

RÈGLEMENT DE SÉCURITÉ
DE
RALLYE SPORT QUÉBEC

RALLYE AUTOMOBILE

JUIN 2023

TABLE DES MATIERES

AVIS AUX MEMBRES	3
OBJET ET PORTÉE DU RÈGLEMENT DE SÉCURITÉ	5
INFORMATIONS IMPORTANTES ET DÉFINITIONS.....	6
CHAPITRE 1 : LES INSTALLATIONS ET LES ÉQUIPEMENTS D'ENTRAÎNEMENT	8
CHAPITRE 2 : LA FORMATION ET L'ENTRAÎNEMENT DES PARTICIPANTS	10
CHAPITRE 3 : LA PARTICIPATION À UN ÉVÉNEMENT, À UNE COMPÉTITION OU À UN SPECTACLE À CARACTÈRE SPORTIF	12
CHAPITRE 4 : LA FORMATION ET LES RESPONSABILITÉS DES PERSONNES APPELÉES À JOUER UN RÔLE AUPRÈS DES PARTICIPANTS.....	14
CHAPITRE 5 : LA FORMATION ET LES RESPONSABILITÉS DES PERSONNES CHARGÉES DE L'APPLICATION DES RÈGLES DE JEU ET DES RÈGLES DE SÉCURITÉ, INCLUANT NOTAMMENT LES RESPONSABILITÉS À L'ÉGARD DE LA PRÉVENTION DES INCIVILITÉS... 	15
CHAPITRE 6 : L'ORGANISATION ET LE DÉROULEMENT D'UN ÉVÉNEMENT, D'UNE COMPÉTITION OU D'UN SPECTACLE À CARACTÈRE SPORTIF	16
CHAPITRE 7 : LES LIEUX OÙ SE DÉROULE UN ÉVÉNEMENT, UNE COMPÉTITION OU UN SPECTACLE À CARACTÈRE SPORTIF	19
CHAPITRE 8 : LES INSTALLATIONS ET LES ÉQUIPEMENTS UTILISÉS LORS D'UN ÉVÉNEMENT, D'UNE COMPÉTITION OU D'UN SPECTACLE À CARACTÈRE SPORTIF	20
CHAPITRE 9 : LES SERVICES ET ÉQUIPEMENTS DE SÉCURITÉ REQUIS LORS D'UN ÉVÉNEMENT, D'UNE COMPÉTITION OU D'UN SPECTACLE À CARACTÈRE SPORTIF	21
CHAPITRE 10 : LA PRÉVENTION, LA DÉTECTION ET LE SUIVI DES COMPORTEMENTS SUSCEPTIBLES DE METTRE EN PÉRIL LA SÉCURITÉ ET L'INTÉGRITÉ PHYSIQUE OU PSYCHOLOGIQUE DES PERSONNES	22
CHAPITRE 11 : LE CONTRÔLE DE L'ÉTAT DE SANTÉ DES PARTICIPANTS.....	25
CHAPITRE 12 : LA PRÉVENTION, LA DÉTECTION ET LE SUIVI DES COMMOTIONS CÉRÉBRALES	27
CHAPITRE 13 : LES SANCTIONS EN CAS DE NON-RESPECT DU RÈGLEMENT	29
ANNEXE I	36
ANNEXE II	40
ANNEXE III	41

AVIS AUX MEMBRES

Les articles suivants sont tirés de la *Loi sur la sécurité dans les sports* (RLRQ, c. S-3.1) et s'appliquent au présent règlement.

Décision

29. Une fédération d'organismes sportifs ou un organisme sportif non affilié à une fédération doit, après avoir rendu une décision conformément à son règlement de sécurité, en transmettre copie, par poste recommandée, à la personne visée dans un délai de 10 jours à compter de la date de cette décision et l'informer qu'elle peut en demander la révision par le ministre dans les 30 jours de sa réception.

1979, c. 86, a. 29; 1988, c. 26, a. 12; 1997, c. 43, a. 675; 1997, c. 79, a. 13; N.I. 2016-01-01 (NCPC).

Ordonnance

29.1 Le ministre peut ordonner à un membre d'une fédération d'organismes sportifs ou d'un organisme sportif non affilié à une fédération de respecter le règlement de sécurité de cette fédération ou de cet organisme lorsque cette fédération ou cet organisme omet de le faire respecter.

1988, c. 26, a. 13; 1997, c. 79, a. 14.

Infraction et peine

60. Une personne qui refuse d'obéir à une ordonnance du ministre, de la Régie ou d'une personne à qui l'un ou l'autre a donné mandat commet une infraction et est passible d'une amende de 200 \$ à 10 000 \$.

Un membre d'une fédération d'organismes sportifs ou d'un organisme sportif non affilié à une fédération qui refuse d'obéir à une ordonnance du ministre rendue en vertu de l'article 29.1 commet une infraction et est passible, en plus des frais, d'une amende de 100 \$ à 5 000 \$.

1979, c. 86, a. 60; 1988, c. 26, a. 23; 1990, c. 4, a. 810; 1992, c. 61, a. 555; 1997, c. 79, a. 38.

61. En plus de toute autre sanction qui peut être prévue dans les statuts ou règlements d'une fédération d'organismes sportifs ou d'un organisme sportif non affilié à une fédération dont le ministre a approuvé le règlement de sécurité, une personne qui ne respecte pas une décision rendue par cette fédération ou cet organisme, en application de ce règlement, commet une infraction et est passible d'une amende de 50 \$ à 500 \$.

1979, c. 86, a. 61; 1990, c. 4, a. 809; 1997, c. 79, a. 40.

Lois et règlements

Bien que non spécifique au présent règlement de sécurité, en tout temps, il est recommandé, de respecter l'ensemble des lois et règlements applicables dans le cadre de la pratique du rallye automobile.

OBJET ET PORTÉE DU RÈGLEMENT DE SÉCURITÉ

Il est important de préciser que le règlement de sécurité s'applique exclusivement dans le cadre d'une séance d'entraînement ou d'une compétition sanctionnée par Rallye Sport Québec.

Le règlement de sécurité vient notamment permettre à Rallye Sport Québec d'inspecter les installations et équipements pour en vérifier la conformité et la sécurité et ainsi pourvoir à son obligation de les faire respecter.

Les décisions et sanctions rendues par un officiel, un commissaire ou un juge de fait en application des règles du règlement de rallye national ou régional et qui ne relèvent pas du champ d'application du présent règlement de sécurité sont exécutoires dans l'immédiat et ne peuvent faire l'objet d'une révision par la ministre.

INFORMATIONS IMPORTANTES ET DÉFINITIONS

Un événement **non vitesse** signifie qu'il est interdit de faire des excès de vitesse car il se déroule en naviguant sur la voie publique au travers des autres usagers de la route avec un véhicule routier de promenade régulier. Le but étant de rallier les points de contrôle à une heure et même minute / seconde précise. Un participant arrivant trop d'avance est pénalisé du double de s'il arrive en retard pour justement éviter les excès de vitesse. C'est pour cette raison qu'il porte le nom non-vitesse.

Le **rallye-cross** est une compétition où les participants courent en circuit fermé, contre la montre, et le temps total passé en épreuves de classement durant l'événement détermine le classement. Le rallye-cross est un niveau de compétition en soi, mais doit, d'abord et avant tout, constituer un moyen pour améliorer le pilotage automobile, tout en limitant les vitesses moyenne et maximale que les compétiteurs peuvent atteindre et la distance maximale des épreuves de classement.

Le **rallye sprint** quant à lui est un niveau supérieur au rallye-cross et se déroule sur des chemins privés ou des voies publiques surveillées et fermées à toute circulation lors de courtes épreuves de classement contre la montre. Cette catégorie nécessite un équipement de sécurité beaucoup plus important que le niveau précédent.

Le **rallye de performance de niveau régional** est un niveau supérieur au rallye sprint requérant une protection des occupants complète et à jour. Il est requis pour l'équipage d'avoir complété au minimum deux rallye-cross ou rallye sprint avant d'obtenir la licence de rallye de performance de niveau régional. La licence de niveau régional est émise par CARS sous l'approbation du directeur régional du Québec de CARS.

Le **rallye de performance de niveau national** est le plus haut niveau de rallye de performance du championnat canadien des rallyes. Il est requis pour les participants d'avoir complété au minimum deux rallyes de performance de niveau régional avant de pouvoir obtenir la licence de niveau national. La licence de niveau national doit également être approuvée par le directeur régional du Québec de CARS avant d'être émise.

Dans les présents règlements de sécurité, à moins que le contexte n'indique un sens différent, on en entend par :

RSN : Règlement Sportif National, établi par CARS

Le règlement sportif national décrit toutes les règles à suivre selon un standard canadien établi selon les normes mondiales de la fédération internationale de l'automobile.

CARS : Canadian Association of Rally Sport

Cette association est la fédération Canadienne qui régit le rallye automobile au travers des cinq différentes régions (Maritimes, Québec, Ontario, Alberta et Pacifique).

ASN : Autorité Sportive Nationale représentant la FIA

C'est l'organisme est l'autorité nationale de sport automobile au Canada, déléguée au Canada de la Fédération internationale de l'automobile (FIA).

