RÈGLEMENTS DE CARS 2026-03

Le Règlement sportif national de rallye de CARS (RSN de CARS)
et le
Règlement national de rallye de CARS (RNR de CARS)
2026

Pour plus d'information, communiquez avec le bureau de CARS.

Bureau de CARS
Box 300
Diamond Valley, Alberta
T0L 2A0
1-855-640-6444 (sans frais)
Email : 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: Jan 2026

Membres du conseil

Président :	Bill Westhead	604-765-8239 pres@carsrally.ca
Directeur région de l'Atlantique : **Atlantic Region Motor Sports** **http://www.armsinc.ca**	Mal Swann	902-478-4865 atlantic@carsrally.ca
Directeur, région du Québec : **Rallye Sport Québec** **http://www.rsq.qc.ca**	Eric Dube	514-979-8611 rsquebec@carsrally.ca
Directeur, région de l'Ontario : **Rally Sport Ontario** **http://www.rallysport.on.ca**	David Cotie	 rsontario@carsrally.ca
Directeur, région des Prairies : **Rally West** **http://www.rallywest.com**	Michael Szewczyk	403-827-8143 rallywest@carsrally.ca
Directeur, région de la Colombie-Britannique : **Rally Pacific Motorsports** **http://www.rallybc.com**	Rose Oakhill	 westcoast@carsrally.ca

Conseil élargi

Admin Rules & Rule Book	John Hall	rules@carsrally.ca
Directeur du championnat :	À venir	crc@carsrally.ca
Représentant des organisateurs:	Mikeal Arsenault	competitorrep@carsrally.ca
Directeur technique :	À venir	organizerrep@carsrally.ca
Inspecteur national :	Matt Pullen	403-708-0148 technical@carsrally.ca
Passé Président :	À venir	nationalscrutineer@carsrally.ca
Directrice administrative :		
	Chris Kremer	pastpres@carsrally.ca
Personnes-ressources	Debbie Dyer Box 300 Diamond Valley, AB T0L 2A0	855-640-6444 office@carsrally.ca
Délégué médical :		
Traducteur :	Dr Kelsey Holt	contacter le bureau de CARS
	Pierre Racine	translator@carsrally.ca

CALENDRIER CRC DE LA SAISON 2026

6 - 7 fév	Rallye Perce-Neige de Maniwaki www.rallyeperceneige.com https://www.facebook.com/rallyeperceneige info@rallyeperceneige.com Joel Labrecque	Club CRM Maniwaki, Québec
29 – 31 mai	Rocky Mountain Rally www.rockymountainrally.com Mike Dyer Chair@rockymountainrally.com	Club CSCC Invermere, BC
5 – 6 juin	Pacific Forest Rally www.pacificforestrally.com Paul Westwick 604-617-4132 paul@rallybc.com	Merritt, BC
26 - 28 juin	Rallye Auto International Baie des Chaleurs www.rallyebdc.com info@rallyebdc.com	Club CRAB New Richmond, Québec
11 – 12 sept	Rallye KM+ Beauce-Appalaches www.rallyedefi.ca Yannick Lefebvre 514-291-7660	Club - CASLL Saint-Victor Québec
30 oct – 1 nov	Rallye Charlevoix www.rallyecharlevoix.com Samuel Tremblay 418-665-5281 samueltremb@gmail.com	Club CRDC La Malbaie, Québec
20 - 21 nov	Lincoln Electric Rally of The Tall Pines www.tallpinesrally.com Bruce Leonard 416-230-2014 bruce@tallpinesrally.com	Bancroft, Ontario
4 - 5 déc	Big White Winter Rally www.bigwhiterally.ca Keith Morison 403-510-5689 Keith@Morison.ca	Club WCRA Kelowna, BC

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.

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

a) 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.
b) Votre proposition doit être formulée telle qu'on devrait la lire dans le règlement, avec son numéro de règlement.
c) Votre proposition doit comprendre un court argumentaire expliquant les raisons de ce changement.
d) Toutes les propositions de changement doivent être datées et indiquer le nom de la personne qui soumet la proposition.

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 :

a) Tous les participants aux activités sanctionnées par CARS sont soumis au présent code d'éthique;
b) Tous les participants aux activités sanctionnées par CARS acceptent que le sport automobile puisse être dangereux et qu'il comporte des risques;
c) Tous les participants aux activités sanctionnées par CARS doivent être traités avec considération et respect;
d) Tous les participants aux activités sanctionnées par CARS doivent s'efforcer de refléter une image positive du rallye par leur façon de conduire exemplaire;
e) 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 en bon état;
f) 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;
g) Les membres de CARS s'engagent par leurs gestes à respecter l'environnement;
h) 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.

TABLE DES MATIÈRES

RÈGLEMENTS DE CARS 2025 ..... **1**

CALENDRIER CRC DE LA SAISON 2025 ..... **4**

LA VISION DE CARS **5**

LA MISSION DE CARS **5**

DIRECTIVES POUR PROPOSER DES CHANGEMENTS AU RÈGLEMENT **6**

CODE DE CONDUITE DE CARS **7**

RÈGLEMENT SPORTIF NATIONAL DE RALLYE DE CARS SECTIONS 1 À 10 ..... **15**

1 PRINCIPES GÉNÉRAUX **16**

1.1 AUTORITÉ NATIONALE 16
1.2 RÈGLEMENT SPORTIF NATIONAL DE RALLYE DE CARS 16
1.3 INTERPRÉTATION DU RÈGLEMENT 16
1.4 EXERCICE DU POUVOIR DE CARS 16
1.5 AVIS 16
1.6 MODIFICATIONS DU RÈGLEMENT 17
1.7 RÈGLEMENT 17
1.8 MISE EN APPLICATION DE CE RSN 17
1.9 ORDRE DE PRIORITÉ DANS L'APPLICATION DES RÈGLEMENTS 17
1.10 VÉHICULES 17

2 TERMINOLOGIE **19**

3 COMPÉTITIONS EN GÉNÉRAL **25**

3.1 ORGANISATION D'ÉVÉNEMENTS 25
3.2 ÉVÉNEMENT SANCTIONNÉ 25
3.3 APPROBATION REQUISE 25
3.4 CONNAISSANCE ET OBSERVATION DU RÈGLEMENT 25
3.5 DROIT D'OBSERVATION 26
3.6 DOCUMENTS OFFICIELS 26
3.7 MENTION À PUBLIER SUR TOUS LES DOCUMENTS OFFICIELS 26
3.8 DESCRIPTION AUTORISÉE 26
3.9 AJOURNEMENT, ABANDON OU ANNULATION D'UNE COMPÉTITION 26
3.10 PUBLICITÉ ET PROMOTION DES ÉVÉNEMENTS 26
3.11 DROITS COMMERCIAUX DE TIERCES PARTIES LORS D'ÉVÉNEMENTS SANCTIONNÉS PAR CARS 27
3.12 USAGE PROMOTIONNEL D'IMAGES, DE VIDÉOS OU D'AUDIO 27
3.13 USAGE COMMERCIAL D'IMAGES, DE VIDÉO OU D'AUDIO 28
3.14 CAMÉRA EMBARQUÉE AVEC OU SANS SON 28

3.15 PROPRIÉTÉ 28
3.16 PÉNALITÉS 29

4 ORGANISATION D'ÉVÉNEMENTS 30

4.1 APPROBATION ET PERMISSION NÉCESSAIRES 30
4.2 OBLIGATIONS DE BASE POUR LES RALLYES SANCTIONNÉS PAR CARS....30
4.3 DIRECTIVES GÉNÉRALES SUR L'ORGANISATION D'UN RALLYE NATIONAL 33
4.4 DEMANDE DE PERMIS POUR UN RALLYE NATIONAL 33
4.5 COÛT DES PERMIS 34
4.6 RÈGLEMENT PARTICULIER....34
4.7 MODIFICATION DU RÈGLEMENT PARTICULIER....34
4.8 CONTENU DU PROGRAMME....34
4.9 INSCRIPTION....35
4.10 RETRAIT 35
4.11 CONTENU DU FORMULAIRE D'INSCRIPTION 35
4.12 FIN DE L'INSCRIPTION....36
4.13 RENSEIGNEMENT INCORRECT OU FAUX 36
4.14 REFUS D'UNE INSCRIPTION 36
4.15 ACCEPTATION CONDITIONNELLE D'INSCRIPTION....36
4.16 CHANGEMENT DE VÉHICULE 37
4.17 INSTRUCTIONS AUX COMPÉTITEURS....37
4.18 ASSURANCE 37
4.19 PUBLICATION DES RÉSULTATS....37
4.20 PRIX EN ARGENT ET TROPHÉES 37

5 COMPÉTITEURS 38

5.1 LICENCE DE COMPÉTITION 38
5.2 DÉLIVRANCE DE LICENCE 38
5.3 OBTENTION D'UNE LICENCE 38
5.4 PÉRIODE DE VALIDITÉ DE LICENCE....38
5.5 COÛT DE LICENCE 38
5.6 VALIDITÉ DE LICENCE....38
5.7 PRÉSENTATION DE LA LICENCE....39
5.8 RESPONSABILITÉ MÉDICALE DES COMPÉTITEURS....39
5.9 NOM D'EMPRUNT 39
5.10 RESPONSABILITÉ DE L'INSCRIPTEUR, COMPÉTITEUR OU AUTRES....39
5.11 BOISSONS ALCOOLISÉES....40
5.12 CANNABIS ET PRODUITS DÉRIVÉS 40
5.13 DROGUES DANGEREUSES ET NARCOTIQUES....40
5.14 ÉVALUATION D'UN COMPÉTITEUR....40
5.15 COMPORTEMENT DES INSCRIPTEURS, COMPÉTITEURS ET ÉQUIPES DE SERVICE 41

6 LES OFFICIELS ET LEURS DEVOIRS 42

6.1 LES OFFICIELS 42
6.2 COMMISSAIRES....42
6.3 JUGES DE FAIT....44

6.4 Le directeur du championnat 45
6.5 Le directeur technique 45
6.6 L'Inspecteur national 46

7 PÉNALITÉS 47

7.1 Violation du RSN 47
7.2 Pénalités pour disqualification ou suspension par une autre autorité sportive ou discipline 47
7.3 Pénalités 47
7.4 Imposition de pénalités 48
7.5 Réprimande ou amende 48
7.6 Délai maximum pour le paiement d'amendes 48
7.7 Allocation des sommes recueillies ou amendes 48
7.8 Pénalité de temps 48
7.9 Exclusion 49
7.10 Annulation des points accumulés 49
7.11 Suspension 49
7.12 Disqualification 50
7.13 Annonce des raisons pour suspension ou disqualification 50
7.14 Suspension ou disqualification de véhicules 50
7.15 Perte de récompense 50
7.16 Amendement au classement et aux récompenses 50
7.17 Publication de pénalité 50
7.18 Rémission de sentence 51

8 PROCÉDURES DE GRIEFS - DEMANDES 52

8.1 Procédures de griefs - Protocoles 52
8.2 Conclusion des procédures de grief dans un rallye 52
8.3 Demandes soumises au commissaire de l'événement 52
8.4 Délai maximum pour soumettre une demande 52
8.5 Types de demandes 53
8.6 Réponses aux demandes 53

9 PROCÉDURES DE GRIEFS – PROTÊTS 54

9.1 Protêts 54
9.2 Le droit au protêt 54
9.3 Soumission d'un protêt 54
9.4 Jugement de protêts 55
9.5 Audience de protêts 55
9.6 Réunion de protêt 55
9.7 Remise des prix 56
9.8 Reprise de la compétition 56
9.9 Jugement 56
9.10 Protêts mal-fondés et vexants 56
9.11 Commissaires 57
9.12 Coût des protêts 57

10 PROCÉDURES DE GRIEFS – APPEL 58

10.1 Appels....58
10.2 Droit d'appel....58
10.3 Juridiction du comité d'appel....58
10.4 Délai maximum pour loger un avis d'appel....58
10.5 Ce qu'entraîne un avis d'appel....59
10.6 Formulaire d'appel....59
10.7 Audience d'appel....59
10.8 Jugement d'appel....60
10.9 Remise des dépôts et des frais....60
10.10 Publication du jugement....60
10.11 Coût des appels....60

RÈGLEMENT NATIONAL DE RALLYE DE CARS SECTION 11....61

11 ÉLIGIBILITÉ DE L'ÉQUIPAGE....62

11.1 Équipage....62
11.2 Documentation....66
11.3 Discipline....67
11.4 Licences de compétition....67
11.5 Inscriptions....69

RÈGLEMENT TECHNIQUE DE CARS....70

SECTION 12....70

12 ÉLIGIBILITÉ DES VÉHICULES ET DE L'ÉQUIPEMENT....71

12.1 Application....71
12.2 Définitions....71
12.3 Règlement de sécurité....72
12.4 Prescriptions générales....82
12.5 Classe Ouverte 4RM....90
12.6 Classe Ouverte 2RM....92
12.7 Classe 4RM Préparée....94
12.8 Classe 2RM Préparée....96
12.9 Carnet de bord des véhicules....98

RÈGLEMENT NATIONAL DE RALLYE....102

SECTIONS 13 À 26....102

13 ORGANISATION DES RALLYES DE PERFORMANCE....103

13.1 Définitions et règlements généraux....103
13.2 Choix du parcours....104
13.3 Instructions....105
13.4 Fléchage....108
13.5 Chicanes....109
13.6 Reconnaissance....111
13.7 Parcours de mise au point....112
13.8 Publicité....113

