour les pilotes qui n'ont pas encore de facteur de vitesse CRC :

- (a) Les pilotes qui ont déjà eu un facteur de vitesse CRC >70 devront installer une soupape de surpression.
- (b) Les pilotes relevant d'autres autorités sportives ou championnats seront évalués par le directeur du CRC d'après leur historique de performance pour déterminer s'ils doivent installer une soupape de surpression dans leur voiture.

La surpression est limitée à 2,5 bar absolu (1,5 bar de surpression nominale) en utilisant une soupape de surpression inviolable, spécifique au championnat, installée à l'entrée du conduit, en aval du turbo. La soupape de surpression doit être clairement visible lorsque le capot est ouvert. Le numéro de pièce de la soupape est CARS – XXX, où XXX représente le numéro de série de la soupape.

Toute altération de la soupape de surpression pourra entraîner l'exclusion et d'autres sanctions possibles.

On pourra se procurer la bague de montage chez divers fournisseurs (liste à venir) ou le compétiteur pourra la fabriquer selon les dessins suivants. Toutefois, le diamètre intérieur de la bague devra être de 32mm. La bague de montage sera installée directement sur le tuyau d'arrivée de telle façon que tout l'air poussé devra passer par la bague de montage et la soupape de surpression.

12.5.4 Carrosserie

- 12.5.4.1 À l'exception des articles 12.5.4.2, la modification, le renfort, la substitution, l'addition, ou le retrait d'éléments et de pièces sont autorisés sans restriction.
- 12.5.4.2 Les éléments extérieurs (c.-à-d. ce qui fait son aérodynamisme) doivent être visuellement similaires à l'original. À l'exception des portières et du toit, les éléments de carrosserie à montage facile peuvent être faits d'un matériau autre. Les piliers A et B doivent rester intacts. Le plancher d'origine et le pare-feu doivent être conservés et ne peuvent être modifiés que dans la mesure nécessaire pour permettre l'installation d'autres pièces permises. Il est permis d'installer des trappes montées sur le toit, des élargisseurs d'aile, de modifier des pare-chocs avant et arrière et d'installer des ailerons. Toutefois, les ailerons ne doivent pas dépasser la largeur maximale de la carrosserie du véhicule.
- 12.5.5 Éléments mécaniques
- Les freins, le carburateur/injection, la transmission, la suspension, le refroidissant, le type et le rapport d'entraînement final, l'embrayage, le plateau d'embrayage et la poulie sont libres.
- 12.5.6 Contrôles électroniques
- Aucun type de contrôle électronique, de quelque forme que ce soit, n'est permis pour les composantes suivantes : la suspension, le freinage, l'embrayage et le changement de vitesses, et les différentiels avant et arrière. Il est permis d'installer un système simple de coupure du moteur lors d'un changement de vitesses activé mécaniquement.
- 12.5.7 Mécanisme séquentiel de changement de vitesse
- L'utilisation d'un mécanisme séquentiel de changement de vitesse manuel et sans assistance, est permise.
- 12.5.8 Poids
- Le poids minimum de la voiture est fixé à 1318 kg (2900 lbs).
- Il s'agit du poids véritable du véhicule, sans fluide consommable, sans pilote, ni copilote, ni leur équipement et avec un seul pneu de secours. Si le véhicule transporte deux pneus de secours, le deuxième pneu doit être retiré avant la pesée. Jamais au cours d'un rallye, un véhicule ne pourra peser moins que le poids minimum. Il est permis d'utiliser du lest fixé de façon sécuritaire pour compléter le poids du véhicule. En cas de controverse au cours de la pesée, tout l'équipement du pilote et du copilote devra être retiré du véhicule.
- 12.6 **Classe Ouverte 2RM**
- 12.6.1 Définition
- Tout véhicule 2RM qui satisfait aux exigences des articles RNR 12.1 à 12.4 et 12.6.2 à 12.6.6. Ceci comprend les véhicules de série ou de production limitée, fortement modifiés au-delà de ce qui est permis en classe production 2RM. L'innovation et les modifications—dans le respect du règlement—sont encouragées.
- 12.6.1.1 Véhicules FIA
- (a) Les véhicules conformes aux exigences de leur homologation originale FIA pour les véhicules de rallye Groupe A 2RM dans une classe FIA 2RM peuvent compétitionner et compter des points au Championnat canadien de rallye, pourvu que ces véhicules FIA respectent l'homologation de ce véhicule en matière d'entraînement, de suspension, de direction, de freins, d'éléments aérodynamiques et de poids et soient conformes à :
 - As 12.1 à 12.4 et 12.6.4 à 12.6.6
 - As 12.6.2 & 12.6.3 Utiliser l'homologation pour cette classe de véhicule.
 - (b) Les véhicules FIA modifiés qui ne sont pas conformes à leur classe FIA en matière d'entraînement, de suspension, de direction, de freins, d'éléments aérodynamiques et de poids, mais qui sont conformes aux règlements de la classe 2RMO de CARS, pourront compétitionner et compter des points dans les rallyes du Championnat canadien de rallye.
 - (c) Les véhicules FIA qui sont conformes à leur classe FIA mais qui ne sont pas conformes aux règlements de la classe 2RMO de CARS, selon l'article 12.6.1.1 (a), pourront compétitionner dans les rallyes de CARS. Les compétiteurs utilisant ces véhicules ne seront pas éligibles aux points du Championnat canadien de rallye, ni aux programmes de soutien, ni aux podiums.
- Les documents d'homologation de ces véhicules FIA devront être disponibles à l'inspection technique.
- 12.6.2 Moteur et poids

Le moteur est sans restriction, mais doit être dérivé des produits offerts par le fabricant du véhicule.

Le poids officiel du véhicule est son vrai poids, sans carburant, ni pilote, ni copilote, ni leur équipement personnel. En cas de désaccord durant la pesée, l'équipement complet du pilote et du copilote sera retiré, y compris leurs casques.

Les écouteurs hors casque, les outils, les pièces de secours, y compris les pneus et les roues, et le matériel de captation du championnat resteront dans le véhicule. Jamais au cours du rallye, un véhicule ne pourra peser moins que le poids minimum officiel cité dans ce règlement. Il est permis d'utiliser des poids arrimés sécuritairement pour atteindre le poids minimum du véhicule.

12.6.2.1 Cylindrée et poids

Le véhicule doit répondre aux normes de poids suivantes, selon sa cylindrée et l'utilisation de la suralimentations.

Moteurs atmosphériques

- Jusqu'à 4000cc – aucun poids minimum
- La cylindrée maximum pour un moteur atmosphérique est de 4000cc.

Moteurs suralimentés

- Avec bride selon l'article 12.6.3, jusqu'à 2000cc – aucun poids minimum
- Avec bride selon l'article 12.6.3, de 2001cc to 2500cc – poids minimum de 1136kg (2500lbs)
- Suralimentation interdite sur les moteurs de plus de 2500cc
- Sans bride, jusqu'à 2500cc – poids minimum de 1318kg (2900lbs).

Moteurs rotatifs

- Les moteurs rotatifs n'ont droit qu'à deux rotors identiques. Aucun poids minimum.

12.6.3 Restrictions en matière de turbos et de superchargers

Les moteurs suralimentés bridés doivent avoir une entrée d'air au turbo d'un diamètre de 32 mm ou moins.

Si le turbo est muni d'une entrée plus grande, une bride de restriction doit être installée. Elle devra avoir une largeur minimale (parallèle à la direction du courant d'air) de trois (3) mm et être située à moins de 50 mm de l'arête externe des pales du turbo.

Si un véhicule est équipé de deux turbos, la surface totale des deux brides ne peut dépasser la surface de la bride susmentionnée. Les compétiteurs doivent avoir installé un mécanisme qui permet de sceller le turbo avec de la broche et le sceau de CARS. Lorsque la broche et le sceau seront en place, il devra être impossible d'accéder à la bride du turbo sans enlever cette broche et ce sceau. Le sceau et la broche ne pourront être installés qu'après un examen détaillé de la bride de restriction, et, sans le sceau en place, les compétiteurs doivent être prêts à défaire le turbo pour permettre de vérifier la conformité au règlement ci-dessus.

12.6.4 Carrosserie

12.6.4.1 À l'exception des articles 12.6.4.2, la modification, le renfort, la substitution, l'addition, ou le retrait d'éléments et de pièces sont autorisés sans restriction, à condition que le véhicule soit conforme aux règlements généraux et de sécurité.

12.6.4.2 Les éléments extérieurs (c.-à-d. ce qui fait son aérodynamisme) doivent être visuellement similaires à l'original. À l'exception des portières et du toit, les éléments de carrosserie à montage facile peuvent être faits d'un matériau autre. Les piliers A et B doivent rester intacts. Le plancher d'origine et le pare-feu doivent être conservés et ne peuvent être modifiés que dans la mesure nécessaire pour permettre l'installation d'autres pièces permises. Des trappes montées sur le toit sont permises.

12.6.5 Éléments mécaniques

Les freins, le carburateur/injection, la transmission, la suspension, le refroidissant, le type et le rapport d'entraînement final, l'embrayage, le plateau d'embrayage et la poulie sont libres.

12.6.6 Contrôles électroniques

Aucun type de contrôle électronique, de quelque forme que ce soit, n'est permis pour les composantes suivantes : la suspension, le freinage, l'embrayage et le changement de vitesses, et les différentiels avant et arrière. Il est permis d'installer un système simple de coupure du moteur lors d'un changement de vitesses activé mécaniquement.

- 12.6.6.1 L'utilisation d'un mécanisme séquentiel de changement de vitesse manuel et sans assistance, est permise.

12.7 Classe production 4RM

12.7.1 Définition

Ce sont les véhicules disponibles à travers les canaux de distribution normaux au Canada et/ou aux États-Unis, ayant subi des modifications limitées de façon à les rendre plus aptes à la compétition, en matière de sécurité et de fiabilité. Les modifications, à moins d'être expressément permises aux articles 12.7.2 à 12.7.15, sont interdites. En ce qui concerne les modifications apportées au véhicule, le compétiteur doit prouver lui-même que ces modifications respectent le règlement. Il doit donc apporter toute réglementation afférente à l'inspection technique.

12.7.1.1 Production minimale ou importations

Il doit y avoir eu un minimum de 100 unités de la marque et du modèle spécifiques, ainsi que d'une année modèle spécifique, disponibles à la vente au Canada ou 1000 unités aux États-Unis. Disponible à la vente signifie qu'il s'agit d'un véhicule neuf destiné au marché nord-américain et vendu par le fabricant dans son réseau de concessionnaires au Canada et/ou aux États-Unis.

12.7.1.2 Fabricant d'équipement d'origine

L'échange de pièces et composantes d'origine d'un même modèle et d'une même génération, destinées aux marchés canadien et américain, est permise, en vertu des articles 12.2.2, 12.2.3 et 12.2.5.

Seules des pièces d'origine, en vertu de l'article 12.2.4, sont permises.

12.7.1.3 Tolérances

L'usinage des pièces doit être fait selon les normes du fabricant et selon les tolérances spécifiées.

12.7.2 Moteur

12.7.2.1 Suralésage

Le suralésage, en vue d'utiliser des pistons plus gros, est interdit, à moins qu'il soit conforme aux spécifications d'origine du fabricant, et qu'on utilise les pistons d'origine spécifiés par le fabricant.

12.7.2.2 Supports de moteur

Les supports de moteur sont libres.

12.7.2.3 Cylindrée

- La cylindrée maximale pour un moteur atmosphérique est de 4000 cc.
- Un maximum de 2500 cc est permis, pour les moteurs suralimentés.
- Les moteurs rotatifs n'ont droit qu'à deux rotors identiques. Le suralésage et modifications des lumières (Peripheral porting) et la suralimentation sont interdits.

12.7.3 Restrictions en matière de turbos et de superchargers

Le turbo et le compresseur d'alimentation doivent faire partie de l'équipement d'origine non modifié sur le modèle soumis.

12.7.3.1 Bride de restriction

Les moteurs suralimentés doivent avoir une entrée d'air au turbo d'un diamètre de 32 mm ou moins. Si le turbo est muni d'une entrée plus grande, une bride de restriction doit être installée. Elle devra avoir une largeur minimale (parallèle à la direction du courant d'air) de trois (3) mm et être située à moins de 50 mm de l'arête externe des pales du turbo.

Si un véhicule est équipé de deux turbos, la surface totale des deux brides ne peut dépasser la surface de la bride susmentionnée. Les compétiteurs doivent avoir installé un mécanisme qui permet de sceller le turbo avec de la broche et le sceau de CARS. Lorsque la broche et le sceau seront en place, il devra être impossible d'accéder à la bride du turbo sans enlever cette broche et ce sceau. Le sceau et la broche ne pourront être installés qu'après un examen détaillé de la bride de restriction, et, sans le sceau en place, les compétiteurs doivent être prêts à défaire le turbo pour permettre de vérifier la conformité au règlement ci-dessus.

- 12.7.3.2 Limite de surpression Note : Le règlement qui suit est présentement suspendu. Vérifier les bulletins 2020 pour connaître quand il sera réactivé. Cependant, la limite de surpression (boost) de 1,5 bar est toujours requise

Une soupape de surpression est un mécanisme spécifique au Championnat qui limite la pression du turbo et qui est obligatoire pour tous les pilotes dont le facteur de vitesse est de 70 ou plus. La soupape de surpression, en conjonction avec la bride de restriction, sert à limiter la performance des moteurs suralimentés. Il s'agit d'une soupape mécanique très précise qui ouvre le collecteur à une pression déterminée, limitant ainsi la pression maximale disponible.

Lorsqu'il atteint un facteur de vitesse de 70, le pilote est responsable de faire installer dans sa voiture une soupape de surpression dans les trois mois qui suivent le rallye où il a atteint ce facteur de vitesse.

La surpression est limitée à 2,5 bar absolu (1,5 bar de surpression nominale) en utilisant une soupape de surpression inviolable, spécifique au championnat, installée à l'entrée du conduit, en aval du turbo. La soupape de surpression doit être clairement visible lorsque le capot est ouvert. Le numéro de pièce de la soupape est CARS – XXX, où XXX représente le numéro de série de la soupape.

Toute altération de la soupape de surpression pourra entraîner l'exclusion et d'autres sanctions possibles.

On pourra se procurer la bague de montage chez divers fournisseurs (liste à venir) ou le compétiteur pourra la fabriquer selon les dessins suivants. Toutefois, le diamètre intérieur de la bague devra être de 32 mm. La bague de montage sera installée directement sur le tuyau d'arrivée de telle façon que tout l'air poussé devra passer par la bague de montage et la soupape de surpression.

12.7.4 Carrosserie

La réduction de poids et la modification des pièces et composantes ORIGINALES sont permises selon la liste ci-dessous.

- L'habitacle (y compris le tableau de bord et les éléments qui en font partie en tout ou en partie) peut être modifié pour s'ajuster à la cage de protection.
- Les carpettes, coussinage, doublures, etc. peuvent être enlevés ou modifiés.
- Les ceintures de sécurité habituelles peuvent être enlevées.
- La porte du compartiment à gants peut être retirée ou remplacée.
- Il est permis de souder le châssis.
- La banquette arrière peut être enlevée.
- Les garnitures latérales, de toit, de portière, de pilier et arrières peuvent être enlevées ou modifiées (voir 12.3.15).
- L'éclairage intérieur peut être enlevé ou modifié.
- Des trappes montées sur le toit sont permises.
- La console centrale peut être enlevée ou modifiée.
- Les couvercles et boucliers thermiques peuvent être enlevés.

12.7.5 Éléments mécaniques

12.7.5.1 Les éléments suivants sont libres:

- Les amortisseurs
- Les ressorts
- L'embrayage, le plateau d'embrayage et le volant d'inertie sont libres

12.7.5.2 Il est permis d'ajouter un différentiel à glissement limité mécanique.

12.7.5.3 Les freins sont libres, mais les éléments suivants doivent être d'origine :

- Le pédalier (la pédale de frein, sa localisation, son montage et son mode d'activation d'origine)
- Les points d'ancrage des étriers
- Un nombre de maîtres-cylindres égal au nombre d'origine
- Les circuits hydrauliques doubles.

- 12.7.5.4 La pompe de l'ABS, le filage et les contrôles électroniques peuvent être enlevés.
- 12.7.5.5 Les étriers et les disques de frein sont libres.
- 12.7.5.6 Un maître-cylindre supplémentaire pour le frein à main hydraulique est permis.
- 12.7.5.7 La suspension doit conserver ses points d'attache et sa géométrie d'origine. Les modifications suivantes sont permises :
- Les jambes de force ajustables par le haut, pourvu que leur point d'ancrage supérieur soit à moins de 20 mm du point d'ancrage de la suspension d'origine
 - Le renforcement des points d'appui sur le châssis, au moyen de plaques
 - L'ajout de barres anti-rapprochement
 - L'utilisation de coussinets et de barres stabilisatrices d'autres fabricants
 - Le renforcement des bras de suspension d'origine.
- 12.7.5.8 Transmissions
- Toute transmission normalement installée par le fabricant pour le modèle et la génération soumis peut être utilisée.
- 12.7.6 Contrôles électroniques
- 12.7.6.1 Généralités
- Hormis l'unité de contrôle électronique et le contrôleur du différentiel central, seuls des systèmes de gestion électroniques d'origine, qui utilisent les systèmes de contrôle et les capteurs d'origine, sont permis.
- 12.7.6.2 Unité de contrôle électronique
- L'unité de contrôle électronique est libre. Les contrôles d'allumage et de retard sont permis pourvu qu'ils soient disponibles en monte d'origine.
- 12.7.7 Poids minimal
- Le poids minimum du véhicule est son poids original déterminé par le fabricant, ou 1409kg (3100lbs) si le compétiteur n'a pas la preuve du poids original. Il s'agit du poids véritable du véhicule, sans fluide consommable, sans pilote, ni copilote, ni leur équipement, et avec un seul pneu de secours. S'il y a deux pneus de secours dans la voiture, le deuxième doit être enlevé avant la pesée. En cas de controverse au cours de la pesée, tout l'équipement du pilote et du copilote, devra être retiré du véhicule.
- En aucun moment au cours d'un rallye, un véhicule ne pourra peser moins que le poids minimum. Il est permis d'utiliser du lest fixé de façon sécuritaire pour compléter le poids du véhicule
- 12.7.8 Système d'alimentation
- Le(s) carburateur(s) ou système d'injection normalement installé par le fabricant doit être d'origine sur le modèle soumis. La gestion électronique de l'injection de carburant est libre, conformément à l'article 12.7.6.2. Les éléments qui contrôlent la quantité de carburant entrant dans le moteur peuvent être modifiés, mais non ceux qui contrôlent le volume d'air.
- 12.7.8.1 Refroidisseur intermédiaire (intercooler)
- Les refroidisseurs intermédiaires doivent être d'origine ou de norme équivalente et installés à leur emplacement original.
- 12.7.8.2 Boîtier et filtre à air
- Le boîtier du filtre à air et le filtre à air sont libres. Tout l'air qui parvient au moteur doit passer par le filtre à air.
- 12.7.9 Échappement
- Le système d'échappement est libre pourvu qu'on conserve le collecteur d'échappement standard. Les tuyaux doivent évacuer derrière le pilote et à l'extérieur du véhicule. Un convertisseur catalytique fonctionnel doit être conservé ou installé.
- 12.7.10 Réservoirs de sécurité et conduits de carburant
- Il est permis de remplacer le réservoir de carburant d'origine par un réservoir de sécurité ne dépassant pas la capacité du réservoir d'origine ou 70 litres (15 gallons), selon la capacité la plus élevée. L'emplacement

est libre. L'installation de ces réservoirs doit être conforme à l'article 12.3.11.3. Il est permis de détourner les conduits de carburant, conformément à l'article 12.3.11.5.

12.7.11 Équipement électrique

12.7.11.1 Batterie et alternateur.

La batterie et l'alternateur d'origine peuvent être remplacés par d'autres unités commerciales pour automobiles, de capacité égale ou supérieure. L'emplacement et la marque sont libres.

12.7.11.2 Éléments d'éclairage.

Il est permis d'ajouter des phares, pourvu qu'ils soient conformes à l'article 12.4.2.

12.7.12 Roues

Le diamètre et la largeur des roues sont libres (voir 12.4.9).

12.7.13 Système de refroidissement

Le système de refroidissement est libre mais doit rester à son emplacement d'origine. Des refroidisseurs d'huile peuvent être ajoutés.

12.7.14 Accessoires supplémentaires

Les accessoires supplémentaires sont autorisés sans restriction pourvu qu'ils n'influencent d'aucune façon le comportement ni l'apparence du véhicule. Ces accessoires traitent de l'esthétique ou du confort intérieur (éclairage, chauffage, radio, etc.) ou permettent un pilotage plus facile ou plus sûr du véhicule (extra liquide de lave-glace, etc.) pourvu qu'ils n'affectent, même indirectement, la performance du moteur, du volant, de la transmission, de la tenue de route ou de la manœuvrabilité du véhicule. Les points suivants sont permis:

- Le changement et l'installation de vis et de boulons verrouillables.
- L'installation de cadrans indicateurs supplémentaires.
- Le changement du klaxon ou l'installation d'un autre à la disposition du copilote, si l'on veut.
- Des relais supplémentaires, des commutateurs, du filage, des fusibles et des coupe-circuits peuvent être ajoutés au système électrique.
- Le câble d'accélérateur d'origine peut être remplacé par un autre, qu'il soit ou non offert par le fabricant.
- Le compartiment à bagages peut être adapté pour transporter plus commodément l'équipement (des courroies pour retenir une boîte à outils ou une roue de secours supplémentaire, etc.). L'emplacement et le système d'attache de la roue de secours d'origine peuvent être modifiés et les mini-pneus de secours peuvent être enlevés.
- Les bouchons de réservoir peuvent être verrouillés de n'importe quelle façon.
- Le volant est libre.
- Il est permis d'ajouter des pièces pour protéger le carter, la transmission, le réservoir de carburant et tous les conduits de liquides.
- Les systèmes de régulateur de vitesse peuvent être enlevés.
- Les systèmes antivol peuvent être enlevés.
- On peut enlever n'importe quelle pièce du système de climatisation et les pièces connexes.
- Il est permis d'enlever les mécanismes de lève-glace électrique et de les remplacer par des lève-glaces manuels. Il est aussi permis d'enlever les mécanismes de commande du toit ouvrant.
- Il est permis d'enlever les systèmes radio/stéréo d'origine.

12.7.15 Produits consommables

Il est permis de remplacer les pièces mécaniques telles que filtres à huile, filtres à air, bougies, courroies, etc., par d'autres équivalant aux produits d'origine. La plage de chaleur de la bougie est libre.

12.8 Classe production 2RM

12.8.1 Définition

Ce sont les véhicules disponibles à travers les canaux de distribution normaux au Canada et/ou aux États-Unis, ayant subi des modifications limitées de façon à les rendre plus aptes à la compétition, en matière de sécurité et de fiabilité. Les modifications, à moins d'être expressément permises aux articles 12.8.2 à 12.8.15, sont interdites. En ce qui concerne les modifications apportées au véhicule, le compétiteur doit prouver lui-même que ces modifications respectent le règlement. Il doit donc apporter toute réglementation afférente à l'inspection technique.

12.8.1.1 Production minimum ou importation

Il doit y avoir eu un minimum de 100 unités de la marque et du modèle spécifiques, ainsi que d'une année-modèle spécifique, disponibles à la vente au Canada ou 1 000 unités aux États-Unis. Disponible à la vente signifie qu'il s'agit d'un véhicule neuf destiné au marché nord-américain et vendu par le fabricant dans son réseau de concessionnaires au Canada et/ou aux États-Unis.

12.8.1.2 Équipement d'origine

L'échange de pièces et composantes d'origine d'un même modèle et d'une même génération destinée aux marchés canadien et américain, est permise, en vertu des articles 12.2.2, 12.2.3 et 12.2.5.

Seules des pièces d'origine, en vertu de l'article 12.2.4, sont permises.

12.8.1.3 Tolérances

L'usinage des pièces doit être fait selon les normes du fabricant et selon les tolérances spécifiées.

12.8.2 Moteur

12.8.2.1 Suralésage

Le suralésage, en vue d'utiliser des pistons plus gros, est interdit, à moins qu'il soit conforme aux spécifications d'origine du fabricant, et qu'on utilise les pistons d'origine spécifiés par le fabricant.

12.8.2.2 Supports de moteur

Les supports de moteur sont libres.

12.8.2.3 Cylindrée

La cylindrée maximale pour un moteur atmosphérique est de 4000 cc.

Un maximum de 2500 cc est permis pour les moteurs suralimentés.

Les moteurs rotatifs n'ont droit qu'à deux rotors identiques. Le suralésage est interdit.

12.8.3 Restrictions en matière de turbos et de compresseurs

Le turbo et le compresseur d'alimentation doivent faire partie de l'équipement d'origine non modifié sur le modèle soumis.

12.8.3.1 Bride de restriction

Les moteurs suralimentés doivent avoir une entrée d'air au turbo d'un diamètre de 32 mm ou moins. Si le turbo est muni d'une entrée plus grande, une bride de restriction doit être installée. Elle devra avoir une épaisseur minimale (parallèle à la direction du courant d'air) de trois (3) mm et être située à moins de 50 mm des pales du turbo.