FIA : Fédération Internationale de l'Automobile

La FIA est le seul pouvoir sportif international qualifié pour établir et faire appliquer les règlements, basés sur les principes fondamentaux de la sécurité et de l'équité sportive, destinés à encourager et à régir les Compétitions automobiles et organiser les Championnats Internationaux de la FIA.

RSQ : Rallye Sport Québec

Le rôle principal de rallye sport Québec est de faire la promotion et sanctionner les événements de rallye au niveau régional organisés par les différents clubs de la province.

CHAPITRE 1 : LES INSTALLATIONS ET LES ÉQUIPEMENTS D'ENTRAÎNEMENT

Section 1 - Les installations

1. Comme il n'y a pas spécifiquement d'entraînement nécessaire, il est fréquent que des participants voulant pratiquer leur technique le font sur circuit fermé comme par exemple en louant du temps de piste sur un complexe de sports motorisé tel Mécaglisse, ou autre circuit fermé privé. Ces entraînements se font individuellement sans interaction de Rallye Sport Québec.
2. Il n'y a pas d'homologation précise d'une route ou d'un circuit fermé en tant que tel. pour les entraînements. Les propriétaires des circuits fermés sont responsables de l'arrangement sécuritaire des routes et d'ajouter des protections supplémentaires sur les objets ou structures à risques tels que des poteaux électriques, garde-fous exposés et bâtiments, par des blocs ou rambardes de béton ou ballots de foin si requis afin de réduire les risques pour les compétiteurs et structures.

Section 2 - Les équipements

3. Les équipements requis varient selon le niveau de compétition dans le but auquel l'entraînement est pratiqué. Un véhicule routier, voiture ou véhicule côte à côte hors route (sur circuit fermé uniquement), doit au minimum être utilisé avec un casque approuvé par le règlement de la Canadian Association of Rallysport (CARS), affilié à la Fédération Internationale de l'automobile (FIA) en vigueur disponible en ligne sur le site de CARS dans la section documents des compétiteurs.
4. Pour les niveaux de performance élevés, (toutes les catégories excluant les rallye-X ou Rallycross) les cages de protection, les ceintures et les sièges de compétition sont exigés et doivent se conformer aux règles de CARS en vigueur.
5. Tous les niveaux de compétition requièrent le casque minimal en vigueur.
6. Tout véhicule n'ayant plus les composantes intérieures, tels garnitures, tapis et sièges, les occupants devront revêtir les vêtements ignifuges.
7. Toute voiture ayant des sièges de compétition et ceintures à harnais à 5 ou 6 points d'ancrage, devra obligatoirement avoir une cage complète de protection et porter le dispositif de retenue cervicale « Hans ».

Section 3 – Les équipements de sécurité et de communication

8. Lors des entraînements, les surveillants, contrôleurs et commissaires auront en tout temps un contact visuel et/ou radio avec le quartier général afin d'aviser en cas d'incidents.

9. Tous les entraînements et les clubs organisateurs d'événements doivent fournir à Rallye Sport Québec un plan de sécurité incluant téléphones, liste des numéros d'urgence, trousse de premiers soins, personnel accrédité en premiers soins d'urgence au minimum et contact pour l'ambulance si nécessaire. Sans ce plan de sécurité, aucun permis de tenir l'événement ne sera délivré.

CHAPITRE 2 : LA FORMATION ET L'ENTRAÎNEMENT DES PARTICIPANTS

Section 1 - La formation

10. La formation théorique de base de rallye est obligatoire avant de participer à son premier rallye-X. Une évaluation pratique est fortement recommandée.
11. À compter du 15 février 2022, il sera possible de substituer la formation pratique par la participation à un premier rallye-X. Le fait d'avoir complété au moins 75 % du rallye, sujet à évaluation par l'organisateur et du commissaire RSQ présent, permettra d'émettre la licence de base.
12. La licence de base permet de participer aux événements de Rallye Cross ou Rallye-X et aux Rallye Sprint.
13. La formation de base d'une durée de trois heures par visioconférence et l'évaluation des candidats sont prodiguées par des pilotes et copilotes ayant déjà obtenu la licence de rallye de performance de CARS de niveau régional ou national, ou toute personne jugée compétente et approuvée par le directeur régional de CARS.
14. La formation théorique de base doit comprendre au minimum les sujets suivants : Position de conduite, vision et anticipation, maniement du volant, freinage (blocage vs freinage au seuil vs ABS), freinage dégressif (*trailbraking*) talon pointe, transfert de masses (en accélération, freinage), sous virage, survirage, trajectoire (ligne de course sur 1 virage et sur plusieurs virages consécutifs), l'appel contre appel, le freinage pied gauche, résumé des différentes techniques de freinage incluant aussi l'utilisation du frein à main, l'utilisation des triangles en cas de sortie de route, les panneaux importants que le pilote doit connaître et les zones de contrôles horaires, reclassement, etc., le déroulement d'une journée de rallye et points de sécurité.
15. Il est recommandé à tous les pilotes de suivre au moins une fois le cours de co-pilotage théorique.

Section 2 - L'entraînement

16. Les entraînements sont laissés libres en dehors du calendrier régulier des rallyes. Il est possible pour les pilotes et copilotes de réserver des pistes de courses sur circuits fermés tels que le circuit Mécaglisse, le circuit de Sanair et autre.
17. Aussi, avant chaque rallye de performance de haut niveau, il y a une période prévue à l'horaire pour la pratique en situation réelle dans une étape non chronométrée, sur route fermée à toute circulation que l'on appelle Shakedown.
18. Des bénévoles sont en place pour sécuriser la route et s'assurer que tout se déroule en sécurité pour les équipes participantes ainsi qu'aux spectateurs et médias.

Section 3 - Le déroulement de la séance d'entraînement

19. Lors du Shakedown, les équipages doivent débiter à une heure précise en se présentant à l'entrée de la route prévue cinq (5) minutes avant.
20. Il n'y a pas de limite au nombre d'intervalles d'essai de la route jusqu'à la fin de la session.
21. Il est permis durant la période d'essais d'aller à la zone de service pour effectuer des ajustements ou réparations au véhicule et revenir à la route de pratique. À la fin de la période prévue, les véhicules auront une période pour vérifier l'état mécanique et apporter des correctifs avant d'être mis dans un enclos dit « Parc Fermé » jusqu'au départ du rallye.
22. Il n'y a pas de condition de température ou de météo qui affecte les activités d'entraînement.

Section 4 – Les règles de sécurité à respecter

23. Les routes utilisées pour l'entraînement doivent être autorisées par le propriétaire ou l'entité en ayant la responsabilité, ainsi que tous les résidents de ladite route.
24. Toute intersection avec une autre route, un chemin, une rue ou un sentier doit être sécurisée afin d'éviter qu'un autre véhicule ne s'y engage.
25. Dans le cas des résidences, les bénévoles présents doivent avoir un moyen de communiquer avec le quartier général afin d'arrêter les participants et envoyer, par exemple, un véhicule de premiers répondants si requis à une résidence durant l'entraînement.
26. Personne ne doit traverser le chemin durant la période de l'entraînement.

CHAPITRE 3 : LA PARTICIPATION À UN ÉVÉNEMENT, À UNE COMPÉTITION OU À UN SPECTACLE À CARACTÈRE SPORTIF

Section 1 - La formation

27. Tel que mentionné au chapitre 2, il y a quatre (4) niveaux de compétitions en rallye automobile dont la formation doit absolument passer par le cours théorique de base de trois heures par visioconférence prodiguée par un club affilié à Rallye Sport Québec ou une école de pilotage de rallye accréditée tel Mécaglisse.
28. Des formations de base théorique sont offertes plusieurs fois par année par les clubs affiliés à Rallye Sport Québec. Elles sont obligatoires pour les niveaux rallye-X en montant, ou selon équivalence.
29. Des formations de secourismes sont également offertes. Les participants ayant besoin de renouveler leur certification de secourisme sont référés à la Croix Rouge canadienne. Ces formations sont obligatoires à compter du rallye de performance régional et national et doivent être renouvelées aux deux ans.
30. Pour l'obtention d'une licence de rallye de performance régionale ou nationale, le pilote et le co-pilote doivent avoir au minimum le secourisme d'urgence avec RCR valide. La période de validité de la licence est du 1^{er} janvier au 31 décembre de chaque année. L'âge minimum pour participer à un événement comme pilote est de 16 ans et comme copilote est de 14 ans. Les navigateurs en événement non-vitesse n'a pas de limite d'âge minimum. Les pilotes doivent avoir au minimum 16 ans et détenir un permis de conduire valide pour toutes les catégories. Les copilotes doivent avoir un minimum de 14 ans pour la catégorie rallye-X et un minimum de 16 ans pour les catégories rallye sprint, rallye de performance régional et national. Pour les rallyes non-vitesse, il n'y a pas d'âge minimum pour les navigateurs autant qu'ils comprennent les calculs de temps versus distance et vitesse.