13.9 TROPHÉES 113

14 TYPES DE PRÉSENTATION DE ROUTE 114

14.1 CAHIER DE ROUTE 114
14.2 NOTES DE PARCOURS 114
14.3 NOTIFICATION 114
14.4 AVIS DE NON-RESPONSABILITÉ 114

15 CHRONOMÉTRAGE ET COMPILATION 115

15.1 GÉNÉRALITÉS 115
15.2 FEUILLET DE CHRONO 115
15.3 ORDRE DES NOUVEAUX DÉPARTS 116
15.4 PROCÉDURE DE POINTAGE (CONTRÔLE) 117
15.5 CHRONOMÉTRAGE 118
15.6 MISE HORS COURSE 120
15.7 CONTRÔLES DE REGROUPEMENT 121
15.8 PARCS D'ASSISTANCE (AIRES DE SERVICE) 122
15.9 RAVITAILLEMENT EN CARBURANT 122
15.10 OBSTRUCTION DE LA ROUTE/SÉCURITÉ DÉFAILLANTE EN SPÉCIALE 123
15.11 VITESSE MOYENNE MAXIMALE EN SPÉCIALE 124
15.12 ÉPREUVES SPÉCIALES 124
15.13 INTERRUPTION D'UNE ÉPREUVE SPÉCIALE 125
15.14 HORS COURSE 127
15.15 NOUVEAU DÉPART APRÈS ABANDON 127

16 CONTRÔLES 131

16.1 GÉNÉRALITÉS 131
16.2 CONTRÔLES HORAIRES D'ARRIVÉE 131
16.3 CONTRÔLES DE DÉPART 132
16.4 CONTRÔLES HORAIRES DE FIN 132
16.5 CONTRÔLES HORAIRES MAJEURS 132
16.6 CONTRÔLES D'OBSERVATION 132
16.7 PARC FERMÉ, PARC EXPOSÉ 133
16.8 PANNEAUX DE CONTRÔLE 134
16.9 CONTRÔLE MANQUANT 138

17 ÉVALUATION DE LA PERFORMANCE 139

17.1 DÉPART 139
17.2 PÉNALITÉS 139
17.3 INFRACTIONS POUR PROCÉDURES INCORRECTES 140
17.4 ERREURS DE CHRONOMÉTRAGE 142
17.5 OBSTRUCTION 142
17.6 QUALIFICATION DE FINISSANT 142
17.7 INFRACTION GRAVE 143
17.8 ESSAIS 143
17.9 USAGE DES DISPOSITIFS DE SIGNALISATION DE SÉCURITÉ ..... **ERROR! BOOKMARK NOT DEFINED.**

17.10 VÉHICULES LENTS 143

18 ÉQUIPES DE SERVICE 144

18.1 GÉNÉRALITÉS 144

19 CONTENU DU RÈGLEMENT PARTICULIER 146

19.1 GÉNÉRALITÉS 146
19.2 CONTENU MINIMUM 146

20 RÉSULTATS 149

20.1 EXIGENCES D'AFFICHAGE 149
20.2 HEURE D'AFFICHAGE 149
20.3 RÉVISION DES RÉSULTATS 149
20.4 OFFICIALISATION DES RÉSULTATS 149
20.5 DISTRIBUTION DES RÉSULTATS 150
20.6 PUBLICATION DES RÉSULTATS SUITE À UN PROTÊT 150
20.7 APPEL DE DÉCISION 150
20.8 RÉSULTATS PROVISOIRES 151
20.9 DISTRIBUTION DES RÉSULTATS 151
20.10 ÉGALITÉS 152
20.11 TESTS 152
20.12 RÉVISIONS 152
20.13 ERREURS DE COMPILATION D'ORDRE ADMINISTRATIF 152

21 ADMINISTRATION D'UN RALLYE 153

21.1 VÉRIFICATION DE LA ROUTE 153
21.2 ORDRE DE DÉPART PAR FACTEURS DE VITESSE ET LISTE DE PRIORITÉ 153
21.3 ROUTE 155
21.4 CONTRÔLES 155
21.5 INSCRIPTION 155
21.6 INSPECTION TECHNIQUE 156
21.7 PRÉSENTATION DES OFFICIELS / RÉUNION DES PILOTES 157
21.8 AVIS OFFICIELS 158
21.9 COMPILATION 159
21.10 CÉRÉMONIES DE PODIUM 159

22 COMMISSAIRES 161

22.1 DEVOIRS 161

23 OBTENTION D'UN STATUT RÉGIONAL OU NATIONAL 163

23.1 PROCÉDURES DE DEMANDE D'ÉVÉNEMENT 163
23.2 EXIGENCES LOCALES 163
23.3 QUALIFICATIONS 164
23.4 EXCEPTIONS 164
23.5 RÈGLEMENT PARTICULIER 164

24 CHAMPIONNAT CANADIEN DE RALLYE 166

24.1 GÉNÉRALITÉS....166
24.2 CHAMPIONNAT CANADIEN DE PILOTE DES RALLYES POUR LE TROPHÉE FIDLER....167
24.3 CHAMPIONNAT CANADIEN DES COPILOTES DES RALLYE POUR LE TROPHÉE DEAK....168
24.4 CHAMPIONNAT CANADIEN DE RALLYE POUR LES MARQUES....168
24.5 CHAMPIONNAT CANADIEN DE RALLYE 2RM POUR PILOTES TROPHÉE ROSS WOOD....168
24.6 CHAMPIONNAT CANADIEN DE RALLYE 2RM POUR COPILOTES – TROPHÉE TERRY & LINDA EPP....168
24.7 CHAMPIONNAT CANADIEN DE RALLYE 2RM POUR MARQUES....168
24.8 CHAMPIONNAT CANADIEN DE RALLYE DES PILOTES DE CLASSE ~~PRODUCTION~~ PRÉPARÉE POUR LE TROPHÉE ANDY BROWNING 169
24.9 CHAMPIONNAT CANADIEN DE RALLYE POUR LES COPILOTES EN CLASSE ~~PRODUCTION~~ PRÉPARÉE....169
24.10 CHAMPIONNAT CANADIEN DE RALLYE POUR LES MARQUES EN CLASSE PRODUCTION....169
24.11 CHAMPIONNAT DE RALLYE POUR DAMES - TROPHÉE JOAN MCALPINE....169
24.12 CHAMPIONNAT CANADIEN DE RALLYE DES PILOTES NOVICES - TROPHÉE KARL PESEK....170
24.13 LE TROPHÉE DE RECONNAISSANCE KEN VAUGHAN ATTRIBUÉ PAR LE CONSEIL DE CARS....170
24.14 CHAMPIONNAT DE RALLYE CLASSIQUE CANADIEN POUR LE TROPHÉE JOHN MUNROE....171

LE CHAMPIONNAT NORD-AMÉRICAIN DE RALLYE....173

24.15 LE CHAMPIONNAT NORD-AMÉRICAIN DE RALLYE POUR LES PILOTES ET LES COPILOTES - TROPHÉE NARC....173
24.16 LE CHAMPIONNAT NORD-AMÉRICAIN DE RALLYE POUR LES MARQUES DE VOITURES....173
24.17 CHAMPIONNAT NORD-AMÉRICAIN DE RALLYE 2RM....174

25 CLASSEMENT À VIE DES COMPÉTITEURS DE RALLYE AU CANADA....175

RÈGLEMENT DE RALLYE CROSS - 27....176

RÈGLEMENT DE RALLYE CROSS....178

27 LE RALLYE CROSS....178

27.1 DÉFINITION....178
27.2 GÉNÉRALITÉS....178
27.3 ADMISSIBILITÉ DES COMPÉTITEURS ET DES VÉHICULES....179
27.4 L'ORGANISATION DES ÉVÉNEMENTS....182

RÈGLEMENT DE RALLYE SPRINT - 28....184

RÈGLEMENT DE RALLYE SPRINT....186

28 RALLYE SPRINT....186

28.1 DÉFINITION....186
28.2 GÉNÉRALITÉS....186
28.3 ADMISSIBILITÉ DES COMPÉTITEURS ET DES VÉHICULES....187
28.4 ORGANISATION DES ÉVÉNEMENTS....189

RÈGLEMENT SPORTIF NATIONAL DE RALLYE DE CARS
SECTIONS 1 À 10

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 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'évènements 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 ou le commissaire technique 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 inscripteur.

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.

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 INTERNATIONALE COMPLÈTE

Une compétition inscrite au Calendrier International et ouverte aux concurrents et pilotes de diverses nationalités.

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

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 horaire.

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 partie importante d'un rallye de performance désignée comme telle par l'organisateur dans le Règlement particulier ou dans le cahier de route, et qui doit être parcourue à l'intérieur du retard maximum prévu.

ÉVÉNEMENT

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.

ÉVÉNEMENT DE CLUB

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

ÉVÉNEMENT DE NON-VITESSE

Un événement dans lequel la vitesse n'est pas le facteur déterminant, bien que le chronométrage des véhicules puisse être pris en compte comme dans un rallye de navigation. D'autres événements de non-vitesse pourraient inclure des cours pratiques, des démonstrations automobiles, etc.

ÉVÉNEMENT DE PLEIN STATUT INTERNATIONAL

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

ÉVÉNEMENT 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.

ÉVÉNEMENT FERMÉ

Une compétition réservée seulement aux membres du ou des clubs organisateurs et aux compétiteurs invités.

ÉVÉNEMENT NATIONAL

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

ÉVÉNEMENT OUVERT

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

ÉVÉNEMENT 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.

ÉVÉNEMENT 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.

ÉVÉNEMENT SUR INVITATION

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

FEUILLET DE CHRONO

Feuillet 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 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.

PARCOURS

Le parcours à suivre par un concurrent dans une compétition.

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. Les participants courent, un à la fois, contre la montre.

RECONNAISSANCE

La façon pour des compétiteurs (un pilote et un copilote inscrits) de parcourir selon un horaire établi les épreuves de classement et les routes de pratique avant le départ officiel du rallye afin de se familiariser avec la route et de prendre des notes pour se préparer à la compétition.

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.

TRANSIT

Une partie d'un parcours de rallye de performance qui se déroule sur des routes publiques ouvertes à la circulation normale.

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 sanction, 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 DES ÉVÉNEMENTS

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 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 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 contractée 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 vérification 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 vérification 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 trois 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,
- 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,
- Demandez un certificat d'assurance événement spécifique par l'intermédiaire du bureau de CARS.
- Fournir une copie du certificat d'assurance à l'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,
- Demandez un certificat d'assurance événement spécifique par l'intermédiaire du bureau de CARS.
- Fournir une copie du certificat d'assurance à l'directeur régional.

4.2.2.8 Accréditation des médias

- Tous les médias qui désirent couvrir un événement national sanctionné par CARS sont tenus de respecter les Directives de CARS sur l'accréditation média et de remplir la Demande d'accréditation qui devra être approuvé selon ce qui suit :
  - Pour la couverture de plusieurs événements de CARS, la demande est approuvée par le Directeur du championnat national. La liste des médias approuvés et les dossards médias assignés est envoyée à chaque responsable des rallyes nationaux.
  - Dans le cas d'un seul événement, c'est le responsable média de l'événement qui approuve la demande et assigne un dossard au demandeur.

4.2.2.9 Utilisation d'un drone

- Pour utiliser un drone lors d'un événement sanctionné par CARS, l'opérateur du drone doit remplir une Demande d'utilisation d'un drone.
- L'usage de drones lors de rallyes sanctionnés par CARS n'est accordé qu'à ceux qui ont été pré-approuvés par l'organisateur du rallye (au nom du club organisateur), le directeur régional de CARS, le directeur du championnat national du CRC ou le propriétaire du terrain privé, selon le cas. Les médias de CARS (production télé) auront la priorité de l'utilisation de l'espace aérien.

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.

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 applicables";
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) Ce soit 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 différent de celui décrit 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. Pour plus de renseignements, contacter le bureau national de CARS.
b) Une des clauses de la police d'assurance collective contractée par CARS 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 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

Il est de la responsabilité du compétiteur qui demande une licence de compétition de remplir une fiche d'auto-déclaration médicale confirmant leur aptitude à compétitionner.

Tout détenteur de licence qui souffre d'une blessure ou d'une maladie qui affecte son bien-être médical pour participer à des événements lorsqu'il détient une licence de compétition devra soumettre à nouveau une fiche d'auto-déclaration confirmant son aptitude à compétitionner avant de reprendre la competition.

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'usagers 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. Pour les rallyes nationaux, on nommera au moins deux commissaires.

6.2.2 Assignation

Tous les commissaires sont des officiels de CARS Ils reçoivent leur assignation et font rapport à:

a) pour les événements nationaux, le directeur du championnat;
b) pour les événements régionaux, le directeur régional 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 – arrivée tardive 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);
e) le directeur du championnat 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 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 contrôle;
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 relation avec le Rapport d'un juge de fait.

6.4 LE DIRECTEUR DU 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. L'inspecteur national

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) presenter un comportement ou un 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 DISQUALIFICATION OU SUSPENSION PAR UNE AUTRE AUTORITÉ SPORTIVE OU DISCIPLINE

Toute personne ou organisme qui sera disqualifié ou suspendu par les autorités ou autorité sportive de tout autre discipline reconnue par CARS, sera sujet à des mesures disciplinaires et CARS se réserve le droit de reconnaître et d'appliquer la sentence en ce qui a trait à

a) détenir une licence de compétition de CARS;
b) occuper tout poste officiel en relation avec CARS ou toute compétition;
c) être éligible à participer à des cométitions;

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, membre d'équipe, 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 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 a 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, 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 décrites aux sections 8, 9 et 10 respectivement sont :

La procédure de grief commence toujours par une demande, suivie d'un protêt s'il le faut puis d'un appel s'il y a lieu.

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 DEMANDES 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 30 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 rejetée, et l'heure, et qui l'affichera au tableau officiel.

9 PROCÉDURES DE GRIEFS – PROTÊTS

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

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.

a) 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.
b) La réunion de protêt ne sera pas tenue moins de 20 minutes après l'affichage de l'avis de réunion de protêt.
c) Durant la réunion de protêt, toutes les personnes désirant présenter une preuve pourront le faire.
d) Après la réunion de protêt, le commissaire préparera une réponse et l'affichera sur le tableau d'affichage official.

    - Si le commissaire a pris 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.

- si le commissaire désire obtenir davantage de preuves (ex.: sur l'itinéraire), la réponse énoncera que sa décision a été reportée.

e) 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.

f) 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).

g) À la réunion de protêt de i) ci-dessus, le commissaire vérifiera d'abord que chaque protêt reçu a été correctement soumis, et décidera 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

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.

a) 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.

b) 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 COMPÉTITION

Ni le commissaire, ni CARS n'auront le pouvoir d'exiger qu'une compétition 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 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 de 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 de l'article 9.11c) ci-dessus, s'appliquent même si le nombre de commissaires durant la tenue de l'événement a différé.