Si un véhicule est équipé de deux turbos, la surface totale des deux brides ne peut dépasser la surface de la bride susmentionnée. Les compétiteurs doivent avoir installé un mécanisme qui permet de sceller le turbo avec de la broche et le sceau de CARS. Lorsque la broche et le sceau seront en place, il devra être impossible d'accéder à la bride du turbo sans enlever cette broche et ce sceau. Le sceau et la broche ne pourront être installés qu'après un examen détaillé de la bride de restriction, et, sans le sceau en place, les compétiteurs doivent être prêts à défaire le turbo pour permettre de vérifier la conformité au règlement ci-dessus.

12.8.4 Carrosserie

La réduction de poids et la modification des pièces et composantes ORIGINALES est permise, selon la liste ci-dessous :

- L'habitacle (y compris le tableau de bord et les éléments qui en font partie en tout ou en partie peut être modifié pour s'ajuster à la cage de protection.
- Les carpettes, coussinage, doublures, etc. peuvent être enlevés ou modifiés.
- Les ceintures de sécurité habituelles peuvent être enlevées.
- La porte du compartiment à gants peut être retirée ou remplacée.
- Il est permis de souder le châssis.
- La banquette arrière peut être enlevée.
- Les garnitures latérales, de toit, de portière, de pilier et arrière peuvent être enlevées ou modifiées (voir 12.3.15).
- L'éclairage intérieur peut être enlevé ou modifié.
- Des trappes montées sur le toit sont permises.

- La console centrale peut être enlevée ou modifiée.
- Les couvercles et boucliers thermiques peuvent être enlevés.

12.8.5 Éléments mécaniques

12.8.5.1 Les éléments suivants sont libres :

- les amortisseurs
- les ressorts
- l'embrayage, le plateau d'embrayage et le volant d'inertie.

12.8.5.2 Il est permis d'ajouter un différentiel à glissement limité mécanique.

12.8.5.3 Les freins sont libres, mais les éléments suivants doivent être d'origine :

- le pédalier (la pédale de frein, son emplacement, son montage et son mode d'activation d'origine)
- les points d'ancrage des étriers
- un nombre de maîtres-cylindres égal au nombre d'origine
- les circuits hydrauliques doubles.

12.8.5.4 La pompe de l'ABS, le filage et les contrôles électroniques peuvent être enlevés.

12.8.5.5 Les étriers et les disques de frein sont libres.

12.8.5.6 Un maître-cylindre supplémentaire pour le frein à main hydraulique est permis.

12.8.5.7 La suspension doit conserver ses points d'attache et sa géométrie d'origine. Les modifications suivantes sont permises :

- les jambes de force ajustables par le haut, pourvu que leur point d'ancrage supérieur soit à moins de 20 mm du point d'ancrage de la suspension d'origine
- le renforcement des points d'appui sur le châssis, au moyen de plaques
- l'ajout de barres anti-rapprochement
- l'utilisation de coussinets et de barres stabilisatrices d'autres fabricants
- le renforcement des bras de suspension d'origine.

12.8.5.8 Transmissions

On peut utiliser toute transmission normalement installée par le fabricant pour un modèle et une génération donnée.

12.8.6 Contrôles électroniques

12.8.6.1 Généralités

Seuls des systèmes de gestion électroniques d'origine, qui utilisent les systèmes de contrôle et les capteurs d'origine, sont permis.

12.8.6.2 Unité de contrôle électronique

L'unité de contrôle électronique est libre. Le contrôle d'allumage et de retard est permis pourvu qu'il soit disponible en monte d'origine.

12.8.7 Poids minimum

Il n'y a pas de poids minimum.

12.8.8 Système d'alimentation

Le(s) carburateur(s) ou système d'injection normalement installé par le fabricant doit être d'origine sur le modèle soumis. La gestion électronique de l'injection de carburant est libre, conformément à l'article 12.7.6.2. Les éléments qui contrôlent la quantité de carburant entrant dans le moteur peuvent être modifiés, mais non ceux qui contrôlent le volume d'air.

12.8.8.1 Surpression

Pour les moteurs suralimentés, la surpression est libre.

12.8.8.2 Refroidisseur intermédiaire (intercooler)

Les refroidisseurs intermédiaires doivent être d'origine ou de norme équivalente et installés à leur emplacement original.

12.8.8.3 Boîtier et filtre à air

Le boîtier du filtre à air et le filtre à air sont libres. Tout l'air qui parvient au moteur doit passer par le filtre à air.

12.8.9 Échappement

Le système d'échappement est libre pourvu qu'on conserve le collecteur d'échappement standard. Les tuyaux doivent évacuer derrière le pilote et à l'extérieur du véhicule. Un convertisseur catalytique fonctionnel doit être conservé ou installé.

12.8.10 Réservoirs de sécurité et conduits de carburant

Il est permis de remplacer le réservoir de carburant d'origine par un réservoir de sécurité ne dépassant pas la capacité du réservoir d'origine ou 70 litres selon la capacité la plus élevée. L'emplacement est libre. L'installation de ces réservoirs doit être conforme à l'article 12.3.11.3. Il est permis de détourner les conduits de carburant, conformément à l'article 12.3.11.5.

12.8.11 Équipement électrique

12.8.11.1 Batterie et alternateur

La batterie et l'alternateur d'origine peuvent être remplacés par d'autres unités commerciales pour automobiles, de capacité égale ou supérieure. L'emplacement et la marque sont libres.

12.8.11.2 Éléments d'éclairage

Il est permis d'ajouter des phares, pourvu qu'ils soient conformes à l'article 12.4.2.

12.8.12 Roues

Le diamètre et la largeur des roues sont libres (voir 12.4.9).

12.8.13 Système de refroidissement

Le système de refroidissement est libre, mais doit rester à son emplacement d'origine. Des refroidisseurs d'huile peuvent être ajoutés.

12.8.14 Accessoires supplémentaires

Les accessoires supplémentaires sont autorisés sans restriction pourvu qu'ils n'influencent d'aucune façon le comportement ni l'apparence de la voiture. Ces accessoires traitent de l'esthétique ou du confort intérieur (éclairage, chauffage, radio, etc.) ou permettent un pilotage plus facile ou plus sûr de la voiture (liquide de lave-glace supplémentaire, etc.) pourvu qu'ils n'affectent, même indirectement, la performance du moteur, du volant, de la transmission, de la tenue de route ou de la manœuvrabilité du véhicule. Les points suivants sont permis :

- Le changement et l'installation de vis et de boulons verrouillables.
- L'installation de cadrans indicateurs supplémentaires.
- Le changement du klaxon ou l'installation d'un autre à la disposition du copilote, si l'on veut.
- Des relais supplémentaires, des commutateurs, du filage, des fusibles et des coupe-circuits peuvent être ajoutés au système électrique.
- Le câble d'accélérateur d'origine peut être remplacé par un autre, qu'il soit ou non offert par le fabricant.
- Le compartiment à bagages peut être adapté pour transporter plus commodément l'équipement (des courroies pour retenir une boîte à outils ou une roue de secours supplémentaire, etc.). L'emplacement et le système d'attache de la roue de secours d'origine peuvent être modifiés et les mini-pneus de secours peuvent être enlevés.
- Les bouchons de réservoir peuvent être verrouillés de n'importe quelle façon.
- Le volant est libre.
- Il est permis d'ajouter des pièces pour protéger le carter, la transmission, le réservoir de carburant et tous les conduits de liquides.
- Les systèmes de régulateur de vitesse peuvent être enlevés.
- Les systèmes antivol peuvent être enlevés.
- On peut enlever n'importe quelle pièce du système de climatisation et les pièces connexes.
- Il est permis d'enlever les mécanismes de lave-glace électrique et de les remplacer par des lave-glace manuels. Il est aussi permis d'enlever les mécanismes de commande du toit ouvrant.
- Il est permis d'enlever les systèmes radio/stéréo d'origine.

12.8.15 Produits consommables

Il est permis de remplacer les pièces mécaniques telles que filtres à huile, filtres à air, bougies, courroies, etc., par d'autres équivalant aux produits d'origine. La plage de chaleur de la bougie est libre.

12.9 Carnet de bord des véhicules

12.9.1 CARS émettra un carnet de bord pour chaque véhicule de rallye. Le carnet de bord devra accompagner le véhicule, même en cas de changement d'inscripteur. CARS reste propriétaire du carnet de bord d'un véhicule que CARS pourra reprendre si le véhicule n'est pas conforme aux normes de sécurité de CARS.

12.9.2 Un seul carnet de bord sera émis pour chaque véhicule (autre que par le biais de continuité ou par remplacement) et la possession de deux carnets de bord distincts pour un véhicule à un moment donné sera considérée une infraction au Règlement Sportif National.

12.9.3 Le directeur technique de CARS tiendra à jour un registre national des carnets de bord. Tous les carnets de bord de CARS auront un numéro d'identification unique.

12.9.4 On pourra émettre un carnet de bord pour une nouvelle voiture de rallye ou pour remplacer ou prolonger un carnet de bord, selon ce qui suit :

12.9.4.1 Une nouvelle voiture de rallye

- (a) Avant de repeindre la voiture, le constructeur ou propriétaire devra demander à son directeur régional de CARS d'inspecter une première fois les éléments complètement installés, y compris la cage de protection, les glissières de sièges, la structure monocoque, etc.
- (b) Le directeur régional de CARS verra à faire inspecter la voiture par un inspecteur désigné par CARS, dont la facture sera payée par le constructeur ou propriétaire.
- (c) Lorsque l'inspection sera entièrement satisfaisante, l'inspecteur désigné par CARS signera l'inspection initiale dans le carnet de bord de CARS.
- (d) Après avoir vérifié le rapport d'inspection initiale, le directeur technique de CARS assignera un numéro d'identification de carnet de bord CARS au véhicule.
- (e) Avant de participer à un premier rallye, ou lors du premier rallye après l'inspection initiale approuvée par l'inspecteur désigné par CARS, la voiture fera l'objet d'une inspection finale qui comprendra :
 - L'inspection avec tous les éléments mobiles et les consommables pour vérifier leur conformité au RNR.
 - L'inspection pour vérifier la conformité de classe selon la section 12 du RNR.
- (f) Après une inspection finale entièrement satisfaisante, l'inspecteur désigné par CARS apposera les divers autocollants CARS sur la cage de protection et signera l'inspection finale dans le carnet de bord de CARS.
- (g) Le véhicule sera approuvé pour la compétition, sujet à l'inspection technique de l'événement.

12.9.4.2 Remplacement ou prolongement de carnet de bord

- (a) Si le propriétaire du véhicule perd le carnet de bord, il devra en demander un autre à son directeur régional.
- (b) Si le cahier de bord est plein, le propriétaire du véhicule devra demander un carnet de prolongement à son directeur régional.
- (c) Dans les deux cas, le directeur régional communiquera la demande au directeur technique de CARS.

12.9.5 Inspection pour l'émission d'un carnet de bord

12.9.5.1 Inspection initiale

Une inspection initiale est nécessaire pour l'émission d'un « Rapport initial en vue d'obtenir un carnet de bord de CARS », dont le formulaire est disponible en ligne au <https://carsrally.ca/fr/documents/competitors/>

12.9.5.2 Inspection finale

Une inspection finale comprenant la vérification des éléments du point 12.9.4.1(e) ci-haut, ainsi que les points suivants :

- La couleur du véhicule,
- Le genre de moteur et le nombre de cylindres,
- La cylindrée,
- Moteur atmosphérique, suralimenté ou superchargers,
- Dimension de la bride de restriction du turbo,
- Soupape de surpression nécessaire,

- Motricité,
- Éclairage,
- Klaxon,
- Coupe-circuit principal,
- Coupe-circuit de la pompe à essence,
- Preuve d'équipement permis,
- Type de sièges, leur installation et date de péremption,
- Type de ceintures de sécurité, leur installation et date de péremption,
- Type d'extincteur, son installation et date de péremption,
- Classe de compétition approuvée : O4RM, P4RM, O2RM, P2RM,
- Photos du véhicule

12.9.6 Mise à jour d'un carnet de bord

On doit inscrire une description complète du véhicule dans les endroits prévus. Tout changement de propriétaire doit être inscrit dans les endroits prévus. Le propriétaire est responsable de soumettre tout changement au véhicule tel que photos, couleurs, changement de catégorie, etc., dans un délai raisonnable.

12.9.7 Utilisation du carnet de bord durant un rallye

12.9.7.1 Inspection technique

Les inspecteurs techniques doivent utiliser le « Formulaire d'inspection technique », disponible en ligne au <https://carsrally.ca/fr/documents/organizers/>.

12.9.7.2 À chaque événement, le carnet de bord doit être remis au responsable de l'inspection technique avec la signature du pilote/inscripteur inscrite à l'endroit approprié pour cet événement.

12.9.7.3 Durant l'inspection technique, toutes les anomalies seront notées par le responsable. À la fin de l'inspection technique, le responsable de l'inspection remettra tous les carnets de bord au commissaire principal.

12.9.7.4 Si un véhicule fait l'objet d'un protêt au cours d'un événement, les résultats de ce protêt seront notés au carnet de bord par un commissaire.

12.9.7.5 Si, durant un événement, le véhicule est impliqué dans un accident, ou est endommagé suite à une déficience mécanique, le dommage sera noté au carnet de bord par l'inspecteur technique ou son remplaçant désigné.

12.9.7.6 Il est de la responsabilité de l'inscripteur de reprendre son carnet de bord à la fin du rallye. Dans certains rallyes, il peut être nécessaire de conserver le carnet de bord dans la voiture durant le rallye. Dans ce cas, il faudra remettre le carnet de bord aux officiels lors du dernier CHM pour que les remarques des commissaires y soient inscrites.

12.9.7.7 Les carnets de bord de la SCCA/ARA/~~RA~~/NASA seront acceptés à tous les rallyes de CARS.

12.9.7.8 Le fait de ne pas présenter le carnet de bord du véhicule à l'inspection technique entraînera une amende de 25 \$ qui devra être acquittée au complet avant que l'inscripteur fautif soit autorisé à prendre le départ.

13. ORGANISATION DES RALLYES DE PERFORMANCE

13.1 Définitions et règlements généraux

13.1.1 Les épreuves de classement sont des sections du rallye ayant pour but de tester l'habileté du pilote ainsi que la performance et la manœuvrabilité du véhicule. Elles sont soumises aux conditions suivantes:

13.1.1.1 Elles doivent être identifiées dans le cahier de route avec la distance entre le contrôle horaire de départ, le contrôle de départ (la ligne de départ), le contrôle de fin (la ligne d'arrivée ou "flying finish") et le contrôle d'arrivée.

13.1.1.2 Les compétiteurs partent à des minutes différentes. Les cinq premiers pilotes au départ d'une spéciale d'un rallye du Championnat canadien de rallye (ou tous les pilotes de FV >85, s'ils sont plus de cinq à prendre le départ), disposeront d'une minute supplémentaire d'intervalle; c'est-à-dire 2 minutes d'intervalle, si le rallye a été calculé à une minute d'intervalle, ou 3 minutes si le rallye a été calculé à deux minutes d'intervalle. Les compétiteurs qui prennent un nouveau départ seront insérés après les cinq premiers. Toutefois, l'organisateur devra augmenter le nombre de compétiteurs recevant une minute additionnelle d'écart lorsqu'un pilote de FV >85 prend un nouveau départ et est réinséré en 6e place et suivantes dans l'ordre de départ.

Au cas où plus de cinq pilotes doivent recevoir une minute additionnelle, l'organisateur doit avertir les chefs de spéciale et les contrôleurs de départ que cette nouvelle mesure est en place jusqu'à la fin du rallye. NOTE : le fait qu'un contrôleur omette de donner cet intervalle supplémentaire ne sera pas matière à demande. (Les organisateurs d'événements régionaux peuvent choisir d'appliquer ce règlement avec l'approbation de leur directeur régional.)

Dans le cas des super spéciales, les organisateurs peuvent choisir un ordre de départ particulier ou des intervalles de départ différents, pourvu qu'ils aient été approuvés par le directeur du championnat national, dans le cas d'événements du Championnat canadien de rallye, ou par le directeur régional, dans le cas d'événements régionaux. Par ailleurs, de tels changements devront être inscrits au Règlement particulier de l'épreuve.

13.1.1.3 Toutes les intersections dans une épreuve de classement doivent être surveillées.

13.1.1.4 Le parcours doit être aménagé (de préférence au moyen de barrières et de flèches) de sorte que le trajet exact puisse être suivi et aucun raccourci ne puisse être pris.

13.1.1.5 Il est recommandé que tous les départs d'épreuves de classement se fassent sur terrain plat ou en descente sur les 150 premiers mètres.

13.1.2 L'autorisation de tenir chacune des épreuves de classement doit être obtenue par écrit, des autorités pertinentes.

13.1.3 L'assurance doit être obtenue par l'intermédiaire du bureau national de CARS.

13.1.4 Avant que tout compétiteur soit autorisé à prendre le départ dans une épreuve de classement, les conditions suivantes devraient être remplies et assurées jusqu'à ce que toutes les véhicules en compétition aient terminé l'épreuve ou aient déclaré forfait:

13.1.4.1 La communication devrait être établie et maintenue entre les contrôles de départ et d'arrivée.

13.1.4.2 Le parcours devrait être dégagé et gardé fermé à tous les non-participants.

13.1.4.3 Un véhicule de premiers soins complètement équipé dirigé par un personnel détenteur au moins d'un certificat senior de l'Ambulance Saint-Jean devrait être présent, ou disponible sur demande, en tout temps. Il est recommandé d'avoir un médecin de garde.

13.1.4.4 Tous les véhicules en compétition dans des rallyes nationaux doivent être équipés d'un appareil de géolocalisation qui indique la localisation du véhicule et son état pendant les spéciales.

13.1.4.5 Dans des rallyes nationaux, un système de chronométrage électronique devra être utilisé pour mesurer le temps passé en spéciale. Un système de relève sera aussi obligatoire.

13.2 Choix du parcours

13.2.1 Idéalement, la vitesse moyenne du compétiteur le plus rapide doit être inférieure à 120 km/h. Si une vitesse moyenne de 120 km/h ou plus est atteinte dans une spéciale, il faut alors revoir le déroulement de la spéciale et obtenir l'approbation de CARS pour repasser dans cette spéciale à l'avenir comme stipulé ci-dessous. Toutefois, toute spéciale dont la vitesse moyenne atteint ou dépasse 132 km/h (120 + 10%), ne pourra être utilisée dans les années ultérieures. (Toute spéciale disputée sur un circuit conçu pour la course automobile n'est pas soumise à ces restrictions.)

Toute spéciale qui dépasse une vitesse moyenne de 120 km/h doit être réévaluée par CARS afin de déterminer si cette spéciale peut être encore utilisée à l'avenir. Cette réévaluation comprend l'examen physique de la spéciale, la possibilité de modifier la structure de la spéciale, de même que la possibilité d'accepter, à l'avenir, une moyenne supérieure à 120 km/h pour cette spéciale. Selon les résultats de cette évaluation, CARS pourrait accorder un statut particulier à cette spéciale pour les années à venir.

- 13.2.2 Tout chemin d'épreuve de classement doit être choisi de façon à éviter de nuire ou de créer des inconvénients à toute personne non liée au rallye, à moins que les autorités ayant droit de regard sur ce chemin aient donné leur accord.

De plus, tout chemin d'épreuves de classement choisi ne doit desservir des résidences ou des bâtiments qui pourraient être frappés par un véhicule de rallye durant la compétition, à moins que des précautions aient été prises pour protéger ces bâtiments (par ex., des barrières de béton assez éloignées des bâtiments pour prévenir tout contact avec le bâtiment). ~~L'idée de ce règlement est d'éviter de concevoir une épreuve de classement dans une zone urbaine.~~

- 13.2.3 L'usage de sauts naturels pour attirer les spectateurs doit comprendre des précautions pour protéger les spectateurs et les bâtiments autour du saut. Il faut aussi porter attention à la zone d'atterrissage et à la possibilité d'une perte de contrôle. Les sauts artificiels ou construits sont interdits à moins qu'une échappatoire non pénalisante soit aménagée et offre au pilote le choix de prendre le saut ou non.

- ~~13.2.3~~ 13.2.4 On ne peut faire circuler les véhicules à contre-rallye sur les routes de campagne sinueuses.

- ~~13.2.4~~ 13.2.5 Les organisateurs doivent aviser les autorités policières du parcours général du rallye et de l'heure approximative du passage des compétiteurs sur ces routes.

- ~~13.2.6~~ 13.2.6 Chaque étape d'un rallye devra compter au moins un arrêt de service, sauf la dernière étape. Tous arrêts de service devront être d'une durée d'au moins 20 minutes.

- ~~13.2.6~~ 13.2.7 Les ravitaillements doivent être situés de façon que les véhicules de compétition n'utilisent pas plus de 54 l de carburant (60 l moins une marge de 10 %), basé sur une consommation de 0,75 l par km de spéciale et de 0,25 l par km de liaison. Le ravitaillement doit se faire à la fin d'un arrêt de service, mais on peut prévoir des ravitaillements supplémentaires pour satisfaire cette exigence.

- ~~13.2.7~~ 13.2.8 Le nombre maximum d'étapes dans un rallye sera limité à 3 étapes dans un rallye d'un jour, et de 4 étapes dans un rallye sur deux jours.

13.3 Instructions

- 13.3.1 Toutes les instructions données aux compétiteurs et qui définissent le parcours ou le chronométrage doivent être transmises par écrit.

- 13.3.2 Sauf dans le cas où l'organisateur a été autorisé par le conseil de CARS à suivre les dispositions générales de la FIA, le cahier de route:

- (a) ne peut être remis aux compétiteurs qu'au début ou à la fin d'une étape;
- (b) doit contenir l'ensemble des instructions d'une ou de plusieurs étapes.

- 13.3.3 Un objet de nature permanente, spécifique et facilement identifiable, doit être décrit dans les instructions comme un point de vérification de l'odomètre. Cette vérification doit avoir une distance minimale de 10 km. Le parcours précédant la vérification de l'odomètre doit être défini dans les instructions de façon à pouvoir s'y retrouver sans avoir recours à une distance précise. Aucun contrôle ne peut être placé dans la zone de vérification de l'odomètre, sauf les contrôles d'observation (voir article 16.7, ci-dessous). Une vérification d'odomètre doit être fournie pour chaque étape lorsqu'un véhicule et/ou un étalonnage d'odomètre différent ont été utilisés pour établir les distances des instructions de parcours.

- 13.3.4 Les distances doivent être établies à plus ou moins 2 % par rapport au kilométrage officiel.

- 13.3.5 Tous les compétiteurs doivent recevoir des cahiers de route identiques.

- 13.3.6 Lorsque le rallye est de type "à l'aveugle", les cahiers de route ne doivent pas être remis trop à l'avance, pour éviter que les compétiteurs ne s'entraînent sur une partie de la route, sauf pour la vérification de l'odomètre. Cependant, le cahier de route doit être disponible au moins trois heures avant le départ du premier véhicule.

- 13.3.7 Les emplacements des aires de repos, de ravitaillement et de repas ainsi que l'arrivée doivent être mentionnés dans le cahier de route.

- 13.3.8 Les numéros de téléphone des hôpitaux de la région, de médecins, de la police, et de services de remorquage, ainsi que celui du quartier général du rallye, doivent être mentionnés dans le cahier de route.

- 13.3.9 Tous les organisateurs de rallye doivent fournir des cahiers de route avec les instructions présentées dans l'un des deux formats standards suivants:

- (a) Les pages doivent être numérotées dans le coin supérieur droit.
- (b) Le départ de chaque épreuve de classement doit toujours être au début d'une nouvelle page.
- (c) Le temps de la première voiture doit être donné pour chaque contrôle identifié dans le cahier de route.
- (d) Lorsque l'organisateur souhaite produire un cahier de route traditionnel, un maximum de 10 instructions doit être présenté sur chaque page faisant 21,5 cm sur 29 cm de hauteur. Il est recommandé que la distance entre la dernière instruction d'une page et la première de la page suivante, soit d'au moins 0,5 km dans une épreuve de classement.

Pour les rallyes avec reconnaissances ou avec notes de parcours fournies par l'organisateur et lorsque l'organisateur souhaite produire un cahier de route de format plus petit (pages de 14 cm x 21,5 cm), on ne mettra pas plus de 6 instructions par page. Il est suggéré que la distance de parcours entre la première instruction de la deuxième page ou des pages suivantes ne soit pas moindre que 0,5 km de la dernière instruction de la page précédente.

Pour tous les cahiers de routes fournis par l'organisateur, la couverture à l'endos du cahier doit être un "OK/Croix Rouge" de plein format avec la Croix Rouge sur la page extérieure. De plus, la dernière page du cahier de route doit contenir le document CARS « Outil d'évaluation de commotion possible » (Pour le cahier de petit format, la couverture arrière doit être pliée de sorte que, une fois assemblée, la couverture puisse être facilement ouverte à sa pleine grandeur.)

- (e) La page doit présenter des colonnes verticales de gauche à droite contenant au moins le temps écoulé entre des points spécifiques, la distance cumulative à partir d'une section ou d'un départ d'étape, la distance non cumulative entre les instructions, un diagramme en tulipe, et autres informations utiles (tel que signalisation visible, etc.). (Voir Diagrammes.)
- (f) Le texte sera en caractères noirs nets sur papier contrasté avec des instructions de spéciales imprimées sur du papier blanc.
- (g) S'il y a une route en circuit fermé dans le rallye, une carte du parcours doit alors être fournie.

- 13.3.10 Les organisateurs doivent indiquer la limite de vitesse légale sur le parcours de liaison, à la sortie de la spéciale. Cette information sera inscrite dans la colonne d'informations supplémentaires.

