

# **Canadian Association of Rallysport**

## **Manuel du commissaire de rallye**



juin 2020

***« Commissaire : Une personne nommée par CARS  
et chargée de représenter CARS à un événement,  
en faisant respecter le RSN et tous les autres règlements  
régissant l'événement. »***

**CARS - RSN 2 (Terminologie)**

## Table des matières

AVANT-PROPOS.....	5
<b>PREMIÈRE PARTIE : LA TÂCHE.....</b>	<b>6</b>
NOMINATION DE COMMISSAIRES .....	7
LE RÔLE ET LE COMPORTEMENT DU COMMISSAIRE .....	7
FONCTIONS ET RESPONSABILITÉS DU COMMISSAIRE .....	7
DEUX RELATIONS FONDAMENTALES .....	9
1. Commissaire et organisateur .....	9
2. Commissaire et compétiteurs.....	10
COÛTS ET FRAIS D'UN COMMISSAIRE .....	10
FORMATION D'UN NOUVEAU COMMISSAIRE .....	11
ÉCHÉANCIER DU COMMISSAIRE ET SES FONCTIONS .....	12
AVANT LE RALLYE .....	12
12 semaines avant le rallye : .....	12
9 semaines avant le rallye : .....	12
7 semaines avant le rallye : .....	12
5 semaines avant le rallye : .....	12
4 semaines avant le rallye : .....	12
3 semaines avant le rallye : .....	12
2 semaines avant le rallye : .....	12
1 semaine avant le rallye : .....	13
24 heures avant le rallye : .....	13
AU RALLYE.....	13
Inscription/Inspection technique : .....	13
Présentation des officiels.....	14
DURANT LE RALLYE.....	14
Communications avec le directeur de course .....	14
Autorité des commissaires.....	14
Traçage de véhicules.....	14
Résultats .....	15
Carnets de bord.....	15
APRÈS LE RALLYE .....	16
<b>DEUXIÈME PARTIE : RAPPORTS ET PROTOCOLES.....</b>	<b>17</b>
LE RAPPORT DU COMMISSAIRE .....	17
LES RÉUNIONS DE COMMISSAIRES.....	17
La première réunion.....	17
La deuxième réunion (rallye de plus d'un jour).....	18
La dernière réunion.....	18
SURVOL DES PROCÉDURES DE GRIEF DE CARS.....	19
La demande .....	19
Le protêt.....	19
L'appel.....	19
La recherche d'information.....	19
DÉROULEMENT D'UNE RÉUNION DE PROTÊT.....	20
LES CHOSSES À FAIRE ET À NE PAS FAIRE LORS D'UN PROTÊT .....	20
À faire : .....	20
Choses à surveiller : .....	20
MESURES DISCIPLINAIRES.....	21

PARAMÈTRES .....	21
RAPPORT DE MESURES DISCIPLINAIRES.....	21
DROIT D'EN APPELER.....	21
COÛTS DES PROTÊTS ET DES APPELS.....	21
LA POCHETTE DU COMMISSAIRE.....	22
<i>Identification et accès</i> .....	22
<i>Documents</i> .....	22
<b>TROISIÈME PARTIE : DOCUMENTS ET FORMULAIRES.....</b>	<b>23</b>
POINTS DE SÉCURITÉ À VÉRIFIER PAR LE COMMISSAIRE AVANT LE RALLYE .....	23
<i>Généralités</i> .....	23
<i>Épreuves spéciales</i> .....	23
POINTS DE SÉCURITÉ À VÉRIFIER PAR LE COMMISSAIRE PENDANT LE RALLYE .....	23
<i>Assistance / Ravitaillement / Regroupement</i> .....	23
<i>Épreuves spéciales</i> .....	23
<b>ANNEXES.....</b>	<b>I</b>
DEMANDE .....	I
PROTÊT .....	II
AVIS D'INTENTION D'EN APPELER .....	III
DÉCISION DU COMMISSAIRE.....	IV
RAPPORT DU COMMISSAIRE .....	V

## **Avant-propos**

Agir comme commissaire d'un rallye est l'une des tâches les plus exigeantes en rallye canadien. Tous les amateurs de rallye savent qu'il y a des commissaires, mais la véritable nature de leur rôle n'est pas toujours claire.

Ce document vise à clarifier le rôle des commissaires dans les rallyes sanctionnés par CARS en soulignant leurs devoirs, leurs pouvoirs et l'étendue de leur autorité.

Ce document a été rédigé par un comité spécial mis sur pied par le conseil de CARS en 2009. Ont contribué à ce document : Tom Burgess (président), Donald Leblanc, Alasdair Robertson, Jennifer Daly et Terry Epp.

En janvier 2017 et mai 2020, le présent document a été revu et corrigé par Terry Epp, Alain Bergeron, Alasdair Robertson et Tom Burgess (2020). Pierre Racine et Alain Bergeron a apporté d'autres corrections, la mise en page et la traduction.

# Première partie : La tâche

Un commissaire doit faire preuve des qualités et compétences suivantes :

- **Très bien connaître le rallye et son règlement.** Cette connaissance s'acquiert en étudiant le Règlement de CARS, le Code de conduite de CARS, les Directives sur la sécurité, les Normes de balisage, ce manuel et d'autres documents. On peut aussi suivre des ateliers de formation de commissaire et mettre le règlement en pratique, l'appliquer et le respecter comme compétiteur, organisateur ou travailleur.
- **Avoir une très grande expérience en sports motorisés.** Un bon commissaire a participé à beaucoup de rallyes ou à d'autres types de sports motorisés et a acquis le respect des rallyistes. Un bon commissaire comprend comment pensent et agissent les pilotes, les copilotes et les organisateurs dans le feu de l'action. Cette compréhension vient de la compétition ou de l'organisation d'événements sur une très longue période.
- **Savoir rester calme.** Les compétiteurs et les organisateurs peuvent à l'occasion perdre patience lorsque les événements dégénèrent. Un commissaire doit rester calme en tout temps. Lorsqu'il y a conflit et que les tempéraments s'enflamment, un bon commissaire désamorce la situation et encourage au calme en donnant l'exemple. Le commissaire doit toujours et dans toutes les situations traiter avec respect les participants et les spectateurs.
- **Faire preuve d'équité.** Un bon commissaire s'efforce de prendre des décisions rationnelles et réglementées, fondées sur des faits objectifs, malgré les influences personnelles ou subjectives. Un commissaire doit se concentrer sur les faits et le règlement, laissant de côté ses émotions et les relations qu'il entretient avec les rallyistes impliqués.
- **Pouvoir penser et agir de façon indépendante.** Un bon commissaire rend ses décisions de façon confiante et claire, malgré la critique et les réponses émotives des autres. Un bon commissaire doit être prêt à rendre des décisions difficiles et à s'y tenir.
- **Faire preuve de diplomatie et de tact.** Un bon commissaire fait preuve de patience avec les rallyistes. En plus de son rôle de régulateur, il renseigne et indique la voie à suivre. Un bon commissaire choisit ses mots avec soin et gère les conflits avec discrétion et compréhension. Même si l'autorité du commissaire est clairement établie dans le règlement de CARS, les rallyistes seront plus satisfaits et d'accord si ce règlement est appliqué avec tact et sensibilité.
- **Pouvoir s'exprimer dans les deux langues officielles.** Lors de rallyes nationaux, au moins un des commissaires doit être parfaitement bilingue afin d'offrir des points de vue transparents et justes à tous les participants. Communiquer avec un compétiteur dans sa langue principale est important pour s'assurer que chaque participant comprend ce qui se dit et se passe et peut donner son opinion à tout moment de la compétition.