9.12 COÛT DES PROTÊTS

a) Le droit de protêt sera de :

- Rallyes internationaux 1 000 $
- Rallyes nationaux 250 $
- 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) Les frais peuvent être évalués par le(s) commissaire(s) contre le protestataire, le protestataire 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 JURIDICTION 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 10.3c) 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 i) et j), 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 de CARS 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

La cour 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 elle 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, la cour 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:

- Rallyes internationaux 2 000 $
- Rallyes nationaux 500 $
- 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 la cour d'appel.

RÈGLEMENT NATIONAL DE RALLYE DE CARS
SECTION 11

(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 de rallye, le président de CARS ou le directeur de championnat national, et seront inclues dans le règlement particulier de l'évènement ou affichées sur le tableau officiel de l'évènement.

11 ÉLIGIBILITÉ DE L'ÉQUIPAGE

11.1 ÉQUIPAGE

11.1.1 L'équipage de rallye se compose des deux 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 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 officielle des inscrits (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
-FIA 8859-2024

b) Snell Foundation -SA 2020
-SA 2025

Nonobstant l'homologation de la FIA et les dates d'expiration de la Fondation Snell, Il est fortement recommandé de remplacer le casque après cinq ans d'utilisation régulière, 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 suivantes:

a) Système Hans® :
Les systèmes Hans doivent être approuvés selon les normes FIA 8858-2002 ou 8858-2910. Veuillez consulter la Liste technique FIA nº 29 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 FIA nº 29 pour connaître les systèmes Hans approuvés par la FIA.
c) D'autres systèmes certifiées à la norme SFI 38.1 (incluant harnais, têtières, coussinets, d'épaules, vis et attaches à déclenchement rapide) :
Ces systèmes doivent porter une étiquette de conformité à la norme SFI 38.1 de moins de cinq (5) ans.

Les têtières pour les systèmes certifiés FIA doivent être approuvés par la FIA et_utiliser des têtières 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 têtières 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 et 8856-2018
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).

Tous les vêtements de sécurité et les ceintures de sécurité pour la tête et le cou doivent être portés correctement et conformément aux directives du fabricant afin que l'équipement de sécurité offre une protection maximale.

11.1.9 Tous les compétiteurs possédant une licence CARS, ou une licence FIA émise par l'ASN canadienne, doivent avoir au moins un certificat d'Ambulance Saint-Jean, «Secourisme d'urgence» ou l'équivalent, sauf pour les exceptions énumérées en 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 des normes, de l'équité, de la santé et de la sécurité au travail (CNESST) est aussi acceptable. (Les certificats provenant d'un cours par Internet ne sont pas valides.)

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 Une amende de 25,00 $ par événement pour chaque concurrent non certifié sera imposée et remise, par l'organisateur, à la région appropriée de CARS pour le événements régionaux et à CARS pour les événements nationaux (voir CARS RNR 11.4.1).

11.1.10 Les compétiteurs titulaires d'une licence délivrée par des organismes inscrits à des ASN rattachées à la FIA, American Rally Association (ARA) 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 qui désirent participer à un rallye sanctionné par CARS doivent d'abord s'inscrire auprès de CARS et acheter un permis de compétition CARS Formulaires de demande de permis. 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 pourra 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 (voir 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 équipage 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 service 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 par l'ASN canadienne 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, 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 8.4a).

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 qu'une licence de rallye de base, le candidat devra avoir un certificat de premiers soins valide, tel que stipulé au 11.1.9, et fournir une fiche d'auto-déclaration médicale CARS dûment rempli.

11.4.1.1 Pilote de rallye

a) Licence de rallye de base:

Valide pour divers événements spécifiques sanctionnés par CARS de statut moindre que régional. Cette licence, qui peut être requise pour participer, peut être émise par une région CARS et 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 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.

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 détiennent 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.

11.4.1.3 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.

11.4.2 Il faut présenter la demande de licence de compétition longtemps avant la date de l'événement où elle sera requise, Formulaires de demande de licence. Demander une licence à moins d'une semaine de l'événement pour lequel elle est requise, entraînera des frais supplémentaires de 50 $.

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:

c) le nombre d'inscrits n'a pas atteint la limite établie;
d) 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.)

RÈGLEMENT TECHNIQUE DE CARS

SECTION 12

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.

12.1.3 Ce règlement technique précise ce qui est requis dans une classe particulière et, occasionnellement, interdit certaines pièces spécifiques. Autrement, ce règlement encourage l'innovation.

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, VUS, 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 équipage, une déclaration signée devra être présentée à l'inscription ou virtuellement indiquant que le véhicule est apte à rouler et que 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 1er janvier 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 nº 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 et 8853-2016
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 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 sangles anti-torpilles. On recommande d'installer des attaches approuvées par la FIA, mais l'attache choisie doit pouvoir résister à une décélération de 25g dans toutes les directions.

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 dans touses les directions. De plus, Seules des attaches de métal (au minimum deux) sont permises. Les supports anti-torpilles sont obligatoires.

En plus d'un système d'extinction, deux extincteurs et 12.3.4.1 are required.

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 et, 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 montées securitairement et être munis de capuchons non-conducteurs sur les bornes.

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 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.

12.3.9.3 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

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, l'orifice de remplissage et la pompe à essence sont installés.

Tous les réservoirs d'essence doivent être sécuritairement fixés au véhicule. Tout réservoir d'essence dont une surface est exposée sous la voiture doit être muni d'un bouclier visant à prévenir le perçage ou l'endommagement dus à des cailloux, des débris ou du frottement.

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, à moins qu'il soit équipé de connecteurs rapides.

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 manufacturier 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 ou 8855-2021), et non modifies;
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 manufacturier 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 1er 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 1er juin 2011 ou qui nécessitent des points d'ancrage différents doivent être approuvés par le directeur technique.

12.3.13 Anneaux de remorquage

a) Les véhicules de compétition doivent être munis d'anneaux de reorquage en métal à l'avant et à l'arrière du véhicule.
b) Ces anneaux doivent être surmontés d'un autocollant « TOW » et être de couleur jaune, rouge ou orange.
c) Ces anneaux doivent avoir un diamètre interne minimal de 3⁄4 po.
d) Ces anneaux doivent être assez solides pour supporter le poids du véhicule pendant la récupération et doivent être en bonne condition.

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 Sangle de remorquage

Tous les véhicules doivent transporter une sangle de remorquage ou un treuil muni d'un câble. Toutes les parties de la sangle de remorquage doivent être placées en permanence dans le véhicule de compétition lorsque la sangle 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, le système de verrouillage du volant doit être 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 Briseurs de vitre

Chaque véhicule doit transporter un ou deux briseurs de vitre à portée de main du pilote et du copilote lorsqu'ils portent leur harnais. Le briseurs de vitre 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 (c.-à-d. tous les éléments en contacts avec l'air) doit être visuellement similaire à l'originale, sauf pour les portières avant, y compris les barres de renforcement des portières et le toitdoivent rester stock.

12.4.1.2 Les pièces de carrosserie facilement installables (bolt-on) peuvent être faites d'un matériau différent.

12.4.1.3 Les piliers A et B doivent être conformes à l'original. Le plancher et le pare-feu originaux doivent être conservés et ne peuvent être modifiés que dans la mesure nécessaire pour permettre l'installation d'autres composantes permises.

12.4.1.4 Il est permis d'installer des trappes d'aération montées sur le toit, des élargisseurs d'aile et de modifier les pare-chocs avant et arrière.

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

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

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

12.4.2 Identification du véhicule et de l'équipage

12.4.2.1 Normes graphiques du véhicule

Tous les véhicules en compétition dans des rallyes de performance doivent être identifiés selon les normes graphiques du CRC affichées sur le site Web de CARS.

12.4.2.2 Numéros permanents des véhicules de compétition

Les pilotes doivent réserver un numéro de voiture permanent au bureau de CARS conformément conformément à la procédure de numéro de véhicule de compétition de CARS affiché sur le site Web de CARS.

12.4.2.3 Identification des compétiteurs

Les noms du pilote et du copilote doivent être affichés 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 et mesurer 5 cm/2 po de haut.

Seulement dans le cas où le nom du pilote ou du copilote, et son drapeau, sont trop longs pour s'inscrire dans la fenêtre arrière, on pourra l'inscrire sur l'aile avant ou sur le toit.

Les lettres du nom du pilote doivent être blanches, 5 cm / 2 po 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.

12.4.2.4 Bandeau de pare-brise

Une bande de 15.2 cm / 6 po 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.

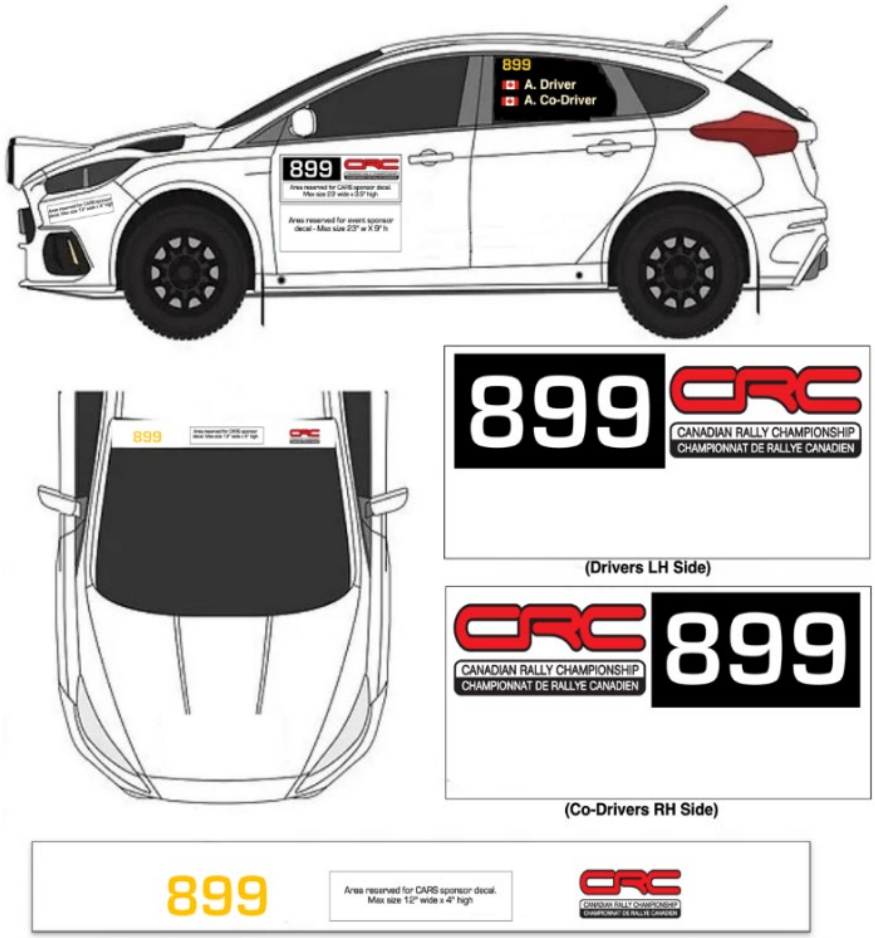
12.4.2.5 Espace réservée sur les portières

Une surface de 61 cm / 24 po de long sur 51 cm / 20 po de haut, commençant immédiatement sous la ligne de caisse et à partir de l'avant de la portiére, est réservée exclusivement à l'installation des autocollants de portières de CARS et de l'autocollant du commanditaire.

Le panneau de portière de CARS mesure 61 cm/24 po de long sur 25 cm/10 po de haut. La grandeur maximale d'un autocollant de commanditaire de rallye qu'il est possible d'installer est de 58 cm/23 po de long sur 23 cm/9 po de haut.

12.4.2.6 Espace réservé sur le pare-chocs avant

Une surface de 30.5 cm / 12 po de long sur 10 cm / 4 po de haut sur le devant et les côtés du pare-chocs avant 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).



12.4.3 Lumières

12.4.3.1 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.

12.4.3.2 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.

12.4.3.3 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.

12.4.3.4 Il ne doit pas être possible d'actionner des phares antibrouillard sans actionner les feux de position et les feux rouges arrière.

12.4.3.5 Des feux auxiliaires de marche arrière peuvent être montés. Ils peuvent être encastrés à l'arrière de la carrosserie si nécessaire.

12.4.3.6 Tous les feux de recul ne doivent pouvoir s'allumer qu'en utilisant la marche arrière.

12.4.3.7 Il est interdit d'installer un système pouvant affecter le fonctionnement normal des feux témoins de freinage.

12.4.3.8 Il est interdit d'installer un projecteur mobile.

12.4.4 Pneus à crampons

12.4.4.1 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.

12.4.4.2 Il est permis d'utiliser les pneus dont les crampons sont installés au moment de leur fabrication, comme le Nokian Hakkapeliitta 10, et qui sont approuvés par le DOT pour usage sur la voie publique. (Les pneus de compétition ne peuvent être utilisés qu'en conformité avec l'article 12.4.4.3.) Ces pneus doivent conserver le nombre et le type de goujons d'origine installés au moment de la fabrication et ne doivent pas être modifiés, sauf pour couper le bord extérieur de la bande de roulement, ce qui est permis. Il incombe à l'inscripteur de fournir la documentation appropriée sur le nombre et le genre de crampons pour ce pneu.

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

a) 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;
b) les crampons doivent être posés dans des pneus que le fabricant considère aptes à recevoir des crampons et qui sont produits avec des trous moulés, expressément conçus pour retenir les crampons;
c) chaque pneu ne peut compter plus de 130 crampons quelle que soit la grandeur du pneu;
d) il est permis d'utiliser de l'adhésif pour fixer le crampon dans le pneu;

e) Les crampons faits maison, de compétition, de spécialité, hors route ou personnalisés ne sont pas autorisés ;
f) les crampons sont permis dans toutes les classes.
g) Les pneus à crampons doivent être présentés à l'inspection et seront marqués par l'inspecteur comme autorisés dans ce rallye. L'inspecteur peut retirer un crampon pour en vérifier le genre et la dimension;
h) L'usage de pneus à crampons non marqués pendant le rallye sera pénalisé selon le RNR 17.2.