- 13.3.11 Le temps minimum alloué pour toute section de liaison sera le temps demandé pour couvrir la section à 20% au-dessous de la limite de vitesse affichée, plus trois minutes ou un total de cinq minutes, selon l'éventualité la plus longue. Si la section de liaison inclut une zone de ravitaillement, 5 minutes additionnelles doivent être incluses.

- 13.3.12 Les organisateurs peuvent utiliser le radar ou d'autres moyens pour contrôler la vitesse dans les liaisons. Les pénalités sont décrites en 17.2. Les organisateurs auront recours à des contrôles d'observation pour informer les équipages d'un excès de vitesse.

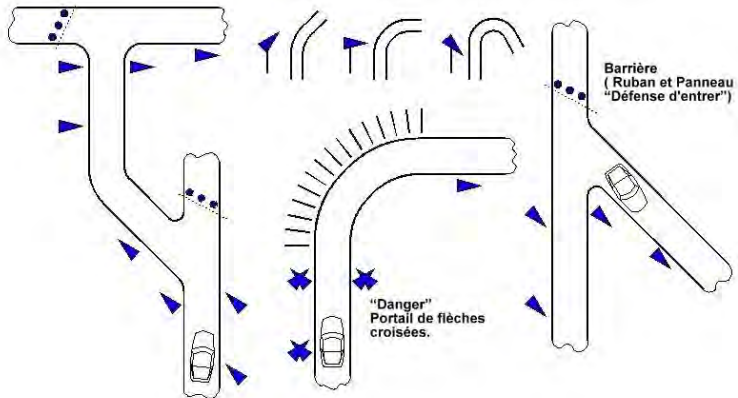
- 13.3.13 Les organisateurs qui désirent utiliser des notes de parcours fournies par l'organisateur doivent demander l'approbation du conseil de CARS par l'entremise du Directeur de CARS de la région hôte. La demande devrait inclure la méthode de préparation et le nom de l'auteur des notes avant que soit publié le règlement particulier de l'événement. (Voir 19.2.16) Là où les circonstances le permettent, les organisateurs d'événements employant des notes de parcours sont encouragés à planifier un passage de familiarisation pour permettre aux compétiteurs de se familiariser avec ces notes et de relater avec le parcours utilisé.

13.4 Fléchage

Les doubles et les triples dangers, doivent être fléchés. Du fléchage additionnel peut être utilisé à la discrétion de l'organisateur. Cependant, si le fléchage est utilisé, le système devrait être conforme à ce qui suit:

- 13.4.1 Une grande flèche d'avertissement avancé est placée en avant d'une intersection. Elle est généralement placée à environ 100 mètres avant l'intersection, mais la distance peut être allongée si les vitesses d'approche sont très grandes, ou diminuée s'il y a 2 intersections rapprochées.
- 13.4.2 Deux grandes flèches sont placées à une intersection pour former un portail. Elles seront normalement, mais pas nécessairement, placées à l'approche de l'intersection, tel qu'illustré sur les croquis ci-joints. Le point important est que le portail de flèches soit facilement visible pour le pilote.
- 13.4.3 Une petite flèche verticale devra être placée après l'intersection pour confirmer la bonne route. Les petites flèches peuvent aussi être utilisées seules pour indiquer "vers l'avant" aux intersections où il pourrait y avoir risque que le compétiteur puisse prendre la mauvaise direction.

- 13.4.4 Les routes qui ne seront pas utilisées doivent être bloquées ou contrôlées aussi sûrement et complètement que possible. Une affiche "ENTRÉE INTERDITE" et, si possible, un ruban en plastique devraient être placés en travers de la route.
- 13.4.5 Des affiches annonçant des dangers devraient être placées de 50 à 100 mètres avant le danger.
- 13.4.6 Les angles des flèches d'avertissement et des flèches en portail devraient indiquer l'angle de l'intersection ou du virage, comme l'indique le croquis, mais en utilisant un angle parmi les trois principaux. La flèche avancée devra être placée sur le côté de la route opposé à la direction du virage.



13.5 Chicanes

- 13.5.1 L'utilisation de chicanes artificielles est permise en rallye.
- 13.5.2 Les chicanes pourront être de deux types:
- (a) à obstacle unique, conçu pour obliger les compétiteurs à quitter la route puis y revenir, pourra être utilisé dans un giratoire ou à un croisement.
 - (b) à obstacle multiples, conçu pour obliger les compétiteurs à zigzaguer entre ces éléments sans quitter la route.
- 13.5.3 Les chicanes seront surveillées par des contrôleurs qui seront considérés juges de fait pour déterminer si un compétiteur a heurté un élément de la chicane ou non.
- 13.5.4 L'ouverture d'une chicane devra toujours être à droite de façon que le premier obstacle de la chicane soit du côté gauche du véhicule. Si une chicane est composée de plusieurs obstacles, ils devront être en nombre pair.
- 13.5.5 La pénalité pour heurter un élément de chicane se calcule selon l'article 17.2.
- 13.5.6 Des panneaux de signalisation doivent être placés de 50 à 100 mètres avant une chicane, tel que stipulé à l'article 13.5, des deux côtés de la route, et la distance entre les flèches et la chicane, ainsi que le nombre d'obstacles composant la chicane doivent être indiqués tant dans le cahier de route que dans les notes fournies.
- ### 13.6 Reconnaissance
- 13.6.1 Dans un rallye national (ou dans un rallye régional où le règlement du championnat régional le permet), les reconnaissances à deux passages seront offertes à tous les compétiteurs inscrits. Il n'est pas obligatoire de participer aux reconnaissances. L'horaire de reconnaissance peut être déterminé dans le règlement particulier ou dans un document séparé envoyé aux inscripteurs au moins sept (7) jours avant l'ouverture des inscriptions. L'Organisateur déterminera cet horaire en indiquant à quel moment chaque épreuve de classement est ouverte à la reconnaissance. La reconnaissance est interdite en dehors de l'horaire prévu.
- Note : En cas de Force majeure (par ex., météo, conditions routières, chemins bloqués, etc.), et qu'il est impossible de tenir une reconnaissance à deux passages, ce sera à l'Organisateur de décider si la spéciale sera utilisée dans le rallye.
- 13.6.2 La reconnaissance est interdite en dehors des heures prévues.

- 13.6.3 L'organisateur peut, dans certaines circonstances, recourir au système de convoi où des véhicules officiels roulent devant le premier véhicule du convoi et suivent le dernier véhicule du convoi sur une partie de la route, ou toute la route.
- 13.6.4 Il est interdit d'utiliser un véhicule préparé pour le rallye, à moins que le règlement particulier de ce rallye le permette. Lors d'une reconnaissance, toutes les pénalités pécuniaires sont doublées lorsqu'il s'agit d'un véhicule préparé pour le rallye.
- 13.6.5 Un seul véhicule par inscription est autorisé. Il est permis à deux équipages de rouler dans le même véhicule s'ils le désirent.
- 13.6.6 La reconnaissance se déroule sur des routes publiques ouvertes à la circulation. Lorsqu'une route prévue comme épreuve de classement est parcourue en sens inverse, les compétiteurs peuvent croiser d'autres véhicules de reconnaissance dans les deux directions.
- 13.6.7 Les équipages doivent toujours rouler dans la direction de l'épreuve de classement.
- 13.6.8 L'Organisateur fournira un numéro de véhicule qui doit être apposé dans le coin supérieur droit du pare-brise. Les équipages qui n'afficheront pas le numéro fourni ne seront pas autorisés à reconnaître l'épreuve de classement.
- 13.6.9 La vitesse maximale de reconnaissance dans les épreuves de classement est 60 km/h ou la vitesse légale affichée si elle est plus basse. De plus, l'organisateur peut spécifier une vitesse plus basse ou plus élevée dans une épreuve de classement particulière ou une partie d'une épreuve.
- 13.6.10 L'usage d'équipement de détection de radar durant la reconnaissance est interdit. Toute violation sera pénalisée, pouvant aller jusqu'à l'exclusion.
- 13.6.11 Seul le directeur de course peut autoriser une personne ayant un lien avec un équipage inscrit, à parcourir la route d'une épreuve de classement (sauf à pied) après la fin des reconnaissances.
- 13.6.12 L'Organisateur doit installer des contrôles d'observation lorsqu'il utilise des radars. Les compétiteurs devront s'arrêter aux contrôles et le contrôleur signera et inscrira la vitesse du compétiteur sur le feuillet de reconnaissance de l'équipage en question. La violation de l'article 13.6.9 ci-dessus entraînera les pénalités suivantes :
- (a) Première infraction : Jusqu'à 20 km/h au-dessus de la vitesse permise, l'équipage recevra un avertissement. Première infraction : de 21 à 39 km/h au-dessus de la vitesse permise, l'équipage recevra une amende de 150 \$.
 - (b) Infraction additionnelle : De 11 à 20 km/h au-dessus de la vitesse permise : une amende de 150 \$ pour chaque occasion, Infraction additionnelle : De 21 à 39 km/h au-dessus de la vitesse permise, une amende de 300 \$ pour chaque occasion.
 - (c) Pour une vitesse excessive (40 km/h ou plus), ou pour les équipages qui recevront une troisième amende pour plus de 20 km/h : ces équipages seront référés au(x) commissaire(s) par l'Organisateur/directeur de course pour une audition et la possibilité d'une exclusion, plus une amende de 300 \$ qui s'ajoute à celles déjà reçues.
- 13.6.13 Toutes violations des autres règlements de reconnaissance seront signalées par l'Organisateur aux commissaires qui pourront imposer des pénalités telles que prévues au règlement 7.4.
- 13.7 Parcours de mise au point**
- 13.7.1 Un rallye national peut offrir un parcours de mise au point dans son horaire. Lorsqu'un tel parcours est intégré à un rallye, ce parcours doit être ouvert à tous les compétiteurs inscrits. Les détails concernant les coûts et les conditions doivent être inscrits dans le règlement particulier de l'épreuve.
- 13.7.2 Le parcours de mise au point doit être encadré comme s'il s'agissait d'une épreuve de classement durant le rallye et offrir toutes les mesures de sécurité habituelles.
- 13.7.3 Le parcours de mise au point peut être :
- (a) un chemin non utilisé comme épreuve de classement dans le rallye, ou
 - (b) une partie d'une épreuve de classement inscrite à l'horaire du rallye.
- 13.7.4 Un parcours de mise au point peut servir à deux fins :
- (a) une activité promotionnelle et médiatique, et
 - (b) l'occasion pour les compétiteurs de vérifier leurs véhicules.
- 13.7.5 Les compétiteurs inscrits doivent utiliser tout l'équipement personnel de sécurité obligatoire durant la mise au point, sinon ils ne pourront y participer.

- 13.7.6 Tout passager à bord du véhicule durant la mise au point, doit avoir signé le formulaire de renonciation de l'assurance fourni par l'organisateur, porter le casque de course, un système de retenue frontale de la tête et s'attacher avec le harnais de sécurité du véhicule. Les passagers, âgés d'au moins 14 ans, pesant au moins 36 kg (80 lbs) et mesurant au moins 145 cm (4 pi 9 po) sont autorisés.
- 13.7.7 Les véhicules doivent avoir passé l'inspection technique avant d'accéder au parcours de mise au point.
- 13.7.8 Il ne peut y avoir d'assistance que dans le parc d'assistance.

13.8 **Publicité**

- 13.8.1 Tout matériel de publicité ou de promotion utilisé pour les rallyes doit spécifier que l'événement est sanctionné par CARS. Le matériel de publicité doit être de bon goût et ne pas être trompeur ou mensonger. Les termes national, international, championnat, etc., quand ils sont utilisés dans le but de décrire un événement ou pour le titre d'un événement, doivent être approuvés par CARS. Avant que les résultats finaux ne soient communiqués par CARS, toute publicité touchant aux résultats d'un événement doit contenir la mention "sujet à confirmation officielle".
- 13.8.2 Les compétiteurs qui permettent que leurs noms ou leurs photos soient utilisés à des fins de publicité trompeuse seront passibles de mesures disciplinaires de la part de CARS.
- 13.8.3 Il est permis d'utiliser la publicité sur les véhicules participant à tout événement sanctionné par CARS, à condition que la publicité soit de bon goût et qu'elle n'empêche d'aucune façon la reconnaissance des numéros de compétition par les contrôleurs et autres officiels.

13.9 **Trophées**

Les prix, tels que trophées, gobelets, coupes, assiettes, etc., doivent être attribués aux pilotes et aux copilotes en position de tête qui représentent au moins un minimum de 10% du groupe de partants dans chaque événement. Les organisateurs sont encouragés à offrir des prix supplémentaires jugés à propos ou qui sont disponibles.

14. TYPES DE PRÉSENTATION DE ROUTE

14.1 Cahier de route

- 14.1.1 Dans tous les cas, l'organisateur doit fournir un cahier de route conforme aux articles 13.3.9 à 13.3.11.

14.2 Notes de parcours

Il y a deux types de notes de parcours

- (a) Les notes des compétiteurs constituent des descriptions détaillées des spéciales préparées par les compétiteurs durant les deux passages de reconnaissance.
- (b) Les notes de l'organisateur sont des descriptions détaillées des spéciales préparées à l'avance par une personne ou mécaniquement. Ces notes sont remises aux compétiteurs qui ont l'occasion de faire une reconnaissance d'un seul passage de familiarisation en utilisant ces notes.

14.3 Notification

Le Règlement particulier de l'événement doit identifier le type de présentation de route qui sera utilisé ainsi que les détails décrivant les procédures à suivre incluant l'horaire des passages de familiarisation ou de la reconnaissance à deux passages, les inscriptions aux reconnaissances et aux passages de reconnaissance.

14.4 Avis de non-responsabilité

Les notes des compétiteurs et celles fournies par l'organisateur ainsi que les reconnaissances ne sont pas requises pour parcourir l'épreuve spéciale. Tous les événements doivent fournir un cahier de route traditionnel à tous les compétiteurs (voir 13.3.9). Les compétiteurs doivent comprendre que l'information contenue dans le cahier de route traditionnel, les notes de parcours et les notes fournies par l'organisateur sont subjectives et ne peuvent pas tenir compte de la capacité particulière de chaque véhicule ou compétiteur, ou des conditions météo lors de la compétition. Il incombe au compétiteur de conduire de façon sécuritaire à l'intérieur de ses propres capacités et ce, à tout moment. Bien que tous les efforts soient pris pour rédiger les notes de route, aucune responsabilité ne peut être acceptée pour leur précision. Les organisateurs de l'événement, le ou les auteurs des notes de route, CARS ou toute autre partie impliquée dans l'administration d'une épreuve, déclinent toute responsabilité pour tout présumé incident lié à l'usage des notes de route ou en résultant.

15. CHRONOMÉTRAGE ET COMPILATION

15.1 Général

- 15.1.1 Le système standard de chronométrage pour les rallyes de performance est décrit ci-dessous. Aucun autre système n'est permis à moins qu'il soit spécifiquement accepté par le conseil de CARS.
- 15.1.1.1 Tous les chronomètres de contrôle doivent être synchronisés avec l'heure officielle du rallye qui doit être affichée à l'inscription.
- 15.1.1.2 La minute est lue de 00 à 59 secondes. Dans la section de liaison, le chronométrage se fera à la minute entière et, au cours des épreuves de classement, à la seconde précédente ou au dixième de seconde (voir 15.12.1).
- 15.1.1.3 Les temps seront inscrits sur les feuillets de chronométrage du compétiteur. Le compétiteur doit courir selon les temps inscrits à son feuillet de chrono.
- 15.1.1.4 À tous les contrôles, le temps d'arrivée (en heures et minutes) est le temps de départ à moins qu'un temps de départ ultérieur ne soit noté par le contrôleur sur le feuillet de chrono.
- 15.1.1.5 Le contrôleur relèvera suffisamment d'informations pour identifier le numéro de voiture de chaque compétiteur qui s'inscrit.
- 15.1.1.6 Si un compétiteur pense que le contrôleur a mal lu sa montre, il devra demander à celui-ci de vérifier le temps.
- (a) Si le contrôleur admet avoir mal lu sa montre, il doit corriger le temps inscrit sur le feuillet de chrono avec le temps correct inscrit. Il doit aussi noter le temps corrigé sur son registre de contrôle.
 - (b) Si le contrôleur n'admet pas avoir mal lu sa montre, le compétiteur devra baser ses calculs sur le temps déjà inscrit.
- 15.1.1.7 Si le compétiteur doute de la précision de la montre du contrôleur, il devra demander au contrôleur d'enregistrer sur son registre de contrôle le temps qu'il a demandé. Le contrôleur doit le faire mais ne doit pas modifier le feuillet de chrono. Le compétiteur devra baser le calcul de son chronométrage sur le temps mentionné sur le feuillet de chronométrage.

15.2 Feuillet de chrono

- 15.2.1 Au départ du rallye, chaque équipage recevra un feuillet de chrono sur lequel devrait être inscrit le temps attribué pour couvrir la distance entre deux contrôles horaires consécutifs. Ce feuillet sera remis au contrôle d'arrivée d'une section et remplacé par un nouveau feuillet au départ de la section suivante. Plusieurs feuillets de chrono peuvent être délivrés en même temps, reliés sous forme de livre, couvrant une section ou une étape du rallye. Lorsque les temps inscrits au cahier de route ne correspondent pas à ceux inscrits sur les feuillets de chrono, ceux des feuillets prévaudront.
- 15.2.2 Chaque équipage est seul responsable de son feuillet de chrono. L'équipage est seul responsable de la présentation du feuillet de chrono aux différents contrôles et de l'exactitude des temps inscrits. L'équipage est responsable de toute inscription portée sur le feuillet de chrono.
- 15.2.3 Il incombe donc à l'équipage de présenter son feuillet de chrono aux contrôleurs au moment correct, et de vérifier que l'heure est correctement inscrite.
- 15.2.4 Les heures et les minutes sont toujours indiquées comme suit: 00 h 01 - 24 h 00, seules les minutes écoulées seront comptées. Pendant toute la durée du rallye, l'heure officielle sera celle affichée à l'inscription.
- 15.2.5 Le feuillet de chrono doit pouvoir être vérifié sur demande, plus particulièrement à tous les postes de contrôle où il devra être présenté personnellement par un membre de l'équipage pour que les temps y soient notés.
- 15.2.6 À moins d'être approuvée par le contrôleur concerné, toute rectification ou toute modification apportée sur le feuillet de chrono par un compétiteur, sera considérée comme une procédure illégale tel que définie au 17.3.
- 15.2.7 En l'absence de visa ou de marque de n'importe quel contrôle de passage, contrôle d'observation, ou l'absence de pointage à un contrôle horaire, l'Organisateur fera tout en son possible pour retrouver les temps manquants sur les feuillets de contrôle (ou les fichiers de chronométrage départ/arrivée). Cependant, l'absence d'un temps sur une feuille de contrôle pour cet équipage, entraînera un abandon à partir de ce point de contrôle.
- 15.2.8 Seul le contrôleur concerné sera autorisé à inscrire l'heure sur le feuillet de chrono, à la main ou au moyen d'un appareil à imprimante.

- 15.2.9 Toute divergence entre les inscriptions de temps portées, d'une part sur le feuillet de chrono de l'équipage, et d'autre part sur les documents officiels du rallye, fera l'objet d'une enquête du commissaire, qui jugera en dernier ressort.

15.3 Ordre des nouveaux départs

Après le départ initial, le reclassement à l'étape subséquente sera déterminé d'une des façons suivantes:

- 15.3.1 Par le classement général provisoire de chaque pilote, en ne tenant compte que des temps en spéciales.
- 15.3.2 Par la somme totale des positions du pilote en spéciale, moins la pire position, le pilote ayant le plus petit total partant le premier. En cas d'égalité, le meilleur temps total l'emportera. Par exemple:

Voiture	Temps total	Spéciale 1	Spéciale 2	Spéciale 3	Total moins le pire	Reclassement
1	37:00.2	1	1	7	2	1
2	37:14.5	2	4	4	6	4
3	37:22.5	3	3	2	5	3
4	37:05.3	4	2	3	5	2

- 15.3.3 La vitesse médiane de chaque pilote par rapport au pourcentage du plus rapide, le pilote ayant la vitesse médiane la plus élevée partant le premier. En cas d'égalité, le meilleur temps total l'emportera. Par exemple:

Voiture	Temps total	Spéciale 1	Spéciale 2	Spéciale 3	Vitesse médiane	Reclassement
1	37:00.2	100	100	98.3	100	1
2	37:14.5	99.1	98.0	97.5	98.0	4
3	37:22.5	98.5	98.3	98.8	98.5	3
4	37:05.3	98.1	99.2	98.5	98.5	2

Quelle que soit la méthode choisie, les temps de départ doivent respecter l'article 13.1.1.2.

- 15.3.4 L'organisateur, avec l'approbation du commissaire, peut placer les compétiteurs selon un reclassement différent de ce à quoi ils auraient normalement droit. De telles décisions ne peuvent faire l'objet de demandes.

15.4 Procédure de pointage (contrôle)

- 15.4.1 La procédure de pointage (contrôle) commence au moment où le véhicule franchit le panneau d'entrée dans la zone de contrôle horaire.
- 15.4.2 Entre le panneau d'entrée de zone et le poste de contrôle, il est interdit à l'équipage d'arrêter pour quelque raison que ce soit ou d'adopter une allure anormalement lente.
- 15.4.3 Le chronométrage et le pointage du feuillet de chrono ne peuvent être effectués que si les deux membres de l'équipage ainsi que le véhicule se trouvent dans la zone de contrôle et à proximité immédiate de la table de contrôle, à moins qu'une obstruction empêche le véhicule de se rendre au contrôle. Dans ce cas, le chronométrage et le pointage du feuillet de chrono seront effectués lorsqu'un des deux membres de l'équipage se présentera au contrôleur.
- 15.4.4 L'heure de pointage correspond au moment exact où l'un des membres de l'équipage présente le feuillet de chrono au contrôleur concerné.
- 15.4.5 Le contrôleur concerné inscrit alors sur le feuillet de chrono, soit à la main, soit au moyen d'un appareil à imprimante, l'heure de présentation effective et elle seule.
- 15.4.6 L'heure idéale de pointage est celle qui est obtenue en additionnant le temps accordé pour parcourir le secteur de liaison à l'heure de départ de ce secteur, ces temps étant exprimés à la minute.
- 15.4.7 L'équipage n'encourt aucune pénalisation pour avance si l'heure d'entrée du véhicule dans la zone de contrôle correspond au déroulement de la minute idéale de pointage ou de celle qui la précède.
- 15.4.8 L'équipage n'encourt aucune pénalisation pour retard si l'heure de présentation du carnet au **commissaire contrôleur** concerné correspond au déroulement de la minute idéale de pointage.

Exemple: un équipage devant se présenter à un contrôle à 18 h 58 sera considéré à l'heure si le pointage a été effectué entre 18 h 58'00" et 18 h 58'59".

- 15.4.9 Toute différence entre l'heure réelle et l'heure idéale de pointage est pénalisée à raison de:

- a) pour tout retard: 10 secondes par minute ou fraction de minute
- b) pour toute avance: 1 minute par minute ou fraction de minute.

- 15.4.10 Un équipage pénalisé pour avance pourra, à la discrétion de l'organisateur, être neutralisé le temps nécessaire pour repartir à l'heure initialement prévue.
- 15.4.11 Aux contrôles horaires d'arrivée de fin d'étape, d'une section, d'un regroupement, ou en fin d'épreuve, les organisateurs peuvent autoriser les équipages à pointer en avance sans encourir de pénalité, pourvu que ces contrôles soient identifiés comme Contrôle horaire majeur dans le cahier de route. Cependant, l'heure inscrite sur le feuillet de chrono sera le temps prévu du rallye, non le temps réel, pourvu qu'il ne soit pas dépassé. En ce cas, il faudra inscrire l'heure actuelle d'arrivée.
- 15.4.12 Enfin, toute infraction d'un équipage concernant la procédure de pointage définie ci-dessus (et le fait de pénétrer dans la zone de contrôle plus d'une minute avant l'heure effective de pointage ou l'arrêt non conforme dans une zone de contrôle) doit faire l'objet, de la part du contrôleur-chef, d'un Rapport de juge de fait transmis à l'Organisateur, au directeur de course ou au commissaire, qui prononcera toute sanction convenable.

15.5 Chronométrage

- 15.5.1 Si le secteur de liaison suivant ne débute pas par une épreuve spéciale, l'heure de pointage portée sur le feuillet de chrono constitue à la fois l'heure d'arrivée de fin de secteur de liaison et l'heure de départ du nouveau secteur.
- 15.5.2 En revanche, lorsqu'un contrôle horaire est suivi d'un contrôle de départ d'épreuve spéciale, la procédure suivante devrait être appliquée:
- 15.5.2.1 Les deux postes seront compris dans une seule zone de contrôle dont les signaux seront disposés comme suit:
- (a) Un panneau avertisseur jaune représentant un cadran (début de zone).
 - (b) Après 25 m environ, un panneau rouge représentant un cadran (poste de contrôle horaire).
 - (c) À une distance de 50 à 200 m, un panneau rouge représentant un drapeau (départ de l'épreuve spéciale).
 - (d) Enfin, 25 m plus loin, un panneau final (3 barres transversales sur fond beige).
- 15.5.2.2 Au contrôle horaire d'arrivée du secteur de liaison, le contrôleur concerné doit inscrire sur le feuillet de chrono d'une part l'heure de pointage de l'équipage, d'autre part son heure de départ provisoire pour le secteur de liaison suivant. Si deux équipages ou plus pointent à la même minute à un contrôle horaire immédiatement avant le départ d'une spéciale, leur temps de départ provisoire de cette spéciale devrait être dans l'ordre de leur temps d'arrivée à la spéciale précédente. Si leurs temps d'arrivée à la spéciale précédente est le même, il faudra considérer les temps d'arrivée au contrôle horaire précédent, et ainsi de suite. Cette heure devra respecter un écart de 2 minutes pour permettre à l'équipage de se préparer au départ.
- 15.5.2.3 Après son pointage au contrôle horaire, la voiture concurrente est conduite immédiatement à la ligne de départ de l'épreuve spéciale. Le contrôleur du départ vérifie l'heure prévue du départ de cette épreuve sur le feuillet de chrono. Puis il donne le départ à l'équipage selon la procédure établie (voir 15.12.4).
- 15.5.3 Le temps exact exigé entre deux contrôles, en minutes, est mentionné dans le cahier de route. Il n'y a pas de temps-cible pour les épreuves de classement. Cependant, dans le cahier de route, chaque épreuve de classement se verra attribuer un temps long pour calculer le retard maximum permis (RMP) et pour calculer l'heure de sortie de l'épreuve spéciale.
- 15.5.4 Habituellement, le temps de sortie du contrôle de fin d'une épreuve spéciale est le temps de départ de cette épreuve spéciale auquel est ajouté le temps long alloué pour cette épreuve spéciale. Toutefois, si le temps passé dans l'épreuve spéciale est plus long que le temps long alloué, l'heure de sortie sera l'heure de départ de la spéciale auquel est ajouté le temps, en heures et en minutes complètes achevées, passé dans cette épreuve de classement.