- **Savoir utiliser un appareil radio.** La communication radio est essentielle à la sécurité et à l'organisation de nombreux rallyes. Le commissaire qui détient une licence de radio amateur et qui possède ou a accès à un équipement de radio amateur, peut aider les organisateurs de rallye en tout temps et peut suivre le déroulement du rallye d'un bout à l'autre.

## Nomination de commissaires

Tel qu'indiqué dans le RSN 6.2.1, les commissaires sont nommés par l'autorité sportive (CARS). Dans les rallyes nationaux, CARS assigne le commissaire principal et au moins un autre commissaire. Les commissaires travaillent en collégialité. Pour d'autres événements, tels que les rallyes régionaux, les sprints de rallye ou les rallyes de navigation, la région CARS peut nommer un (ou plusieurs) commissaire (s) régional (aux). Il est également possible, y compris lors de rallyes nationaux, qu'un événement ait trois commissaires désignés. Dans le cas où ils diffèrent d'opinion, la décision revient au commissaire principal alors que dans le cas de trois délégués, la majorité déterminera la décision. (Dans tous les cas, tous les commissaires doivent soutenir la décision des commissaires.)

## Le rôle et le comportement du commissaire

Le commissaire est un officiel CARS (RSN 6.1.2). Il est indépendant et impartial. Le commissaire personifie le règlement CARS et s'efforce toujours d'agir dans le meilleur intérêt du sport. Le commissaire s'assure que les rallyes canadiens respectent les principes fondamentaux de sécurité et d'équité et que tous les participants sont traités de façon égale, avec respect et dans l'intérêt général du sport.

À titre d'officiel de CARS, le commissaire est un représentant très visible du rallye. C'est pourquoi il doit toujours se comporter de façon à ne pas se compromettre ou se discréditer, ou compromettre ou discréditer CARS ou le sport. Cela signifie de ne pas consommer d'alcool, cannabis et produits dérivés, drogues dangereuses et narcotiques à partir du début de la compétition jusqu'à ce que les résultats soient déclarés finaux. Cela signifie aussi de respecter le code de la route dans la région où se tient le rallye.

Afin d'entretenir une impartialité complète, le commissaire ne devrait porter aucun logo ou autre signe rattaché à un participant (qu'il s'agisse d'un compétiteur, d'une marque ou d'un commanditaire) qui des intérêts dans le rallye.

## Fonctions et responsabilités du commissaire

En général, le commissaire est chargé :

- D'observer le déroulement de l'événement pour s'assurer qu'il respecte le Règlement de CARS;
- de diriger les réunions des commissaires ;
- de s'assurer que le rallye se déroule de façon juste et équitable y compris fournir des conseils et prévenir les infractions aux règles le cas échéant ;
- de régler les litiges entre l'organisateur et un compétiteur ou entre compétiteurs ;
- de pénaliser ceux qui contreviennent au Règlement sportif national, au Règlement national de rallye et au Règlement particulier du rallye ;
- de signer les divers documents officiels de l'événement (21.8) ;
- de produire un rapport sur l'événement après sa tenue.

Les fonctions et responsabilités du commissaire sont énumérées dans le Règlement sportif national (RSN) et le Règlement national de rallye (RNR) de CARS.

Les articles du RSN et du RNR concernant le rôle du commissaire sont énumérés ci-dessous :

<b>Règlement sportif national (RSN)</b>		
<b>Article</b>	<b>Alinéa</b>	<b>Contenu</b>
Page V		
1	1.4	Code de conduite de CARS
	1.10.1	Exercice du pouvoir de CARS
	1.10.3	Véhicules - Construction dangereuse
		Publicité sur les véhicules
2	dnf	Définition for Commissaire
3	3.5	Droit d'observation
	3.9	Ajournement, abandon ou annulation d'une compétition
4	4.6	Règlement particulier
	4.7	Modification du règlement particulier
	4.16	Changement de véhicule
	4.17	Instructions aux compétiteurs
5	5.11	Boissons Alcoolisées
	5.12	Cannabis et produits dérivés
	5.13	Drogues dangereuses et narcotiques
6	6.1.2	Les officiels CARS
	6.2	Commissaires
	6.3.2	Juge de fait
	6.5	Directeur Technique
7	7.1	Violation du RSN
	7.4	Imposition de pénalités
	7.5	Réprimande ou amende
	7.8	Pénalité de temps
	7.9	Exclusion
	7.10	Annulation des points accumulés
	7.16	Amendement au classement et aux récompenses
8	Tous	Demandes
9	Tous	Protêts
10	Tous	Appels



<b>Règlement national de rallye (RNR)</b>		
<b>Article</b>	<b>Alinéa</b>	<b>Contenu</b>
11	11.1.4	Changement d'équipage
	11.3.3	Discipline
12	12.9.7.4/6	Carnet de bord des véhicules
13	13.6.13	Pénalités de reconnaissance
15	15.2.9	Feuillet de chronométrage
	15.3.4	Ordre de reclassement
	15.4.12	Procédure de pointage
	15.6.3	Extension au temps d'exclusion
	15.12.2	Épreuves spéciales
	15.12.7	Faux départ
	15.14.1	Hors course
	15.14.2	Hors course
16	16.1.9	Défaut de suivre les instructions des contrôleurs
	16.8.4.4	Ouverture du Parc Fermé
	16.8.5	Parc Fermé
17	17.3	Pénalités pour procédures incorrectes
	17.7	Infraction grave
	17.9.5/6	Usage des dispositifs de signalisation de sécurité
20	20.1.1	Exigences d'affichage
	20.2	Heure d'affichage
	20.3	Révision des résultats
	20.5.2/3	Distribution des résultats
	20.6	Publication des résultats suite à un protêt
	20.12	Révisions
21	21.1.2	Vérification de la route
	21.6.2/3 Tous	Inspection technique
	21.7	Présentation des officiels
	21.8.2/6	Avis officiels
22	Tous	Commissaires

## Deux relations fondamentales

### 1. Commissaire et organisateur

Le commissaire agit comme superviseur et autorité judiciaire, mais il n'intervient pas directement dans l'organisation ou l'administration d'un rallye, à moins de circonstances extraordinaires. C'est le directeur de course du rallye (DC) et son équipe de soutien qui dirige le rallye. À moins que la sécurité des participants soit à risque, un commissaire ne doit jamais s'occuper d'un contrôle, de la rédaction du cahier de route ou de tout autre poste habituellement dévolu à un bénévole.