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

12.4.4.5 Toute infraction à ces articles sur les pneus à crampons sont inscrites au RNR 17.2 et, dans les cas où l'infraction est intentionnelle, au RNR 7.9c).

www.brunowessel.com

12.4.5 Système d'échappement

12.4.5.1 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).

12.4.5.2 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).

12.4.5.3 Á 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 tenu 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.)

12.4.5.4 Le pot d'échappement doit sortir derrière le pilote et à l'extérieur de la carrosserie.

12.4.6 Documentation

La documentation suivante restera dans le véhicule en tout temps:

a) Enregistrement du véhicule et tout document necessaire à une exemption.
b) La preuve d'assurance responsabilité civile couvrant le véhicule inscrit.

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/NASA 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 le Règlement 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 de 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 Recouvrement des pneus

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

12.4.9 Il est interdit d'installer du matériel de détection de radar.

12.4.10 Brides de restriction.

- Les moteurs suralimentés doivent avoir une entrée d'air correspondant au règlement de leur classe. Si le turbo est muni d'une entrée plus grande entrée d'air, il sera nécessaire d'utiliser une bride de restriction. Elle doit avoir une largeur minimale de 3 mm (parallèlement au courant d'air) et être située à moins de 50 mm des l'arête pales du compresseur.
- Si un véhicule est équipé de multiples turbos, la surface totale des 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.
- Les compétiteurs doivent être prêts à défaire le turbo pour permettre de vérifier la conformité au règlement ci-dessus.

12.4.11 Limites de surpression

- La surpression doit correspondre au Règlement de classement.
- Si la classe limite la surpression, le compétiteur devra installer un raccord de tuyau femelle de 1/8po dans le plénum du collecteur d'admission à l'usage de CARS.
- CARS installera un testeur de surpression sur des voitures de compétition choisies au hasard pour en vérifier la surpression.
- Le testeur de surpression pourra être installé par un officiel de CARS, n'importe quand durant le rallye et servira à collecter des données sur la surpression.
- L'entreposage de surpression (c.-à-d. dans un accumulateur) est interdit.
- Autre possibilité pour les compétiteurs : le test de surpression peut se faire en utilisant une soupape de surpression FIA installée selon le document technique FIA n 43. Les soupapes de surpression FIA doivent être scellées par CARS durant l'inspection techique.

12.4.12 Poids

Il s'agit du poids véritable du véhicule, sans fluide consomptible, 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 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.

En cas de controverse au cours de la pesée, tout l'équipement du pilote et du copilote, devra être retiré du véhicule.

12.4.13 Tableau A

Tableau A – Cylindrée, brides, surpression et poids					
Classes de CARS	**Moteur**	**Cylindrée maximale (cc)**	**Bride (mm)**	**Surpression (Bar)**	**Poids Minimum (Kg)**
4RMO	Suralimenté	2500	34	2.5 Bar Abs	1318
	Suralimenté	Voitures de rallye FIA 2 homologuées			
	Aspiration nat	2500	Aucune	s/o	1135
	Aspiration nat	4000	Aucune	s/o	1318
	Aspiration nat	6300	Sujette à la revision technique du dit moteur	s/o	1318
4RMP	Suralimenté	2500	33	2.5 Bar Abs	1409*
	Aspiration nat	4000	Aucune	s/o	1409*
	Aspiration nat	6300	Sujette à la revision technique du dit moteur	s/o	1495
2RMO	Suralimenté	1800	Aucune	Illimitée	885
	Suralimenté	2600	Aucune	Illimitée	995
	Suralimenté	3500	Aucune	Illimitée	1270
	Suralimenté	Voitures de rallye FIA 4 homologuées			
	Aspiration nat	1800	Aucune	s/o	no min
	Aspiration nat	4500	Aucune	s/o	950
	Aspiration nat	6300	Sujette à la revision technique du dit moteur	s/o	1270
2RMP	Suralimenté	1600	Aucune	Illimitée	1040
	Aspiration nat	2500	Aucune	s/o	995
	Aspiration nat	4000	Aucune	s/o	1040

* À moins que le poids d'origine soit moindre, alors accepter ce poids.

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 12.5.4. Ceci comprend les véhicules de série ou de production limitée, fortement modifiés au-delà de ce qui est permis en classe Préparé 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 classe de véhicule rallye FIA

L'intention est de limiter l'utilisation des voitures homologuées par la FIA Rallye 1 dans notre championnat général. Cela sera accompli en ne permettant pas à la classe RC1, y compris les voitures World Rallye ou Rallye 1 de 2017 à aujourd'hui, de participer au championnat ou de marquer des points.

Les voitures 4WD homologuées par la FIA selon les classes FIA Rallye RC2, y compris les voitures Rallye 2, seront autorisées à concourir dans la classe ouverte 4WD et à marquer des points de championnat comme suit :

a) Les voitures des classes RC2 doivent être conformes à leurs spécifications d'homologation d'origine en ce qui concerne le groupe motopropulseur, la suspension, la direction, les freins, les composants et le poids du véhicule, et respecter :

- Règles techniques CARS 12.1 à 12.4

b) Les voitures World Rallye & Class RC1 2017 – présentes peuvent participer à une épreuve du Championnat canadien de rallye à des fins d'entraînement, de démonstration ou d'exhibition, mais ne seront pas notées dans l'épreuve et ne récolteront aucun point.

c) Les voitures de rallye type WRC d'avant 2017 sont autorisées à concourir dans la catégorie ouverte 4 roues motrices et à marquer des points pour le Championnat canadien de rallye à condition que ces véhicules de la FIA soient conforme aux spécifications d'homologation pour le groupe motopropulseur, la suspension, la direction, les freins, les composants aérodynamiques et le poids du véhicule, et respecter :

- 12.1 à 12.4,
- Le moindre de 12.4.13 ou la dimension de bride permise;
- Le moindre de 12.4.13 ou la surpression maximale permise;
- Le plus grand de 12.4.13 ou le poids homologué.

d) 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

Tous les véhicules FIA devront avoir leurs papiers d'homologation complets disponibles lors de l'inspection technique.

12.5.2 Moteur

Le choix du moteur est libre, sans contrainte de fabricant. Voir le 12.4.13 Tableau A pour les détails de chaque classe.

12.5.3 Carrosserie

12.5.3.1 À l'exception de l'article 12.4.1.1, la modification, le renfort, la substitution, l'addition, ou le retrait d'éléments et de pièces sont autorisés sans restriction.

12.5.3.2 Largeur

- La largeur maximale est la largeur du véhicule originel +10%
- La largeur maximale permise est de 2000mm incluant les miroirs.

12.5.3.3 Ailerons

- Les ailerons ne doivent pas dépasser la carrosserie lorsque vues d'en haut.
- La hauteur maximale de l'aileron est de 76mm au-dessus du plus haut point du toit.
- Les ailerons doivent être fixes

L'inspecteur technique peut rejeter l'installation du déflecteur pour des raisons d'intégrité structurale.

12.5.4 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.

12.5.4.1 Mécanisme séquentiel de changement de vitesse

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

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 Préparée 2RM. L'innovation et les modifications–dans le respect du règlement–sont encouragées.

12.6.1.1 Véhicules FIA

Les voitures 2WD homologuées par la FIA selon les classe FIA Rallye RC4, y compris les voitures Rallye 4, seront autorisées à concourir dans la classe ouverte 2WD et à marquer des points de championnat comme suit ;

a) Les voitures des classes RC4 doivent être conformes à leurs spécifications d'homologation d'origine en ce qui concerne le groupe motopropulseur, la suspension, la direction, les freins, les composants aérodynamiques et le poids du véhicule, et respecter :

- Règles techniques CARS 12.1 à 12.4

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.

Les documents d'homologation complets de ces véhicules FIA devront être disponibles à l'inspection technique.

12.6.2 Moteur

Le choix du moteur est libre, sans contrainte de fabricant. Voir le 12.4.13 Tableau A pour les détails de chaque classe.

12.6.3 Carrosserie

12.6.3.1 À l'exception des articles 12.4.1.1, 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.

12.6.3.2 Largeur :

- La largeur maximale est la largeur du véhicule originel +10%
- La largeur maximale permise est de 2000mm incluant les miroirs.

12.6.3.3 Ailerons

- Les ailerons ne doivent pas dépasser la carrosserie lorsque vues d'en haut.

- La hauteur maximale de l'aileron est de 76mm au-dessus du plus haut point du toit.
- Les ailerons doivent être fixes

L'inspecteur technique peut rejeter l'installation du déflecteur pour des raisons d'intégrité structurale.

12.6.4 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.

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

12.7 CLASSE 4RM PRÉPARÉE

12.7.1 Définition

Tout véhicule à traction intégrale ou 4RM qui répond aux exigences du règlement technique de CARS, articles 12.1 et 12.4, 12.7.2 à 12.7.7

12.7.2 Moteur

12.7.2.1 Le moteur doit faire partie de ceux offerts par le fabricant du véhicule.

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 de moteur soumis.

12.7.4 Carrosserie

12.7.4.1 À l'exception du Règlement technique 12.4.1.1 de CARS, la modification, le renfort, la substitution, l'addition, ou le retrait d'éléments st de pièces sont autorisés sand restriction.

12.7.4.2 Largeur :

- La largeur maximale est la largeur du véhicule originel +10%
- La largeur maximale permise est de 2000mm incluant les miroirs.

12.7.4.3 Les ailerons doivent être d'origine.

12.7.5 Éléments mécaniques

12.7.5.1 Les freins, le carburateur/l'injection, le refroidissement, le genre et le rapport de vitesse final, l'embrayage, le plateau d'embrayage et le volant d'inertie sont libres.

12.7.5.2 La suspension

- Le sous-châssis doit rester d'origine. On ne peut déplacer qu'un seul point de suspension par côté.
- Les tours d'amortisseur peuvent être élevées d'au plus 3.5"/89mm dans l'axe de déplacement seulement.
- Le renforcement des points d'appui sur le châssis, au moyen de plaques est permis
- L'ajout de barres anti-rapprochement est permis
- L'utilisation de coussinets et de barres stabilisatrices d'autres fabricants est permis

- Le renforcement des bras de suspension d'origine est permis.

12.7.5.3 Transmission

Toute transmission normalement installée par le fabricant peut être utilisée. Incluant une transmission CVT ou à double embrayage.

12.7.6 Contrôles électroniques

Seul le contrôle électronique OEM est autorisé pour les composants suivants : suspension, freinage, changement de vitesse / embrayage, différentiels avant et arrière.

Nité de commande du moteur (ECU) est libre.

12.8 CLASSE 2RM PRÉPARÉE

12.8.1 Définition

Tout véhicule 2RM qui répond aux exigences du règlement technique de CARS, articles 12.1 à 12.4 et 12.8.2 à 12.8 7. Cela inclut les véhicules de série ou à production limitée.

12.8.2 Moteur

12.8.2.1 Le moteur doit faire partie de ceux offerts par le fabricant du véhicule.

12.8.3 Restrictions en matière de turbos et de compresseurs

Le turbo et le compresseur d'alimentation doivent être d'origine non modifié sur modèle.

12.8.4 Carrosserie

12.8.4.1 À l'exception du règlement technique 12.4.4.1 de CARS, la modification, le renfort, la substitution, l'addition, ou le retrait d'éléments et de pièces sont autorisés sans restriction.

12.8.4.2 Largeur :

- La largeur maximale est la largeur d'origine +10%
- La largeur maximale permise est de 2000mm incluant les miroirs.

12.8.4.3 Les ailerons doivent être d'origine

12.8.5 Éléments mécaniques

Les freins, le carburateur/l'injection, le refroidissement, le genre et le rapport de vitesse final, l'embrayage, le plateau d'embrayage et le volant d'inertie sont libres.

12.8.5.1 Suspension :

- Le sous-châssis doit rester d'origine. On ne peut déplacer qu'un seul point de suspension par côté.
- Les tours d'amortisseur peuvent être élevées d'au plus 3.5po/89mm dans l'axe de déplacement seulement.
- le renforcement des points d'appui sur le châssis, au moyen de plaques est permis
- l'ajout de barres anti-rapprochement est permis
- l'utilisation de coussinets et de barres stabilisatrices d'autres fabricants est permis
- le renforcement des bras de suspension d'origine est permis.

12.8.5.2 Transmission

On peut utiliser toute transmission normalement installée par le fabricant y compris les transmission CVT ou à double embrayage.

12.8.6 Contrôles électroniques,

Seul le contrôle électronique OEM est autorisé pour les composants suivants : suspension, freinage, changement de vitesse / embrayage, différentiels avant et arrière.

Nité de commande du moteur (ECU) 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 qui pourra être retiré par l'inspecteur national ou le directeur technique 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) Un mauvais usage d'un carnet de bord 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 Dans le cas d'une nouvelle voiture de rallye :

a) 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. L'inspection initiale peut être refusée si les parties mentionnées ont été peintes.
b) Avant l'inspection, le constructeur ou propriétaire devra avoir payé entièrement les coûts de l'inspection et les frais de voyage de l'inspecteur, déterminés à l'avance, à CARS.
c) Ces dépenses comprennent :

- les frais de kilométrage, ajustés périodiquement par l'ARC;
- les frais d'hôtel, au besoin;
- un per diem pour les repas et les menues dépenses.

d) Sur réception de ces sommes, le directeur régional de CARS verra à faire inspecter la voiture par un inspecteur désigné par CARS. La liste des tarifs d'inspection de voiture et de frais de déplacement est affichée sur le site Web de CARS.
e) Lorsque l'inspection sera entièrement satisfaisante, l'inspecteur désigné par CARS signera le rapport d'inspection initiale et le remettra au directeur technique de CARS.
f) 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.
g) 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.

h) Lorsque l'inspection finale sera entièrement satisfaisante, l'inspecteur désigné par CARS apposera les autocollants particuliers de CARS sur la cage de protection et signera l'inspection finale dans le carnet de bord de CARS.

i) Le véhicule sera dès lors approuvé pour la compétition et soumis à l'inspection technique du rallye.