Exemples	A	B	C
Spéciale 1 Heure du départ	10:00	10:00	10:00
Spéciale 1 Temps long alloué	(8)	(8)	(8)
Spéciale 1 Heure d'arrivée	10:05:28	10:08:32	10:12:10
Spéciale 1 Pénalité	5:28	8:32	12:10
Spéciale 1 Heure de sortie	10:08	10:08	10:12

Pour calculer l'heure de pointage au contrôle qui suit le contrôle de fin d'une épreuve spéciale, on additionne l'heure de sortie de l'épreuve spéciale et le temps alloué à ce secteur de liaison.

Exemples	A	B	C
Spéciale 1, Heure de sortie	10:08	10:08	10:12
Temps de liaison	22 min	22 min	22 min
Heure de pointage, Départ Spéciale 2	10:30	10:30	10:34

15.5.5 Le retard maximum permis pour chaque étape du rallye est de 20 minutes (ou plus avec l'approbation du Directeur régional de rallye. Une (1) minute de RMP sera accumulée pour chaque minute de retard à l'arrivée aux contrôles horaires et pour chaque minute prise en excès du temps long pour parcourir une épreuve de classement. Le RMP ne peut être réduit par une arrivée hâtive aux contrôles. (Les temps longs devront être généreux et représenteront le temps anticipé par l'organisateur et nécessaire aux véhicules plus lents pour franchir une épreuve de classement.)

15.5.6 Les contrôleurs ne doivent pas essayer de juger si un compétiteur est dans un temps d'avance ou de retard maximum permis ou non. Le contrôleur remettra les temps et les enregistrera pour chaque compétiteur qui se présente au contrôle.

15.5.7 L'avance maximum permise (AMP) pour chaque étape du rallye est de 10 minutes. Une (1) minute d'AMP sera accumulée pour chaque minute d'avance à l'arrivée aux contrôles horaires et aux contrôles horaires majeurs. L'AMP ne peut pas être réduite par des retards aux contrôles.

15.6 Mise hors course

Les équipages sont astreints, sous peine de mise hors course, à se présenter à tout contrôle dans l'ordre correct et dans le sens du parcours. Il est également interdit de revenir dans la zone de contrôle.

15.6.1 Tout retard supérieur à 20 minutes à la fin de chaque étape du rallye, entraînera la mise hors course de l'équipage. Pour le calcul d'une telle mise hors course, le temps réel et non le temps de pénalité (10 secondes par minute) sera appliqué.

15.6.2 Une avance sur l'heure idéale ne permettra en aucun cas aux équipages de réduire le retard comptant pour la mise hors course. Mais les pénalisations pour pointage en avance à un contrôle horaire ne seront pas prises en considération pour le calcul du temps comptant pour la mise hors course pour dépassement du retard maximal.

Exemples

Secteur A:	Temps idéal:	13:00:00
	Pointage:	13:10:xx

Pénalisation pour retard : $10 \times 10 \text{ secondes} = 100 \text{ secondes} = 1 \text{ min } 40 \text{ secondes}$.

Retard comptant pour la mise hors course : 10 min.

Secteur B:	Temps idéal:	14:30:00
	Pointage:	14:25:xx

Pénalisation pour avance : 5 min.

Retard comptant pour la mise hors course : 10 min (pas d'aggravation)

Secteur C:	Temps idéal:	16:20:00
	Pointage:	16:30:xx

Pénalisation pour retard : $10 \times 10 \text{ secondes} = 100 \text{ secondes} = 1 \text{ min } 40 \text{ secondes}$.

Retard comptant pour la mise hors course : 10 min supplémentaires.

TOTAL SECTEURS A + B + C :

Pénalisation totale (pour retard et avance) :

$1 \text{ min } 40 \text{ secondes} + 5 \text{ min} + 1 \text{ min } 40 \text{ secondes} = 8 \text{ min } 20 \text{ secondes}$.

Retard total comptant pour la mise hors course : $10 + 10 = 20 \text{ min}$.

15.6.3 Le délai de mise hors course peut être augmenté à tout moment par décision du commissaire sur proposition de l'organisateur. Les équipages concernés seront informés aussitôt que possible.

15.6.4 La mise hors course pour dépassement du retard maximal autorisé ne peut être prononcée qu'en fin de section ou d'étape.

15.7 Contrôles de regroupement

15.7.1 Des zones de regroupement pourront être établies sur le parcours. Leurs contrôles d'entrée et de sortie seront soumis aux règles générales relatives aux contrôles.

15.7.2 À l'intérieur d'une zone de regroupement, la mise en route des moteurs peut être effectuée au moyen d'une batterie extérieure. Cette batterie ne peut ensuite être embarquée dans le véhicule.

- 15.7.3 Ces zones de regroupement servent à réduire les intervalles qui ont pu se créer entre les véhicules concurrents à la suite de retards et d'abandons. Il faut donc prendre en considération l'heure de départ du regroupement et non sa durée.

Exemple : 60 voitures au départ du rallye (à 9 h 00) avec un regroupement de 20 min à la fin du Service #1 (11 h 00, avec sortie à 11 h 20)

- | | | |
|-----|---|---------|
| (a) | Heure idéale d'arrivée de la voiture N° 1 au regroupement : | 11 h 01 |
| | Heure idéale d'arrivée de la voiture N° 60 au regroupement : | 12 h 00 |
| (b) | Heure de pointage de la voiture N° 1 au regroupement : | 11 h 01 |
| | Heure de pointage de la voiture N° 60 au regroupement : | 12 h 09 |
| | (6 voitures ont abandonné dans cette partie du rallye) | |
| (c) | Heure de départ de la voiture N° 1 : | 11 h 21 |
| | Heure de départ de la voiture N° 60 : (12:20 - 6 abandons) | 12 h 14 |
| (d) | Les arrêts dureront donc respectivement : | |
| | Voiture N° 1 : 20 min | |
| | Voiture N° 60 : 5 min (9 min. de retard +6 abandons +5 min de temps d'arrêt = 20) | |

- 15.7.4 À leur arrivée aux contrôles de regroupement, les équipages remettront au contrôleur concerné leur livret de feuillets de chrono. Les équipages recevront des instructions sur leur heure de départ. Ils devront ensuite conduire immédiatement et directement leur véhicule au parc fermé. Les organisateurs pourront leur donner un nouveau jeu de feuillets de chrono soit à l'entrée soit à la sortie du parc fermé.

- 15.7.5 Après un regroupement, l'ordre de départ doit refléter autant que possible le classement général établi selon l'article 15.3. Sinon, les véhicules devront repartir suivant leur ordre d'arrivée au regroupement.

15.8 Parcs d'assistance (Aires de service)

Les parcs d'assistance seront établis selon ce qui suit:

- 15.8.1 Les parcs d'assistance doivent être indiqués dans le cahier de route avec un contrôle horaire à l'entrée et à la sortie. (La distance de 25 m dont il est question aux articles 16.1.4 et 16.9.1 sera réduite à 5 m.)

- 15.8.2 La vitesse des véhicules dans les parcs d'assistance ne doit pas dépasser 20 km/h.

- 15.8.3 Pendant l'évènement, tout carburant dans le parc d'assistance devra être entreposé dans la remorque ou véhicule d'assistance.

15.9 Ravitaillement en carburant

Le ravitaillement n'est permis que dans les zones de ravitaillement indiquées par les organisateurs. Lorsque le parc d'assistance est opérationnel, tous les ravitaillements doivent être effectués dans cette zone de ravitaillement. Voir 13.2.7 à propos de « zones de ravitaillement alternatives ».

- 15.9.1 Ces zones de ravitaillement seront établies immédiatement après la sortie des parcs d'assistance, des zones de regroupement et des zones de ravitaillement alternatives. L'entrée et la sortie seront indiquées par un symbole de pompe à essence noire sur fond bleu.

- 15.9.2 Dans une zone de ravitaillement, toute action qui n'est pas directement liée au ravitaillement d'un véhicule participant est interdite. Les zones de ravitaillement sont en régime de parc fermé.

- 15.9.3 Dans les zones de ravitaillement, la limite de vitesse est fixée à 5 km/h.

- 15.9.4 La responsabilité du ravitaillement incombe au compétiteur seulement. Toutefois, les équipes de service peuvent ravitailler leur véhicule.

- 15.9.5 Le moteur doit être éteint durant toute l'opération de ravitaillement.

- 15.9.6 Il est recommandé que les compétiteurs se tiennent à l'extérieur du véhicule durant le ravitaillement. Toutefois, s'ils désirent rester à l'intérieur, leur harnais doit être détaché et les portières ouvertes.

- 15.9.7 En cas de panne, le véhicule peut être poussé à l'extérieur de la zone sans encourir de pénalité. Une batterie auxiliaire peut être utilisée immédiatement après la sortie de la zone.

- 15.9.8 Une période de cinq minutes doit être allouée pour le ravitaillement et incluse dans le temps alloué pour le secteur de liaison suivant. (Voir 13.3.11)

- 15.9.9 Une pompe électrique utilisée pour le transfert de carburant est strictement interdit.

15.10 Obstruction de la route/Sécurité défaillante en spéciale

- 15.10.1 Si un compétiteur bloque délibérément la route aux compétiteurs qui le suivent (ex.: avec un câble de treuil), sa pénalité minimale sera l'exclusion de l'événement.
- 15.10.2 Les compétiteurs qui sont témoins d'une situation où la sécurité de la spéciale est fautive, doivent faire tout en leur pouvoir pour en avertir les officiels, soit en s'adressant à un relais radio ou au contrôleur de la fin de la spéciale.
- 15.10.3 En spéciale, les compétiteurs qui arrivent à un blocage de route complet doivent faire tout ce qu'ils peuvent pour assurer leur sécurité d'abord, tel que stipulé à l'article 17.9. Après avoir sécurisé le lieu, les compétiteurs devront s'efforcer de débloquer la voie et de poursuivre jusqu'à la fin de la spéciale. Le premier compétiteur à parvenir à la fin devra avertir les officiels du rallye de la situation qui prévaut dans la spéciale.

Dans le cas des articles 2 et 3 ci-dessus, on allouera des temps selon l'article 15.13.

15.11 Vitesse moyenne maximale en spéciale

- 15.11.1 Bien qu'idéalement, la vitesse moyenne du compétiteur le plus rapide doit être inférieure à 120 km/h, (voir 13.2.1), tout compétiteur qui, enregistre une vitesse moyenne de plus de 120 km/h dans une spéciale ne se déroulant pas sur un circuit conçu pour la course automobile, recevra le temps qu'il a pris.
- 15.11.2 En plus 15.11.1 ci-dessus, toute spéciale où un compétiteur dépasse la vitesse moyenne de 120 km/h +10 % ne sera pas comptabilisée dans la compilation de l'événement, à moins que cette spéciale se déroule sur un circuit conçu pour la course automobile.
- 15.11.3 La longueur d'une spéciale à être utilisée pour le calcul de la vitesse moyenne devra être prise entre la ligne de départ de la spéciale et la fin de la spéciale.

15.12 Épreuves spéciales

- 15.12.1 Les épreuves spéciales sont des épreuves de vitesse sur route fermée pour le rallye. Pour les épreuves spéciales, le chronométrage sera effectué à la seconde. Toutefois, le chronométrage au dixième de seconde peut être utilisé lors de rallyes nationaux lorsque de l'équipement électronique est utilisé et que les compétiteurs en ont été avisés.
- 15.12.2 Il est interdit aux équipages de circuler dans le sens inverse de l'épreuve spéciale, sous peine d'exclusion par le(s) commissaire(s).
- 15.12.3 Le départ de l'épreuve spéciale sera donné arrêté, le moteur en marche et le véhicule sur la ligne de départ.
- 15.12.4 Les départs des épreuves spéciales seront donnés comme suit:
- 15.12.4.1 Lorsque le véhicule, avec son équipage à bord, viendra s'arrêter devant le contrôle de départ, le contrôleur en poste inscrira sur le feuillet de chrono d'épreuve spéciale l'heure prévue pour le départ de le véhicule concernée (heure et minute). Il remettra ce document à l'équipage et lui annoncera à haute voix les 30" 15" 10" et les cinq dernières secondes une à une.
- Sinon, cette méthode peut être remplacée par un système de compte à rebours électronique, effectuant le compte à rebours par seconde et clairement visible par l'équipage depuis sa position de départ. Ce système peut être couplé électroniquement à un dispositif de détection de ligne de départ qui enregistre toute situation dans laquelle un véhicule quitte la ligne de départ avant le signal correct.
- 15.12.4.2 Les cinq dernières secondes révolues, le signal du départ sera donné, qui devra être suivi du démarrage immédiat du véhicule.
- 15.12.5 Le départ d'une épreuve spéciale à l'heure indiquée sur le feuillet de chrono ne pourra être retardé par le contrôleur concerné qu'en cas de force majeure.
- 15.12.6 En cas de retard imputable à l'équipage, le ~~commissaire~~contrôleur concerné inscrira une nouvelle heure, le retard étant d'une minute par minute ou fraction de minute de retard.
- 15.12.7 Un faux départ, et notamment un départ effectué avant que le contrôleur ou un système électronique ne donne le signal, sera pénalisé ainsi.
- 1^{ière} infraction : 10 secondes
 - 2^e infraction : 1 minute
 - 3^e infraction : 3 minutes

Cette pénalité n'exclut pas des sanctions plus graves qui pourraient être infligées par le commissaire, s'il le juge nécessaire.

Pour le calcul du temps en spéciale, on utilisera l'heure de départ réelle.

- 15.12.8 L'arrivée des épreuves spéciales sera jugée lancée, l'arrêt entre le panneau jaune avertisseur et le panneau stop étant interdit. Un tel arrêt sera considéré comme une procédure non conforme – voir 17.3. Le temps d'arrivée sera celui où le véhicule franchit la ligne d'arrivée.
- 15.12.9 L'équipage devra s'arrêter au point d'arrêt signalé par un panneau rouge "STOP", pour faire inscrire sur le feuillet de chrono de l'épreuve spéciale son heure d'arrivée (en heure, minute, seconde ou en heure, minute, seconde et dixième de seconde). Si les chronomètres ne peuvent pas communiquer immédiatement l'heure exacte de l'arrivée aux contrôleurs, ceux-ci apposeront seulement leur visa sur le feuillet de chrono d'épreuve spéciale de l'équipage, et les temps seront inscrits lors de la neutralisation ou du regroupement suivant.
- 15.12.10 Si, par la faute de l'équipage, l'inscription du temps ne peut avoir lieu, les pénalités suivantes seront appliquées:
- | | |
|----------------------------------|------------------------|
| pour le départ : | Abandon; |
| pour l'arrivée (point d'arrêt) : | pénalité de 5 minutes. |
- 15.12.11 Les temps réalisés par les équipages dans chaque épreuve spéciale, exprimés en heures, minutes et secondes ou heures, minutes, secondes et dixièmes de seconde, seront ajoutés aux autres pénalisations (routières, techniques, etc.) exprimées en temps.
- 15.13 Interruption d'une épreuve spéciale**
- 15.13.1 Lorsque le déroulement d'une épreuve spéciale doit être interrompu avant le passage du dernier équipage, et ce pour quelque motif que ce soit, un classement de l'épreuve peut cependant être obtenu en affectant à tous les équipages touchés par les circonstances de l'interruption le plus mauvais temps effectivement réalisé avant l'arrêt de course, ou le meilleur temps réalisé par un véhicule après la réouverture de la spéciale, si aucun véhicule n'avait établi de temps avant le blocage de la route.
- 15.13.2 L'organisateur, pour des raisons de sécurité ou pour libérer la route, peut demander à un équipage de parcourir l'épreuve spéciale en liaison ou prendre une autre route pour rejoindre le rallye en utilisant un avis officiel qu'un des membres de l'équipage doit signer.
- 15.13.3 Dans le cas d'une spéciale rétrogradée, le directeur de course indiquera un temps long précis pour parcourir cette spéciale rétrogradée. Les compétiteurs (respectant les limites de vitesse maximales tel que précisé en 13.6.9) devront parcourir la spéciale rétrogradée avec prudence puisqu'il pourrait y avoir des véhicules à contre-rallye ou des blocages de route. Les compétiteurs doivent aussi respecter les panneaux de signalisation et les directives des contrôleurs. L'organisateur doit tenter de maintenir la sécurité de la spéciale et la couverture radio jusqu'à ce que tous les compétiteurs en transit soient sortis de la spéciale. Lorsqu'un nouveau parcours est donné, le directeur de course donnera des directives et un temps de transit précis, et l'exclusion en vertu de l'article 17.6 ne s'appliquera pas.
- 15.13.4 Ce classement peut être établi même si un seul équipage a pu effectuer le parcours dans les conditions de compétition normales.
- 15.13.5 Si l'organisateur considère anormal le temps le plus long, il peut choisir parmi les quatre temps les plus longs celui qui semble approprié. En des circonstances exceptionnelles, il peut assigner un autre temps de référence qui lui semble plus approprié.
- 15.13.6 Aucun équipage partiellement ou entièrement responsable de l'interruption d'une spéciale ne peut tirer profit de cette situation. Si l'équipage est en mesure de se rendre à la fin de la spéciale, il recevra le temps qu'il a mis à parcourir cette spéciale si ce temps est plus long que le temps attribué aux autres équipages affectés par l'interruption. Autrement, si son temps est moindre que celui des autres compétiteurs, l'équipage responsable recevra le même temps que les autres compétiteurs.
- 15.13.7 En plus des circonstances décrites en 15.13.1 ci-dessus, si un organisateur estime
- que les compétiteurs forment maintenant deux groupes aux temps bien différents,
 - que le véhicule de fermeture est derrière un équipage en arrêt dans une spéciale ou un segment de liaison et qu'il ne peut reprendre la compétition incessamment et
 - qu'un équipage, même s'il est en deçà de son temps de retard maximum, n'a pas encore quitté un contrôle de regroupement, un reclassement ou un parc d'assistance dans les cinq minutes qui suivent l'heure de sortie du dernier équipage, l'organisateur peut appliquer les articles 15.13.1 à 15.13.6 ci-dessus.
- 15.14 Hors Course**
- 15.14.1 Les compétiteurs qui:
- ne termine pas une étape ou un transit,
 - ont dépassé leur temps maximum de retard,

- qui ont remis leur carte de temps à un officiel du rallye,
- qui ont manqué un contrôle,
- qui ont perdu une roue,
- qui ont subi de graves dommages lors d'une sortie de route,
- qui ne peuvent continuer tel que l'équipage inscrit au départ.
- ont changé de fonction dans une épreuve de classement

Ne peuvent poursuivre le rallye, à moins de prendre un nouveau départ selon l'article 15.15 ci-dessous. Les compétiteurs qui n'ont pas été avertis par l'organisateur qu'ils ont dépassé leur temps maximum peuvent poursuivre le rallye. (Voir aussi 15.5.6) Les compétiteurs qui ne se conforment pas à ce règlement seront sanctionnés à la discrétion du commissaire.

- 15.14.2 Sur un secteur de liaison qui est une route publique, un véhicule de compétition ne peut être conduite que sur quatre pneus et quatre roues tournant librement. Toute infraction à cette règle entraînera la disqualification de l'équipage par l'Organisateur, à partir de l'épreuve de classement où la condition du véhicule a été altérée, tel que défini à l'article 15.15.1.2. De plus, l'Organisateur rapportera l'incident aux commissaires en recommandant d'imposer une pénalité selon l'article 6.2.3.

15.15 Nouveau départ après abandon

15.15.1 Généralités

- 15.15.1.1 Pour un rallye du championnat national et (s'il est mentionné au Règlement d'un championnat régional) pour un rallye de championnat régional, un équipage qui a abandonné selon l'article 15.14 peut prendre un nouveau départ dans une étape ultérieure pourvu qu'il réponde aux critères de l'article 15.15.2.

- 15.15.1.2 Lorsque l'abandon a lieu en spéciale, le temps de cette spéciale ne sera pas compté. Lorsque l'abandon a lieu dans une liaison, le temps réalisé dans la spéciale précédente ne sera pas inscrit et l'équipage sera considéré avoir abandonné dans cette spéciale.

- 15.15.1.3 Tout équipage qui a abandonné et qui ne peut prendre un nouveau départ sera classé Hors course (DNF).

- 15.15.1.4 Dans le cas de rallyes à double statut où il existe des différences dans la formulation des règlements national et régional sur les nouveaux départs, le règlement national s'appliquera à tous les compétiteurs de ce rallye.

15.15.2 Conditions pour prendre un nouveau départ

- 15.15.2.1 Pour prendre un nouveau départ, l'équipage et le véhicule doivent répondre aux critères suivants:

- (a) Passer une nouvelle inspection par l'inspecteur en chef ou son représentant;
- (b) Utiliser la même carrosserie;
- (c) Repartir avec le même équipage qu'au premier départ;
- (d) Recevoir l'assentiment du directeur de course.

- 15.15.2.2 L'équipage qui désire prendre un nouveau départ doit :

- (a) Avertir le directeur de course qu'il désire prendre un nouveau départ au moins 30 minutes avant le départ prévu du premier véhicule dans l'étape suivante. Il n'est pas nécessaire de faire cette demande en personne. L'équipage peut la faire par le biais du système radio du rallye ou par tout autre mode de communications.
- (b) L'Inspecteur technique (ou son représentant) vérifiera la sécurité du véhicule à l'endroit et à l'heure désignée par l'organisation et confirmera au directeur de course que le véhicule peut repartir. Si l'équipage ne se présente pas avec le véhicule prêt à repartir au moment déterminé, il ne pourra pas se prévaloir de ce nouveau départ.
- (c) Le directeur de course déterminera où insérer l'équipage dans l'ordre de départ (y compris les mesures expliquées en 13.1.1.2) et lui assignera un temps approprié d'arrivée au contrôle immédiatement avant le départ de l'étape suivante.
- (d) L'équipage recommencera à cumuler des retards et des pénalités de route normalement attribuées lors d'arrivées aux contrôles de départ d'une étape jusqu'à ce qu'il atteigne son retard maximum. Il sera alors considéré comme n'ayant pas reparté et pourra toutefois repartir au départ des étapes suivantes.

- 15.15.2.3 Seuls les équipages qui auront pris le départ au début de la première journée de rallye pourront prendre un nouveau départ.

15.15.3 Pénalités

- 15.15.3.1 Chaque fois qu'un équipage se sert de l'article 15.15 pour prendre un nouveau départ, il recevra une pénalité de 10 minutes pour la première spéciale manquée, et 5 minutes pour chacune des autres spéciales manquées.
- 15.15.3.2 Cette pénalité s'ajoute au meilleur temps réalisé dans leur classe pour chaque spéciale manquée, (ou au temps long de la spéciale s'il n'y a pas d'autre véhicule dans cette classe), y compris la spéciale où l'équipage a abandonné.

16. CONTRÔLES

16.1 Dispositions Générales

16.1.1 Aucun contrôle, autre que les contrôles d'observation, ne peuvent être placés dans les endroits suivants (sauf lors des arrêts pour les repas, le ravitaillement en essence et dans les zones de service :

- (a) Sur une voie publique principale (ceci comprend la plupart des routes pavées et la plupart des autoroutes numérotées);
- (b) Dans une zone résidentielle à vitesse maximale limitée;
- (c) À moins de 100 mètres d'une habitation, sauf si ses habitants ont donné leur consentement.

16.1.2 Les contrôles ouvrent au moins 15 minutes avant l'heure d'arrivée du premier véhicule et ne ferment pas plus tôt que 15 minutes après le temps de retard maximum du dernier véhicule, de façon à permettre l'utilisation des temps morts. Un contrôle peut être autorisé par un officiel du véhicule de fermeture à fermer plus tôt si toutes les véhicules encore en compétition se sont enregistrés au contrôle.

16.1.3 À tous les contrôles où le temps est enregistré, ou dans les instructions, la distance officielle et le temps idéal de la Première Voiture devrait être disponible aux compétiteurs.