Cette séparation des tâches est essentielle pour comprendre le rôle du commissaire. Par exemple, un commissaire qui se mêle de la gestion d'un rallye diminue sa compétence à entendre un protêt ou à rendre un jugement. De même, son objectivité est compromise s'il s'est investi dans l'organisation du rallye. Un commissaire est un observateur qui s'intéresse aux rallyes et à leurs organisateurs, mais un commissaire ne participe pas activement à l'administration d'un rallye. Vous trouverez à la suite une description complète des tâches de supervision et des fonctions judiciaires d'un commissaire.

Pour s'acquitter de ses tâches, le commissaire doit travailler étroitement et coopérer avec les organisateurs, en particulier le DC, et, dans les rallyes nationaux, avec le directeur du championnat. Le commissaire doit informer le DC et le directeur du championnat des décisions qu'il prend.

Il peut arriver qu'un organisateur demande conseil au commissaire sur la marche à suivre dans certaines situations. Le commissaire prend connaissance de la situation, voit s'il doit avertir le directeur du championnat et évalue les mesures à prendre en accord avec le règlement. Après avoir présenté les diverses options, le commissaire ne prend pas part à la prise de décision afin de préserver son impartialité.

Dans le pire des cas, le commissaire peut retirer la sanction de CARS à un événement en lui enlevant le permis CARS. Il a aussi l'autorité d'arrêter la compétition sur le champ (RSN 6.2.3.f; Code sportif international FIA, art. 141).

### 2. Commissaire et compétiteurs

Il est courant pour les compétiteurs de demander conseil ou poser des questions au commissaire durant un rallye. Le commissaire doit toujours écouter les participants afin de toujours être au courant de ce qui passe pendant le rallye. Toutefois le commissaire doit éviter de donner son opinion ou influencer la décision à prendre. Le rôle du commissaire comme juge et observateur impartial ne doit pas être compromis par des conseils informels ou des commentaires. De plus, le commissaire ne doit prendre une décision que dans le règlement d'une demande ou d'un protêt officiel.

Même si le commissaire ne rend pas de décisions ou ne donne pas de conseils informels, il peut aider le compétiteur de diverses manières :

- En le référant à un article du Règlement particulier ou du RNR de CARS qui concerne sa demande ;
- En lui indiquant l'officiel qui serait le mieux placé pour répondre à sa demande ; dans de nombreux cas, il s'agit du responsable des relations avec les compétiteurs ou le directeur du championnat. Dans certains cas, plutôt que d'entrer dans des situations de conflit d'intérêts possibles, en le dirigeant vers quelqu'un d'expérimenté.
- En évoquant la bonne procédure pour remédier à une erreur ou pour résoudre un conflit.
- En offrant des conseils pour éviter une infraction à la réglementation (en particulier pour les équipages inexpérimentés).

À moins d'une urgence ou d'un danger imminent, un commissaire n'apporte pas d'aide physique ou mécanique à un compétiteur.

## **Coûts et frais d'un commissaire**

Le poste de commissaire est une fonction honoraire et, à ce titre, le commissaire n'est pas rémunéré. Dans la mesure du raisonnable, les coûts habituels de transport (billets d'avion ou frais d'essence), de gîte et de repas devraient être remboursés par l'organisateur. Le commissaire devrait pouvoir assister sans frais à tous les événements officiels y compris la remise des prix / banquet.

CARS doit tenir compte des coûts de l'organisateur lorsqu'elle nomme un commissaire et, dans la mesure du possible, réduire ces coûts au minimum. Le commissaire devrait aussi veoir à ne pas encourir de dépenses inconsidérées.

## **Formation d'un nouveau commissaire**

Tous les commissaires doivent être membres d'un club affilié à CARS. Habituellement, CARS nomme tous les commissaires à partir de la liste des commissaires approuvés. (Pour les événements nationaux, cela se fait par le biais du directeur de la série nationale.)

CARS ou ses régions peut donner des ateliers de formation pour aider les rallyistes qui souhaitent devenir commissaire. Des commissaires et des formateurs d'expérience sont chargés d'animer ces ateliers qui traitent du rôle du commissaire et des meilleures façons de faire respecter le Règlement de CARS, le code de conduite de CARS, ainsi que les documents traitant des normes de balisage (pose des banderoles) et les Directives sur la sécurité. L'étude de scénarios possibles fait aussi partie de la formation.

Ceux qui veulent devenir commissaires doivent se familiariser avec le Manuel du commissaire de rallye de CARS, le Règlement de CARS ainsi que les Normes de balisage et les Directives sur la sécurité en vigueur, tous offerts en ligne. Un rallyiste qui s'est familiarisé avec ces documents et qui possède les qualités susmentionnées est éligible à devenir un commissaire stagiaire. Un stagiaire est assigné à un commissaire de rallye et doit le suivre dans les rallyes. Ce commissaire sera son mentor. Un stagiaire n'a aucune fonction de commissaire et est présent comme observateur seulement. Mais il doit assister à toutes les réunions de commissaires, y compris les comités de protêt.

Lors de ses deux premières assignations, le commissaire stagiaire aura le titre d'assistant au commissaire (ou commissaire principal, s'il y a plus d'un commissaire) dans un rallye régional. En remplissant ses fonctions, le commissaire instruit et questionne le commissaire stagiaire. Le stagiaire et son mentor doivent discuter des événements en cours. Comme pour toutes les discussions entre commissaires durant un rallye, le stagiaire doit toujours se rappeler que ces discussions sont confidentielles et ne peuvent avoir lieu d'une façon qui pourrait compromettre l'objectivité du commissaire ou sa qualité de juge.

La troisième assignation sera à titre d'assistant au commissaire principal d'un rallye national. Le commissaire principal donnera au stagiaire un rôle actif durant tout le rallye, tout en continuant de donner des trucs et des mises en garde sur la fonction de commissaire. Si le commissaire principal estime que le commissaire stagiaire fera un bon commissaire, il doit recommander au bureau de CARS d'inscrire le stagiaire sur la liste des commissaires approuvés. Pour les événements nationaux, cela se fait par le biais du directeur de la série nationale. (Un commissaire stagiaire à un rallye doit participer aux fonctions et discussions des commissaires, mais il n'est pas investi des pouvoirs d'un commissaire de rallye. Les frais du commissaire stagiaire ne seront pas pris en charge par l'évènement.)

À ses deux premières sorties, un nouveau commissaire sera assigné dans un événement régional.

## **Échéancier du commissaire et ses fonctions**

Voici la séquence recommandée pour accomplir les tâches de commissaire (pour les événements du CRC, voir également les documents de rallye à soumettre au CRC) :

### **Avant le rallye**

#### **12 semaines avant le rallye :**

- relire le dernier rapport des commissaires ;
- prendre contact avec l'organisateur (commissaire principal) ;
- avoir la 2<sup>e</sup> ébauche du règlement particulier (ouvert aux commentaires du commissaire principal).

#### **9 semaines avant le rallye :**

- confirmer que le Règlement particulier est disponible aux compétiteurs ;
- garder contact avec l'organisateur ;
- discuter de l'application des directives de sécurité et des normes de balisage avec l'organisateur.

#### **7 semaines avant le rallye :**

- s'attendre à recevoir l'horaire détaillé préliminaire de l'événement pour les épreuves spéciales et les transports en plus des cartes avec les épreuves spéciales prévues (au commissaire principal).