12.9.4.2 Remplacement d'un carnet de bord

a) Si le propriétaire du véhicule doit remplacer ~~perd~~ le carnet de bord, il devra en demander un autre à son directeur régional.

b) Le directeur technique peut décider qu'il est nécessaire d'inspecter à nouveau le véhicule.

c) Si une nouvelle inspection n'est pas nécessaire, le directeur technique émettre un nouveau carnet de bord dès que le coût de remplacement du carnet de bord aura été versé à CARS.

d) Si une nouvelle inspection est nécessaire, le propriétaire devra avoir payé entièrement les coûts de l'inspection et les frais de voyage de l'inspecteur, déterminés à l'avance, à CARS.

e) Ces dépenses comprennent :

- les frais de kilométrage ajusté périodiquement par l'ARC;
- les frais d'hôtel, au besoin;
- un per diem pour les repas et les menues dépenses.

f) Sur réception de ces sommes, le directeur régional de CARS verra à faire inspecter la voiture par un inspecteur désigné par CARS.

g) La liste des tarifs d'inspection de véhicule et de frais d'un nouveau carnet de bord est affichée sur le site Web de CARS.

h) Le directeur régional communiquera la demande de remplacement du carnet au directeur technique de CARS.

12.9.4.3 Prolongement d'un carnet de bord

Lorsque le carnet de bord est plein, le propriétaire du véhicule demandera, sans frais, un carnet de prolongement à son directeur régional.

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 12.9.4.1e) ci-dessus, 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.

12.9.5.3 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.

12.9.6 Utilisation du carnet de bord durant un rallye

12.9.6.1 Inspection technique

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

12.9.6.2 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.

12.9.6.3 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. (Exception : le carnet de bord doit rester avec le véhicule si ce carnet de bord est requis par une autorité provinciale de délivrance des permis dans le cadre du processus de délivrance de permis.)

12.9.6.4 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 le commissaire.

12.9.6.5 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.

12.9.6.6 Il est de la responsabilité de l'inscripteur de reprendre son carnet de bord à la fin du rallye. Dans les rallyes où il est 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.

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

12.9.6.8 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.

RÈGLEMENT NATIONAL DE RALLYE

SECTIONS 13 À 26

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 auprès du bureau de CARS.

13.1.4 Avant que tout compétiteur soit autorisé à prendre le départ dans une épreuve de classement, les conditions suivantes doivent 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 doit être établie et maintenue entre les contrôles de départ et d'arrivée.

13.1.4.2 Le parcours doit 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 d'au moins 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. Les systèmes de géolocalisation devront être sous tension en tout temps durant le rallye (dès son installation avant le départ, jusqu'au moment de son retrait à la fin du rallye) en installant un circuit indépendant du coupe-circuit, tel que permis en 12.3.8.4.

Les détails d'installation du système RallySafe sont disponibles sur le site Web SAS, RallySafe.

Toute interférence avec le système de géolocalisation ou modification de celui-ci durant le rallye entraînera une pénalité pour infraction pour procédure incorrecte, tel que défini en 17.3.

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. (Si le système de suivi a des capacités de chronométrage, il peut être utilisé comme système de chronométrage principal de l'événement, y compris le compte à rebours et le départ.)

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 encore être 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).

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.

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

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 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.

13.2.7 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.

13.2.8 Le nombre maximum d'étapes dans un rallye sera limité à 3 étapes dans un rallye d'un jour, et à 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 a été utilisé 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 Les emplacements des aires d'assistance, de ravitaillement et de repas ainsi que l'arrivée doivent être mentionnés dans le cahier de route.

13.3.7 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.

13.3.8 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 de large sur 29 cm de haut. 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 route 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 dépliée, la couverture soit être 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 (telles 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.

13.3.9 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.

13.3.10 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 duex 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.

13.3.11 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.

13.3.12 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.

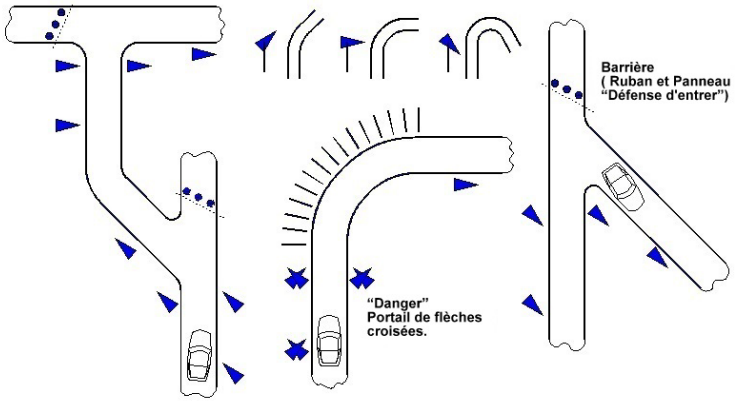
13.4.2 Deux grandes flèches sont placées à une intersection pour former un portail. Elles seront normalement, mais pas nécessairement, placées à l'approche de l'intersection, tel qu'illustré sur les croquis ci-dessous. Le point important est que le portail de flèches soit facilement visible pour le pilote.

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 doivent être placés en travers de la route.

13.4.5 Des affiches annonçant des dangers doivent être placées de 50 à 100 mètres avant le danger.

13.4.6 Les angles des flèches d'avertissement et des flèches en portail doivent 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 physiques et virtuelles est permise en rallye.

13.5.2 Les chicanes physiques pourront être de deux types :

a) à obstacle unique, conçue pour obliger les compétiteurs à quitter la route puis y revenir, pourra être utilisé dans un giratoire ou à un croisement;
b) à obstacles multiples, conçue pour obliger les compétiteurs à zigzaguer entre ces éléments sans quitter la route.

13.5.3 Chicanes physiques :

a) 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.
b) 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.
c) La pénalité pour heurter un élément de chicane se calcule selon l'article 17.2.
d) Des panneaux de signalisation doivent être placés de 50 à 100 mètres avant une chicane, 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.

13.5.4 Chicanes virtuelles :

a) Les organisateurs peuvent utiliser des chicanes virtuelles si le système de géolocalisation dispose d'un processus pour les créer.
b) La chicane virtuelle est conçue pour ralentir un véhicule jusqu'à une vitesse définie et, une fois atteinte, le conducteur est libre d'accélérer hors de la chicane.
c) Les organisateurs doivent décrire les procédures à suivre pour leur épreuve, y compris la longueur de la chicane et la vitesse exacte à laquelle le véhicule doit décélérer avant d'atteindre la fin de la chicane.

d) Des panneaux d'avertissement doivent être placés de 50 à 100 mètres avant une chicane, des deux côtés de la route. Des panneaux indiquant le début et la fin de la chicane doivent être placés des deux côtés de la route. Les distances de localisation doivent être identifiées à la fois dans le carnet de route de l'événement et dans les notes fournies par l'événement.

e) Les pénalités seront conformes au RNR 17.2.

13.5.5 Zone de vitesse neutre

Les organisateurs peuvent utiliser une zone de vitesse neutre (NZ) si leur appareil de géolocalisation est en mesure d'en produire.

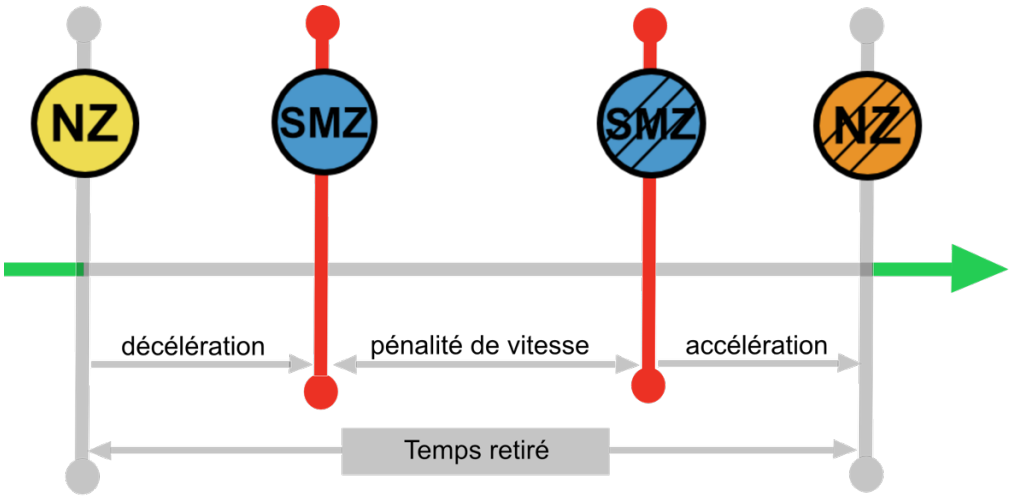
La zone de vitesse neutre est constituée d'une zone de surveillance de la vitesse (SMZ) avec un espace tampon à chaque extrémité pour la décélération et l'accélération. Elle a été conçue pour créer une partie de la spéciale qui n'est pas chronométrée et où les voitures reçoivent la vitesse maximale sur une distance précise de la SMZ. Le temps passé dans la zone neutre est déduite du temps passé en spéciale. Ainsi les équipages peuvent conduire plus lentement que la vitesse maximale sans pénalité de temps additionnel ou de temps de spéciale ajouté.

Les organisateurs doivent expliquer la procédure qui sera utilisée dans leur événement, y compris la longueur de la zone de vitesse neutre et les longueurs des zones de décélération, de surveillance de la vitesse et d'accélération, ainsi que la vitesse maximale de la SMZ.

L'endroit et les distances doivent être indiqués tant dans le cahier de route que dans les notes fournies.

Il est interdit d'immobiliser sa voiture dans une zone neutre.

Les pénalités pour excès de vitesse ou arrêt dans la zone sont indiquées au RNR 17.2 f) et g).



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 ou l'organisateur ou assistant 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;
b) Première infraction: de 21 à 39 km/h au-dessus de la vitesse permise, l'équipage recevra une amende de 150 $;
c) Infraction additionnelle: De 11 à 20 km/h au-dessus de la vitesse permise: une amende de 150 $ pour chaque occasion;
d) Infraction additionnelle: De 21 à 39 km/h au-dessus de la vitesse permise, une amende de 300 $ pour chaque occasion;
e) 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 imposés des pénalités telles que prévues au RSN 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, COMPILATION ET CONTRÔLE DES PROCÉDURES

15.1 GÉNÉRALITÉS

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 lira 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 le temps, il devra demander à celui-ci de revérifier le temps.

a) Si le contrôleur admet avoir mal lu sa montre, il doit corriger le temps en inscrivant le temps correct. Il doit aussi noter le temps corrigé sur son registre de contrôle.
b) Si le contrôleur n'admet pas avoir mal lu le temps, le compétiteur devra baser ses calculs sur le temps déjà inscrit.

15.1.1.7 Si le compétiteur doute de la précision du temps 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 feuilles 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 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 selon 17.2b) et 17.2c)

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 devra être appliquée:

15.5.2.1 Les deux postes seront compris dans une seule zone de contrôle dont les signaux seront disposés selon l'article 16.

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 devra être dans l'ordre de leur temps d'arrivée à la spéciale précédente. Si leur temps d'arrivée à la spéciale précédente est le même, il faudra considérer le 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 concurrent peut choisir de partir d'une position avant la ligne de départ main ne peut pas quitter l'emplacement choisi avant son heure de départ.) 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
Spéciale 2 Heure de pointage	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 x 10 secondes = 100 secondes = 1 min 40 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 x 10 secondes = 100 secondes = 1 min 40 secondes.

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

TOTAL SECTEURS A + B + C :

Pénalisation totale (pour retard et avance) :

1 min 40 secondes + 5 min + 1 min 40 secondes = 8 min 20 secondes.

Retard total comptant pour la mise hors course : 10 + 10 = 20 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, ou contrôle combiné Service Départ/Regroupement entrée/sortie, les équipages remettront au contrôleur concerné leur livret de feuillets de chrono. Les équipages recevront l'heure de fin de service et des instructions sur leur heure de départ et l'heure de départ sera inscrite sur le carnet de pointage. Si elle est maintenue dans la zone de regroupement, la zone de regroupement est considérée comme un Parc fermé. Si l'équipage est libéré directement de la zone regroupement, alors l'équipage est libéré directement de la zone ravitaillement ou du transit suivant. Les organisateurs pourront remettre à l'équipage 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 selon 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 Il est strictement interdit d'utiliser une pompe électrique pour le transfert de carburant.

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 des rallyes nationaux sera effectué au dixième de seconde en utilisant le chronométrage électronique. Lorsqu'un équipement de chronométrage manuel est utilisé, le chronométrage sera effectué jusqu'à la dernière seconde complète.

15.12.2 Il est interdit aux équipages de circuler dans le sens inverse de l'épreuve spéciale, sous peine d'exclusion par le commissaire.

15.12.3 Le départ de l'épreuve spéciale sera donné arrêté, le moteur en marche et le véhicule sur la ligne de départ ou derrière 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 du véhicule concerné (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 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 selon l'article 17.2d).

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 chronométreurs ne peuvent pas communiquer immédiatement l'heure exacte de l'arrivée aux contrôleurs, le concurrent utilisera ses carnets de pointage pour calculer l'heure de pointage au prochain contrôle uniquement et les temps seront inscrits par l'organisateur en fin d'etape/rallye.

15.12.10 Si, par la faute de l'équipage, l'inscription du temps ne peut avoir lieu, les pénalités suivantes seront appliquées:

a) pour le départ : Abandon;
b) 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 :

a) que les compétiteurs forment maintenant deux groupes aux temps bien différents;
b) 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;
c) 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 terminent 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 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.
- Est exclu de l'événement conformément à l'article 17.2 du RNR

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.

15.15 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.
e) l'équipage n'a pas été pénalisé auparavant avec l'exclusion du rallye.

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 attribués 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 reparti 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.

15.16 USAGE DES DISPOSITIFS DE SIGNALISATION DE SÉCURITÉ

15.16.1 Dans les cas où un véhicule est arrêté dans une étape:

15.16.1.1 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.

15.16.1.2 Si le véhicule ne peut poursuivre le rallye, UN triangle doit aussi être placé SUR le véhicule.

15.16.1.3 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.

15.16.2 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.

15.16.3 Si aucun triangle n'est affiché, 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.

15.16.4 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.

15.16.5 L'organisateur, sur, aura le droit d'allouer une indemnité de temps aux compétiteurs qui se sont arrêtés pour prêter assistance, tel que mentionné à l'article 17.9.2, ci-dessus.

Lorsqu'elles sont disponibles, les données du système de géolocalisation et la vidéo provenant de caméras embarquées pourront être utilisées pour déterminer l'indemnité de temps à accorder.

15.16.6 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.

15.16.7 Les feux de Bengale sont interdits en tout temps lors des épreuves de classement.

15.16.8 Les compétiteurs qui ont utilisé leurs triangles doivent les récupérer avant de poursuivre.

15.16.9 Les pénalités pour violations ou abus de ce qui précède seront assignées selon l’article 17.3.

16 CONTRÔLES

16.1 GÉNÉRALITÉS

16.1.1 Aucun contrôle, autre que les contrôles d'observation, ne peut être placé 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 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)

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

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

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

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

16.1.7 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 D'ARRIVÉE

16.2.1 À ces contrôles d'arrivée (CHA), les contrôleurs en poste indiquent sur le feuillet de chrono l'heure à laquelle il a été présenté, à la minute pleine à laquelle le feuillet a été présenté, même là où il est impossible, à cause d'une obstruction, pour le véhicule d'atteindre le contrôle. Dans ce cas, c'est la responsabilité de l'équipage de présenter son feuillet de chrono à temps au contrôle.

16.2.2 Le contrôleur assignera une heure de départ en spéciale d'au moins trois (3) minutes après l'heure de pointge au contrôle.

16.3 CONTRÔLES DE DÉPART

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

16.4 CONTRÔLES HORAIRES DE FIN

Ces contrôles horaires de fin sont placés à la fin des épreuves de classement et le temps est enregistré quand le véhicule passe le panneau de fin (sifflet). À une distance d'arrêt convenable après le sifflet (environ 200 a'300 mètres), se trouvera le contrôle horaire de fin où les véhicules doivent s'arrêter complètement afin de faire inscrire leur temps par le contrôleur de CHF. Le temps est indiqué au dixième de seconde. Le véhicule ne peut repartir que lorsque le contrôleur invite l'équipage à le faire.

16.5 CONTRÔLES HORAIRES MAJEURS

~~C~~Les contrôles horaires majeurs doivent être situés au départ et à l'arrivée du rallye et peuvent être utilisés à chaque étape du rallye, 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.

16.6 CONTRÔLES D'OBSERVATION

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

16.6.1.1 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 observes;
b) les phares auxiliaires ne peuvent pas être utilises;
c) le bruit excessif est interdit.

16.6.1.2 n'importe où le long du parcours du rallye, dans le but d'inspecter les équipements de sécurité et l'éligibilité des véhicules en compétition.

16.6.1.3 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.

16.7 PARC FERMÉ, PARC EXPOSÉ

16.7.1 Le Règlement particulier et le cahier de route doivent 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 qui sont responsables de son fonctionnement.

16.7.2 Le Règlement particulier et le cahier de route doivent 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 $.

16.7.3 Dès que les pilotes ont stationné leur véhicule dans le parc fermé, ils doivent quitter le parc fermé. Ils pourront entrer (ou revenir) dans le parc fermé 10 minutes avant leur temps de départ ou lorsque le commissaire ouvrira le parc fermé conformément à l'article 16.8.4 d). L'heure de départ impartie sera indiquée sur le feuillet de chrono ou cahier de route de chaque équipage. 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.

16.7.4 À l'exception de certains cas spécifiés dans ce règlement, pendant le régime de parc fermé, il est interdit de procéder à toute réparation, assistance ou ravitaillement. (voir les pénalités en 17.3)

a) dès leur entrée dans une zone de départ si elle existe, ou un parc de regroupement, et jusqu'à leur sortie de celui-ci;
b) dès leur entrée dans une zone de contrôle et jusqu'à leur sortie de celle-ci;
c) dès leur entrée dans une zone de ravitaillement et jusqu'à leur sortie de celle-ci;
d) dès leur arrivée à la fin du rallye, jusqu'à l'expiration des délais pour le dépôt des réclamations selon 8.4.c), et l'autorisation d'ouverture du parc fermé par le commissaire.

16.7.5 Si l'organisateur, l'inspecteur technique ou le commissaire pense qu'un véhicule peut constituer un danger pour la circulation normale, ce véhicule doit être réparer en présence d'un officiel. Le temps nécessaire à la réparation sera considéré comme autant de minutes de retard afin d'éviter que l'équipage essaie de reprendre le temps perdu durant ces réparations. L'équipage recevra un nouveau temps de départ si le temps nécessaire à ces réparations dépasse le temps de départ prévu à l'origine.

16.7.6 Par exception au régime de parc fermé, mais sous supervision 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 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.

16.7.7 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.

16.7.8 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

16.7.9 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.

16.8 PANNEAUX DE CONTRÔLE

Tous les contrôles, c'est-à-dire contrôles horaires majeurs (CHM), contrôles d'observation, lignes de départs et d'arrivées d'épreuves spéciales sont indiqués au moyen de panneaux standardisés conformes aux dessins ci-dessous.

L'usage de panneaux décrits ci-dessous seront obligatoires dans tous les rallyes, sauf en ce qui concerne ce qui est décrit en 16.9.6.

16.8.1 Le commencement de la zone de contrôle est indiqué par un panneau affichant une horloge 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.

Panneaux de contrôle horaire (CHM & CHA)			
Début de la zone de contrôle	Contrôle horaire d'arrivée (CHA) et contrôle horaire majeur (CHM)		Fin de la zone de contrôle

16.8.2 Les panneaux de contrôle d'une épreuve spéciale s'installent dans la même séquence que pour un contrôle horaire illustré en 16.8.1, mais en ajoutant un panneau de ligne de départ. Le panneau de fin de zone de contrôle doit être placé environ 25 m après le panneau de ligne de départ

Panneaux de départ d'une spéciale			
Début de la zone de contrôle	Contrôle horaire d'arrivée (CHA)	Ligne de départ	Fin de la zone de contrôle

16.8.3 Le panneau avertisseur de la fin de la spéciale est le drapeau à damier sur fond jaune suivi, environ 100 m plus loin, par le drapeau à damier sur fond rouge. Les panneaux drapeaux à damier doivent être placés des deux côtés du chemin. Le contrôle horaire de fin (CHF) est identifié par un panneau STOP installé 200 à 300 m plus loin, selon les conditions de la route et la capacité du véhicule à s'arrêter de façon sécuritaire. Le contrôle de fin de spéciale se termine par un panneau beige à trois barres transversales « Fin de zone de contrôle », placé environ 25 m plus loin.

Contrôle de fin de spéciale			
Panneau avertiisseur de fin de spéciale	Fin de spéciale	Contrôle horaire de fin	Fin de la zone de contrôle

16.8.4 Les zones de contrôle d'observation commencent par le panneau rouge "Contrôle d'observation" et se terminent par le panneau beige "fin de zone".

16.8.5 Les zones de ravitaillement commencent par le panneau bleu « Début de la zone de ravitaillement » et se terminent par le panneau bleu « Fin de la zone de ravitaillement ». L'utilisation de panneaux supplémentaires de couleur rouge indiquant une interdiction de fumer, d'utiliser des téléphones cellulaires, des flammes nues, etc. est recommandée.

Contrôle d'observation		Zone de ravitaillement	
Début de la zone d'observation	Fin de la zone d'observation	Début de la zone de ravitaillement	Fin de la zone de ravitaillement

16.8.6 Lorsqu'elles sont utilisées, les chicanes virtuelles doivent inclure un panneau avertisseur « VC » 100 m avant la chicane. La chicane virtuelle commence par un panneau bleu « Début de VC » des deux côtés du chemin, et se termine par un seul panneau bleu « Fin de la chicane ».

Les chicanes virtuelles doivent constituer un seul élément sur la route. L'endroit où elles sont installées ne doit pas servir de poste de radio ou d'ambulance parce que les panneaux pourraient causer de la confusion.

Chicane virtuelle		
Avertissement de chicane virtuelle	Début de chicane virtuelle	Fin de chicane virtuelle

16.8.7 Zones de vitesse neutres

Des affiches devront être installées des deux côtés de la route qui indiqueront :

a) **Début de la zone neutre** : indique là où le temps est arrêté et où commence la décélération.
b) **Début de la zone de surveillance** : indique le début de la zone de vitesse restreinte. De cet endroit jusqu'à la fin de la SMZ.
c) **Fin de la zone de surveillance** : indique la fin de la zone de vitesse restreinte et le début de la zone neutre d'accélération.
d) **Fin de la zone neutre** :: indique là où le chronométrage de la spéciale reprend.

Zone de vitesse neutre			
Début de la zone neutre	Début de la zone de surveillance	Fin de la zone de surveillance	Fin de la zone neutre

16.8.8 On recommande d'utiliser les panneaux suivants pour la localisation des postes radio et d'ambulance, des zones d'assistance éloignée, des zones de changements de pneus et des zones de silence si elles sont utilisées. Ces panneaux ne doivent pas être utilisés à l'intérieur d'une zone de contrôle.

Localisation d'un véhicule radio		Localisation de l'ambulance	
En approche de la zone	Localisation de la radio	En approche de la zone	Localisation de l'ambulance

Zone d'assistance éloignée		Zone de vérification ou de changement de pneus	
Début de la zone	Fin de la zone	Début de la zone	Fin de la zone

Zone de silence		
En approche de la zone	Début de la zone	Fin de la zone

16.9 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 heures, minutes, secondes et dixièmes de seconde pour le chronométrage électronique ou la dernière secondes entières pour le chronométrage manuel) à l'arrivée sera déclaré vainqueur.

17.2 PÉNALITÉS DE PERFORMANCE

L'organisateur calculera les pénalités de la façon suivante :

a) Dans les épreuves de classement : Temps écoulé réel

b) Chaque minute de retard à un contrôle horaire ou contrôle horaire majeur : 10 secondes

c) Chaque minute d'avance à un contrôle horaire ou contrôle horaire majeur : 1 minute

d) Pour un faux départ à une épreuve de classement (par infraction) :
   a) 1st infraction 10 secondes
   b) 2nd infraction 1 minute
   c) chaque infraction supplémentaire 3 minutes par

e) Heurter une chicane physique: 15 secondes par élément frappé

f) Dépassement de vitesse en chicane virtuelle ou en zone de vitesse neutre
   < & = 9 km/h au-dessus = 10 secondes
   >9 km/h au-dessus = 30 secondes

g) S'immobiliser dans une zone de vitesse neutre - Temps arrêté

h) Excès de vitesse dans un parc d'assistance (par infraction) : 2 minutes

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 PÉNALITÉS POUR INFRACTIONS POUR PROCÉDURES INCORRECTES

17.3.1 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, une pénalité sera imposée telle que précisée en 17.3.5.

17.3.2 Lorsqu'aucune pénalité n'est précisée, c'est au commissaire qu'il revient d'investiguer le sérieux et les circonstances de l'infraction qu'il prendra en considération et il pourra imposer toute pénalité précisée au RSN section 7.

17.3.3 Une seconde infraction dans le même rallye pourra faire l'objet d'une recommandation de l'organisateur au commissaire pour une sentence d'exclusion.

17.3.4 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 3.11c)).

17.3.5 Infractions particulières

INFRACTION	PÉNALITÉ
a) Service illégal, tel que défini aux articles 18.1.7 et 18.1.8	10 minutes
b) Ravitaillement illégal selon 15.9	10 minutes
c) Prendre un raccourci dans une épreuve de classement	Le temps long de l'épreuve
d) Faire marche arrière dans une zone de contrôle	10 minutes
e) Se faire remorquer dans une spéciale	Exclusion, sauf pour NRR 17.6.1b)
f) Se faire remorquer dans un secteur de liaison par autre qu'un compétiteur	10 minutes
g) Dépasser la limite de vitesse aux postes d'observation pendant un rallye:	
a) 1-10 km/h au-dessus de la limite de vitesse	0 seconde
b) 10-39 km/h au-dessus de la limite de vitesse	10 secondes par km/h dépassé
c) Plus de 39 km/h au-dessus de la limite de vitesse	Exclusion

h)	Interférer avec le fonctionnement du système de géolocalisation, de capteur de surpression ou de tout autre appareil installé dans le véhicule par CARS, l'organisateur ou le producteur media	10 minutes
i)	Manquement au port correct du harnais, de la combinaison decompétition, du casque et du dispositif de retenue de la tête pendant une épreuve de classement	10 minutes
j)	Violation des procédures de sécurité (RNR 17.9)	Voir 17.3.2
k)	Violation du règlement sur les pneus à crampons	Voir 17.3.2
l)	Conduire sur une voie publique pendant un secteur de liaison, d'une manière qui cause des dommages à la surface de la route. Y compris, mais sans s'y limiter : a) rouler sur la partie métallique d'une roue b) rouler sans roue c) rouler avec des pièces mécaniques traînant sur la route.	Voir 17.3.2
m)	Infraction ~~grave~~ aux règlements d'une zone de silence	Voir 17.3.2
n)	Parcourir une épreuve de classement la (les) fenêtre(s) ouverte(s) de plus de 2,5 cm sans filet de sécurité en place	Voir 17.3.2
o)	Posséder du matériel de détection de radar dans un véhicule, tel que défini en 12.4.9,	Voir 17.3.2
p)	Violation des procédures de contrôle (RNR 15.4)	Voir 17.3.2
q)	Violation des règles de Parc fermé (RNR 16.7.4)	Voir 17.3.2
r)	Modification incorrecte d'un feuillet de chrono (RNR 15.2.6)	Voir 17.3.2
s)	Manquement à terminer l'entièreté de la route (RNR 17.6)	Voir 17.3.2

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.~~

Tout équipage rattrapé par un autre dans une spéciale doit faire le nécessaire pour permettre le dépassement. Ceci s'applique notamment si l'un d'entre eux a perdu du temps en raison d'une défaillance technique ou est sorti de la route avant de repartir. Si les voitures sont équipées d'un dispositif de communication entre voitures, une demande de dépassement peut être reçue. La volonté d'être dépassé devrait être indiquée par des indicateurs clignotants appropriés (par exemple, l'indicateur de gauche signifie que la voiture dépassée restera sur le côté gauche de la route). L'équipage dépassé doit faire tout son possible pour faciliter la manœuvre de dépassement, par exemple en s'arrêtant à un endroit sûr. Les équipages sont chargés de veiller à ce qu'aucun danger ne soit causé par le dépassement.

