



Règlement de lapping



Révisé le 12 juillet 2015

Règlement national de lapping

En vigueur le 1^{er} janvier 2015

ASN Canada FIA
481, North Service Rd. W. Suite A21
Oakville, Ontario, L6M 2V6, Canada
Téléphone : (905) 403-9000 Télécopieur : (905) 815-8771
www.asncanada.com

Ce règlement vise à favoriser l'organisation d'événements de lapping.

Les territoires et les régions desservies par ASN Canada FIA peuvent adopter ce règlement au sein de leur juridiction. Ce faisant, les autorités locales en assument l'entière responsabilité.

Ce règlement constitue un guide visant à améliorer la sécurité générale, et n'assure en aucun cas les participants, les spectateurs ou toute autre personne contre les blessures ou la mort.

L'application ou la publication de ce règlement n'offre aucune garantie explicite ou implicite de sécurité ou de mise en forme dans un but particulier.

Le contenu de ce document est la propriété exclusive d'ASN Canada FIA et ne peut être reproduit sans permission écrite préalable.

ASN Canada FIA est l'organisme qui régit le sport automobile au Canada. Il est nommé par la Fédération Internationale de l'Automobile.

Les changements sont indiqués en gras, avec un trait vertical dans la marge de gauche.

Table des matières

Règlement national de lapping.....	2
1. Généralités	4
2. Acronymes	4
3. Règlement particulier d'événements et de dépliants	5
4. Documents à afficher	5
5. Assurance.....	5
6. Formulaire de renonciation	5
7. Rapport d'incident	6
8. Organisation d'événements.....	6
9. Sécurité en piste	7
10. Drapeaux	8
11. Niveau sonore des véhicules.....	8
12. Chronométrage par l'organisateur	8
13. Admissibilité des pilotes	8
14. Pilotes novices	8
15. Passagers	9
16. Casques	9
17. Sièges et ceintures de sécurité.....	10
18. Équipement de protection personnel du pilote.....	13
19. Structures anti-tonneau – Arceau et cage de sécurité	13
20. Véhicules – Normes de base	14
21. Voitures artisanales.....	14
22. Véhicules de production	14
23. Classe « Modifiée »	15

1. Généralités

- 1.1 ASN Canada FIA (ASN) se réserve le droit de modifier le présent règlement en tout temps. De telles modifications ou ajouts seront publiés sous forme d'articles révisés ou de bulletins d'information. Tout changement à ce règlement entrera en vigueur à la date de publication.
- 1.2 Toute question au sujet de ce règlement doit être adressée au président du comité national de SoloSport d'ASN par l'entremise du bureau d'ASN.
- 1.3 Ce règlement a été établi par ASN dans le but de faciliter le déroulement d'événements de SoloSport et d'améliorer la sécurité des participants et des spectateurs.
- 1.4 ASN ne prétend ni ne sous-entend qu'un véhicule préparé selon ce règlement répondra aux normes provinciales ou fédérales sur les véhicules ou d'autres normes routières.
- 1.5 Il est de la responsabilité du propriétaire/pilote de s'assurer que tout véhicule utilisé sur la voie publique répond aux normes fédérales et provinciales ainsi qu'au code de la route.
- 1.6 Ce règlement a d'abord été écrit en anglais et peut être traduit en d'autres langues. Si une dispute entre le texte anglais et celui de toute traduction survenait, le texte anglais prévaudrait.
- 1.7 Par sa participation aux Événements, tout participant s'engage à respecter ce règlement. L'interprétation de ce règlement par les responsables d'ASN sera finale et sans appel.
- 1.8 Tous les membres, clubs et responsables d'ASN conviennent que les décisions des responsables d'ASN ne peuvent faire l'objet d'appel.
- 1.9 Aucune poursuite ne peut être intentée contre ASN, ses territoires, ses membres ou ses responsables en vue de renverser ou modifier des résultats ou des décisions, ou tenter d'obtenir des dédommagements ou autres formes de compensation à la suite de telles décisions. Si quelqu'un intente une poursuite en violation au présent article, il s'engage à rembourser ASN pour tous les coûts afférant à cette poursuite.
- 1.10 Les karts, motos, motos miniatures et véhicules non-motorisés sont interdits. L'organisateur se réserve le droit de refuser l'inscription d'un véhicule ou d'un participant.
- 1.11 L'aide des compétiteurs est essentielle pour assurer le succès d'un événement. Les organisateurs peuvent demander aux compétiteurs d'agir comme travailleur et peuvent exclure du reste de l'événement les participants qui refusent d'exécuter les tâches demandées.