#### **5 semaines avant le rallye :**

- confirmer que l'organisateur a assigné un équipage fantôme. L'équipage fantôme fait rapport aux commissaires et à l'organisateur.

#### **4 semaines avant le rallye :**

- première ébauche des documents du plan de sécurité et des mesures d'urgence ainsi que le programme de reconnaissance envoyée au commissaire principal.

#### **3 semaines avant le rallye :**

Le commissaire principal reçoit la copie finale de l'horaire de l'événement (y compris de la reconnaissance, s'il y a lieu) ;

- confirmer que le cahier de route et le cahier de route de l'équipe de service sont prêts pour l'impression ;
- confirmer que l'équipage fantôme a vérifié la route et que les changements d'instructions recommandés ont été apportés. Selon les difficultés inhérentes à un rallye en particulier, cet échéancier peut être serré. Toutefois, il faut s'efforcer de le respecter le plus possible ;
- confirmer que tous les postes de travailleurs ont été comblés ;
- confirmer que les avis ont été envoyés aux corps policiers ;
- confirmer que les permissions de route ont été obtenues ;
- confirmer que l'organisation générale du rallye semble solide. Si ce n'est pas le cas, le commissaire doit en informer le directeur du championnat (s'il s'agit d'un rallye national) ou l'officiel régional approprié (s'il s'agit d'un rallye

régional) afin qu'une aide supplémentaire soit décrétée par l'administration appropriée (CARS ou la région).

**2 semaines avant le rallye :**

- le commissaire reçoit le plan de sécurité et les mesures d'urgence.

**1 semaine avant le rallye :**

Le commissaire principal doit être certain que le rallye aura lieu. La liste de vérification d'avant-rallye (en annexe) peut être d'une aide précieuse. S'il existe un doute quant à la compétence du comité organisateur pour mener à bien ce rallye ou si la sécurité cause de graves inquiétudes, le commissaire principal doit recommander au directeur du championnat (s'il s'agit d'un rallye national) ou à l'officiel régional approprié (s'il s'agit d'un rallye régional) d'annuler l'épreuve. L'officiel régional s'occupera de contacter le conseil de CARS ou la région.

**24 heures avant le rallye :**

- confirmer que la vérification finale de la route a été faite (commissaire principal) ;
- vérifier que les feuillets de chrono, l'horaire et le cahier de route concordent.

## Au rallye

**Formulaire de renonciation:** Les commissaires doivent signer le formulaire de renonciation de l'événement dès que possible à leur arrivée.

**Inscription/Inspection technique :**

Le commissaire principal doit être disponible à l'inscription ou à l'inspection technique. Si c'est impossible, faire savoir au registraire comment il peut être rejoint ou nommer un des autres commissaires à un de ces endroits. Le commissaire principal doit être disponible pour recevoir toutes les demandes concernant la validité d'une inscription. Veuillez noter que le facteur temps est crucial, comme le souligne le Règlement de CARS.

- S'assurer qu'une réunion pour tous les pilotes dits novices (et leurs copilotes), de priorité 5 et 6, aura lieu avant le départ du rallye.
- S'assurer que les procédures de nouveau départ ont été communiquées aux pilotes, telles que décrites au 15.15.2.2.
- Confirmer que l'heure officielle est affichée.
- Tenir la réunion des commissaires telle que décrite ci-dessous.
- Vérifier le tableau officiel pour s'assurer que tous les documents officiels (21.8.1) y sont :
  - a) les bulletins d'événement ;
  - b) la liste des entrées provisoire ;
  - c) la liste des signatures officielles ;
  - d) corrections et notifications officielles ;
  - e) demandes / réponses ;
  - f) rapports de juge des faits / réponses de l'organisateur selon 6.3.2 ;
  - g) protêts et avis d'appel ;
  - h) la liste des prix affichée, tel que décrit en 19.2.12;
  - i) les modifications au Règlement qui ont été approuvés par le conseil de CARS (préambule au RNR).
  - j) les panneaux des contrôles, s'ils diffèrent de 16.9;
- Les commissaires doivent également vérifier que les 5 éléments supplémentaires énumérés au bas du 21.8.1 sont présents dans un cartable

près du tableau officiel et en bon état avant le début de la première réunion des commissaires.

- Les documents qui suivent doivent être signés par le commissaire principal et affichés au Tableau officiel :
  - a) Avis officiels sur toute correction connue des instructions de cahier de route (21.8.4 ;
  - b) liste officielle d'inscription et ordre de départ officiel ;
  - c) toutes les corrections au Règlement particulier.

### **Présentation des officiels**

La présentation des commissaires doit avoir lieu au moins 30 minutes avant le départ de la première voiture, et au moins un des deux membres de chaque équipage doit être présent. Les commissaires restent disponibles au cas où il y aurait des problèmes de dernière minute au départ officiel.

## **Durant le rallye**

### **Communications avec le directeur de course**

Le commissaire principal doit être en communication permanente avec le directeur de course. Cela signifie qu'il doit être équipé d'une radio ou de toujours être près d'un travailleur radio. Le commissaire doit voir le plus de passages possible. Cela comprend entre autres choses :

- observer les spéciales et les transports ;
- visiter les parcs d'assistance et les aires de ravitaillement ;
- vérifier les zones de spectateurs.

### **Autorité des commissaires**

Si nécessaire, le commissaire a l'autorité d'ajourner ou d'abandonner une portion de la route. Tout changement apporté durant le rallye doit être affiché et tous les compétiteurs doivent signer cet avis pour être certain que tous savent qu'il y a eu changement. Un commissaire doit être présent à la fin de chaque étape pour recevoir les demandes.

### **Traçage de véhicules**

Le développement de traçage électronique de véhicules a profondément modifié la façon de suivre le rallye pour le commissaire, le directeur de course et les autres membres de l'organisation. De plus en plus, cela signifie qu'au cours du rallye, au moins un commissaire et le directeur de course devraient surveiller le rallye à l'aide du traçage de véhicule (ou être en contact avec le contrôle du rallye s'il est occupé à d'autres tâches). Idéalement, ce devrait être au même endroit que la base de communications radio, afin que toute l'information soit accessible en un seul lieu. Quelques organisateurs et commissaires ne sont pas de cet avis, mais cette technologie offre de plus en plus souvent la meilleure façon de gérer le rallye, pour le directeur de course, et une meilleure vue d'ensemble, pour le commissaire.

Le traçage de véhicule a d'abord été conçu pour avertir rapidement d'un incident. Toutefois, il peut aussi se révéler très utile pour évaluer d'autres aspects du rallye comme :

- les distances entre les voitures, surtout dans les spéciales de spectateurs ;
- les voitures hors-route et les bouchons de circulation ;
- la position des voitures ouvrees par rapport à l'horaire, y compris les arrêts imprévus pouvant indiquer des ennuis, etc. ;
- la localisation des équipes de fermeture ou autres équipes de soutien dont la disponibilité peut devenir importante pour la sécurité ou l'horaire.