Le fait de ne pas autoriser un dépassement peut être sanctionné en vertu du paragraphe 17.3 du RNR de CARS.

Le directeur de course, sur demande et seulement avec l'accord du (des) commissaire(s), a le droit d'accorder un temps compensatoire à un concurrent qui a été empêché de dépasser.

17.6 QUALIFICATION DE FINISSANT

Pour se qualifier comme finissant, un participant devra suivre la route telle que décrite dans le cahier de route et 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. 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 par un autre compétiteur dans une liaison.

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 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 GÉNÉRALITÉS

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 doivent 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 doivent 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 que 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, informations de contact 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;
d) le responsible de la sécurité.

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 en avance/tardive 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) l'heure du lever et du coucher du soleil;
f) heure approximative du début des cérémonies;
g) 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 de la distance totale 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 sections 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 particulier, 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 l'article 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.f)).

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 9.6e) et g)

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 au bureau 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) et 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.

20.13 ERREURS DE COMPILATION D'ORDRE ADMINISTRATIF

Si, lors de la révision de la compilation, même au moment de téléverser les données dans la base de données de CARS pour les points et le calcul des classements provisoires, on découvre une erreur administrative dans ces données, CARS se réserve le droit de corriger ces erreurs. Si ce faisant, cela modifie les points, les classements ou les positions indiquées dans les résultats finaux affichés lors du rallye, les compétiteurs concernés seront avertis soit par le responsable de la compilation ou par le directeur du championnat.

Ces erreurs administratives se limitent aux erreurs provenant du montage des données de compilation. Cela ne comprend pas les erreurs de compilation reçues, les décisions prises ou la conformité aux règlements durant le rallye et avant que les résultats soient déclarés finaux.

De nouveaux résultats finaux seront affichés sur le site de CARS et dans les classements provisoires.

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 facteur de vitesse des pilotes du Championnat de rallye canadien (CRC) tel que prévu à l'article 21.2.16. Les organisateurs se serviront de cette liste 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 les organisateurs devront établir un ordre de départ 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 organisateurs se serviront des facteurs de vitesse des pilotes.

Les compétiteurs américains ayant un facteur de vitesse ARA 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.)

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 d'abord ajusté par le DCN selon une évaluation du pilote et des performances potentielles de la voiture de compétition. Lorsqu'un pilote aura compétitionné dans son nouveau véhicule de classe 2RM, il sera classé dans les futurs rallyes selon le facteur de vitesse qu'il aura atteint en 2RM, et non plus selon celui de 4RM.

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. 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 qui aura pigé le premier choix sera le premier à choisir sa position de départ parmi toutes celles offertes, le pilote 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.

21.2.5 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.

21.2.6 Une liste des facteurs de vitesse sera donnée aux organisateurs avant l'établissement de l'ordre de départ pour chaque événement

21.2.7 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 facteur de vitesse supérieur pour lequel ils se sont qualifiés.

21.2.8 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.

21.2.9 Les organisateurs de rallye doivent tenir des séances d'information particulières pour tous les pilotes recrues (et leurs copilotes). avant le départ du rallye.

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 devront 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 devra 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 (00) doit être utilisé pour s'assurer que les contrôles sont correctement placés et que les instruments de chronométrage de contrôle sont bien réglés, que la signalisation requise est en place et que tous les signaleurs affectés à l'étape sont en place.

21.4.2 Un véhicule chargé de la fermeture des contrôles (999) 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. et s'assurer à chaque contrôle que tous les concurrents du rallye sont comptabilisés avant d'aller plus loin. Le véhicule de fermeture recueillera aussi les registres de contrôle et les apportera à la fin du rallye. La documentation virtuelle des formulaires requis peut être faite par le bureau d'enregistrement avant l'ouverture des inscriptions.

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 qu'elle est décrite 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 ou auparavant par une renonciation électronique 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 du 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 reliée 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. Les détails de la réunion peuvent également être écrits et envoyés à tous les concurrents par e-mail ou via un tableau d'affichage virtuel.

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 ou envoyé comme ci-dessus.

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 tableau d'affichage virtuel ou une notification par e-mail est aussi autorisé.

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 ou par avis écrit au contrôle de départ.

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 ou communiqués par d'autres moyens 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 ou communiqués par d'autres moyens 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 du 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 1er 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 1er 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) Les permis d'événement seront remis à l'organisateur de l'événement par le directeur du championnat, par l'intermédiaire du bureau de CARS, avant l'ouverture de la période d'inscription à l'événement et après vérification que les documents requis pour l'événement, y compris le plan de sécurité de l'événement, ont été reçus et approuvés et que l'assurance est en place.

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 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.

24 CHAMPIONNAT CANADIEN DE RALLYE

24.1 GÉNÉRALITÉS

Ce règlement s'applique à tous les championnats, à moins d'être spécifiquement déclassé par 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 et copilotes. 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 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 et copilotes) et pour le championnat canadien de rallye 2RM (pilotes et copilotes):

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.

Pour le championnat canadien de rallye 4RM Préparée (pilotes, copilotes et marques), le championnat canadien de rallye 2RM Préparée (pilotes, copilotes et marques), le championnat

canadien de rallye pour les pilotes novices et le championnat canadien de rallye pour les dames, le Championnat de rallye classique John Munroe pour pilotes et copilotes :

Premier	9 pts	Quatrième	3 pts
Deuxième	6 pts	Cinquième	2 pts
Troisième	4 pts	Sixième	1 pt

24.1.7 Les vainqueurs porteront le titre de "Champion" pour l'année suivante.

24.1.8 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-æquo.

24.1.9 Les points gagnés dans un championnat ne sont pas transférables à un autre championnat.

24.1.10 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 12.5.1.1d) et le 12.6.1.1c). 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 DES RALLYES 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 DES 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, avait pour but de stimuler l'intérêt des manufacturiers à participer aux rallyes et à offrir leur support. Le manufacturier vainqueur recev~~ra~~ et conservera le trophée pour un an, ainsi qu'une réplique permanente.

24.4.2 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) reconnaissait les fabricants 2RM qui participaient au Championnat canadien de rallye. Le fabricant gagnant recevait ce trophée qu'il conservait pendant un an.

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 PRÉPARÉE 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 PRÉPARÉE

24.9.1 Ce championnat reconnaît les copilotes de classe préparée. 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 visait à encourager les fabricants à participer avec des véhicules de classe production.

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 pilotes novices, tel que défini 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.
2004	Denyse Moisan	Bois des Filion, QC.
2005	non attribué	
2006	non attribué	
2007	non attribué	
2008	Suzanne Barry	Calgary, AB.

	Shawn Bishop	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	New Richmond (QC)
2021	Donald Leblanc	
2022	John Hall	Sherwood Park, Alberta

24.14 CHAMPIONNAT DE RALLYE CLASSIQUE CANADIEN POUR LE TROPHÉE JOHN MUNROE

Le Championnat de rallye classique pour véhicules classiques 2RM consacre le Trophée John Munroe dont la passion pour les voitures de rallye classiques et l'appétit pour la vie ont laissé une forte impression sur tous ceux qui l'ont connu.

On comptera les points selon l'article 24.1.6.2, selon la position au classement général des 2RM, tant pour les pilotes que les copilotes. Tous les événements du Championnat canadien de rallye compteront.

Le Trophée John Munroe constituera le premier prix et sera accompagné d'une bourse. Des trophées souvenirs seront remis aux trois premières places.

24.14. 1 Éligibilité

Le Championnat de rallye classique est ouvert à tour véhicule 2RM qui satisfait aux exigences du règlement technique de CARS pour les classes 2RM Ouverte et Production (sections 12.6 et 12.8 du Règlement de CARS) ainsi que les critères suivants :

- Le véhicule a été produit au pays ou à l'étranger il ya 25 ans ou plus.
- La carrosserie doit conserver l'aspect de l'époque,
    - Des trappes d'aération montées sur le toit sont permises
    - Des élargisseurs d'ailes conformes à l'époque sont permis.
- Le moteur et le châssis doivent provenir du même manufacturier.
- La boîte de vitesse séquentielle est interdite.
- Les phares auxiliaires doivent être d'un seul style de l'époque.
    - Les ampoules LED sont permises.

24.14.2 Gagnants précédents

Voir le document des gagnants précédents sur le site Web de CARS.

LE CHAMPIONNAT NORD-AMÉRICAIN DE RALLYE

24.15 LE CHAMPIONNAT NORD-AMÉRICAIN DE RALLYE POUR LES PILOTES ET LES COPILOTES - TROPHÉE NARC

24.15.1 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 sont éligibles. Les règlements de rallye gouvernant chaque championnat s'appliqueront aux événements respectifs. Les compétiteurs devront avoir les licences nécessaires et la compilation se fera de la façon suivante.

24.15.2 Le pilote et le copilote recevront un nombre égal de points.

24.15.3 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 quatre rallyes dans un des deux pays, pour un total de six rallyes.

24.15.4 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

24.15.5 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.

24.15.6 Les points obtenus dans une catégorie, comme pilote et copilote, ne seront pas transférables dans l'autre catégorie.

24.15.7 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.

24.15.8 Les prix seront présentés lors de la cérémonie annuelle des champions de CARS.

24.15.9 Gagnants précédents : voir le document annexe des gagnants précédents sur le site Web de CARS.

24.16 LE CHAMPIONNAT NORD-AMÉRICAIN DE RALLYE POUR LES MARQUES DE VOITURES

Le Trophée NARC pour les marques de voitures était ~~est~~ destiné à stimuler l'intérêt des manufacturiers dans les rallyes de performance par leur participation et leur support.

24.16.1 Gagnants précédents : voir le document annexe des gagnants précédents sur le site Web de CARS.

24.17 CHAMPIONNAT NORD-AMÉRICAIN DE RALLYE 2RM

24.17.1 Le trophée NARC pour les pilotes et les copilotes vise à stimuler la compétition internationale entre les pilotes, copilotes du Canada et des États-Unis, compétitionnant en véhicules 2RM.

24.17.2 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.

24.17.3 La compilation des points pour le Trophée NARC 2RM se fera conformément aux articles 25.1 et 25.2.

24.17.4 Gagnants précédents : voir le document annexe des gagnants précédents sur le site Web de CARS.

25 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.

Classement à vie - Pilotes

Classement à vie - Copilotes

RÈGLEMENT DE RALLYE CROSS - 27

Règlement de Rallye Cross

2026

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

Bureau de CARS
Box 300
Diamond Valley, Alberta
T0L 2A0
1-855-640-6444 (sans frais)
Email : 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 2026

RÈGLEMENT DE RALLYE CROSS

27 LE RALLYE CROSS

27.1 DÉFINITION

Le rallye-cross est une compétition où les participants courent en circuit fermé, contre la montre, et le temps total passé en épreuves de classement durant l'événement détermine le classement. Le 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 GÉNÉRALITÉS

27.2.1 Le rallye-cross se déroule généralement sur une surface ~~unie~~ plate non pavée, dont ~~où~~ le parcours est constitué de sections droites et de virages encadrés par des cônes et des ballots de foin.

27.2.2 Chaque année l'organisateur devra soumettre à son directeur régional de rallye un plan de sécurité conforme au RSN 4.2.2.5pour chaque parcours. Si des changements sont apportés à la structure de l'événement, il faudra soumettre des plans révisés.

27.2.3 Chaque événement doit présenter un Règlement particulier qui contiendra les éléments suivants:

a) le nom de l'événement;
b) le nom et les coordonnées des principaux officiels;
c) la mention que ~~l~~ « ce rallye-cross sera tenu conformément au Règlement sportif national de rallye de CARS, au présent Règlement de rallye-cross et au Règlement régional de rallye-cross applicable~~"~~. Ces documents sont disponibles auprès de… (par exemple: le directeur régional de CARS de la région hôte, le bureau régional ou une autre adresse ou numéro de téléphone) et sera aussi disponible pour consultation à l'inscription »;
d) le statut du rallye-cross et le nom du championnat dont il fait partie;
e) l'endroit où il se déroulera ainsi que ses coordonnées GPS;
f) les principales dates de l'événement, et l'horaire;
g) la date limite des inscriptions;
h) le nombre maximal de participants;
i) le montant du coût d'inscription;
j) une fiche d'inscription;
k) toutes autres informations que l'organisateur désire faire connaître.

27.2.4 Quand le plan de sécurité de l'événement et son Règlement particulier auront été acceptés, le directeur régional de CARS émettra un permis pour cet événement. Avec ce permis, l'organisateur pourra faire une demande d'assurance auprès du bureau de CARS.

27.2.5 Les rallyes-cross doivent être assurés sous la police d'assurance de rallye-cross, disponible pour les clubs affiliés auprès de CARS.

27.2.6 Toutes les personnes qui participent à titre de compétiteurs, officiels, bénévoles, équipes de service, médias, etc. doivent signer le formulaire d'exonération de l'assurance.

27.2.7 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.

27.2.8 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.

27.3 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 ou dans un formulaire d'autodéclaration :

- 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;
- pour tout participant (pilote et passager) n'ayant pas l'âge de la majorité dans cette province, une permission écrite signée par un des parents ou tuteurs.

b) Les passagers âgés d'au moins 14 ans, pesant au moins 36 kg (80 lbs) et mesurer au moins 145 cm (4'9'')

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 ~~R~~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

27.3.2.1 Voitures ou camionnettes

a) Toutes les voitures ou les camionnettes doivent être basées sur un modèle de production. Seules seront éligibles les voitures et camionnettes à habitacle fermé pouvant être immatriculées. Les véhicules non produits en série montés sur une armature de tubes ou de boîte sont explicitement interdits.
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.
e) L'état de la mécanique et la sécurité du véhicule sont la responsabilité du compétiteur.
f) 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.

27.3.2.2 VRH

a) Sont permis les véhicules récréatifs hors-route (VRH) produits en série, aussi connus sous le nom VTT (véhicules tout-terrain) les véhicules utilitaires à quatre roues et les côte-à-côte.
b) Châssis:

- Tous les véhicules doivent utiliser le châssis d'origine et conserver leur apparence d'origine.
- Le châssis d'origine se définit comme suit: les rails inférieurs principaux longeant les côtés intérieurs du véhicule et les tubes avant et arrière qui les relient.
- Le châssis peut être modifié pour en améliorer la durabilité et la force, mais doit conserver la longueur, la largeur et la configuration d'origine.

c) Armature de sécurité

- Il faut conserver au moins la structure supérieure tubulaire de l'habitacle ou sa cage de protection.
- Quel que soit le cas, le haut de la cage de protection ne doit pas être plus bas que le haut du casque du pilote en position normale de conduite.
- Aucun véhicule comportant des dommages à la cage de protection ou à ses composantes ne peut compétitionner.

d) Motorisation

- La motorisation doit être d'origine.

e) Portières

- Des portières fixes ou à charnières sont obligatoires.
- Les portières à charnières doivent se verrouiller positivement et ne pas s'ouvrir dans le cas d'un impact ou d'un capotage. On peut utiliser des sangles supplémentaires pour éviter qu'elles s'ouvrent accidentellement.
- Les portières doivent être faites d'un matériau rigide et être de demi grandeur, au moins.

f) Toit

- Les panneaux de toit doivent être faits d'un matériau rigide.

g) Filets de fenêtres

- Le véhicule doit être équipé de filets de fenêtres.
- Les filets de fenêtres doivent satisfaire aux normes de la FIA ou de la certification SFI.

h) Roues et pneus

- Tout pneu produit en série pour le marché automobile est permis.
- Les pneus pour VRH sont interdits à moins que leur utilisation soit spécifiquement approuvée dans le Règlement particulier pour cet événement en particulier.
- Si l'organisateur décrète que les pneus d'un véhicule endommagent trop la route, ces pneus peuvent être interdits.
- Les entretoises de roues, les roues avec des déports mineurs et les kits de suspension à voie large disponibles dans le commerce sont permis.

i) Parebrise et fenêtres

- Un parebrise ou un déflecteur d'air, des fenêtres latérales et arrière sont permis.
- Un parebrise ou un déflecteur d'air doit être fait de verre sécuritaire automobile, de Lexan/polycarbonate ou d'un grillage de métal assez fin pour retenir les cailloux, sécuritairement fixé.
- Les parebrise, déflecteurs d'air et fenêtres de polycarbonate doivent avoir une épaisseur d'au moins 6mm.
- Il est interdit de percer des trous dans la cage de protection pour y fixer le parebrise, les déflecteurs d'air et les fenêtres.

j) Divers

- Les roues de secours et les objets transportés doivent être retirés.
- Les sièges d'origine peuvent être remplacés par des sièges de course fixés sécuritairement au châssis.

27.3.3 Équipement obligatoire

27.3.3.1 Voitures et camionnettes

a) Dans les véhicules qui n'ont pas de cage de protection, l'occupant doit porter un de ces casques :

- Un casque conforme à l'article 11.1.6 du RNR CARS
- Un casque intégral ou ouvert portant une date de fabrication de 2010 ou plus récent,
- Un casque certifié « Snell Foundation » M2005 ou SA 2005 ou plus récent.
- Un casque ECE portant une étiquette ECE 22.05 ou 22.06.
- Les casques doivent être visuellement en bon état, sans défaut ou dommage visible.

b) Le pilote et le passager doivent s'attacher avec des ceintures à au moins trois points d'attache.

c) Pour les véhicules munis d'une cage de protection :

- Les occupants doivent porter un casque conforme à l'article 11.1.6 de CARS.
- Les occupants doivent s'attacher avec des harnais de sécurité à au moins cinq points. La date de péremption ne sera pas exigée, mais les harnais doivent être en bonne condition, sans défaut apparent.

27.3.3.2 VTT

a) Les occupants doivent porter des casques intégraux avec la visière ou des lunettes qui répondent aux normes suivantes :

- Un casque conforme à l'article 11.1.6 du RNR CARS.
- Un casque ouvert ou un casque intégral portant une date de fabrication de 2010 ou plus récente.
- Un casque certifié « Snell Memorial Foundation »" M2005 ou SA 2005 ou plus récent.
- Un casque ECE certifié ECE 22.05 ou 22.06.
- Un casque certifié ASTM F3103 portant une date de fabrication de 2005 ou plus récente.
- Les casques doivent être visuellement en bon état, sans défaut ou dommage visible.

b) Tous les occupants doivent porter des harnais à au moins quatre points d'attache.Les harnais n'ont pas besoin d'une date de péremption, mais ils doivent être en bonne condition sans défaut apparent.

27.4 L'ORGANISATION DES ÉVÉNEMENTS

27.4.1 Autorisations et permis

a) Le consentement des autorités et des inscripteurs concernées doit être obtenu préalablement à la tenue de l'événement et doit être affiché à l'inscription.

b) Le permis de rallye de CARS et son certificat d'assurance doivent être affichés au tableau officiel.

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, 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 aménagé de telle sorte que la vitesse moyenne maximale du concurrent médian 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, arbres, fossés ou ravins, conteneurs, équipement lourd ou batiment. 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 obligatoire d'installer des chicanes (ballots de foin, cônes ou autres matériaux absorbants) sur les droits de plus de 100 m.
f) Il est interdit de recourir à des sauts.
g) Les organisateurs se réservent le droit de modifier le parcours durant la compétition, si celui-ci vient à se détériorer ou s'il est trop rapide en vertu de ce règlement.
h) Les officiels seront placés le long du parcours de façon que tous les véhicules en compétition soient visibles en tout temps sur le parcours.
i) 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.
j) Tous les pilotes auront l'occasion de faire le parcours à pied, en voiture ou en parade, avant le premier essai.
k) Il est recommandé d'allouer plus de temps entre les véhicules VTT et les autres véhicules du rallye-cross.

RÈGLEMENT DE RALLYE SPRINT - 28

Règlement de Rallye Sprint 2026

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

Bureau de CARS
Box 300
Diamond Valley, Alberta
T0L 2A0
1-855-640-6444 (sans frais)
Email : 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 2026

RÈGLEMENT DE RALLYE SPRINT

28 RALLYE SPRINT

28.1 DÉFINITION

Le rallye-sprint est un événement où les participants compétitionnent sur des chemins privés ou des voies publiques surveillées et fermées à toute autre circulation, lors de courtes épreuves de classement contre la montre. Des étapes de liaison sur des routes (possiblement) ouvertes à la circulation régulière permettent aux participants de se déplacer d'une épreuve à l'autre et obligent les participants à respecter le code routier en vigueur sur ces routes.

28.2 GÉNÉRALITÉS

28.2.1 Un rallye-sprint se tient sur des chemins privés ou publics fermés à toute circulation, organisé et conçu comme le premier niveau d'accès au rallye de performance, mettant l'accent sur l'apprentissage du pilotage et le développement de l'entente pilote/copilote.

28.2.2 L'organisateur devra soumettre à son directeur régional de rallye un plan de sécurité pour chaque rallye-sprint. Si d'importants changements sont apportés à l'infrastructure de l'événement, il faudra soumettre des plans révisés.

28.2.3 Chaque événement doit présenter un Règlement particulier qui contiendra les éléments suivants :

a) le nom de l'événement;
b) le nom et les coordonnées des principaux officiels;
c) la mention que « ce rallye-sprint sera tenu conformément au Règlement sportif national de rallye de CARS, au présent Règlement de rallye-sprint et au Règlement régional de rallye-sprint applicable. Ces documents sont disponibles auprès de… (par exemple : le directeur régional de CARS de la région hôte, le bureau régional ou une autre adresse ou numéro de téléphone) et sera aussi disponible pour consultation à l'inscription »;
d) le statut du rallye-sprint et le nom du championnat dont il fait partie;
e) l'endroit où il se déroulera ainsi que ses coordonnées GPS;
f) les principales dates de l'événement, et l'horaire;
g) la date limite des inscriptions;
h) le nombre maximal de participants;
i) le montant du coût d'inscription;
j) une fiche d'inscription;
k) toutes autres informations que l'organisateur désire faire connaître.

28.2.4 Quand le plan de sécurité de l'événement et son Règlement particulier auront été acceptés, le directeur régional de CARS émettra un permis pour cet événement. Avec ce permis, l'organisateur pourra faire une demande d'assurance auprès du bureau de CARS.

28.2.5 Chaque rallye-sprint doit être assuré séparément sous la police d'assurance de rallye-sprint, disponible pour les clubs affiliés par l'entremise de CARS.

28.2.6 Toutes les personnes reliées à l'événement, que ce soit comme participants, officiels, équipes de service, médias, etc., doivent signer le formulaire d'exonération de l'assurance.

28.2.7 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.

28.2.8 Les procédures de chronométrage définies dans les articles 15 et 16 du RNR de CARS serviront à mesurer les performances.

28.2.9 On pourra permettre plus d'un véhicule à la fois sur le 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.

28.3 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 ou dans un formulaire d'auto-déclaration :

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;
e) pour tout participant (pilote et copilote) n'ayant pas l'âge de la majorité dans cette province, une permission écrite signée par un des parents ou tuteurs;
f) une 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) Toutes les voitures ou les camionnettes doivent être basées sur un modèle de production. Seules seront éligibles les voitures et camionnettes à habitacle fermé pouvant être immatriculées. Les véhicules non produits en série montés sur une armature de tubes ou de boîte sont explicitement interdits.
b) Les véhicules dont le moteur est suralimenté doivent répondre aux exigences de l'article technique de CARS 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 technique de CARS 12.3.11.
e) Tous les véhicules en compétition doivent avoir des anneaux de remorquage tel qu'exigé à l'article technique de CARS 12.3.13.
f) Les véhicules doivent être conformes aux normes de bruit tel qu'exigé à l'article technique de CARS 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 du RNR de CARS ou à la norme Snell SA 2005. Les casques doivent être en bonne condition sans dommage ou défaut apparent.
b) Chaque compétiteur doit porter un système de retenue frontale de la tête (RFT) qui répond à l'article 11.1.7 du RNR de CARS.
c) Les compétiteurs doivent transporter :

- des extincteurs conformes à l'article technique de CARS 12.3.4
- une trousse de premiers soins conforme à l'article technique de CARS 12.3.5.
- des triangles autoporteurs et réfléchissants, conformes à l'article technique de CARS 12.3.6 (à noter : leur emplacement dans le véhicule)
- Un filin de remorquage conforme à l'article technique de CARS 12.3.16. (~~à~~À noter : tout le filin doit être dans le véhicule de compétition lorsqu'il n'est pas utilisé.)

d) Des harnais de sécurité ~~d'~~à 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 apparent.
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 entretoises de portière par côté, ainsi que deux entretoises diagonales dans l'arceau principal.

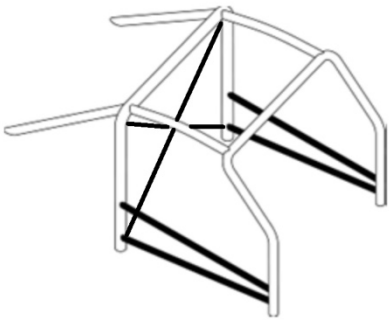
Il est recommandé que l'armature de sécurité réponde à l'article technique de CARS 12.3.2.

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 émis par une des autorités sportives canadiennes pourraient être acceptées après avoir été approuvées par un inspecteur technique régional ou le directeur technique de CARS.
- D'autres types de cages, si elles sont approuvées par l'inspecteur technique national ou le directeur technique régional de CARS, peuvent être acceptés.

Les garnitures de protection doivent être conformes à l'article technique de CARS 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 apparent.

g) Des combinaisons de course conformes à l'article 11.1.8 du RNR de CARS sont obligatoires.

28.4 ORGANISATION DES ÉVÉNEMENTS

28.4.1 Autorisations et permis

a) Il faut obtenir la permission des autorités pour-utiliser des routes et cette permission doit être affichée à l'inscription.
b) L'organisation doit détenir un permis de rallye et un certificat d'assurance de rallye qui seront affichés au tableau officiel.
c) 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 du RNR de CARS.

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

a) 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 des épreuves de classement est limitée à 40 km.
b) 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, mettant l'accent sur l'entente pilote-copilote.
c) Les routes utilisées comme épreuves spéciales doivent être choisies de manière à ce que la vitesse moyenne du concurrent médian ne dépasse pas 85 km / h.
d) En plus de (c) ci-dessus, toute étape dans laquelle le concurrent médian dépasse une vitesse moyenne de 85 km / h plus 10% doit être modifiée pour obtenir des vitesses plus basses pour les épreuves futures.

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. Le directeur de course ou son mandataire doit gérer le déplacement des véhicules dans les spéciales par communications radio ou autrement et doit pouvoir arrêter les véhicules qui arrivent à une spéciale en cas d'urgence.
b) Des communications radio seront utilisées de telle manière qu'en situation d'urgence, les véhicules pourront être interceptés. Des officiels seront déployés le long des épreuves de classement afin d'assurer la sécurité, le chronométrage et le bon déroulement de l'événement.
c) Les officiels agiront à titre de juge de faits durant tout l'événement.

28.4.5 Documents

a) Le ~~r~~Règlement~~s~~ particulier devra~~ont~~ être disponible~~s~~ 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 du RNR de CARS.