2. Acronymes

ASN :	ASN Canada FIA	www.asncanada.com
BSI :	British Standards Institution	www.bsi-global.com
DOT :	Transport Canada	
FIA :	Fédération Internationale de l'Automobile	www.fia.com
RGC :	Règlement général de compétition	
SCCA :	Sports Car Club of America	www.scca.org
SFI :	SFI Foundation	www.sfifoundation.com
Snell :	Snell Memorial Foundation	www.smf.org

3. Règlement particulier d'événements et de dépliants

- 3.1 Le règlement particulier de l'événement et le dépliant doivent contenir :
- Les mots « sanctionné par ASN Canada FIA »;
 - L'affirmation : « Tenue conformément au Règlement général de compétition SoloSport d'ASN et au règlement national de compétition de lapping d'ASN »;
 - Les noms de l'événement et du club organisateur;
 - Le nom, l'adresse, le numéro de téléphone et l'adresse de courrier électronique de l'organisateur ou du club;
 - Le nom et l'adresse du directeur de course de l'événement;
 - La date et l'emplacement de l'événement;
 - L'horaire de la période d'inscription, de l'inspection technique, du meeting des pilotes et de la compétition;
 - Les coûts d'inscription;
 - Toute restriction concernant le niveau de bruit toléré;
 - Le règlement et les procédures de dépassement ainsi que la description des zones de dépassement (s'il y a lieu).
- 3.2 Tout règlement particulier doit être affiché lors d'un événement et les compétiteurs doivent en être informés pendant le meeting des pilotes.

4. Documents à afficher

- 4.1 Sur les lieux de l'événement, l'organisateur devra afficher les documents suivants dans un lieu central et facile d'accès, comme la salle d'inscription ou l'endroit où sont affichés les groupes de départ et les assignations des travailleurs de piste :
- Le certificat d'assurance;
 - Une copie du Règlement particulier;
 - La liste des officiels.

5. Assurance

- 5.1 L'organisateur doit demander une assurance auprès d'ASN.
- 5.2 Les propriétaires des lieux ou les commanditaires qui demandent à être ajoutés au certificat d'assurance de l'événement comme assurés additionnels peuvent le faire auprès de l'organisateur qui les inscrira comme assurés additionnels dans sa demande d'assurance.

6. Formulaires de renonciation

- 6.1 L'âge de la majorité est celui de la province où se déroule l'événement.
- 6.2 Tous les pilotes, officiels, travailleurs, bénévoles et passagers doivent lire et signer le formulaire de renonciation d'assurance d'ASN avant de pouvoir accéder aux zones contrôlées (postes de signaleurs et autres endroits non-accessibles au public).
- 6.3 Les compétiteurs ou tous autres participants d'âge mineur doivent remplir et signer le « Formulaire de renonciation pour personnes mineures » fourni par ASN Canada FIA. Les titulaires de l'autorité parentale (parents ou gardiens légaux) doivent aussi signer le « Formulaire de renonciation – approbation parentale annuelle ».
- 6.4 Les formulaires de renonciation d'ASN Canada peuvent être téléchargés du site www.asncanada.com et imprimés par l'organisateur pour être utilisés lors de

l'événement. L'organisateur doit s'assurer que chaque mot sur le document imprimé est lisible.

- 6.5 Tous les formulaires de renonciation doivent être remplis, y compris la(les) date(s) et le nom de l'événement dans la partie supérieure.
- 6.6 Durant l'inscription, le responsable des formulaires de renonciation doit les garder en sa possession en tout temps et signer comme témoin pour chaque participant.
- 6.7 Les formulaires de renonciation signés doivent être gardés en sécurité par le secrétaire du club pour une période de 7 ans.

7. Rapport d'incident

- 7.1 Tout accident, blessure, incident et collision ou dommage survenu pendant un événement, doit être rapporté au bureau d'ASN Canada FIA en envoyant le formulaire « Rapport d'incident », préalablement rempli, par télécopieur dans les 48 heures suivant la fin de l'événement.
- 7.2 Un rapport d'incident doit être rempli pour chaque accident, qu'on prévoit ou non une réclamation. Les organisateurs peuvent télécharger et imprimer le formulaire « Rapport d'incident » sur le site Web d'ASN Canada FIA.
- 7.3 Le rapport d'incident doit être entièrement rempli en suivant les instructions sur le formulaire. Il doit contenir autant d'informations que possible, incluant le nom et l'adresse de tout témoin ou personne blessée ainsi que les détails du traitement médical apporté, les détails de toute bande vidéo et de photographies qui auraient pu être prises, etc.
- 7.4 Le rapport original doit être posté au bureau d'ASN Canada FIA une fois télécopié.

8. Organisation d'événements

- 8.1 Le directeur de course voit à l'ensemble des déplacements sur la piste. Il doit être en contact radio avec les contrôleurs au départ, à la fin, à la sortie des puits et si possible, avec tous les contrôleurs et les signaleurs.
- 8.2 Instructions aux compétiteurs : L'organisateur convoque tous les pilotes à un meeting des pilotes avant le début de la compétition. Tous les compétiteurs sont obligés d'y assister. L'organisateur devra traiter des sujets suivants :
- 8.3 Présenter les officiels de l'événement
- 8.4 Expliquer la disposition du circuit (les zones de dépassement), et les procédures
- 8.5 S'assurer que tous les compétiteurs ont signé le formulaire de renonciation
- 8.6 Décrire toutes les pénalités qui pourraient être imposées (hors piste et hors course)
- 8.7 Expliquer le règlement particulier : les groupes de pratique, la grille de départ, la signalisation, les tâches de piste.
- 8.8 L'organisateur doit mettre en place un système pour vérifier les présences au meeting des pilotes, et éviter que des pilotes aillent en piste sans connaître les consignes. Ce peut être sous forme d'un appel, de fiche de présence à signer, de la distribution d'un bracelet ou d'un autocollant, etc. Les personnes qui auront manqué le meeting des pilotes pourraient, à la discrétion de l'organisateur, être exclus de la compétition, mais doivent recevoir toute l'information donnée avant de pouvoir participer.
- 8.9 Le contrôleur de la ligne départ/arrivée gère l'activité en piste. Le contrôleur de la ligne départ/arrivée/sortie des puits peut être la même personne.
- 8.10 Le nombre maximal de voitures permises sur la piste en même temps est déterminé de la façon suivante: a) la longueur de la piste en mètres, divisée par 125 ; ou b) la distance entre les véhicules est déterminée par le contrôleur de la ligne départ/arrivée.

- 8.11 Chaque piste ne comptera que trois zones de dépassement. Les dépassements devront s'effectuer uniquement dans les zones de dépassement identifiées par les marqueurs (pylônes). Les dépassements sont interdits ailleurs. (Exception : a) pour la configuration longue piste du Calabogie Motorsports Park, il ne pourra y avoir plus de cinq zones de dépassement ; b) pour le Driver Development Centre Track du Canadian Tire Motorsport Park, il ne pourra y avoir plus de quatre zones de dépassement ; et c) pour le Mission Raceway Park, il ne pourra y avoir plus de quatre zones de dépassement.)
- 8.12 Le pilote faisant preuve de conduite agressive sera pénalisé d'un drapeau noir.
- 8.13 Il faut tenir compte de la différence de vitesse potentielle entre les véhicules participants. Le coordonnateur devra former des groupes de lapping selon la vitesse potentielle des véhicules et tenir compte d'autres facteurs comme l'expérience du pilote.
- 8.14 Les véhicules préparés pour la course ne doivent jamais partager le même temps de piste que les véhicules de rue conduits par des pilotes novices.
- 8.15 Les voitures de type Formule doivent avoir leur propre temps de piste.
- 8.16 Un pilote sur le point de se faire dépasser doit signaler qu'il autorise le dépassement en levant le bras ou en activant ses clignotants.
- 8.17 Les voitures qui se font dépasser gardent la ligne de course.
- 8.18 Un pilote indique son intention de rentrer aux puits en activant le clignotant et en levant la main à l'extérieur de la fenêtre du conducteur afin d'avertir les conducteurs plus rapides. Le pilote active aussi ses clignotants d'urgence et lève la main s'il circule lentement sur la piste pour une raison quelconque. Dans ce cas, il doit circuler du côté de la piste qui mène à la sortie.
- 8.19 Les véhicules participants et leurs véhicules de service disposent d'une zone de puits. La limite de vitesse dans les puits est de 15 km/h.

9. Sécurité en piste

- 9.1 La sécurité autour de la piste est prioritaire. Il est important que les zones des spectateurs et les zones de stationnement soient à une distance sécuritaire du parcours, particulièrement de la zone départ/arrivée.
- 9.2 Il faut s'attendre à ce qu'il y ait des spectateurs. Il faut donc mettre en place des mesures adéquates de contrôle des foules. À moins qu'elles ne soient délimitées par une barrière physique, les zones de spectateurs doivent être clairement définies par une corde ou un ruban.
- 9.3 Il faut porter une attention particulière à la sécurité dans les puits, dans la zone de départ/arrivée et près des postes des signaleurs. Il faut aussi s'assurer que personne n'est installé dans un endroit dangereux, y compris les contrôleurs.
- 9.4 Les postes de signaleur doivent être installés avant les virages à l'aveugle et là où les pilotes ne peuvent voir les dangers, avec au moins un poste aux 1 000 m de piste.
- 9.5 Si le coordonnateur ne voit pas toute la piste, un système de communication fiable devra être établi entre lui et les signaleurs.
- 9.6 L'organisateur doit fournir des drapeaux rouge, vert et noir, et un extincteur de classe 10BC ou plus gros, à chaque poste de signaleur, ainsi qu'à la ligne départ/arrivée.
- 9.7 L'organisateur doit avoir un plan pré-établi pour gérer les urgences majeures. Le plan d'urgence doit au moins prévoir l'accès rapide à un téléphone cellulaire non-verrouillé contenant une liste des numéros d'urgence locaux. Notez que le 911 n'est pas disponible partout. L'organisateur doit afficher tous les numéros d'urgence afin que les membres organisateurs et les officiels de la sécurité y aient accès rapidement.

10. Drapeaux

- 10.1 Les drapeaux doivent être utilisés exclusivement à la demande du directeur de course.
- 10.2 Le drapeau vert : sert à lancer ou relancer une session.
- 10.3 Drapeau jaune (facultatif) : agité localement. Le drapeau jaune avertit le pilote d'un incident devant et lui indique d'être prudent et de ne pas dépasser.
- 10.4 Drapeau blanc (facultatif) : agité localement. Le drapeau blanc avertit le pilote d'un véhicule lent devant, lui indiquant d'être prudent et qu'il peut le dépasser (voir 8.11-12).
- 10.5 Le drapeau rouge : agité à tous les postes de signaleurs et à la ligne départ/arrivée. Il signifie que tous les pilotes doivent immobiliser leur véhicule de façon sécuritaire et se rendre lentement vers le poste de signaleur suivant pour obtenir d'autres instructions. Les pilotes doivent toujours être prêts à s'arrêter.
- 10.6 Le drapeau noir : agité à la ligne de départ/arrivée ou à n'importe quel poste de signaleur. Il signifie que le pilote doit retourner aux puits immédiatement et y attendre les instructions des officiels.
- 10.7 Le drapeau à damier noir et blanc : agité à la ligne d'arrivée ou à un autre endroit spécifié dans le règlement particulier. Il indique la fin de la séance de lapping.

11. Niveau sonore des véhicules

- 11.1 L'organisateur d'un événement peut décréter un niveau sonore maximum pour tous les véhicules.
- 11.2 Le niveau sonore peut être mesuré n'importe où autour de la piste.
- 11.3 Les sanctions résultant d'une violation de niveau sonore sont sans appel.
- 11.4 Niveau sonore maximum :
- 11.5 96 db pour les voitures modifiées, 95 db pour toutes les autres voitures au Motorsport Park de Shannonville et au Motorsport Park de Toronto.
- 11.6 92 db pour toutes les voitures au Mosport Driver Development Track.
- 11.7 90 db pour toutes les voitures au Mission Raceway Park.

12. Chronométrage par l'organisateur

- 12.1 Le chronométrage officiel de tout véhicule par l'organisateur est interdit.

13. Admissibilité des pilotes

- 13.1 Tous les pilotes doivent détenir un permis de conduire valide de leur province ou état. **(Le permis probatoire, où le conducteur peut conduire sans un autre conducteur licencié à bord, est permis.)**
- 13.2 Le pilote est responsable du comportement de son équipe et de ses invités.
- 13.3 Lors d'un événement, il est interdit pour les participants de consommer de l'alcool avant la fin des activités de la journée.
- 13.4 L'usage de drogues, de narcotiques ou de toute substance illégale telle que définie par la loi, ainsi que l'abus de substances légales, est prohibé.

14. Pilotes novices

- 14.1 Est considéré pilote novice tout pilote ayant participé à 3 événements de lapping ou moins, ou qui ne détient pas une licence de compétition reconnue par ASN Canada FIA.
- 14.2 Un pilote novice doit être accompagné sur la piste par un instructeur assigné par le directeur de course jusqu'à ce que l'instructeur l'autorise à rouler en solo.

- 14.3 Chaque pilote novice doit fixer un triangle à l'arrière de son véhicule jusqu'à ce qu'il soit autorisé à piloter en solo.
- 14.4 Les pilotes novices n'ont pas le droit d'avoir des passagers hormis l'instructeur imposé en 14.2.

15. Passagers

- 15.1 Pour pouvoir participer comme passager, une personne doit :
- 15.2 avoir l'accord de l'organisateur ;
- 15.3 avoir signé le formulaire de renonciation générale d'ASN Canada FIA ;
- 15.4 porter le même équipement de sécurité que les pilotes ;
- 15.5 toujours conserver les mains et les bras à l'intérieur du véhicule ;
- 15.6 ne pas transporter de nourriture, de boisson, un appareil-photo ou vidéo, un sac, etc.;
- 15.7 les passagers ne peuvent prendre place que sur le siège passager avant ;
- 15.8 les participants (pilotes ou passagers) qui n'ont pas l'âge de la majorité dans la province où se déroule l'événement doivent aussi présenter un formulaire de consentement parental et un formulaire de participant d'âge mineur lors de l'inscription. De plus, les mineurs qui participent comme passager doivent :
- 15.9 être âgés d'au moins 14 ans;
- 15.10 prendre place dans un véhicule piloté par leur parent ou leur tuteur.

16. Casques

16.1 Les pilotes et les passagers doivent porter un casque durant toutes les sessions en piste.

16.2 Casques acceptables :

- **FIA 8860-2004**
- **FIA 8860-2010**
- **FIA 8859-2015**
- **Snell 2015 SA ou 2015 M**
- **Snell 2010 SA, 2010 SAH ou 2010 M**
- **Snell 2005 SA ou Snell 2005 M (péremption le 2018-12-31)**
- **SFI Foundation 31.1/2015**
- **SFI Foundation 31.1/2010**
- **SFI Foundation 31.1/2005 (péremption le 2018-12-31)**
- **SFI Foundation 31.1A ou 31.2A (péremption le 2015-12-31)**

16.3 Les casques homologués aux normes Snell M ne sont pas acceptables dans les véhicules équipés d'une cage de protection.

16.4 Les casques doivent être en bonne condition tant à l'intérieur qu'à l'extérieur.

16.5 Il est fortement recommandé de remplacer le casque après un accident grave ou un fort coup, qui aurait pu affaiblir le casque.

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

du système HANS/FHR.

16.7 La peinture pouvant réagir avec le matériau de la coque du casque et influencer sur son pouvoir de protection, le casque ne devrait être peint ou décoré que dans le respect des directives ou des restrictions éventuelles que le constructeur aurait émises.

17. Sièges, ceintures et harnais de sécurité

17.1 Tous les participants doivent porter une ceinture ou un harnais de sécurité durant toutes les sessions en piste.

17.2 Sièges d'origine et ceintures de sécurité.

17.3 Si on utilise les ceintures de sécurité d'origine, elles doivent être installées selon les spécifications du fabricant

17.3.1 Si les ceintures de sécurité d'origine sont remplacées par d'autres ceintures installées de la même façon, les nouvelles ceintures devront :

- utiliser les mêmes points d'ancrage
- avoir la même configuration que les ceintures d'origine
- être faites de Dacron ou de nylon
- avoir une largeur minimum de 51 mm (2 po) et répondre aux normes de la FIA ou de la SFI
- Les ceintures de sécurité d'origine à 3 points sont acceptables dans les véhicules dotés ou non d'un arceau de sécurité, sauf les véhicules « modifiés »

17.3.2 Il est permis d'utiliser la sangle pelvienne d'un harnais de course avec le baudrier de la ceinture de sécurité d'origine.

17.3.3 Il est permis d'utiliser le dispositif de verrouillage CG-Lock ou tout autre mécanisme semblable de verrouillage de la ceinture de sécurité d'origine qui restreint la sangle pelvienne.

17.4 Harnais obligatoire dans les véhicules équipés d'une cage de protection

17.4.1 Un harnais à cinq ou six points d'attache est obligatoire dans tous les véhicules équipés d'une cage de protection.

17.4.2 Sièges de course et harnais de sécurité

17.4.3 Lorsqu'on remplace un siège d'origine par un siège de course, il est fortement recommandé que le nouveau siège réponde à la norme FIA 8815-1999 ou 8862-2009

17.4.4 Lorsqu'on installe un harnais de sécurité (deux sangles d'épaule, deux sangles pelviennes et une ou deux sangles d'entrejambe), il doit répondre à une des normes suivantes :

- Norme FIA 8853-98
- SFI 16.1
- SFI 16.5

17.4.5 Validité du harnais de sécurité

a) Norme FIA 8853-1999 : La date de péremption est inscrite sur l'étiquette FIA fixée sur chaque partie du harnais.

b) Norme SFI 16.1 ou 16.5 : La date de péremption est deux ans après la date de fabrication inscrite sur l'étiquette SFI fixée sur chaque partie du harnais.

Note : Il est interdit d'utiliser des parties provenant de harnais différents. On ne peut utiliser que des ensembles complets. (Voir aussi 17.4.4)

17.4.6 Utilisation

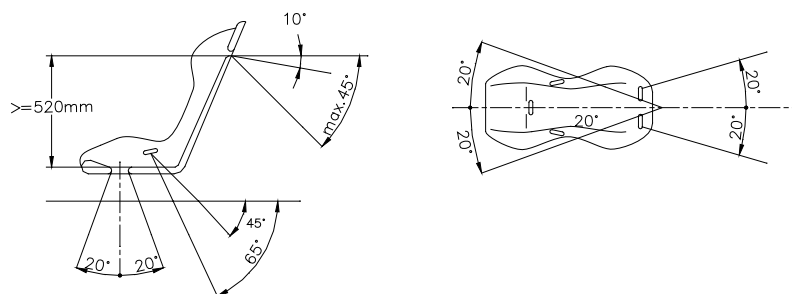
- a) Un harnais de sécurité doit être utilisé dans sa configuration homologuée sans modification, ni retrait d'une ou plusieurs parties, conformément aux instructions du fabricant.
- b) L'efficacité et la longévité des sangles de harnais sont directement liées à la façon qu'elles sont installées, utilisées et entretenues.
- c) Tout le harnais de sécurité doit être remplacé après chaque collision sévère, et lorsque le maillage est coupé, usé ou éliminé à la suite d'une exposition aux produits chimiques ou aux rayons du soleil.
- d) Le harnais de sécurité doit aussi être remplacé si des pièces de métal ou la boucle sont pliées, déformées ou rouillées.
- e) Il faut remplacer tout harnais de sécurité qui ne fonctionne pas correctement.

17.4.7 Ajustement du harnais

- a) Les sangles pelviennes et d'entrejambe ne doivent pas passer par-dessus le siège, mais à travers celui-ci, afin de contenir et de retenir la région pelvienne sur la plus grande surface possible.
- b) Les sangles pelviennes doivent passer de façon serrée dans le pli entre la crête pelvienne et le haut de la cuisse. Elles ne doivent d'aucune façon passer sur l'abdomen.
- c) Il faut s'assurer que les sangles ne s'éliment pas par frottement sur des arêtes vives.

17.4.8 Points d'ancrage

- a) Il est interdit de fixer les sangles du harnais au siège ou à son support.
- b) Un harnais de sécurité peut être fixé aux points d'ancrage du véhicule, pourvu qu'ils ne fassent pas partie du siège ou de son support.
- c) Les endroits physiques des points d'ancrage recommandés, sont illustrés ci-dessous :
- d) Les sangles d'épaule doivent être dirigées vers l'arrière et le bas et être installées de façon à former un angle de moins de 45° à partir de l'horizontale du haut du dossier. Il est recommandé que cet angle ne dépasse pas 10°. Les angles maximum par rapport au centre de la largeur du siège sont de 20° divergent ou convergent. Les points d'ancrage créant un angle au-dessus de l'horizontale sont interdits.



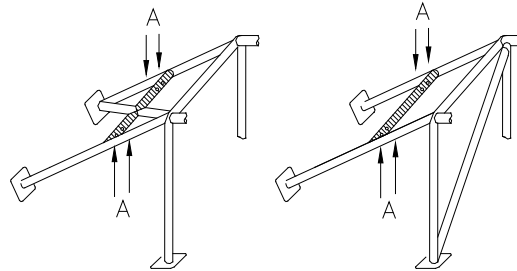
17.4.9 Pièces de fixation verrouillables

Si le fabricant fournit une broche de sécurité pour empêcher que la sangle ne glisse accidentellement de la pièce de fixation, il sera obligatoire d'utiliser cette composante.

17.4.10 Autres points d'ancrage

- a) S'il est impossible d'utiliser les points d'ancrage originaux pour les sangles d'épaule et les sangles d'entrejambe, de nouveaux points d'ancrage doivent être fixés à la caisse ou au châssis (aussi près que possible de l'axe des roues arrière dans le cas des

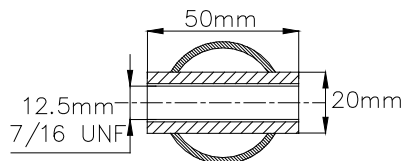
sangles d'épaule). Les sangles d'épaule peuvent aussi être fixées à la cage de protection ou à une barre de renforcement à l'aide d'une boucle et peuvent aussi être fixées aux points d'ancrage supérieurs d'origine des ceintures arrière, ou fixées à une barre transversale soudée aux pattes arrière de la cage de protection. (Dessin ci-dessous)



Ⓐ trous de montage pour harnais
mounting holes for harness

b) Dans ce cas, l'usage d'une barre transversale est sujette aux conditions suivantes:

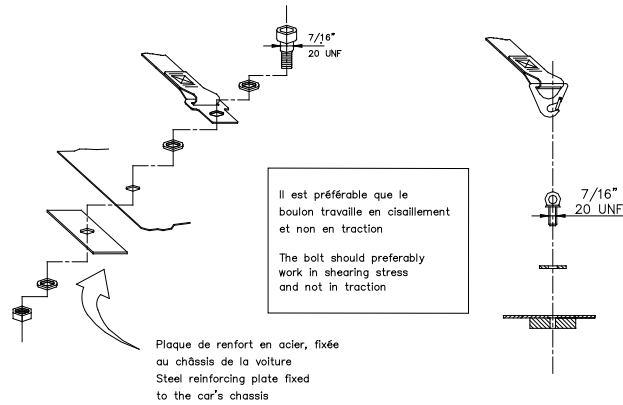
- i. La barre transversale sera un tube mesurant au moins 38 mm (1,5 po) x 2,5 mm ou 40 mm (2 po) x 2 mm fait d'acier au carbone étiré à froid sans soudure ayant une résistance à la traction minimum de 350 N/mm² ;
- ii. Cette barre doit être placée à une hauteur faisant en sorte que les sangles d'épaule sont dirigées vers le bas à un angle compris entre 10° et 45° calculé à l'horizontale prise au haut du dossier. Un angle de 10° est recommandé ;
- iii. Les sangles peuvent être fixées par enroulement ou retenues par des écrous. Dans ce dernier cas, il faut souder des plaques à chaque point d'ancrage. Voir le dessin ci-dessous pour connaître les dimensions ;
- iv. Ces plaques seront insérées dans le tube et les sangles y seront attachées par des écrous répondant à la norme 14.4.9 M12 8.8 ou 7/16 UNF.



- v.
 - c) Chaque point d'ancrage doit pouvoir résister à une charge de 1460 daN ou de 720 daN, dans le cas de sangles d'entrejambe.
 - d) Si deux sangles utilisent le même point d'ancrage, il devra résister à une charge égale à la somme des charges exigées pour chaque sangle.
 - e) Pour chaque nouveau point d'ancrage créé, il faut utiliser une plaque de renfort en acier ayant une surface d'au moins 40 cm² et une épaisseur d'au moins 3 mm.

17.4.11 Directives de montage au châssis/monocoque

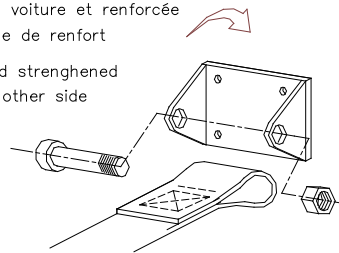
- a) Principes de montage général : voir le dessin 253-43 ci-dessous



b)
c) Montage d'une sangle d'épaule : voir le dessin ci-dessous.

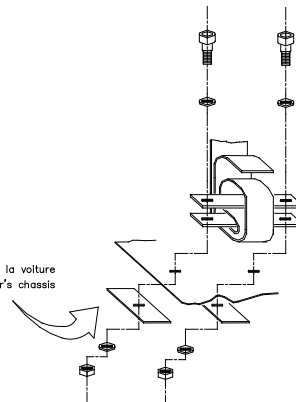
plaque fixée au châssis de la voiture et renforcée
de l'autre côté par une plaque de renfort

plate fixed to the chassis and strengthened
by a reinforced plate on the other side



d)
e) Montage d'une sangle d'entrejambe : voir le dessin ci-dessous.

plaque de renfort fixée au châssis de la voiture
reinforcing plate fixed to the car's chassis



f)

18. Équipement de protection personnel du pilote

- 18.1 Les pilotes de la classe « Modifiée », à l'exception de ceux dont le véhicule est immatriculé pour la route et qui participent avec des pneus DOT, devront porter des gants ainsi qu'une combinaison de course en Nomex, d'une ou de plusieurs épaisseurs.
- 18.2 Les pilotes de voitures de type Formule doivent porter des gants, des sous-vêtements, des chaussures, une combinaison à double épaisseur et un passe-montagne faits de matériaux résistant aux flammes.

19. Structures anti-tonneau – Arceau et cage de protection

- 19.1 Les normes de structures anti-tonneau se trouvent aux annexes C et D de la section SoloSport - Autoslalom du site Web d'ASN Canada FIA.
- 19.2 L'installation de structures anti-tonneau doit être vérifiée par l'inspecteur en chef.

- 19.3 Une structure anti-tonneau est obligatoire pour les véhicules de classe « Modifiée », les voitures de type Formule, ainsi que pour les voitures décapotables. Dans le cas d'arceaux installés par le fabricant sur certaines décapotables, ces structures anti-tonneau sont inacceptables dans le cadre de ce règlement.

20. Véhicules – Normes de base

- 20.1 Les véhicules doivent satisfaire aux normes suivantes :
- 20.2 Avoir un empattement de 183 cm (72") ou plus, une voie avant et arrière de 107 cm (42") ou plus. La hauteur maximum permise pour les véhicules qui participent à une compétition est de 160 cm (63").
- 20.3 Être munis de quatre roues de 10" de diamètre ou plus et quatre pneus en bonne condition sans déformation ou matériau de carcasse apparent, et un système de freinage hydraulique en tandem ou en biais pouvant opérer les quatre roues en même temps à partir d'un système de contrôle unique.
- 20.4 Avoir une carrosserie qui entoure et protège le pilote au moins jusqu'à la taille lorsqu'il est assis en position normale de conduite.
- 20.5 Le moteur doit fonctionner uniquement avec un carburant provenant d'un poste à essence ordinaire, un carburant sans plomb de course, du diesel, incluant le biodiesel, ou de l'essence contenant de l'éthanol. Tout carburant d'une autre source est interdit.
- 20.6 Le véhicule doit être muni d'un démarreur fonctionnel. Son moteur doit pouvoir tourner au ralenti sur la grille de départ (sans surchauffer) pendant une période de temps assez longue sans affecter le déroulement de l'événement.
- 20.7 Les véhicules hybrides de série sont permis.
- 20.8 La batterie doit être fixée au véhicule de façon sécuritaire. Si la batterie est située dans l'habitacle, elle doit être fixée de façon sécuritaire dans une boîte protectrice complètement fermée et bien aérée, comme dans les bateaux.
- 20.9 Les enjoliveurs de roue, les chapeaux de roue, et les garnitures en anneaux (trim rings) qui ne sont pas boulonnés aux roues doivent être retirés.
- 20.10 Le système de refroidissement doit comporter un réservoir de récupération du liquide de refroidissement.
- 20.11 Les tuyaux d'aération du carter de moteur doivent comporter un réservoir de récupération d'huile.
- 20.12 Dans le cas de véhicules équipés de toits rétractables comme une capote de tissu, un toit ouvrant, un T-Top, etc., ces toits doivent être fermés et verrouillés en place.

21. Voitures artisanales

- 21.1 Les voitures artisanales seront classées « Modifiée » et devront être munies d'une cage de protection.
- 21.2 Les pilotes de voitures artisanales immatriculées pour la route et équipées de pneus DOT, peuvent participer en portant un casque qui réponde aux normes énumérées en 16.2 et des ceintures tel que prévu en 17.1-17.7 (sans tenir compte de 16.3 et 17.8).
- 21.3 Des exemples de voitures artisanales sont l'Aurora (réplique de Cobra), la Dutton, la Caterham et les voitures de type Lotus 7.

22. Véhicules de production

- 22.1 Un véhicule de production se définit comme suit:
- 22.2 véhicule produit en série et offert au grand public pour achat et livraison par le biais de concessionnaires ;

- 22.3 véhicule immatriculé pouvant légalement circuler sur la route;
- 22.4 véhicule dont la motorisation et le groupe propulsion sont conformes à toutes les spécifications et équipements d'origine du manufacturier ou qui répond aux exigences de la catégorie Stock du règlement AutoSlalom d'ASN Canada FIA ou qui répond aux exigences de la catégorie Time Attack d'ASN Canada FIA pour toutes les classes à l'exception de la classe « Modifiée ».
- 22.5 Les pneus peuvent être remplacés par des pneus de n'importe quelle marque, modèle et dimension, pourvu qu'ils soient certifiés DOT et qu'un numéro de certification DOT soit moulé sur le flanc ou que les pneus soient l'équivalent d'une version approuvée DOT, comme les Grand Am Cup Hoosier, ou les Yokohama A048R des marchés étrangers.

23. Classe « Modifiée »

- 23.1 La classe « Modifiée » comprend les véhicules suivants, non produits en série :
- Les voitures de type Formule, les barquettes, à châssis tubulaire, à configuration de propulsion modifiée, ou comptant plus d'un moteur;
 - Tout véhicule classé comme modifié selon la structure des classes Time Attack d'ASN Canada FIA
 - Les voitures artisanales
 - Tout véhicule équipé de pneus de course lisses qui ne répond pas à la norme 22.2.
- 23.2 Les pneus de course lisses sont permis.