Commissaires et organisateurs devraient garder à l'esprit que le traçage de véhicule constitue un outil de diagnostic plutôt qu'un instrument de réglementation. Même s'il peut donner des informations très pointues, il faut assurer les compétiteurs que ce système sert d'abord la sécurité en cas d'incident en spéciale. Les commissaires et organisateurs peuvent utiliser ces

outils pour interagir avec un concurrent lorsque les actions du concurrent le justifient en raison de la sécurité, du code de conduite ou pour enquêter / résoudre un grief (3.11.c).

Un rallye qui utilise le traçage de véhicules pose deux défis aux officiels. Le premier, c'est la tentation de ne se fier qu'au traçage et de sauter aux conclusions, surtout quand un véhicule qui circule très rapidement s'arrête brusquement et sans raison. Les commissaires et les organisateurs doivent garder à l'esprit le fonctionnement d'un rallye et laisser les autres mesures de sécurité entrer en action. Le second défi concerne le commissaire : il est impossible d'évaluer tout le rallye à partir de la salle de traçage. Il est essentiel de voir le plus de passages possibles. Si le commissaire principal et le directeur de course sont retenus par le système de traçage, il incombe à l'autre commissaire (ou aux autres commissaires) de voir le plus de rallye possible.

### **Résultats**

Le commissaire principal doit s'assurer que les résultats du rallye sont affichés selon les normes du RSN et que tous les inscrits officiels sont reflétés dans les résultats du rallye. Le fait d'afficher les résultats plus tard que l'heure prévue rend tous les résultats provisoires, ce qu'il faut éviter dans la mesure du possible.

Les résultats sont finaux quand :

- les résultats sont affichés dans les temps alloués ;
- les procédures de grief sont complètement terminées (voir le protocole à suivre, plus loin dans ce document) ;
- aucune décision de protêt n'a été remise à plus tard ;
- aucun appel n'a été présenté.

### **Quand les choses s'égarent à la fin d'un rallye et que les résultats sont retardés**

Parfois, lorsque les procédures de règlement des griefs se prolongent elles se compliquent ou que des problèmes liés au déroulement de l'événement (météo, problèmes de communication ou problèmes de notation) entraînent des retards; les commissaires ont un grand rôle à jouer où le calme et la confiance contribueront à ramener l'ordre plus rapidement.

Quelques conseils :

-savoir quel est le problème;  
-isoler l'organisateur / directeur de course et discuter du problème et des solutions possibles;  
-si les délais sont menacés, offrent une prolongation raisonnable pour les réponses aux demandes de renseignements et l'affichage des résultats;  
-les podiums sont basés sur des résultats non officiels et une décision peut être prise par l'événement sur le classement du podium (21.10);  
-protêts et leurs réunions /démontages de véhicules / etc. entraîneront toujours un retard dans la publication des résultats officiels, donc les résultats non officiels doivent être publiés dès que possible. (Voir note en base de 20.4).

### **Carnets de bord**

Les résultats du rallye, y compris les raisons de tout abandon (bris mécanique ou, dans le cas d'un accident, les détails des dommages) doivent y être inscrits et le commissaire doit signer la section. Le commissaire doit s'assurer que tous les carnets de bord sont remis à leurs propriétaires. Tout carnet de bord qui n'aura pas été ramassé doit être :

- (a) remis au directeur du championnat, si l'événement est un rallye national, ou
- (b) transmis au bureau de CARS ou à l'officiel régional approprié s'il s'agit d'un rallye régional.

## **Après le rallye**

Les fiches d'évaluation du rallye doivent être envoyées à l'organisateur du rallye par courrier électronique ou terrestre. Des recommandations officielles peuvent être faites à CARS ou à l'organisateur du rallye. Le rapport du commissaire et sa fiche de frais doivent être remplis et envoyés.



## **Deuxième partie : Rapports et protocoles**

Les documents dans cette partie constituent un guide pratique des aspects administratifs de la fonction de commissaire. Vous y trouverez des listes de vérification à utiliser avant et pendant le rallye, ainsi que des formulaires vierges concernant les demandes.

### **Le rapport du commissaire**

Une des tâches les plus importantes du commissaire est de rédiger son rapport.

Le rapport doit constituer un document complet et impartial qui donne au responsable national (ou régional) un aperçu complet du déroulement du rallye. Le rapport doit présenter objectivement les forces et les faiblesses du rallye, sans s'attarder à critiquer inutilement des personnes. Ce rapport sert à confirmer que le rallye a satisfait les normes de sécurité et de saine compétition, et permet d'améliorer les futures éditions de l'événement.

Le rapport du commissaire doit être remis dans les 21 jours suivant le rallye, et envoyé aux personnes énumérées dans le Règlement de CARS. CARS a mis au point un formulaire vierge de rapport du commissaire pour faciliter sa rédaction (voir en annexe). Par ailleurs, s'ils sont utiles, les commentaires n'ont pas à s'en tenir à l'espace prévu dans le formulaire vierge. C'est aussi une bonne idée de relire le formulaire vierge avant le rallye parce que cette lecture permet au commissaire d'identifier les domaines où il devrait concentrer son attention.

### **Les réunions de commissaires**

Les réunions de commissaires visent à réunir les principaux intervenants à un endroit et à un moment donné pour :

- résumer ce qui s'est passé jusqu'à ce moment ;
- permettre à tous d'avoir les mêmes informations ;
- voir quels sont les plans pour la suite.

Dans un rallye national de CARS, les commissaires tiendront habituellement trois réunions ou plus : avant, pendant (au bout des étapes) et après le rallye. Ces rencontres doivent se tenir dans un lieu calme et, à moins de circonstances particulières, ne durer au plus que 15 minutes. Le commissaire principal préside les réunions et prépare l'ordre du jour. Ces rencontres doivent être prévues dans l'horaire du rallye qui est intégré au règlement supplémentaire. Il n'est pas nécessaire de rédiger un compte rendu de ces réunions, mais le commissaire principal peut prendre des notes en vue de la rédaction du rapport.

#### **La première réunion**

Cette réunion doit se tenir entre la fin de l'inspection technique et l'affichage de l'ordre de départ officiel.

Les personnes qui doivent y assister : les commissaires, l'organisateur-coordonnateur du rallye, le directeur de course, le responsable de la sécurité, l'inspecteur technique en chef et le responsable des relations avec les compétiteurs, s'il y en a un. Dans un rallye national, le directeur du championnat doit aussi en faire partie ainsi que l'inspecteur national s'il est présent à l'événement. Le commissaire peut inviter d'autres personnes si nécessaire.

Les sujets à discuter :

- la reconnaissance, la pratique, la vérification de la route et l'inspection technique ;
- l'ordre de départ – replacer les inscrits, au besoin ;
- rappeler les procédures de nouveau départ ;
- les communications – confirmer les liens radio, téléphoniques et autres ;
- la logistique – où seront les officiels durant la première étape ;
- tout problème anticipé de sécurité et de contrôle de foule ;
- les procédures à suivre en cas d'accident grave.
- terminer la réunion en demandant s'il y a une raison de ne pas poursuivre le rallye.

### **La deuxième (fin d'étape) réunion (rallye de plus d'un jour)**

Cette réunion doit se tenir après la compilation des résultats du jour 1.