16.1.4 À l'exception de certains cas spécifiés dans cette section (RNR 16), le commencement de la zone de contrôle est indiqué par un panneau avertisseur à fond jaune. À une distance minimale de 25 m, l'emplacement du poste de contrôle est indiqué par un panneau identique à fond rouge. La fin de la zone de contrôle, 25 m plus loin environ, est indiquée par un panneau final à fond beige avec 3 barres noires transversales. (Voir 16.9.1)

16.1.5 Toutes les zones de contrôle sont sous régime de parc fermé et sont sujettes aux dispositions de l'article 16.8.

16.1.6 La durée de l'arrêt dans toute zone de contrôle ne devra pas excéder le temps nécessaire aux opérations de contrôle.

16.1.7 L'heure idéale de pointage est sous la seule responsabilité des équipages, qui peuvent consulter l'heure officielle au contrôle.

16.1.8 Les contrôleurs en poste ne peuvent leur donner aucune information sur cette heure idéale de pointage.

16.1.9 Les équipages sont tenus de suivre les instructions de tout contrôleur responsable d'un poste de contrôle, sous peine d'une pénalité pouvant aller jusqu'à la mise hors course, prononcée à la discrétion du commissaire.

16.2 Contrôles horaires

16.2.1 À ces contrôles, les contrôleurs en poste indiquent sur le feuillet de chrono l'heure à laquelle il a été présenté, même là où il est impossible, à cause d'une obstruction, pour le véhicule d'atteindre le contrôle. Le chronométrage est effectué à la minute pleine.

16.2.2 Le contrôleur assignera une heure de départ en spéciale d'au moins deux (2) minutes après l'heure de pointage au contrôle.

16.3 Contrôles de passage

Les contrôleurs en poste doivent simplement viser et/ou signer le feuillet de chrono, dès que celui-ci leur est présenté par l'équipage, mais sans mentionner l'heure de passage.

16.4 Contrôles de départ

Ces contrôles sont situés à la ligne de départ des épreuves de classement à environ 50 mètres après le contrôle horaire. Chaque véhicule prendra le départ de l'épreuve de classement à la seconde 00 de sa minute de départ assignée au contrôle horaire, les harnais de sécurité des compétiteurs et leur casque bien attachés.

16.5 Contrôles d'arrivée

Ces contrôles sont placés à la fin des épreuves de classement et le temps est enregistré quand le véhicule passe le panneau de contrôle de fin (sifflet). À une distance d'arrêt convenable après le sifflet (environ 200 mètres), il y aura un véhicule-contrôle où les compétiteurs doivent s'arrêter afin de faire pointer leur autocollant ou le feuillet de chronométrage.

16.6 Contrôles horaires majeurs

Ces contrôles sont situés au départ et à l'arrivée de chaque étape du rallye et aux parcs fermés, mais pas à l'entrée ou à la sortie d'une aire de service. Il est permis d'arriver en avance. Les concurrents peuvent se

présenter au contrôle avec de l'avance mais doivent demander leur temps idéal. Les concurrents quitteront ces contrôles à leur minute idéale.

16.7 Contrôles d'observation

16.7.1 Ces contrôles NE SERONT PAS identifiés dans le cahier de route. Ils peuvent être situés:

- 16.7.1.1 À l'intérieur ou à la fin de zones de silence de façon à vérifier que les véhicules se conforment aux règlements suivants concernant les zones de silence:
 - (a) Les panneaux de limite de vitesse doivent être observés.
 - (b) Les phares auxiliaires ne peuvent pas être utilisés.
 - (c) Le bruit excessif est interdit.
- 16.7.1.2 N'importe où le long du parcours du rallye, dans le but de déceler la présence de notes de navigation dans les véhicules en compétition. (Événements où les notes de parcours sont interdites)
- 16.7.1.3 N'importe où le long du parcours du rallye, dans le but d'inspecter l'équipement de sécurité et l'éligibilité du véhicule.
- 16.7.1.4 N'importe où dans un secteur de liaison (ou une spéciale durant la reconnaissance), pour informer les compétiteurs d'infraction à la limite de vitesse.

16.8 Parc fermé, parc exposé

- 16.8.1 Le Règlement particulier ou le cahier de route doit préciser l'emplacement et l'horaire de tout parc fermé. Durant la période de fonctionnement, la surveillance doit être assurée par les officiels du rallye. Ces officiels sont responsables de son fonctionnement.
 - 16.8.2 Le Règlement particulier ou le cahier de route doit préciser l'endroit et l'heure de tout parc exposé, ainsi que les règlements qui s'y appliqueront. À moins d'y être contraints par ces règlements, les pilotes et copilotes pourront rester près de leur véhicule et pourront aussi y travailler avec leur équipe de service. Un parc exposé peut être instauré avant le départ et avant tout autre nouveau départ et dans ce cas, les pénalités (exclusivement pécuniaires) pour arrivée tardive dans la zone de départ seront de 50 \$.
 - 16.8.3 Dès que les pilotes ont stationné leur véhicule dans le parc fermé, ils doivent quitter le parc fermé. L'heure de départ impartie apparaîtra sur le feuillet de chrono ou cahier de route de chaque équipage. Ils pourront entrer dans le parc fermé 10 minutes avant leur temps de départ. Toute infraction entraînera une pénalité de temps semblable aux arrivées à l'avance ou en retard à un contrôle. (Les organisateurs peuvent modifier, à des fins publicitaires, l'obligation de quitter le parc fermé. Toutefois, ces modifications devront être expliquées dans le Règlement particulier ou dans le cahier de route.) Dans le cas où un parc de regroupement ne dure pas plus de 20 minutes, les équipages pourront rester dans le parc de regroupement.
 - 16.8.4 À l'exception de certains cas spécifiés dans ce règlement, pendant le régime du parc fermé, il est interdit de procéder à toute réparation, assistance ou ravitaillement. (Voir les pénalités en 17.3)
 - 16.8.4.1 Dès leur entrée dans un parc de départ s'il existe, ou de regroupement, et jusqu'à leur départ de ceux-ci;
 - 16.8.4.2 Dès leur entrée dans une zone de contrôle et jusqu'à leur départ de celle-ci;
 - 16.8.4.3 Dès leur entrée dans une zone de ravitaillement et jusqu'à leur départ de celle-ci;
 - 16.8.4.4 Dès leur arrivée à la fin du rallye, jusqu'à l'expiration des délais pour le dépôt des réclamations selon 8.2.c, et l'autorisation d'ouverture du parc fermé par le commissaire.
 - 16.8.5 Si le compétiteur ne peut présenter son véhicule dans un état apte à prendre la route lors d'un CHM de départ, à son temps idéal, les réparations doivent être faites et on lui donnera un nouveau temps de départ pour éviter que le compétiteur cherche à rattraper les minutes perdues. Le temps perdu constituera une pénalité semblable à une arrivée en retard à un contrôle.
 - 16.8.6 Par exception au régime du parc fermé, mais sous le contrôle d'un contrôleur autorisé ou d'un inspecteur technique, il est permis à l'équipage en parc fermé, de départ, de regroupement, ou de fin d'étape, de faire procéder au changement du pare-brise ou de la lunette arrière avec possibilité d'aide extérieure. Si, pour le remplacement du pare-brise, un redressement de la carrosserie et/ou de l'armature de sécurité est rendu nécessaire, les dispositions décrites au point 16.8.5 ci-dessus s'appliqueront.
- Ces interventions devront être totalement terminées avant l'heure du départ; dans le cas contraire, le dépassement de temps entraînera une pénalisation dans les mêmes conditions que celles prévues au point 16.8.5 ci-dessus.

- 16.8.7 Toute arrivée tardive, imputable à l'équipage, au départ du rallye ou d'une étape, ou secteur de liaison, sera pénalisée de 10 secondes par minute ou fraction de minute de retard. Un équipage se présentant avec un retard supérieur à 15 minutes ne sera pas autorisé à prendre le départ.

Si les équipages, qui disposent de 15 minutes pour se présenter au départ du rallye, d'une étape ou d'un secteur de liaison, se présentent dans ces 15 minutes, l'heure de départ exacte sera portée sur le feuillet de chrono. L'intervalle minimal prescrit entre les véhicules doit être respecté.

- 16.8.8 Seuls les officiels en poste et/ou les membres de l'équipage pourront pousser un véhicule de compétition à l'entrée, à l'intérieur, ou à la sortie d'un parc fermé de départ, d'un contrôle horaire, de regroupement ou d'étape.

- 16.8.9 À l'intérieur du parc fermé, la mise en route des moteurs peut être effectuée au moyen d'une batterie extérieure, qui ne pourra ensuite être embarquée dans le véhicule.

16.9 Panneaux de contrôle

Tous les contrôles, c'est-à-dire contrôles horaires, contrôles de passage, départs et arrivées d'épreuves spéciales et points d'arrêt sont indiqués au moyen de panneaux standardisés conformes aux dessins ci-dessous.



- 16.9.1 La signalisation de la zone de contrôle se fait par trois panneaux. Le commencement de la zone de contrôle est indiqué par un panneau avertisseur à fond jaune. À une distance minimale de 25 m, l'emplacement du poste de contrôle est indiqué par un panneau identique à fond rouge. La fin de la zone de contrôle, 25 m plus loin environ, est indiquée par un panneau final à fond beige avec 3 barres noires transversales. (Voir 15.8.1)

Les panneaux à fond jaune peuvent être mis en évidence par un drapeau jaune supplémentaire, et les panneaux à fond rouge, par un drapeau rouge.

- 16.9.2 Contrôle horaire: Le commencement de la zone de contrôle est indiqué par le panneau n° 1 avec un panneau à fond jaune. L'endroit du poste de contrôle lui-même est indiqué par un panneau n° 1 sur fond rouge, la fin de la zone de contrôle étant indiquée par un panneau n° 5 (sur fond beige).

- 16.9.3 Contrôle de passage et d'observation: Des panneaux seront utilisés de la même manière qu'aux contrôles horaires, à ceci près que le panneau retenu sera le n° 2 au début de la zone de contrôle et au contrôle, le n° 5 indiquant la fin de la zone de contrôle.

- 16.9.4 Épreuve spéciale: Le point de départ est indiqué au moyen du panneau n° 3 sur fond rouge. L'arrivée est précédée du panneau n° 4 sur fond jaune. La ligne d'arrivée, où se fera le chronométrage, est signalée par le panneau n° 4 sur fond rouge. Un panneau "STOP" sur fond rouge est placé environ 100 à 300 m plus loin. Les panneaux jaune et rouge, à la fin d'une spéciale, doivent être placés de chaque côté de la route.

- 16.9.5 Panneau de zone de ravitaillement : Le panneau signalant la zone de ravitaillement indique une pompe à essence noire sur fond bleu entourée d'un cercle noir. Le panneau signalant la fin de la zone sera identique au panneau signalant l'entrée de la zone, avec trois rayures noires transversales. L'utilisation de panneaux supplémentaires de couleur rouge indiquant une interdiction de fumer, d'utiliser des téléphones cellulaires, des flammes nues, etc. est recommandée.

- 16.9.6 Les points de radio-communication sont indiqués par un panneau n° 8 jaune, approximativement 50m avant la position de la radio, qui elle est représentée par un panneau n° 8 bleu. Si la radio est à l'intérieur d'une zone de contrôle, le panneau jaune est omis.
- 16.9.7 L'usage de panneaux de contrôles décrits dans ce règlement sera obligatoire pour tous les rallyes.
- 16.10 **Contrôle manquant**

Au cas où un contrôle ne serait pas en place, le temps exact d'arrivée au prochain contrôle sera calculé d'après les temps écoulés et les temps longs, tels qu'inscrits sur le feuillet de chrono.

17. ÉVALUATION DE LA PERFORMANCE

17.1 Départ

Chaque participant entreprendra l'événement avec une pénalité nulle et le participant ayant la pénalité la plus faible (en minutes et secondes ou en minutes et centièmes de minute) à l'arrivée sera déclaré vainqueur.

17.2 Pénalités

L'organisateur calculera les pénalités de la façon suivante :

Dans les épreuves de classement :	Temps écoulé réel
Chaque minute de retard à un contrôle horaire ou contrôle horaire majeur :	10 secondes
Chaque minute d'avance à un contrôle horaire ou contrôle horaire majeur :	1 minute
Pour un faux départ à une épreuve de classement (par infraction) :	2 minutes
Excès de vitesse dans un parc d'assistance (par infraction) :	2 minutes
Prendre un raccourci dans une épreuve de classement :	Le temps long de l'épreuve
Heurter une chicane :	15 secondes par élément frappé
Être remorqué dans une spéciale :	Exclusion, voir 17.6.1(b)
Violation du règlement sur les pneus à crampons :	10 minutes

Dépasser la limite de vitesse aux postes d'observation pendant un rallye:

- 1-10 km/h au-dessus de la limite de vitesse = 0 seconde
- 10-39 km/h au-dessus de la limite de vitesse = 10 secondes par km/h.
- Plus que 39 km/h = exclusion

Aucune pénalité de temps ne sera assignée en cas d'infraction de nature administrative ou n'ayant pas de lien avec la compétition.

17.3 Infractions pour procédures incorrectes

Les infractions pour procédures incorrectes doivent être rapportées par écrit à l'organisateur par les contrôleurs, les juges de faits ou les compétiteurs. Après acceptation de la demande ou du rapport du juge de faits par l'organisateur, les actions suivantes entraîneront une pénalité de 10 minutes pour une première infraction et pourront faire l'objet d'une recommandation de l'organisateur au commissaire pour une sentence d'exclusion lors d'une seconde infraction dans le même rallye. Les organisateurs ou les officiels de CARS peuvent avoir recours aux images provenant de caméras embarquées pour vérifier la conformité aux règlements en matière d'usage de dispositifs de signalisation de sécurité (voir 3.11(c)). Dans le cas de l'article 17.3.4 ci-dessous, en plus de la pénalité de 10 minutes imposée à l'équipage, le commissaire de l'événement pourra imposer une amende pouvant atteindre 500 \$ à l'équipage.

- 17.3.1 Infraction grave aux règlements d'une zone de silence.
- 17.3.2 Manquement au port correct du harnais, de la combinaison de compétition, du casque et du dispositif de retenue de la tête pendant une épreuve de classement.
- 17.3.3 Faire marche arrière dans une zone de contrôle.
- 17.3.4 Infraction aux procédures énumérées à l'article 17.9.
- 17.3.5 Parcourir une épreuve de classement le toit ouvrant ouvert ou les panneaux de toit enlevés.
- 17.3.6 Parcourir une épreuve de classement la (les) fenêtre(s) ouverte(s) de plus de 2,5 cm sans filet de sécurité en place.
- 17.3.7 Service illégal, tel que défini aux articles 18.1.7 et 18.1.8
- 17.3.8 Ravitaillement illégal selon 15.9
- 17.3.9 Posséder du matériel de détection de radar dans un véhicule, tel que défini en 12.4.10
- 17.3.10 Violation des procédures de contrôle (RNR 15.4)
- 17.3.11 Violation des règles de Parc fermé (RNR 16.8.4)
- 17.3.12 Modification incorrecte d'un feuillet de chrono (RNR 15.2.6)
- 17.3.13 Se faire remorquer dans un secteur de liaison (RNR 17.6.1)

17.4 Erreurs de chronométrage

L'organisateur se réserve le droit de corriger les erreurs de chronométrage pour toute minute entière quand il procède à la compilation.

17.5 Obstruction

Aucune réclamation n'est permise pour une obstruction. Cependant, un participant reconnu pour avoir retardé un autre participant d'une façon déraisonnable peut faire l'objet d'une pénalité pour procédure incorrecte imposée par l'organisateur.

17.6 Qualification de finissant

Pour se qualifier comme finissant, un participant devra se présenter à chaque contrôle à l'intérieur de l'intervalle AMP - RMP, à moins que l'article 15.13.1 ou 15.15 soit appliqué.

17.6.1 Un véhicule en compétition devra parcourir le rallye en entier grâce à sa propre puissance motrice. (Le fait de ne pas se conformer à cet article entraînera l'exclusion.) Des exceptions sont énumérées ci-dessous.

- (a) Par un traversier, l'usage de celui-ci étant rendu nécessaire par la route de l'événement.
- (b) Par des moyens extérieurs, sur la distance minimale nécessaire pour le dégager d'une difficulté (fossé, banc de neige, bloquant la route entièrement ou partiellement), ou pour dégager la route pour d'autres compétiteurs.
- (c) Par gravité.
- (d) Par les moyens propres de l'équipage (y compris pousser le véhicule hors d'un parc fermé).
- (e) Par permission officielle ou instruction.
- (f) Afin de faciliter un nouveau départ (voir article 15.15).
- (g) Être remorqué dans une liaison.
- (h) Être remorqué dans une liaison. (Pénalité prévue en 17.3)

17.7 Infraction grave

L'organisateur peut demander au commissaire d'assigner une amende, ne dépassant pas le coût d'inscription des compétiteurs, ou recommander l'exclusion par le commissaire, de l'un ou des deux membres de l'équipage pour toute action non spécifiée ci-dessus, et en particulier, pour avoir été accusé d'avoir enfreint les règlements de la circulation, pour le non-respect des règlements régissant la conduite des équipes de service, ou pour conduite contraire à l'esprit sportif.

17.8 Essais**17.8.1 Faire des essais dans la zone où se tient tout événement sera interdit pendant la période de 60 jours précédant le rallye. Faire des essais signifie, sans s'y limiter : tester un véhicule de compétition, prendre ou vérifier des notes dans une spéciale, poser des gestes qui dérangent les résidents. Cet article vise à interdire la présence de compétiteurs qui n'ont pas de raison valable d'être là avant la reconnaissance officielle ou la familiarisation avec les notes prévue à l'horaire du rallye. (L'organisateur peut permettre de parcourir certaines parties d'une route à des fins de familiarisation, mais cette permission doit être accordée à tous les compétiteurs.) Les pénalités pour avoir pratiqué sont énumérées à l'article 7.4.****17.9 Usage des dispositifs de signalisation de sécurité****17.9.1 Dans les cas où un véhicule est arrêté:****17.9.1.1 UN triangle doit être placé sur le même côté de la route que le véhicule, face aux véhicules qui suivent, et à une distance suffisante du véhicule immobilisé pour prévenir adéquatement les compétiteurs suivants.****17.9.1.2 Si le véhicule ne peut poursuivre le rallye, UN triangle doit aussi être placé SUR le véhicule.****17.9.1.3 Les compétiteurs arrivant à un endroit où un triangle est placé devront RÉDUIRE leur allure à une vitesse raisonnable et maintenir cette vitesse jusqu'à ce qu'ils aient dépassé le véhicule immobilisé (il n'y aura pas de correction de temps). On rappelle aux compétiteurs qu'un triangle peut indiquer un blocage complet de la route.****17.9.2 En cas de blessures, on attend des compétiteurs qu'ils disposent le symbole à croix rouge (couverture arrière du cahier de route). Les compétiteurs qui suivent doivent s'arrêter et prêter assistance.****17.9.3 Si aucun triangle n'est disposé, les compétiteurs qui arrivent à un endroit où un autre véhicule participant s'est immobilisé, doivent s'arrêter jusqu'à ce que la sécurité des occupants du véhicule immobilisé soit confirmée et que l'installation du triangle du véhicule immobilisé soit en cours. Les véhicules qui s'arrêtent pour se conformer à ce règlement pourront demander une correction de temps en vertu de l'article 15.13.****17.9.4 Si un équipage est immobilisé dans une épreuve de classement, incapable de poursuivre, mais n'a pas besoin de soins médicaux et qu'il est sain et sauf, il doit montrer aux autres compétiteurs le panneau OK, imprimé au verso de la croix rouge dans le cahier de route. Si le panneau OK n'est pas montré, les véhicules qui suivent doivent s'arrêter pour évaluer le besoin d'assistance. Les compétiteurs qui s'arrêtent conformément au présent article peuvent demander un temps de compensation en vertu de l'article 15.13.**

- 17.9.5 L'organisateur, sur demande et seulement avec l'accord du commissaire de l'événement, aura le droit d'allouer une indemnité de temps aux compétiteurs qui se sont arrêtés pour prêter assistance, tel que mentionné à l'article 2, ci-dessus.
- 17.9.6 L'usage du symbole à croix rouge dans une épreuve de classement peut justifier l'annulation de l'épreuve de classement par l'organisateur, avec l'approbation du commissaire.
- 17.9.7 Les feux de Bengale sont interdits en tout temps lors des épreuves de classement.
- 17.9.8 Les compétiteurs qui ont utilisé leurs triangles doivent les récupérer avant de poursuivre.
- 17.9.9 Les pénalités pour violations ou abus de ce qui précède seront assignées selon l'article 17.3.
- 17.10 **Véhicules lents**

L'utilisation des feux de détresse est recommandée pour les compétiteurs qui peuvent poursuivre l'épreuve de classement sans pouvoir maintenir une vitesse raisonnable.

18. ÉQUIPES DE SERVICE**18.1 Général**

- 18.1.1 Une équipe de service est composée des véhicules inscrits et de leurs occupants.
- 18.1.2 Chaque membre d'une équipe de service doit être inscrit et doit signer une exonération avant l'événement.
- 18.1.3 Une seule équipe de service peut être inscrite par équipage en compétition. Cependant, toute équipe de service inscrite peut aider tout véhicule de compétition.
- 18.1.4 Tout écart de conduite ou infraction aux règlements fait par une équipe de service peut entraîner des pénalités calculées contre leur équipage inscrit, qui participe à la compétition.
- 18.1.5 Les organisateurs devraient fournir:
- (a) Les instructions aux équipes de service, indiquant l'endroit où sont placées les zones de service approuvées ainsi que la direction et le temps d'arrivée prévu de la Première Voiture. Les instructions aux équipes de service devraient être disponibles au moins 3 heures avant le départ du premier véhicule.
 - (b) Des identifications extérieures pour les véhicules de service.
 - (c) Toute information additionnelle requise de façon à assurer en toute sécurité le fonctionnement des zones de service.
- 18.1.6 Les zones de service seront considérées comme zones de silence et les personnes résidant près de ces zones doivent être avisées de leur présence.
- 18.1.7 Assurer le service est défini comme toute assistance à un véhicule en compétition par toute personne autre que celles de l'équipage du véhicule en compétition ou l'utilisation ou la réception par l'équipage de tout produit manufacturé (solide ou liquide), pièce de rechange, outils ou équipement autre que celui transporté dans le véhicule de compétition. Les objets transportés dans le véhicule de rallye, lorsque le véhicule est en déplacement, ne peuvent être abandonnés nulle part en vue d'être utilisés plus tard dans le rallye. Pour les véhicules en compétition attendant au contrôle horaire à l'entrée d'un parc de regroupement ou d'un parc d'assistance, ou stationné dans un parc de regroupement, le passage de nourriture, de boisson et d'information (données, cahier de route, etc.) entre l'équipage et d'autres personnes est permis. Par ailleurs, quand ils sont en déplacement et dans des conditions autres que celles de parc fermé, les compétiteurs peuvent prêter assistance et matériel de leur véhicule à un autre équipage qui en fait la demande. Toutefois, de tels gestes doivent être posés dans l'esprit du sport, sans qu'ils soient planifiés, ni forcés. Toute infraction à ce règlement sera considérée comme du service illégal (voir 17.3.7).
- 18.1.8 Tous les services seront confinés aux parcs d'assistance officiels.
- 18.1.8.1 Si un équipage qui a abandonné a l'intention de prendre un nouveau départ selon l'article 15.15, le service de son véhicule peut être fait n'importe où sauf dans une zone de contrôle active ou dans un Parc Fermé.
- 18.1.9 Toutes les équipes de service doivent avoir au moins un extincteur ayant un taux minimal UL d'au moins 40BC, ou deux extincteurs ayant un taux minimal UL d'au moins 20 BC chacun, dans leur zone de service. L'extincteur devra être facilement accessible et à un endroit visible de tous les points de l'aire de service.
- Si le service d'incendie n'est pas sur place, les équipes de service doivent apporter au moins un extincteur ayant un taux minimal UL d'au moins 10BC, autre que celui qui transporte le véhicule de rallye, chaque fois qu'elles se rendent dans une zone de ravitaillement.
- À la demande d'un officiel, l'équipe doit prouver que les extincteurs ont été achetés ou rechargés depuis moins de deux ans.

19. CONTENU DU RÈGLEMENT PARTICULIER

19.1 Généralités

L'organisateur doit fournir un Règlement particulier spécifique au rallye. Ce règlement peut compléter mais en aucun cas contredire le RSN ou le règlement de rallye de CARS, à moins que des exemptions précises aient été approuvées, conformément à l'article 1.9 du RSN.

19.2 Contenu minimum

Le Règlement particulier doit contenir ce qui suit:

19.2.1 Une déclaration de juridiction, incluant la phrase suivante:

"Le rallye se déroulera conformément au Règlement sportif national de la Canadian Association of Rallysport, au règlement de rallye de CARS et au règlement de la région _____. Ces publications sont disponibles auprès de _____ (par ex.: le Directeur CARS de la région hôte, le bureau régional ou autre adresse postale et numéro de téléphone) et seront disponibles pour consultation au départ."

19.2.2 Le nom du rallye.

19.2.3 Le nom du club organisateur et le nom, l'adresse et le numéro de téléphone de:

- (a) L'organisateur
- (b) Du registraire (la personne à qui les inscriptions doivent être envoyées)
- (c) Du responsable de la publicité (la personne à qui les documents promotionnels d'équipe doivent être envoyés)
- (d) Du directeur de course.

Le nom des officiels suivants devra être inclus, s'il est disponible:

- (a) Le responsable de l'inspection technique
- (b) Le chef contrôleur
- (c) Le responsable de la compilation.

19.2.4 Le statut du rallye, indiquant tous les championnats dont il fait partie.

19.2.5 L'emplacement de l'inscription, de l'inspection technique, du départ et de l'arrivée, avec une carte ou des indications routières à partir des autoroutes les plus proches.

19.2.6 Un horaire des dates et des heures donnant au moins:

- (a) L'ouverture et la fermeture de l'inscription et de l'inspection technique.
- (b) La présentation des officiels.
- (c) L'heure de départ du premier véhicule.
- (d) L'heure d'arrivée approximative du premier véhicule à la fin.
- (e) Heure approximative du début des cérémonies.
- (f) Heure approximative de l'affichage des résultats provisoires complets.

19.2.7 Une brève description du rallye indiquant :

- (a) La distance totale approximative
- (b) Le nombre d'épreuves de classement prévu et le pourcentage approximatif que qu'elles représentent
- (c) Tout ce qui est énuméré en 14.3.
- (d) Le nombre de podiums à présenter, ainsi que les championnats visés (y compris tout autre podium que ceux exigés en 21.10).
- (e) Le nombre d'étapes
- (f) La méthode de reclassement utilisée dans le rallye (voir 15.3).

19.2.8 Les altitudes minimale et maximale des spéciales du rallye.

19.2.9 La date de fermeture des inscriptions.

19.2.10 Le nombre maximal d'inscriptions accepté et le critère de sélection si le nombre reçu est supérieur au nombre accepté.

19.2.11 Le montant des frais d'inscription individuelle et par équipe (les taxes de CARS comprises). Si les frais comprennent le coût de nourriture, de carburant ou de logement, etc., il faut aussi le mentionner.

19.2.12 Une liste de tous les prix en précisant pour quelle position chacun sera attribué. De façon facultative, cette liste peut être affichée au tableau officiel à l'ouverture de l'inscription si elle ne fait pas partie du règlement particulier.

19.2.13 Les documents suivants:

- (a) Un formulaire d'inscription
- (b) Une copie du formulaire d'exonération officiel de CARS pour les rallyes.

19.2.14 La liste de toutes les conditions requises pour l'éligibilité du véhicule, de l'équipage et de l'équipement en plus de celles décrites aux articles 11 et 12, ci-dessus.

19.2.15 Tout règlement régional de rallye qui pose des conditions particulières auxquelles le compétiteur doit se soumettre avant le rallye.

19.2.16 Tout autre règlement que les organisateurs, promoteurs et la Région souhaitent appliquer au rallye.

19.2.17 Si un organisateur fournit des notes pour les spéciales, il doit le préciser au Règlement supplémentaire, décrire le format dans lequel ces notes ont été faites, et mentionner tous frais additionnels.

19.2.18 Si un rallye permet l'usage des pneus à crampons, le Règlement particulier doit le mentionner et décrire le processus d'inspection des pneus pour en vérifier la conformité avec 12.4.3.

20. RÉSULTATS

20.1 Exigences d'affichage

- 20.1.1 Les résultats provisoires complets (contrôle par contrôle) doivent être affichés en même temps pour tous les compétiteurs. Les résultats provisoires peuvent être affichés au moins 30 minutes et pas plus de 90 minutes après l'arrivée du dernier équipage classé potentiel. Une allocation supplémentaire de 20 minutes par podium est permise pour l'affichage des résultats provisoires. Le commissaire peut aussi prolonger l'heure limite si les circonstances indiquent que les résultats provisoires sont presque prêts pour l'affichage.
- 20.1.2 Le fait de ne pas afficher les résultats provisoires dans les temps prévus en 20.1.1 ci-dessus, signifie que les résultats ne seront pas affichés pendant le rallye, et qu'ils seront envoyés par l'organisateur, par courriel, à tous les compétiteurs. (Référence : RSN 9.6.(g)).
- 20.1.3 Les résultats au complet peuvent être affichés sur le site Web du rallye plus tard pour des raisons de relations publiques et pour l'information générale des compétiteurs, mais ils devront être intitulés « Résultats provisoires ».
- 20.1.4 Les résultats des étapes pour un ou tous les compétiteurs peuvent être affichés n'importe quand pour des raisons de relations publiques et pour l'information générale des compétiteurs. Les résultats partiels ainsi affichés seront considérés comme non officiels. Des griefs ne peuvent être présentés à partir de cette compilation.
- 20.1.5 Le tableau des résultats doit montrer les pénalités calculées à partir de la carte de route de chaque compétiteur.

20.2 Heure d'affichage

L'heure d'affichage des résultats sera notée sur le tableau des résultats par le commissaire principal au moment où les résultats seront affichés.

20.3 Révision des résultats

Les corrections apportées aux résultats par suite de griefs seront faites aussitôt que possible et doivent être affichées à la fin du rallye. L'heure des modifications sera notée par le commissaire.

20.4 Officialisation des résultats

Lorsque les procédures de griefs sont terminées, les résultats deviennent officiels, si toutes les conditions suivantes ont été respectées:

- (a) Les résultats ont été affichés dans les limites de temps prévues
- (b) Toutes les questions concernant la classification des véhicules ont été réglées
- (c) Aucune décision de protêt n'a été différée, tel que décrit à l'article 9.6(e)(2)
- (d) Aucun appel n'a été porté.

Note : Dans les cas (c) et (d) ci-dessus, des parties des résultats peuvent être déclarées finales si elles ne peuvent être modifiées par le(s) protêt(s) ou l'(les) appel(s).

20.5 Distribution des résultats

- 20.5.1 Les résultats doivent être envoyés par l'organisateur par communication électronique, à tous les compétiteurs et participants dans les quinze (15) jours suivant la fin du rallye.
- 20.5.2 Si le rallye fait partie d'un championnat régional, les résultats doivent aussi être envoyés par communication électronique, au commissaire, au Directeur CARS de la région hôte, au responsable de la compilation du championnat régional (le cas échéant), et au bureau national de CARS.
- 20.5.3 Si le rallye fait partie du championnat canadien, les résultats doivent être envoyés par communication électronique au commissaire, à tous les Directeurs CARS, au Président de CARS, au Directeur du championnat de rallye, au responsable de la compilation du championnat national et aux bureaux de CARS.

20.6 Publication des résultats suite à un protêt

Si une réunion du comité de protêt a lieu, tel que décrit à l'article 9.6, et si des protêts sont retenus, un autre ensemble de résultats provisoires doit être émis, contenant:

- (a) La décision du commissaire sur tous les protêts retenus
- (b) Un ensemble complet des résultats (contrôle par contrôle) modifiés selon les décisions, si les résultats sont modifiés.

Cet ensemble de résultats provisoires doit être envoyé par communication électronique à toutes les personnes décrites à l'article 20.5, dans les 48 heures suivant la décision du commissaire après la réunion du comité de protêt.

20.7 Appel de décision

20.7.1 Si une réunion du comité d'appel a lieu, telle que décrite à l'article 10, et que les résultats sont modifiés, un ensemble de résultats provisoires doit être émis, contenant:

- (a) La décision du comité d'appel sur tous les appels entendus.
- (b) Un ensemble complet des résultats (contrôle par contrôle) modifiés selon la (les) décision(s) rendue(s).

20.7.2 Cet ensemble de résultats doit être déclaré final et doit être envoyé par communication électronique à toutes les personnes décrites à l'article 20.5, dans les deux (2) jours qui suivent la réunion du comité d'appel.

20.8 Résultats provisoires

Les résultats provisoires émis auparavant peuvent être déclarés officiels, sans changement, si:

- (a) Une réunion du comité de protêt a eu lieu, telle que décrite à l'article 9.6, et qu'aucun protêt n'a été retenu.
- (b) Une réunion du comité d'appel a eu lieu et les résultats n'ont pas été modifiés par les décisions du comité d'appel.
- (c) La limite de temps pour soumettre les appels (voir article 10.4) est échue et aucun appel ne doit être entendu.

Dans ce cas, l'organisateur enverra par communication électronique aux personnes décrites à l'article 20.5, un avis déclarant que les résultats provisoires déjà envoyés sont officiels depuis une date déterminée et contenant (dans les cas (a) ou (b), ci-dessus) les décisions des comités de protêt ou d'appel. Un tel avis sera envoyé dans les deux (2) jours qui suivent la date où les résultats ont été déclarés officiels.

20.9 Distribution des résultats

Les résultats distribués doivent contenir les informations suivantes:

- (a) Le nom du rallye
- (b) Le nom du club organisateur
- (c) La date du rallye
- (d) Le statut du rallye
- (e) Le numéro de permis
- (f) Le kilométrage officiel exact du rallye, y compris le total des parcours de liaison et des spéciales, de même que la longueur de chaque spéciale,
- (g) Les positions d'arrivée classées dans l'ordre et par classe, avec leur temps,
- (h) Les marques, modèles et classe de tous les véhicules inscrits,
- (i) Le numéro du véhicule
- (j) Les noms au long, des 2 membres de l'équipage, de l'événement couru et la classe du pilote.
- (k) Les temps encourus à chaque spéciale, de même que les pénalités de route à chaque contrôle,
- (l) Toutes autres pénalités encourues par l'équipage
- (m) La liste complète des récipiendaires de prix, ainsi que toutes les bourses et allocations de déplacement reçues,
- (n) L'état du statut des résultats, c'est-à-dire:
 - Officiels
 - Provisoires à cause de la non-conformité à l'affichage des résultats, selon l'article 20.1
 - Provisoires à cause d'une décision de protêt reportée
 - Provisoires à cause de la (des) décision(s) d'une réunion du comité de protêt tenue conformément à l'article 9.6 et sujet seulement à appel
 - Provisoires à cause d'un appel ou d'un appel en suspens
 - Provisoires à cause de résultats modifiés à la suite de la décision d'un comité d'appel.

20.10 Égalités

20.10.1 Les compétiteurs ayant le même nombre de points de pénalité seront considérés ex-aequo. Les positions subséquentes seront énumérées sur la base du nombre de véhicules en tête.

20.10.2 Dans les rallyes du championnat canadien, des positions et des points de championnat égaux seront accordés. Un règlement supprimant l'égalité peut être appliqué à la remise des trophées si le Règlement particulier le spécifie.

20.11 **Tests**

Des tests d'habileté de conduite, des gymkhanas, etc., pouvant avoir lieu avec les rallyes de championnat, ne devront pas compter comme faisant partie du rallye dans la compilation des points au championnat.

20.12 **Révisions**

Le commissaire de l'événement amendera les résultats de façon à refléter les décisions concernant la reclassification des compétiteurs suite à des griefs.

21. ADMINISTRATION D'UN RALLYE

21.1 Vérification de la route

21.1.1 Il incombe à l'organisateur de nommer un équipage fantôme qui vérifiera la route avant le rallye à partir des instructions finales, au moment de la journée et sous les mêmes conditions qui ont été prévues pour l'événement lui-même. Les buts de cette vérification sont de :

- (a) S'assurer que le parcours et les instructions sont conformes au Règlement de rallye de CARS et au Règlement particulier.
- (b) Vérifier que les dispositions pour le départ, l'arrivée, le ravitaillement en carburant, les repas et le repos sont adéquates.
- (c) Trouver toutes les instructions ambiguës, incorrectes, les erreurs de distance, etc.
- (d) Vérifier l'emplacement des contrôles pour s'assurer qu'il est sécuritaire et conforme à tous les règlements qui s'y appliquent.
- (e) Vérifier le calcul du temps afin de s'assurer qu'il est correct.
- (f) Vérifier les temps écoulés et s'assurer qu'ils sont sécuritaires et conformes aux règlements, en portant une attention particulière aux zones habitées et aux routes principales à grande circulation.

21.1.2 L'équipage fantôme doit avertir l'organisateur par écrit de tous les changements demandés. Une copie du rapport de l'équipage fantôme à l'organisateur doit aussi être envoyé au commissaire.

21.2 Ordre de départ par facteurs de vitesse et liste de priorité

21.2.1 CARS tiendra à jour une liste de priorité des pilotes où tous les pilotes figureront à leur plus haute priorité atteinte tel que prévu à l'article 21.2.5 et une liste de facteur de vitesse du Championnat de rallye canadien (CRC) tel que prévu à l'article 21.2.16. Les organisateurs se serviront de ces listes pour déterminer l'ordre de départ tel que prévu à l'article 21.2.3. La liste de facteurs de vitesse comprendra les facteurs de vitesse de chaque pilote des 24 derniers mois.

21.2.2 Basé sur les priorités de l'article 21.2.15 et selon l'article 21.2.3, les organisateurs devront établir un ordre de départ et accorder un numéro de véhicule selon le facteur de vitesse CRC du compétiteur au moment prévu dans le Règlement particulier de l'événement.

21.2.3 Pour établir l'ordre de départ, les pilotes de priorité 1, 2, 3 et 4 formeront un groupe et les organisateurs se serviront des facteurs de vitesse des pilotes. Pour les pilotes de priorité 5A, l'ordre de départ sera établi selon leur facteur de vitesse. Pour les pilotes de priorité 5B, l'ordre de départ sera établi selon leur facteur de vitesse s'il est égal ou supérieur à 25, et pour les autres pilotes de priorité 5B, par un tirage au sort ou à la discrétion de l'organisateur. Pour les pilotes de priorité 6, l'ordre de départ sera déterminé par un tirage au sort ou à la discrétion de l'organisateur.

Les compétiteurs américains ayant un facteur de vitesse ARA/~~RA~~/NASA seront insérés dans l'ordre de départ selon leur facteur de vitesse. Les compétiteurs sans facteur de vitesse CRC ou américain seront insérés dans l'ordre de départ par l'organisateur selon leur vitesse démontrée dans des rallyes antérieurs selon un facteur de vitesse, s'il y en a un, ou selon leurs résultats. (Les compétiteurs sans facteur de vitesse CRC devraient fournir ces renseignements pour refléter un ordre de départ adéquat. Autrement, les compétiteurs seront placés à la fin de leur groupe de priorité.) Les pilotes de priorité 6 seront placés à la fin de l'ordre de départ par date de réception de leur inscription.

Lorsqu'il passe dans une classe 2RM, le compétiteur qui a obtenu son facteur de vitesse dans une classe 4RM verra ce facteur de vitesse réduit de 10 (par ex., un facteur de 64,67 passera à 54,67).

21.2.4 Pour les pilotes ayant un facteur de vitesse de >85, une réunion aura lieu dans le cadre du rallye, à un moment et un endroit prévu dans le règlement particulier afin de déterminer leur ordre de départ. Chaque pilote ayant un FV >85 inscrit à ce rallye recevra un numéro de véhicule basé sur son classement au CRC, au départ du rallye ou, s'il s'agit du premier rallye de l'année, sur son classement final au championnat précédent. Dans le cas d'égalité, l'organisateur tirera l'ordre à pile ou face. Le nombre de positions de départ sera égal au nombre de pilotes ayant un FV >85 inscrits à ce rallye. L'ordre de départ sera déterminé de la façon suivante :

- (a) Un tirage aura lieu par lequel les pilotes présents ayant un FV >85 (pas les copilotes) pigeront un numéro;
- (b) L'ordre de ce tirage sera déterminé par le classement au championnat des pilotes ou, dans le cas du premier rallye de la saison, par le classement au championnat précédent, suivi des pilotes qui n'ont aucun point à ce championnat, dans l'ordre de leurs facteurs de vitesse;
- (c) Le numéro pigé représente l'ordre dans lequel le pilote choisira son numéro de départ (le nombre de numéros sera égal au nombre de pilotes de FV >85 présents au moment du tirage);
- (d) Le pilote de FV >85 qui aura pigé le premier choix sera le premier à choisir sa position de départ parmi toutes celles offertes, le pilote de priorité 1 qui aura le deuxième choix choisira parmi les positions restantes, etc.;

- (e) Pour tout pilote de FV >85 absent au moment du tirage, l'organisateur imposera une position de départ basée sur les positions restantes à la fin du tirage. Le tirage de l'ordre de départ des pilotes de FV >85 ne changera pas le numéro de véhicule assigné par l'organisateur.

21.2.5 Il devrait avoir 7 groupes de priorité. Les qualifications pour chacun de ces groupes sont les suivantes:

Qualifications de priorité :

- Priorité 1: Tous les pilotes ayant accumulé 80 points de priorité comme pilote.
- Priorité 2: Tous les pilotes avec au moins 25 points et moins de 80 points de priorité comme pilote.
- Priorité 3: Tous les pilotes avec au moins 10 points et moins de 25 points de priorité comme pilote.
- Priorité 4: Tous les pilotes avec plus de 1 point et moins de 10 points de priorité comme pilote.
- Priorité 5A: Tous les pilotes classés entre la onzième et la quinzième place au classement général d'une épreuve comptant pour le championnat canadien de rallye.
- Priorité 5B: Tous les pilotes ayant terminé un rallye de performance sans se qualifier dans le groupe de priorité 5A comme pilote.
- Priorité 6: Tous les autres pilotes.

21.2.6 Les événements qui permettent d'accumuler des points de priorité sont des rallyes de championnats nationaux. Il incombe au compétiteur de fournir les résultats de rallyes nationaux non canadiens pour qu'ils soient considérés.

21.2.7 Lors du calcul des points de priorité, les totaux des points des deux meilleures années parmi les trois dernières sont comptés et ajoutés à ceux de l'année en cours. Ceci permet aux pilotes d'améliorer leur priorité au cours d'une même année. Les pilotes qui atteignent une priorité supérieure conserveront cette priorité au cours de la saison suivante, à moins qu'ils améliorent encore leur priorité.

21.2.8 Les points devraient être attribués aux dix (10) premières places, à l'arrivée, dans chacune des épreuves visées d'après le barème de points du Championnat canadien de rallye (voir article 24.1.6), sans compter les points de départ et d'arrivée.

21.2.9 Jamais un compétiteur ne perdra plus d'un niveau de priorité à partir du plus haut groupe de priorité qu'il aura atteint, à compter de la liste de priorité du 1-1-89. Les pilotes ayant atteint le statut de Maître ou Grand Maître ne perdront leur priorité qu'après la cinquième année d'inactivité comme pilote. Tout pilote classé qui ne termine, pendant deux ans, aucun événement pour lequel des points de priorité sont accordés, sera retiré de la liste de priorité des pilotes. La réinsertion sur cette liste se fera au cas par cas.

21.2.10 Les inscriptions reçues après l'établissement de l'ordre de départ, mais avant l'ouverture de l'inscription, seront insérés dans l'ordre de départ le plus près possible de leur FV. La décision de l'organisateur concernant l'ordre de départ est finale tant qu'elle respecte le présent règlement.

21.2.11 Une liste des facteurs de vitesse et des groupes de priorité sera donnée aux organisateurs avant l'établissement de l'ordre de départ pour chaque événement

21.2.12 Les compétiteurs doivent déclarer leur véritable groupe de priorité au moment de leur inscription à tout événement quand on le leur demande. Fournir de faux renseignements peut entraîner une mesure disciplinaire.

21.2.13 Les pilotes améliorant leur position de départ après l'établissement de l'ordre de départ, mais avant la clôture de l'inscription peuvent, à la discrétion de l'organisateur, être placés selon les règles du groupe de priorité supérieur pour lequel ils se sont qualifiés.

21.2.14 Dans le but de créer des prix pour les groupes de priorité où il y a trop peu de compétiteurs, les groupes peuvent être combinés en utilisant le groupe le plus haut placé (ex.: combiner les groupes 2 et 3 reviendrait à créer des prix pour le groupe 2 dans la combinaison de ce groupe). Une telle combinaison de groupes peut être faite seulement pour la remise des prix.

21.2.15 L'ordre de départ sera:

- | | |
|---------------------------------------|--|
| Les pilotes de priorité 1, 2, 3 et 4, | triés par ordre décroissant de facteur de vitesse, |
| priorité 5A | par facteur de vitesse et position, |
| priorité 5B | par facteur de vitesse et position, |
| priorité 6 | par ordre de réception de l'inscription. |

21.2.16 Le facteur de vitesse CRC sera déterminé de la façon suivante :

- (a) Le facteur de vitesse général constitue la moyenne des trois meilleurs facteurs de vitesse obtenus au cours des 24 derniers mois ;
- (b) Les spéciales de moins de 2 minutes ne sont pas prises en compte ;
- (c) Les spéciales où 25 % des compétiteurs ont le même temps ne sont pas prises en compte ;
- (d) Les spéciales où un compétiteur a un différentiel de plus de 1,5 par rapport à sa normale, ne sont pas prises en compte ;

(e) Un facteur de vitesse de 50 constitue le facteur de vitesse médian.

21.2.17 Les organisateurs de rallyes doivent tenir des séances d'information particulières pour tous les pilotes recrues (et leurs copilotes) des groupes de priorité 5 et 6.

21.3 Route

21.3.1 Un véhicule chargé de la vérification de la route devrait parcourir le parcours entre 6 et 24 heures avant le rallye. Si une portion de la route est impraticable pour ce véhicule, des instructions alternatives devraient être préparées et affichées (Voir article 21.8.4).

21.3.2 Un véhicule chargé de dégager la route doit suivre le véhicule chargé de la fermeture pour aider les compétiteurs en difficulté, d'une façon efficace, dans les épreuves de classement. Un tel véhicule devrait être capable de dégager les véhicules qui ont été immobilisés et d'amener les équipages à la zone de service la plus proche ou à un endroit où une plus grande assistance peut leur être fournie.

21.4 Contrôles

21.4.1 Un véhicule chargé de l'ouverture doit être utilisé pour s'assurer que les contrôles sont correctement placés et que les instruments de chronométrage de contrôle sont bien réglés.

21.4.2 Un véhicule chargé de la fermeture des contrôles doit être utilisé pour s'assurer que les contrôles sont correctement localisés, qu'ils ne ferment pas trop tôt, et que les instruments de chronométrage fonctionnent encore correctement. Le véhicule de fermeture recueillera aussi les registres de contrôle et les apportera à la fin du rallye.

21.4.3 Si l'un ou l'autre de ces véhicules est incapable de terminer le parcours pour une raison imprévisible, ce fait ne constituera pas en lui-même une raison suffisante pour annuler les contrôles lors de la compilation.

21.5 Inscription

21.5.1 Une période d'inscription doit avoir lieu au début du rallye pendant laquelle le registraire doit vérifier que tous les compétiteurs possèdent des documents valides, tel que mentionné dans le présent règlement, et qu'ils ont signé l'exonération de CARS.

21.5.2 Il est recommandé qu'une pré-vérification de l'odomètre utilisant le kilomètre-étalon officiel du rallye soit mise à la disposition de tous les compétiteurs pendant ou avant l'inscription. La pré-vérification de l'odomètre aura au moins 10 km de long mais ne fera pas nécessairement partie du parcours.

21.6 Inspection technique

21.6.1 Une inspection technique pendant laquelle l'inspecteur technique vérifie tous les véhicules participants doit avoir lieu au début du rallye. L'inspection technique consiste en une déclaration du compétiteur assurant la condition routière du véhicule de rallye (telle que ci-dessous), la vérification de conformité avec les règlements de CARS et la conformité avec la classe de véhicule.

Pour chaque équipage, une déclaration signée par les équipiers sera présentée à l'inspection technique, déclarant que a) le véhicule est en condition de rouler et b) que les commandes suivantes fonctionnent correctement :

- (a) les phares
- (b) le klaxon
- (c) les essuie-glaces
- (d) le feu de marche arrière
- (e) les freins
- (f) l'échappement

L'inspecteur peut décider de vérifier la conformité de toute partie du véhicule.

21.6.2 Si l'inspecteur technique estime qu'un véhicule n'est pas éligible à la compétition, ou n'est pas éligible à la classe inscrite par son inscripteur, l'inspecteur technique, avec l'approbation du commissaire de l'événement, a le droit de refuser l'inscription de ce véhicule à ce rallye, ou son inscription dans la classe demandée. En se basant sur les raisons de cette décision, le conseil de CARS peut demander la tenue d'une séance où il sera décidé si tous les points de la classe au Championnat, accumulés par ce véhicule avant la date de l'inspection technique échouée, seront conservés tels quels, transférés à une autre classe, ou seront déclarés nuls.

21.6.3 Une inspection approfondie et détaillée, y compris (si nécessaire) le démontage du véhicule, peut être faite à la fin du rallye pour tout véhicule à la discrétion du commissaire, du directeur technique de CARS, de l'inspecteur technique national d'un membre du Conseil de CARS ou d'un compétiteur agissant d'office ou en cas de demande ou de protêt. Dans le cas où le démontage est exigé, la procédure se déroulera de la façon suivante:

- 21.6.3.1 Si l'inspection, y compris le démontage (si nécessaire) du véhicule, est exigée à la suite d'une demande d'un compétiteur ou d'un protêt, le commissaire principal déterminera et recueillera un dépôt en liquide du plaignant. Si le protêt est démenti, le plaignant perdra les frais engagés, pouvant même payer plus que le montant du dépôt. Si le protêt est maintenu, le dépôt sera remis au plaignant, et l'équipage du véhicule jugé en infraction paiera tous les frais, sans distinction, en liquide, au commissaire principal, qui remettra ces frais au fournisseur de service et/ou de matériel. Les véhicules visés seront suspendus jusqu'à ce que satisfaction soit obtenue d'une façon ou d'une autre.
- 21.6.3.2 Si l'inspection, y compris le démontage (si nécessaire) du véhicule, est exigée par décision du commissaire et d'un membre du Conseil de CARS, le compétiteur devra en payer les frais. Toute décision découlant d'une telle inspection ou démontage pourra faire l'objet d'un appel seulement.
- 21.6.3.3 Les personnes autorisées à assister à une telle inspection technique détaillée sont:
- (a) l'équipage du véhicule qui est inspecté;
 - (b) le(s) mécanicien(s) qui font le démontage;
 - (c) l'organisateur ou son représentant, tel que l'inspecteur technique;
 - (d) les officiels de CARS, tels qu'un membre de Conseil de CARS, ou le commissaire de l'événement;
 - (e) un représentant du demandeur.
- 21.6.4 À la fin du rallye (et, au besoin, au début et à la fin de chaque étape), l'inspecteur technique doit ramasser tous les carnets de bord (s'ils n'ont pas été conservés à l'inspection technique) et y inscrire tout commentaire d'après rallye, selon ce qui s'applique. Le carnet pourra alors être remis au compétiteur en échange de sa fiche d'évaluation du rallye.

21.7 Présentation des officiels / Réunion des pilotes

Une présentation des officiels doit avoir lieu au moins 30 minutes avant le départ du rallye. Les organisateurs, le commissaire, et toutes autres personnes autorisées à signer des documents officiels doivent être présentés. Aucune information liée à l'exécution du parcours ne doit y être donnée; toutes ces informations doivent être affichées sur le tableau officiel si elles ne sont pas incluses dans le cahier de route.

Pendant la présentation on pourra répondre à des questions d'ordre général ou d'éclaircissement. Toute autre question à l'organisation devrait être écrite et affichée sur le tableau officiel avec la réponse de l'organisateur.

Au moins un membre de l'équipage doit assister à la présentation des officiels et à la réunion des pilotes inscrite au Règlement particulier ou dans l'horaire de l'événement. Les organisateurs ont le droit de tenir une autre réunion des pilotes dans un cas de force majeure et avec l'approbation du commissaire. L'annonce d'une telle réunion sera affichée au tableau officiel et sera aussi communiquée aux participants par d'autres moyens.

21.8 Avis officiels

- 21.8.1 Un tableau officiel doit être affiché au départ, à la fin de chaque étape, et à l'arrivée. Il contiendra seulement :
- les bulletins du rallye,
 - la liste de départ officielle,
 - la liste des signatures officielles,
 - les corrections et les notes officielles
 - les demandes et leurs réponses,
 - les rapports des juges de fait et les réponses de l'organisateur,
 - les protêts et les intentions d'en appeler.

La compilation et les résultats devraient être affichés séparément, mais près du tableau d'affichage.

Un cartable contenant le(s) permis du rallye, la police d'assurance du rallye, une copie du Règlement particulier du rallye, les lettres de notification à la police, et les lettres permettant l'utilisation des routes privées devra être disponible à proximité du tableau d'affichage officiel.

- 21.8.2 Toutes les notes officielles doivent être signées par l'organisateur, par un commissaire, ou une personne désignée lors de la présentation des officiels.
- 21.8.3 Tous les genres de panneaux devant être utilisés aux contrôles, s'ils diffèrent de ceux décrits à l'article 16.9, doivent être disposés près du tableau officiel au départ.
- 21.8.4 Toute correction connue apportée au cahier de route doit être affichée au tableau officiel avant le départ de l'étape à laquelle elle se rapporte.

- 21.8.5 S'il devient nécessaire d'apporter un changement au cahier de route après le départ d'une étape, un avis officiel contenant les changements apportés au parcours, et/ou au chronométrage doivent être affichés à un contrôle ou sur un panneau de contrôle placé d'une façon clairement visible et sûre. Un tel avis doit être affiché avant l'avance maximale du premier véhicule à franchir ce point. Si un tel avis est affiché à un contrôle, un contrôleur le signalera à chaque compétiteur qui se présente et obtiendra leur signature, comme preuve de vérification, identifiée par le numéro des véhicules. Si un tel avis est affiché sur un panneau de contrôle laissé sans surveillance, au moins deux panneaux de contrôle doivent être utilisés, un de chaque côté de la route ou tous les deux sur le côté droit, distants d'au moins 30 mètres l'un de l'autre. Une indemnité adéquate de temps doit être allouée.
- 21.8.6 Tous les changements apportés au Règlement particulier doivent être affichés sur le tableau officiel avant le départ de l'étape à laquelle ils correspondent et doivent être signés par l'organisateur et le commissaire.
- 21.8.7 Les faits, définis par les organisateurs, comme les réponses aux questions écrites des compétiteurs, doivent être affichés sur le tableau officiel aussitôt que possible.
- 21.8.8 Les copies des griefs et les réponses à ces demandes seront affichées à côté du tableau officiel.
- 21.8.9 Un officiel ayant autorité de signer les avis officiels doit se trouver à l'arrivée de chaque étape, avant l'arrivée du premier véhicule, et jusqu'à l'heure de départ du premier véhicule pour l'étape suivante.
- 21.8.10 Les organisateurs doivent afficher sur le tableau officiel, à la fin de la période d'inscription, une liste complète des compétiteurs inscrits, ainsi que les données suivantes: le numéro du véhicule, les noms du pilote et du copilote, leur lieu de résidence et la province (ou état), la marque/modèle de véhicule, la classe du véhicule, pilote novice, classe d'inscription et, si l'événement comprend une partie régionale, les épreuves auxquels ils sont inscrits.

21.9 **Compilation**

Un nombre suffisant de personnes qui n'ont aucun lien avec le rallye (à moins d'être registraire, inspecteur technique ou chargé de l'ouverture du contrôle, ou équipages préposés à la vérification de la route) doivent être disponibles comme compilateurs. Les compilateurs doivent être informés avant le départ de l'événement du contenu du Règlement particulier, de la méthode de compilation à utiliser et des temps écoulés exacts entre les contrôles. À chaque point où une compilation doit être faite, un endroit réservé à la compilation, séparé du contrôle et des compétiteurs, doit être prévu. Les compilateurs doivent être présents avant l'heure d'arrivée prévue du premier véhicule. Ils ne doivent pas quitter le lieu d'arrivée du rallye avant que les procédures de griefs soient terminées. (Voir article 8.2)

21.10 **Cérémonies de podium**

À la fin d'un rallye de championnat national, des cérémonies de podium séparées seront tenues pour les trois premiers équipages du classement Général et 2RM Général. Les organisateurs du rallye pourront tenir d'autres cérémonies de podium s'ils le désirent. (À la fin du rallye, les organisateurs détermineront au meilleur de leurs connaissances les participants à ces cérémonies, avant la conclusion officielle des processus de demandes et de compilation.) Les cérémonies de podium doivent commencer le plus tôt possible après l'arrivée du dernier véhicule au contrôle de fin.

22. COMMISSAIRES

Se référer aux RSN (en particulier 6.2) pour connaître les fonctions du commissaire.

22.1 Devoirs

En plus de ses devoirs définis dans le RSN, le commissaire sera aussi responsable de ce qui suit:

22.1.1 Lorsque le commissaire est satisfait des changements apportés par l'organisateur à la suite du rapport de l'équipage fantôme, il avisera le membre du Conseil de CARS pour faire émettre le permis. Aucun changement subséquent ne sera fait sans l'approbation du commissaire.

22.1.2 À l'arrivée du rallye (et, le cas échéant, au départ et à la fin des étapes), le commissaire devra:

- (a) Mettre des formulaires de griefs à la disposition des compétiteurs
- (b) Accepter les demandes qui lui sont soumises sur les formulaires appropriés et dans les limites de temps décrites à l'article 8. (Les demandes concernant le calcul des résultats, tel que détaillé à l'article 8.4(d), ne peuvent pas être acceptées à moins que le classement affiché soit officiel, tel qu'il est défini à l'article 20.1)
- (c) Noter l'heure de réception de la demande, afficher une copie au tableau d'affichage officiel, et remettre les copies restantes à l'organisateur.
- (d) Accepter les réponses de l'organisateur aux demandes, et afficher au tableau d'affichage officiel les demandes ou marquer NUL sur ces demandes, tel que décrit à l'article 8.6.
- (e) Accepter les protêts qui lui sont soumis sur les formulaires adéquats et dans les limites de temps décrites à l'article 9.3(a), et qui sont accompagnés du coût approprié, tel que précisé à l'article 9.12.
- (f) Noter l'heure de réception du protêt, afficher une copie au tableau d'affichage officiel, et apporter les copies restantes à la réunion du comité de protêt.
- (g) Sur réception d'un protêt, le commissaire vérifiera d'abord que le protêt a été correctement soumis selon 9.3, et préparera alors une note donnant l'emplacement et l'heure à laquelle la réunion du comité de protêt se tiendra, en accord avec les limites de temps fixées aux articles 9.6(b) et (c). Cet avis sera affiché au tableau officiel.
- (h) Le commissaire dirigera la réunion du comité de protêt et préparera une réponse en accord avec l'article 9.6(e). Si la décision prise au sujet du protêt est différée, le commissaire obtiendra les preuves supplémentaires qu'il juge nécessaire, préparera la décision, et l'enverra à l'organisateur, selon l'article 9.6(f).

Le cas échéant (voir articles 9.6(b) et (c)), les commissaires se rencontreront pour évaluer les protêts qui leur sont soumis par communication électronique, selon l'article 9.6(g). Ils prépareront alors leur décision et l'enverront par communication électronique à l'organisateur, selon l'article 9.6(h).

- (i) Accepter les appels qui leur sont soumis, en accord avec le RSN.
- (j) Noter l'heure de réception de l'appel, redonner une copie à l'appelant et afficher les copies restantes au tableau d'affichage officiel. Dans les 24 heures qui suivent la fin du rallye, le commissaire enverra les copies de l'appel par communication électronique à tous les membres du Conseil de CARS.
- (k) Après la fin des procédures de griefs (voir article 8.2), le commissaire obtiendra une copie de chaque grief, réponse, et avis à être joints au rapport du commissaire. Il gardera les copies restantes au cas où elles seraient nécessaires comme preuve, lors d'une réunion ultérieure du comité d'appel.

22.1.3 Après le rallye, le commissaire principal recevra les protêts par communication électronique, selon les articles 9.3(b) et (c).

23. OBTENTION D'UN STATUT RÉGIONAL OU NATIONAL

23.1 Procédures de demande d'événement

23.1.1 Événements de classe nationale

- (a) Les événements inscrits au CRC peuvent indiquer leur volonté de demeurer au championnat l'année suivante, en communiquant avec le directeur du championnat.
- (b) Les organisateurs doivent faire connaître la date souhaitée pour la tenue de leur événement au championnat de la saison suivante, au directeur du championnat avant le 1^{er} septembre de l'année en cours.
- (c) Tout nouveau rallye qui désire faire partie du championnat canadien de rallye pour la saison suivante, et qui a été observé en vue d'obtenir son statut national, est invité à poser sa candidature auprès du directeur du championnat avant le 1^{er} septembre de l'année en cours.
- (d) Le directeur du championnat informera le conseil de CARS des événements qui désirent faire partie du championnat de l'année suivante, ainsi que leurs dates de tenue, avant l'appel-conférence que le conseil tient en septembre.
- (e) Le conseil de CARS décidera des rallyes qui composeront le championnat de la saison suivante lors de son appel-conférence de septembre.
- (f) Le bureau de CARS enverra des formulaires de demande et un échéancier aux organisateurs de rallye avant la fin de l'année en cours.
- (g) Le directeur du championnat remettra un permis d'événement à l'organisateur d'un rallye avant l'ouverture de la période d'inscription du rallye, mais après avoir vérifié que la police d'assurance est en règle et que la route a été vérifiée.

23.1.2 Événements de classe régionale

- (a) Le directeur CARS de la région hôte sera responsable de la distribution des formulaires de demande de permis aux clubs organisateurs dans sa région respective.
- (b) L'organisateur remplira le formulaire et le renverra au Directeur CARS de la région hôte en y joignant un chèque au montant du coût du permis (portant la date de la demande) avant l'assemblée d'automne.
- (c) Le directeur CARS de la région hôte émettra le permis à l'organisateur quand il aura satisfait aux articles 23.5 et 23.6 du présent règlement.

23.1.3 L'organisateur doit faire une demande d'assurance par l'intermédiaire du bureau national. Le permis ne sera pas émis tant que les conditions requises pour l'obtention d'une assurance n'auront pas été réunies.

23.2 Exigences locales

Un rallye demandant un statut régional doit aussi satisfaire à tout règlement additionnel imposé par la région concernée.

23.3 Qualifications

23.3.1 Un rallye doit s'être déroulé avec succès en tant qu'événement de performance régional pour pouvoir accéder au niveau supérieur de statut national. Un club souhaitant la promotion future d'un tel événement au statut national de rallye doit en faire la demande au directeur CARS de la région hôte au moins 60 jours avant l'événement. Le directeur CARS de la région hôte doit alors en informer le président de CARS qui nommera un observateur. Le président de CARS peut remettre cette responsabilité au directeur CARS de la région hôte.

23.3.2 Dans le cas d'un rallye qui revendique un statut national, l'organisateur proposé doit avoir organisé avec succès un événement de statut régional, ou être accepté par le directeur régional de rallye.

23.3.3 Un rallye de championnat canadien contiendra au moins 150 kilomètres d'épreuves de classement.

23.3.4 Pour accéder au statut international, un rallye doit s'être déroulé avec succès en tant qu'événement national.

23.3.5 Si un événement existant, porté sur la liste du Championnat canadien, est abandonné, on demandera aux organisateurs de refaire une demande pour classer l'événement comme s'il s'agissait d'un nouvel événement. Voir l'article 23.3.1, ci-dessus.

23.3.6 Les coûts d'observation seront aux frais de la région hôte et du club organisateur.

23.4 Exceptions

Nonobstant les clauses de l'article 23.3, le conseil de CARS a l'autorité d'attribuer un statut national à tout rallye dans des conditions exceptionnelles.

23.5 Règlement particulier

23.5.1 Le Règlement particulier des rallyes des championnats régionaux doit être:

- (a) soumis à l'approbation du directeur CARS de la région hôte au moins 60 jours avant l'événement.
- (b) disponible à tous les compétiteurs au moins 30 jours avant l'événement.

23.5.2 Le Règlement particulier pour les rallyes du championnat canadien doit être:

- (a) soumis à l'approbation du directeur du championnat au moins 90 jours avant l'événement.
- (b) soumis dans sa version finale, au président de CARS, au directeur du championnat et au directeur technique au moins 75 jours avant l'événement.
- (c) disponible à tous les compétiteurs au moins 60 jours avant l'événement.

23.6 Permis

Le permis ne sera pas émis tant que les articles 23.5.1 et 23.5.2 du présent règlement n'ont été satisfaits à moins d'être autorisé par le directeur CARS de la région hôte.

24. CHAMPIONNAT CANADIEN DE RALLYE

24.1 Généralités

S'appliquent à tous les championnats, à moins d'être spécifiquement remplacées pour un championnat individuel

24.1.1 Le but du Championnat canadien de rallye est d'accroître la compétition en rallye par l'augmentation de l'enthousiasme, de la participation et de la qualité de ses événements.

24.1.2 Il y a quatre championnats distincts compilés séparément pour les pilotes, copilotes et marques. Il a aussi deux autres championnats, pour novices et pour les dames.

24.1.3 Les championnats canadiens de rallye peuvent être composés d'événements organisés par les clubs de toutes les régions de CARS et qui peuvent se dérouler dans toutes les régions allant de la côte est à la côte ouest du Canada.

24.1.4 La sélection des événements pour les championnats nationaux de rallye est faite par le conseil de CARS qui se base sur les performances passées et les recommandations du directeur du championnat. Les compétiteurs compteront tous les événements du championnat auxquels ils ont participé si le championnat en compte six ou moins. S'il y a plus que six événements dans le championnat, les compétiteurs compteront un total de six événements, avec un maximum de 3 dans une même région.

Pour les championnats des marques, des dames et des pilotes novices, tous les rallyes seront comptabilisés.

24.1.5 Le classement au championnat sera déterminé par les points obtenus dans les rallyes. Dans les cas non couverts par le présent règlement, la décision du conseil de CARS sera finale.

24.1.6 Compilation:

24.1.6.1 Pour le championnat canadien de rallye général (pilotes, copilotes et marques) et pour le championnat canadien de rallye 2RM (pilotes, copilotes et marques):

Premier	20 pts	Sixième	6 pts
Deuxième	15 pts	Septième	4 pts
Troisième	12 pts	Huitième	3 pts
Quatrième	10 pts	Neuvième	2 pts
Cinquième	8 pts	Dixième	1 pt

De plus, un point est aussi accordé à qui prend le départ d'un rallye, et un point à qui est considéré l'avoir terminé. Ces points ne touchent que le championnat et ne s'appliquent pas au calcul de la priorité des pilotes.

24.1.6.2 Pour le championnat canadien de rallye 4RM production (pilotes, copilotes et marques), le championnat canadien de rallye 2RM production (pilotes, copilotes et marques), le championnat canadien de rallye pour les pilotes novices et le championnat canadien de rallye pour les dames :

Premier	9 pts.	Quatrième	3 pts.
Deuxième	6 pts.	Cinquième	2 pts.
Troisième	4 pts.	Sixième	1 pt.

24.1.7 Pour tous les championnats de marques, les points seront accordés selon le meilleur classement obtenu par un véhicule de cette marque (par ex. : si trois véhicules de même marque terminent aux trois premières positions avant qu'un véhicule d'une autre marque termine quatrième, seuls les points de la première place seront accordés à la première marque, et la deuxième marque recevra les points de la quatrième place, et ainsi de suite).

Si la marque du véhicule gagnant n'est pas fabriquée au Canada, le trophée sera présenté au distributeur agréé ou à l'agent.

24.1.8 Les vainqueurs porteront le titre de "Champion" pour l'année suivante.

24.1.9 Dans le cas de concurrents ex-aequo pour la première place dans les championnats, le compétiteur ayant le plus de victoires d'événements à son actif sera déclaré vainqueur du championnat. Si l'égalité persiste, le compétiteur ayant terminé un rallye le plus de fois en deuxième position sera déclaré vainqueur. Si, de nouveau, l'égalité persiste, le compétiteur ayant terminé le plus de fois en troisième position sera déclaré vainqueur, etc., jusqu'à ce que l'égalité soit brisée. Si l'égalité persiste toujours, le nombre total des points gagnés dans tous les événements homologués au Championnat canadien de rallye déterminera alors le vainqueur. L'ultime façon de déterminer un vainqueur sera le nombre de rallyes au championnat canadien auxquels les concurrents se seront inscrits dans l'année. Si l'égalité persiste, les concurrents seront déclarés ex-aequo.

24.1.10 Les points gagnés dans un championnat ne sont pas transférables à un autre championnat.

24.1.11 Éligibilité: Le championnat canadien de rallye est un championnat ouvert et tous les compétiteurs sont éligibles à compter des points à l'exception des compétiteurs qui sont exclus du championnat d'après le 12.4.7 le 12.5.1.1(d) et le 12.6.1.1(c). Dans le cas d'un compétiteur hors championnat, les points qu'il aurait dû recevoir seront remis au prochain compétiteur éligible, ainsi de suite jusqu'à ce que tous les points aient été attribués. Pour qu'un championnat soit attribué, le vainqueur doit s'être inscrit et avoir pris le départ d'au moins 3 rallyes du championnat.

24.2 **Championnat canadien de pilote de rallye pour le Trophée Fidler**

24.2.1 Le Trophée Fidler a été créé en mémoire du regretté Jack Fidler, de Kingston, Ontario. Il a été un membre fondateur du St-Lawrence Automobile Club. Le premier prix sera le Trophée Fidler ainsi que sa réplique. Des trophées souvenirs seront remis aux trois premières places.

24.2.2 Jusqu'en 1968, ce trophée était attribué annuellement à la personne ayant obtenu le plus de points, qu'elle soit pilote ou navigateur. À la suite de l'introduction du Trophée Deak pour les copilotes en 1968, le prix est maintenant réservé aux pilotes.

24.2.3 Gagnants précédents : Voir le document annexe des gagnants précédents sur le site Web de CARS.

24.3 **Championnat canadien des copilotes de rallye pour le Trophée Deak**

24.3.1 Cette sculpture en bronze est l'œuvre de Ed Deak, lui-même navigateur actif pendant de nombreuses années. Le don de ce prix est sa façon d'honorer les meilleurs navigateurs de rallye du Canada ainsi que les copilotes afin que l'on se souvienne de leurs noms aussi longtemps que les sportifs parcourront les chemins isolés de ce grand pays en quête de compétition et d'aventure. Le Trophée Deak et ses répliques constitueront les prix pour la première place, en plus des trophées souvenirs, attribués jusqu'à la troisième place.

24.3.2 Gagnants précédents : Voir le document annexe des gagnants précédents sur le site Web de CARS.

24.4 **Championnat canadien de rallye pour les marques**

24.4.1 Le Championnat canadien de rallye pour les marques, qui comprendra tous les événements homologués, a pour but de stimuler l'intérêt des manufacturiers à participer aux rallyes et offrir leur support. Le manufacturier vainqueur recevra et conservera le trophée pour un an, ainsi qu'une réplique permanente.

24.4.2 Le véhicule n'a pas besoin d'être du même modèle ou de la même année pour être considérée de la même marque (i.e., ce championnat déterminera la marque d'automobile gagnant le plus de rallyes comme Subaru contre Toyota, contre Ford, etc., et non pas comme Subaru Impreza contre Subaru BRZ. Toutefois, Acura et Honda ou Toyota et Lexus ou Volkswagen et Porsche seront compilées comme des marques différentes puisqu'elles sont identifiées différemment.).

24.4.3 Gagnants précédents : Voir le document annexe des gagnants précédents sur le site Web de CARS.

24.5 **Championnat canadien de rallye 2RM pour pilotes Trophée Ross Wood**

24.5.1 Ce championnat toutes catégories pour pilotes deux roues motrices (2RM) reconnaît les compétiteurs qui participent au Championnat canadien de rallye en véhicules 2RM. Le trophée Ross Wood sera accordé au premier et des trophées souvenirs seront accordés jusqu'à la troisième place.

24.5.2 Gagnants précédents : Voir le document annexe des gagnants précédents sur le site Web de CARS.

24.6 **Championnat canadien de rallye 2RM pour copilotes – Trophée Terry & Linda Epp**

24.6.1 Ce championnat toutes catégories pour copilotes deux roues motrices (2RM) reconnaît les compétiteurs qui participent au Championnat canadien de rallye en véhicules 2RM. Le trophée Terry & Linda Epp sera accordé au premier et des trophées souvenirs seront accordés jusqu'à la troisième place.

24.6.2 Gagnants précédents : Voir le document annexe des gagnants précédents sur le site Web de CARS.

24.7 **Championnat canadien de rallye 2RM pour marques**

24.7.1 Ce championnat toutes catégories pour marques deux roues motrices (2RM) reconnaît les fabricants 2RM qui participent au Championnat canadien de rallye. Le fabricant gagnant recevra ce trophée qu'il conservera pendant un an, ainsi qu'un trophée souvenir.

24.7.2 Gagnants précédents : Voir le document annexe des gagnants précédents sur le site Web de CARS.

- 24.8 Championnat canadien de rallye des pilotes de classe production pour le Trophée Andy Browning**
- 24.8.1 Ce championnat fut créé pour encourager la participation des pilotes au Championnat canadien de rallye dans des véhicules essentiellement de série. Ce trophée porte le nom Trophée Andy Browning en souvenir de ce compétiteur dont le talent et le goût de la compétition dans cette classe lui a valu l'admiration et la reconnaissance de tous les amateurs de rallye. Deux différents championnats seront compilés. (Voir les articles 12.7 et 12.8 pour en connaître les classes.). Les prix seront présentés aux trois premiers vainqueurs par CARS.
- 24.8.2 Gagnants précédents : Voir le document annexe des gagnants précédents sur le site Web de CARS.
- 24.9 Championnat canadien de rallye pour les copilotes en classe production**
- 24.9.1 Ce championnat reconnaît les copilotes de classe production. Les trophées seront remis aux trois premiers vainqueurs par CARS.
- 24.9.2 Gagnants précédents : Voir le document annexe des gagnants précédents sur le site Web de CARS.
- 24.10 Championnat canadien de rallye pour les marques en classe production**
- 24.10.1 Ce championnat vise à encourager les fabricants à participer avec des véhicules de classe production aux normes mentionnées à l'article 24.8.1, ci-dessus. Les règlements observés sont ceux des articles 24.4.1 et 24.4.2, et des articles 24.8.1, et 24.8.1.
- 24.10.2 Gagnants précédents : Voir le document annexe des gagnants précédents sur le site Web de CARS.
- 24.11 Championnat de rallye pour dames - Trophée Joan McAlpine**
- 24.11.1 Le Trophée Joan McAlpine est attribué dans le but de promouvoir l'intérêt du rallye chez les membres féminins de ce sport. La compilation pour ce trophée se fait selon les modalités suivantes:
- (a) Il n'est pas nécessaire d'être membre d'un équipage entièrement féminin pour marquer les points gagnés dans des événements de qualification.
 - (b) Le pilote et le copilote recevront un nombre de points égal.
- 24.11.2 Gagnants précédents : Voir le document annexe des gagnants précédents sur le site Web de CARS.
- 24.12 Championnat canadien de rallye des pilotes novices - Trophée Karl Pesek**
- 24.12.1 Ce championnat a été inauguré en 1975 pour encourager les nouveaux pilotes à participer aux événements du Championnat canadien. Sont éligibles les premiers pilotes novices, tel que définie par l'article 11.1.3 et qui détiennent une licence canadienne nationale de rallye.
- 24.12.2 Gagnants précédents : Voir le document annexe des gagnants précédents sur le site Web de CARS.
- 24.13 Le Trophée de reconnaissance Ken Vaughan attribué par le Conseil de CARS**
- Le Trophée pour le Rallye canadien de l'année a porté le nom de Trophée Ken Vaughan de 1986 à 1990. Ken a été l'organisateur du New Brunswick Lobster Rally. Le Trophée Ken Vaughan est maintenant attribué par le Conseil national de rallye en reconnaissance de services rendus au sport.
- 24.13.1 Le Trophée de reconnaissance Ken Vaughan est remis de temps à autre pour souligner l'apport exceptionnel de certaines personnes à ce sport au fil des années.
- 24.13.2 Les gagnants précédents sont:
- | | | |
|------|----------------------|-----------------------|
| 1989 | Jean Chevarier | St. Bruno, QC. |
| 1990 | Terry Epp | Stouffville, ON. |
| 1991 | Ross Wood | Milton, ON. |
| 1992 | John & Lynn Nixon | Calgary, AB. |
| 1994 | Iain Tugwell | Clarence, NY |
| 1995 | Fred Baker | Scarborough, ON. |
| 1996 | Linda Epp | Stouffville, ON. |
| 1997 | Tom Burgess | Atlanta, GA |
| 1998 | Dennis Wharton | Petersburg, ON. |
| 1999 | non attribué | |
| 2000 | George Dewar | Riverview, NB |
| 2001 | Jean-George Marcotte | St-Anne Bellevue, QC. |
| 2002 | Don MacDougall | Edmonton, AB |
| 2003 | Clarke Paynter | Dartmouth, N.S. |

Canadian Association of Rallysport

2004	Denyse Moisan	Bois des Filion, QC.
2005	non attribué	
2006	non attribué	
2007	non attribué	
2008	Suzanne Barry Shawn Bishop	Calgary, AB. Calgary, AB.
2009	non attribué	
2010	non attribué	
2011	Paul Westwick	Vancouver, BC
2012	Non attribué	
2013	B.Gilles Lacroix	Mirabel, QC.
2014	non attribué	
2015	Keith Morison	Calgary, AB.
2016	John Buffum	Colchester, VT
2017	non attribué	
2018	Debbie Dyer	Turner Valley, AB
2019	non attribué	
2020	non attribué	

25. LE CHAMPIONNAT NORD-AMÉRICAIN DE RALLYE

25.1 Le Championnat nord-américain de rallye pour les pilotes et les copilotes - Trophée NARC

25.1.1 Le Trophée NARC pour les pilotes et les copilotes vise à stimuler la compétition internationale entre les rallyistes du Canada et ceux des États-Unis. Tous les événements du Championnat canadien de rallye de CARS et tous les événements du championnat national de l'ARA, que CARS invite à participer au championnat NARC et qui sont inscrits au calendrier NARC, sont éligibles. Les règlements de rallye gouvernant chaque championnat et série s'appliqueront aux événements respectifs. Les compétiteurs devront avoir les licences nécessaires et la compilation se fera de la façon suivante.

25.1.2 Le pilote et le copilote recevront un nombre égal de points.

25.1.3 Pour se qualifier au classement, les compétiteurs doivent participer à au moins un rallye dans chaque pays. Si un compétiteur ne participe qu'à un seul rallye dans chaque pays, il peut compter jusqu'à trois rallyes dans un des deux pays pour un total de quatre rallyes. Si un compétiteur participe à au moins deux rallyes dans chaque pays, il peut alors compter de deux à quatre rallyes d'un des deux pays, pour un total de six rallyes.

25.1.4 Les points de ce championnat seront attribués selon le barème suivant:

Premier	20 pts.	Sixième	6 pts.
Deuxième	15 pts.	Septième	4 pts.
Troisième	12 pts.	Huitième	3 pts.
Quatrième	10 pts.	Neuvième	2 pts.
Cinquième	8 pts.	Dixième	1 pt.

25.1.5 En cas d'égalité en première position, dans le championnat des pilotes ou des copilotes, le total des points gagnés sera utilisé pour déterminer leur position, le plus grand nombre de points mérités déterminant les positions gagnantes.

25.1.6 Les points obtenus dans une catégorie, comme pilote et copilote, ne seront pas transférables dans l'autre catégorie.

25.1.7 Les compétiteurs ne pourront pas inverser leurs fonctions dans le véhicule avec celles qui sont mentionnées dans le formulaire officiel d'inscription une fois que la compétition sera commencée, afin de gagner des points d'une façon déloyale dans l'autre catégorie.

25.1.8 Les prix seront présentés lors de la cérémonie annuelle des champions de CARS.

25.1.9 Gagnants précédents : Voir le document annexe des gagnants précédents sur le site Web de CARS.

25.2 Le Championnat nord-américain de rallye pour les marques de voitures

Le Trophée NARC pour les marques de voitures est destiné à stimuler l'intérêt des manufacturiers dans les rallyes de performance par leur participation et leur support.

25.2.1 Si la marque du véhicule gagnant n'est pas un fabricant nord-américain, le trophée sera reçu par le distributeur agréé ou l'agent.

25.2.2 Une marque recevra le nombre de points mérités par le véhicule de cette marque la plus haute placée, d'après le barème mentionné à l'article 25.1.4, ci-dessus, et dans les événements déterminés d'après l'article 25.1, ci-dessus.

25.2.3 Le véhicule n'a pas besoin d'être du même modèle ou de la même année pour être considéré de la même marque. (Le trophée déterminera la marque du véhicule gagnant le plus grand nombre de points tel que Ford versus Chevrolet, et non pas Ford Capri versus Ford Escort, etc.)

25.2.4 Gagnants précédents : Voir le document annexe des gagnants précédents sur le site Web de CARS.

25.3 Championnat nord-américain de rallye 2RM

25.3.1 Le trophée NARC pour les pilotes et les copilotes vise à stimuler la compétition internationale entre les pilotes, copilotes et marques du Canada et des États-Unis, compétitionnant en véhicules 2RM.

25.3.2 De 1986 à 1989, il y a eu un championnat de classe FIA Groupe A pour les pilotes, les copilotes et les marques. De 1993 à 2000, il y a eu un championnat de classe Ouverte pour les pilotes, les copilotes et les marques. De 2001 à 2007, il y a eu un championnat de Groupe N pour les pilotes, les copilotes et les marques. En 2009 le championnat a été ouvert aux véhicules 2RM.

25.3.3 La compilation des points pour le Trophée NARC 2RM se fera conformément aux articles 25.1 et 25.2.

25.3.4 Gagnants précédents : Voir le document annexe des gagnants précédents sur le site Web de CARS.

26. CLASSEMENT À VIE DES COMPÉTITEURS DE RALLYE AU CANADA

Le classement qui suit est compilé par M. George Dewar. Il tient compte des résultats des compétiteurs qui ont terminé dans les six premières positions au classement général (valant respectivement 100, 80, 60, 50, 40 et 30 points) de tous les rallyes de championnats canadiens de 1973 à aujourd'hui. Pour connaître le classement actuel veuillez consulter le document des classements à vie sur le site Web de CARS.

Le règlement qui suit s'applique à tous les Rallyes Cross et Rallyes Sprint organisés par les clubs affiliés à CARS. Chaque région ou championnat de Rallye Cross et Rallye Sprint peut ajouter d'autres règlements à ceux-ci, pourvu qu'ils ne contreviennent pas à ce règlement national de Rallye Cross et Rallye Sprint.

27. LE RALLYE CROSS

27.1 Définition:

Le Rallye Cross est une compétition où les participants courent, contre la montre, et le temps total passé en épreuves de classement durant l'événement détermine le classement. Les Rallye Cross est un niveau de compétition en soi et un moyen pour améliorer le pilotage automobile, tout en limitant les vitesses moyenne et maximale que les compétiteurs peuvent atteindre.

27.2 Prescriptions générales

27.2.1 Le rallye cross est un événement qui se déroule généralement sur une surface unie non pavée, où le parcours est constitué de sections droites et de virages. Dans la configuration de ce parcours, on s'efforcera de ne pas passer près d'obstacles tels que des arbres, des ravins, des fossés profonds, etc.

27.2.2 On pourra permettre plus d'un véhicule à la fois sur ce parcours. L'organisateur doit toutefois s'assurer qu'il n'y aura pas de compétition portière à portière ou de dépassement. L'organisateur pourra permettre un nouvel essai ou retarder le départ d'un compétiteur pour lui éviter de ralentir ou d'arrêter afin de ne pas dépasser le concurrent devant.

27.2.3 Les rallyes cross doivent être assurés sous la police d'assurance Rallye Cross, disponible par l'entremise de CARS. Le permis et le certificat d'assurance de l'événement doit être affiché au lieu d'inscription de l'événement.

27.2.4 Toutes les personnes qui participent à titre de compétiteurs, officiels, bénévoles ou équipes de service doivent signer le formulaire d'exonération de l'assurance.

27.2.5 Pendant l'événement, les organisateurs se réservent le droit d'exclure tout véhicule ou personne de continuer à participer à l'événement pour des raisons de danger potentiel dû à l'état du véhicule ou à la conduite de la personne.

27.2.6 Chaque année l'organisateur devra soumettre à son directeur régional de rallye un plan de sécurité pour chaque parcours. Si d'importants changements sont apportés à l'organisation ou au parcours, il faudra soumettre des plans révisés.

27.3 Admissibilité des compétiteurs et des véhicules

27.3.1 Compétiteurs

- (a) Les documents suivants, valides le(s) jour(s) de l'événement, doivent être présentés au moment de l'inscription:
 - permis de conduire pour le membre de l'équipage inscrit comme pilote;
 - certificat d'immatriculation du véhicule inscrit (s'il s'agit d'un véhicule plaqué) ;
 - dans le cas où le propriétaire du véhicule n'est pas inscrit comme pilote ou passager, une autorisation écrite du propriétaire est nécessaire ;
 - pour tout participant (pilote et passager) n'ayant pas l'âge de la majorité, une permission écrite signée par un des parents ou tuteurs.
- (b) Les passagers (d'au moins 12 ans, pesant au moins 36 kg [80 lbs] et mesurant au moins 145 cm [4'9"]) sont permis.
- (c) Si le Rallye Cross est présenté sous forme de spéciales et liaisons, il faudra alors qu'il y ait un copilote. NOTE : dans ce type de Rallye Cross, les passagers sont interdits.
- (d) Si le Rallye Cross est présenté sous forme de spéciales et liaisons, dont une partie se déroule sur des voies publiques, le véhicule devra alors être immatriculé et assuré.

27.3.2 Véhicules

- (a) Le véhicule utilisé doit être châssis conforme à 12.4.8 pour être admissible.
- (b) Tous les éléments libres doivent être retirés du véhicule pendant le rallye, y compris les articles dans le coffre.
- (c) Les enjoliveurs, les élargisseurs d'aile détachables et les anneaux décoratifs doivent être enlevés.
- (d) Les pneus doivent être en bon état. On ne doit voir ni l'armature, ni la ceinture, ni des craquelures dans le flanc ou la semelle du pneu.
- (e) L'état de la mécanique et la sécurité du véhicule sont la responsabilité du compétiteur.
- (f) Le véhicule doit être conforme à la limite de bruit énoncée à l'article 12.4.4. L'organisateur peut abaisser cette limite pour répondre aux exigences locales.

- (g) Les véhicules décapotables à toit rigide peuvent être admis à la discrétion de l'inspecteur technique régional. L'inspecteur technique doit tenir compte de la topographie de la route, de sa configuration et des conditions routières. Les véhicules décapotables sans toit rigide ni cage de protection sont interdits.

27.3.3 Équipement obligatoire

- (a) Le pilote, le copilote et le passager doivent porter un casque conforme à l'article 11.1.6 de CARS, ou portant l'inscription Snell Memorial Foundation M2000 ou SA2000, ou plus récente. Le casque doit être en bonne condition et présenter aucun défaut ni dommage visible
- (b) Le pilote et le passager doivent s'attacher au moins avec des ceintures à trois points d'attache.
- (c) Les véhicules munis d'une cage de protection doivent répondre à toutes les exigences précisées au 28.3.3 (a) et (d).

27.4 L'organisation des événements

27.4.1 Autorisations et permis

Le consentement des autorités et des inscripteurs concernés doit être obtenu préalablement à la tenue de l'événement et doit être affiché à l'inscription.

27.4.2 Mesures de sécurité

Des mesures de sécurité seront en vigueur pour assurer la sécurité des compétiteurs, des officiels et des spectateurs (fermeture du parcours, aires de départ et d'arrivée, communications et remorquage des véhicules, etc.).

27.4.3 Conception du parcours

- (a) Chaque parcours ne doit pas excéder 3 km. On peut disputer plusieurs parcours simultanément.
- (b) Le parcours doit être conçu de façon que la vitesse maximale pour un pilote médian moyenne ne dépasse pas 70 km/h et que la vitesse maximale ne dépasse pas 100 km/h. Les parcours où la vitesse maximale sera dépassée devront être modifiés lors d'autres rallyes.
- (c) Il ne doit pas y avoir d'objets lourds immobiles le long du parcours. Si cela est impossible, des pneus, des ballots de foin ou autres matériaux compressibles doivent servir de barrières pour minimiser les dommages au véhicule s'il devait y avoir contact.
- (d) Le parcours doit être conçu de façon à minimiser la possibilité de faire des tonneaux.
- (e) Il est recommandé d'installer des chicanes (ballots de foin, cônes ou autres matériaux absorbants sur les droits de plus de 100 m. Il est interdit de recourir à des sauts.
- (f) Les organisateurs se réservent le droit de modifier le parcours durant la compétition, si celui-ci vient à se détériorer.
- (g) Les officiels seront placés le long du parcours de façon que tous les véhicules en compétition soient visibles en tout temps sur le parcours.
- (h) On peut recourir à une aire d'arrêt à la fin du parcours. Une pénalité de 10 secondes sera alors imposée à tout véhicule qui ne s'arrêtera pas dans cette aire.
- (i) Tous les pilotes auront l'occasion de faire le parcours à pied, en voiture ou en parade, avant le premier essai.

28. LE RALLYE SPRINT

28.1 Définition

Le rallye sprint est généralement tenu sur des chemins privés ou des voies publiques surveillées, et constitué d'un enchaînement de courtes épreuves de classement (routes fermées à la circulation) et d'étapes de liaison (possiblement) sur des routes ouvertes à la circulation régulière.

28.2 Prescriptions générales

- 28.2.1 La performance sera mesurée selon les procédures de chronométrage définies dans le règlement CARS des rallyes nationaux (voir les articles 15 et 16).
- 28.2.2 On pourra permettre plus d'un véhicule à la fois sur ce parcours. Dans la planification de l'événement, l'organisateur doit toutefois s'efforcer d'éliminer ou de restreindre les dépassements. La façon sécuritaire de dépasser doit être clairement expliquée aux compétiteurs.
- 28.2.3 Chaque rallye sprint doit être assuré séparément sous la police d'assurance de rallye sprint, disponible par l'entremise de CARS. Le certificat d'assurance de l'événement doit être affiché à l'inscription.
- 28.2.4 Toutes les personnes reliées à l'événement, que ce soit comme participants, officiels, équipes de service, etc., doivent signer le formulaire d'exonération de l'assurance.

28.2.5 Pendant l'événement, les organisateurs se réservent le droit d'exclure tout véhicule ou personne de continuer à participer à l'événement pour des raisons de danger potentiel dû soit à l'état du véhicule ou à la conduite de la personne.

28.2.6 Chaque année l'organisateur devra soumettre à son directeur régional de rallye un plan de sécurité pour chaque parcours. Si d'importants changements sont apportés à l'organisation ou au parcours, il faudra soumettre des plans révisés.

28.3 Admissibilité des compétiteurs et des véhicules

28.3.1 Compétiteurs

Les documents suivants, valides le(s) jour(s) de l'événement, doivent être présentés au moment de l'inscription :

- (a) permis de conduire pour le membre de l'équipage inscrit comme pilote;
- (b) certificat d'immatriculation du véhicule inscrit (si une partie du rallye se déroule sur des chemins publics);
- (c) preuve d'assurance responsabilité publique couvrant le véhicule inscrit (si une partie du rallye se déroule sur des chemins publics);
- (d) dans le cas où le propriétaire du véhicule n'est pas inscrit comme pilote ou copilote, une autorisation écrite du propriétaire est nécessaire;
- (e) pour tout participant (pilote et copilote) n'ayant pas l'âge de la majorité, une permission écrite signée par un des parents ou tuteurs;
- (f) licence de rallye sprint pour chaque participant (pilote et copilote) émise par les directions régionales de CARS est obligatoire (les licences régionales et nationales sont aussi acceptées).

28.3.2 Véhicules

- (a) Le véhicule utilisé doit être basé sur un modèle de production, à habitacle fermé et à châssis, pour être admissible.
- (b) Les véhicules dont le moteur est suralimenté doivent répondre aux exigences de l'article 12.6.3 Restrictions en matière de turbos et de superchargers
- (c) Tous les véhicules en compétition doivent être en bon état et les éléments suivants, en particulier, doivent être adéquats et fonctionner correctement : le système de freinage, l'avertisseur sonore, les essuie-glaces, toutes les lumières extérieures exigées par la loi, les pneus et le système d'échappement.
- (d) Le carburant, les réservoirs et les lignes de carburant doivent répondre à l'article 12.3.11.
- (e) (Tous les véhicules en compétition doivent avoir des anneaux de remorquage tel qu'exigé à l'Article 12.3.13.
- (f) Les véhicules doivent être conformes aux normes de bruit tel qu'exigé à l'article 12.4.4.
- (g) Tous les éléments libres doivent être solidement arrimés pendant le rallye, y compris les articles dans le coffre.
- (h) L'état de la mécanique et la sécurité du véhicule sont la responsabilité du compétiteur.

28.3.3 Équipements obligatoires et recommandés

- (a) Le pilote et le copilote doivent porter des casques répondant à l'article 11.1.6 ou à la norme Snell SA2000. Les casques doivent être en bonne condition sans dommage ou défaut visibles.
- (b) Chaque compétiteur doit porter un système de retenue frontale de la tête (RFT) qui répond à l'article 11.1.7.
- (c) Les compétiteurs doivent transporter :
 - des extincteurs conformes à l'article 12.3.4
 - une trousse de premiers soins conforme à l'article 12.3.5.
 - des triangles autoporteurs et réfléchissants, conformes à 12.3.6 (à noter : leur emplacement dans le véhicule)
 - Un filin de remorquage conforme à 12.3.16 (à noter : tout le filin doit être dans le véhicule de compétition lorsqu'il n'est pas utilisé.)
- (d) Des harnais de sécurité d'au moins 5 points d'attache doivent être installés pour le pilote et le copilote, sans date de péremption. Les harnais doivent être en bonne condition, sans défaut visible.
- (e) Armature de sécurité

Tous les véhicules doivent être équipés d'une cage de protection. Toutes les cages doivent avoir au moins six points d'attache, deux~~une~~ entretoises de portière par côté, ainsi que deux~~une~~ entretoises diagonales dans l'arceau principal.

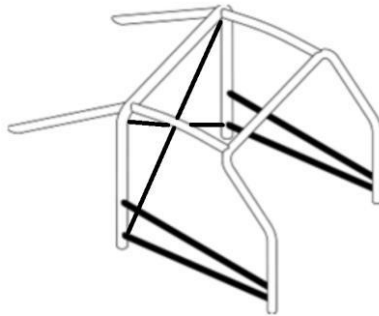
Il est fortement recommandé que l'armature de sécurité réponde à l'article 12.3.2.

Toutefois,

- Les cages présentement approuvées par CARS ou installées dans des véhicules dont le carnet de bord CARS a été émis après 2000 sont acceptables
- Les cages installées dans des véhicules dont le carnet de bord CARS a été émis avant 2000 peuvent être acceptables si elles ont six points d'attache, deux entretoises de portière, et au moins deux entretoises diagonales dans l'arceau principal.
- Les cages installées dans des véhicules de course dont le carnet de bord a été mis par une des autorités sportives canadiennes ~~autorité sportive relevant d'ASN-Canada-FIA~~ pourraient être acceptées après avoir été approuvées par un inspecteur technique régional de CARS.
- D'autres types de cages, si elles sont approuvées par l'inspecteur technique national ou le directeur technique de CARS régional, peuvent être acceptés.

Les garnitures de protection doivent être conformes à l'article 12.3.2.6.

Les cages de protection et les arceaux de sécurité peuvent être boulonnés au plancher. Les normes concernant les plaques de montage sont les mêmes que pour les cages soudées.



(f) Sièges

Les sièges doivent être des sièges de course monobloc à dossier fixe approuvés par la FIA, sans date de péremption. Les sièges doivent être en bonne condition, sans défaut visible.

(g) Des combinaisons de course conformes à l'article 11.1.8 sont recommandées.

28.4 Organisation des événements

28.4.1 Autorisations et permis

- Le consentement des autorités et des inscripteurs concernés doit être obtenu et affiché à l'inscription.
- L'organisation doit détenir un permis, émis par le directeur régional. Ce permis doit être affiché à l'inscription.
- Une inspection technique de tous les véhicules en compétition doit avoir lieu au début de l'événement tel que décrit dans les articles 21.6.1 et 21.6.2.

28.4.2 Mesures de sécurité

Les mesures nécessaires seront mises en place afin d'assurer la sécurité des compétiteurs, des officiels et des spectateurs (fermeture de route, sécurisation des intersections, communications, remorquage, etc.).

28.4.3 Configuration du parcours

- Les épreuves de classement se dérouleront sur de courts tronçons de route (maximum 5 km), publics ou privés, fermés à toute circulation. La longueur totale d'épreuves de classement est limitée à 40 km.
- Les chemins utilisés comme épreuves de classement seront soigneusement choisis afin de respecter le but du rallye sprint qui est d'être un niveau d'accès au rallye de performance.
- Les chemins utilisés comme épreuves de classement seront choisis de telle sorte que les vitesses moyennes pour le compétiteur ordinaire-médian ne dépasseront pas 80-85 km/h. ~~Dans le cas où cette condition ne serait pas respectée, malgré tous leurs efforts, les organisateurs devront prendre les mesures nécessaires afin de corriger la situation pour utiliser ce même tronçon dans un événement subséquent.~~

- ~~(d)~~ — Tout compétiteur qui dépasse la vitesse moyenne de 80 km/h en spéciale, recevra un temps équivalant à 80 km/h, arrondi à la seconde pleine. Les autres concurrents recevront leur temps réel.
- ~~(e)~~(d) En plus de ~~(d)~~ (c) ci-dessus, toute spéciale où un compétiteur médian dépasse la vitesse de 80-85 km/h plus 10% devra être modifiée pour en réduire la vitesse lors d'événements subséquents.

28.4.4 Officiels

- (a) Des officiels seront déployés le long des épreuves de classement afin d'assurer la sécurité, le chronométrage et le bon déroulement de l'événement.
- (b) Des communications radio seront utilisées de telle manière qu'en situation d'urgence, les véhicules pourront être interceptés.
- (c) Les officiels agiront à titre de juge de faits durant tout l'événement.

28.4.5 Documents

- (a) Des règlements supplémentaires devront être disponibles avant la tenue de l'événement.
- (b) Les informations pertinentes devront être fournies à chaque équipage participant, tel qu'un cahier de route détaillé comme l'indique à l'article 13.3.

POUR RÉFÉRENCE SEULEMENT NON APPLICABLE POUR NOUVEAU VÉHICULES

29. ARMATURE DE SÉCURITÉ: 1^{ER} JANVIER 2000 AU 31 DÉCEMBRE 2008

Consultez le site web de CARS. www.carsrally.ca

30. ARMATURE DE SÉCURITÉ : JUSQU'AU 1^{ER} JANVIER 2000

Consultez le site web de CARS. www.carsrally.ca



LES COURSES NE SERONT PLUS JAMAIS LES MÊMES.



BIEN ÉQUIPÉE À PARTIR DE

31 760 \$*

Qui aurait cru qu'aller faire des commissions pouvait être aussi amusant?

La WRX 2020 est la voiture de sport 4 portes la plus emballante à conduire, peu importe la route. Avec la traction intégrale symétrique à prise constante de Subaru et un vrai coffre, profitez d'une performance de course... pour faire les courses.

Voyez la WRX faire des courses épiques sur subaru.ca/wrxcoursesepiques



MEILLEURE
VALEUR DE
REVENTE

2019 IIHS TOP SAFETY PICK+
Avec système d'essai* et places
spécifiques en option

AWD
Traction intégrale symétrique



WRX 2020
CHAQUE JOUR DEVIENT UNIQUE

*Prix de détail suggéré de 31 760 \$ (taxes en sus) pour la WRX 2.0L Turbo 4 cylindres à injection directe 2020 (LY1 W0), à transmission manuelle. Les frais de transport et de préparation (1 650 \$), la surcharge sur le climatiseur (100 \$) et les droits spécifiques sur les pneus neufs (15 \$) sont inclus. Le permis de conduire, l'immatriculation (prix varie selon le client) et les assurances sont en sus. Le concessionnaire peut vendre à prix moindre. Les spécifications techniques peuvent changer sans préavis. EyeSight™ est un système d'assistance au conducteur qui peut ne pas fonctionner dans certaines conditions. Il incombe en tout temps au conducteur d'adopter une conduite sécuritaire et prudente. L'efficacité du système dépend de nombreux facteurs, tels que l'entretien du véhicule ainsi que les conditions météorologiques et routières. Consultez le Manuel du propriétaire pour les détails de fonctionnement et les limites. Les cotes de sécurité sont attribuées par l'Insurance Institute for Highway Safety (IIHS). Visitez le www.iihs.org pour connaître les méthodes de tests. ALG est la référence de l'industrie en matière de valeurs résiduelles et de données de dépréciation, www.alg.com. Visitez votre concessionnaire Subaru participant pour tous les détails. WRX et Subaru sont des marques déposées.