Section 2 - L'affiliation

31. Tous les participants doivent être membres d'un club affilié à Rallye Sport Québec et à CARS.

Section 3 - Les catégories

Rallye-X ou Rallycross	Voiture sans cage de sécurité	Moyennes de vitesse sous 70 km/h
Rallye Sprint	Voiture avec cage de sécurité	Moyennes de vitesse sous 80 km/h
Rallye de performance	Voiture avec cage de sécurité	Moyennes de vitesse sous 120 km/h

Il existe aussi une catégorie appelée « événement non-vitesse » ou Rallye de navigation. Ces rallyes sont un contre la montre où la précision de l'horaire et du parcours qui est visée au lieu de parcourir des étapes dans le plus court laps de temps. L'équipage qui est le plus précis dans l'horaire à respecter tout en respectant la vitesse légale remporte le rallye.

ÉVÉNEMENT DE NON-VITESSE

Un événement dans lequel la vitesse n'est pas le facteur déterminant, bien que le chronométrage des véhicules puisse être pris en compte comme dans un rallye de navigation.

Un Rallye de navigation est un événement qui est entièrement ou partiellement couru sur des routes ouvertes à la circulation normale où l'accent est de suivre correctement l'itinéraire et les instructions de chronométrage.

La performance est habituellement déterminée par l'arrivée hâtive ou tardive à des points de vérification le long de la route. Ces événements sont aussi connus sous le nom de rallyes de régularité.

32. Aucun équipement de sécurité n'est nécessaire outre des vêtements appropriés au climat.

33. La surveillance est assurée par les contrôleurs de temps et une équipe responsable du radar de vitesse dans les zones de silence établies.

CHAPITRE 4 : LA FORMATION ET LES RESPONSABILITÉS DES PERSONNES APPELÉES À JOUER UN RÔLE AUPRÈS DES PARTICIPANTS

Section 1 - La formation

34. Des formations théoriques et pratiques de 2 heures de contrôleurs des temps sont prodiguées avant chaque rallye ainsi que pour tout autre poste au besoin lorsque des nouveaux se joignent à l'équipe de bénévoles.

Section 2 - Les responsabilités

35. Avant de prodiguer toute formation, les instructeurs et organisateurs ont la responsabilité de s'assurer que les participants ont au moins 16 ans et possèdent un permis de conduire valide.

CHAPITRE 5 : LA FORMATION ET LES RESPONSABILITÉS DES PERSONNES CHARGÉES DE L'APPLICATION DES RÈGLES DE JEU ET DES RÈGLES DE SÉCURITÉ, INCLUANT NOTAMMENT LES RESPONSABILITÉS À L'ÉGARD DE LA PRÉVENTION DES INCIVILITÉS

Section 1 - La formation et les responsabilités des officiels/arbitres/juges

36. L'association canadienne, CARS, offre de façon annuelle des formations de niveau supérieur, comme celles de commissaire sénior. Lors de ces formations, il est axé sur le respect des règles de sécurité de base et l'évaluation des différents organisateurs à respecter les règles établies par l'association canadienne et la façon adéquate de produire les rapports d'évaluation à la suite de l'événement. Les rapports d'évaluation des commissaires établissent les faits et items à corriger afin que l'événement puisse être amélioré l'année suivante. Les officiels et les juges sont responsable d'accueillir les protêts et toute plainte, de faire enquête et de rédiger des rapports d'incidents, lettre de blâme ou d'appliquer les sanctions requises selon le règlement national de rallye.

37. Les officiels sont tous d'anciens participants connaissant bien les règles. Nous encourageons le mentorat en ayant des commissaires adjoints à un commissaire sénior pour ne citer que cet exemple. Des gens de tous les âges se joignent à l'équipe à tous les niveaux de compétition.

Pour les rôles et responsabilités des officiels de rallye, voir l'Annexe I.

Section 2 - La sécurité de tous les participants (incluant les spectateurs, le cas échéant)

Voir le chapitre 7 du présent règlement ainsi que l'annexe II intitulé *Lexique des différentes tâches de l'organisation d'un rallye*.

CHAPITRE 6 : L'ORGANISATION ET LE DÉROULEMENT D'UN ÉVÉNEMENT, D'UNE COMPÉTITION OU D'UN SPECTACLE À CARACTÈRE SPORTIF

Section 1 - L'organisation

38. Le directeur régional de CARS donne l'approbation à la tenue de tout événement sur son territoire et révisé le règlement particulier de chaque événement avant publication et ouverture des inscriptions ainsi que le plan de sécurité.
39. Toute personne responsable d'un poste de sécurité ou d'officiel doit être majeure ou accompagnée d'un adulte afin d'assurer que les bonnes décisions soient prises en cas d'intervention nécessaire en cas d'accident ou autre incident de bris de sécurité.
40. Les protêts sont gérés par les commissaires et le directeur de la série qui formeront un comité afin de prendre une décision sur le protêt.
41. Un protêt peut être déposé par tout participant ou juge de fait jusqu'à 30 minutes suivant la divulgation des résultats officiels sans quoi il ne pourra être entendu.
42. Le président de l'organisme ou de la fédération peut être consulté en cas de litige.

Section 2 - La formation et les responsabilités des organisateurs d'événements

43. Il est de mise de faire débiter un commissaire ou directeur de course dans un événement de moindre ampleur afin de pouvoir évaluer ses compétences et aptitudes.
44. Il n'existe pas de formation spécifique pour les organisateurs. Cependant, une section du site internet de CARS fournit toute la documentation nécessaire à l'organisation d'un rallye, des assurances, requis de document pour les demandes de permis, etc.

Section 3 - Le déroulement

45. Le déroulement de l'événement :

Avant l'événement :

- Inventaire des routes potentielles et requêtes d'utilisations
- Obtention des accords d'utilisations des routes et demandes de fermetures aux différents conseils municipaux
- Visite des résidents des routes ciblées pour obtenir leur accord de passage
- Recherche de commanditaires d'événements
- Construction du cahier de route et validation
- Élaboration du plan de sécurité et validation par CARS et/ou RSQ
- Rédaction du règlement particulier (requis pour tous les rallyes)
- Envoi du plan de sécurité et du règlement particulier à CARS et/ou RSQ
- Émission du permis de tenue d'événement et de l'assurance fournie par CARS

Pendant l'événement :

- Ouverture des inscriptions et accueil des compétiteurs par le registraire
- Inspection des véhicules par l'inspecteur technique et validation des carnets de bord
- Les compétiteurs circulent à vitesse réduite dans les routes et prennent des notes dans leur cahier de route lors de la période des reconnaissances, en voiture de route régulière
- Les équipages participent au shakedown, une pratique avant l'événement avec la voiture de compétition
- Les voitures de compétition retournent au parc fermé sans accès par l'équipage jusqu'au départ du rallye
- Le rallye se déroule et tout incident est noté par les commissaires dans leur rapport

Après l'événement :

- Les commissaires remettent leur rapport à RSQ, CARS et aux organisateurs
- Le suivi médical en cas d'incident est assuré par le directeur régional de la série
- Les organisateurs se réunissent et passent en revue l'événement en lors du bilan après rallye.

Section 4 - La sécurité

46. Les contrôleurs et responsables de sécurité de chaque étape chronométrée ont en main le plan de sécurité avec tous les numéros de téléphone nécessaires en cas d'incident.
47. Un service de premier répondant est toujours situé à proximité des étapes de vitesse afin d'être prêt à intervenir en cas d'incident.
48. En plus des commissaires, les voitures d'ouverture (000, 00 et 0) s'assurent que les spectateurs soient situés dans des endroits sécuritaires et que tous les panneaux et rubans soient en place avant le passage du premier compétiteur.
49. Chaque véhicule de compétition doit obligatoirement avoir à bord une trousse de premiers soins complète, facile d'accès et clairement identifiée ainsi qu'un extincteur, à la portée du pilote ou du copilote.

Une trousse complète de premiers soins doit comprendre :

- 10 chiffons de nettoyage
- 25 bandages adhésifs 1,9 cm x 7,5 cm
- Bandages pour jointures
- 4 bandages de bout de doigt
- 2 pansements de gaze 5 cm x 5 cm
- 3 pansements de gaze 7,5 cm x 7,5 cm
- 3 pansements de gaze 10 cm x 10 cm
- 1 bandage élastique 5 cm x 4,5 m de gaze
- 1 bandage élastique 7,5 cm x 4,5 m de gaze
- 1 bandage 10 cm x 10 cm de pression

- 1 garniture abdominale 12 cm x 22 cm
- 2 garnitures ovales pour l'œil
- 10 agrafes de type papillon
- 6 applicateurs cotons-tiges
- 1 dépresseur de langue
- 2 paires de gants sans latex
- 1 paire de ciseaux à bandages 14 cm
- 1 guide de poche de premiers soins
- 1 ruban adhésif 2,5 cm x 4,5 m
- 1 pince à épiler à pointe fine
- 1 compresse froide
- 3 bandages triangulaires
- 2 couvertures thermiques

50. De plus, les événements de rallye national obligent l'utilisation d'un dispositif de traçage avec accéléromètre intégré alertant le quartier général en cas d'impact sévère.

CHAPITRE 7 : LES LIEUX OÙ SE DÉROULE UN ÉVÉNEMENT, UNE COMPÉTITION OU UN SPECTACLE À CARACTÈRE SPORTIF

Section 1 – Le site de compétition

51. N'importe quel endroit ayant les routes et chemins démontrant un défi potentiel afin de déterminer l'agilité du pilote et la synergie du co-pilote avec le pilote est éligible pour tenir un rallye.
52. Des contraintes de sécurité, la distance minimale entre la route et les bâtiments, l'acceptation des autorités municipales et des citoyens à tenir l'événement sur ses routes, et le type de revêtement sont toutes prises en considération pour le choix des routes.
53. L'endroit choisi devra avoir un local permettant d'installer un quartier général (ou une accommodation temporaire, telle une roulotte de chantier), avoir suffisamment de réseau cellulaire / satellite et internet ou une communication radio possible entre le quartier général et tous les points de contrôle.

Section 2 - Le déroulement et la supervision

54. La zone de service où sont stationnées les roulottes des équipes avec leurs outils et pièces ainsi que la zone du parc fermé seront surveillées 24 h sur 24 par un responsable nommé par le directeur de la zone de service de l'événement.

Section 3 - L'accessibilité et la conformité des lieux

55. Le coordonnateur d'événement et le commissaire valident les normes d'accessibilité et les exigences liées aux lieux publics comme la présence de sorties d'urgence.
56. Les commissaires sont responsables d'inspecter le parcours du rallye au complet la journée avant la compétition, afin de visualiser les zones de spectateurs et emplacements des bénévoles pour s'assurer que les spectateurs ne sont pas à risque lors de sortie de route en les plaçant entre autres à l'intérieur des virages, d'avoir des zones de dégagement suffisantes en cas de manque de freins, etc.

CHAPITRE 8 : LES INSTALLATIONS ET LES ÉQUIPEMENTS UTILISÉS LORS D'UN ÉVÉNEMENT, D'UNE COMPÉTITION OU D'UN SPECTACLE À CARACTÈRE SPORTIF

Section 1 - Les installations sportives

57. Le rallye étant un sport automobile, les installations sont des routes sélectionnées par leur degré de difficulté par leurs enchaînements de virages, courbes, virages en épingle, escarpement, etc., afin d'avoir un discernement entre les meilleurs équipages pilote et co-pilote, l'un sachant pousser le véhicule à rallier le départ à l'arrivée le plus rapidement possible et l'autre ayant pris les meilleures notes pour aider le pilote à visualiser le virage ou le danger suivant.

Section 2 - Les équipements

58. La sécurité à bord est ce qui prime pour les équipages, les véhicules doivent se conformer à l'inspection technique avant chaque rallye et ne montrer aucune déféctuosité mécanique selon la liste de la feuille d'inspection à l'Annexe III (freins, fuites, pneus, roues, fixation des sièges, objets non fixés dans l'habitacle, ceintures, etc.) en cas d'échec de l'inspection, ceux-ci ne peuvent pas prendre le départ.

59. Les équipements de sécurité à bord se doivent d'être conforme en tout point, soit la cage de protection, les ceintures, les sièges, la trousse de premiers soins, l'extincteur, les absorbants en cas de déversement, les équipements personnels des équipiers, les vêtements en matériel anti-feu, le dispositif de retenue cervicale « Hans Device » (Head And Neck Safety), le casque et les gants (facultatifs) selon les standards de la FIA.

60. Au quartier général, il y a un tableau d'affichage des résultats ainsi que différents sites internet qui suivent et publient de façon électronique le déroulement du classement des équipages.

61. Il y a un dispositif de suivi électronique monté dans chaque voiture de compétition et chaque voiture officielles d'ouverture et de fermeture.

62. Le dispositif de suivi permet le traçage sur une carte des déplacements des véhicules, leurs vitesses et conditions, si arrêtés (à l'envers, accident à haute vélocité, etc.) disponible sur grand écran au quartier général, ce qui donne une vue globale de ce qui se passe en temps réel au directeur de course, aux intervenants d'urgence. Une version sur application pour téléphone portable est aussi disponible aux spectateurs.

63. Des tréteaux sont utilisés pour bloquer l'accès aux routes et les bénévoles ont des dossards identifiés au rallye, soit Sécurité, Officiel ou Contrôleur.

CHAPITRE 9 : LES SERVICES ET ÉQUIPEMENTS DE SÉCURITÉ REQUIS LORS D'UN ÉVÉNEMENT, D'UNE COMPÉTITION OU D'UN SPECTACLE À CARACTÈRE SPORTIF

Section 1 - Les services de premiers soins et services médicaux

64. Chaque membre de l'équipe, soit le pilote et le co-pilote, doit avoir un certificat de premiers soins d'urgence à jour et renouveler chaque trois ans.
65. En cas d'incident, le co-pilote doit sortir et aller placer en bordure de route du côté de la sortie de route des triangles réfléchissants et y placer la page du cahier de route, soit « OK », pour les occupants sont corrects, ou « Côté Croix Rouge », si des secours médicaux sont requis.
66. Dans le cas du « OK », l'équipage suivant pourra continuer sa route, en cas de « Croix Rouge », ils devront s'arrêter pour porter secours.
67. Si l'équipage en détresse le requiert, elle peut demander au premier équipage d'aller faire arrêter la course pour envoyer les secours.
68. Une ambulance ou des premiers répondants suivent le parcours du rallye à distance d'intervention et se tiennent à des endroits stratégiques prêts à se rendre porter secours au besoin.

Section 2 - L'équipement de sécurité et les mesures d'urgence

69. Chaque véhicule de compétition possède sa propre trousse de premiers soins complète et un extincteur portatif d'au moins 15 livres de capacité.
70. Les véhicules de fermeture et de ramassage ont également des extincteurs de plus grande capacité prêts à intervenir.

CHAPITRE 10 : LA PRÉVENTION, LA DÉTECTION ET LE SUIVI DES COMPORTEMENTS SUSCEPTIBLES DE METTRE EN PÉRIL LA SÉCURITÉ ET L'INTÉGRITÉ PHYSIQUE OU PSYCHOLOGIQUE DES PERSONNES

Dans le cadre de sa mission, Rallye Sport Québec a la responsabilité de protéger ses membres en leur offrant un environnement sécuritaire, juste et dans lequel on peut avoir confiance, et ce, pour tous les niveaux et à tous les paliers, qu'ils soient locaux, régionaux, provinciaux, nationaux ou internationaux.

Ainsi, Rallye Sport Québec n'entend tolérer aucune forme d'abus, de harcèlement, de négligence ou de violence, physique, psychologique ou sexuelle, et ce, dans tous les programmes et activités sanctionnés et dispensés par elle-même et par ses membres.

Rallye Sport Québec reconnaît l'importance de prendre les moyens raisonnables afin de prévenir et d'intervenir pour faire cesser toute forme d'abus, de harcèlement, de négligence ou de violence lorsqu'une telle pratique est portée à sa connaissance.

Section 1 - La prévention et la détection de comportements susceptibles de mettre en péril la sécurité et l'intégrité physique ou psychologique

Pratique saine et sécuritaire

71. Le présent règlement de sécurité fait partie des règles auxquelles tout membre de l'organisme Rallye Sport Québec est obligatoirement soumis. Il énonce un ensemble de dispositions applicables afin d'évoluer dans le milieu de manière saine et sécuritaire.

Par ailleurs, l'organisme Rallye Sport Québec déclare adhérer à l'Avis sur l'éthique en loisir et en sport, du ministère de l'Éducation, dont l'objectif principal est la reconnaissance des valeurs tels l'équité, la persévérance, le plaisir, la santé, la sécurité et l'intégrité, et la préservation d'un milieu du loisir et du sport sûr et accueillant pour tous.

Aide, accompagnement, référencement

72. Rallye Sport Québec incite ses membres à faire preuve de vigilance afin de détecter et dénoncer tout comportement inapproprié qui porte atteinte à l'intégrité physique ou psychologique d'une personne lors de la pratique du Rallye automobile. À cette fin, l'organisme Rallye Sport Québec a des codes de conduite à respecter et s'assure de leur diffusion et de leur promotion auprès des membres.

Dès son adhésion, tout membre doit être informé, par écrit, de l'existence de ces codes de conduite.

De plus, l'organisme Rallye Sport Québec s'engage à chaque début de saison à rappeler à ses membres de revoir les codes de conduite qui les concernent.

73. Tout participant et organisateur doivent faire preuve de vigilance afin de détecter et dénoncer tout comportement inapproprié qui porte atteinte à l'intégrité physique ou psychologique d'une personne en contexte sportif et récréatif.

74. Tout participant et organisateur peuvent faire appel aux services d'aide mis à la disposition du milieu sportif québécois lorsqu'aux prises avec des situations difficiles ou portant atteinte à leur intégrité physique ou psychologique.

75. Tout participant et organisateur s'engage à promouvoir et faire connaître l'existence de ces services.

Filtrage

76. L'organisme Rallye Sport Québec a mis en place des directives en matière de filtrage pour toutes personnes susceptibles d'entrer en contact avec des personnes mineures ou des personnes vulnérables dans le cadre de ses fonctions.

Formation

77. L'organisme Rallye Sport Québec s'engage à promouvoir auprès de ses membres et les encourage à participer à des formations en matière de protection de l'intégrité. Ces formations devront avoir été approuvées au préalable par l'organisme Rallye Sport Québec Cette dernière s'engage également à faire connaître ces formations par le biais de son site internet.

L'organisme Rallye Sport Québec peut également exiger la participation de certaines catégories de membres à des formations, conférences, ou autres outils en rapport avec l'intégrité. Elle peut contrôler et s'assurer de la présence des personnes convoquées à participer ou en faire une condition préalable à la pratique de l'activité (entraîner, administrer, jouer ou autre).

Section 2 - Suivis des comportements susceptibles de mettre en péril la sécurité et l'intégrité physique ou psychologique

78. Rallye Sport Québec souscrit à la Politique en matière de protection de l'intégrité, mise en place par le Regroupement Loisir et Sport du Québec, notamment par l'entremise d'un mécanisme indépendant de traitement des plaintes qui recommande des sanctions auprès de Rallye Sport Québec, le cas échéant.

Ainsi toute personne impliquée doit dénoncer, tout abus, harcèlement, négligence, ou violence sous toutes ses formes commis sur une personne qui est elle aussi impliquée dans le milieu du rallye, qu'elle soit mineure ou majeure.

Tout membre de la Fédération doit collaborer au processus de traitement d'une plainte et respecter la confidentialité inhérente au traitement de celle-ci.

L'organisme Rallye Sport Québec s'engage à respecter et mettre en place, le cas échéant, en collaboration avec ses membres s'il y a lieu, les mesures appropriées afin d'appliquer les décisions et sanctions rendues par son Conseil d'administration.

Section 3 - Bagarres

79. Afin de prévenir la violence physique et psychologique pouvant entraîner des blessures mineures, graves ou dans des circonstances extrêmes un décès, l'organisme Rallye Sport Québec a la responsabilité d'établir des règles d'intervention lorsque survient une bagarre, entre 2 personnes ou plus, dans le cadre d'un événement sportif (joute ou compétition) et ce, peu importe qu'il s'agisse de joueurs ou d'autres membres de l'équipe (entraîneur, assistant-entraîneur, soigneur, etc.).

Rallye sport Québec s'assurera que les sanctions mentionnées dans les deux prochains paragraphes s'appliquent obligatoirement dès qu'un événement sportif implique la présence de personnes de moins de 18 ans.

Dès qu'une bagarre survient, les personnes impliquées doivent systématiquement être expulsées de l'événement sportif et ce, qu'elles soient initiatrices ou pas de la bagarre.

Également, ces mêmes personnes devront faire l'objet minimalement d'une suspension lors du prochain événement sportif (suspension pour la prochaine joute ou suspension pour le prochain événement).

Le cas échéant, Rallye sport Québec pourrait demander à ses clubs membres une liste des expulsions et suspensions survenues au cours d'une année.

CHAPITRE 11 : LE CONTRÔLE DE L'ÉTAT DE SANTÉ DES PARTICIPANTS

Dans le cadre de la mise en place d'un règlement de sécurité relatif à la pratique du rallye automobile au Québec, et compte tenu de la nature de l'activité, du contexte de pratique, les participants et organisateurs doivent porter une attention particulière aux risques élevés d'impacts néfastes sur la santé des participants que peut présenter la pratique de ce sport.

D'autres éléments sont également susceptibles d'affecter la santé des participants, notamment : l'usage de drogues, boissons énergisantes, alcool, la mauvaise utilisation des équipements, la négligence de respecter les règles de sécurité et les limites de vitesses dans les zones de service, etc.

Par conséquent, Rallye Sport Québec statue sur les points suivants :

Section 1 — Antidopage

80. Aucune personne impliquée dans le milieu (participant, instructeur, bénévole, parent, administrateur, salarié, fournisseur) ne doit faire usage ou être sous l'effet de drogues, d'alcool, substances dopantes ou autre produit prohibé durant une activité sanctionnée par Rallye Sport Québec (journée d'essais, formations, rallye, *shakedown*, reconnaissance, compétition, etc.).
81. Rallye Sport Québec incite ses membres à s'informer sur le sujet de l'antidopage en consultant les plateformes Web de diverses organisations, notamment le Programme canadien antidopage (PCA), la plateforme mondiale d'éducation et d'apprentissage en matière de lutte contre le dopage de l'Agence mondiale antidopage (AMA), les outils d'éducation du Centre canadien pour l'éthique dans le sport (CCES), etc.
82. Rallye Sport Québec rappelle que les inscrits qui participent aux rallyes ou compétitions peuvent être soumis à des contrôles sporadiques de facultés affaiblies par les corps policiers selon le code de la route.
Ils doivent donc s'abstenir d'utiliser toute substance pouvant s'avérer interdite. Les inscrits sont encouragés à s'informer auprès des organismes appropriés avant d'utiliser ladite substance.

BOISSONS ALCOOLISÉES

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

CANNABIS ET PRODUITS DÉRIVÉS

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

Section 2 — La santé générale des participants

RESPONSABILITÉ MÉDICALE DES COMPÉTITEURS

85. Il est de la responsabilité du compétiteur qui demande une licence de compétition de remplir une fiche d'auto-déclaration médicale confirmant leur aptitude à compétitionner. Tout détenteur de licence qui souffre d'une blessure ou d'une maladie qui affecte son bien-être médical pour participer à des événements lorsqu'il détient une licence de compétition devra soumettre à nouveau une fiche d'auto-déclaration confirmant son aptitude à compétitionner avant de reprendre la compétition.

86. Information et sensibilisation aux diverses conditions climatiques (exposition au soleil, au vent ou au froid, ou toute autre condition dangereuse) sont divulguées lors des cours de premiers soins et répétées au besoin lors de l'annonce aux pilotes le matin du rallye.

DROGUES DANGEREUSES ET NARCOTIQUES

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

ÉVALUATION D'UN COMPÉTITEUR

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

89. Voir le chapitre 12 du présent règlement de sécurité concernant le retour progressif à la suite d'une commotion cérébrale

90. Rallye Sport Québec se réfère aux chapitres 11.1.6 à 11.1.8 du règlement national de CARS pour les requis de ces équipements quant à l'utilisation adéquate des équipements (casque, gants, vêtements ignifuges, appareil de restriction cervicale Hans, etc.)

CHAPITRE 12 : LA PRÉVENTION, LA DÉTECTION ET LE SUIVI DES COMMOTIONS CÉRÉBRALES

Rallye Sport Québec reconnaît que la pratique du rallye automobile peut comporter des risques élevés de blessures, notamment des commotions cérébrales. Lorsqu'une telle blessure survient, il est primordial d'appliquer les procédures reconnues en matière de prévention et de gestion de telles situations.

Tous les membres et toutes personnes impliquées lors d'un entraînement ou une compétition doivent connaître leurs rôles et responsabilités à cet égard.

Section 1 - La prévention, l'information et la sensibilisation

91. Pour développer ou maintenir un environnement sain et sécuritaire, les organisations, le personnel encadrant une activité (entraîneur, arbitre, enseignant, surveillant, professionnel de la santé, etc.) et les participants (élèves, étudiants, athlètes, joueurs, etc.) doivent adopter une approche préventive avant que ne survienne un incident.

D'autres mesures peuvent être mises en œuvre, par exemple :

- a. Éduquer l'ensemble des personnes (formation des intervenants et sensibilisation des athlètes et des parents) ;
- b. Désigner une personne qui aura comme responsabilité d'intervenir lorsqu'il y a un soupçon de commotion cérébrale et de s'informer des antécédents de commotions du participant de l'activité ;
- c. Identifier les risques de commotion cérébrale ;
- d. Connaître l'existence des outils d'évaluation et de gestion des commotions cérébrales et/ou d'une politique en cette matière (si c'est le cas) et/ou d'un plan de retour progressif à l'activité (si c'est le cas) ;
- e. Connaître et identifier les aménagements potentiels des installations sportives pouvant réduire les risques de commotions cérébrales lors d'entraînements et de compétitions ;
- f. Informer et de sensibiliser les parents et les tuteurs d'athlètes de la gravité des commotions cérébrales et de l'importance de les traiter diligemment.

Section 2 – La détection et la gestion

92. Tous les participants et organisateurs impliqués dans un entraînement ou une compétition doivent mettre en application l'ensemble des directives incluses dans le Protocole de gestion des commotions cérébrales pour le milieu de l'éducation et dans le cadre d'activités récréatives et sportives du ministère de l'Éducation.

Voici le lien pour y accéder : www.quebec.ca/commotion
Ce protocole fait état notamment :

- De ce qu'est une commotion cérébrale ;
- Du retrait immédiat du participant en cas d'incident ou soupçon d'une commotion ;
- De l'importance de consigner l'incident ;
- Des informations permettant d'identifier les signaux d'alerte et des symptômes observés et ressentis par le participant ;
- Des circonstances clés nécessitant une évaluation médicale en urgence ou en clinique ;
- D'un plan détaillé du retour à l'activité récréative, scolaire et sportive ;
- Du rôle et responsabilité de chacun des acteurs (entraîneur, parents, participants, etc.) ;
- De l'outil de consignation qu'est la fiche de suivi.

Les organisateurs et participants doivent se rappeler de :

- L'importance d'en aviser le participant, les tuteurs ou parents, en début de saison, de l'application du protocole par les membres de l'équipe ;
- L'importance d'une communication efficace entre les différents intervenants et parents lors d'un incident laissant présager une possible commotion cérébrale ;
- L'importance de déclarer un incident et ne pas le banaliser ;
- L'importance de tenir un registre d'accident permettant de faire un suivi individuel des blessures ;
- L'importance d'avoir des installations sécuritaires diminuant les risques possibles de subir une commotion cérébrale.

CHAPITRE 13 : LES SANCTIONS EN CAS DE NON-RESPECT DU RÈGLEMENT

Section 1 - Infraction

VIOLATION DU RSN

93. Toutes les infractions suivantes, en plus de toute autre infraction spécifiquement mentionnée auparavant ou ci-après, seront considérées en violation de ce RSN :
- a) corrompre ou tenter de corrompre toute personne en relation avec la compétition et accepter, ou offrir d'accepter un pot-de-vin ;
 - b) toute action visant à faire participer une personne ou un véhicule reconnu inéligible à une compétition ;
 - c) tout acte ou procédé frauduleux préjudiciables aux intérêts de CARS ou à ceux de la compétition automobile en général ;
 - d) Il est interdit d'accepter un trophée, offrir de l'accepter ou de courir pour ce trophée, ou publiciser une récompense, comme un titre ou un championnat, dans le respect des événements sanctionnés par CARS, à moins que de telles récompenses soient reconnues par CARS (autrement dit d'inventer un trophée ou enjeu à l'insu de CARS) ;
 - e) conduire dangereusement ou de façon imprudente ;
 - f) ne pas obéir aux directives ou ordres d'un officiel de l'événement ou de CARS ;
 - g) refuser de coopérer avec le commissaire de l'événement ou du tribunal, dans l'accomplissement de leurs devoirs, interrompre ou déranger leurs actions ;
 - h) comportement ou langage offensant dans les lieux sous le contrôle du club organisateur ;
 - i) ne pas honorer un chèque payable à CARS, à un club affilié à CARS ou à un organisateur d'événement.

Section 2 - Sanction

PÉNALTÉS POUR PARTICIPER À UNE COMPÉTITION NON-AUTORISÉE

94. Tout personne ou organisme qui effectue la promotion, s'inscrit, court, participe comme officiel, ou de toute autre façon que ce soit, ou annonce ou obtient la publicité pour les résultats d'une compétition organisée ou tenue non conformément à ce RSN, ou qui sera disqualifié ou suspendu par les autorités de toute autre discipline reconnue par CARS, sera disqualifié ou suspendu et devra renoncer à son droit :
- a) de détenir une licence de compétition de CARS ;
 - b) d'occuper tout poste officiel en relation avec CARS ou toute compétition ;
 - c) à être éligible à participer à des rallyes; pour aussi longtemps que CARS le jugera bon.

PÉNALTÉS

95. Tout promoteur, organisateur, officiel, compétiteur, inscripteur, ou autre personne, ou organisation qui commet une infraction en vertu de :

- a) ce RSN
- b) du Code de conduite de CARS
- c) d'autres règlements applicables à l'événement
- d) de toute condition liée à un permis d'organisation
- e) de toute directive aux compétiteurs
- f) de tout règlement particulier, peut être pénalisé comme le prévoit ce RSN.

IMPOSITION DE PÉNALITÉS

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

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

RÉPRIMANDE OU AMENDE

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

DÉLAI MAXIMUM POUR LE PAIEMENT D'AMENDES

98. Les amendes seront dues 72 heures après avoir été imposées. Tout retard à ce faire peut entraîner la suspension jusqu'à ce que l'amende soit payée.

ALLOCATION DES SOMMES RECUEILLIES OU AMENDES

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

PÉNALITÉ DE TEMPS

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

EXCLUSION

101. Une sentence d'exclusion peut être prononcée par le commissaire d'un événement ou par CARS et peut être rétroactive. Avant d'imposer une sentence d'exclusion, le commissaire de l'événement ou CARS, s'il y a lieu, doit convoquer la personne concernée et lui donner l'occasion de présenter sa version des faits. Si l'affaire doit être entendue lors d'un événement, les officiels doivent livrer personnellement l'avis écrit à la personne concernée ou à l'inscripteur.
102. Si l'audience doit être tenue à une date ultérieure, la sommation peut être livrée personnellement ou par moyens électroniques et doit donner un préavis raisonnable et une occasion raisonnable pour que la personne concernée puisse y assister.
103. Une personne, un organisme ou un véhicule peut être frappé d'exclusion :
- a) s'il est démontré par l'autorité responsable que l'accusé n'avait pas le droit de participer à l'événement, ou ;
 - b) après que l'accusé a pris quelque part que ce soit à quelque compétition que ce soit, s'il est démontré que cet accusé n'était pas éligible à le faire, qu'il en a été éliminé, ou qu'il lui a été interdit par l'autorité en place de participer à l'événement ;
 - c) si le commissaire de l'événement ou les officiels considèrent l'accusé coupable d'inconduite, de pratique déloyale ou d'une infraction au règlement.

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

ANNULATION DES POINTS ACCUMULÉS

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

SUSPENSION

105. Une sentence de suspension nationale ne peut être prononcée que par CARS et sera réservée à des délits graves.
106. Une personne, organisme, véhicule ou marque de véhicule sera frappé de suspension pour une certaine période, lorsque son ASN lui interdira de prendre part à toute compétition sur le territoire de CARS, dans le cas d'une sentence de suspension nationale, ou dans tout pays représenté à la FIA, dans le cas d'une suspension internationale.
107. Une sentence de suspension rendra nulle toute inscription à une compétition tenue durant cette suspension et tout coût d'inscription payé ou payable sera remis aux organisateurs ou promoteurs.
108. Lorsque la sentence de suspension nationale frappe un compétiteur, il enverra aussitôt sa licence à CARS qui la retiendra jusqu'à la fin de la suspension.
109. Tout retard à retourner une licence conformément au paragraphe d) de cet article entraînera automatiquement une prolongation de la suspension égale à ce retard.

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

DISQUALIFICATION

111. Une sentence de disqualification nationale peut être prononcée par CARS et est réservée à des délits exceptionnellement graves.

112. Une personne, organisme, véhicule, ou marque de véhicule sera frappé de disqualification lorsque l'autorité sportive appropriée lui interdira expressément de participer à quelque compétition CARS que ce soit.

113. Lorsque la sentence de disqualification frappe un compétiteur, ce dernier renverra aussitôt sa licence à CARS.

114. Une disqualification rendra nulle toute inscription à une compétition tenue durant cette disqualification et tout coût d'inscription payé ou payable sera remis aux organisateurs ou promoteurs.

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

ANNONCE DES RAISONS POUR SUSPENSION OU DISQUALIFICATION

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

SUSPENSION OU DISQUALIFICATION DE VÉHICULES

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

PERTE DE RÉCOMPENSE

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

AMENDEMENT AU CLASSEMENT ET AUX RÉCOMPENSES

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

PUBLICATION DE PÉNALITÉ

120. CARS a le droit de publier ou de faire publier un avis énonçant qu'elle a pénalisé toute personne, organisme, véhicule ou marque de véhicule et, si elle le désire, en donner les raisons.

121. La ou les personnes ou organismes visés par un tel avis n'auront aucun droit de poursuite contre CARS, une autre ASN ou contre toute personne qui publie ou imprime l'avis et peut encourir la disqualification si une telle action est prise.

RÉMISSION DE SENTENCE

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

Section 3 – Décision et révision

PROCÉDURES DE GRIEFS – DEMANDES

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

PROCÉDURES DE GRIEFS – PROTOCOLES

123. CARS a mis au point une procédure en trois étapes pour résoudre les griefs qui peuvent survenir lors d'une compétition.

Ces étapes sont :

- a) la demande.
- b) le protêt. (L'action de demander d'appliquer un règlement enfreint par un équipage)
- c) l'appel. (L'équipage visé par un protêt désire faire appel du jugement en fournissant les preuves de conformité)

La demande permet aux compétiteurs qui mettent en question une décision survenue au cours du rallye, de demander réparation à l'organisateur.

CONCLUSION DES PROCÉDURES DE GRIEF DANS UN RALLYE

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

- chaque demande affichée sur le tableau d'affichage officiel a reçu réponse ou été déclarée « rejetée » et que 20 minutes se sont écoulées depuis que la réponse a été affichée ou que la demande a été déclarée « rejetée » ;
- chaque protêt a été entendu devant un comité de protêt et que la décision a été reportée ou qu'il s'est écoulé 20 minutes depuis que la décision a été affichée ;

- tous les compétiteurs ont pointé à l'arrivée et qu'il s'est écoulé 20 minutes depuis l'arrivée du dernier véhicule ou qu'il s'est écoulé 20 minutes depuis le retard maximal permis pour le dernier véhicule à se présenter à l'arrivée ;
- les résultats ont été affichés selon l'article 114, que les modifications reflétant les décisions affichées ont été apportées et qu'il s'est écoulé 20 minutes depuis que les derniers résultats ont été affichés ou modifiés.

EXIGENCES D’AFFICHAGE

- Les résultats provisoires complets (contrôle par contrôle) doivent être affichés en même temps pour tous les compétiteurs. Les résultats provisoires peuvent être affichés au moins 30 minutes et pas plus de 90 minutes après l'arrivée du dernier équipage classé potentiel. Une allocation supplémentaire de 20 minutes par podium est permise pour l'affichage des résultats provisoires. Le commissaire peut aussi prolonger l'heure limite si les circonstances indiquent que les résultats provisoires sont presque prêts pour l'affichage.
- Le fait de ne pas afficher les résultats provisoires dans les temps prévus ci-dessus, signifie que les résultats ne seront pas affichés pendant le rallye, et qu'ils seront envoyés par l'organisateur, par courriel, à tous les compétiteurs. (Référence : RSN 9.6.i).
- Les résultats au complet peuvent être affichés sur le site Web du rallye plus tard pour des raisons de relations publiques et pour l'information générale des compétiteurs, mais ils devront être intitulés « Résultats provisoires ».
- Les résultats des étapes pour un ou tous les compétiteurs peuvent être affichés n'importe quand pour des raisons de relations publiques et pour l'information générale des compétiteurs. Les résultats partiels ainsi affichés seront considérés comme non officiels. Des griefs ne peuvent être présentés à partir de cette compilation.
- Le tableau des résultats doit montrer les pénalités calculées à partir de la carte de route de chaque compétiteur.

L'organisateur, le commissaire et les compilateurs doivent être présents jusqu'à la fin des procédures de grief.

PROCÉDURES DE GRIEF SOUMISES AU COMMISSAIRE DE L'ÉVÉNEMENT

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

DÉLAI MAXIMUM POUR SOUMETTRE UNE DEMANDE

Le délai maximum pour soumettre une demande est :

- a) toute demande par un compétiteur concernant l'admissibilité d'autres inscripteurs ou leurs véhicules doit être soumise dans les 20 minutes suivant la fin de la période d'inscription ou de l'inspection technique, selon le plus tard des deux ;

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

RÉPONSES AUX DEMANDES

- a) La réponse à une demande doit être soumise au commissaire au plus tard des deux moments suivants : avant le temps d'arrivée prévu du premier véhicule à la fin du rallye, ou dans les 30 minutes suivant l'affichage de la demande et doivent contenir la (les) raison(s) de la (des) décision(s).
- b) La réponse à une demande énoncera spécifiquement les changements à apporter à la compilation à la suite de la demande. Si la réponse nécessite de modifier la compilation du rallye, une copie de la réponse sera remise au responsable de la compilation.
- c) Le commissaire principal peut accorder une prolongation de temps pour qu'il soit physiquement possible de soumettre une demande.
- d) Si le commissaire principal croit qu'une prolongation suffisante a été accordée à la limite admissible de temps pour répondre à une demande, ou si le demandeur le demande, le commissaire principal récupérera la demande, la marquera annulée, y inscrira l'heure et l'affichera. (Il est à noter que, en agissant ainsi, le commissaire empêche le compétiteur d'obtenir une réponse de l'organisateur à sa demande.)
- e) Toute demande qui n'aura pas reçu de réponse dans les 30 minutes prévues (à moins que le commissaire ait prolongé cette période) sera récupérée par le commissaire qui y inscrira « rejeté », et l'heure, et qui l'affichera au tableau officiel.

PROCESSUS DE GRIEF – PROTÊT

Il existe un processus de grief sur les protêts et d'appel qui est disponible sur demande (disponible aux chapitres 9 et 10 du RSN de CARS).

Finalement, tout manquement au présent règlement de sécurité devra être traité selon le point Décision figurant dans l'avis aux membres présent au début du règlement de sécurité.

ANNEXE I

Description des officiels et de leurs devoirs

6 LES OFFICIELS ET LEURS DEVOIRS

6.1 LES OFFICIELS

6.1.1 Les officiels de rallye

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

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

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

6.1.2 Les officiels de CARS

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

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

6.2 COMMISSAIRES

6.2.1 Nombre de commissaires

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

6.2.2 Assignment

Tous les commissaires sont des officiels de CARS et reçoivent leur assignment d'un membre du conseil de CARS de leur région ou du commissaire exécutif de rallye de la région (si l'un a été 2021 Canadian Association of Rallysport RSN 44 désigné); ils font leur rapport à ce dernier qui, à leur tour, fait son rapport aux membres du conseil de CARS.

6.2.3 Autorité et tâches du commissaire

Le commissaire de l'événement ne relève que de CARS pour faire respecter les règlements en vigueur durant la compétition. Le commissaire devra régler toute demande qui pourrait survenir au cours de l'événement, sous réserve du droit d'appel.

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

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

- a) régler tout protêt ou dispute à survenir au cours de l'événement, sujet au droit d'appel ;
- b) imposer une réprimande, une amende, une pénalité de temps ou l'exclusion (Note : Avec l'approbation du commissaire, le directeur de course peut émettre des amendes administratives – arriver en retard au Parc Fermé ou excès de vitesse dans les parcours de liaison ou en reconnaissance – en affichant un avis au tableau officiel. Voir aussi 7.5-7.7) ;
- c) empêcher tout compétiteur ou véhicule qu'ils considèrent dangereux, de participer à la compétition ;
- d) exclure d'un événement, tout compétiteur, ou tout véhicule, qu'ils considèrent inéligible à participer ou coupable de mauvaise conduite ou de pratique déloyale ;
- e) pénaliser ou ordonner que se retire du rallye et des lieux où il est couru, tout compétiteur qui refuse d'obéir à l'ordre d'un officiel de CARS ou du rallye ;
- f) en cas de force majeure ou pour des raisons de sécurité, d'ajourner, de retarder ou d'arrêter un événement ou une épreuve de classement. Si une épreuve de classement est interrompue, le commissaire peut ordonner qu'elle soit compilée selon ce qui est prévu dans ce RSN. Si un rallye est interrompu, le commissaire peut le déclarer « sans concours » et voir à ce qu'il soit poursuivi ou déclarer l'événement terminé et baser les résultats sur la position des compétiteurs au moment de l'arrêt ;
- g) rendre des jugements ou des dispositions selon les exigences du Règlement national de rallye ;
- h) nommer un ou des substituts temporaires pour remplacer un commissaire dans l'impossibilité de remplir ses fonctions ;
- i) enquêter sur des allégations de conduite dangereuse et, le cas échéant, pénaliser le pilote ou remettre l'affaire au jugement de CARS ;
- j) autoriser les amendements au Règlement particulier pour des raisons de sécurité ou de force majeure ;
- k) autoriser le changement soit du pilote, soit du copilote, soit du véhicule dans un rallye de performance national ou régional, jusqu'à une heure avant le départ de la première voiture due au premier contrôle horaire du rallye ;
- l) autoriser la modification de la ligne de départ ou d'arrivée d'une spéciale, ou la modification de l'horaire à la demande de l'organisateur là où c'est nécessaire pour assurer une sécurité raisonnable aux compétiteurs et aux spectateurs ;
- m) autoriser l'amendement des résultats d'une compétition dû à une correction apportée par le responsable de la compilation pour refléter une pénalité imposée à un compétiteur.

6.2.4 Le rapport du commissaire

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

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

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

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

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

6.3 JUGES DE FAIT

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

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

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

a) rapporter à l'organisateur tout manquement aux règles de parc fermé (y compris dans les zones de contrôle et de ravitaillement), faux départ, court-circuitage d'une spéciale ou d'infractions d'une chicane ;

b) rapporter

- 1) toute infraction due à une mauvaise procédure (RSN 17.3) ou
- 2) toute infraction à un point d'observation

c) rapporter tout autre fait du même type tel que stipulé dans le Règlement particulier.

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

Sur réception du rapport du juge de fait, l'organisateur/directeur de course prendra connaissance du rapport et décidera :

- 1) de permettre au juge de fait de corriger son rapport, ou
- 2) d'accepter son rapport ou
- 3) de rejeter son rapport.

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

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

6.4 LE DIRECTEUR DE CHAMPIONNAT

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

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

6.5 LE DIRECTEUR TECHNIQUE

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

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

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

6.6 L'INSPECTEUR NATIONAL

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

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

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

ANNEXE II

Lexique des différentes tâches de l'organisation d'un rallye

Titre	Tâches et responsabilités
Autorité Sportive	
Directeur de la série Championnat National Canadien	S'assure de la conformité de l'organisation de l'événement au niveau canadien
Directeur du Championnat Régional RSQ	S'assure de la conformité de l'organisation de l'événement au niveau québécois
Officiels	
CARS Commissaire Senior	Valide la sécurité des routes, les panneaux et endroits de contrôles et zones
CARS Commissaire adjoint	Assiste le commissaire sénior et rédige le rapport à la fin de l'événement
Comité organisateur	
Coordonnateur de l'événement	Met en place le comité et s'assure de l'avancement du projet jusqu'à l'événement
Directeur de course	Pendant l'événement, il supervise le déroulement à partir du quartier général
Conseiller technique	Il voit à ce que les règles soient respectées durant l'élaboration du rallye
Responsable des communications	Est responsable de s'assurer des liaisons entre le quartier général et les contrôles
Registraire	Valide les documents lors de l'inscription, validité des licences et adhésion à un club
Responsables de la compilation	Saisir les données reçues des contrôles et systèmes de suivi de véhicules en direct
Responsables de la sécurité et plan de sécurité	Préparent et maintiennent à jour le plan de sécurité
Inspection technique et aire de service	Délimite les zones de service et de ravitaillement, place les équipes à leur arrivée
Responsable des routes	Rédige le cahier de route et valide les points GPS des contrôles, valide le cahier avant impression
Commandites	Sollicitation de partenaires afin d'obtenir les commandites requises pour couvrir les frais et prix
Responsable des bénévoles et contrôleurs	S'assure de combler tous les postes de sécurité et de contrôles. Assure la formation de tous.
Responsable des médias	Responsable de contacter les médias et obtenir les accréditations de presse auprès de CARS.
Responsable des articles promotionnels	Évalue le matériel à faire imprimer, commande et s'occupe de vendre au kiosque les articles.

ANNEXE III

Association canadienne de rallye

Formulaire d'inspection technique

Car / Voiture	Car class / Classe	National / Regional	Driver / Pilote	Log Book # / N° de carnet de bord :	Co-Driver / Copilote
				<input type="checkbox"/> CARS/ASN <input type="checkbox"/> USRC <input type="checkbox"/> RA/ARA/NASA <input type="checkbox"/> Other FIA	

VIN # N° de VIN :	License plate # N° d'immatriculation :
<input type="checkbox"/> Phares auxiliaires	<input type="checkbox"/> Interrupteur des phares

PILOTE	COPILOTE
Casque	Casque
<input type="checkbox"/> SNELL SA2010 <input type="checkbox"/> FIA 8860-2010 <input type="checkbox"/> SNELL SAH2010 <input type="checkbox"/> FIA 8859-2015 <input type="checkbox"/> SNELL SA2015 <input type="checkbox"/> FIA 8860-2018 <input type="checkbox"/> SNELL SA2020 <input type="checkbox"/> Identification du	<input type="checkbox"/> SNELL SA2010 <input type="checkbox"/> FIA 8860-2010 <input type="checkbox"/> SNELL SAH2010 <input type="checkbox"/> FIA 8859-2015 <input type="checkbox"/> SNELL SA2015 <input type="checkbox"/> FIA 8860-2018 <input type="checkbox"/> SNELL SA2020 <input type="checkbox"/> Identification du
Système de retenue de la tête	Système de retenue de la tête
<input type="checkbox"/> HANS * 8858-2002 <input type="checkbox"/> Hybrid * 8858-2010 <input type="checkbox"/> HANS * 8858-2010 <input type="checkbox"/> Attache FIA 8858	<input type="checkbox"/> HANS * 8858-2002 <input type="checkbox"/> Hybrid * 8858-2010 <input type="checkbox"/> HANS * 8858-2010 <input type="checkbox"/> Attache FIA 8858
Combinaison	Combinaison
<input type="checkbox"/> FIA 8856-2000 <input type="checkbox"/> FIA 1986 <input type="checkbox"/> FIA 8856-2018 <input type="checkbox"/> SFI 3-2A/5 <input type="checkbox"/> SFI 3-2A/1 -----> <input type="checkbox"/> Sous-vêtements	<input type="checkbox"/> FIA 8856-2000 <input type="checkbox"/> FIA 1986 <input type="checkbox"/> FIA 8856-2018 <input type="checkbox"/> SFI 3-2A/5 <input type="checkbox"/> SFI 3-2A/1 -----> <input type="checkbox"/> Sous-vêtements
Harnais de sécurité	Harnais de sécurité
<input type="checkbox"/> FIA 8853/98 Date : <input type="checkbox"/> FIA 8853-2016 Date: <input type="checkbox"/> SFI 16.1 (<2ans) Date : <input type="checkbox"/> SFI 16.5 (<2ans) Date : <input type="checkbox"/> Installation des harnais	<input type="checkbox"/> FIA 8853/98 Date : <input type="checkbox"/> FIA 8853-2016 Date: <input type="checkbox"/> SFI 16.1 (<2ans) Date : <input type="checkbox"/> SFI 16.5 (<2ans) Date : <input type="checkbox"/> Installation des harnais
Siège	Siège
<input type="checkbox"/> FIA 8855-1999 <input type="checkbox"/> FIA 8862-2009 <input type="checkbox"/> Éléments de montage du siège <input type="checkbox"/> Structure du siège au châssis	<input type="checkbox"/> FIA 8855-1999 <input type="checkbox"/> FIA 8862-2009 <input type="checkbox"/> Éléments de montage du siège <input type="checkbox"/> Structure du siège au châssis

Cage	Note :
Garnitures de protection	<input type="checkbox"/> FIA 8857 2001, TYPE A <input type="checkbox"/> SFI 45.1
Motorisation	Note :
Turbo et bride de restriction	<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> 34mm <input type="checkbox"/> 32mm
Scellé	<input type="checkbox"/> Marquage <input type="checkbox"/> Plombé <input type="checkbox"/> CARS N° _____
Échappement	<input type="checkbox"/> Catalyseur <input type="checkbox"/> dB @3500RPM / 15 mètres
Réservoir d'essence et conduites	<input type="checkbox"/> Originaux <input type="checkbox"/> Cellule <input type="checkbox"/> Conduites
Habitacle Intérieur	Note :
	<input type="checkbox"/> Panneaux de portière <input type="checkbox"/> Articles attachés <input type="checkbox"/> Trousse anti-déversement <input type="checkbox"/> Trousse premiers soins <input type="checkbox"/> Autocollant <input type="checkbox"/> Batterie <input type="checkbox"/> Triangles (3) <input type="checkbox"/> Identification des triangles <input type="checkbox"/> Coupe-circuit principal
Extincteurs	Inspecté dans les 2 ans
Extincteur (<2ans) Date : _____	<input type="checkbox"/> Autocollant <input type="checkbox"/> Portatif _____ BC <input type="checkbox"/> Central _____ (kg ou l)
Extincteur (<2ans) Date : _____	<input type="checkbox"/> Autocollant <input type="checkbox"/> Portatif _____ BC <input type="checkbox"/> Central _____ (kg ou l)
Carrosserie	Note :
	<input type="checkbox"/> Noms des pilotes <input type="checkbox"/> Drapeaux
Vitrage	<input type="checkbox"/> Original <input type="checkbox"/> Polycarbonate
	<input type="checkbox"/> Teintage _____ % <input type="checkbox"/> Toit ouvrant
	<input type="checkbox"/> Pneus <input type="checkbox"/> Suspension <input type="checkbox"/> Garde-boue & garde au sol
Points de remorquage	<input type="checkbox"/> Avant/Identifié <input type="checkbox"/> Arrière/Identifié <input type="checkbox"/> Filin de remorquage

ANNEXE IV

Outil pour détecter une commotion potentielle



Numéro de voiture _____ Personne évaluée _____ Évaluateur _____

Outil pour détecter une commotion potentielle

Cet outil ne détermine pas si une personne a subi une commotion ou pas. Il sert simplement à éveiller les soupçons de blessure potentielle au cerveau.

S'il y a eu perte de conscience quelle qu'en soit la durée, au moment de l'accident, il faut que la victime voie le personnel médical du rallye. Si la victime a des douleurs au cou, n'enlevez pas son casque à moins d'avoir été formé pour le faire. Il faut que la victime voie le personnel médical du rallye.

La victime est-elle alerte et sensée ?

Si la victime tarde à donner la réponse, inscrire qu'elle a mal répondu.

Questions à poser	Heure :		15 minutes plus tard	
	A bien répondu	A mal répondu	A bien répondu	A mal répondu
Comment vous appelez-vous ?				
En quelle année sommes-nous ?				
Quel mois sommes-nous ?				
Pouvez-vous me dire ce qui est arrivé ?				
À quel rallye sommes-nous ?				
Qui a été votre copilote cette année ?				

Si la victime a mal répondu à une des questions ci-dessus, il faut la faire voir par le personnel médical du rallye.

Symptômes

Symptôme	Heure :		15 minutes plus tard	
	Absent	Présent	Absent	Présent
Mal de tête				
Désorientation				
Pupilles inégales				
Nausée/vomissement				
Questions répétitives				
Confusion				
Somnolence				
Vision floue				
Sentiment de détachement				
Énerverment croissant				
Regard vide				
Sensible à la lumière				
Tristesse				
Irritabilité				
Perte d'équilibre				

CK11/1/2017

Si un des symptômes ci-dessus est présent, la victime doit être vue par le personnel médical du rallye.

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