Les personnes qui doivent y assister : les commissaires, l'organisateur-coordonnateur du rallye, le directeur de course, l'inspecteur technique en chef et le responsable des relations avec les compétiteurs (s'il y en a un), le responsable de la sécurité et le responsable des relations avec les compétiteurs, s'il y en a un. Dans un rallye national, le directeur du championnat doit aussi en faire partie ainsi que l'inspecteur national s'il est présent à l'événement. Le commissaire peut inviter d'autres personnes si nécessaire.

Les sujets à discuter :

- les incidents ;
- tout problème disciplinaire ;
- toute demande prévisible ;
- les nouveaux départs – replacer les compétiteurs, au besoin ;
- les communications – reconfirmer les liens radio, téléphoniques et autres ;
- la logistique de la prochaine étape.
- conformément à 21.6.3, déterminer le besoin et la logistique des vérifications techniques après l'événement, si nécessaire.

### **La dernière réunion**

Cette réunion doit se tenir après la compilation des résultats, mais avant l'affichage provisoire.

Les personnes qui doivent y assister : les commissaires, l'organisateur-coordonnateur du rallye, le directeur de course, le responsable de la sécurité, l'inspecteur technique en chef et le responsable des relations avec les compétiteurs, s'il y en a un. Dans un rallye national, le directeur du championnat doit aussi en faire partie ainsi que l'inspecteur national s'il est présent à l'événement. Le commissaire peut inviter d'autres personnes si nécessaire.

Les sujets à discuter touchent les événements de la dernière journée :

- les incidents ;
- Tout problème disciplinaire ;
- toute demande prévisible ;
- les particularités de l'inspection technique finale ;
- discuter des résultats provisoires à afficher.

## Survol des procédures de grief de CARS

Il existe trois niveaux de grief, décrits dans le Règlement sportif national de CARS. Pour chaque niveau, il faut suivre l'échéancier établi par CARS.

### La demande

La demande constitue le premier niveau de grief et concerne le compétiteur et l'organisateur. La demande est adressée à l'organisateur et c'est le commissaire qui la remet à l'organisateur. La demande est rédigée sur le formulaire de demande de CARS. La demande et la réponse de l'organisateur doivent être affichées au tableau officiel et les deux copies doivent être signées et horodatées par le commissaire. Le commissaire ne doit pas être impliqué dans les discussions ou donner des conseils concernant le sujet de la demande, sauf pour expliquer la procédure pour les demandes décrite dans les règlements de CARS. Le commissaire peut expliquer les trois principales parties d'une demande :

- Expliquer en détails ce qui est arrivé et quel(s) règlement(s) a(ont) été enfreint(s) ;
- Quel effet cela a-t-il eu sur vos résultats/votre rallye ? et
- Que suggérez-vous pour y remédier ?

### Le protêt

Le protêt constitue le deuxième niveau de grief. Il est soumis au commissaire par la partie lésée. Le protêt s'adresse au commissaire et découle de la réponse de l'organisateur à une première demande, ou à l'absence de réponse de l'organisateur. Un protêt est simple à rédiger. Ce peut être aussi simple que : « Je désire protester la décision de l'organisateur en ce qui concerne... » Le protêt et la réponse du commissaire doivent être affichés au tableau officiel, signés et horodatés par le commissaire.

### L'appel

Le troisième niveau est un *Avis d'intention d'en appeler*, que le requérant remet au commissaire qui l'envoie au bureau de CARS. Le requérant envoie l'appel directement au bureau de CARS. Le conseil de CARS met sur pied un comité d'appel pour entendre l'appel. Un appel est fondé sur la réponse à un protêt ou sur la décision du commissaire (10.1.a).

### La recherche d'information

S'il s'agit d'une question de sécurité, d'une demande, d'un appel ou d'une mesure disciplinaire, il peut être nécessaire de chercher des renseignements. De nombreuses voitures sont maintenant équipées d'appareils vidéo qui peuvent fournir beaucoup d'informations utiles. Les commissaires et l'organisateur doivent amasser le plus de renseignements possibles concernant l'affaire afin de comprendre ce qui s'est passé et de rendre une décision juste. Dans certains cas, les vidéos à bord des voitures précédant l'incident et suivant l'incident peuvent être très utiles. Il faut déployer tous les efforts possibles pour conserver ces enregistrements en les téléchargeant plutôt qu'en comptant sur un affichage sur le web.

Dans la mesure du possible, chacun devrait écrire son témoignage, racontant sa propre version des faits, plutôt que d'accepter un témoignage collectif.

Il est très utile que les témoins et participants écrivent leurs observations et leurs actions si l'enquête :

- s'avère complexe ;
- peut produire une décision dont on pourrait appeler ;
- ne peut être résolue immédiatement.

## **Déroulement d'une réunion de protêt**

Une réunion de protêt peut ne réunir que les commissaires, le secrétaire de la réunion, l'organisateur, le requérant et les témoins. La réunion de protêt peut être ouverte à d'autres gens, à la discrétion du commissaire. On recommande qu'une personne soit chargée de prendre des notes et qu'un compte rendu soit rédigé. Dans la mesure du possible, le secrétaire devrait être quelqu'un habitué à prendre des notes précises.

Un des premiers points à l'ordre du jour est de déterminer qui a des preuves à apporter et qui a le droit d'être présent. Ceux qui peuvent être affectés par ce protêt ou les principaux témoins sont les seules personnes pouvant témoigner. Avec l'approbation du commissaire, un compétiteur peut demander à quelqu'un de parler en son nom. À cette étape-ci, il est inutile de payer un avocat pour parler au nom d'un compétiteur ou d'un organisateur.

Si de nombreuses personnes souhaitent présenter des preuves, il serait bon de limiter chaque intervention à cinq minutes. Seuls les commissaires ont le droit de poser des questions durant ces interventions. Lorsque tous les témoins ont parlé, le requérant et le défendeur doivent avoir un droit de réplique. Le commissaire doit permettre au requérant de faire le résumé final.

Les commissaires peuvent permettre la présentation supplémentaire d'autres témoignages, s'il le juge nécessaire. Dans certains cas, les commissaires peuvent exclure les témoins de la salle d'appel jusqu'à ce qu'ils soient appelés pour témoigner. C'est la chose à faire lorsqu'il peut être problématique de maintenir l'intégrité des témoignages ou lorsqu'il y a plusieurs témoins de l'incident.

## **Les choses à faire et à ne pas faire lors d'un protêt**

### **À faire :**

- Garder le contrôle de la salle. Faire sortir quiconque nuit au déroulement de la réunion.
- Permettre à tous ceux qui sont concernés par cette affaire de parler.
- S'assurer d'avoir des exemplaires du Règlement de CARS, du Règlement particulier et de tout autre document pertinent.
- Dans un rallye national, voir avec le directeur du championnat si la décision pourrait avoir des conséquences sur le Règlement actuel, le Règlement à venir ou tout autre point qui pourrait compromettre le bien du sport. NOTE : le commissaire n'est pas tenu de suivre les recommandations du directeur du championnat.
- Aviser l'assistance que la décision du commissaire peut faire l'objet d'un appel.

