



Sports Development Group / Groupe de Développement Sportif

Règlement 2024 de l'ASN Canada

Remarque : Les parties du Règlement qui ont été modifiées par rapport à l'édition précédente sont présentées en caractères **rouges, gras et italiques**.

Le présent Règlement régit toutes les compétitions nationales
et les séries nationales pour 2024

Publié par :

Autorité Sportive Nationale GDS / GDS National Sporting Authority

200, circuit Gilles-Villeneuve,

Montréal, Québec, Canada, H3R 1A9

Téléphone : 514-350-8203

Date de publication : **30 janvier 2024**

L'ASN CANADA EST L'ORGANISME DE RÉGLEMENTATION

DES SPORTS MOTORISÉS AU

CANADA NOMMÉ PAR

LA FÉDÉRATION INTERNATIONALE DE L'AUTOMOBILE (FIA)

Le présent Règlement a pour objet d'aider l'organisation des compétitions et d'améliorer la sécurité générale. Il s'agit d'un guide et il ne constitue d'aucune manière une garantie contre les blessures ou le décès des participants, des spectateurs ou d'autres personnes.

Aucune garantie explicite ou implicite de la sécurité ou de l'aptitude à un usage particulier ne doit être entendue ou résulter de la publication ou du respect du présent Règlement.

Le contenu du présent livre peut seulement être reproduit avec l'autorisation écrite de l'ASN CANADA.

ASN Canada

Groupe de développement sportif/Sports Development Group

Président François Dumontier

Vice-président Ron Fellows

Directeur exécutif Stephen Wetmore

TERRITOIRES ET AFFILIÉS D'ASN CANADA

Atlantic Region Motor Sports (ARMS)
P.O. Box 38067 Burnside
Dartmouth, Nova Scotia, B3B 1X2
<https://www.armsinc.ca>

Canadian Association of Rallysport (CARS)
P.O. Box 300
Turner Valley, Alberta, T0L 2A0
Téléphone: 1-855-640-6444
<https://carsrally.ca>

Confederation of Autosport Car Clubs (CACC)
18978 119 Ave
Pitt Meadows, BC
V3Y 1X6
<https://caccautosport.org>

CASC Ontario Region (CASC-OR)
7250 Keele Street,
Bureau 413
Concord, Ontario, L4K 1Z8
Téléphone : 416-667-9500
Télécopieur : 416-667-9555
<https://casc.on.ca>

Coupe Nissan Sentra / Nissan Sentra Cup
JD Promotion et Compétition Inc.
3195 d'Auvergne,
Trois-Rivières, Quebec, G8Y 3L1
<https://www.coupesentra.com/>

F1600 Canada
JD MONOPLACE CANADA Inc.
3195 d'Auvergne,
Trois-Rivières, Quebec, G8Y 3L1
<https://f1600canada.com/>

Sports Car Championship Canada / Radical Cup Canada
FEL Motorsports Inc.
23 Hannover Dr, Suite 2
St. Catharines, Ontario, L2W 1A3
<https://felmotorsports.com/>

Auto Sport Québec (ASQ)
9-4545, Pierre de Coubertin
Montréal, Québec, H1V 3R2
Téléphone : 514-252-3052
<https://auto-sport-quebec.com>

Western Canada Motor Sport Association (WCMA)
P.O. Box 76002 RPO Southgate
Edmonton, Alberta, T6H 5V7
<https://www.wcma.ca>

DÉFINITIONS À UTILISER

Voici la liste des définitions à utiliser dans le présent Règlement.

ASN Canada	Dans le présent Règlement, ASN Canada désigne le Autorité Sportive Nationale GDS / GDS National Sporting Authority . ASN Canada est l'autorité sportive national du sport motorisé nommé par la FIA.
Circuit délimité	La partie d'une piste de course utilisée par des voitures pour la course, ce qui inclut la surface asphaltée, les vibreurs et la ligne des puits. Sur certains circuits, la surface de course principale est indiquée par des lignes peintes.
Compétition	Un concours auquel prennent part des voitures.
Compétition fermée	Toute compétition strictement réservée aux membres et aux membres associés de l'ASN Canada.
Compétitions nationales et de séries nationales	Les compétitions, y compris toute compétition de série, organisées dans plus d'une province du Canada (y compris les événements canadiens ayant lieu aux États-Unis et les événements américains organisés au Canada).
Concurrent	Une personne qui prend part à un événement à titre de participant ou de pilote.
Concurrent inscrit à une série	Un concurrent qui respecte toutes les exigences de l'ASN Canada, et qui a été accepté en vue d'une compétition dans une série sanctionnée.
Directeur de la série	Une personne, ou tout remplaçant désigné, autorisé par le promoteur d'une série à représenter ce dernier.
Engagé	Une personne ou organisation détenant une licence inscrite à une compétition.
Entente de série	Une entente conclue entre l'ASN Canada et le promoteur d'une série.
Événement	Un programme de compétitions sur un circuit.
FIA	Fédération Internationale de l'Automobile
FIA ISC	Code Sportif Internationale de la FIA. https://www.fia.com/regulation/category/123 .

Force majeure	Un événement ou un effet qui ne peut être raisonnablement anticipé ou contrôlé, ou qui restreint la capacité d'appliquer pleinement un règlement.
Licence de piste de course	La licence d'une piste de course délivrée par l'ASN Canada et, dans certains cas, la FIA.
Ligne d'arrivée	La dernière ligne de contrôle sur un circuit délimité. La ligne d'arrivée peut aussi être la ligne de départ. La ligne de chronométrage peut être une ligne différente non indiquée.
Ligne de départ	La ligne de contrôle sur un circuit de course délimité qui représente l'endroit où commence une course. Il peut aussi s'agir de la ligne d'arrivée. La ligne de chronométrage peut être une ligne différente non indiquée.
Membre associé	Tout organisme ou toute personne affilié(e) à l'ASN Canada en vertu d'une demande ou d'une nomination. Un membre associé ne peut pas voter.
Organisateur	Un organisme autorisé à organiser un événement au titre d'un permis obtenu à cette fin auprès de l'ASN Canada.
Participant	Toute personne ou organisation impliquée dans un événement, comme un officiel, un engagé, un pilote, un membre d'écurie ou un travailleur.
Permis d'organisation	Le permis délivré par l'ASN Canada permettant d'organiser une seule compétition.
Piste de course	Toute la propriété où est situé un circuit de course délimité.
Promoteur	Toute personne ou organisation (autre qu'un organisateur) qui propose d'organiser ou qui organise une série, un événement ou une compétition.
Règlement supplémentaire pour un événement	Un règlement présenté par l'organisateur d'un événement.

Table des matières

1.	GÉNÉRALITÉS	13
1.1	Autorité de course nationale	13
1.2	Autorité de sanction	13
1.3	Sanction d'une série	13
1.4	Règlement de l'ASN Canada régissant les compétitions.....	13
1.5	Connaissance du Règlement	14
1.6	Précédence du règlement	15
1.7	Licence des officiels d'un événement.....	15
1.8	Autorité des officiels de l'ASN Canada	15
1.9	Calendrier des compétitions	15
1.10	Publications	15
2.	ADMISSIBILITÉ D'UN PARTICIPANT	16
3.	LICENCE D'ENGAGÉ	16
4.	LICENCE DE COMPÉTITION D'UN PILOTE.....	16
4.2	Âge minimum	17
4.3	Noms d'emprunt.....	17
4.4	Responsabilité médicale	17
4.5	Handicaps physiques	17
4.2	Refus d'une licence.....	18
4.3	Validité de la licence	18
4.4	Présentation de la licence	18
5.	ENGAGÉS ET PILOTES.....	19
5.1.	Identification de l'ASN.....	19
5.2	Comportement des participants	19
5.3.	Boissons alcoolisées	19
5.4.	Narcotiques et drogues	19
5.5.	Soumission à des tests.....	19
6.	ORGANISATION DES COMPÉTITIONS NATIONALES	19
6.1.	Demande de permis d'organisation	19
6.2.	Conditions à respecter pour faire une demande.....	20
6.3.	Exigences minimales.....	20
6.4.	Licence de circuit	20

6.5.	Exigences en matière d'assurance	20
6.6.	Report/annulation	21
6.7.	Accréditations des officiels	21
6.8.	Accréditations pour les promoteurs de série	21
6.9.	Avis en lien avec les documents officiels	21
7.	RÈGLEMENTS DES COMPÉTITIONS	21
7.1.	Directeur d'épreuve d'une série	21
7.2.	Commissaire(s)	22
7.3.	Directeur de course	23
7.4.	Chef inspection technique.....	23
7.5.	Starter en chef	24
7.6.	Commissaire de course en chef.....	24
7.7.	Chef Commissaire préposé à la voie des stands.....	24
7.8.	Médecin-chef.....	24
7.9.	Chef du Chronométrage et classification	25
7.10.	Juges de fait	25
7.11.	Observateurs de la compétition	25
8.	RÈGLEMENT SUPPLÉMENTAIRE DE L'ÉVÉNEMENT.....	26
8.1.	Contenu du règlement.....	26
8.2.	Âge minimum pour participer	26
8.3.	Essais non autorisés.....	26
8.4.	Nombre de concurrents au départ.....	26
8.5.	Renseignements sur les concurrents.....	27
8.6.	Formulaire d'inscription des concurrents.....	27
8.7.	Indemnisations requises.....	27
8.8.	Refus d'une inscription	28
8.9.	Falsification d'une inscription	28
8.10.	Acceptation conditionnelle d'une inscription.....	28
8.11.	État d'une inscription acceptée	28
8.12.	Retrait d'une inscription	28
8.13.	Inscription/utilisation d'une voiture de rechange	28
8.14.	Équipement de fausse grille	29
8.15.	Équipement du starter.....	29

8.16.	Drapeaux et signaux	30
8.17.	Chronométrage, pointage, résultats.....	30
8.18	Longueur de la course	30
8.19.	Gagnant de la course	30
8.20.	Égalités.....	31
8.21.	Pilotes finissant au classement général.....	31
8.22.	Pilotes finissant dans leur classe (course d'endurance)	31
8.23.	Franchissement de la ligne de départ/arrivée.....	32
8.24.	Balances de pesée	32
8.25.	Niveau de bruit des voitures de course.....	32
9.	DÉROULEMENT DES ÉVÉNEMENTS DE COURSE	32
9.1	Instructions aux concurrents	32
9.2	Qualifications en vue d'une course	32
9.3	Positions de départ.....	33
9.4	Disposition de la grille de départ.....	33
9.5	Pilotes considérés comme ayant pris le départ.....	34
9.6	Lancement de la course avec le drapeau VERT	34
9.7	Utilisation d'une voiture de sécurité	34
9.8	Interruption/relance d'une course	35
9.9	Effet de l'interruption d'une course	35
9.10	Report d'une compétition	35
9.11.	Procédure de course en cas de pluie.....	36
9.12	Procédures du Parc fermé	36
10	PROCÉDURE À SUIVRE POUR UN DÉPART LANCÉ.....	37
11	DÉPARTS ARRÊTÉS À L'AIDE DE FEUX	37
12	DÉPART ARRÊTÉ À L'AIDE DE DRAPEAUX	38
13	SYSTÈMES DE FEUX POUR LE DÉPART	38
14.	DRAPEAUX DE SIGNALISATION	39
15.	COMPORTEMENT DES CONCURRENTS EN PISTE.....	41
15.1	Généralités	41
15.2	Comportement lors du départ d'une course.....	41
15.3	Démarrage d'une voiture en la poussant	41
15.4	Comportement sur la piste.....	41

15.5	Dépassements sur la piste.....	42
16	RÈGLES RÉGISSANT LA ZONE DES PUIITS.....	42
16.1	Généralités	42
16.2	Limite de vitesse dans les puits	43
16.3	Arrêts aux puits	43
16.4	Aucun ravitaillement en carburant dans la ligne des puits	44
16.5	Génératrices dans les puits	44
16.6	Autres dispositifs dans les puits	44
16.7	Sortie des puits	44
17	RAVITAILLEMENT EN CARBURANT (COURSES D'ENDURANCE)	44
17.1.	Généralités.....	44
17.2	Personnel affecté au ravitaillement en carburant	45
18	SÉCURITÉ DANS LES PADDOCKS.....	45
19	COURSES SUR PISTES OVALES.....	45
20	GÉNÉRALITÉS SUR LES VOITURES DE COURSE.....	46
20.1	Questions générales de sécurité.....	46
20.2	Inspection technique et inspection de sécurité	46
20.3	Autocollants et publicité.....	47
20.4	Apparence des voitures.....	47
20.5	Numéros de course.....	47
20.6	Journal des voitures de course	48
20.7	Mesure des voitures/composants	48
20.8	Poids des voitures de course	48
20.9	Carburant à utiliser pour le moteur.....	49
20.10	Pneus de course.....	49
21	CAMÉRAS/RADIOS EMBARQUÉES	49
22	COMPOSANTS SCELLÉS.....	49
23	VOITURES D'UNE SÉRIE BASÉE SUR DES MODÈLES DE PRODUCTION.....	50
23.1	Généralités	50
23.2	Modifications exigées	50
23.3	Modifications permises	51
23.4	Restrictions	51
23.5	Présence de voitures d'une série sur des routes publiques	51

24	ÉQUIPEMENT DE RAVITAILLEMENT EN CARBURANT POUR LES COURSES D'ENDURANCE	52
25	EXTINCTEURS.....	53
25.1	Systèmes d'extincteurs	53
25.2	Généralités	53
25.3	Extincteurs à main	54
25.4	Extincteurs raccordés	54
25.5	Méthode d'utilisation	54
25.6	Vérification du poids.....	54
25.7	Installation	54
26.	SYSTÈME DE SÉCURITÉ DU CONDUCTEUR.....	55
26.1.	Équipement du conducteur	55
27.	SYSTÈME DE RETENUE DU PILOTE	56
28	CONSTRUCTION DE LA CAGE DE PROTECTION POUR VOITURES À ROUES FERMÉES	59
28.1	Description générale pour les structures amovibles et permanentes	59
28.2	Spécifications des boulons	60
28.3	Matériaux et dimensions des tubes	60
28.4	Arceau de protection principal	61
28.5	Arceau de protection avant	61
28.6	Renforts	61
28.7	Protection latérale	61
28.8	Plaques de montage	63
28.9	Fixation du dossier du siège	63
28.10	Méthodes de fixation des tubes recommandées	63
29	INSTALLATION DE LA PROTECTION ANTI-RETOURNEMENT DES VOITURES À ROUES OUVERTES ...	64
29.1	Renforts de l'arceau de protection principal	65
29.2	Renforts de l'arceau de protection avant	65
30.	INFRACTION AU RÈGLEMENT	65
30.1	Application de pénalités	66
30.2	Infraction au Règlement	66
30.3	Infractions répétées.....	66
31.	PÉNALITÉS.....	66
31.1	Réprimande	66
31.2	Pénalité en temps.....	66

31.3	Pénalité en distance	67
31.4	Amende monétaire.....	67
31.5	Pénalité d'exclusion	67
31.6	Modification du classement	67
31.7	Perte des prix d'un événement	67
31.8	Perte de points de la série.....	67
31.9	Mesures disciplinaires	67
31.10	Probation	67
31.11	Suspension de privilèges	68
31.12	Disqualification	68
31.13	Publication des pénalités.....	68
32.	PROTÊTS.....	68
32.1	Droit de protestation	68
32.2	Limite de temps pour les protêts	69
32.3	Admissibilité d'une voiture de course	69
32.4	Comportement en piste	69
32.5	Résultats	69
32.6	Preuves vidéo	70
32.7	Protestation visant une voiture de course	70
32.8	Dépôt d'un protêt.....	71
32.9	Audition d'un protêt	71
32.10	Distribution des prix	71
32.11	Jugement d'une audience à la suite d'un protêt	71
32.12	Frais en lien avec un protêt	72
32.13	Publication des jugements.....	72
33.	APPELS	72
33.1	Demande d'appel.....	72
33.2	Motifs d'une demande d'appel	72
33.3	Limite de temps	72
33.4	Effet d'une demande d'appel.....	73
33.5	Soumissions requises.....	73
33.6	Décision d'accorder un appel	73
33.7	Procédure d'appel.....	74

33.8	Dispositions relatives à un appel accéléré.....	74
33.9	Compétence dans le cadre de la procédure d'appel	74
33.10	Jugement d'une procédure d'appel.....	74
33.11	Jugements finaux.....	75
33.12	Publication des jugements.....	75
33.13	Comportement après un jugement.....	75

1. GÉNÉRALITÉS

1.1 Autorité de course nationale

1.1.1 Aux présentes, on désigne le **Autorité Sportive Nationale GDS**, aussi appelé **GDS National Sporting Authority**, par le terme « ASN Canada ».

1.1.2 L'ASN Canada a rédigé ce Règlement que l'on appelle ici « le présent Règlement ».

1.1.3 L'ASN Canada est l'unique autorité de réglementation et prend toutes les décisions concernant le présent Règlement, détermine l'admissibilité en vue de la participation à toute compétition; nomme les officiels, délivre et révoque les licences, applique les pénalités en lien avec tout cas de non-respect du présent Règlement et fait tout ce qui, estime-t-elle, est dans l'intérêt de l'organisation de sports motorisés.

1.2 Autorité de sanction

1.2.1 La sanction pour l'établissement d'une compétition nationale, d'une série nationale ou d'événements uniques constituant une série est accordée exclusivement par l'ASN Canada.

1.2.1.1 la sanction des séries et événements régionaux relève de l'autorité de la région dans laquelle la série se déroule.

1.2.2 L'ASN Canada sanctionne tout événement d'une série organisé à l'extérieur du Canada et l'ASN Canada réglemente ces compétitions en conjonction avec l'autorité sportive nationale de ce pays ou son représentant désigné.

1.2.3 L'ASN Canada sanctionne tout événement organisé au Canada qui fait partie d'une série approuvée par l'ASN d'un autre pays ou son représentant désigné, et elle devra coopérer avec les administrateurs de l'événement en ce qui a trait au règlement sportif.

1.3 Sanction d'une série

1.3.1 Pour recevoir la sanction permettant de promouvoir une compétition nationale ou une série de l'ASN, un promoteur doit faire une demande par écrit en ce sens auprès de l'ASN Canada, dans laquelle il documente en détail tous les aspects administratifs, techniques et financiers de la compétition ou série nationale proposée, pouvoir démontrer sa responsabilité financière globale, décrire toutes les exigences spéciales proposées pour l'admissibilité et le comportement des engagés, pilotes ou voitures, et être prêt à conclure une entente formelle avec l'ASN Canada.

1.3.2 L'ASN Canada se réserve le droit de refuser la sanction d'une série proposée sans préciser le motif.

1.4 Règlement de l'ASN Canada régissant les compétitions

1.4.1 Les titres utilisés dans le présent Règlement ne font pas partie de ce dernier.

1.4.2 L'ASN Canada se réserve le droit de modifier le présent Règlement en tout temps.

1.4.3 Les bulletins de l'ASN Canada s'ajoutent au présent Règlement lors de leur parution.

- 1.4.4 Chaque série Nationale doit rédiger son propre règlement qui doit être soumis à l'approbation de l'ASN Canada.
- 1.4.5 Chaque organisateur doit rédiger un règlement supplémentaire de son événement qui doit être soumis à l'approbation de l'organisme de sanction.
- 1.4.6 Le présent Règlement a été rédigé en anglais et c'est la version anglaise qui prédomine en ce qui a trait à la signification et à l'intention.

1.5 Connaissance du Règlement

- 1.5.1 Les personnes, organisations, groupes de personnes, etc. qui font la promotion d'une série, organisent une compétition ou un événement, participent à une compétition ou à un événement, font une demande de n'importe quelle sorte d'entente, de sanction, de permis ou de licence auprès de l'ASN Canada, ou participent à une compétition à titre d'engagé, de pilote ou autre, sont réputés, ce faisant, reconnaître et admettre :
- a. avoir pris connaissance du présent Règlement;
 - b. s'être soumis sans réserve aux conséquences découlant de l'application du présent Règlement;
 - c. avoir renoncé, sous peine de disqualification, le droit au recours à tout arbitre ou tribunal judiciaire non inclus dans le présent Règlement;
 - d. avoir convenu d'exonérer et tenir indemnes l'ensemble des organisations, des commanditaires et leurs agents, des propriétaires des circuits de course et des organisateurs de courses, leurs officiels et leurs agents, l'ASN Canada et ses administrateurs, dirigeants, officiels et ses filiales, agents et membres associés de toute responsabilité, quelle qu'elle soit, envers toute personne, tout organisme ou tout groupe de personnes, respectivement, en lien avec toute rencontre, toute compétition ou tout événement organisé en vertu du présent Règlement, de toute cause découlant, réellement ou prétendument, et nonobstant le fait que la négligence de ces organismes, de leurs agents, officiels, employés ou représentants a pu contribuer ou occasionner cela;
 - e. dans le cas des engagés et des pilotes prenant part à un événement, dans les circonstances (susmentionnées à l'alinéa 1.5.1d) d'exonérer et de tenir indemnes tous les autres concurrents, leurs servants et agents, de toute responsabilité, quelle qu'elle soit, y compris la responsabilité directe, envers les engagés ou les pilotes en lien avec la conduite des voitures ou toute autre action, omission ou occurrence durant une compétition ou des essais officiels;
 - f. de convenir, conformément aux alinéas 1.5.1d et 1.5.1e du présent Règlement, avec toutes les personnes et tous les organismes mentionnés dans ces alinéas, que toutes ces personnes et tous ces organismes puissent profiter de telles ententes.

1.5.2 Reconnaissance des règles

Chaque pilote, engagé, officiel, promoteur ou autre participant à un événement sanctionné par l'ASN Canada, et chaque personne à qui l'on a délivré une licence de l'ASN Canada convient, sans réserve, de se comporter conformément au Règlement de l'ASN Canada.

En cas de désaccord ou de litige en ce qui a trait à la signification et à l'application du Règlement de l'ASN Canada, l'interprétation et l'application des officiels de l'ASN Canada présents à l'événement prévaudront.

Afin de promouvoir le sport automobile et d'arriver à une finalité rapide des résultats des compétitions, tous les membres et tous les détenteurs d'une licence de l'ASN conviennent expressément que les décisions des officiels de l'ASN Canada en ce qui a trait à l'application et à l'interprétation du présent Règlement ne sont pas sujettes à des poursuites.

Les membres et les détenteurs d'une licence de l'ASN Canada conviennent qu'ils ne lanceront ni ne poursuivront d'actions en justice contre l'ASN Canada ou toute personne qui agit au nom de l'ASN Canada dans l'intention d'annuler ou de modifier une décision, ou d'obtenir un soulagement d'une telle décision.

Si un membre ou un détenteur de licence lance ou poursuit une action en justice sans respecter cet accord, le membre ou le détenteur de licence accepte de rembourser à l'ASN Canada les coûts d'une telle poursuite, y compris les frais d'avocat.

1.6 Précédence du règlement

La précédence du Règlement se fait comme suit :

- a. Règlement de l'ASN Canada;
- b. les bulletins de l'ASN Canada;
- c. le règlement de la série ou le règlement régional;
- d. les bulletins régionaux ou de la série;
- e. le règlement supplémentaire de l'événement;
- f. les instructions d'officiels sanctionnés; les officiels de la série pour les engagés de la série, les officiels de l'événement pour tous les autres participants.

1.7 Licence des officiels d'un événement

Pour les séries sanctionnées par ASN Canada, le directeur d'épreuve, le(s) commissaire(s), le chef inspection technique, le chef, Chronométrage et pointage de la série et le commissaire des puits en chef officiel doivent posséder une licence valide de l'ASN Canada. Pour les événements incluant des séries sanctionnées par l'ASN Canada, le directeur de course, l'aide-directeur de course, le starter en chef, le commissaire de course en chef, le commissaire des puits en chef officiel et le médecin-chef doivent posséder une licence valide de l'ASN Canada.

1.8 Autorité des officiels de l'ASN Canada

- 1.8.1 ASN Canada accorde des licences aux officiels énumérés dans la section 1.7, à leurs assistants respectifs et à d'autres officiels si nécessaire.
- 1.8.2 Le directeur d'épreuve est responsable de la conduite sécuritaire d'un événement. Voir la section 7.1 pour plus de détails.
- 1.8.3 Le(s) commissaire(s) de la série a (ont) toute autorité pour faire appliquer le présent règlement, le règlement de la série et le règlement supplémentaire de l'épreuve dans la mesure où ils peuvent avoir une incidence sur les questions sportives de la série. Voir la section 7.2 pour plus de détails.

1.9 Calendrier des compétitions

L'ASN Canada doit publier un calendrier annuel des compétitions.

1.10 Publications

- 1.10.1 Les publications faites par les promoteurs, commanditaires et organisateurs en lien avec des compétitions d'une série ou découlant de celles-ci doivent être produites conformément aux lois du territoire, être de bon goût et n'être aucunement trompeuses ou mensongères.
- 1.10.2 Les publications incluses dans le présent Règlement comprennent : les productions radiophoniques et télévisuelles, les vidéos promotionnelles, les annonces imprimées, les brochures, les livrets, les formulaires, les affiches ou les affichages.

- 1.10.3 Les publications doivent inclure le logo de l'ASN Canada et la mention « Sanctionnée par l'ASN Canada ».
- 1.10.4 Les résultats d'une compétition publiés avant la diffusion des résultats officiels par l'ASN Canada doivent inclure la mention « Sujets à confirmation officielle ».
- 1.10.5 Les concurrents qui laissent utiliser leur nom, leurs photos ou leur ressemblance en lien avec une publicité trompeuse feront l'objet de mesures disciplinaires.
- 1.10.6 Les promoteurs et les organisateurs coopéreront afin que l'ASN Canada puisse avoir accès à toutes les photos, aux films ou aux enregistrements vidéo d'une compétition à des fins d'administration sportive par l'ASN Canada.

2. ADMISSIBILITÉ D'UN PARTICIPANT

- 2.1.1 Organisateurs – la demande de permis en vue d'organiser des compétitions faisant partie d'une série de l'ASN Canada est réservée aux parties approuvées par l'ASN Canada et qui sont des membres associés de l'ASN Canada.
- 2.1.2 Engagés – un engagé dans une compétition unique d'une série qui n'est pas le pilote nommé doit posséder une licence d'engagé délivrée par l'ASN Canada. Un engagé devient automatiquement un membre associé.
- 2.1.3 Pilotes – la participation à une compétition d'une série par un pilote est limitée aux pilotes qui sont des membres associés de l'ASN Canada. À la réception d'une licence de pilote valide de l'ASN Canada, un pilote devient automatiquement un membre associé.

3. LICENCE D'ENGAGÉ

Une licence d'engagé est un privilège et non un droit. Une licence d'engagé délivrée par l'ASN Canada peut être révoquée par l'ASN en tout temps.

4. LICENCE DE COMPÉTITION D'UN PILOTE

- 4.1.1 La détention d'une licence de compétition de conducteur est un privilège et non un droit. C'est un privilège accordé à un individu par ASN Canada. Une licence de compétition de pilote peut être retirée ou suspendue par ASN Canada en tout temps.
- 4.1.2 Pour être admissible à participer à une série sanctionnée par l'ASN Canada, un pilote doit posséder un des documents valides ci-dessous :
 - a. une licence de compétition internationale de la FIA ou;
 - b. une licence de compétition Nationale de l'ASN Canada ou;
 - c. une licence nationale délivrée par une organisation affiliée à l'ACCUS telle que IMSA, Indycar, NASCAR, USAC, ou;
 - d. une licence de compétition professionnelle du Sports Car Club of America (SCCA).
 - e. sur demande, une série sanctionnée à l'échelle nationale peut accepter l'inscription d'un pilote titulaire d'une licence régionale « A » délivrée par une région affiliée à l'ASN Canada.
- 4.1.3 Les pilotes qui détiennent une licence de compétition internationale de la FIA délivrée par une ASN étrangère doivent avoir une lettre d'autorisation de leur ASN qui les autorise à courir au Canada, ainsi qu'une carte médicale internationale (qu'ils peuvent se procurer auprès de leur ASN). Ces pilotes doivent faire une demande pour devenir membres associés de l'ASN Canada et payer des frais de 50 \$ + TPS.
- 4.1.4 Les autres détenteurs de licences affiliés à ACCUS (selon la définition de l'article 4.1.2) ci-dessus), doivent devenir membres associés de l'ASN Canada et payer des frais de 50 \$ + TPS.

4.2 Âge minimum

Pour obtenir une licence de compétition, une personne doit avoir au moins seize (16) ans.

4.3 Noms d'emprunt

Aucun engagé, pilote ou membre d'écurie ne doit s'inscrire à un événement ou signer la renonciation et la décharge avec un nom d'emprunt ou fictif sans avoir d'abord obtenu l'autorisation écrite de l'ASN Canada. L'utilisation d'un nom d'emprunt ou fictif n'exempte pas la personne de ses obligations, responsabilités ou pénalités prévues par le présent Règlement ou de celui d'une série ou d'un événement.

4.4 Responsabilité médicale

4.4.1 Les pilotes ne doivent participer à aucune compétition à moins qu'ils ne respectent, et continuent de le faire, les exigences médicales de la licence de compétition qu'ils détiennent.

4.4.2 Les pilotes doivent présenter le rapport d'un examen médical, effectué par un médecin agréé, lorsqu'ils présentent leur demande initiale d'une licence de compétition de pilote. Un rapport d'examen médical doit être présenté tous les deux ans par la suite, sauf dans les cas suivants :

- a. les détenteurs de licences internationales A, B et C de la FIA qui doivent subir un examen médical annuel et obtenir une certification;
- b. les pilotes âgés de 40 ans et plus qui doivent subir un examen médical annuel et obtenir une certification.

Les rapports médicaux doivent attester que le demandeur est en forme physique suffisante pour conduire une voiture lors d'événements de vitesse.

4.4.3 Tous les examens doivent être faits par un médecin agréé, et ce, exclusivement au moyen d'un formulaire médical approuvé par l'ASN Canada. L'ASN Canada se réserve le droit de soumettre n'importe quel formulaire qui lui a été remis à l'examen du médecin agréé de son choix.

4.4.4 Tout détenteur de licence qui subit des blessures ou est atteint d'une maladie, en tout temps, susceptibles de nuire ou d'être préjudiciables de quelque façon que ce soit à la capacité du détenteur à conduire une voiture dans des événements de vitesse doit signaler immédiatement ces blessures ou cette maladie à l'ASN Canada, se soumettre à un examen médical et recevoir une nouvelle certification avant de pouvoir reprendre la compétition.

4.4.5 Après un accident survenu au cours d'une compétition, tout pilote impliqué dans cet accident doit se présenter devant le responsable médical de l'événement et subir tout examen jugé nécessaire aux fins de déterminer si cette personne est apte à reprendre la compétition.

4.4.6 À défaut de se soumettre à un examen médical, le pilote se verra imposer une pénalité, comme l'exclusion de la compétition sans possibilité de déposer un protêt ou un appel.

4.4.7 Une décision prise par le responsable médical d'un événement en ce qui a trait à l'aptitude d'un pilote à prendre part à la compétition est finale et ne peut faire l'objet d'un protêt ou d'un appel.

4.5 Handicaps physiques

4.5.1 Aucune licence de compétition ne peut être délivrée à un pilote si l'on sait ou soupçonne que ce dernier souffre d'une maladie ou d'un handicap que l'on estime incompatible avec l'aptitude à la course, y compris notamment :

- a. la vision monoculaire;
 - b. le daltonisme susceptible de nuire à la capacité de distinguer la couleur exacte des drapeaux ou des feux;
 - c. l'épilepsie, traitée ou non, avec manifestations cliniques lors des dix années précédentes;
 - d. en principe, l'usage d'appareils orthopédiques, sauf dans les cas où la fonction de préhension des mains n'est pas altérée;
 - e. les amputations des doigts, sauf dans le cas des doigts de la main où la fonction préhensile des mains reste intacte;
 - f. Tout problème cardiovasculaire présentant un risque de mort subite;
 - g. tout autre handicap physique ou psychologique, temporaire ou permanent, qui, par sa nature et selon l'opinion d'un médecin qui connaît la compétition, rendrait la personne inapte à compétitionner;
 - h. déterminations individuelles – Si une personne ayant présenté une demande de licence de compétition n'obtient pas la recommandation d'un médecin, elle peut demander à l'ASN Canada une détermination individuelle faite par un médecin nommé par l'ASN Canada. Les résultats d'une évaluation sont finaux et contraignants pour le demandeur. Le demandeur doit assumer tous les coûts d'une évaluation.
- 4.1.2 Une licence peut être délivrée à un pilote vivant avec les maladies ou les handicaps suivants, après révision de l'ASN Canada.
- a. Diabète traité avec de l'insuline ou sulfonurées;
 - b. Toute condition psychologique incluant le trouble du déficit d'attention avec hyperactivité (TDAH);
 - c. Tout problème de santé qui pourrait, selon la nature des traitements requis, entraîner des conséquences néfastes dans le fait de participer à une compétition de sport motorisé, incluant dans le cas d'accident.
- 4.1.3 Si un responsable médical d'une compétition, après l'examen d'un concurrent, détermine que ce dernier est inapte à la compétition, même temporairement, le concurrent doit respecter la décision du responsable médical. Aucun protêt ni appel n'est autorisé à cet égard.

4.2 Refus d'une licence

L'ASN Canada se réserve le droit de refuser de délivrer une licence sans préciser le motif d'un tel refus.

4.3 Validité de la licence

- 4.7.1 Les concurrents canadiens doivent détenir une licence délivrée par l'ASN Canada. Une autre ASN peut délivrer une licence à un Canadien seulement après avoir reçu une autorisation écrite en ce sens de l'ASN Canada.
- 4.7.2 L'ASN Canada ne peut pas délivrer de licences internationales à un non-Canadien sans avoir d'abord obtenu l'autorisation écrite de l'ASN du pays dont cette personne est citoyenne.
- 4.7.3 Une licence délivrée par l'ASN Canada ne constitue pas un certificat de compétence du détenteur.
- 4.7.4 Les licences seront valides de la date de délivrance jusqu'au 31 décembre de la même année.

4.4 Présentation de la licence

Les engagés et les pilotes doivent présenter leur licence à un officiel, sur demande.

5. ENGAGÉS ET PILOTES

5.1. Identification de l'ASN

En tout temps, les pilotes doivent porter un écusson d'identité de l'ASN Canada sur le devant de leur combinaison, au-dessus de la taille.

5.2. Comportement des participants

5.2.1 Les participants à une compétition sanctionnée par l'ASN Canada doivent se comporter selon les normes les plus élevées de comportement et d'esprit sportif, particulièrement en ce qui a trait à leurs relations avec les autres concurrents, les officiels, les commanditaires et leurs produits, et ce, d'une façon qui ne porte pas préjudice à la réputation de l'ASN Canada, des promoteurs, des commanditaires, des organisateurs et du sport automobile en général. Tout manquement à cette exigence peut entraîner des pénalités.

5.2.2 Les engagés et les pilotes sont, en tout temps, responsables du comportement de leurs membres d'écurie et de leurs invités. Toute infraction au présent Règlement commise par un engagé, un pilote, un membre d'écurie ou un invité peut être imputée directement au pilote et entraîner des pénalités susceptibles d'avoir une incidence sur le résultat d'une compétition.

5.3. Boissons alcoolisées

Les participants à un événement ne doivent consommer aucune boisson alcoolisée pendant l'exécution de leurs tâches au circuit. Toute mesure prise ou pénalité appliquée par le(s) commissaire(s) ne peut faire l'objet d'un appel.

5.4. Narcotiques et drogues

L'usage de narcotiques ou de substances illégales, selon la définition de la loi, ou tout usage abusif de substances légales par n'importe quel participant est interdit. Le(s) commissaire(s) peut(vent) interdire la participation si l'on soupçonne qu'un participant a consommé une telle substance. Ces mesures ne peuvent faire l'objet d'un appel.

5.5. Soumission à des tests

L'ASN Canada se réserve le droit d'exiger que tout participant se soumette à un test de l'haleine, de sang, d'urine ou autre afin de déterminer la présence d'alcool, de narcotiques, de drogues dangereuses ou de substances illégales ou l'usage abusif de substances légales. Ces mesures ne peuvent faire l'objet d'un appel.

6. ORGANISATION DES COMPÉTITIONS NATIONALES

6.1. Demande de permis d'organisation

6.1.1 Le directeur de la série doit demander à ASN Canada d'homologuer une série, qui comprendra tous les événements prévus dans la série.

6.1.2 Pour que l'on puisse organiser une compétition, il faut présenter une demande écrite en ce sens à l'ASN Canada un minimum de 12 semaines avant le premier événement prévu. Les demandeurs doivent inclure les frais requis. Toute demande reçue en retard peut faire l'objet de pénalités.

6.1.3 Aucune compétition ne peut être organisée avant que l'ASN Canada ait accordé un permis d'organisation et reçu le paiement requis. L'ASN Canada peut imposer des conditions à la délivrance du permis, refuser d'accorder un permis ou retirer un permis, et ce, sans donner de motif.

6.1.4 Aucune demande d'un organisateur ou un directeur de série qui n'a pas respecté les exigences ou qui ne s'est pas acquitté de sa dette envers l'ASN Canada en lien avec des événements antérieurs ne sera pas approuvée.

6.2. Conditions à respecter pour faire une demande

Une demande d'organisation d'une compétition doit inclure au moins ce qui suit :

- le nom, l'adresse et le numéro de téléphone du demandeur;
- la nature, l'endroit et les dates des compétitions;
- le règlement de la série et le règlement supplémentaire de l'événement si disponible;
- une liste des officiels détenant une licence de l'ASN Canada.

Chaque organisateur d'événement doit fournir au Directeur de la série les détails suivants :

- l'équipement à chaque poste de signalisation du circuit;
- le nom du ou des médecin(s);
- la description du personnel médical;
- les dispositions en lien avec les ambulances;
- les camions-remorques;
- l'équipement mobile de lutte contre l'incendie;
- l'équipement de sauvetage des pilotes (désincarcération);
- les dispositions pour donner des premiers soins aux spectateurs;
- le nom de l'hôpital ou des hôpitaux qui seront utilisés.

6.3. Exigences minimales

Un organisateur doit respecter les exigences minimales ci-dessous en tout temps pendant que des activités ont lieu en piste. Les activités seront interrompues par le directeur d'épreuve si ces exigences minimales ne sont pas respectées et maintenues.

- 6.3.1 Il doit y avoir un médecin ayant reçu de la formation en maintien de la vie et disposant de l'équipement nécessaire, ainsi qu'un infirmier (une infirmière) autorisé(e) (qui ne participent pas à l'événement). Ils doivent être disponibles et équipés en tout temps pour réagir à toute situation d'urgence en piste.
- 6.3.2 On peut remplacer l'infirmier (ou l'infirmière) par un deuxième médecin ou, là où la réglementation provinciale le permet, un ambulancier paramédical ou un technicien ambulancier paramédical ayant suivi de la formation en maintien de la vie et disposant de l'équipement nécessaire.
- 6.3.3 Il doit y avoir une ambulance dotée de l'équipement nécessaire au maintien de la vie, homologuée par le gouvernement provincial en vue d'être utilisée comme ambulance, ainsi que des préposés possédant une licence provinciale.
- 6.3.4 Il doit y avoir au moins un extincteur à poudre chimique de 10 livres par tranche de 15 mètres dans la ligne des puits.

6.4. Licence de circuit

Un permis d'organisation peut seulement être délivré si le circuit à utiliser détient une licence de circuit délivrée par l'ASN Canada, une région affiliée à l'ASN-Canada ou la FIA, ou, dans le cas de compétitions organisées à l'extérieur du Canada, une licence de circuit délivrée par l'ASN de ce pays ou son représentant désigné.

La licence du circuit doit être affichée au contrôle des courses.

6.5. Exigences en matière d'assurance

L'ASN Canada exige que tous les événements détiennent une assurance couvrant la responsabilité et les accidents impliquant les participants. La couverture et le montant de cette assurance sont établis par l'ASN Canada.

Voici les exigences minimales en lien avec l'assurance pour tout événement où des courses sanctionnées par l'ASN Canada sont au programme :

Catégorie	Couverture minimale
Responsabilité envers les spectateurs	5 000 000 \$
Responsabilité légale des participants	5 000 000 \$

6.6. Report/annulation

- 6.6.1 Une fois que le permis d'organisation a été délivré, une compétition ne doit pas être reportée, abandonnée ou annulée avant son départ prévu, sauf si l'ASN Canada en donne l'ordre pour des raisons de sécurité ou de force majeure.
- 6.6.2 Si un événement entier est annulé avant qu'il ne commence, l'organisateur doit fournir un effort raisonnable pour en informer tous les engagés, mais ni l'organisateur, le promoteur de la série ou l'ASN Canada n'accepteront la responsabilité en lien avec tout ce qui peut découler de l'annulation. Les frais d'inscription seront remboursés à ceux et à celles qui n'ont aucune occasion d'utiliser le circuit.

6.7. Accréditations des officiels

- 6.7.1 Les organisateurs doivent reconnaître les officiels des séries et leurs assistants, les véhicules et l'équipement, les observateurs de la compétition à raison d'un par poste de drapeau désigné et fournir les lettres de créance et les laissez-passer nécessaires à l'exercice de leurs fonctions.
- 6.7.2 Les organisateurs doivent s'assurer que les officiels des séries puissent accéder au centre de contrôle de course lorsque la série est en activité.

6.8. Accréditations pour les promoteurs de série

Les organisateurs, comme condition à l'octroi d'un permis d'organisation, doivent reconnaître les représentants des promoteurs de la série et les représentants de leurs fournisseurs et fournir les accréditations et les laissez-passer nécessaires pour un nombre raisonnable de membres du personnel et d'équipements aux fins de l'administration de leur série.

6.9. Avis en lien avec les documents officiels

Tous les règlements supplémentaires, tous les programmes, les formulaires d'inscription et les résultats concernant toute compétition de l'ASN Canada doivent porter, bien en évidence, le logo de l'ASN Canada et la mention « Sanctionnée par l'ASN Canada ».

7. RÈGLEMENTS DES COMPÉTITIONS

7.1. Directeur d'épreuve d'une série

- 7.1.1 Le directeur d'épreuve sera responsable de la conduite générale de tous les aspects sportifs des compétitions des séries de l'ASN Canada lors d'un événement et de s'assurer de la conformité avec toutes les dispositions de ces règlements et des règlements supplémentaires pertinents de la série et de l'événement et, en outre, il devra :
- a. Avoir le contrôle de toutes les sessions en piste incluant les essais, les qualifications et les courses, le respect de l'horaire et, si nécessaire, proposer des changements au(x) commissaire(s);

- b. Avoir le pouvoir d'interrompre les séances d'entraînement, de qualifications ou de course s'ils estiment qu'il n'est plus sécuritaire de continuer;
 - c. Veiller à ce que les procédures de départ et de reprise de course soient respectées;
 - d. Contrôler l'utilisation du drapeau jaune en bordure du circuit et de la voiture de sécurité (arrêt de la course);
 - e. Signaler au(x) commissaire(s) toute infraction présumée au règlement;
 - f. Remplacer un officiel se trouvant dans l'incapacité d'exercer ses fonctions;
 - g. Assigner certaines responsabilités et autorités à d'autres officiels;
 - h. S'il n'y a pas de commissaires de la série, le directeur d'épreuve exercera également les fonctions et les pouvoirs dévolus aux commissaires.
- 7.1.2 Pour les séries sanctionnées au niveau régional, le rôle, les fonctions et les autorités du directeur d'épreuve, à l'exception de 7.1.1h, seront délégués au directeur de course.

7.2 Commissaire(s)

- 7.2.1 Le(s) commissaire(s) aura(ont) l'autorité suprême pour l'application du présent règlement et des règlements complémentaires pertinents de la série et de l'événement et, dans le cadre de ses(leurs) fonctions, il(s) :
- a. peut(vent) empêcher un pilote ou une voiture inéligible de participer;
 - b. peut(vent) interdire à tout pilote ou voiture considéré comme dangereux de participer à la compétition;
 - c. peut(vent) exclure de la compétition tout participant, pilote, membre d'une équipe ou officiel de la série trouvé coupable de mauvaise conduite, de pratique déloyale ou qui refuse d'obéir à l'ordre d'un officiel de la course;
 - d. peut(vent) autoriser un changement de pilote ou de voiture;
 - e. peut(vent) autoriser un changement de programme lorsqu'un tel changement compromet une série;
 - f. peut(vent) autoriser la modification de la composition ou le regroupement des séries;
 - g. peut(vent) autoriser la modification des procédures de départ de la course et/ou de la ligne d'arrivée;
 - h. peut(vent) autoriser des modifications au programme pour des raisons de force majeure ou de sécurité, y compris le report, l'abandon ou l'arrêt d'une compétition;
 - i. peut(vent) autoriser des modifications au Règlements complémentaires;
 - j. peut(vent) demander la modification des résultats d'une compétition pour tenir compte d'une pénalité de temps ou de distance ou de l'exclusion d'un concurrent;
 - k. Peut(vent) appliquer des pénalités en cas d'infraction au présent règlement, au règlement de la série et au règlement particulier de l'épreuve, y compris la suspension de toute pénalité imposée;
 - l. Peut(vent) déclarer les classements et les résultats définitifs après l'achèvement de toutes les vérifications techniques et l'expiration du délai de réclamation;
 - m. Peut(vent) ordonner que des contrôles techniques soient effectués;

- n. Peut(vent) exiger que des tests d'alcoolémie soient effectués, à la demande d'ASN Canada ou de sa propre initiative;
 - o. Peut(vent) interdire la participation de tout compétiteur ou participant soupçonné d'utiliser tout narcotique ou substance illégale, tel que défini par la loi, ou l'utilisation inappropriée d'une substance légale;
 - p. peut(vent) appliquer les pénalités nécessaires à la suite d'un protêt, d'un appel ou d'une audience disciplinaire;
 - q. Peut(vent) suspendre tout ou partie d'une pénalité imposée;
 - r. Peut(vent) ordonner le retrait et/ou l'expulsion d'une personne de toutes ou d'une partie des zones réservées d'une manifestation et/ou refuser à une personne tout accès ultérieur à ces zones, à la demande de l'organisme de sanction ou de sa propre initiative;
 - s. Si nécessaire, pourra(ont) envoyer un rapport de clôture à l'organisme de sanction, en particulier les résultats de la compétition ainsi que les détails de toutes les protestations déposées et les disqualifications qu'ils ont pu faire incluant leurs recommandations pour toute décision qui pourrait être prise pour une suspension ou une exclusion.
- 7.2.2 Le(s) commissaire(s) peut(vent) utiliser tout système vidéo ou technologique afin de l'(les) aider à prendre une décision.

7.3 Directeur de course

- 7.3.1 Le directeur de course doit :
- a. diriger l'épreuve conformément aux règlements applicables et en collaboration avec le directeur d'épreuve/le(s) commissaire(s);
 - b. d'une manière générale, maintenir l'ordre en coopération avec les autorités civiles chargées de la sécurité publique;
 - c. s'assurer que tous les officiels sont à leur poste;
 - d. veiller à ce que tous les fonctionnaires reçoivent les informations nécessaires à l'exercice de leurs fonctions;
 - e. mettre en œuvre les opérations avec les officiels et les ressources locales, soit en tant qu'officiel en chef, soit sous la direction du directeur d'épreuve de la série;
 - f. recevoir les rapports des officiels et, le cas échéant, les transmettre au(x) directeur(s) d'épreuve/ commissaire(s).
- 7.3.2 Le directeur de course peut déléguer des tâches à un ou plusieurs directeurs de course adjoint.

7.4 Chef inspection technique

- 7.4.1. L'inspecteur technique en chef peut être désigné par une série ou pour une épreuve. Seuls les inspecteurs techniques de la série seront responsables de l'inspection des inscriptions de la série.
- 7.4.2. L'inspecteur technique en chef dirigera l'inspection de tous les véhicules de compétition. Ils doivent assurer l'inspection de l'équipement de sécurité et l'inspection de l'admissibilité de toutes les voitures avant la première séance de piste et à tout autre moment ultérieur.
- 7.4.3. Ils doivent rapporter les résultats des inspections d'avant-course, et de toute inspection ultérieure, uniquement au directeur d'épreuve ou au directeur de course.

- 7.4.4. Ils doivent inspecter toute voiture endommagée pendant les séances de piste et déterminer si le véhicule est sûr ou s'il est réparé en toute sécurité.

7.5 Starter en chef

- 7.5.1. Le directeur d'épreuve est habilité à superviser le départ de toutes les courses de la série et peut désigner une personne pour aider le starter de l'épreuve à exécuter correctement les départs des courses de la série et les éventuelles reprises.
- 7.5.2. Tous les pilotes en compétition sont sous les ordres du starter à partir du moment où les voitures sont placées en position sur la grille de départ et jusqu'à ce que la compétition soit terminée et que les voitures en compétition aient quitté la piste de course balisée.

7.6 Commissaire de course en chef

7.6.1 Le Commissaire de course en chef :

- a. est responsable du recrutement, de la formation et de la dotation en personnel de tous les postes de commissaires et de signalisation utilisés sur la piste;
- b. est en liaison directe avec le directeur de course pour toutes les questions relatives aux commissaires, y compris pour s'assurer que tous les rapports sont fournis au directeur de course;
- c. est chargé d'informer tous les signaleurs de leurs tâches, rôles et responsabilités avant et pendant l'événement;
- d. est responsable de sa propre sécurité et de son bien-être ainsi que de ceux de ses collègues à tout moment;
- e. prend les dispositions nécessaires pour fournir l'équipement requis à chaque poste;
- f. signe les carnets de bord des travailleurs et recommande les promotions.

7.7 Chef Commissaire préposé à la voie des stands

7.7.1 Chef Commissaire préposé à la voie des stands

- a. est responsable du recrutement, de la formation et de la dotation en personnel de la voie des stands, y compris toute zone spécifique telle que le box des pénalités ou l'entrée et la sortie des stands;
- b. rend compte au directeur de course de toutes les questions relatives à la voie des stands, y compris les problèmes de sécurité et les infractions aux règles;
- c. est chargé d'informer tous les commissaires préposés à la voie des stands de leurs tâches, de leur rôle et de leurs responsabilités avant et pendant l'épreuve;
- d. est responsable de sa propre sécurité et de son bien-être ainsi que de ceux de ses collègues des stands;
- e. organise la mise à disposition de l'équipement nécessaire, y compris les appareils de mesure de la vitesse dans la voie des stands;
- f. signe les carnets de bord des travailleurs et recommande les promotions.

7.8 Médecin-chef

7.8.1. Le médecin-chef

- a. est un médecin qualifié;
- b. doit être de garde pendant toute la durée de l'épreuve;
- c. travaille en collaboration avec le directeur d'épreuve / directeur de course pour coordonner les interventions médicales d'urgence;
- d. est responsable de l'organisation et de l'administration des services médicaux et de l'équipement lors d'une manifestation;
- e. revoit le plan d'urgence de la manifestation;
- f. est responsable du recrutement d'un personnel médical dûment formé et qualifié;
- g. doit connaître le système d'enquête sur les décès dans la province où se déroule l'événement.

7.9. Chef du Chronométrage et classification

- 7.9.1. Le chef du chronométrage et classification ou le chef chronométrateur :
- a. peut être nommé par une série, ou pour l'événement;
 - b. gère le système de chronométrage, les processus et les dossiers;
 - c. doit s'assurer que des mesures d'urgence sont en place pour couvrir la perte potentielle des systèmes de chronométrage primaires;
 - d. préparer les feuilles de grilles et les résultats conformément aux règlements appropriés;
 - e. met en œuvre les décisions du directeur d'épreuve, du (des) commissaire(s) ou du directeur de course, lorsqu'elles sont pertinentes pour les résultats;
 - f. est responsable du recrutement, de la formation et de la dotation en personnel des autres chronométrateurs.

7.10 Juges de fait

- 7.10.1. Les juges de fait peuvent être désignés par le directeur d'épreuve ou le directeur de course.
- 7.10.2. Les juges de départ doivent signaler au directeur de course ou au directeur de course tout faux départ immédiatement après qu'il s'est produit.
- 7.10.3. Les juges d'arrivée déclarent l'ordre dans lequel les voitures franchissent la ligne d'arrivée.
- 7.10.4. Une protestation ne peut pas être faite contre une décision d'un juge, cependant une erreur d'un juge peut être corrigée par ce juge avec l'accord du (des) commissaire(s).

7.11 Observateurs de la compétition

- 7.11.1. Les observateurs peuvent occuper des postes autour de la piste qui leur sont assignés par le directeur d'épreuve ou le directeur de course afin de rapporter les incidents qui se produisent sur la section de la piste observée.
- 7.11.2. Les commissaires préposés aux drapeaux peuvent également être désignés comme observateurs.

8. RÈGLEMENT SUPPLÉMENTAIRE DE L'ÉVÉNEMENT

8.1. Contenu du règlement

- 8.1.1 L'organisateur d'un événement doit rédiger et publier un règlement supplémentaire de l'événement qui ne doit pas nécessairement répéter les dispositions du présent Règlement ou de celui d'une série dont une course est organisée. Cependant, ce règlement supplémentaire ne doit en aucun cas contredire les dispositions du présent Règlement ou de celui d'une série.
- 8.1.2 Une fois approuvé, le règlement supplémentaire d'un événement ne peut pas être modifié avant le début d'un événement sans l'approbation des organismes de sanction. Après le début d'un événement, des modifications peuvent seulement être apportées avec l'approbation du commissaire en chef de la série.
- 8.1.3 Le règlement supplémentaire de la série doit inclure :
- a. le nom, l'endroit et les dates de la ou des compétitions proposées;
 - b. le nom, l'adresse et le numéro de téléphone des promoteurs et/ou organisateurs;
 - c. une annonce accompagnée l'organisme de sanction et de la mention Sanctionnée par « l'organisme de sanction »;
 - d. une description complète de la compétition proposée, y compris la longueur et le sens du circuit, ainsi que les catégories de voitures admissibles;
 - e. les noms des officiels de l'événement;
 - f. un résumé de la couverture d'assurance;
 - g. les dates et les heures de l'horaire des activités;
 - h. les dates de l'ouverture et de la clôture des inscriptions, la façon de s'inscrire et la pénalité pour toute inscription tardive, le cas échéant, ainsi que les conditions selon lesquelles une inscription peut être refusée;
 - i. le montant des frais d'inscription, les laissez-passer fournis et le coût des laissez-passer additionnels pour les engagés;
 - j. les heures et les dates fixées pour l'inscription du personnel et l'inspection technique des voitures de course;
 - k. l'emplacement du « Tableau d'affichage officiel ».

8.2. Âge minimum pour participer

- 8.2.1 Sauf les pilotes inscrits à une série de l'ASN Canada, aucune personne qui ne détient pas une pièce d'identité autorisée fournie par l'organisateur ni aucune personne de moins de 16 ans ne peut accéder à la zone des puits ou à tout autre secteur qui offre moins de protection que celle donnée au grand public.
- 8.2.2 Membres d'écurie au travail – au moins 16 ans.
- 8.2.3 Tout concurrent, membre d'équipage ou officiel n'ayant pas atteint l'âge de la majorité dans la province où il réside doit soumettre une renonciation au consentement parental dûment remplie.

8.3. Essais non autorisés

Au cours d'une compétition, l'organisateur n'autorisera pas un pilote ou une voiture de la série, ni le pilote ou la voiture à participer à l'utilisation d'une piste de course balisée à tout moment autre que pendant les sessions de piste prévues pour la compétition à laquelle il participe. La seule exception sera pour des raisons de sécurité spécifiques et seulement avec l'approbation du directeur d'épreuve et du directeur de course.

8.4. Nombre de concurrents au départ

- 8.4.1 Le nombre maximum de voitures pouvant se trouver en même temps sur le parcours est de 16 par kilomètre, arrondi à l'unité supérieure.
- 8.4.2 Ce nombre peut être ajusté pour des raisons de sécurité par ASN Canada, l'organisme de sanction ou la série.

8.4.3. Une piste de course est mesurée le long de la ligne centrale de la piste marquée.

8.5 Renseignements sur les concurrents

Le directeur de la série doit, à temps pour que l'organisateur puisse fournir les formulaires d'inscription, remettre à l'organisateur une liste des engagés, des pilotes et des voitures, indiquant le nom complet, la résidence, le nom des principaux commanditaires et le type de voiture de chaque pilote, ainsi que le numéro que porteront les véhicules inscrits à la compétition.

8.6 Formulaire d'inscription des concurrents

Le formulaire d'inscription doit comprendre ce qui suit :

- a. de l'espace pour saisir le nom complet et l'adresse de l'engagé, du ou des pilotes et des membres d'écurie, ainsi que le nom et le numéro de téléphone des personnes à prévenir en cas d'urgence;
- b. de l'espace pour la signature de l'engagé et du ou des pilotes;
- c. l'énoncé suivant : « Si un engagé, pilote ou membre d'écurie n'a pas encore atteint l'âge de la majorité légale, ce formulaire doit être contresigné par le parent ou le tuteur légal approprié. »;
- d. une indemnisation et/ou une déclaration, comme prescrite à l'article 8.7, et signée par une personne qui n'a pas atteint l'âge de la majorité doit être contresignée par le parent ou le tuteur légal de cette personne, dont le nom et l'adresse complets doivent aussi être indiqués. Il faut prévoir de l'espace à cette fin.

8.7 Indemnisations requises

8.7.1 Toutes les polices d'assurance, y compris celle de l'ASN Canada, exigent qu'une renonciation soit signée, selon la forme spécifiée par l'ASN Canada, par toute personne qui participe à un événement ou à qui l'on permet d'accéder à des zones auxquelles le grand public et/ou les spectateurs payants n'ont généralement pas accès.

Seuls les formulaires de dérogation de l'ASN ou ceux spécifiés par un autre assureur sont autorisés. L'organisateur peut imprimer ses propres copies de la dérogation téléchargée. Les formulaires de dérogation signés doivent être conservés en lieu sûr par l'organisateur pendant une période minimale de 2 ans, et ils doivent être fournis à l'ASN Canada sur demande.

8.7.2 Chaque engagé doit signer la déclaration ci-dessous avant de pouvoir prendre part à n'importe quelle compétition. Cette déclaration doit être incluse dans le formulaire d'inscription de l'événement.

« J'ai lu le Règlement de l'ASN Canada, le règlement de la série et le règlement supplémentaire de l'événement, je me suis familiarisé(e) avec ces derniers et j'accepte de les respecter et d'être contraint(e) par ces derniers.

J'accepte aussi de m'assurer que le pilote que j'ai nommé, tous les membres d'écurie et tous les invités se soient également familiarisés avec tous les règlements et qu'ils acceptent de les respecter et d'être contraints par ces derniers. »

« En signant ce formulaire d'inscription et cet accord, et en contrepartie du droit de s'inscrire et de participer à l'événement, l'engagé accepte de participer à l'événement et il en accepte tous les risques. De plus, l'engagé accepte que l'engagé, le pilote, tous les membres d'écurie et tous les invités doivent signer un formulaire de décharge avant d'être admis sur les lieux de l'événement. »

8.7.3 L'indemnisation et/ou la déclaration prescrite à l'article 8.7 qui est signée par une personne qui n'a pas atteint l'âge de la majorité doit être contresignée par le parent ou le tuteur légal de cette personne, dont le nom et l'adresse complets doivent aussi être indiqués. Il faut prévoir de l'espace à cette fin sur le formulaire d'inscription ou un formulaire distinct.

8.7.4 En reconnaissance de la compétence provinciale, on reconnaît par les présentes dans ce Règlement que les indemnisations, les déclarations et les engagements prescrits à l'article 8.7 peuvent être assujettis aux lois et règlements des différentes provinces du Canada. Par conséquent, les organisateurs peuvent modifier le libellé, mais non le principe des indemnisations, déclarations et engagements. L'ASN Canada doit approuver par écrit et à l'avance toute modification de ces formulaires.

8.8 Refus d'une inscription

L'organisateur ne doit pas refuser l'inscription d'un concurrent inscrit à une série sans l'accord préalable du directeur de la série.

Si une inscription, ou une inscription tardive, pour n'importe quelle compétition est refusée en vertu du présent Règlement, un avis de ce refus doit être transmis au directeur de la série ainsi qu'à l'engagé par courriel ou par messenger, à l'adresse indiquée sur le formulaire d'inscription, et ce, dès que possible.

Un directeur de série n'a pas à préciser le motif d'un refus d'une inscription. Un tel refus est final et ne peut pas faire l'objet d'un protêt.

8.9. Falsification d'une inscription

Une inscription contenant de l'information fausse ou inexacte est nulle et non avenue. On peut alors estimer que l'engagé n'a pas respecté le présent Règlement et les frais d'inscription ne seront pas remboursés.

8.10. Acceptation conditionnelle d'une inscription

8.10.1 Le règlement supplémentaire d'un événement peut prévoir l'acceptation conditionnelle d'une inscription, pourvu que l'ASN Canada a approuvé ces conditions à l'avance et par écrit avant que l'engagé n'en soit informé.

Une telle acceptation conditionnelle doit être transmise à l'engagé à l'adresse indiquée sur le formulaire d'inscription et au directeur de la série, par courriel, par messenger, au plus tard le lendemain de la clôture des inscriptions.

8.10.2 Si le nombre d'inscriptions reçues dépasse le nombre maximal de concurrents prévu dans le règlement de la série ou le règlement supplémentaire de l'événement, l'organisateur doit en informer le directeur de la série et ce dernier sélectionnera les concurrents acceptés.

8.11. État d'une inscription acceptée

Une inscription faite et acceptée conformément au présent Règlement et à tout règlement de série ou règlement supplémentaire d'événement est un contrat conclu entre un concurrent et les organisateurs, en vertu duquel le concurrent accepte de participer à la compétition, sauf empêchement en cas de force majeure.

8.12. Retrait d'une inscription

Sauf indication contraire dans le règlement de la série, une inscription peut être retirée sans pénalité si un avis écrit est reçu par l'organisateur (lettre envoyée par courriel, ou messenger) au moins 72 heures avant la date d'échéance des inscriptions prévue dans le règlement supplémentaire de l'événement. Dans un tel cas, l'organisateur doit rembourser intégralement les frais d'inscription.

Les frais d'inscription ne sont pas remboursés à un engagé ou à un pilote dont l'inscription a été acceptée en vue d'une compétition et qui se retire d'une autre façon que celle indiquée ci-dessus ou qui ne participe pas à la compétition.

8.13. Inscription/utilisation d'une voiture de rechange

8.13.1 On peut inscrire une voiture de rechange pour une compétition, pourvu que l'on respecte toutes les exigences contenues dans le présent Règlement, le règlement de la série et le règlement supplémentaire de l'événement.

- 8.13.2 On peut autoriser l'inscription tardive d'une voiture de rechange si cette dernière n'avait pas été inscrite avant la clôture des inscriptions.
- 8.13.3 Un pilote peut utiliser une voiture de rechange dans les essais et les qualifications, à condition que le directeur d'épreuve et les responsables du chronométrage et du pointage en soient informés à l'avance.
- 8.13.4 Un pilote peut changer de voiture pendant une séance d'essais libres.
- 8.13.5 Un pilote ne peut pas changer de voiture pendant une séance de qualification.
- 8.13.6 Un pilote qui s'est qualifié au volant de plus d'une voiture doit, dans les 30 minutes de la fin de la dernière séance de qualification, informer le directeur d'épreuve de la voiture qui sera utilisée dans la course et le directeur d'épreuve fera ajuster la grille de départ en conséquence.
- Si le directeur d'épreuve n'est pas informé de cette situation, on attribue une place sur la grille de départ à la voiture ayant réalisé le meilleur temps. Cette attribution est faite par le directeur d'épreuve et elle ne peut pas faire l'objet d'un protêt;
 - Les points de qualifications seront attribués en fonction de la place sur la grille de départ de la voiture choisie.
- 8.13.7 Si une série utilise une grille de départ inversée, seul le meilleur temps réalisé en qualification par un pilote, quelle que soit la voiture utilisée, servira à déterminer la position de départ sur la grille inversée.
- 8.13.8 Sauf indication contraire dans le règlement de la série, si la voiture sélectionnée par un pilote ne peut pas, pour une raison ou une autre, prendre sa place sur la prégrille de départ, on permettra au pilote de prendre la voiture de rechange. Cela s'applique jusqu'au moment où les voitures quittent la prégrille de départ. La voiture sera placée à la fin de la grille.
- 8.13.9 Aucune voiture ne peut être conduite par plus d'un pilote, sauf dans le cas des courses d'endurance.

8.14 Équipement de fausse grille

L'équipement indiqué ci-dessous doit être fourni aux officiels de la fausse grille d'une compétition de série :

- un moyen de communication direct avec le directeur de course ou le directeur d'épreuve;
- une façon d'émettre un signal sonore pouvant être entendu sur la grille de départ;
- un ensemble de tableaux d'information blancs, mesurant 2 pi x 3 pi, sur lesquels on peut lire, en grosses lettres noires :
 - « 5 MINUTES »
 - « 2 MINUTES »
 - « 1 MINUTE »

Si une grille réelle est utilisée, le même équipement doit être disponible.

- Un extincteur 10BC.

8.15. Équipement du starter

Le matériel suivant doit être mis à la disposition du starter en chef pour les compétitions de la série :

- Communication vocale directe avec le directeur de course;
- Un jeu complet de drapeaux de signalisation conformément au présent règlement;
- Un grand tableau de signalisation à bascule pour afficher les numéros des voitures de course en même temps que les signaux des drapeaux spécifiques;

- d. Si nécessaire, un jeu de feux de départ pour les courses à départ arrêté, installé conformément au présent règlement;
- e. Un ensemble de panneaux d'information blancs de 2 pieds sur 3 pieds avec le texte suivant en grosses lettres noires :
 - « TOUS »
 - « DERNIER TOUR »
 - « FEUX ALLUMÉS »
 - « DÉPART RETARDÉ »

8.16. Drapeaux et signaux

- 8.16.1 Seuls les drapeaux précisés dans le présent Règlement doivent être utilisés lors d'une compétition de série. Aucun autre drapeau de signalisation utilisé localement ne peut servir pendant une compétition de série.
- 8.16.2 Le starter doit présenter au meneur de la course le tableau « Dernier tour » (ou autre indicateur documenté dans le règlement de la série ou le règlement particulier de l'événement) pour indiquer au pilote qu'il a entamé le dernier tour et ce tableau doit aussi être présenté à tous les autres pilotes qui le suivent pendant ce tour.

8.17. Chronométrage, pointage, résultats

- 8.17.1 Pour toutes les courses, le chronométrage et le pointage ne doivent pas commencer avant que le signal du départ soit donné par le starter.
- 8.17.2 Le commissaire au chronométrage et pointage en chef est responsable du chronométrage et du pointage exacts de l'événement, ainsi que de la publication en temps voulu de ces données. Au minimum, l'organisateur doit fournir au(x) commissaire(s) les renseignements suivants :
 - l'heure de départ et de fin de chaque séance de série en piste;
 - le temps chronométré pour chaque voiture à chaque tour, avec une exactitude d'un millième de seconde, pendant chaque séance de qualification et chaque course. Ces temps doivent être publiés dans les 30 minutes suivant la fin de chaque séance.
 - un graphique tour par tour et les résultats de toutes les courses publiés dans les 30 minutes suivant la fin d'une course.
- 8.17.3 Le chef du chronométrage et du pointage doit soumettre à l'approbation du(des) commissaire(s) les résultats provisoires d'une course avant de publier les résultats sur le tableau d'information officiel. Les résultats ne sont ni officiels ni finaux jusqu'à ce qu'ils soient approuvés et signés par le(s) commissaire(s).
- 8.17.4 En cas de panne d'un mécanisme de chronométrage, le(s) commissaire(s) doit(vent) choisir la méthode selon laquelle les voitures sont classées. Cette décision ne peut pas faire l'objet d'un protêt ou d'un appel.
- 8.17.5 Dans le cas des événements organisés sur circuit ovale, les dispositions du présent Règlement peuvent être modifiées par le directeur d'épreuve en consultation avec le directeur de la série.

8.18. Longueur de la course

Seul(s) le(s) commissaire(s) peut(vent) modifier la longueur de la course prévue.

8.19. Gagnant de la course

- 8.19.1 Le starter montrera un panneau « dernier tour » au moment approprié.
- 8.19.2 Lorsque l'on présente le drapeau À DAMIERS, cela signifie que la course est terminée.

- 8.19.2 Le gagnant de la compétition sera le concurrent qui parcourt la distance prévue d'une course le plus rapidement ou qui a parcouru la plus grande distance dans la durée prévue d'une course, et on lui présente alors le drapeau À DAMIERS.
- 8.19.4 Normalement, le drapeau À DAMIERS doit être présenté d'abord au gagnant qui a parcouru la distance ou terminé la durée prévue de la course, puis à tous les autres pilotes qui terminent la course, et ce, à mesure qu'ils franchissent la ligne d'arrivée. La position des voitures sur la grille de départ n'est pas prise en compte.
- 8.19.5 Si le leader n'est pas en course à l'arrivée de la course, le drapeau À DAMIERS sera présenté au concurrent suivant le plus rapide.
- 8.19.6 Si le drapeau À DAMIERS est montré avant la distance ou le temps de la course prévu, on considère que le nombre de tours ou le temps officiel est celui qui correspond au moment où le drapeau À DAMIERS est présenté aux pilotes.
- 8.19.7 Si le drapeau À DAMIERS est présenté après la distance ou le temps prévu de la course, on ne comptera que le nombre de tours ou le temps prévu, et on ne tiendra pas compte des tours supplémentaires.

8.20. Égalités

- 8.20.1 Au cas où deux ou plusieurs voitures franchiraient la ligne d'arrivée au même moment, sans qu'une partie perceptible de la voiture ne soit en avance sur les autres, on doit déclarer une égalité et les concurrents partagent également la position visée à l'arrivée.
- 8.20.2 La position officielle des concurrents finissant à égalité doit être indiquée de la même manière dans les résultats et la position suivante ne doit pas être accordée. On accordera à chacun des concurrents qui finissent à égalité la moyenne des points au championnat prévus pour les deux positions obtenues à l'arrivée.

8.21. Pilotes finissant au classement général

- 8.21.1 Afin d'être classée comme ayant terminé une course, une voiture doit avoir parcouru au moins la moitié des tours terminés par le gagnant de la course arrondi à la baisse. Seuls les tours terminés au moment de la présentation du drapeau À DAMIERS ou à la fin de la course seront comptés.
- 8.21.2 Les positions à la fin de la course seront déterminées en fonction du nombre de tours terminés, qu'une voiture roule ou non lors de la présentation du drapeau À DAMIERS.
- 8.21.3 Les voitures qui parcourent le même nombre de tours seront classées en fonction du temps mis à parcourir ces tours. Les voitures qui roulent en piste au moment où le drapeau À DAMIERS est présenté doivent passer le drapeau À DAMIERS par leurs propres moyens dans les cinq minutes suivant la présentation du drapeau À DAMIERS au gagnant pour que l'on compte ce tour.
- 8.21.4 On considère que les voitures à qui l'on présente le drapeau VERT (ou le feu VERT) au départ et qui n'arrivent pas à finir le premier tour de la course et tout autre tour qui suit n'ont pas terminé, et elles reçoivent la désignation « DNF » dans les résultats officiels.
- 8.21.5 Les pilotes à qui l'on a présenté le drapeau À DAMIERS doivent ralentir et quitter la piste pour revenir aux puits, et ce, sans traverser de nouveau la ligne d'arrivée, sauf directive contraire des officiels de la course. Le fait de traverser la ligne d'arrivée sans autorisation entraîne une amende d'au moins 100 \$ qui ne peut faire l'objet d'un protêt ou d'un appel.

8.22. Pilotes finissant dans leur classe (course d'endurance)

- 8.22.1 Pour qu'un concurrent soit classé à l'arrivée et marque des points dans une course qui compte plus d'une classe, il doit terminer au moins cinquante pour cent des tours complétés par le gagnant de cette classe.

Lorsque l'on calcule le nombre de tours nécessaire pour avoir terminé une course, les tours calculés sont arrondis au tour complet suivant.

- 8.22.2 Les voitures qui parcourent le même nombre de tours seront classées selon le temps global pris pour terminer les tours achevés.
- 8.22.3 Les voitures qui roulent en piste au moment où le drapeau À DAMIERS est présenté au gagnant doivent passer le drapeau À DAMIERS par leurs propres moyens dans les cinq minutes suivant la présentation du drapeau À DAMIERS au gagnant pour que l'on compte ce tour.
- 8.22.4 Les voitures qui se trouvent dans les puits ne peuvent pas quitter les puits après que le drapeau À DAMIERS ait été présenté au gagnant. Les voitures qui quittent les puits après que le drapeau À DAMIERS ait été présenté au gagnant sont sujettes à l'exclusion de la course.

8.23. Franchissement de la ligne de départ/arrivée

- 8.23.1 Une voiture traverse la ligne d'arrivée au moment où n'importe quelle partie de la voiture intercepte pour la première fois le plan vertical de la ligne d'arrivée.

8.24. Balances de pesée

- 8.24.1 L'organisateur doit fournir des balances certifiées capables de peser avec précision le véhicule de compétition le plus lourd prévu, complet, et de peser une voiture en une seule fois.

Ces balances doivent être les balances officielles de l'événement et les seules qui seront utilisées. Elles doivent être prêtes à utiliser dans une zone réservée aux inspections techniques, au début de la période prévue pour ces inspections, et elles doivent rester disponibles jusqu'à la fin de l'événement.
- 8.24.2 Les seuls poids des voitures qui peuvent être utilisés à des fins officielles sont ceux consignés par les commissaires techniques de la série.

8.25. Niveau de bruit des voitures de course

- 8.25.1 Lorsque le règlement supplémentaire de l'événement exige que l'organisateur limite le bruit, l'organisateur est le seul responsable devant déterminer le niveau de bruit émis par les voitures de la série.
- 8.25.2 Lorsque le règlement de la série exige l'installation de dispositifs de réduction de bruit dans le système d'échappement des voitures de la série, les concurrents doivent installer et entretenir les dispositifs, et s'assurer qu'ils fonctionnent pendant toute la durée de la compétition.

9. DÉROULEMENT DES ÉVÉNEMENTS DE COURSE

9.1 Instructions aux concurrents

- 9.1.1 Des instructions aux concurrents peuvent être diffusées par l'organisateur, à condition que ces instructions soient approuvées au préalable par le directeur d'épreuve.
- 9.1.2 Lorsque le directeur d'épreuve organise une séance d'information obligatoire pour les pilotes, on peut prendre les présences à cette séance et les pilotes absents devront payer une amende de 100 \$ qui ne peut pas faire l'objet d'un appel.

Un représentant peut être nommé pour participer à une séance d'information pour les pilotes dans les cas où le pilote ne peut y être en raison de sa participation à une autre course ou d'une session en piste connexe au moment de la séance d'information obligatoire pour les pilotes.

9.2 Qualifications en vue d'une course

- 9.2.1 C'est la combinaison voiture-pilote qui est qualifiée pour une course, sauf dans le cas où plusieurs pilotes sont engagés dans la voiture pour une course d'endurance.
- 9.2.2 Un pilote ne peut pas qualifier une voiture qui sera pilotée par un autre pilote, sauf dans le cas où le format de la course précise qu'il doit y avoir un changement de pilote.

- 9.2.3 Dans le cas où il y a une voiture et deux pilotes, seuls les pilotes nommés pour cette voiture peuvent la conduire dans les séances de qualification. Le temps officiel de qualification sera le meilleur temps enregistré par l'un ou l'autre des pilotes.
- 9.2.4 Si les officiels de la série déterminent qu'une voiture qualifiée n'était pas pilotée par un pilote nommé au moment des qualifications, cette voiture devra prendre le départ à l'arrière de la grille pour la course.
- 9.2.5 Un changement de pilote peut seulement s'effectuer dans la zone officielle des puits. Toute infraction à cette règle entraînera l'exclusion des pilotes de la séance ou de la course. Une telle pénalité ne peut pas faire l'objet d'un protest ou d'un appel.
- 9.2.6 Un pilote peut seulement prendre le départ d'une course au volant d'une voiture de la série dûment inscrite et qui respecte toute la réglementation technique.
- 9.2.7 En cas d'égalité dans les temps de qualification, on tient compte ensuite du deuxième meilleur temps de chaque concurrent et ainsi de suite jusqu'à ce que l'égalité soit brisée.
- 9.2.8 Les pilotes qui ne réussissent pas à enregistrer un temps de qualification peuvent quand même prendre le départ à l'arrière de la grille, mais seulement après avoir reçu une autorisation en ce sens du directeur d'épreuve et si l'on ne dépasse pas ainsi le nombre maximal de concurrents sur la grille.
- 9.2.9 Un pilote ne doit pas conduire la voiture d'un autre pilote lors d'une séance de qualification ou une course sans avoir obtenu l'approbation à l'avance du directeur d'épreuve. Toute infraction à cette règle entraînera l'exclusion des deux pilotes de la séance. Aucun appel n'est autorisé en ce qui a trait aux pénalités imposées à cet égard.

9.3 Positions de départ

- 9.3.1 Sauf indication contraire dans le règlement de la série, les concurrents doivent être placés sur la grille de départ dans l'ordre de leurs temps réalisés aux qualifications.
- 9.3.2 À moins d'indications contraires au permis du circuit, la position de tête sera toujours comme suit :
- lorsque le premier virage après le départ est vers la droite, la position de tête doit être à droite de la grille;
 - lorsque le premier virage après le départ est vers la gauche, la position de tête doit être à gauche de la grille.
- 9.3.3 Une fois que les voitures ont quitté la fausse grille pour se rendre à leur position de départ sur la vraie grille, les positions attribuées doivent être maintenues. Les places libres sur la grille doivent rester libres jusqu'à la présentation du drapeau VERT au début de la course, sauf directive contraire du directeur d'épreuve.
- 9.3.4 Si une voiture ayant quitté la prégrille pour prendre place sur la vraie grille de départ n'est pas en mesure de maintenir sa position, pour n'importe quelle raison, ou de réagir promptement aux instructions du starter, elle doit abandonner sa position de départ lorsqu'on lui en donne l'ordre.
- 9.3.5 Si un pilote sur la vraie grille de départ ne peut pas réagir aux instructions du starter, en tout temps, il doit rester dans sa voiture et tenter de signaler son incapacité à bouger en levant les deux bras en l'air ou, dans le cas d'une voiture à cockpit fermé, en levant un bras par la fenêtre du conducteur, ou par tout autre moyen possible.

9.4 Disposition de la grille de départ

- 9.4.1 La grille pour un départ lancé doit être constituée comme suit :
- deux rangées parallèles;
 - deux largeurs de voiture séparant les rangées parallèles;
 - une longueur de voiture séparant les lignes.
- 9.4.2 La grille pour un départ arrêté doit être constituée comme suit :

- deux rangées parallèles, décalées par lignes avec un décalage minimum égal à une largeur de voiture;
- trois longueurs de voiture séparant les rangées parallèles;
- au moins deux longueurs de voiture séparant les lignes.

9.5 Pilotes considérés comme ayant pris le départ

- 9.5.1 Pour être considéré comme ayant pris le départ, une voiture/un pilote qualifié(e) doit se joindre à la course avant que l'on présente le drapeau À DAMIERS. Les voitures qui ne respectent pas cette exigence obtiendront la classification « DNS ».
- 9.5.2 Les voitures ne peuvent pas entrer en piste une fois que le drapeau À DAMIERS a été présenté. Voir section 8.21.5.
- 9.5.3 Un pilote qui s'est qualifié pour une position de départ, mais qui ne prend pas le départ de la course prévue ne reçoit aucun point en lien avec les qualifications.

9.6 Lancement de la course avec le drapeau VERT

- 9.6.1 Un pilote peut seulement commencer à courir lorsque le starter présente le drapeau VERT (ou le feu VERT).
- 9.6.2 Lors d'un départ lancé, où il peut être impossible à tous les pilotes de voir le drapeau VERT lorsqu'il est agité pour la première fois, le directeur d'épreuve peut ordonner que l'on place un deuxième drapeau VERT pour faire « écho » au drapeau du starter.
- 9.6.3 On considère qu'un pilote qui quitte la formation de la grille et/ou qui dépasse ou tente de dépasser un concurrent avant de voir le drapeau VERT ou le feu VERT a sauté le départ et il s'expose à une pénalité. De telles pénalités ne peuvent pas faire l'objet d'un protêt ou d'un appel.

9.7 Utilisation d'une voiture de sécurité

- 9.7.1 Une voiture de sécurité convenable sera fournie par les organisateurs pour toutes les compétitions de série. Cette voiture et le personnel connexe doivent être disponibles, sur attente, et prêts à intervenir à un endroit désigné en tout temps pendant toutes les séances en pistes d'une série.
- 9.7.2 La voiture de sécurité doit être équipée de ce qui suit :
- une radio permettant des communications à deux sens avec le directeur de course;
 - des gyrophares jaunes sur le toit ou, à défaut, un drapeau JAUNE.
- 9.7.3 Le pilote de la voiture de sécurité doit être approuvé par le directeur de course. Le passager doit être un officiel de course sénior qui connaît bien la course automobile et il doit, lui aussi être approuvé par le directeur de course.
- 9.7.4 La voiture de sécurité ne sera déployée qu'après avoir déclaré le drapeau jaune.
- 9.7.5 Le directeur d'épreuve peut ordonner l'entrée en piste de la voiture de sécurité s'il estime qu'il est nécessaire de faire ralentir et de regrouper les voitures de course pour des raisons de sécurité.
- 9.7.6 La voiture de sécurité, lorsqu'elle en reçoit l'ordre, doit allumer ses gyrophares ou présenter un drapeau JAUNE, et elle doit entrer en piste juste devant la voiture en tête de la course. Si elle ne réussit pas à le faire, on indiquera aux voitures qui suivent de dépasser la voiture de sécurité, une à la fois, jusqu'à ce que la voiture en tête de la course se retrouve juste derrière la voiture de sécurité.
- 9.7.7 Les voitures de course qui suivent la voiture de sécurité ne peuvent pas dépasser cette dernière, sauf indication contraire des officiels de la voiture de sécurité.
- 9.7.8 Toutes les voitures doivent se suivre à la file indienne derrière la voiture de sécurité.
- 9.7.9 La sortie des stands sera fermée lors du passage de la voiture de sécurité et rouvrira après que la dernière voiture en ligne derrière la voiture de sécurité aura passé la sortie des stands.

- 9.7.10. Avant le nouveau départ, la voiture de sécurité doit éteindre ses feux et/ou retirer son drapeau JAUNE, afin d'informer les pilotes de son retrait imminent de la piste. La voiture de sécurité doit alors se retirer de la piste avant le déploiement du drapeau VERT par le starter.
- 9.7.11. Il n'y aura pas de dépassement avant que le starter ne montre le drapeau VERT. Tous les postes de drapeaux doivent baisser leur drapeau jaune, sauf dans les cas où un incident local l'exige.

9.8 Interruption/relance d'une course

9.8.1 Sauf pour des raisons de sécurité, le directeur de course doit consulter le directeur d'épreuve pour déterminer si une course doit être interrompue ou non. Le directeur d'épreuve détermine si une course peut être relancée.

9.8.2 La relance d'une course doit se faire comme suit :

CAS A : Si moins de 2 tours ont été complétés par la voiture en tête de la course, on lance une nouvelle course, comme s'il n'y avait jamais eu de départ et les voitures s'élancent à partir de leurs positions originales sur la grille.

CAS B : Si une course est interrompue avant que l'on ait pu parcourir 30 pour cent de la distance prévue et qu'il est impossible de la relancer, on estime que la course a été annulée, comme si elle n'avait jamais eu lieu. Si la course est remise à plus tard ou à un autre jour, les voitures partiront de leurs positions originales sur la grille.

CAS C : Si l'on a parcouru plus de 30 pour cent, mais moins de 60 pour cent de la distance prévue, on estime que la course n'a pas été terminée. Si la course est remise à plus tard ou à un autre jour, elle doit être relancée avec les voitures à la file indienne, dans l'ordre du dernier tour achevé.

CAS D : Si l'on a parcouru plus de 60 pour cent de la distance prévue, on peut considérer que la course est terminée et les résultats sont fondés sur le dernier tour achevé. Si la course peut être relancée, elle doit l'être avec les voitures à la file indienne, dans l'ordre du dernier tour achevé.

9.9 Effet de l'interruption d'une course

9.9.1 Les frais d'inscription ne sont pas remboursés.

9.9.2 Les points comptant pour la série sont attribués comme suit :

Tours complétés	État	Attribution des points	
		Qualifications	Course
0 à 2 tours	Si annulée	100 %	0 %
2 tours à 30 %	Si annulée	100 %	0 %
31 % à 60 %	Si non terminée	100 %	50 %
61 % à 100 %	Terminée	100 %	100 %

9.9.3 Les prix de la série autre que les points, le cas échéant, seront déterminés par le directeur de la série.

9.10 Report d'une compétition

Le directeur de la série tentera de fixer une nouvelle date pour une course annulée ou incomplète. S'il n'est pas possible de reporter une course incomplète, on considère alors qu'elle a été terminée et les points sont attribués en fonction de l'article 9.10.

Seules les voitures qui roulent ou qui se trouvent dans les puits et sont en mesure de rouler au moment de l'interruption de la course annulée pourront prendre le départ d'une course reportée à une date ultérieure.

La nouvelle course ne comprendra aucune séance de qualification et la grille de départ sera identique à celle de la course annulée.

Il n'y aura aucuns frais d'inscription pour la nouvelle course ou la course relancée.

9.11. Procédure de course en cas de pluie

- 9.11.1. Si le directeur d'épreuve déclare qu'il s'agit d'une « course sous la pluie », toutes les voitures chaussées de pneus secs auront droit à 10 minutes pour changer uniquement les roues sur lesquelles des pneus humides sont déjà montés.

Aucun autre travail ne peut être effectué sur les voitures de production, cependant les voitures à roue découverte peuvent effectuer tous les ajustements de châssis, mais pas les remplacements de composants, qui peuvent être effectués dans la période de 10 minutes.

- 9.11.2. Si le directeur d'épreuve déclare que la course est une « course sur piste mouillée », il est interdit de prendre le départ avec des pneus secs.
- 9.11.3. Lorsque la course commence comme une « course sur sol mouillé », tout changement ultérieur pour d'autres pneus est à la discrétion du pilote.
- 9.11.4. Si une course est lancée sur le sec et qu'il commence à pleuvoir sur tout ou partie du parcours avant d'avoir terminé 60 % de la durée prévue de la course, le directeur d'épreuve est habilité à utiliser les procédures de la section 9.9. Si une course est redémarrée, 15 minutes seront accordées pour changer les roues avec des pneus pluie déjà montés.

9.12 Procédures du Parc fermé

- 9.12.1 À la fin de n'importe quelle séance en piste, le directeur d'épreuve peut choisir des voitures pour les inspecter et les concurrents visés doivent immédiatement conduire les voitures au Parc fermé et les confier au commissaire technique de la série.

- 9.12.2 À la fin d'une course, on estime que toutes les voitures sont en Parc fermé et elles doivent rester exactement dans le même état qu'au moment où elles ont quitté la piste, et ce, jusqu'à ce qu'elles soient libérées par le directeur d'épreuve ou son remplaçant désigné.

Il incombe à l'engagé/au pilote de déterminer si sa voiture a été sélectionnée ou non en vue d'une inspection en se présentant immédiatement au Parc fermé pour que la voiture soit inspectée ou libérée par le commissaire technique en chef de la série ou son remplaçant désigné.

- 9.12.3 Si une voiture n'est pas présentée promptement au Parc fermé lorsqu'on en fait la demande, l'engagé ou le pilote peut être visé par une amende ou être exclu des résultats pour une séance de qualifications ou une course. Une telle pénalité ne peut pas faire l'objet d'un protêt ou d'un appel.
- 9.12.4. Un représentant du concurrent doit assister chaque voiture au Parc fermé pour aider à déplacer la voiture et répondre aux questions. Autrement, personne n'est autorisé à toucher la voiture à l'exception des officiels de la série.
- 9.12.5 En plus du véhicule et de ses composants, le directeur d'épreuve peut ordonner la présence dans le Parc fermé de tout ce qui est monté sur une voiture ou dans celle-ci.
- 9.12.6 L'engagé/le pilote doit assumer tous les coûts le cas échéant, associés au démontage, à l'inspection et au remontage de n'importe quel composant sélectionné en vue d'une vérification de son admissibilité par le commissaire en chef de la série.
- 9.12.7 Une position de qualification ou obtenue à la fin d'une course, et les points ou tout autre prix que l'on attribue à un concurrent sujet à une vérification d'admissibilité seront retenus jusqu'à ce que l'on ait déterminé les résultats de toute inspection à faire.
- 9.12.8 Il incombe à l'engagé/au pilote de s'assurer que la voiture est remise en bon état après son passage au Parc fermé ou après n'importe quelle inspection par les commissaires techniques de la série, les représentants techniques de la série ou le personnel de soutien. Aucun protêt ne sera permis à cet égard.

10 PROCÉDURE À SUIVRE POUR UN DÉPART LANCÉ

La procédure ci-dessous doit être suivie pour toutes les courses d'une série nationale avec départ lancé.

- 10.1.1 Les voitures sont placées sur la grille selon l'ordre de leurs positions de départ.
- 10.1.2 Les courses à départ lancé comporteront un tour de chauffe, mené par la voiture de sécurité. Toutefois, si les circonstances le justifient, un deuxième tour de chauffe peut être ajouté à la discrétion du directeur d'épreuve, à condition que tous les concurrents soient informés de ce changement.
- 10.1.3 Le directeur de course demandera au starter en chef ou au commissaire préposé à la grille en chef d'afficher un tableau d'avertissement de 3 minutes pour le peloton, accompagné d'un avertissement sonore indiquant que les membres d'écurie et les autres personnes doivent immédiatement quitter la zone de la grille.
- 10.1.4 Au signal des 2 minutes, le starter en chef ou le commissaire de grille prendra position devant le peloton de voitures et donnera le signal aux pilotes de faire démarrer leur moteur.
- 10.1.5 Tout pilote incapable de réagir doit l'indiquer immédiatement en levant un bras en dehors de la carrosserie.
- 10.1.6 Lorsqu'il est convaincu que toutes les voitures sont prêtes à partir, le starter en chef ou le commissaire de grille doit indiquer au directeur de course que le peloton est prêt à commencer les tours de chauffe.
- 10.1.7 Le directeur de course donne le signal de départ à la voiture de sécurité. Cette dernière ne doit pas dépasser 80 km/h pendant le tour de chauffe.
- 10.1.8 La voiture de sécurité doit quitter la piste à la fin du premier tour de chauffe, sauf indication contraire.
- 10.1.9 La voiture de course qui part en tête assumera le rôle de meneur du peloton et le fera à une vitesse réduite et constante, conformément aux instructions données par le commissaire en chef de la série ou son représentant désigné.
- 10.1.10 À l'exception du dépassement d'une voiture manifestement en train de ralentir ou arrêtée en raison d'un problème temporaire ou permanent, aucun dépassement pendant les tours de chauffe n'est autorisé pour quelque raison que ce soit.
- 10.1.11 Les pilotes doivent s'approcher de la zone de départ en formation de grille, en maintenant une longueur de voiture derrière la voiture de devant et une largeur de voiture de la voiture d'à côté.
- 10.1.11 Le starter donnera le départ de la course, à condition que la formation des voitures soit acceptable, en agitant soudainement un drapeau VERT de façon continue jusqu'à ce que toutes les voitures aient passé la ligne de départ.
- 10.1.12 Les voitures qui ne peuvent pas prendre le départ des tours de chauffe à la bonne position sur la grille peuvent partir de la ligne des puits après que les voitures ont pris le départ et que toutes les voitures ont passé la sortie des puits, et seulement lorsque l'officiel de la sortie des puits leur fait signe de le faire.

11 DÉPARTS ARRÊTÉS À L'AIDE DE FEUX

La procédure ci-dessous doit être suivie pour toutes les courses d'une série nationale avec départ arrêté à l'aide d'un système de feux.

- 11.1.1 Les courses à départ arrêté comportent un tour de chauffe.
- 11.1.2 Au signal du directeur de course, toutes les voitures seront placées à la position qui leur a été assignée sur la vraie grille.
- 11.1.3 Le directeur de course demandera au starter en chef d'afficher un panneau d'avertissement de 2 minutes, accompagné d'un avertissement sonore.

- 11.1.4 Au signal de 2 minutes, les pilotes doivent faire démarrer leur moteur et tous les membres d'écurie et les autres personnes doivent immédiatement quitter la zone de la grille.
- 11.1.5 Le directeur de la course confie ensuite le contrôle du départ au starter.
- 11.1.6 Le starter, ayant déterminé que toutes les voitures sont en mesure de partir, donne aux pilotes le signal de quitter la zone de la grille pour le tour de chauffe. Aucun dépassement n'est autorisé pendant le tour de chauffe.
- 11.1.7 Normalement, la voiture de sécurité doit quitter la piste à la fin du premier tour de chauffe
- 11.1.8 À la fin du tour de chauffe, les pilotes se rendront prudemment à leur position de départ assignée sur la grille comme indiqué par un membre de l'équipe et s'arrêteront avec le moteur en marche.
- 11.1.9 Le starter en chef s'assurera que toutes les voitures sont prêtes à partir et allumera un feu ROUGE.
- 11.1.10 Dans les 4 à 7 secondes qui suivent l'allumage du feu ROUGE, le starter en chef allumera le feu VERT (en éteignant simultanément le feu rouge) et la course commencera.
- 11.1.11 Tout pilote incapable de réagir lorsque le feu ROUGE s'allume doit le signaler immédiatement en levant un bras en dehors de la carrosserie.
- 11.1.12 Le starter en chef peut maintenir le feu ROUGE allumé et allumer simultanément les feux clignotants JAUNES, annulant ainsi le départ. Dans ce cas, tous les pilotes doivent couper leur moteur.
- 11.1.13 Le starter doit afficher un panneau « Départ retardé ».
- 11.1.14 Lorsque le problème a été résolu, la procédure de départ revient à l'étape C) ci-dessus, ou selon toute autre décision prise par le commissaire en chef de la série en fonction des circonstances.
- 11.1.15 Les voitures qui ne peuvent pas prendre le départ du tour de chauffe à la bonne position sur la grille peuvent partir de la ligne des puits après que les voitures ont pris le départ et que toutes les voitures ont passé la sortie des puits, et seulement lorsque l'officiel de la sortie des puits leur fait signe de le faire.

12 DÉPART ARRÊTÉ À L'AIDE DE DRAPEAUX

Si une course à départ arrêté est lancée avec des drapeaux, le starter utilisera un drapeau ROUGE pour alerter les concurrents et soit un drapeau VERT ou un drapeau national pour lancer la course. Tous les autres aspects du départ seront les mêmes que pour une course lancée avec des feux.

13 SYSTÈMES DE FEUX POUR LE DÉPART

- 13.1.1 Lorsque le promoteur de la série a désigné un départ arrêté et qu'il a l'intention d'utiliser un système d'éclairage pour le départ des courses, le promoteur de la série doit fournir le système d'éclairage suivant qui doit être utilisé pour le départ officiel.
- a. Les feux ont la signification suivante :
 - ROUGE : restez stationnaire, prêt à commencer la course
 - VERT : départ de la course
 - JAUNE clignotant : restez à l'arrêt et coupez le moteur (si celui-ci est allumé après le feu ROUGE, le feu ROUGE doit rester allumé).
 - b. Normalement, le laps de temps entre l'allumage du feu ROUGE et son remplacement par le feu VERT sera compris entre 4 et 7 secondes;
 - c. Tous les feux utilisés pour signaler le départ d'une course doivent pouvoir être vus clairement par tous les pilotes assis dans leur voiture dans la position normale de conduite;
 - d. Les feux ROUGES doivent être montés directement au-dessus des feux VERTS. Les feux JAUNES peuvent être montés au-dessus ou à côté des feux ROUGES et VERTS;

- e. Les feux doivent être aussi grands que possible et réalisables, et au moins aussi grands et intenses que les feux de circulation permanents utilisés pour contrôler les routes publiques. Tous les feux doivent être dupliqués en cas de défaillance d'une ampoule;
- f. Le circuit de commutation doit permettre n'importe laquelle des conditions suivantes :
 - Tous feux éteints
 - Feu ROUGE allumé seul
 - Feux ROUGES remplacés par les feux VERTS (à l'aide d'un seul commutateur)
 - Feux JAUNES clignotants seuls
 - Feux ROUGES et feux JAUNES clignotants en même temps (commutateurs séparés)

14. DRAPEAUX DE SIGNALISATION

14.1.1 Drapeau VERT

- Le drapeau VERT est utilisé par le starter pour signaler le début de toutes les séances en pistes et le départ de la course. Il est parfois utilisé par des signaleurs pour indiquer que la piste est dégagée.
- Le drapeau national peut être utilisé pour donner le départ d'une course à la place du drapeau VERT. Si le drapeau national est utilisé, cela doit être indiqué dans le règlement particulier. Toutes les reprises de départ doivent être données avec le drapeau VERT.
- Le départ des courses de certaines séries peut être donné à l'aide d'un système lumineux.

14.1.2 Drapeau JAUNE

Un drapeau JAUNE signale un danger de n'importe quelle nature au poste de signalisation qui le présente ou au-delà de ce dernier.

Immuable : Attention, danger, ralentir. LES DÉPASSEMENTS SONT INTERDITS JUSQU'AU PROCHAIN POSTE DE SIGNALISATION QUI PRÉSENTE UN DRAPEAU VERT.

Remarque : Un pilote peut voir plusieurs drapeaux JAUNES avant d'arriver au lieu de l'incident ou de l'accident. Les exigences sont LES MÊMES : RALENTIR, DÉPASSEMENTS INTERDITS.

Agité une fois : Grand danger, ralentir, se préparer à arrêter. LES DÉPASSEMENTS SONT INTERDITS DU DRAPEAU JAUNE JUSQU'AU PROCHAIN POSTE DE SIGNALISATION QUI PRÉSENTE UN DRAPEAU VERT.

Doublement agité : Grand danger, la piste peut être partiellement ou complètement bloquée, des ouvriers peuvent se trouver sur le parcours, ralentissez considérablement, soyez prêts à vous arrêter ou à prendre d'autres mesures d'évitement. PAS DE DÉPASSEMENT À PARTIR DES DRAPEAUX JAUNES JUSQU'AU PROCHAIN POSTE DE SIGNALISATION MONTRANT UN DRAPEAU VERT.

14.1.3 Drapeau JAUNE pour tout le circuit

Un drapeau JAUNE s'applique à tout le circuit chaque fois qu'il est nécessaire d'envoyer une ambulance ou un autre véhicule de service sur la piste. Dans une telle situation, le starter doit présenter deux (2) drapeaux JAUNES.

Deux drapeaux JAUNES doivent alors être présentés à tous les postes de signalisation du circuit pour indiquer que cela s'applique à toute la piste.

Pendant un drapeau JAUNE qui s'applique à tout le circuit, on peut ordonner à la voiture de sécurité d'entrer en piste. Ce véhicule sert à faire ralentir les voitures de course et à les diriger jusqu'à ce que l'on estime que la piste est prête pour la reprise de la compétition. Voir aussi l'article 9.8 sur l'utilisation de la voiture de sécurité.

14.1.4 Drapeau ROUGE à la ligne de départ/arrivée et à tous les postes de signalisation

Si la décision est prise d'interrompre une séance de piste, y compris une course, en raison d'un accident ou d'un incident, un drapeau ROUGE sera agité à la ligne de départ/arrivée et simultanément chaque poteau de virage agitera un drapeau ROUGE.

Il incombe à tous les pilotes d'arrêter immédiatement la course, de ralentir, de faire preuve d'une extrême prudence, d'être prêts à s'arrêter et de se rendre dans la voie des stands, ou de se conformer aux instructions d'un officiel.

Les voitures qui entrent dans les puits doivent y rester à la file indienne, sans pénétrer dans la zone de travail. Il est interdit de réparer une voiture ou d'y travailler pendant la séance de qualifications ou la course jusqu'à ce que la piste ait été rouverte, sauf instructions contraires du directeur d'épreuve.

14.1.5 Drapeau NOIR avec le panneau « TOUS » affiché par le starter

Informe les pilotes qu'une séance a été interrompue pour une raison autre qu'un accident ou un incident. Les pilotes doivent terminer le tour entamé et retourner à leurs puits.

Les voitures qui entrent dans les puits doivent y rester à la file indienne, sans pénétrer dans la zone de travail. Il est interdit de réparer une voiture ou d'y travailler pendant la séance de qualifications ou la course jusqu'à ce que la piste ait été rouverte, sauf instructions contraires du directeur d'épreuve.

14.1.6 Drapeau BLEU

Immuable: Une voiture plus rapide se rapproche et est sur le point de vous dépasser. Surveillez vos rétroviseurs.

Agité : Un concurrent plus rapide tente de vous dépasser. Lorsqu'il est montré, le conducteur qui reçoit le drapeau bleu doit permettre à la voiture qui le suit de passer en toute sécurité dès que possible.

14.1.7 Drapeau JAUNE à BANDES ROUGES

Informe les pilotes qu'ils doivent conduire avec prudence. Ce drapeau sert à indiquer que la piste est glissante en raison de la présence d'huile, d'eau ou de débris.

14.1.8 Drapeau BLANC

Informe les pilotes qu'un véhicule circule en piste beaucoup plus lentement que les voitures de course. Il peut s'agir d'une ambulance, d'un véhicule de service ou d'une voiture de course qui se déplace lentement.

14.1.9 Drapeau NOIR et BLANC en DIAGONALE, avec numéro d'une voiture affiché

Avertit le pilote d'un comportement antisportif ou dangereux et qu'une pénalité peut être appliquée sous peu. Le drapeau n'est présenté qu'une fois et est affiché que par le starter.

14.1.10 Drapeau NOIR, avec numéro d'une voiture affiché

Informe le pilote qu'il doit terminer le tour en cours et s'arrêter pour consultation à son stand ou à un endroit désigné par le directeur d'épreuve. Il est affiché par le starter et peut être affiché à un deuxième endroit si cela est décrit dans le règlement particulier.

Le non-respect de cette consigne dans les quatre tours peut entraîner la disqualification.

14.1.11 Drapeau NOIR avec un CERCLE ORANGE, avec numéro d'une voiture affiché

Informe le conducteur d'un problème mécanique susceptible de causer un danger, de réduire sa vitesse et de s'arrêter au stand. Également connu sous le nom de drapeau noir mécanique. Il est présenté par le starter et peut être présenté à un autre endroit si cela est décrit dans le règlement particulier.

Le non-respect de cette règle peut entraîner un drapeau noir ou d'autres pénalités.

14.1.12 Drapeau À DAMIERS

Un drapeau NOIR et BLANC À DAMIERS. La course est interrompue et tous les pilotes doivent ralentir, faire un tour de plus et retourner aux puits ou à une autre zone désignée.

15. COMPORTEMENT DES CONCURRENTS EN PISTE

15.1 Généralités

- 15.1.1 Les moteurs doivent être mis en marche à l'aide d'un démarreur embarqué et d'une source d'énergie qui se trouve à bord de la voiture, et ce, avec ou sans source d'alimentation supplémentaire.
- 15.1.2 Il est interdit en tout temps de conduire une voiture de course dans le sens contraire de la course sans l'autorisation du directeur de course. Toute infraction à cette exigence peut entraîner une exclusion immédiate.
- 15.1.3 Si un pilote est forcé de s'arrêter en piste, il doit positionner la voiture le plus loin possible de la partie de la piste où circulent les autres voitures, et ce, afin de constituer le minimum d'obstruction aux autres concurrents et, de préférence, du côté de la piste que les autres voitures empruntent le moins.
- 15.1.4 Le pilote d'une voiture dont le moteur a calé doit lever un ou deux bras en l'air pour indiquer que la voiture ne peut pas bouger, et ce, jusqu'à ce que la piste soit dégagée.
- 15.1.5 On ne peut pas utiliser la puissance du démarreur embarqué pour faire déplacer la voiture sur la piste afin de maintenir ou d'améliorer sa position dans la course. L'utilisation du démarreur est autorisée pour déplacer la voiture afin de la mettre en lieu sûr.

15.2 Comportement lors du départ d'une course

- 15.2.1 Les engagés, pilotes et membres d'écurie qui font preuve d'un manque de conformité de la procédure de départ peuvent être visés par une pénalité.
- 15.2.2 Un faux départ est réputé se produire lorsqu'un pilote, à tout moment, sous les ordres du starter, à moins qu'un officiel ne lui en donne l'instruction, se déplace de la position prescrite, vers l'avant, vers l'arrière ou latéralement par rapport au terrain avant le déploiement du drapeau VERT ou du feu VERT, indiquant le départ d'une course.
- 15.2.3 Les infractions suivantes sont passibles soit d'une pénalité "stop-and-go" après le départ ou la reprise d'une course, soit d'une pénalité d'un tour à la fin de la course :
 - tenter de faire ou faire un faux départ;
 - dépasser la voiture de sécurité sans en avoir reçu l'ordre de l'officiel dans la voiture de sécurité.
- 15.2.4 Les pénalités appliquées en lien avec cette exigence ne peuvent pas faire l'objet d'un appel.

15.3 Démarrage d'une voiture en la poussant

- 15.3.1 Pendant n'importe quelle séance en piste, il est interdit de faire démarrer une voiture en la poussant dans les puits. Il faut utiliser le démarreur embarqué, et le démarreur auxiliaire, si le règlement de la série le permet.
- 15.3.2 Il est seulement permis de faire démarrer une voiture en la poussant au cours des activités en lien avec la prégrille et la vraie grille.
- 15.3.3 Il est interdit de faire démarrer une voiture en la poussant en piste.

15.4 Comportement sur la piste

- 15.4.1 Les pilotes peuvent seulement utiliser la surface du circuit délimité et les vibreurs pendant n'importe quelle séance en piste.
- 15.4.2 Les pilotes doivent conduire d'une façon compatible avec la sécurité générale et respecter en tout temps le droit des concurrents à l'espace délimité sur la piste.
- 15.4.3 Il incombe à tous les pilotes d'éviter les contacts physiques entre les voitures sur la piste.
- 15.4.4 Les pilotes doivent suivre le circuit délimité pendant une compétition et ils ne doivent gagner aucun avantage d'une excursion hors-piste.

- 15.4.5 Un pilote qui a quitté le circuit délimité avec les quatre roues de sa voiture doit réagir de façon à reprendre le contrôle de sa voiture, s'arrêter au besoin et, sans rouler à contresens sur la piste, regagner le circuit au point le plus proche de l'endroit où la sortie de piste a eu lieu, de manière à respecter les exigences en matière de sécurité, et obéir aux directives des signaleurs de cette zone.
- 15.4.6 Un pilote qui a quitté le circuit délimité, en présence de signaleurs ou non, et qui tente de revenir en piste de manière à désavantager un autre concurrent s'expose à une pénalité.
- 15.4.7 La répétition de graves erreurs ou l'apparence d'un manque de contrôle de la voiture (p. ex. quitter le circuit délimité) peut entraîner l'exclusion ou une autre pénalité pour le pilote en question.
- 15.4.8 Pendant n'importe quelle séance en piste (essais, qualifications ou course), le directeur d'épreuve peut ordonner que n'importe quelle voiture soit retirée du circuit si, de l'avis du commissaire, cette dernière constitue un danger pour les autres concurrents en raison d'une vitesse insuffisante, de la fuite de liquides ou toute autre raison. De telles mesures ne peuvent pas faire l'objet d'un protêt ou d'un appel.
- 15.4.9 Tous les composants majeurs de la voiture doivent rester dans leur position normale pendant toute la compétition. La perte de morceaux de la carrosserie peut entraîner la présentation du drapeau NOIR mécanique sur l'ordre du directeur d'épreuve.
- 15.4.10 Avant de rentrer aux puits à partir du circuit, un pilote devrait signaler son intention de le faire en levant un bras.
- 15.4.11 Un pilote ne peut pas améliorer sa position dans une course en entrant dans les puits ou en traversant les puits, qu'il s'y arrête ou non.
- 15.4.12 Sauf cas de force majeure, les pilotes sortant des stands et les pilotes en piste doivent s'assurer qu'aucun de leurs pneus ne touche la ligne blanche de la sortie des puits. Les pénalités appliquées en cas d'infraction au présent règlement ne sont pas susceptibles d'appel.

15.5 Dépassements sur la piste

- 15.5.1. Il est de la responsabilité du pilote qui dépasse et du pilote qui est dépassé d'assurer un dépassement en toute sécurité. Lorsque deux voitures sont raisonnablement l'une à côté de l'autre, chacune doit laisser à l'autre un « espace de course ». Le dépassement peut se faire par la droite ou par la gauche en fonction des conditions qui prévalent.
- 15.5.2. Pour le déroulement de toutes les séances, la surface de course sera définie comme étant la piste pavée marquée et ses bordures uniquement. Les couloirs des stands, leurs entrées et sorties, les sorties de piste ne font pas partie de la surface de course. Un pilote ne peut pas améliorer sa position ou gagner un avantage en quittant la surface de course.
- 15.5.3. Tous les pilotes ont droit à un « espace de course » sur la surface de course qui est défini comme ayant suffisamment d'espace pour permettre à un pilote de garder le contrôle de son véhicule dans des conditions de course rapprochées.
- 15.5.4. Le non-respect de la surface de course prescrite peut entraîner des pénalités. Pendant les essais et les qualifications, un temps ne peut pas être donné pour un tour où un pilote a « raccourci » le parcours. Pendant une course, tout avantage en temps ou en position acquis à la suite d'un « raccourci » du parcours peut entraîner un "Drive Through" ou une autre pénalité déterminée par le directeur d'épreuve ou le(s) commissaire(s).
- 15.5.5. Le blocage est défini comme étant un « mouvement en réaction » et comprend également l'adoption d'une ligne inhabituelle ou anormale pour inhiber ou empêcher le dépassement.

16 RÈGLES RÉGISSANT LA ZONE DES PUIITS

16.1 Généralités

- 16.1.1 La ligne des puits doit être totalement dégagée au début de n'importe quelle course.
- 16.1.2 Tous les membres d'écurie qui travaillent dans les puits doivent être propres et entièrement vêtus en tout temps pendant n'importe quelle séance en piste. Le port de la chemise, de pantalons et de chaussures fermées est obligatoire.
- 16.1.3 Il est interdit aux membres d'écurie de s'asseoir sur le mur des puits pendant les séances en piste.
- 16.1.4 Un maximum de 2 personnes peut accéder à une zone désignée à des fins de signalisation pendant n'importe quelle séance en piste. Les signaleurs ne peuvent pas se trouver dans la zone de signalisation avant le départ de la course.
- 16.1.5 Avant d'entrer dans les puits à partir de la piste, un pilote devrait signaler son intention de le faire en levant un bras au-dessus de la carrosserie de la voiture.
- 16.1.6 Si un pilote qui souhaite s'arrêter à son puits dépasse ce dernier, il doit immobiliser sa voiture et cette dernière doit être poussée jusqu'aux puits, où il doit faire un autre tour avant de s'arrêter à son puits.
- 16.1.7 Aucune voiture ne peut être conduite en marche arrière dans la ligne des puits, et ce, pour n'importe quelle raison.
- 16.1.8 Il est interdit de pousser une voiture à reculons dans la ligne des puits dans des conditions pouvant constituer un danger.
- 16.1.9 Les voitures peuvent seulement entrer en piste et en sortir à partir de la zone des puits. Les voitures hors d'état de marche doivent être rapportées dans les paddocks pendant les séances en piste, si possible.
- 16.1.10 Pendant une séance de qualifications ou une course, si une voiture est apportée des puits aux paddocks, puis qu'on veut qu'elle retourne en piste, il faut :
 - a. obtenir la permission du directeur d'épreuve de la série avant que la voiture quitte les puits;
 - b. La pénalité pour avoir quitté la voie des stands sans autorisation pendant une séance de qualification est la perte des temps de la séance. Si cela se produit pendant une course, la pénalité sera l'exclusion des résultats;
 - c. qu'un observateur désigné par le directeur d'épreuve accompagne la voiture en tout temps et qu'il fasse un rapport au directeur d'épreuve concernant les travaux effectués sur la voiture;
 - d. En cas de non-respect de cette règle, la voiture peut ne pas être autorisée à participer à la session, ce qui peut entraîner des pénalités supplémentaires.
- 16.1.11 Il est interdit de fumer ou de vapoter dans les puits, et ce, en tout temps.

16.2 Limite de vitesse dans les puits

- 16.2.1. La vitesse maximale dans la voie des stands est de 60 km/h, sauf indication contraire dans le règlement de la série ou dans le règlement particulier de l'épreuve.
- 16.2.2. Une pénalité concernant une violation de la vitesse dans la voie des stands n'est pas sujette à protêt ou appel.

16.3 Arrêts aux puits

- 16.3.1 Si une voiture s'arrête à son puits de ravitaillement en tout temps, pendant une séance de qualifications ou une course, lorsqu'il est permis de travailler sur la voiture :
 - a. pas plus de 5 personnes, y compris le pilote, et ce, même si le pilote reste dans la voiture, ne sont autorisées à toucher à la voiture ou à fournir de l'aide de quelque façon que ce soit ;
 - b. on estime que n'importe quel membre de l'écurie qui se trouve dans la zone de travail du puits travaille sur la voiture, sauf la personne qui s'occupe de l'extincteur, à condition que cette dernière ne touche pas à la voiture ;

- c. dans le cas d'un changement de pilote, comme pendant une course d'endurance, le pilote qui est remplacé peut aider son remplaçant à se préparer à conduire, mais il ne peut pas travailler sur la voiture de quelque autre façon que ce soit. Si un pilote participe aux travaux sur la voiture, la règle des 5 personnes s'applique;
 - d. on ne compte pas les membres identifiables d'une compagnie de service nommée pour la série qui examinent les composants ou l'équipement de la voiture.
- 16.3.2 Un système de levage pneumatique embarqué ou un cric externe actionné manuellement peut être utilisé pour soulever le véhicule. En cas d'utilisation d'un cric externe, un seul cric par véhicule peut être utilisé lors d'un arrêt au stand.
- 16.3.3 Il est interdit d'ajouter des liquides à une voiture pendant une course, sauf lors de courses d'endurance.
- 16.3.4 Il incombe aux membres de l'écurie d'informer immédiatement les commissaires des puits lors d'un déversement de liquide et de prêter main-forte aux efforts de nettoyage.
- 16.3.5 Il est interdit de travailler sur une voiture, à moins que les stands de levage soient en place, et ce, en tout temps.

16.4 Aucun ravitaillement en carburant dans la ligne des puits

Sauf dans le cas des courses d'endurance, il est interdit de procéder à un ravitaillement en carburant dans la ligne des puits pendant n'importe quelle séance en piste sans l'autorisation du directeur d'épreuve.

16.5 Génératrices dans les puits

Toutes les génératrices électriques et tous les compresseurs d'air doivent être dotés de pare-étincelles. On ne peut pas les placer dans la zone de travail des puits. Ils doivent être placés le plus loin possible des contenants qui renferment le carburant.

16.6 Autres dispositifs dans les puits

- 16.6.1 Il doit y avoir une structure de protection autour des jauges et robinets des cylindres contenant du gaz comprimé qui se trouvent dans la zone de travail des puits.
- 16.6.2 Il est interdit d'avoir dans la zone des puits un outil qui, par son usage, peut causer une flamme, des étincelles ou une température élevée.

16.7 Sortie des puits

- 16.7.1 Les pilotes qui entrent en piste à partir de la ligne des puits doivent d'abord y être autorisés par l'officiel à la sortie des puits (ou obéir aux feux à la sortie des puits, s'ils sont utilisés) et être prêts à ralentir considérablement ou à s'arrêter, si on le leur demande.
- 16.7.2 Qu'ils aient ou non obtenu la permission d'entrer en piste à partir des puits, les pilotes ne doivent pas franchir la ligne qui sépare la piste de la sortie des puits. Les pilotes qui sont en piste ne doivent pas franchir cette ligne non plus. Voir section 15.4.12.

17 RAVITAILLEMENT EN CARBURANT (COURSES D'ENDURANCE)

17.1. Généralités

- 17.1.1 Le ravitaillement en carburant et l'ajout de lubrifiants sont seulement autorisés pendant les essais et la course, pas pendant les qualifications.
- 17.1.2 Pendant le ravitaillement en carburant, au moins deux des roues des voitures doivent toucher le sol.
- 17.1.3 Pendant le ravitaillement en carburant, il ne doit y avoir personne sous la voiture.

17.2 Personnel affecté au ravitaillement en carburant

La personne qui fait fonctionner la buse de carburant doit porter une combinaison à une ou deux pièces, des bas, un capuchon, des gants et des souliers fabriqués à l'aide d'un matériau ignifuge approuvé, en plus d'un casque intégral et d'un écran facial.

Un autre membre de l'écurie doit faire fonctionner la valve d'isolement du réservoir supérieur (voir l'article 24). Cette personne doit porter des vêtements de sécurité identiques à ceux de la personne qui actionne la buse de carburant.

Une personne chargée de la sécurité incendie, équipée au minimum d'un extincteur 10BC doit surveiller le ravitaillement en carburant de la voiture.

Un balai, une pelle et un contenant dans lequel se trouve un matériau absorbant en quantité suffisante doivent être sur place afin de ramasser les déversements de carburant et de liquides pendant tout arrêt aux puits.

Le personnel affecté au ravitaillement en carburant doit récupérer le matériau absorbant contaminé et le déposer dans un contenant métallique doté d'un couvercle.

DES DÉVERSEMENTS RÉPÉTÉS DE CARBURANT OU TOUT DÉVERSEMENT DE CARBURANT JUGÉ EXCESSIF FERONT L'OBJET DE PÉNALITÉS.

18 SÉCURITÉ DANS LES PADDOCKS

- 18.1.1 Aucun véhicule n'est autorisé à accéder au circuit délimité pendant un événement sans la permission du directeur de course, et ce, en tout temps.
- 18.1.2 Les véhicules utilisés par les écuries doivent être conduits de façon sécuritaire en tout temps lorsqu'ils se trouvent dans le site de l'événement et aucun véhicule ne doit dépasser les 15 km/h dans les paddocks.
- 18.1.3 Aucune personne ne peut circuler sur ou dans une voiture ou un autre véhicule de façon non sécuritaire.
- 18.1.4 Lorsque l'on procède au ravitaillement en carburant d'une voiture ou que l'on utilise un dispositif susceptible de provoquer un incendie, comme un système de soudage, un membre d'écurie doit se tenir prêt à proximité avec un extincteur 10BC.
- 18.1.5 Tout transfert de carburant, y compris le ravitaillement, ne doit pas être effectué sous un auvent ou dans un endroit où des vapeurs pourraient s'accumuler.
- 18.1.6 Aucun animal n'est autorisé dans les puits ou sur le circuit délimité. Les animaux dans paddock doivent être attachés.
- 18.1.7 Les exigences du présent article du Règlement et les pénalités appliquées ne peuvent pas faire l'objet d'un appel.

19 COURSES SUR PISTES OVALES

- 19.1.1 L'organisateur d'une course sur piste ovale doit se conformer au présent Règlement, à l'exception des procédures de contrôle des séances sur piste qui peuvent être modifiées pour répondre aux exigences différentes d'une épreuve sur piste ovale.
- 19.1.2 L'organisateur d'une course sur piste ovale doit inclure des procédures opérationnelles détaillées pour la signalisation avec des drapeaux, les procédures des essais, les procédures des qualifications et les procédures de départ et de reprise de la course dans le règlement supplémentaire de l'événement proposé au moment de la demande d'autorisation d'organisation présentée à l'ASN Canada.
- 19.1.3 Les engagés et les pilotes doivent se conformer au règlement supplémentaire des épreuves sur piste ovale.

- 19.1.4 Les spécifications des voitures du règlement de la série sont maintenues lors d'événements sur piste ovale.
- 19.1.5 Les principes de conduite des pilotes en piste contenus dans le présent Règlement doivent être maintenus.
- 19.1.6 Les protêts ou appels pendant ou après les compétitions sur piste ovale ne seront pas autorisés en raison d'une mauvaise compréhension par les concurrents de la différence entre les règlements des courses ovales et les règlements des courses sur circuit routier, y compris la différence de signification entre les drapeaux de signalisation des courses ovales et ceux des courses sur circuit routier.

20 GÉNÉRALITÉS SUR LES VOITURES DE COURSE

20.1 Questions générales de sécurité

- 20.1.1 Sauf indication contraire ou variations dans le présent Règlement ou dans celui d'une série, toutes les voitures doivent se conformer au Règlement de l'ASN Canada en ce qui a trait à l'équipement de sécurité dans les voitures.
- 20.1.2 Les voitures doivent, au minimum, être équipées d'un dispositif de protection en cas de tonneaux qui répond aux normes et au Règlement de l'ASN Canada, ainsi qu'aux spécifications additionnelles du règlement de la série.
- 20.1.3 Dans le cas des séries basées sur des modèles de production, la cage de protection doit être boulonnée (et non soudée) à la voiture. Les plaques de montage de la cage de protection, ainsi que toutes les plaques d'espacement, doivent être en contact direct avec le plancher métallique de la voiture et non boulonnées à travers le tapis ou le sous-tapis de la voiture. On se doit de coussiner la cage de protection à proximité du pilote. (Voir l'article 28).
- 20.1.4. Toutes les autres voitures de la série doivent être équipées d'un arceau de sécurité soudé à la structure de la voiture ou conforme à la documentation d'homologation du fabricant.
- 20.1.5. Le Chef de l'inspection technique a la décision finale d'accepter ou non l'installation d'un arceau de sécurité. Cette décision est sans appel.
- 20.1.6 Le règlement de la série peut exiger l'installation de systèmes d'extinction particuliers. Dans de tels cas, les systèmes doivent être maintenus en bon état de fonctionnement pendant toutes les séances en piste.
- 20.1.7 La réussite de l'inspection annuelle ou de l'inspection de l'événement n'est pas une garantie de sécurité du véhicule. Il incombe aux participants de suivre les recommandations du fabricant pour tous les équipements de sécurité.

20.2 Inspection technique et inspection de sécurité

- 20.2.1 Il incombe exclusivement à l'engagé et au pilote, en tout temps, de veiller à ce que la voiture et l'équipement du pilote sont conformes à tous les règlements applicables et qu'ils sont sécuritaire, et ce, en tout temps. Le fait de présenter une voiture en vue d'une inspection technique constitue une reconnaissance de cette exigence.
- 20.2.2 Une inspection d'une voiture n'est pas une garantie de la sécurité de cette voiture.
- 20.2.3 Toutes les voitures de toutes les séries doivent être inspectées et une entrée dans le journal de chaque voiture doit être faite avant que la voiture puisse entrer en piste pour la première séance d'essais de l'événement. Un autocollant sera donné à chaque voiture qui passe l'inspection technique et ce dernier doit être placé dans le coin supérieur droit du pare-brise, dans le cas des voitures basées sur des modèles de production, et sur le bras de suspension avant droit des voitures à roues ouvertes.
- 20.2.4 Les voitures peuvent être inspectées de nouveau à tout moment, à la discrétion du directeur d'épreuve, du(des) commissaire(s) ou du commissaire technique en chef.

- 20.2.5 Les décisions du commissaire technique en ce qui concerne la sécurité sont finales et ne peuvent pas faire l'objet d'un protêt.

20.3 Autocollants et publicité

- 20.3.1 Des autocollants de l'ASN doivent être placés sur chaque voiture d'une série, un de chaque côté et un sur le devant, et ce, sur la carrosserie, au-dessus d'une ligne imaginaire qui traverse le centre des roues. Ils doivent être faciles à voir.
- 20.3.2 Les autocollants et les emblèmes de séries et d'événements en conflit doivent être retirés.
- 20.3.3 Le nom du pilote, en lettres détachées faciles à lire, d'au moins deux pouces de hauteur et d'une couleur faisant bon contraste, doit être indiqué des deux côtés de la voiture. Dans le cas des voitures basées sur des modèles de production, le nom doit être indiqué sur le toit, au-dessus de la fenêtre du conducteur, sauf exigence contraire dans le règlement de la série.
- 20.3.4 La publicité et les symboles qui se trouvent sur les voitures doivent être de bon goût et ne pas nuire aux numéros de course ou aux autres marques exigées.

20.4 Apparence des voitures

- 20.4.1 L'état de la carrosserie, la peinture et la signalisation (autocollants) d'une voiture doivent rester intacts en tout temps. Aucune voiture ne pourra participer à une compétition si elle porte encore des dommages d'une épreuve antérieure qui n'ont pas été réparés de façon professionnelle.
- 20.4.2 Des efforts raisonnables doivent être faits pour restaurer l'apparence d'une voiture qui a été endommagée pendant un événement antérieur au départ d'une course.
- 20.4.3 Une voiture qui est visuellement inacceptable, de l'avis du directeur d'épreuve en consultation avec le directeur de la série, ne pourra pas prendre le départ d'une course. Cette décision est sans appel.
- 20.4.4 Aucune réclamation n'est autorisée en ce qui a trait au remboursement des frais d'inscription ni aucun protêt en lien avec les mesures prises par le directeur d'épreuve en vertu du présent Règlement.

20.5 Numéros de course

- 20.5.1 Les numéros de course doivent être appliqués comme suit ou selon les règlements de la série:
- les numéros doivent mesurer au moins 10 pouces de haut sur les voitures basées sur des modèles de production, et 8 pouces de haut sur les voitures à roues ouvertes. Les traits de tous les numéros doivent mesurer deux pouces de largeur;
 - le numéro doit être de couleur unie, sur un fond uni ayant une couleur faisant bon contraste. On préfère et recommande des numéros noirs sur un fond blanc;
 - un numéro doit se trouver sur le capot avant des voitures basées sur des modèles de production et sur le nez des voitures à roues ouvertes;
 - il doit y avoir un numéro sur la carrosserie, de chaque côté de la voiture, au-dessus d'une ligne imaginaire reliant le centre des roues. La position du numéro peut varier sur les voitures à roues ouvertes;
 - dans le cas des voitures basées sur des modèles de production, un numéro de course, mesurant la moitié de la taille du numéro normal, doit être installé à l'arrière de la voiture, sur une surface verticale, et il doit être CLAIEMENT VISIBLE ET LISIBLE.
- 20.5.2 Les numéros métalliques ou très réfléchissants sont interdits.
- 20.5.3 Lors de n'importe quelle séance en piste, les voitures qui ne respectent pas les spécifications du présent Règlement, de l'avis du directeur d'épreuve, se verront présenter le DRAPEAU NOIR et elles ne pourront pas revenir en piste jusqu'à ce que tous les numéros soient conformes.

20.6 Journal des voitures de course

- 20.6.1 Chaque véhicule engagé dans une série doit avoir des documents techniques comprenant des informations d'identification sur le châssis et le moteur, la date de la dernière inspection, les enregistrements des dommages et des réparations, ou toute autre information pertinente pour la série et le Chef, inspection technique. Ces documents peuvent prendre la forme d'un carnet de bord, d'un passeport technique, d'une documentation d'homologation ou de toute autre forme définie par la série. Cela peut également se faire sous forme électronique.
- 20.6.2 Un carnet de bord du véhicule peut être délivré par le Chef, inspecteur technique, qui doit compléter les informations requises sur la voiture au recto du carnet de bord. Un seul carnet de bord sera délivré pour chaque voiture (sauf en cas d'extension ou de remplacement). La possession de deux carnets de bord pour une voiture à un moment donné sera considérée comme une infraction au présent règlement.
- 20.6.3 Les documents techniques du véhicule doivent être présentés par tous les compétiteurs à toutes les compétitions d'ASN Canada. Le fait de ne pas se présenter au moment de l'inspection technique entraînera une pénalité de 250 \$ qui n'est pas sujette à un protêt ou à un appel.
- 20.6.4 Les participants/conducteurs qui n'ont pas leurs documents techniques disponibles ne doivent pas retarder l'inspection des voitures qui les ont et doivent convenir avec le Chef, inspecteur technique, d'un moment approprié pour l'inspection de leur voiture avant qu'elle ne soit acceptée pour la compétition.
- 20.6.5 Lors de l'inspection technique, les dérogations aux règlements techniques, pour lesquelles une dérogation est accordée en vertu de la section 23.1.2) par le directeur d'épreuve, doivent être notées dans les documents techniques de la voiture. Les conditions de ces dérogations doivent être notées dans le dossier technique du véhicule et doivent être respectées par le concurrent.
- 20.6.6 Si une voiture est endommagée au cours d'une épreuve, les inspecteurs techniques doivent être informés par le contrôle de course. Le véhicule sera alors inspecté par un contrôleur technique et les détails seront notés par le contrôleur technique dans les papiers du véhicule. Il convient de noter si le véhicule doit être inspecté à nouveau avant de reprendre la compétition.
- 20.6.7 Les carnets de route d'une série affiliée à l'ACCUS seront acceptés le cas échéant.

20.7 Mesure des voitures/composants

- 20.7.1 Lorsqu'une voiture, ou qu'un composant de cette dernière, est soumise à une inspection d'admissibilité, toutes les valeurs (formes, dimensions, matériaux, poids, valeurs électriques, valeurs de couple, etc.) doivent être mesurées « telles quelles ».
- 20.7.2 Dans le cas de voitures d'une série basées sur des modèles de production, les valeurs mentionnées à l'article 20.7.1) doivent être comparées au présent Règlement, au règlement de la série et à tout manuel technique publié par le fabricant de la voiture.
- 20.7.3 Il ne doit y avoir aucune tolérance des valeurs mesurées, sauf ce qui peut être spécifié dans le présent Règlement et le règlement de la série. Dans le cas des voitures d'une série basées sur des modèles de production, on doit se fier aux tolérances précisées dans les manuels officiels du fabricant des véhicules et les suppléments ou ajouts à ces derniers.
- 20.7.4 Lorsque des réparations aux composants d'une voiture sont autorisées par le règlement de la série, seule la limite d'usure minimale est permise, dans les cas où les manuels, suppléments et modifications officiels du fabricant spécifient des limites d'une plage d'usure.

20.8 Poids des voitures de course

- 20.8.1 Une voiture ne doit pas avoir un poids inférieur au poids minimum indiqué dans le règlement de la série pendant toute la durée d'un événement et elle doit être conforme au présent Règlement et au règlement de la série, et être dotée de tout l'équipement de sécurité exigé au moment de toute pesée officielle.

- 20.8.2 Sauf indication contraire dans le règlement de la série, on doit seulement faire référence au poids total de la voiture, tel que déterminé par le règlement de la série.

20.9 Carburant à utiliser pour le moteur

- 20.9.1 Sauf indication contraire dans le règlement de la série :
- a. on entend par carburant pour le moteur de l'essence super sans plomb de type hydrocarbure qui est typique de la plupart des essences super sans plomb;
 - b. les voitures de la série peuvent seulement utiliser du carburant disponible normalement dans les points de vente commerciaux aux abords des routes du Canada.
- 20.9.2 Sauf indication contraire dans le règlement de la série, il est interdit d'ajouter toute substance, de quelque type que ce soit, au carburant décrit dans le présent Règlement, que ce soit directement dans le carburant ou par n'importe quel autre moyen.
- 20.9.3 Des échantillons de carburant peuvent être prélevés en tout temps par les commissaires techniques et une analyse en laboratoire peut être effectuée. Les constatations de toute analyse effectuée sont finales et ne peuvent pas faire l'objet d'un protêt, et les pénalités découlant d'une telle analyse ne peuvent pas faire l'objet d'un appel.

20.10 Pneus de course

- 20.10.1 Le règlement de la série peut spécifier un type de pneus particulier que doivent utiliser les concurrents pendant les compétitions et, dans un tel cas, ce sont les seuls pneus qui sont autorisés.
- 20.10.2 Il est interdit aux concurrents de modifier de quelque façon que ce soit les pneus spécifiés pour la série, sauf indication contraire dans le règlement de la série.

21 CAMÉRAS/RADIOS EMBARQUÉES

- 21.1.1 Les caméras ou l'équipement d'enregistrement vidéo embarqués sont autorisés, à condition que l'installation soit approuvée par le commissaire technique en chef et que l'on respecte la disposition selon laquelle tout enregistrement vidéo réalisé pendant une séance en piste peut être saisi par le directeur d'épreuve.
- 21.1.2 Sauf pour la réception de signaux de radiodiffusion standard, il est interdit que des signaux de télémétrie soient transmis ou reçus par une voiture pendant n'importe quelle séance officielle en piste sans l'autorisation écrite expresse préalable du commissaire en chef de la série, en consultation avec le directeur d'épreuve. Le règlement de la série peut autoriser les communications vocales radio bidirectionnelles.
- 21.1.3 Les communications vocales bidirectionnelles sont autorisées entre le pilote et les membres de l'écurie, dans la mesure où le règlement de la série le permet. Plus clarifier davantage, les communications radio vocales entre des pilotes en voiture sont interdites.
- 21.1.4 Aucune des communications radio utilisées ne doit nuire au contrôle de la course ou à tout autre réseau d'urgence du circuit. Un représentant de l'écurie doit informer le directeur d'épreuve de la fréquence radio utilisée par l'écurie.

22 COMPOSANTS SCELLÉS

- 22.1.1 Dans le cas des voitures d'une série dont certains composants doivent être scellés avec de la broche, de la peinture ou tout autre moyen précisé dans le règlement de la série, les scellés doivent être en place et intacts en tout temps.
- 22.1.2 Il incombe en tout temps aux concurrents de s'assurer de la présence et de l'intégrité de tous les scellés.

- 22.1.3 Si les commissaires techniques de la série constatent des scellés manquants, brisés, altérés ou montrant des signes de falsification lors de n'importe quelle inspection technique après une séance de qualification ou une course, on peut imposer une amende à la voiture et/ou déclarer cette dernière inadmissible, ce qui peut causer l'exclusion de la séance ou de la course.
- 22.1.4 Lorsqu'un composant scellé doit être réparé ou remplacé, il incombe au concurrent de prévoir avec le commissaire technique en chef les inspections voulues pendant la réparation et lors du remplacement d'un scellé.
- 22.1.5 Les pénalités imposées conformément à de cette exigence ne peuvent pas faire l'objet d'un appel.

23 VOITURES D'UNE SÉRIE BASÉE SUR DES MODÈLES DE PRODUCTION

23.1 Généralités

SI LE RÈGLEMENT NE STIPULE PAS QUE VOUS POUVEZ FAIRE QUELQUE CHOSE, VOUS NE POUVEZ PAS LE FAIRE.

- 23.1.1. Seul le directeur d'épreuve en consultation avec le chef inspection technique peut autoriser le remplacement, l'ajustement ou la modification d'un véhicule qui n'est pas couvert par les Règlements et Bulletins de la Série. Le changement autorisé peut être pour des raisons techniques ou de sécurité.
- 23.1.2 Dans des circonstances exceptionnelles, il peut être raisonnable de permettre à un concurrent de s'écarter d'une spécification qui n'est pas permise autrement dans le présent Règlement ou le règlement de la série, comme dans le cas de la réparation d'un châssis après un accident, et seulement si cet écart permis n'entraîne clairement aucune répercussion sur la sécurité ou les performances d'une voiture.

Une telle permission doit être reçue par écrit par le directeur d'épreuve, et si elle est jugée nécessaire par le commissaire en chef de la série, en consultation avec le commissaire technique en chef de la série et un représentant technique du fabricant de la voiture. Tout écart permis du genre peut être temporaire ou permanent, et il doit être consigné dans le journal du véhicule.

Si un concurrent permet un tel écart dans une voiture de la série ou qui décide de faire un tel écart de son propre chef sans avoir d'abord obtenu une permission écrite, il ne peut pas subir l'inspection et il peut être exclu d'une compétition.

- 23.1.3 Il incombe en tout temps au concurrent de veiller à l'admissibilité continue d'une voiture de série.
- 23.1.4 Les courses de voitures basées sur des modèles de production visent à maintenir les spécifications originales d'une voiture et à permettre seulement les modifications incluses dans le présent Règlement et le règlement de la série.

Les voitures basées sur des modèles de production doivent rester telles qu'elles ont été fabriquées à l'origine et aucune modification ni aucun écart additionnel n'est autorisé, sauf si le présent Règlement ou le règlement de la série précisent que des modifications doivent être faites ou que des écarts précis sont permis.

C'est ce qui constitue la base de l'admissibilité continue d'une voiture.

- 23.1.5 Pour toute question quant à l'admissibilité d'une voiture, de son état, ou de la présence ou de l'absence d'un composant sur une voiture, les officiels de l'ASN Canada seront guidés par le principe suivant : « SI LE RÈGLEMENT NE STIPULE PAS QUE VOUS POUVEZ FAIRE QUELQUE CHOSE, VOUS NE POUVEZ PAS LE FAIRE ».

Cependant, on considérera comme vexatoire tout protêt déposé contre une voiture en raison, par exemple, de l'absence d'un capuchon sur la valve d'un pneu ou d'un allume-cigarette.

23.2 Modifications exigées

- 23.2.1. Toutes les voitures doivent être dotées de cages sécurité conformes à l'article 28 du présent Règlement.
- 23.2.2. Toutes les voitures fermées (de type berline) doivent être équipées d'un filet de fenêtre sur la porte du conducteur, sauf dans les cas où une fenêtre de porte du conducteur approuvée par la série est solidement fixée. Ce filet doit être solidement fixé à l'arceau de sécurité et/ou à la structure principale du véhicule, et NON à la portière. Si la voiture conserve la vitre de la porte-conducteur d'origine ou OEM, elle doit être en position basse et l'utilisation d'un filet de fenêtre est obligatoire.
- 23.2.3. Un feu de pluie approuvé doit être installé et le pilote doit pouvoir l'activer en étant assis normalement dans son siège de course. Il est recommandé d'utiliser un feu de pluie approuvé par la FIA.
- 23.2.4. Un interrupteur électrique principal, actionnable à la fois par le pilote et par une personne extérieure à la voiture doit être installé. L'interrupteur doit désactiver tous les systèmes électriques de la voiture, à l'exception du système d'extinction d'incendie. Il doit être installé sur le côté positif du système électrique, et non sur la masse. Les bornes de l'interrupteur doivent être isolées. L'interrupteur doit être identifiable par le marquage international officiel. La position d'arrêt doit être clairement indiquée.
- 23.2.5. Des crochets ou des sangles de remorquage sont requis à chaque extrémité de toutes les voitures. Ils doivent être capables de tirer le poids maximum de la voiture sans défaillance. Ils doivent être visibles ou leur emplacement doit être identifié par le marquage international officiel.

23.3 Modifications permises

- 23.3.1 Il est permis d'ajouter, mais pas de remplacer, des instruments permettant de mesurer la température du liquide de refroidissement et de l'huile du moteur, ainsi que la tension électrique et l'ampérage, pourvu que le tableau de bord du fabricant reste standard.
- 23.3.2. Les réglages de la géométrie des roues ne doivent pas dépasser les limites de réglage spécifiées dans le manuel du constructeur ou dans les documents d'homologation de la voiture, à moins qu'il n'en soit spécifié autrement dans le règlement de la série.
- 23.3.3. Le rétroviseur intérieur peut être remplacé par un autre de type et/ou de dimensions différents, à condition que ce remplacement ne constitue pas un danger pour la sécurité, de l'avis du Chef inspection technique.
- 23.3.4. Lorsque des modifications sont nécessaires pour permettre aux pilotes à mobilité réduite de concourir, ces modifications doivent être approuvées par le Chef inspection technique et ne doivent pas compromettre la sécurité du véhicule.

23.4 Restrictions

- 23.4.1 Aucun instrument additionnel, de quelque nature que ce soit, ne peut être installé dans les voitures d'une série pendant une compétition, sauf autorisation expresse dans le règlement de la série.
- 23.4.2 Le lestage des voitures par quelque moyen que ce soit est interdit, sauf autorisation contraire dans le règlement de la série.
- 23.4.3 Les feux de freinage arrière doivent être fonctionnels en tout temps et contrôlés exclusivement par l'utilisation de la pédale de frein par le pilote. Le feu de freinage au centre ne doit pas être couvert ni obstrué de quelque façon que ce soit. On peut apposer des autocollants ou du ruban adhésif sur un MAXIMUM de 50 % de la surface totale des lentilles des feux de freinage.

23.5 Présence de voitures d'une série sur des routes publiques

Il incombe en tout temps au concurrent de s'assurer que les voitures de série, lorsqu'elles sont conduites sur des routes publiques, respectent les lois en vigueur.

24 ÉQUIPEMENT DE RAVITAILLEMENT EN CARBURANT POUR LES COURSES D'ENDURANCE

- 24.1.1. L'utilisation de bennes pour le ravitaillement des voitures est autorisée, à condition qu'il s'agisse d'un système de rupture sèche.
- 24.1.2. Un jerrycan approuvé pour le ravitaillement est autorisé avec le goulot de remplissage de carburant de l'équipementier.
- 24.1.3. Le ravitaillement en carburant de la voiture de course doit se faire par gravité à partir d'une installation en hauteur.
- 24.1.4. Il est interdit de refroidir ou de mettre sous pression les systèmes de ravitaillement.
- 24.1.5. L'installation de ravitaillement doit :
 - a. être de type stationnaire et installée en hauteur (pas de roues ou de roulettes);
 - b. avoir une hauteur maximale de six pieds et sept pouces (6 pi 7 po);
 - c. avoir une capacité maximale de 48 gallons impériaux.
- 24.1.6. Le support de l'installation de ravitaillement en carburant doit être construit avec des matériaux suffisamment solides, et doit avoir un aspect propre et net. Le support doit avoir des pieds bien écartés pour éviter tout basculement.
- 24.1.7. Le contenant à carburant peut être :
 - a. fabriqué en acier ou en aluminium;
 - b. un baril d'acier d'une capacité de 45 gallons impériaux;
 - c. de type sac ou souple.
- 24.1.8. Les contenants, sauf s'ils sont de type sac, doivent être ventilés à l'atmosphère.
- 24.1.9. Il est interdit de placer des objets lestés sur les réservoirs souples surélevés.
- 24.1.10. Les installations de ravitaillement en carburant doivent être mises à la terre au moyen d'un câble ou d'un fil métallique solide relié à un pieu métallique de trois pieds enfoncé dans le sol.
- 24.1.11. Il est interdit d'attacher des lumières électriques ou des dispositifs électriques de quelque nature que ce soit à une partie quelconque de l'installation de ravitaillement.
- 24.1.12. Tout le carburant doit :
 - a. passer du conteneur surélevé directement par un robinet à commande manuelle, une vanne d'arrêt de type homme mort (à ressort en position d'arrêt) située sur le conteneur de carburant;
 - b. ensuite passer de la soupape de type homme mort à un seul tuyau de ravitaillement d'un pouce de diamètre intérieur, caoutchouté et compatible avec de l'essence, d'une longueur maximale de 14 pieds.
 - c. ensuite passer par une buse de remplissage d'essence sans plomb standard approuvée par les Underwriters Laboratories (UL) 842, actionnée manuellement, avec tous les verrous et loquets retirés. Le diamètre intérieur du tube de la buse de ravitaillement ne doit pas dépasser 0,75 pouce.
 - d. Les buses coniques, les dispositifs de centrage et autres dispositifs similaires sont interdits.
- 24.1.13. Tous les raccords à déconnexion rapide utilisés dans le système doivent avoir leurs loquets fixés de manière positive pour empêcher la séparation du système.
- 24.1.14. Aucune modification n'est autorisée sur le goulot de remplissage de la voiture de course.
- 24.1.15. L'ensemble de l'installation de ravitaillement en carburant (y compris les pieds, le réservoir, les rallonges et la vanne de type homme mort) doit être en retrait d'au moins 24 pouces du côté arrière du rail de protection ou du mur de séparation de la voie de travail.

Les seuls éléments de l'installation de ravitaillement qui peuvent pénétrer dans le plan vertical de 24 pouces derrière le mur des puits sont le tuyau de ravitaillement d'un pouce et la buse de remplissage de carburant.

- 24.1.16 Le réservoir de carburant en hauteur ne peut être rempli qu'à l'aide d'une pompe de transfert manuelle ou d'une pompe électrique antidéflagrante approuvée par les UL, avec des connexions antidéflagrantes à la source électrique. Le carburant ne doit pas être pompé ou transféré d'une autre manière dans le réservoir en hauteur pendant le ravitaillement d'une voiture.
- 24.1.17 D'autres conditions spéciales de ravitaillement en carburant peuvent être appliquées à chaque événement si cela s'avère nécessaire ou requis pour des raisons de sécurité.

25 EXTINCTEURS

25.1 Systèmes d'extincteurs

Tous les véhicules doivent être équipés d'un extincteur/système d'extinction, d'un poids minimum de 1,5 kg ou 3,3 lb, comprenant un extincteur BCF ou BTM et pouvant être actionné par le pilote normalement assis, par contact ou par un système de déclenchement assisté mécaniquement ou électriquement. Cette activation électrique doit se faire par l'intermédiaire d'un système indépendant du système électrique du véhicule, tel qu'une batterie autonome de 9V. Les extincteurs à main ne doivent pas être transportés librement.

Capacités des extincteurs

- a. Capacité de 1,5 kg pour une décharge dans le cockpit et le compartiment moteur.
- b. Capacité de 2,5 kg pour une décharge dans le cockpit et le compartiment moteur. Système raccordé.
- c. Capacité de 5 kg pour une décharge dans le cockpit et le compartiment moteur. Système raccordé.
- d. Des capacités de 5 kg et 2,5 kg pour une décharge dans le compartiment moteur et le cockpit, respectivement.

L'unité de 5 kg doit être raccordée pour le compartiment moteur et l'unité de 2,5 kg (non raccordée) doit être à la disposition du pilote.

L'unité de 5 kg doit avoir deux points de déclenchement, un pour le pilote et un à l'extérieur de la voiture, clairement indiqués.

Le point de déclenchement à l'extérieur doit être placé à proximité du disjoncteur (ou combiné avec lui) et doit être indiqué par la lettre « E » à l'intérieur d'un cercle blanc d'au moins 10 cm de diamètre avec une bordure rouge.

Lors de l'installation des unités, la direction des buses doit être soigneusement étudiée. L'induction du moteur, l'échappement, l'allumage et les pompes à carburant étant les zones les plus susceptibles de provoquer un incendie.

Les unités doivent fonctionner dans n'importe quelle position, même si elles sont à l'envers.

Le poids à vide de l'extincteur doit être clairement indiqué sur la bouteille.

25.2 Généralités

Il est recommandé que tous les systèmes d'extincteurs, qu'ils soient raccordés ou portatifs, soient solidement fixés à la structure principale du véhicule.

Il est interdit de monter des bouteilles d'extincteur de plus de 2,5 kg à l'extérieur de la structure principale du véhicule.

REMARQUE : Les capacités indiquées sont des valeurs minimales et peuvent être dépassées.

REMARQUE : Il est de la responsabilité du concurrent de s'assurer de l'intégrité et de la capacité de fonctionnement d'un extincteur installé.

Tous les extincteurs doivent porter une étiquette de certification. Si l'autocollant de certification n'indique pas la date du prochain entretien, on suppose qu'il s'agit de deux ans après la date du dernier entretien. Tous les extincteurs doivent être dans leur période de validité, selon la certification.

25.3 Extincteurs à main

Les extincteurs doivent être placés dans des supports à dégagement rapide, fixés au véhicule par au moins deux boulons de 6 mm.

Il n'est pas nécessaire qu'un extincteur puisse être retiré par le pilote pendant la compétition, mais il doit pouvoir être retiré avec un minimum d'effort et sans l'aide d'outils.

Il est recommandé d'utiliser des extincteurs munis de manomètres.

25.4 Extincteurs raccordés

25.4.1 Toutes les bouteilles doivent se décharger simultanément et doivent pouvoir être actionnées, peu importe la position du véhicule.

25.4.2 Il est recommandé d'installer les bouteilles d'extincteur dans le sens longitudinal du véhicule.

25.5 Méthode d'utilisation

25.5.1 Il est préférable que le fonctionnement soit électrique et que le système installé dispose de sa propre source d'énergie pour le déclenchement et l'actionnement, idéalement avec des dispositions pour tester l'intégrité du circuit de déclenchement et d'actionnement.

25.5.2 Les systèmes à commande mécanique, s'ils sont utilisés, doivent être équipés de valves de « décharge totale » qui continuent à décharger même si le mécanisme d'actionnement tombe en panne après le déclenchement.

25.5.3 Les extincteurs à main qui ont été adaptés par l'ajout de câbles de déclenchement ne sont pas acceptables.

25.6 Vérification du poids

25.6.1 Les systèmes d'extincteurs doivent pouvoir être démontés pour la vérification du poids et de l'intégrité de la bouteille, et pour permettre l'entretien du système de déclenchement et d'actionnement sans décharger le contenu de l'extincteur.

25.7 Installation

25.7.1 Une attention particulière doit être accordée à l'installation et à l'entretien de tout système, surtout s'il est actionné mécaniquement. Les câbles de déclenchement doivent être installés de manière à ne pas former de plis ou de coudes en « S » susceptibles de provoquer un dysfonctionnement.

25.7.2 Tous les systèmes d'extincteurs raccordés doivent être en état « PRÊT À L'EMPLOI » (capables de fonctionner sans qu'il soit nécessaire de retirer un dispositif de désactivation), et ce, à tout moment lorsque le véhicule est sur la piste de course et lors de toute inspection technique après une séance en piste.

25.7.3 Tout système d'extincteur raccordé qui ne peut être actionné fera l'objet d'un rapport au directeur d'épreuve et d'une éventuelle pénalité.

26. SYSTÈME DE SÉCURITÉ DU CONDUCTEUR

26.1. Équipement du conducteur

Certains équipements de sécurité ont été retirés de l'homologation. Veuillez consulter les listes techniques de la FIA à l'adresse suivante : <https://www.fia.com/regulation/category/761>.

Les pilotes doivent porter l'équipement suivant pendant toutes les séances en piste :

26.1.1. Un casque de sécurité conforme à l'une des normes suivantes approuvées par la FIA :

- Fondation Snell SA2015
- **Fondation Snell** SA2020
- SFI Foundation Inc, 31.1 **2015**
- **SFI Foundation Inc**, 31.1 **2020**
- **FIA 8859-2015**
- FIA 8860-2010
- **FIA** 8860-2018

Aucun casque ne peut être modifié par rapport à ses spécifications de fabrication, sauf en conformité avec les instructions approuvées par le fabricant et l'organisme de normalisation qui a certifié le modèle concerné. Toute autre modification rendra le casque inacceptable.

26.1.2. Le port du casque intégral et de l'écran est obligatoire pour les pilotes de voitures à cockpit ouvert et fortement recommandé pour les pilotes de voitures à cockpit fermé.

26.1.3. Des dispositifs de retrait du casque sont recommandés, tels que le Stand 21 Lid Lifter ou le système Eject Helmet Remover.

26.1.4. Les pilotes doivent utiliser un dispositif de retenue frontale de la tête. Les spécifications suivantes sont acceptées :

- FIA 8858-2002, 8858-2010
- Fondation SFI, 38.1

26.1.5. Les conducteurs doivent porter des cagoules résistantes au feu. Les jupes de casque résistantes au feu sont recommandées. Les spécifications suivantes sont acceptées :

- FIA 8856-2000, 8856-2018
- Fondation SFI, 3.3

26.1.6. Les combinaisons à une seule couche sont interdites. Seules les combinaisons de conduite à plusieurs couches et d'une seule pièce sont autorisées. Elles doivent être faites d'un matériau résistant au feu accepté par ASN Canada, SCCA, ou homologué par la FIA, et doivent couvrir efficacement le corps, y compris le cou, les chevilles et les poignets. Les spécifications suivantes sont acceptées :

- FIA 8856-2000, 8856-2018
- SFI Foundation Inc, 3.2A/5, 3.4/5.

26.1.7. Les sous-vêtements ignifuges sont exigés avec les combinaisons à double couche, mais pas avec les combinaisons à trois couches ou plus, à moins que le fabricant de la combinaison ne le spécifie. Les spécifications suivantes sont acceptées :

- FIA 8856-2000, 8856-2018
- SFI Foundation Inc, 3.3

26.1.8. Les chaussettes fabriquées dans un matériau résistant au feu sont obligatoires. Les spécifications suivantes sont acceptées :

- FIA 8856-2000, 8856-2018

- Fondation SFI, 3.3
- 26.1.9. Les chaussures ou les gants en cuir ou en tout autre matériau ignifuge approuvé ne comportant pas de trous sont obligatoires. Les gants doivent avoir une couche de matériau résistant au feu près de la peau. Les spécifications suivantes sont acceptées :
- FIA 8856-2000, 8856-2018
 - Fondation SFI, 3.3
- 26.1.10. Les voitures doivent être équipées de ceintures de sécurité et de baudriers conformes aux spécifications du présent règlement, et les conducteurs doivent les utiliser. (Voir l'article 27 du présent règlement).
- 26.1.11. Les articles homologués par la FIA ne seront plus valables après le 31 décembre de l'année d'expiration indiquée sur l'étiquette FIA, ou le 31 décembre de l'année civile 10 ans après la date de fabrication indiquée sur l'étiquette FIA.

27. SYSTÈME DE RETENUE DU PILOTE

- 27.1.1 Tous les pilotes participant à des événements de l'ASN Canada doivent utiliser un harnais de sécurité à cinq, six ou sept points répondant à la norme SFI, et ce, en tout temps durant les essais, les qualifications et la course. L'installation du système de retenue est soumise à l'approbation du commissaire technique en chef.
- a. Les systèmes de retenue conformes aux normes SFI doivent porter une étiquette datée de spécification SFI. Pour les anciennes étiquettes avec la date de fabrication poinçonnée, la certification indiquée par cette étiquette expire le 31 décembre de la 2e année après la date indiquée par l'étiquette. À partir de 2017, les étiquettes utiliseront une date d'expiration imprimée (« Valable jusqu'au »); l'équipement n'est plus valide après la date imprimée.
- 27.1.2. **Tous les pilotes doivent utiliser un harnais de retenue fabriqué selon les normes suivantes:**
- FIA/ISO Standard No. 8853-2016 (see FIA Technical List no.57 – see https://www.fia.com/sites/default/files/157_approved_harnesses_8853-2016_74.pdf)**
- **SFI Spec. 16.1 (see <https://sfifoundation.com/manufacturer-list>)**
 - **SFI Spec. 16.5 (see <https://sfifoundation.com/manufacturer-list>)**
- 27.1.3 Tous les équipements de retenue du pilote doivent être vérifiés à nouveau dans les [listes techniques de la FIA](#) pour tout équipement dont l'homologation a été retirée.
- 27.1.4 Un système à cinq points d'ancrage doit être utilisé dans les voitures où le pilote est assis en position verticale. Il se compose d'une ceinture abdominale, de deux bretelles et d'une sangle anti sous-marinage, toutes d'une largeur minimale de 50 mm avec un rembourrage répartissant la charge aux points de pression.
- 27.1.5 Un système à six points minimums d'ancrage doit être utilisé dans les automobiles où le conducteur est assis dans une position semi-allongée. Il se compose d'une ceinture abdominale, de deux bretelles et de deux sangles anti sous-marinage, toutes d'une largeur minimale de 50 mm avec un rembourrage répartissant la charge aux points de pression.
- 27.1.6 Le matériau de toutes les sangles doit être en nylon ou en polyester dacron et à l'état neuf ou parfait. Les boucles doivent être de type métal-métal à dégagement rapide, sauf dans le cas des sangles de jambe du système à six points qui s'attachent à la ceinture de sécurité ou aux sangles du harnais d'épaule.
- 27.1.7 Le harnais d'épaule doit être du type « par-dessus l'épaule ». Il doit y avoir un seul déclencheur commun à la ceinture de sécurité et au baudrier.

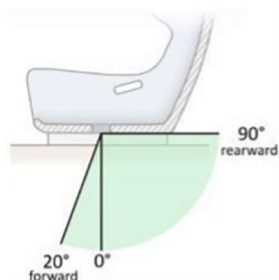
- 27.1.8 Le harnais d'épaule doit être monté derrière le conducteur et au-dessus d'une ligne tracée vers le bas à partir du point d'épaule à un angle de quarante degrés avec l'horizontale.
- 27.1.9 Dans les cas où le pilote est en position semi-allongée, le harnais d'épaule doit être fixé de telle sorte que l'angle entre une ligne tracée à travers la colonne vertébrale du pilote et le harnais de sécurité soit de quarante-cinq degrés ou plus.
- 27.1.10 Seules les bretelles séparées sont autorisées. La configuration de type « H » est autorisée. Les bretelles de type « Y » ne sont pas autorisées.
- 27.1.11 Les bretelles spécifiques au FHR sont autorisées, à condition que le système de retenue ait été homologué avec ces bretelles, et uniquement lorsqu'elles sont utilisées en conjonction avec un dispositif FHR.
- 27.1.12 La sangle anti sous-marinage unique du système à cinq points doit être fixée à la structure du plancher de la voiture de la même manière que le montage du harnais d'épaule et avoir une connexion métal sur métal avec le déclencheur unique commun à la ceinture de sécurité et au harnais d'épaule
- 27.1.13 Les sangles de jambes doubles du système à six points ou les sangles de jambes triples d'un système à sept points peuvent être fixées au plancher comme ci-dessus pour le système à cinq points ou être attachées à la ceinture de sécurité de sorte que le conducteur s'assoit dessus, les passe entre les jambes et les attache soit au seul dispositif de libération commun à la ceinture de sécurité et au baudrier, soit aux sangles du baudrier.
- Il est également permis que les sangles de jambe soient fixées en un point commun à la fixation de la ceinture de sécurité à la structure, en passant sous le conducteur et en remontant entre les jambes jusqu'au dispositif de déverrouillage de la ceinture de sécurité ou aux sangles du baudrier.
- 27.1.14 Toutes les sangles doivent être libres de passer par des boucles intermédiaires ou des pinces/boucles.

Les boulons minimums acceptables utilisés pour le montage de toutes les ceintures et de tous les harnais sont 3/8 pouces, de qualité SAE 5. Dans la mesure du possible, la ceinture de sécurité, le baudrier et les sangles anti sous-marinage doivent être montés sur la structure de roulement ou le châssis de la voiture.

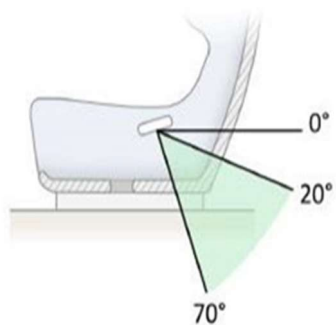
Lorsqu'il n'est pas possible de monter les ceintures ou les sangles directement sur la structure de roulement ou le châssis du véhicule et qu'elles doivent, par exemple, être fixées à un panneau structurel, ce dernier doit être renforcé de manière appropriée et selon les règles de l'art afin d'éviter toute déformation sous charge. Des plaques de renfort en acier d'une surface et d'une épaisseur suffisantes doivent être installées pour empêcher la fixation de la ceinture de traverser le panneau sous charge.

Le boulonnage direct aux panneaux de plancher, etc. sans renforcement adéquat n'est pas acceptable.

Les angles d'installation recommandés pour les ceintures d'entrejambe sont précisés :

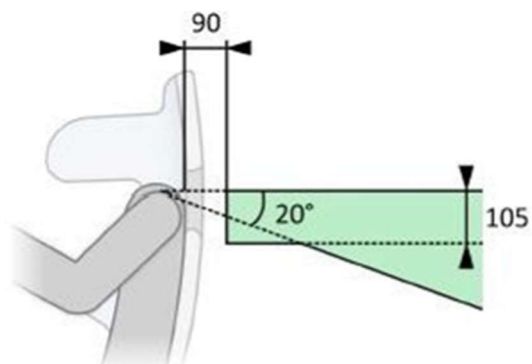


Les angles d'installation recommandés pour les ceintures abdominales sont spécifiés :

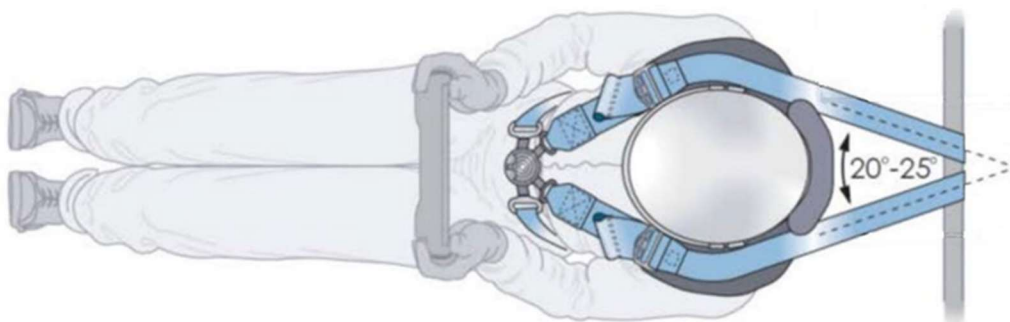


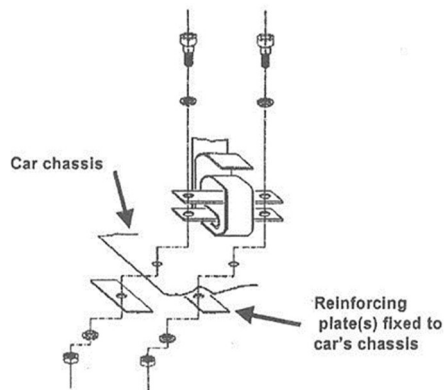
27.1.15 Les systèmes de retenue du pilote doivent être remplacés conformément aux spécifications du fabricant ou aux spécifications d'homologation.

Disposition du harnais de sécurité...



Montage supérieur du harnais de sécurité...

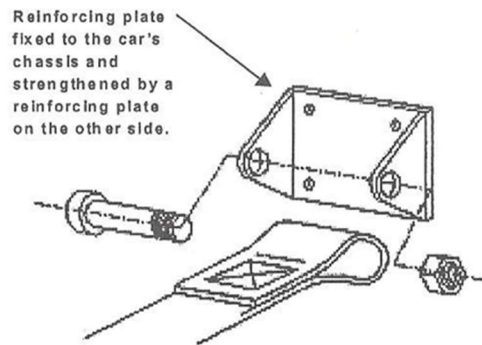




Châssis de la voiture

Plaque(s) de renforcement fixée(s) au châssis de la voiture

Montage du harnais de sécurité sur le châssis...



Plaque de renforcement fixée au châssis de la voiture et renforcée par une plaque de renforcement de l'autre côté

28 CONSTRUCTION DE LA CAGE DE PROTECTION POUR VOITURES À ROUES FERMÉES

Un directeur d'épreuve, sur recommandation du chef inspection technique, peut approuver une installation de cage de protection spécifiée par un autre organisme de sanction, à condition que l'installation ne soit pas moins robuste que celle décrite dans le présent document.

Les séries dont les véhicules sont homologués utiliseront la structure de l'arceau comme homologuée. L'acceptation d'une voiture homologuée par une série signifie que l'arceau est également approuvé.

28.1 Description générale pour les structures amovibles et permanentes

28.1.1 Une cage de protection pleine largeur est exigée dans toutes les voitures d'une série basée sur des modèles de production.

Figure 1

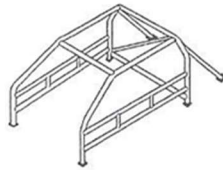


Figure 2

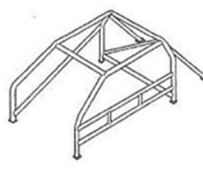


Figure 3

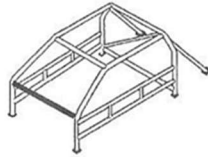
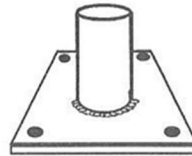


Figure 4



- 28.1.2 Un rembourrage de protection ininflammable de la cage de protection est obligatoire dans la zone où le pilote ou son casque pourrait entrer en contact avec la cage de protection.
- 28.1.3 Les cages de protection et les renforts, en particulier les cages de protection amovibles, doivent être très soigneusement conçus et construits pour être au moins aussi solides qu'une installation permanente. Si un tube s'adapte à l'intérieur d'un autre tube pour faciliter le retrait, la partie amovible télescopique doit avoir une longueur d'au moins huit pouces, s'ajuster solidement et s'abaisser du fait de sa conception. Au moins deux boulons de 3/8 de pouce (0,95 cm) de diamètre doivent être utilisés pour fixer chacun de ces joints.
- 28.1.4. À l'exception des arceaux de sécurité boulonnés, tous les joints doivent être entièrement soudés. Toutes les soudures doivent être de la meilleure qualité possible, avec une pénétration complète, et doivent être effectuées conformément aux spécifications de l'A.S.T.M. pour les matériaux utilisés. Les aciers alliés doivent être normalisés après le soudage.
- 28.1.5. Il est recommandé d'utiliser des goussets à tous les joints soudés.

28.2 Spécifications des boulons

- 28.2.1. Les voitures utilisant un arceau de sécurité boulonné doivent utiliser des boulons répondant aux exigences suivantes :
- Le minimum acceptable de boulons utilisés pour la fixation de l'arceau de sécurité est le grade SAE 5.
 - Le diamètre minimal acceptable des boulons est de 3/8 pouces (0,95 cm).

28.3 Matériaux et dimensions des tubes

Les cages de protection doivent être fabriquées en tubes d'acier doux sans soudure ou DOM (SAE 1010, 1020, 1025) ou l'équivalent, ou en tubes d'acier allié (SAE 4125, 4130) ou Docol R8 ®. Voici les dimensions minimales en pouces et les matériaux des tubes des arceaux avant et principal :

Poids du véhicule (sans pilote)	Tout matériau approuvé
Jusqu'à 1 500 lbs	1,375 X 0,095
Entre 1 500 et 2 500 lbs	1,500 X 0,095
Plus de 2 500 lbs	1,500 X 0,095 ou
	1,750 X 0,095

Lorsque des tubes en acier allié sont utilisés, ils doivent être normalisés pour réduire les tensions.

À condition que les pratiques de soudage recommandées par le fabricant soient respectées pendant le processus de soudage, comme le préchauffage et le post-chauffage dans le cas de 4125 et 4130, le Docol R8® peut être soudé à d'autres matériaux spécifiés pour les arceaux de sécurité.

Pour les arceaux de sécurité construits et enregistrés avant le 31 mars 2022, les matériaux suivants sont également autorisés :

Poids du véhicule (sans pilote)	Acier allié
Jusqu'à 1 500 lbs	1,375 X 0,080
Entre 1 500 et 2 500 lbs	1,375 X 0,095
Plus de 2 500 lbs	1,500 X 0,095

28.4 Arceau de protection principal

L'arceau principal (derrière le pilote) doit s'étendre sur toute la largeur de l'habitacle du conducteur/passager et doit être aussi proche que possible du toit. Il doit comporter un renfort latéral diagonal pour éviter toute déformation latérale de l'arceau.

28.5 Arceau de protection avant

Les arceaux avant ou latéraux doivent suivre la ligne des piliers avant jusqu'au haut du pare-brise (aussi près du toit que possible) puis horizontalement jusqu'au point de fixation arrière de l'arceau principal.

Ces deux arceaux doivent être reliés entre eux par un tube situé au-dessus du pare-brise.

On peut aussi utiliser un arceau avant suivant la ligne des piliers avant et relié par des barres horizontales à l'arceau principal de chaque côté au sommet.

28.6 Renforts

L'arceau de protection principal doit avoir deux renforts s'étendant vers l'arrière et se fixant au cadre ou au châssis.

Les renforts doivent être fixés le plus près possible du sommet de l'arceau principal, pas plus de six pouces en dessous du sommet et à un angle d'ouverture d'au moins 30 degrés.

28.7 Protection latérale

Deux tubes latéraux horizontaux amovibles reliant l'avant

- 28.7.1 La protection latérale est obligatoire. Il est préférable d'utiliser deux (2) tubes horizontaux boulonnés ou soudés aux arceaux principaux avant et arrière du côté du pilote, comme indiqué à la figure 1 ci-dessous. Des renforts diagonaux ou horizontaux, selon ce qui convient le mieux pour une entrée et une sortie efficace, du côté du pilote, comme le montre la figure 2 ci-dessous, sont facultatifs.
- 28.7.2 Un seul tube horizontal (figure 3) reliant les deux tubes avant, d'un côté à l'autre de la zone du tableau de bord, est autorisé à condition que le tube ne gêne pas la vision du pilote ou la conduite du véhicule.
- 28.7.3 Les tubes de l'arceau doivent être fixés au châssis en six points. Deux de ces points de fixation au châssis peuvent être situés au niveau des tours de suspension/de jambe de force arrière.
- 28.7.4 Chaque point de fixation des tubes de l'arceau de protection doit être doté d'une plaque de renforcement (figure 4) dont l'épaisseur ne doit pas être inférieure à celle du matériau du tube de l'arceau de protection fixé et dont la surface est d'au moins 20 po² (129 cm²) et d'au plus 30 po² (194 cm²).

Figure 1

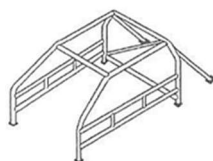


Figure 2

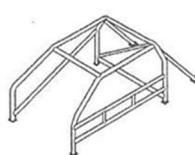


Figure 3

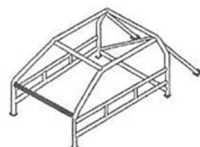
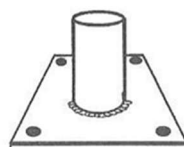


Figure 4



28.7.5 Un rembourrage de protection ininflammable de la cage de protection est obligatoire dans la zone où le pilote ou son casque pourrait entrer en contact avec la cage de protection.

28.7.6 La plaque de renfort tubulaire de la figure 4 doit être fixée par un minimum de trois (3) boulons à une deuxième plaque de renfort en acier qui est soudée au châssis (voir les figures ci-dessous).

Détails des points de fixation. Les figures ci-dessous présentent d'autres méthodes acceptables de fixation des tubes de l'arceau et des plaques de renfort en fonction de la configuration de l'emplacement de la surface de fixation du véhicule.

Pour les surfaces de châssis généralement plates :

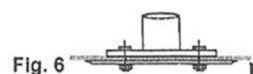


Fig. 6

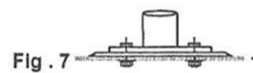


Fig. 7

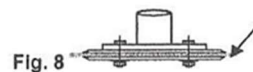
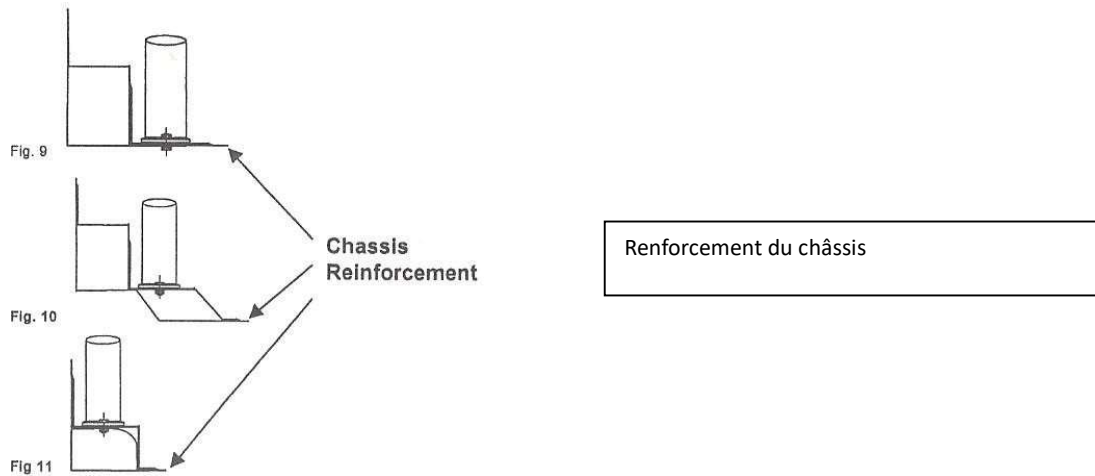


Fig. 8

Véhicule
chassis
surface

Surface du châssis du véhicule

Pour les surfaces de châssis inégales :



Toutes les plaques de fixation au châssis des tubes de l'arceau, comme indiqué sur les figures 9, 10 et 11, doivent utiliser des boulons d'un diamètre minimum de 3/8 de pouce (9.5 mm) avec une spécification minimale de Grade 5.

Les plaques de montage ne doivent pénétrer en aucun point dans la paroi coupe-feu.

28.7.7 Les tubes de la cage de protection doivent avoir un (1) trou d'inspection facilement accessible de 3/16 po. (4.8 mm) de diamètre dans une zone non critique de la structure pour aider à vérifier l'épaisseur de la paroi.

28.8 Plaques de montage

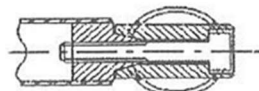
La plaque de montage fixée à la structure de la voiture ne doit pas avoir moins de 3/16 po. (0,5 cm) d'épaisseur, avec une plaque de renfort de taille et d'épaisseur égales sur le côté opposé du panneau, les plaques étant boulonnées ensemble à l'aide d'un minimum de trois boulons par plaque de montage.

28.9 Fixation du dossier du siège

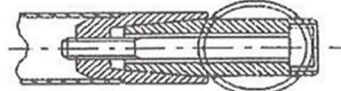
Les dossiers de siège de production OEM doivent être montés et fixés de manière sûre. Afin de fournir une fixation sûre du dossier de siège, une section de tube égale à l'arceau doit être installée horizontalement du montant principal de l'arceau à l'entretoise diagonale. Ce tube ne doit pas dépasser la hauteur des épaules.

Les sièges de course doivent être installés conformément aux instructions du fabricant.

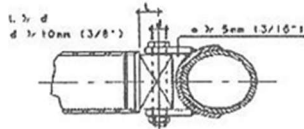
28.10 Méthodes de fixation des tubes recommandées



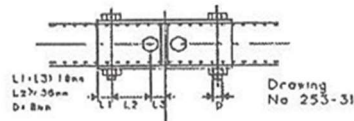
Drawing No 253-28



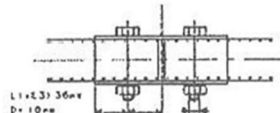
Drawing No 253-29



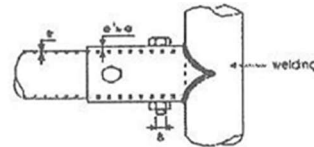
Drawing No 253-30



Drawing No 253-31

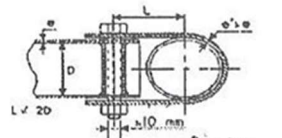


Drawing No 253-32



Drawing No 253-34

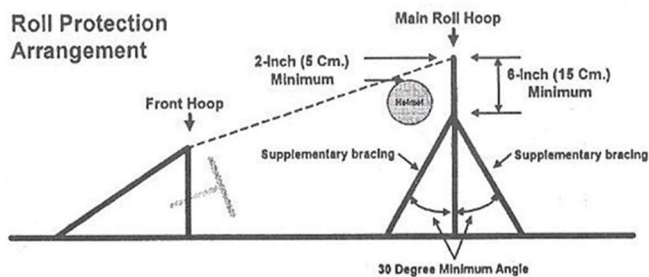
Dimensions in mm



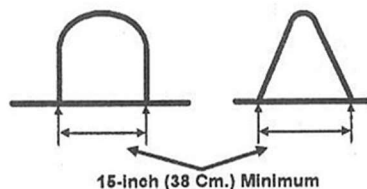
Drawing No 253-33

L must be minimum
The clamp width must
be at least 25 mm

29 INSTALLATION DE LA PROTECTION ANTI-RETOURNEMENT DES VOITURES À ROUES OUVERTES



Alternative
Main Roll
Hoop
Shapes



Disposition de la protection anti-retournement

Arceau avant

Minimum de 2 po (5 cm)

Arceau principal

Casque

Renfort supplémentaire

Angle minimum de 30 degrés

Minimum de 6 po (15 cm)

Renfort supplémentaire

Autres formes possibles de l'arceau

L'arceau principal doit être construit avec un matériau qui satisfait ou dépasse les exigences de l'article 28.3.
Le rayon de courbure minimal ne doit pas être inférieur à trois (3) fois le diamètre du tube mesuré à partir de

l'axe du tube. L'arceau principal ne doit pas être à moins de deux (2) pouces au-dessus du casque du conducteur lorsque celui-ci est assis normalement et attaché par une ceinture de sécurité ou un harnais d'épaule.

Une ligne droite tracée du haut de l'arceau principal au haut de l'arceau avant doit passer au-dessus du casque du pilote.

Les membres verticaux de l'arceau principal ne doivent pas être espacés de moins de 15 pouces (38 cm) au niveau de leur fixation au châssis. Si l'arceau ne va pas jusqu'à la cuvette ventrale, des goussets appropriés et une triangulation des tubes doivent être utilisés sous sa fixation.

Sur les châssis monocoques, l'arceau principal doit être soudé à des plaques de montage dont l'épaisseur n'est pas inférieure à 0,080 pouce (0,20 cm). Il est important que ces plaques soient fixées au châssis de manière à répartir la charge sur une large surface. Il doit y avoir une plaque d'épaisseur égale à l'intérieur de la monocoque avec des rivets ou des boulons solides (5/16 de pouce – 0,80 cm) traversant le matériau non ferreux.

Les arceaux avant ne doivent pas être plus bas que le haut du volant. Il est recommandé que l'arceau se prolonge jusqu'à la cuvette ventrale. Si ce n'est pas le cas, il doit être fixé au châssis avec des goussets et une triangulation afin de répartir les charges.

Dans les voitures de construction monocoque ou composite pleine hauteur (au-dessus du volant), une plaque d'acier d'au moins 0,080 pouce (0,20 cm) d'épaisseur doit être fixée comme butée.

29.1 Renforts de l'arceau de protection principal

L'arceau principal doit avoir deux renforts avant partant de l'arceau et fixés au cadre, à la monocoque ou à l'arceau avant.

Les renforts doivent être fixés aussi près que possible du sommet de l'arceau, mais ne doivent pas se trouver à plus de six (6) pouces sous le sommet et à un angle d'ouverture d'au moins trente (30) degrés.

Si ces renforts ne s'étendent pas jusqu'à l'arceau avant, un renfort ou un gousset supplémentaire de calibre 14 (0,078 pouce - 0,20 cm) d'épaisseur minimale doit être installé entre le rail inférieur du cadre et le rail supérieur du cadre au point de fixation du renfort de l'arceau avant.

Si ces renforts ne s'étendent pas jusqu'à l'arceau avant, un renfort ou un gousset supplémentaire doit être installé au point de fixation à l'arceau arrière principal ou à la traverse inférieure du cadre ou à un autre élément majeur du cadre de manière à renforcer le point de fixation pour aider à prévenir l'effondrement de la traverse du cadre au point de fixation.

Ces tubes doivent mesurer au minimum 1 po x 0,080 po et les goussets doivent avoir une épaisseur minimale de calibre 14 (0,078 po – 0,20 cm).

29.2 Renforts de l'arceau de protection avant

L'arceau avant doit avoir deux (2) renforts près de son sommet s'étendant vers l'avant pour protéger les jambes du pilote.

Il est recommandé que ce renfort s'étende jusqu'à la cloison située devant les pieds du pilote, mais dans tous les cas, il doit être intégré au châssis pour fournir un support substantiel à l'arceau principal avant.

Les renforts de l'arceau avant sur toute la largeur doivent avoir le même diamètre et la même épaisseur de paroi que l'arceau principal.

30. INFRACTION AU RÈGLEMENT

30.1 Application de pénalités

On peut imposer une pénalité à tout promoteur, organisateur, officiel, engagé, pilote ou autre personne qui commet une infraction au présent Règlement ou à celui d'une série ou d'un événement, ou à toute condition imposée à un permis d'organisation, ou à toute instruction aux pilotes, ou à tout règlement spécial du circuit.

30.2 Infraction au Règlement

Outre les autres infractions, les infractions suivantes sont considérées comme des violations du présent règlement

- 30.2.1 Corruption ou tentative de corruption de toute personne en lien avec la compétition, ainsi que l'acceptation ou l'offre d'un pot-de-vin.
- 30.2.2 Toute mesure ayant comme objectif la participation à la compétition d'une personne ou d'une voiture que l'on sait être inadmissible.
- 30.2.3 Toute procédure frauduleuse ou tout acte préjudiciable aux intérêts de l'ASN Canada ou du sport motorisé en général.
- 30.2.4 Toutes paroles, actes, ou écrits qui ont causé un préjudice moral à la Série, à ASN Canada, à ses instances, à ses membres, ou à ses dirigeants, et plus généralement à l'intérêt des sports motorisés et aux valeurs défendues par ASN Canada.
- 30.2.5 Tout refus de coopérer avec un officiel, ainsi que toute interférence ou obstruction des actes d'un officiel.
- 30.2.6 Tout acte dangereux ou tout manquement à l'obligation de prendre des mesures raisonnables, entraînant une situation dangereuse.
- 30.2.7 Ne pas suivre les instructions des officiels compétents pour le déroulement sûr et ordonné de l'épreuve.
- 30.2.8 Abuser d'un autre concurrent ou d'un officiel
- 30.2.9 Comportement antisportif.
- 30.2.10 Infractions de conduite telles que définies dans le présent règlement.
- 30.2.11 Toute incitation publique à la violence ou à la haine.

30.3 Infractions répétées

- 30.3.1 Des infractions répétées au présent Règlement sont soumises à une augmentation de la sévérité des pénalités imposées pour chaque occurrence subséquente.
- 30.3.2 Des pénalités consécutives peuvent être appliquées dans le cas d'incidents où il y a de multiples infractions.
- 30.3.3 Des combinaisons de pénalités peuvent être imposées.

31. PÉNALITÉS

31.1 Réprimande

Une réprimande peut être imposée par le(s) commissaire(s). Une réprimande contre un pilote qui détient une licence de l'ASN Canada sera inscrite dans le dossier de la licence du pilote, comme toute autre pénalité.

31.2 Pénalité en temps

Des pénalités en temps, en secondes ou en minutes et secondes, peuvent être imposées par le(s) commissaire(s) ou des procédures d'appel. Des pénalités d'arrêt aux puits et d'exclusion seront considérées comme des pénalités en temps.

31.3 Pénalité en distance

Une pénalité peut prendre la forme d'un ou de plusieurs tours. Les concurrents peuvent être pénalisés par le(s) commissaire(s) ou à la suite d'une procédure d'appel.

31.4 Amende monétaire

31.4.1 Les amendes imposées doivent être payées dans les 72 heures après que le concurrent en a été informé. Tout retard dans le paiement entraînera la suspension de privilèges d'une durée égale à celle pendant laquelle les amendes restent impayées. Toutes les amendes doivent être versées à la série.

31.4.2 Un chèque sans fonds payable à la série entraînera une suspension des privilèges de compétition de l'engagé jusqu'au paiement complet des amendes, des frais bancaires et de frais de services additionnels de 50 \$.

31.5 Pénalité d'exclusion

Une exclusion de la participation peut être imposée par le commissaire en chef de la série à toute personne ou à toute voiture, et ce, en tout temps.

31.6 Modification du classement

Dans les cas où une pénalité d'exclusion est imposée, le(s) commissaire(s) ou une procédure d'appel doit déclarer la modification qui en résulte au classement et aux prix, et doit décider si le concurrent suivant au classement doit monter d'une place et voir à ce que les prix reflètent correctement le classement révisé.

31.7 Perte des prix d'un événement

Un engagé ou un pilote qui est exclu d'une séance ou d'une compétition perd automatiquement tout prix remporté lors de la séance ou de la compétition.

31.8 Perte de points de la série

La perte de points gagnés par un concurrent dans une course ou accumulés dans une série peut être imposée par l'ASN Canada ou un(des) commissaire(s), sur recommandation d'un(des) commissaire(s).

31.9 Mesures disciplinaires

31.9.1 Les participants qui font preuve d'un non-respect du Règlement ponctuel ou répété, ou qui ont un comportement antisportif peuvent être soumis à une procédure disciplinaire.

31.9.2 L'ASN Canada, à sa discrétion, peut entreprendre des mesures disciplinaires lors d'une compétition.

31.9.3 Les résultats d'une mesure disciplinaire sont finaux et tout ordre ou toute pénalité que l'on applique à un concurrent sont contraignants pour les parties.

31.10 Probation

31.10.1 Une période de probation peut être imposée par le(s) commissaire(s), ou découler d'une mesure disciplinaire ou d'une procédure d'appel.

31.10.2 Toute sanction supplémentaire imposée au cours de la période probatoire peut être plus sévère.

31.10.3 L'ASN Canada consignera toute période de probation dans le dossier du pilote. D'autres pénalités seront imposées si les modalités de la période de probation ne sont pas respectées. L'ASN Canada peut examiner toute période de probation avant son expiration.

31.11 Suspension de privilèges

31.11.1 Une suspension des privilèges de compétition peut être imposée par l'ASN Canada sur recommandation du(des) commissaire(s).

31.11.2 Lorsqu'une suspension est imposée à un pilote, la licence de compétition de ce dernier doit être immédiatement remise à l'ASN Canada. Tout retard dans la remise de la licence entraînera automatiquement un prolongement de la suspension d'une période égale au double du retard.

31.12 Disqualification

31.12.1 L'ASN Canada ou le(s) commissaire(s) peut prononcer une sentence de disqualification.

31.12.2 Une sentence de disqualification sera prononcée pour toute infraction à l'article 1.5.1c du présent Règlement.

31.13 Publication des pénalités

Chaque série et l'ASN Canada se réservent le droit de publier un avis concernant les pénalités imposées à une personne ou à une organisation, et de déclarer les raisons qui ont motivé ces pénalités. Les personnes ou organismes dont il est question dans l'avis n'auront aucun recours contre l'ASN Canada, ses officiels ou toute personne qui publie ces avis, et d'autres pénalités peuvent être imposées si de telles mesures sont prises.

32. PROTÊTS

32.1 Droit de protestation

32.1.1 Le droit de protestation appartient exclusivement aux engagés et aux pilotes qui peuvent s'estimer lésés par la décision, l'action ou l'omission d'un promoteur, organisateur, officiel, engagé, pilote ou autre personne liée à n'importe quelle compétition à laquelle ils prennent part, mais il est impossible de protester contre le refus d'une inscription, ni dans les situations expressément interdites dans le présent Règlement.

32.1.2 En tout temps, il incombe à l'engagé ou au pilote, à titre de protestataire, d'établir les modalités exactes du protêt.

32.1.3 Le droit de protestation repose uniquement sur le bien-fondé du protêt. Le(s) commissaire(s) doit(vent) examiner les protêts déposés et déterminer s'ils sont bien fondés ou non.

32.1.4 On entend par « bien-fondé » un protêt raisonnable, logique, fondé sur des faits probants et étayé par des preuves pertinentes.

On définit un fait comme quelque chose qui peut être prouvé et une preuve comme quelque chose qui appuie les faits, la logique ou le raisonnement.

32.1.5 Les protêts qui manquent de raisonnement, de logique, de faits ou de preuves peuvent être jugés mal fondés et rejetés par le(s) commissaire(s). Les frais de protestation sont alors retenus.

32.1.6 Les ouï-dire, les conjectures et les opinions non étayées peuvent être considérés comme vexatoires. Le terme « vexatoire » est défini comme suit : de peu ou d'aucune importance, ennuyeux, dérangeant.

32.1.7 Les protestations jugées non fondées peuvent également être considérées comme vexatoires et être rejetées. Dans de tels cas, les frais de protestation sont retenus et des pénalités supplémentaires peuvent être appliquées.

- 32.1.8 Plusieurs concurrents ne peuvent pas déposer une réclamation commune.
- 32.1.9 Un concurrent souhaitant protester contre plus d'un concurrent doit déposer des protêts séparés contre chacun d'entre eux.
- 32.1.10 Les pilotes doivent rester sur place et être facilement joignables jusqu'à la fin de la période de protestation relative à leur compétition. Aucune représentation de substitution n'est autorisée.
- 32.1.11 Les participants impliqués dans un litige ou une protestation doivent rester au circuit pendant la période de protestation, et pendant toute période raisonnable au-delà de cette période, comme peut le demander le commissaire en chef de la série.
- Les concurrents qui ne se conforment pas ou ne peuvent pas être facilement joints s'exposent à des poursuites judiciaires et à l'application de pénalités en leur absence. En cas d'application de pénalités, la possibilité d'appel est perdue. Toute pénalité appliquée reste en vigueur.
- 32.1.12 Aucune disposition du présent Règlement n'affecte le droit et le devoir de tout officiel de prendre les mesures qu'il juge appropriées en toute circonstance, qu'un protêt ait été déposé ou non, et n'y porte préjudice.
- 32.1.13 Les décisions de tout juge de fait ne peuvent pas faire l'objet d'un protêt.
- 32.1.14 Les décisions de(des) commissaire(s) ne peuvent faire l'objet d'un protêt, seulement d'un appel.
- 32.1.15 Il incombe au protestataire de comprendre et de respecter ces procédures de protestation, et aucune réclamation pour malentendu de quelque nature que ce soit ne sera acceptée.

32.2 Limite de temps pour les protêts

Le(s) commissaire(s) peut(vent) prolonger un délai, mais uniquement pour des raisons de force majeure. Dans le cas contraire, pour qu'un protêt soit pris en compte, il doit être déposé auprès du(des) commissaire(s) selon les délais ci-dessous.

32.3 Admissibilité d'une voiture de course

- 32.3.1 Lorsque l'inadmissibilité alléguée d'une voiture ou d'un composant de cette dernière est apparente :
- dans les 30 minutes suivant la fin de la séance en piste au cours de laquelle l'infraction alléguée a été observée.
- 32.3.2 Lorsque l'inadmissibilité alléguée n'est pas apparente, mais qu'on allègue que la voiture se comporte d'une manière qui laisse croire à son inadmissibilité :
- dans les 30 minutes suivant la fin de la séance en piste au cours de laquelle on soutient que l'infraction a eu lieu.

32.4 Comportement en piste

Un protêt contre toute occurrence ou irrégularité pendant une séance d'essais, les qualifications ou la course

- dans les 30 minutes suivant la fin de la séance en piste au cours de laquelle on soutient que l'infraction a eu lieu.

32.5 Résultats

- 32.5.1 Un protêt concernant les résultats d'une séance de qualification :
- dans les 30 minutes suivant la publication des résultats de la séance.
- 32.5.2 Un protêt concernant les résultats provisoires d'une course :
- dans les 30 minutes suivant la publication des résultats provisoires d'une course.

32.6 Preuves vidéo

- 32.6.1 Si un concurrent souhaite présenter une vidéo d'un incident pour étayer un protêt, cette dernière doit être remise dans son format original et non modifié au commissaire en chef de la série;
 - dans les 30 minutes suivant la fin de la séance au cours de laquelle on soutient qu'un incident s'est produit.
- 32.6.2 Si un concurrent souhaite présenter une vidéo d'un incident pour se défendre d'un protêt, cette dernière doit être remise dans son format original et non modifié au commissaire en chef de la série;
 - dans les 30 minutes suivant l'avis d'un protêt remis au concurrent.
- 32.6.3 Les concurrents qui soumettent des vidéos doivent également fournir, au même moment, un moyen permettant de visionner la vidéo, faute de quoi, cette dernière ne sera pas acceptée comme preuve.
- 32.6.4 Le(s) commissaire(s) se réserve(nt) le droit de prévisionner une vidéo et de décider si elle peut être acceptée comme preuve. Cette décision est finale et contraignante pour toutes les parties en ce qui concerne un protêt.
- 32.6.5 Si l'on considère qu'une vidéo est une preuve valide, on permettra au concurrent et/ou à l'engagé concerné de visionner la vidéo, mais seulement en présence du(des) commissaires ou de son représentant désigné.
- 32.6.6 Une fois qu'une vidéo a été soumise comme preuve, elle doit être saisie et conservée, qu'elle soit acceptée comme preuve ou non, jusqu'à ce que le délai pour notifier l'intention de faire appel soit écoulé et que cette notification n'ait pas été faite.
- 32.6.7 Si une notification d'intention de faire appel est déposée, la vidéo, ou une copie de l'originale créée selon une méthode approuvée par l'ASN Canada, sera conservée par l'ASN Canada jusqu'à la tenue de l'audience d'appel.

32.7 Protestation visant une voiture de course

- 32.7.1 Seuls les engagés et les pilotes inscrits à un événement peuvent protester contre l'admissibilité d'une autre voiture.
- 32.7.2 Dans de tels cas, le protestataire doit énoncer clairement le règlement/la règle qui aurait été violé, et il doit stipuler le ou les composants qui doivent être inspectés.
- 32.7.3 Le protestataire sera tenu de déposer auprès de la série une caution en espèces dont le montant sera déterminé par le(s) commissaire(s) et qui sera suffisante pour couvrir le coût du démontage, de l'inspection et du remontage par un technicien qualifié.
- 32.7.4 De telles inspections doivent être effectuées sous la supervision de la série ou de l'ASN Canada.
- 32.7.5 Si une décision fondée sur l'inspection donne lieu à un appel de l'une ou l'autre des parties à la protestation, la caution en espèces est conservée jusqu'à ce qu'une décision finale soit prise.
- 32.7.6 Si la voiture est jugée non conforme au présent Règlement ou à ceux d'une série, la caution en espèces sera rendue au protestataire et tous les frais d'inspection seront à la charge de l'engagé et/ou du pilote de la voiture inspectée.
- 32.7.7 Si la voiture est jugée conforme, le protestataire perdra la caution en espèces à la série, pour couvrir les frais d'inspection. Tout montant restant après le paiement des coûts sera retourné au protestataire.
- 32.7.8 Si l'engagé et/ou le pilote d'une voiture faisant l'objet d'un protêt ne permet pas l'inspection selon les modalités du présent Règlement, il en résultera une exclusion immédiate et d'autres pénalités.
- 32.7.9 Un protêt en vertu du présent Règlement peut être réduit dans sa portée par le protestataire, mais non augmenté, au moment où la caution est fixée. Une fois la caution déposée, les inspections

stipulées doivent être effectuées, sauf si le protestataire retire entièrement ou partiellement son protêt avant le début de l'inspection.

- 32.7.10 Si un protêt en vertu du présent Règlement est retiré complètement par le protestataire avant le début de l'inspection, le(s) commissaire(s) retournera(ont) la caution en espèces au protestataire moins un montant déterminé par le(s) commissaire(s), mais en aucun cas le montant retenu ne sera inférieur à 250 \$.

32.8 Dépôt d'un protêt

32.8.1 Tout protêt doit être déposé par écrit et :

- a. préciser la ou les parties du présent Règlement, du règlement de la série ou du règlement supplémentaire de l'événement qui aurait été violé, et par qui;
- b. donner le nom des témoins, le cas échéant;
- c. fournir des preuves vidéo, le cas échéant;
- d. être signé par l'engagé ou le pilote qui proteste;
- e. être accompagné des frais de protestation de 500 \$ payables à la série;
- f. être livré au directeur d'épreuve et adressé au(x) commissaire(s) avant l'expiration des délais prévus dans le présent Règlement.

32.9 Audition d'un protêt

32.9.1 Le(s) commissaire (s) entendra tous les protêts. Toutes les parties visées seront informées du lieu, de la date et de l'heure de l'audience.

32.9.2 Le(s) commissaire(s) déterminera(ont) si le protêt a été soumis conformément au présent Règlement. Si le protestataire ne respecte pas ces conditions, le protêt lui sera retourné sans audience et la série conservera les frais de protestation.

32.9.3 Il incombe toujours au protestataire de présenter correctement un protêt, et on n'acceptera aucune plainte fondée sur une mauvaise connaissance du présent Règlement, du règlement de la série ou du règlement supplémentaire de l'événement.

32.9.4 Lors de l'audience, les protestataires doivent présenter leur cas eux-mêmes (ou avec l'aide d'un interprète désigné en cas de difficultés linguistiques). Ils peuvent appeler des témoins et ils sont responsables de la disponibilité rapide de tout témoin appelé.

Si un protestataire désigne un interprète aux fins de prononcer ou d'argumenter un protêt, on estimera que les mots de l'interprète sont ceux du protestataire.

32.9.5 En cas d'absence ou d'un retard indu de la part d'une des parties d'un protêt, le jugement peut se poursuivre par défaut.

32.10 Distribution des prix

Sauf en ce qui a trait à toute présentation de prix pour une victoire après une course (de telles présentations ne sont pas officielles), la distribution des prix ne peut commencer qu'après la fin de la période pendant laquelle on peut déposer un protêt. Si quelqu'un dépose un protêt pouvant avoir une incidence sur la distribution des prix, cette distribution sera reportée jusqu'à la décision concernant un protêt ou une audience d'appel. Pendant cette période, les résultats de la compétition seront considérés comme provisoires.

32.11 Jugement d'une audience à la suite d'un protêt

Toutes les parties concernées sont liées par la décision rendue, sous réserve uniquement de la procédure d'appel prévue dans le présent Règlement.

32.12 Frais en lien avec un protêt

32.12.1 Le(s) commissaire(s) déterminera(ont) la disposition des frais comme suit :

- a. Dans tous les cas, des frais de protestation minimums de 100 \$ seront conservés par la série.
- b. Si la protestation est jugée non fondée, la totalité des frais sera retenue par la série.

32.12.2 Si la protestation est jugée vexatoire, le protestataire sera considéré comme coupable d'une violation du présent Règlement, perdra les frais de protestation et pourra être pénalisé davantage pour cette violation.

32.13 Publication des jugements

La série et l'ASN Canada auront le droit de publier ou de faire publier un jugement concernant une protestation et d'indiquer les noms de toutes les parties concernées. Les personnes ou organismes mentionnés dans un tel avis n'ont aucun droit de recours contre la série et l'ASN Canada ou contre toute personne imprimant ou publiant ledit avis.

33. APPELS

33.1 Demande d'appel

33.1.1 Sauf dans les cas exclus dans le présent Règlement, un engagé ou un pilote peut soumettre une demande d'appel concernant une décision qui a été rendue par le(s) commissaire(s). Le requérant n'a le droit de faire appel que s'il a été destinataire d'une décision d'un commissaire ou s'il a été individuellement affecté par une telle décision.

33.1.2 Une demande d'appel ne signifie pas que l'appel sera automatiquement accepté.

33.1.3 Les procédures d'appel de l'ASN Canada sont conçues pour régler les litiges sportifs de manière rapide et efficace et ne suivent pas nécessairement les pratiques ou formalités normalement associées à celles de la profession juridique.

33.1.4 Il est de la responsabilité de l'appelant de comprendre ces procédures d'appel et de s'y conformer, et aucune réclamation pour malentendu de quelque nature que ce soit ne sera acceptée.

33.2 Motifs d'une demande d'appel

33.2.1 Les motifs d'une demande d'appel sont l'une ou l'autre des allégations suivantes :

- a. Le(s) commissaire(s) a(ont) traité l'affaire en utilisant des procédures inappropriées;
- b. de nouvelles preuves substantielles et/ou de nouveaux témoignages d'experts relatifs à l'affaire qui n'auraient pas pu être facilement disponibles au moment de l'application de la décision initiale par le commissaire en chef de la série.

33.2.2 Un appel ne sera pas accordé pour une présentation répétée de la protestation originale. Cette décision sera prise uniquement par ASN Canada.

33.3 Limite de temps

33.3.1 L'avis d'intention de présenter une demande d'appel doit être donné au(x) commissaire(s) dans l'heure qui suit l'annonce verbale de la décision d'un commissaire et doit être accompagné d'un versement de 1 000 \$.

33.3.2 Une demande d'appel, signée par l'appelant, doit être présentée sous une forme absolument claire et lisible, sinon elle peut être refusée sans autre mesure.

Elle doit être soumise au bureau de l'ASN Canada où elle doit être reçue dans les 72 heures suivant la soumission au(x) commissaire(s) de l'avis d'intention de soumettre une demande d'audience d'appel.

- 33.3.3 Une demande d'appel peut être retirée avec l'accord de l'ASN Canada. Les frais d'appel seront retenus par l'ASN Canada.

33.4 Effet d'une demande d'appel

L'avis de demande d'appel n'affecte pas la validité de l'exécution de toute décision, pénalité ou sentence faisant l'objet d'un appel.

S'il est informé de l'intention de soumettre une demande d'appel, le(s) commissaire(s) peut(vent) permettre à un concurrent de continuer à participer à une compétition si la situation se présente au cours d'une épreuve.

Cette décision elle-même ne peut faire l'objet d'un appel et, en tout état de cause, le(s) commissaire(s) de la doit(vent) ordonner que les prix qui pourraient être affectés par l'issue de l'appel soient retenus en attendant le résultat d'une demande d'appel.

Les pénalités faisant l'objet d'un appel seront suspendues, sauf en cas de problèmes de sécurité immédiats, y compris les infractions à la réglementation sur l'alcool ou l'abus de substances, les pénalités de temps telles que définies à l'article 31.2, ou en cas de nouvelle infraction justifiant la disqualification du même concurrent, ou si l'appel est reçu en dehors du délai applicable.

33.5 Soumissions requises

- 33.5.1 Une demande d'appel doit être soumise à l'ASN Canada en personne, par courriel, par courrier, par messenger.

200 circuit Gilles-Villeneuve,
Montréal, Québec, Canada, H3C 1A9
Téléphone : (514) 350-8203
info@asnCanada.ca

- 33.5.1 Une demande d'appel doit contenir suffisamment de renseignements pour permettre à l'ASN Canada de déterminer comment le litige sera géré et si une procédure d'appel formelle aura lieu ou non. Si l'appelant ne fournit pas suffisamment d'information, l'appel sera rejeté sans audience et les frais d'appel seront perdus.

- 33.5.2 La demande d'appel doit spécifier dans son intégralité :

- a. les motifs pour lesquels le(s) commissaire(s) a(ont) agi de manière inappropriée, en indiquant clairement quelle(s) partie(s) de tout règlement est (sont) considérée(s) comme ayant été appliquée(s) d'une manière qui n'était pas juste ou équitable pour l'appelant;
- b. une description complète de toute nouvelle preuve et/ou témoignage d'expert et de son incidence éventuelle sur la décision initiale en lien avec le protêt;
- c. une liste des témoins que l'appelant peut souhaiter appeler, une description de leur implication dans l'incident en question et la nature générale de leur témoignage;
- d. la demande d'appel porte la signature de l'appelant ou d'un représentant autorisé de ce dernier, accompagnée d'une lettre autorisant le représentant à agir au nom de l'appelant, et indique l'adresse à laquelle les communications doivent être envoyées, ainsi qu'un numéro de téléphone;

- 33.5.3 l'ASN Canada se réserve le droit de visionner toute vidéo soumise et de décider de son acceptation comme preuve. Cette décision est finale.

33.6 Décision d'accorder un appel

- 33.6.1 Seule l'ASN Canada décidera du bien-fondé d'une demande d'appel. Si l'appel n'est pas accepté, les frais d'appel seront retenus par l'ASN Canada.

- 33.6.2 L'ASN Canada se réserve le droit de régler tout litige auquel il est fait référence dans une demande d'appel sans soumettre le cas à une procédure d'appel.
- 33.6.3 Si l'ASN Canada estime qu'une demande d'appel est de nature vexatoire, la totalité des frais d'appel sera perdue et des pénalités supplémentaires pourront être appliquées.
- 33.6.4 Les décisions prises en vertu du présent Règlement sont finales et contraignantes pour l'appelant et ne peuvent faire l'objet d'aucune autre action.

33.7 Procédure d'appel

- 33.7.1 Un appel peut être traité administrativement par l'ASN Canada sans audience formelle.
- Lorsqu'une audience formelle est jugée nécessaire par l'ASN Canada, un président d'appel sera nommé par l'ASN Canada. Le président d'appel tentera de convoquer les parties et d'entendre l'appel au plus tard une semaine après la décision de l'ASN Canada d'accorder une audience d'appel.
- L'appelant recevra un avis indiquant l'heure et le lieu de l'audience. Il incombe à l'appelant de rassembler les témoins éventuels au lieu et à l'heure fixés.
- 33.7.2 Lors d'une audience d'appel formelle, l'appelant peut présenter des preuves et appeler des témoins. L'appelant peut être assisté d'un avocat avec la permission du président de l'appel, mais il doit toujours présenter sa cause personnellement.
- Un appelant peut soumettre sa cause au président du comité d'appel entièrement par écrit, sans comparution personnelle.
- 33.7.3 Le président d'appel peut entendre des preuves et des témoins de la manière qu'il juge appropriée, pertinente ou nécessaire.

33.8 Dispositions relatives à un appel accéléré

- 33.8.1 L'ASN Canada peut, à sa discrétion, modifier la procédure d'appel afin de permettre un appel accéléré.
- 33.8.2 Un appel accéléré peut être traité par l'ASN Canada immédiatement après qu'une décision d'un commissaire en chef de la série ait été rendue, et qu'un avis d'intention de soumettre une demande d'appel ait été donné au commissaire en chef de la série par l'appelant.
- 33.8.3 Les résultats d'un appel accéléré sont définitifs et contraignants pour toutes les parties.

33.9 Compétence dans le cadre de la procédure d'appel

Les personnes nommées par l'ASN Canada aux procédures d'appel ne participeront pas ou ne siégeront pas au jugement si elles ont participé en tant que concurrents, officiels, organisateurs, promoteurs ou commanditaires à la compétition qui fait l'objet de l'appel, ou si elles ont été directement impliquées dans l'affaire étudiée.

33.10 Jugement d'une procédure d'appel

Après avoir examiné les éléments jugés pertinents pour prendre une décision, le président d'appel prépare un jugement écrit. Une pénalité existante peut être annulée, atténuée, confirmée ou augmentée, ou une pénalité différente peut être imposée. Une compétition ne peut pas être recommencée ni le programme d'une épreuve révisé.

- Si le recours est jugé non fondé, vexatoire ou sans fondement, la totalité de la taxe de recours peut être retenue.

- Si le recours est jugé partiellement fondé, le dépôt peut être restitué en partie, à l'exception d'une taxe administrative de 200 \$.
- Si le recours est confirmé, la taxe de recours peut être restituée dans son intégralité.

33.11 Jugements finaux

Les jugements d'appel constituent la dernière instance pour régler tout litige découlant d'une compétition d'une série ou en rapport avec celle-ci et aucune autre action ne peut être entreprise par l'appelant.

33.12 Publication des jugements

L'ASN Canada aura le droit de publier ou de faire publier le jugement d'un appel et d'indiquer les noms de toutes les parties concernées. Les personnes ou organismes mentionnés dans un tel avis n'ont aucun droit d'action contre l'ASN ou contre toute personne imprimant ou publiant ledit avis.

33.13 Comportement après un jugement

Tout participant qui, à la suite d'un jugement d'appel, discrédite ou tente de discréditer le jugement fera l'objet de mesures disciplinaires.