### **Choses à surveiller :**

- Ne pas permettre d'entendre des ouï-dire et des rumeurs. Le dictionnaire Petit Robert définit le ouï-dire comme une « Information connue par la parole entendue, notamment par la rumeur ».
- Ne pas permettre aux témoins de parler pour ne rien dire. Quand ils commencent à se répéter, les remercier poliment et fermement.
- Ne pas permettre à quiconque en état d'ébriété ou sous l'influence de drogue, cannabis et produits dérivés, drogues dangereuses et narcotiques de témoigner.
- Ne pas permettre à quiconque d'interrompre la personne qui témoigne.
- Ne pas se presser de rendre une décision. Les commissaires doivent prendre tout le temps qu'il lui faut pour prendre une décision et ne doivent pas se laisser influencer pour accélérer les choses. Pour rendre le processus

transparent et équitable, il faut prendre le temps de bien comprendre ce qui est en cause afin de rendre une décision éclairée.

## Mesures disciplinaires

De temps à autre, il se peut que le commissaire doive prendre des sanctions contre un compétiteur, un inscripteur ou un organisateur. Cette sanction peut aller d'un simple avertissement verbal jusqu'à l'exclusion pure et simple du rallye.

## Paramètres

À l'exception d'une réprimande écrite, aucune mesure disciplinaire ne doit être prise sans donner au réprimandé une chance raisonnable de donner sa version des faits.

Hormis les cas extrêmes, le commissaire doit éviter d'imposer des pénalités auxquelles on ne peut remédier facilement à la suite d'un appel. Si on décide d'exclure du rallye un compétiteur pendant qu'il est encore en course, le compétiteur doit en être averti aussitôt que possible. Ensuite on doit lui donner une occasion raisonnable de présenter un *Avis d'intention d'en appeler* avant de l'empêcher de poursuivre le rallye. Si le compétiteur présente un *Avis d'intention d'en appeler*, on doit lui permettre de continuer. Toutefois, un avis doit être affiché au tableau officiel indiquant que le compétiteur pourrait être exclu du rallye à la suite de l'appel. Il y a une exception à cette procédure : dans le cas où le compétiteur serait un danger ou compromettrait la sécurité du rallye, le compétiteur ne peut poursuivre la compétition. Ce serait le cas d'un véhicule trop endommagé pour continuer de façon sécuritaire, ou un compétiteur en état d'ébriété ou sous l'influence d'une drogue, ou lorsque l'exclusion est prévue au règlement.

## Rapport de mesures disciplinaires

Les mesures disciplinaires doivent être inscrites au rapport du commissaire. Il faut y indiquer le nom des personnes en cause, le règlement contrevenu, une courte description de l'incident qui a entraîné la mesure disciplinaire, la pénalité imposée et un mot sur le fait qu'un appel a été lancé ou pas. Le rapport peut aussi recommander des mesures à prendre pour CARS.

## Droit d'en appeler

Le commissaire est l'autorité première en ce qui a trait au Règlement de CARS et son interprétation durant un rallye, mais cette autorité est sujette au droit d'appel. Ce droit est clairement décrit dans le RSN (Article 10).

## Coûts des protêts et des appels

Des frais sont exigés pour les protêts et les appels. Des dispositions pour le paiement, en espèces ou par l'intermédiaire du bureau CARS, sont désormais en place et détaillées dans les GCR 9 et 10. Dans le cas d'un protêt que le commissaire estime fondé, il pourra remettre une partie du montant, ou le montant au complet. Un formulaire de reçu se trouve dans les documents joints ci-dessous et doit être utilisé lors du traitement des frais. L'argent doit être envoyé au bureau CARS. Dans le cas d'un rallye national, il doit être remis au directeur de la série nationale.

## La pochette du commissaire

### Identification et accès

À son arrivée à un rallye, le commissaire doit recevoir sa cocarde personnalisée qui l'identifie comme commissaire, et lui donne libre accès à toutes les salles et activités officielles, et accès à toutes les parties de route du rallye, y compris les zones de spectateurs. De plus, le commissaire doit avoir des autocollants identifiant son véhicule et qui lui donne accès au quartier général, à la route du rallye, aux spéciales spectateurs, aux parcs d'assistance, au stationnement VIP et à tous les autres endroits qu'il pourrait devoir inspecter dans le cadre de ses fonctions.

### Documents

À son arrivée au rallye, le commissaire doit avoir avec lui les documents suivants :

- une copie du Règlement de CARS ;
- une copie du règlement régional approprié ;
- une copie du plan de sécurité du rallye si déjà envoyé par e-mail ;
- une copie du rapport du commissaire sur la dernière édition du rallye (ou l'avoir passé en revue au préalable);
- une fiche de cotation de l'épreuve par le commissaire (voir les formulaires ci-dessous).
- des copies du formulaire de demande (voir les formulaires ci-dessous qui sont aussi disponibles sur le site Web de CARS);
- plusieurs exemplaires du formulaire d'évaluation des concurrents ;
- une copie du règlement supplémentaire / bulletins de l'événement.

À son arrivée au rallye, l'organisateur doit remettre au commissaire :

- la plus récente liste des inscrits non officielle ainsi que l'ordre de départ suggéré par l'organisateur;
- des copies de tous les documents permettant l'utilisation des routes ou pouvoir les consulter ;
- des copies de toutes les lettres d'avis aux corps policiers ou pouvoir les consulter ;
- une copie du cahier de route final et de toute note de route fournie par l'organisateur ;
- une copie des instructions de la reconnaissance (s'il y en a une) ;
- une copie du cahier de route de l'équipe de service ;
- des copies des feuillets de chrono ;
- des copies de tout autre document ou information qui sont remis aux compétiteurs ;
- une liste de toutes les personnes clés de l'organisation, comprenant une description de leur tâche et de la façon de les contacter durant le rallye (n° de tél. ou de cellulaire, indicatif d'appel radio, etc.)
- une copie du programme du rallye (s'il existe) ;
- une copie du guide de spectateurs (s'il existe) ;
- une copie de la trousse média (si elle existe).

# Troisième partie : Documents et formulaires

## Points à vérifier par le commissaire avant le rallye

### Généralités

- Le plan de sécurité est-il adéquat ?

### Épreuves spéciales

Si le commissaire parcourt les spéciales avant le rallye, il doit noter ce qui suit :

- Les affiches de blocage de route sont-elles en place ?
- Y a-t-il assez d'espace avant la zone de contrôle du départ pour que les voitures en attente ne nuisent pas à la circulation habituelle ?
- Les kilométrages avant les endroits dangereux sont-ils exacts ?
- Y a-t-il des courbes non mentionnées qui devraient l'être ?
- Y a-t-il assez de points radio ? Il doit y en avoir au moins un à tous les 7 km.
- Les points radio sont-ils sécuritaires ?
- La distance d'arrêt entre la fin de la spéciale et le contrôle de fin est-elle adéquate ? Y aura-t-il assez de friction si l'arrivée est en pente descendante, sous la pluie ou glacée ?
- Y a-t-il des courbes mentionnées au cahier entre la fin de la spéciale et le contrôle de fin ?
- Y a-t-il des zones de spectateurs ?
- Sont-elles dans des endroits sûrs et assez éloignés du chemin ?
- Y accède-t-on par la spéciale ou par un autre chemin ?
- Le rapport de l'année précédente parle-t-il de cette spéciale ? A-t-on réglé le problème ?

## Points à vérifier par le commissaire pendant le rallye

### Assistance / Ravitaillement / Regroupement

- Le parc d'assistance est-il interdit aux véhicules qui ne sont pas du rallye ?
- Combien y a-t-il de contrôleurs au parc d'assistance ?
- L'endroit est-il assez grand ?
- L'entrée et la sortie sont-elles adéquates ?
- La zone de ravitaillement est-elle délimitée et séparée du parc d'assistance ?
- La zone de ravitaillement est-elle dessinée et équipée ?
- Combien y a-t-il de contrôleurs à la zone de ravitaillement ?

### Épreuves spéciales

- Combien y a-t-il de voitures d'ouverture ?
- Les voitures d'ouverture ont-elles une liste de vérification pour les spéciales ? 000, 00 et 0 ?
- Y a-t-il un contact radio entre le départ et la fin des spéciales ?
- Y a-t-il un contact radio avec le directeur de course ?
- La zone de contrôle du départ est-elle fermée à la circulation ?
- Combien y a-t-il de bloqueurs de route ?

- Combien y a-t-il de contrôleurs au départ de la spéciale ?
- Combien y a-t-il de contrôleurs à la fin de la spéciale ?
- Les contrôleurs ont-ils signé le formulaire de renonciation ?
- Les voies d'accès sont-elles bloquées par un ruban jaune ?
- Y a-t-il des bloqueurs aux voies d'accès ?
- Les contrôles radio prévus dans les plans sont-ils en place ?
- Les panneaux de contrôle radio sont-ils en place ?
- Le fléchage est-il en place ?
- Les flèches de danger sont-elles en place ?
- Y a-t-il une zone de spectateurs dans cette spéciale ?
- La zone est-elle délimitée avec les rubans (balisage) ?
- Combien y a-t-il de contrôleurs ?
- La zone de contrôle de la fin est-elle fermée à la circulation ?
- Combien y a-t-il de contrôleurs au sifflet de fin ?
- Combien y a-t-il de contrôleurs au contrôle de fin ?
- Combien y a-t-il de contrôleurs pour bloquer l'accès à cette zone ?



# CARS Inquiry Form / Formulaire de demande



Car # / No de voiture \_\_\_\_\_

From/De \_\_\_\_\_

Event/Événement \_\_\_\_\_

Time/Heure \_\_\_\_\_  
(submitted/de soumission) (initials/initiales) (reply/de la réponse) (initials/initiales)

Inquiry/Demande
Regulation #/No de règlement
Action requested/Action demandée

Reply/Réponse



# Canadian Association of Rallysport

## Protest Submission / Formulaire de protêt

To : The stewards of the meeting  
Aux : Commissaires de la réunion

From Car / De voiture n° \_\_\_\_\_

Driver/Pilote \_\_\_\_\_ Codriver / Copilote \_\_\_\_\_

Event / Rallye : \_\_\_\_\_

Date and time submitted / Date et heure de la requête : \_\_\_\_\_

Re / Objet : \_\_\_\_\_

We wish to protest / Nous désirons protester : \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

Payments of the protest fee can be made with the event steward or arrangements made through the CARS office. Amount \$ \_\_\_\_\_

Le paiement des frais de réclamation peut être effectué auprès du commissaire de l'événement ou des dispositions prises par le bureau CARS. Montant \_\_\_\_\_ \$

\_\_\_\_\_  
Protestor's Signature

Protest fees : : International rallies / Rallyes internationaux \$1000, National rallies / Rallyes nationaux \$250, Regional and lesser rallies / Rallyes régionaux et autres \$100

---

## RECEIPT / REÇU

DATE AND TIME / DATE ET HEURE : \_\_\_\_\_

EVENT / RALLYE : \_\_\_\_\_

RECEIVED FROM CAR # / REÇU DE LA VOITURE N° \_\_\_\_\_

THE SUM OF / LA SOMME DE \_\_\_\_\_ \$

As the fee for a protest regarding / Pour payer un protêt concernant \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
Steward's Signature / Signature du commissaire

Canadian Association of Rallysport – Box 300 Turner Valley, AB, T0L 2A0 – 1 (855) 640-6444  
office@carsrally.ca



# Canadian Association of Rallysport

## Notice of Intent to Appeal / Avis d'intention d'en appeler

To : The stewards of the meeting

Aux : Commissaires de la réunion

From Car / De Voiture n° \_\_\_\_\_

Driver/Pilote \_\_\_\_\_ Codriver / Copilote \_\_\_\_\_

Event / Rallye : \_\_\_\_\_

Date and time submitted / Date et heure de la requête : \_\_\_\_\_

Re / Objet : \_\_\_\_\_

We intend to appeal the decision regarding/Nous désirons en appeler de la décision de :

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

Payments of the appeal fee can be made with the event steward or arrangements made through the CARS office. Amount \$ \_\_\_\_\_

Le paiement des frais d'appel peut être effectué auprès du commissaire de l'événement ou des dispositions prises par le bureau de CARS. Montant \_\_\_\_\_ \$

\_\_\_\_\_  
Appealer's Signature /Signature du requérant

Appeal Fees : International rallies / Rallyes internationaux \$2000, National rallies / Rallyes nationaux \$500,  
Regional and lesser rallies / Rallyes régionaux et autres \$200

---

## RECEIPT / REÇU

DATE AND TIME / DATE ET HEURE : \_\_\_\_\_

EVENT / RALLYE : \_\_\_\_\_

RECEIVED FROM CAR # / REÇU DE LA VOITURE N° \_\_\_\_\_

THE SUM OF / LA SOMME DE \_\_\_\_\_ \$

As the fee for an intent to appeal regarding / Pour payer une intention d'en appeler concernant

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
Steward's Signature / Signature du commissaire





## **Canadian Association of Rallysport**

### **Steward's Report / Rapport du commissaire**

Event / Rallye :	Date :
Senior Steward / Commissaire principal :	Permit # : Permis n <sup>o</sup> :

<b>Point</b>	<b>Commentaire</b>
Supplementary Regs/ Règlement particulier	
Safety Plan Plan de sécurité	
Schedule / Horaire	
Registration / Inscription	
Reconnaissance	
Competition Facilities Start/Finish Services Installations Départ/Arrivée/Service	
Scrutineering Inspection technique	
Routebook/Stage Notes Cahier de route / Notes de course	
Route	
Control / Contrôles	
Marshals / Contrôleurs	
Timing / Chronométrage	
Safety Measures / Mesures de sécurité	
Incidents	
Scoring / Compilation	



## ***Canadian Association of Rallysport***

Disciplinary Actions / Mesures Disciplinaires	
Awards and Banquet Prix et Banquet	
Media/Promotion	
Organization Organisation	
Overall Impressions Impressions Générales	

General Comments / Observations générales: