



Challenge ROTAX MAX Canada  
Réglementation Sportive 2021  
Version: 7 avril 2021

**ROTAX**  
RACING

 **MOJO**

**XPS**

**SRA**  
Karting

## Table des matières

1.	GÉNÉRAL .....	3
2.	RÈGLEMENTATION .....	4
3.	CATÉGORIES, LICENCE, ÂGES ET POIDS.....	4
3.1.	Catégories .....	4
3.2.	Licences.....	4
3.3.	Limites d'âges .....	5
3.4.	Résumé des limites d'âges.....	7
3.5.	Poids minimum .....	7
4.	PILOTES ÉLIGIBLES.....	7
5.	QUALIFICATION POUR LA GFCRM .....	8
6.	AUTRES RÈGLES DE QUALIFICATION .....	8
7.	ENGAGEMENTS GÉNÉRAUX .....	10
8.	CONDITIONS GÉNÉRALES.....	10
9.	NUMÉRO DE COMPÉTITION .....	10
10.	OFFICIELS .....	11
11.	KARTS ET ÉQUIPEMENT ÉLIGIBLES .....	11
11.1.	CHÂSSIS.....	11
11.2.	MOTEUR .....	11
11.3.	FREINS.....	11
11.4.	ÉQUIPEMENT DE SÉCURITÉ .....	12
11.5.	PNEUS .....	12
11.6.	ESSENCE ET HUILE.....	12
11.7.	TRANSPONDEUR.....	12
11.8.	CAMÉRA EMBARQUÉE.....	12
12.	INSPECTIONS SPORTIVES ET TECHNIQUES. ....	12
13.	RÉUNION DES PILOTES.....	12
14.	FORMAT D'ÉVÉNEMENT .....	12
14.1.	Pratique libre .....	13
14.2.	Qualification .....	13
14.3.	Manches qualificatives .....	14
14.4.	Pré-finales.....	14
14.5.	Finales.....	14
15.	ÉGALITÉ ENTRE PILOTES .....	14
16.	PROCÉDURE DE DÉPART .....	15
17.	ARRÊT / REDÉMARRAGE D'UNE COURSE .....	15

18.	PARC FERMÉ .....	15
19.	FAUSSE GRILLE .....	15
20.	BALANCE / PRODÉCURE DE PESÉE.....	15
21.	CARÉNAGE AVANT .....	15
22.	CLASSEMENT ET PRIX.....	15
23.	REMISE DES PRIX – PODIUM.....	16
24.	NOTIFICATION D’UNE DÉCISION DES COMMISSAIRES AUX PILOTES / COMPÉTITEURS .....	17
24.1.	Comment fonctionne l’application ROTAX Global .....	17
24.2.	Flux de communication .....	17
24.3.	Instructions et communications aux compétiteurs.....	18
25.	AMENDES.....	18
26.	PROTÊTS ET APPELS .....	18
27.	PUBLICITÉ / IMAGE DE MARQUE.....	18
28.	RÈGLES POUR LES ENCLOS (« Paddock ») .....	18
29.	EXTINCTEURS .....	18
30.	CODE DE CONDUITE POUR LES PILOTES.....	18
31.	CATALOGUE DE PÉNALITÉS.....	20
32.	RÉGLEMENTATION PARTICULIÈRE POUR LE CANADA .....	20
32.1.	Organisateur national.....	20
32.2.	Licences.....	20
32.3.	Date et hôte de la série Nationale qualificative .....	20
32.4.	Frais d’inscription pour les événements.....	20
32.5.	Preuve d’âge .....	21
32.6.	Invitations pour la Grande Finale du Challenge Rotax MAX.....	21
32.7.	Finale Ouest Canadien.....	21
32.8.	Pilote gagnant une invitation à la finale mondiale dans plus d’une série Nationale .....	21
32.9.	Moteurs éligibles et sceaux .....	21
32.10.	Protêt .....	22
32.11.	Inspecteur technique délégué par l’organisateur National.....	22
32.12.	Appel d’une exclusion basée sur une non-conformité technique.....	22
32.13.	Procédure d’appel .....	23
32.14.	Frais d’appel.....	23
32.15.	Règle de la réclamation moteur .....	23



## CHALLENGE ROTAX MAX – RÉGLEMENTATION SPORTIVE 2021

Cette réglementation sportive 2021 remplace la réglementation sportive 2020  
Version : 7 avril 2021

### 1. GÉNÉRAL

BRP-ROTAX GmbH & Co KG Rotaxstr.1 4623, Gunskirchen, Austria et ses distributeurs / partenaires autorisés organisent la Grande Finale du Challenge ROTAX MAX (“GFCRM”), les Événements Challenge Rotax MAX Internationaux (CRMI) et les Challenges ROTAX MAX nationaux. (CRM).

Challenge ROTAX MAX : la présente réglementation édicte la réglementation applicable pour le challenge national disputé dans les différents pays et nécessaire pour la qualification des pilotes pour la GFCRM.

Toutes les parties concernées (FIA, CIK-FIA, ASN, les organisateurs, les inscrits et les circuits) s’engagent à appliquer et à observer les règles régissant les événements de course.

Tous les Challenge ROTAX MAX Internationaux doivent se dérouler en accord avec la réglementation Sportive 2021 du Challenge Rotax MAX, la réglementation technique 2021 du Challenge Rotax MAX, le Code sportif international (« le Code Sportif International CIK-FIA ») et ses annexes, avec les règles techniques de la réglementation internationale du karting (« les règlements techniques CIK-FIA ») ainsi que toute réglementation complémentaire pouvant être ajoutée par l’ASN concernée.

Toute modification ou exception à la réglementation Sportive et Technique du CRM doit recevoir l’approbation écrite de ROTAX suivant l’entente avec l’ASN présentant la série et la CIK-FIA.

**TOUT CE QUI N’EST PAS EXPRESSÉMENT AUTORISÉ DANS LE PRÉSENT RÈGLEMENT SPORTIF OU TECHNIQUE EST INTERDIT.**

#### Notes :

Dans le présent règlement, lorsque les mots « **Pour le Canada** » apparaissent, cela représente une différence entre la réglementation applicable au Canada et la réglementation *Global Rotax MAX Challenge Sporting Regulation 2021* qui peut s’appliquer si vous compétitionnez dans un autre pays. Une copie du règlement Global est disponible sur le site internet de ROTAX à l’adresse [www.rotax-kart.com](http://www.rotax-kart.com)

## 2. RÈGLEMENTATION

Pour le Canada : les événements doivent se dérouler en accord avec les règlements suivants :

- La réglementation Sportive et Technique ASN Canada 2021;
- Les bulletins Sportifs et Techniques ASN Canada 2021;
- La réglementation Sportive et Technique du Challenge Rotax MAX canadien 2021;
- Les bulletins de Rotax MAX Challenge canadien 2021;
- La réglementation du Championnat ou de l'événement;
- Les bulletins du Championnat ou de l'événement;
- Les instructions données par les officiels autorisés lors de l'événement.

Tous les pilotes, compétiteurs et officiels participant au Challenge Rotax MAX 2021 s'engagent, en leur nom personnel, ainsi que leurs équipiers, employés et agents à respecter l'ensemble de cette réglementation.

Il existe une version anglaise et française de la présente réglementation. En cas de différences incompatibles entre les deux versions, la version anglaise prévaudra.

Les titres dans le présent document sont pour référence seulement et ne font pas partie de cette réglementation sportive.

## 3. CATÉGORIES, LICENCE, ÂGES ET POIDS

### 3.1. Catégories

Les catégories possibles pour la réglementation CRM 2021 sont les suivantes :

- 125 Micro MAX
- 125 Mini MAX
- 125 MAX Junior
- 125 MAX Senior
- 125 MAX Senior Masters
- 125 MAX DD2
- 125 DD2 Masters
- Projet E20 Senior

**Pour le Canada :** il y a la catégorie 125 Micro/Mini MAX. Toutes la réglementation applicable à cette catégorie est celle de la catégorie 125 Mini MAX à l'exception des âges qui sont ceux couvrant les catégories 125 Micro MAX et 125 Mini MAX (8 – 13 ans).

### 3.2. Licences

Toutes les licences ci-après doivent avoir été émises par un ASN qui est membre de la CIA-FIA.

Pour les événements CRM : une licence de club, une licence nationale ou une licence internationale grade C (selon les exigences de l'ASN National) est requis.

Pour les événements CRMI : une licence internationale de grade C ou supérieur et une licence internationale de compétiteur sont requis.

Note : les pilotes d'âge mineur (et qui n'ont par conséquent pas de capacité légale complète) ne peuvent pas être leur propre compétiteur.

### **3.3. Limites d'âges**

**Pour le Canada :** Aucune dérogation d'âge ne peut être autorisée pour les Championnats / Événements canadiens et ce, dans aucune catégorie.

#### **125 Micro MAX**

Âges: le pilote doit avoir son 8<sup>e</sup> anniversaire durant l'année de l'événement et doit avoir son 12<sup>e</sup> anniversaire dans l'année suivante celle de l'événement.

Licence : licence de club ou nationale (selon les exigences de l'ASN nationale).

#### **125 Mini MAX**

Âges: le pilote doit avoir son 10<sup>e</sup> anniversaire durant l'année de l'événement et doit avoir son 14<sup>e</sup> anniversaire dans l'année suivante celle de l'événement.

Licence : licence de club ou nationale (selon les exigences de l'ASN nationale).

#### **125 MAX JUNIOR**

Âges: le pilote doit avoir son 12<sup>e</sup> anniversaire Durant l'année de l'événement et doit avoir son 15<sup>e</sup> anniversaire dans l'année suivante celle de l'événement.

\* Un pilote qui a 15 ans dans l'année de l'événement peut participer s'il détient une licence internationale Junior C valide, conformément à l'article 3.4.2 du règlement CIK sur les Licences Internationales de Karting pour pilotes. **Pour le Canada :** Un pilote qui atteint son 15<sup>e</sup> anniversaire durant l'année peut participer à un événement Canadien mais doit obtenir la licence internationale spéciale CIK **avant** de participer à un événement qualificatif pour la GFCRM afin d'être éligible pour gagner une invitation pour la GFCRM.

Licence: Pour les événements CRM: licence de club ou nationale (selon les exigences de l'ASN nationale). Pour les CRMI : une licence internationale Junior grade C ou supérieur et une licence internationale de compétiteur sont requises.

Note : Les pilotes qui sont encore mineurs (et qui n'ont pas la pleine capacité légale) ne peuvent être leur propre compétiteur.

#### **125 MAX SENIOR**

Âge minimal: le pilote doit avoir son 14<sup>e</sup>\* anniversaire durant l'année de l'événement.

Licence : Pour les événements CRM: licence de club, nationale ou internationale grade C (selon les exigences de l'ASN nationale).

Pour les CRMI : une licence internationale de grade C, ou supérieure et une licence internationale de compétiteur sont requises.

\* Un pilote qui a 14 ans dans l'année de l'événement peut participer s'il détient une licence internationale C restreinte valide, conformément à l'article 3.4.2 du règlement CIK sur les Licences Internationales de Karting pour pilotes.

Note : Les pilotes qui sont encore mineurs (et qui n'ont pas la pleine capacité légale) ne peuvent être leur propre compétiteur.

### **125 MAX SENIOR Masters**

Âge minimal: le pilote doit avoir son 32<sup>e</sup> anniversaire durant l'année de l'événement.

Licence : Pour les événements CRM: licence de club, nationale ou internationale grade C (selon les exigences de l'ASN nationale). Pour les CRMI : une licence internationale de grade C et une licence internationale de compétiteur sont requises.

### **125 MAX DD2**

Âge minimal: le pilote doit avoir son 15<sup>e</sup> anniversaire durant l'année de l'événement.

Licence : Pour les événements CRM: licence de club, nationale ou internationale grade C (selon les exigences de l'ASN nationale). Pour les CRMI : une licence internationale de grade C et une licence internationale de compétiteur sont requises.

Note : Les pilotes qui sont encore mineurs (et qui n'ont pas la pleine capacité légale) ne peuvent être leur propre compétiteur.

### **125 MAX DD2 Masters**

Âge minimal: le pilote doit avoir son 32<sup>e</sup> anniversaire durant l'année de l'événement.

Licence : Pour les événements CRM: licence de club, nationale ou internationale grade C (selon les exigences de l'ASN nationale). Pour les CRMI : une licence internationale et une licence internationale de compétiteur sont requises.

Tous les pilotes qui satisfont ces limites d'âges et le type de licence sont éligibles pour se qualifier pour la GFCRM 2021.

Chaque participant à la GFCRM doit représenter le pays de l'ASN lui ayant émis sa licence, sans égard à la nationalité du pilote ou du pays dans lequel il s'est qualifié.

### **Projet E20 Senior**

Âge minimal: le pilote doit avoir son 14<sup>e</sup> anniversaire durant l'année de l'événement.

Licence : Pour les événements CRM: licence de club, nationale ou internationale grade C (selon les exigences de l'ASN nationale).

Pour les CRMI : une licence internationale de grade C, ou supérieure et une licence internationale de compétiteur sont requises.

\* Un pilote qui a 14 ans dans l'année de l'événement peut participer s'il détient une licence internationale C restreinte valide, conformément à l'article 3.4.2 du règlement CIK sur les Licences Internationales de Karting pour pilotes.

Note : Les pilotes qui sont encore mineurs (et qui n'ont pas la pleine capacité légale) ne peuvent être leur propre compétiteur.

Les participants à la Grande Finale du Challenge Rotax MAX 2021 de toutes les catégories représentent le pays qui a émis la licence sans égards à leur nationalité ou le pays dans lequel ils se sont qualifiés.

### 3.4. Résumé des limites d'âges

Limites d'âge	MICRO	MINI	Micro/Mini Canada seul.	JUNIOR	SENIOR	MAX Masters	DD2	DD2 Masters	Projet E20
	8-11	10-13	8-13	12-14 (15)*	(14)* 15-99	32-99	15-99	32-99	(15)* 15-99
Groupe d'âge	2010 à 2013	2008 à 2011	2008 à 2013	(2006)* 2007 à 2009	Jusqu'à 2006 (2007)*	Jusqu'à 1989	Jusqu'à 2006	Jusqu'à 1989	Jusqu'à 2006 (2007)*

\* ... si le pilote détient une licence valide, délivrée conformément à l'article 3.4.2 du règlement CIK sur les Licences Internationales de Karting pour pilotes.

### 3.5. Poids minimum

Le poids minimum pour le kart, incluant le pilote et l'équipement de sécurité requis (casque, combinaison, gants, etc) doit être en tout temps :

	MICRO	MINI	Micro/Mini Canada seul.	JUNIOR	MAX	MAX-Masters	DD2	DD2-Masters	Projet E20
International (KG)	110	115		145	160	175	170	175	215
<b>Canada - kg (lbs)</b>	110 (242.5)	118 (260)	118 (260)	145 (320)	165 (364)	175 (385.8)	173 (381)	180 (397)	215 (474)

**Pour le Canada :** Lors d'un événement, les poids doivent être mesurés en kilogrammes ou en livres, jamais les deux, selon le règlement particulier de l'événement.

\* Projet E20

Le poids maximal autorisé pour le kart complet, incluant le pilote et tout l'équipement de sécurité (casque, combinaison, gants, etc.) est de 225 kg. Le poids complet d'un kart E20 est de 142 kg, par conséquent, le pilote et son équipement de sécurité (casque, combinaison, gants, etc.) doit être de moins de 83 kg pour participer à un événement.

## 4. PILOTES ÉLIGIBLES

Les invitations pour la GFCRM sont attribuées selon une matrice de qualification effectuée par ROTAX. Les invitations attribuées à un distributeur peuvent être divisées à travers leurs territoires. Le nombre d'invitations peut changer annuellement.

ROTAX se réserve le droit d'offrir des invitations discrétionnaires à certains pilotes suivants les critères qui lui sembleront appropriés.

ROTAX se réserve aussi le droit d'accorder des invitations sans avoir à fournir de justification.

ROTAX se réserve le droit d'octroyer des invitations à la GFCRM à certains pays, dans certaines conditions, des invitations supplémentaires à des pilotes de différentes catégories.

La GFCRM 2021 est un événement international restreint où les invitations sont contrôlées par ROTAX (conformément au Code Sportif International CIK-FIA).



Les frais relatifs aux karts fournis, moteurs, pneus, essence et les frais d'inscription pour les pilotes qualifiés à la GFCRM 2021 sont couverts par ROTAX et ses distributeurs.

Les pilotes peuvent se qualifier via les événements internationaux ou nationaux pourvu que les règlements sportifs 2021 du Challenge ROTAX MAX et les «Règlements techniques du Challenge ROTAX MAX 2021» soient suivis dans les classes du CRM.

## **5. QUALIFICATION POUR LA GFCRM**

Catégories 125 Micro Max, 125 Mini MAX, 125 MAX Junior, 125 MAX Senior/Masters and 125 DD2 MAX/Masters: le champion national de chacun des CRM nationaux ayant obtenu l'autorisation par écrit de ROTAX peuvent se qualifier.

D'autres pilotes peuvent se qualifier via les Challenges Rotax MAX internationaux. Le nombre de pilotes qualifiés doit être indiqué dans le règlement particulier de l'événement ou de la série.

Catégorie DD2 Masters : le gagnant national des catégories DD2 Masters et/ou « MAX-MASTERS et/ou le mieux classé parmi les pilotes Masters (respectant l'âge minimal par le Règlement sportif 2021 pour la catégorie Masters) ayant été autorisées par écrit par ROTAX peuvent se qualifier.

En tout temps, ROTAX se réserve le droit d'offrir des invitations discrétionnaires à des pilotes de toutes catégories selon les critères qu'elle juge appropriés.

Afin d'être éligible pour se qualifier pour une invitation à la GFCRM, le pilote doit détenir une licence de la première à la dernière manche pour le territoire dans lequel il compétitionne pour un CRM national.

Un pilote ne peut changer sa licence pour devenir éligible une invitation pour la GFCRM dans un autre territoire après que la première manche ai été disputée.

Si un pilote ne respecte pas ces règles, et si ROTAX a le moindre doute à ce sujet, ROTAX se réserve le droit de refuser l'inscription du pilote à la GFCRM.

Un distributeur peut désigner le pilote de deuxième place d'un CRM pour la liste d'attente pour la GFCRM. En toutes circonstances, si un pilote qualifié ne se présente pas à la GFCRM avant la fin de la période d'inscription, Rotax se réserve le droit d'ajouter un pilote de remplacement à partir du haut de la liste d'attente pour prendre part à l'événement. Cette règle s'applique jusqu'au début des pratiques non-qualificatives à la GFCRM. Cette règle s'applique jusqu'au début des pratiques non-qualificatives à la GFCRM.

ROTAX se réserve le droit de gérer les qualifications pour la catégorie Projet E20 selon les critères qu'elle juge appropriés.

## **6. AUTRES RÈGLES DE QUALIFICATION**

Si un pilote se qualifie à la fois pour la GFCRM à partir d'un CRM national, national avec participation internationale, continental (zone) ou international, la qualification au niveau le plus élevé aura priorité pour la qualification à la GFCRM 2021.

Le classement est le suivant

- a) ROTAX MAX Challenge EURO Trophy
- b) ROTAX MAX Challenge ASIA Trophy
- c) ROTAX MAX Challenge International Trophy
- d) Événements internationaux
- e) Événements continentaux (zone)
- f) Événements nationaux avec participation internationale\*
- g) Événements nationaux

\*Un événement national avec participation internationale doit recevoir l'approbation préalable de ROTAX.

Le cas échéant, le pilote suivant dans l'ordre de classement du championnat / événement sera qualifié pour la GFCRM.

Si un pilote se qualifie à la fois à partir de deux ou plusieurs différents CRM nationaux, Continental (zone) ou internationaux dans la même catégorie, le pilote doit utiliser la première invitation (défini par la date de la course finale) qu'il a remporté.

Dans le cas où un pilote déjà qualifié pour la GFCRM se retrouve dans la position de gagner une deuxième invitation, la deuxième invitation sera alors attribuée au pilote éligible suivant dans le résultat.

Un pilote ou distributeur ne peut pas décider quelle invitation sera utilisée pour son inscription à la GFCRM.

Le statut d'un événement considéré comme « international » est déterminé par sa présence sur le Calendrier Sportif International officiel de la CIK-FIA. Le statut d'un événement considéré « continental » est déterminé par sa présence sur le calendrier Continental officiel de la CIK-FIA.

Si un pilote se qualifie dans deux différentes catégories pour la GFCRM, il devra participer dans la catégorie ayant le rang le plus élevé.

Il n'est pas permis de participer à plus d'une catégorie à la GFCRM.

Le classement des catégories est le suivant :

- a) Project E20
- b) DD2 MAX ou DD2 MAX Master (selon l'âge du pilote)
- c) MAX Senior ou MAX Masters (selon l'âge du pilote)
- d) MAX Junior
- e) Mini MAX
- f) Micro MAX

Pour toute qualification double, ROTAX se réserve le droit de décider dans quelle série le pilote gardera sa qualification pour éviter toute manœuvre stratégique de la part des pilotes.

**Note : \* Il est strictement interdit de mettre les invitations pour la GFCRM en vente; les invitations pour la GFCRM sont offerts comme prix dans les événements du CRM dans le monde entier (ne s'applique pas à la catégorie Projet E20).**

## 7. ENGAGEMENTS GÉNÉRAUX

Toute réglementation particulière nationale ou internationale doit être soumise à l'ASN / CIK-FIA avec la demande originale pour l'inclusion 2021 dans le calendrier national / international. Cette réglementation particulière entrera en vigueur sur approbation par l'ASN / CIK-FIA.

La réglementation particulière du CRM 2021 consiste en une réglementation rédigée en anglais et possiblement traduite dans d'autres langages.

Le droit d'associer le nom d'une compagnie, organisation ou marque commerciale au CRM 2021 appartient exclusivement à ROTAX. Sauf en cas d'approbation préalable écrite par ROTAX, aucun organisateur ou groupe d'organisateur peuvent indiquer ou faire croire que ledit événement est commandité ou financièrement aidé, directement ou indirectement, par une entreprise commerciale ou une organisation.

Seule ROTAX peut autoriser des dérogations à cette réglementation sportive suivant l'accord de l'ASN représentant le Championnat ou la CIK-FIA.

**TOUT CE QUI N'EST PAS EXPRESSÉMENT AUTORISÉ EST INTERDIT.**

## 8. CONDITIONS GÉNÉRALES

Il est de la responsabilité du compétiteur de s'assurer que toutes les personnes reliées à son inscription respectent toutes les règles du code de conduite, la réglementation technique et sportive. Si un compétiteur ne peut être présent, il doit nommer un représentant par écrit.

Pendant toute la durée d'un événement, le responsable d'un kart inscrit est conjointement et solidairement responsable de s'assurer que la réglementation est respectée.

Le kart présenté à une inspection technique est réputé être conforme.

Les compétiteurs, pilotes, équipiers et invités doivent porter en tout temps les laissez-passer appropriés qui leur ont été remis.

## 9. NUMÉRO DE COMPÉTITION

Les numéros de compétition doivent respecter les prescriptions de la réglementation technique de la CIK-FIA ou de l'ASN national.

Le nom du pilote et sa nationalité doit apparaître de chaque côté du carénage et doivent être lisibles, conformément à l'article 2.24 de la réglementation Technique de la CIK-FIA. A la finale mondiale, le nom doit apparaître en grosses lettres sur la combinaison de course au haut du dos et sur chaque jambe.

Les numéros de compétitions pour chacune des catégories **pour le Canada** sont :

- |                             |           |
|-----------------------------|-----------|
| • 125 Micro MAX             | 1 à 99    |
| • 125 Mini MAX & Micro/Mini | 101 à 199 |
| • 125 MAX Junior            | 201 à 299 |
| • 125 MAX & MAX Masters     | 301 à 399 |
| • 125 DD2 MAX               | 401 à 499 |
| • 125 DD2 Masters           | 501 à 599 |
| • Project E20               | E1 à E99  |

Le drapeau national du pilote doit être celui représentant la nationalité de sa licence.

Pendant la durée de l'événement, les karts doivent avoir en tout temps les quatre numéros (un à l'arrière, un à l'avant et un de chaque côté du kart).

Le pilote ne sera pas admis à entrer dans le Parc Fermé, la fausse-grille ou à l'aire d'inspection technique sans que le kart n'ait tous les numéros de compétition en bonne condition.

## **10. OFFICIELS**

Les officiels seront nommés conformément au Règlement particulier de l'événement ou de la série. Le directeur d'épreuve, le directeur de course, l'inspecteur en chef, le chronométreur en chef et les commissaires sportifs doivent être présents à l'événement au plus tard une heure avant le début des vérifications sportives.

Pour le Canada, la réglementation 2021 ASN Canada FIA Sporting Regulation – Book 1 s'applique.

## **11. KARTS ET ÉQUIPEMENT ÉLIGIBLES**

Le CRM 2021 est réservé pour les karts équipés d'un moteur ROTAX MAX de différentes configurations et Projet E20, tel que défini par le CRM Canada 2021 - Règlement technique.

Lors du CRM 2021, chaque pilote aura le droit de soumettre au contrôle technique l'équipement tel que défini dans le règlement technique du CRM 2021 ou dans le règlement technique du projet E20 du CRM.

### **11.1. CHÂSSIS**

Le châssis doit être en conformité avec le Règlement technique du CRM Canada 2021 ou la réglementation technique pour le projet E20 et les règlements particuliers.

Durant un événement, dans le cas d'un accident, le pilote peut changer de châssis (tubulure) une seule fois après avoir obtenu l'autorisation des inspecteurs techniques. Le châssis de remplacement doit être du même manufacturier et du même model.

Pour le Projet E20, le coordinateur ROTAX peut, à tout moment, échanger le kart complet d'un compétiteur ou certains de ses composants.

### **11.2. MOTEUR**

Le moteur et ses accessoires doit être utilisé en conformité avec la réglementation technique du CRM Canada 2021.

Pour le Projet E20, le groupe motopropulseur et ses accessoires doivent être utilisés conformément au Règlement technique du CRM Global E20 2021.

### **11.3. FREINS**

Les freins doivent être homologués par la CIK-FIA. Les freins doivent être hydrauliques. Le contrôle du frein (le lien entre la pédale et la pompe) doit être doublé et toujours en conformité avec l'homologation (tel que spécifié dans le bulletin CIK 53\_RT\_FREINS avril 2020).

L'utilisation de freins avant opérés manuellement est interdit

#### **11.4. ÉQUIPEMENT DE SÉCURITÉ**

Le casque, gants, protège-côtes, souliers et la combinaison de course doivent être approuvés selon la réglementation technique CIK-FIA.

**Pour le Canada** : L'équipement de sécurité doit être approuvé par la réglementation Nationale de l'ASN.

#### **11.5. PNEUS**

Les pneus, tel que spécifiés dans la réglementation technique du CRM Canada 2021, sont les seuls pneus autorisés pour le CRM 2021.

Pour la catégorie Projet E20, les pneus autorisés sont ceux spécifiés dans la Règlementation Technique Projet E20 2021.

#### **11.6. ESSENCE ET HUILE**

L'essence, telle que spécifiée dans la réglementation technique du CRM Canada 2021, est la seule essence autorisée pour le CRM 2021.

#### **11.7. TRANSPONDEUR**

Le pilote / compétiteur doit avoir son propre transpondeur et il est de sa responsabilité qu'il soit chargé et fonctionnel en tout temps lorsqu'il est en piste.

#### **11.8. CAMÉRA EMBARQUÉE**

L'organisateur de l'événement se réserve le droit d'équiper le kart de pilotes avec un système de caméra embarquée.

Les pilotes sélectionnés doivent installer la caméra embarquée selon le règlement du championnat ou le règlement particulier événement.

Le poids de tous les composants du système de caméra embarquée compte dans le poids total du kart.

Le pilote ne peut refuser d'installer la caméra sur son kart.

**Pour le Canada**, si les caméras personnelles sont autorisées par la réglementation du championnat / événement, la réglementation *2021 ASN Canada Technical Regulation – Book 2* s'applique.

### **12. INSPECTIONS SPORTIVES ET TECHNIQUES.**

**Pour le Canada**, la réglementation *2021 ASN Canada FIA Sporting Regulation – Book 1* et *2021 ASN Canada FIA Technical Regulation* et la réglementation Technique CRM Canada 2021 s'appliquent.

### **13. RÉUNION DES PILOTES**

**Pour le Canada**, la réglementation *2021 ASN Canada FIA Sporting Regulation – Book 1* s'applique.

### **14. FORMAT D'ÉVÉNEMENT**

**Pour le Canada** : le format d'un événement doit être décrit dans le règlement du championnat ou le règlement particulier de l'événement.

**ROTAX recommande le format suivant :**

### **14.1. Pratique libre**

- L'horaire de l'événement doit prévoir une séance de pratique pour chaque catégorie.
- Cette pratique est réservée aux pilotes ayant procédé à l'accréditation et à l'inspection technique.
- Les pilotes doivent être divisés en deux groupes pour les numéros impairs et pairs. L'utilisation des transpondeurs est obligatoire à compter du début des pratiques libres.
- Le nombre de pratiques libres et leur durée seront déterminés dans le Règlement particulier de l'événement.

### **14.2. Qualification**

- Seuls les pilotes ayant passé l'inspection technique sont autorisés à participer aux essais qualificatifs.
- Nombre de sessions : une session pour les numéros impairs et une session pour les numéros pairs.
- Durée de la session : 8 minutes.
- Chaque groupe doit avoir un maximum de 34 ou 36 pilotes (selon le circuit).
- Les pilotes doivent entrer en piste dans les trois minutes du début des essais qualificatifs. Si un pilote n'est pas en piste après ces trois minutes, il sera exclu des effets qualificatifs.
- Si plus d'un pilote a été exclu des essais qualificatifs, les positions de départs seront déterminées selon le bulletin 56 (août 2021) de la CIK-FIA.
- Le classement final de la qualification sera établi conformément à l'article 18B des Prescriptions Spécifiques de la CIK-FIA.

Les pilotes pourront commencer à déplacer leur kart du "Parc d'Assistance Départ" vers la "Pré-grille" cinq minutes avant l'heure prévue pour le début des essais qualificatifs concernés jusqu'à la fin de la même période d'essais qualificatifs. Chaque pilote doit amener son châssis à la "Pré-grille" et ce choix sera définitif. Les karts placés sur la "Pré-grille" doivent être prêts à courir. Dès que le signal indiquant la fin des essais qualificatifs est donné, l'accès à la "Pré-grille" est interdit. Pendant la séance, les pilotes prendront le départ au moment de leur choix. Tout pilote ayant franchi la ligne tracée à la sortie de la "Pré-grille" sera considéré comme ayant pris le départ, et le temps au tour des pilotes sera pris en compte, quelles que soient les circonstances. Tout tour entièrement couvert est compté. Le temps retenu est celui du meilleur tour couvert au cours de la session. En cas d'égalité, le 2ème meilleur temps de chaque pilote sera retenu, et ainsi de suite en cas d'égalité.

- La classification des essais qualificatifs sera établi comme suit :

a) S'il n'y a qu'une seule série :

La grille sera établie dans l'ordre du meilleur temps réalisé par chaque pilote.

b) S'il y a deux séries :

La 1ère place va au temps le plus rapide de la 1ère série (temps le plus rapide au total), la 2ème place au temps le plus rapide de la 2ème série, la 3ème place au 2ème temps le plus rapide de la 1ère série, la 4ème place au 2ème temps le plus rapide de la 2ème série, la 5ème place au 3ème temps le plus rapide de la 1ère série, et ainsi de suite.

c) S'il y a trois séries :

1ère place au meilleur temps de la 1ère série (temps le plus rapide au total), 2ème place au meilleur temps de la 2ème série, 3ème place au meilleur temps de la 3ème série, 4ème place

au 2ème temps de la 1ère série, 5ème place au 2ème temps de la 2ème série, et ainsi de suite. Et ainsi de suite, selon le même principe s'il y a d'autres séries.

Si aucun temps n'est pris en compte pour un pilote, il prend le départ à la fin de la grille. Si plusieurs pilotes se trouvent dans cette situation, leurs positions de départ sont déterminées par tirage au sort. Si un pilote s'arrête dans la "Zone de réparation" ou dans le "Parc d'arrivée", sa session sera terminée. Il ne sera pas autorisé à repartir.

Tout pilote qui n'a pas participé aux essais qualificatifs peut demander par écrit aux Commissaires sportifs l'autorisation de continuer à participer à l'événement. Les Commissaires décideront en fonction des circonstances de l'absence du pilote à la qualification. La décision des Commissaires n'est pas appellable.

### **14.3. Manches qualificatives**

- Le nombre de tours pour toutes les catégories seront indiquées dans le règlement particulier de l'événement.
- Les groupes seront divisés selon l'article 18C des Prescriptions spécifiques de la CIK.
- Nombre de manches qualificatives par groupe : trois.
- La grille de départ pour les manches qualificatives sera établie conformément à l'article 18 C des Prescriptions Spécifiques de la CIK.

### **14.4. Pré-finales**

- Le nombre de tours pour toutes les catégories sera indiqué dans le règlement particulier de l'événement.
- Après les manches qualificatives, un classement sera effectué tel qu'établi à l'article 18 C, cas B, des Prescriptions Spécifiques de la CIK 2021.
- Après la Pré-finale, un nouveau classement sera effectué comme suit :
  - En fonction de leur position à la fin de la course, chaque pilote recevra le même nombre de points que lors des manches qualificatives.
  - Le classement pour la finale sera fait en fonction du nombre total de points, tel qu'établi à l'article 18 C, cas B, des Prescriptions Spécifiques de la CIK.
  - Seuls les trente-quatre premiers pilotes pourront participer à la finale. (Le nombre de participants à la finale doit respecter les limites de la licence du circuit).
  - En cas d'égalité, le pilote ayant obtenu le meilleur résultat lors de la pré-finale sera retenu.
  - Si l'égalité persiste, le pilote ayant obtenu le meilleur tour durant la pré-finale sera retenu.

Un pilote disqualifié de la pré-finale ne sera pas autorisé à participer à la finale.

### **14.5. Finales**

Le nombre de tours pour toutes les catégories sera indiqué dans le règlement particulier de l'événement. Le classement de l'événement sera celui de la finale.

## **15. ÉGALITÉ ENTRE PILOTES**

Si deux ou plusieurs pilotes terminent le championnat avec le même nombre de points, la plus haute place au championnat sera attribuée à :

- a) le détenteur du plus grand nombre de première places lors des courses finales ou Course 1 et Course 2 (selon le format de compétition);

- b) si le nombre de premières places est le même, le détenteur du plus grand nombre de deuxièmes places lors des courses finales ou Course 1 et Course 2 (selon le format de compétition);
- c) si le nombre de deuxièmes places est le même, le détenteur du plus grand nombre de troisièmes places lors des courses finales ou Course 1 et Course 2 (selon le format de compétition) et ainsi de suite jusqu'à ce qu'un gagnant émerge;
- d) s'il est impossible de départager les pilotes, la meilleure position lors de la Course finale de la dernière compétition sera décisive.

## 16. PROCÉDURE DE DÉPART

**Pour le Canada** : La réglementation 2021 ASN Canada FIA Sporting Regulation – Book 1 s'applique.

Toutes les catégories auront un départ lancé.

Tout pilote présent avec son kart à la grille de départ dans les limites du temps autorisé sera considéré comme un partant.

## 17. ARRÊT / REDÉMARRAGE D'UNE COURSE

**Pour le Canada** : La réglementation 2021 ASN Canada FIA Sporting Regulation – Book 1 s'applique.

## 18. PARC FERMÉ

**Pour le Canada** : La réglementation 2021 ASN Canada FIA Sporting Regulation – Book 1 s'applique.

Un seul pilote par kart et un mécanicien, ayant les laissez-passer nécessaires, sont autorisés dans le Parc Fermé. Aucun kart ou personnes ne sont autorisés à entrer dans le Parc Fermé avec des liquides, à l'exception de bouteilles d'eau à des fins d'hydratation personnelle.

## 19. FAUSSE GRILLE

**Pour le Canada** : La réglementation 2021 ASN Canada FIA Sporting Regulation – Book 1 s'applique.

## 20. BALANCE / PROCÉDURE DE PESÉE

**Pour le Canada** : La réglementation 2021 ASN Canada FIA Sporting Regulation – Book 1 s'applique.

## 21. CARÉNAGE AVANT

**Pour le Canada** : La réglementation 2021 ASN Canada FIA Sporting Regulation – Book 1 et la réglementation 2021 ASN Canada FIA Technical Regulation – Book 2 s'appliquent.

## 22. CLASSEMENT ET PRIX

Le classement du CRM 2021 sera établie dans la réglementation du Championnat / Événement.

Un trophée sera remis aux trois premiers de chacune des catégories du Championnat / Événement CRM 2021.

**Pour le Canada, le système de pointage ci-après s'applique si aucun autre système n'est indiqué dans le Règlement du Championnat / Événement.**



Pos	Pts	Pos	Pts
1	50	6	25
2	45	7	20
3	40	8	15
4	35	9	10
5	30	10	5

#### Points Finale

Pos	Pts	Pos	Pts	Pos	Pts	Pos	Pts
1	200	11	102	21	50	31	28
2	180	12	96	22	46	32	27
3	170	13	90	23	42	33	26
4	160	14	84	24	40	34	25
5	150	15	78	25	38	35	24
6	142	16	72	26	36	36	23
7	134	17	66	27	34	37	22
8	126	18	62	28	32	38	21
9	118	19	58	29	30	39	20
10	110	20	54	30	29	40	19

Un championnat peut autoriser un « joker » par série. Un « joker » est le retrait du plus mauvais résultat d'une journée de course (pré-finale et finale). Le joker ne peut jamais être utilisé pour la course finale d'un championnat, sauf si le compétiteur a pris part à cet événement jusqu'à la finale.

Dans le cas où deux ou plusieurs pilotes terminent le championnat avec le même nombre de points, le plus haut rang sera octroyé de la façon suivante:

- Le pilote ayant obtenu le plus grand nombre de premières places dans les courses finales sera classé devant. Si le nombre de premières places est le même, le plus haut rang ira au pilote ayant obtenu le plus grand nombre de secondes places dans les courses finales et ainsi de suite jusqu'à ce qu'un vainqueur émerge.
- S'il n'est pas possible de briser l'égalité à partir des courses finales, le détenteur du plus grand nombre de premières places dans les courses pré-finales sera classé devant. Si le nombre de premières places est le même, le plus haut rang ira au pilote ayant obtenu le plus grand nombre de secondes places dans les courses finales et ainsi de suite jusqu'à ce qu'un vainqueur émerge.

### 23. REMISE DES PRIX – PODIUM

**Pour le Canada** : La réglementation 2021 ASN Canada FIA Sporting Regulation – Book 1 s'applique.

Si des casquettes sont fournies par l'organisateur du CRM 2021, elles doivent être portées par les pilotes durant la cérémonie de remise des prix sur le podium.

Tous les pilotes acceptent que ROTAX et ses commanditaires utilisent les photographies ou clips vidéo des courses CRM (incluant les noms et photographies des pilotes) pour fins de promotion, publicité et de relations publiques.

## **24. NOTIFICATION D'UNE DÉCISION DES COMMISSAIRES AUX PILOTES / COMPÉTITEURS**

Toutes les notifications, assignations et décisions des Commissaires sportifs concernant un pilote / compétiteur en particulier sera envoyé au pilote / compétiteur de façon électronique sur son téléphone cellulaire via l'application ROTAX GLOBAL développée à cet effet par ROTAX.

**Pour le Canada :** La réglementation 2021 ASN Canada FIA Sporting Regulation – Book 1 s'applique mais l'organisateur du Championnat / Événement peut décider d'utiliser l'application ROTAX Global. Le cas échéant, l'utilisation de l'application sera mentionnée par écrit dans le règlement du championnat ou le règlement particulier de l'événement.

### **24.1. Comment fonctionne l'application ROTAX Global**

L'application ROTAX GLOBAL est gratuite et disponible pour téléchargement pour les systèmes d'exploitation mobile IOS (Apple) ou Android (Google).

L'application ROTAX GLOBAL requiert un accès internet.

Durant le processus d'inscription, le pilote / compétiteur recevra son propre code QR (aussi appelé « EDIT code »). Avec ce code, le pilote / compétiteur pourra enregistrer son téléphone qui sera reconnu par le système comme personne enregistré pour recevoir les notifications officielles.

Il est de la responsabilité du pilote / compétiteur de garder son code confidentiel.

L'application ROTAX GLOBAL est lié avec le système de gestion d'événement « EVA - Event Management System (EMS) ».

L'EMS est la plate-forme de communication utilisée par l'organisateur et les Commissaires Sportifs lequel enregistre l'heure où l'information / notification est envoyée au pilote / compétiteur ainsi que l'heure à laquelle le pilote / compétiteur prend connaissance de la notification.

### **24.2. Flux de communication**

Les Commissaires sportifs enverront leurs notifications / décisions via le système EMS aux pilotes / compétiteurs concernés et tous les utilisateurs concernés et enregistrés recevront cette information immédiatement sur leur téléphone.

Quand le pilote / compétiteur lit la notification, le système EMS enregistre immédiatement l'heure à laquelle elle a été lue et confirmera officiellement donc que la notification a été envoyée au pilote.

Lors de l'accréditation, l'organisateur fournira les renseignements nécessaires pour l'utilisation de l'application et comment s'enregistrer.

Lors de l'accréditation, le compétiteur signera le document statuant qu'il est responsable de s'enregistrer dans l'application ROTAX GLOBAL pour tous les numéros de pilotes dont il est le responsable à titre de compétiteur, qu'il s'engage à faire preuve de diligence s'il reçoit une notification et qu'il s'assurera que son téléphone cellulaire soit connecté à l'internet. Le pilote / compétiteur doit s'enregistrer avec le code QR remis lors de l'accréditation.

Dans l'éventualité de la perte ou d'un bris de son téléphone cellulaire, ou d'une défaillance de la batterie, il est de la responsabilité du compétiteur d'enregistrer ses pilotes dans un autre téléphone cellulaire afin de s'assurer qu'il recevra les notifications et décisions des Commissaires sportifs.

Dans le cas d'un panne d'internet dans le paddock, le pilote / compétiteur sera avisé personnellement.

### **24.3. Instructions et communications aux compétiteurs**

Tous les classements et résultats des séances de qualification, manches qualificatives et courses, ainsi que toute décision des officiels de l'événement seront envoyés via l'application ROTAX GLOBAL et seront aussi affichés sur le tableau d'affichage officiel.

### **25. AMENDES**

**Pour le Canada** : La réglementation 2021 ASN Canada FIA Sporting Regulation – Book 1 s'applique.

### **26. PROTÊTS ET APPELS**

**Pour le Canada** : La réglementation 2021 ASN Canada FIA Sporting Regulation – Book 1 s'applique.

### **27. PUBLICITÉ / IMAGE DE MARQUE**

**Pour le Canada** : La réglementation 2021 ASN Canada FIA Sporting Regulation – Book 1 s'applique.

### **28. RÈGLES POUR LES ENCLOS (« Paddock »)**

**Pour le Canada** : La réglementation 2021 ASN Canada FIA Sporting Regulation – Book 1 s'applique.

### **29. EXTINCTEURS**

**Pour le Canada** : La réglementation 2021 ASN Canada FIA Sporting Regulation – Book 1 s'applique.

### **30. CODE DE CONDUITE POUR LES PILOTES**

- Tous les participants doivent respecter la réglementation, les officiels de l'événement ainsi que leurs décisions.
- Tous les participants doivent respecter les droits, la dignité et les valeurs des autres participants sans égard à leur sexe, capacité, apparence physique, leurs origines culturelles ou religion.
- Tous les participants doivent prendre l'entière responsabilité de leurs actes en tout temps.
- Tous les participants doivent s'assurer que leurs équipements soient sécuritaires et en bonne condition avant de se rendre en piste que ce soit pour de l'entraînement, des essais ou en compétition. Seuls les équipements de sécurité approuvés (i.e. casque, gants, souliers et combinaison de course) doivent être utilisés, conformément à la réglementation en vigueur.
- Il est de la responsabilité personnelle des participants d'identifier et de mesurer leur niveau de compétence face aux autres compétiteurs et de prendre la responsabilité pour les risques associés avec l'entraînement, les essais et la compétition en piste. Il est à noter qu'un niveau de compétence minimal est requis.
- Il est de la responsabilité du participant de déclarer, avant toute pratique, essais ou compétition, une condition médicale ou la prise de médicaments qui pourraient s'avérer important en cas d'urgence.

- Tous les participants doivent faire preuve de courtoisie et respecter l'étiquette du sport vis à vis les autres participants en entraînement, essais ou lors de compétitions. Tout différent ou problème pouvant survenir durant un événement doit être adressée, de manière respectueuse, à la personne (officiel) appropriée.
- La sécurité des enfants est une priorité du sport. La connaissance du code de conduite entourant le soin des enfants dans le sport doit être promu et encouragé. Il est de la responsabilité des participants d'assurer la sécurité des enfants lors des entraînements, essais ou compétitions.
- Lorsqu'il participe à un événement, il est de la responsabilité du pilote de prendre le temps de lire et de comprendre entièrement les règlements et conditions publiées pour cet événement avant le début de l'événement, éliminant ainsi les délais injustifiés au début de l'événement. Les demandes de clarification relatives aux règlements doivent être faites lors de la réunion des pilotes au début de l'événement.
- Tous les participants doivent respecter l'environnement et les personnes demeurant près des circuits. Ils doivent prendre la responsabilité de réduire le bruit excessif et de garder toutes les aires utilisées aussi propre et sans pollution que possible.
- Tous les participants doivent respecter la règle que la consommation de drogues et d'alcool sont strictement prohibés lors d'entraînements, essais et compétitions. Il s'agit d'une infraction qui ne sera pas toléré. Les contrevenants seront exclus de l'événement et pourront faire face à ces mesures disciplinaires additionnelles.
- Tout commentaire abusif, injurieux ou irrespectueux publié sur les réseaux sociaux (Facebook, Twitter ou autres) concernant les équipes, les compétiteurs, les officiels les organisateurs ou toute personne associée avec ROTAX, rendra son auteur responsable de ses actions et des sanctions pourront être prises contre lui.

**Pour le Canada**, les éléments suivants font partie du présent code de conduite.

- La participation dans un événement ou une série du Challenge Rotax MAX est un privilège et non pas un droit. Tous les participants du Challenge Rotax MAX participant à une activité du CRM de quelque type que ce soit, acceptent de se conduire en accord avec l'esprit et la lettre de ce Code de Conduite.
- Tous les participants acceptent de se conduire avec les plus hauts standards de bon comportement et d'esprit sportif, particulièrement dans leurs relations avec les autres participants, les officiels, les commanditaires et leurs produits, de manière à ne pas porter préjudice à la réputation de SRA Karting International inc, les fédérations sportives, les officiels, les promoteurs, les organisateurs ou même du sport du karting en général. L'esprit sportif est l'expression de la conduite et du comportement d'une personne participant à un sport. À titre d'exemple : la justice, le respect des autres compétiteurs et l'élégance dans la victoire comme dans la défaite.
- Les participants sont en tout temps responsables du comportement de leurs mécaniciens, parents ou gardiens, équipiers et invités. La violation du présent code par un compétiteur, pilote, mécanicien, parent ou gardien, équipier ou invité peut directement être imputée au compétiteur ou pilote et résulter en l'imposition de pénalités qui peut ultimement affecter le résultat de la compétition.

- Le défaut de respecter une ou plusieurs des dispositions du présent code de conduite peut entraîner des mesures disciplinaires incluant, mais non limitativement, une ou plusieurs des mesures suivantes :
  - La perte temporaire ou permanente du privilège de prendre part aux activités du Challenge ROTAX MAX;
  - L'exclusion d'une compétition du Challenge Rotax MAX;
  - L'expulsion hors de la propriété où se déroule un événement;
  - Toutes autres mesures disciplinaires appropriées selon les circonstances.

### 31. CATALOGUE DE PÉNALITÉS

Cet article a été retiré du *Global Sporting Regulation* original pour réduire le nombre de pages car le catalogue de pénalités ne s'applique pas au Canada.

**Pour le Canada :** La réglementation *2021 ASN Canada FIA Karting Regulation : Penalty Guidelines* s'applique.

Le Catalogue de Pénalités est disponible sur le site internet de ROTAX à l'adresse [www.rotax-kart.com/en/Max-Challenge/MAX-Challenge/Regulations](http://www.rotax-kart.com/en/Max-Challenge/MAX-Challenge/Regulations). Cette référence est faite pour votre information dans l'éventualité où vous participeriez à un événement du CRM dans un autre pays où le Catalogue de Pénalité est utilisé.

### 32. RÉGLEMENTATION PARTICULIÈRE POUR LE CANADA

#### 32.1. Organisateur national

L'organisateur national de la version canadienne du Challenge Rotax MAX est SRA Karting International ([www.srakarting.com](http://www.srakarting.com)). L'adresse du site officiel du Challenge Rotax MAX canadien est [www.maxchallenge.ca](http://www.maxchallenge.ca). Pour toute dérogation à la réglementation sportive ou technique 2021 du Challenge Rotax MAX canadien, l'autorisation écrite de SRA Karting Internationale est requise.

#### 32.2. Licences

**Pour le Canada.** Le pilote doit être détenteur de toute licence requise selon les conditions exigées par le certificat d'assurance de l'événement.

#### 32.3. Date et hôte de la série Nationale qualificative

Des invitations pour participer à la Grande Finale du Challenge Rotax MAX seront remises aux Champions du championnat National comportant deux événements. Le premier événement se tiendra à l'Académie de Karting Jim Russell à Mont-Tremblant, Québec, du 30 juillet au 1<sup>er</sup> août 2021. Le second événement se tiendra au Canadian Tire Motorsport Park à Bowmansville, Ontario, du 19 au 22 août 2021. Tous les détails pour cette série seront publiés sur le site [www.maxchallenge.ca](http://www.maxchallenge.ca).

#### 32.4. Frais d'inscription pour les événements

Les frais d'inscription pour chacun des événements seront déterminés par les organisateurs et seront indiqués dans le règlement du championnat ou le règlement particulier de l'événement.

### **32.5. Preuve d'âge**

Les inscriptions dans les différentes catégories sont basées sous la bonne foi. Toutefois, les organisateurs peuvent exiger une preuve d'âge pour tout compétiteur qui s'inscrit à un événement. Il est de la responsabilité du compétiteur de s'assurer qu'il remplit les critères d'âge pour la catégorie dans laquelle il désire s'inscrire. S'il est découvert, à tout moment durant un championnat avant que le classement final du championnat devienne officiel, qu'un compétiteur a pris part à un événement alors qu'il ne respectait pas les critères d'âge, il perdra alors tous les résultats, points et prix gagnés durant le championnat. Les résultats et classement seront modifiés en conséquence. Si la non-conformité quant à l'âge est découverte après que le classement devienne officiel et qu'une invitation à la finale mondiale ait été attribuée au pilote non éligible, cette participation lui sera retirée et le pilote ne pourra réclamer quelques dommages que ce soit en raison du retrait de cette invitation.

### **32.6. Invitations pour la Grande Finale du Challenge Rotax MAX**

Les invitations pour la Grande Finale du Challenge Rotax MAX incluent les dépenses pour les karts fournis, moteurs, pneus, essence et les frais d'inscription pour la GFCRM, lesquelles sont couvertes par BRP-ROTAX et SRA Karting International. Elles n'incluent aucune dépenses personnelles pour participer à l'événement.

### **32.7. Finale Ouest Canadien**

Pour la saison 2021, un événement qualificatif pour la Grande Finale du Challenge Rotax MAX aura lieu à Chilliwack, Colombie-Britannique du 27 au 29 août. La page Facebook de l'événement est : <https://www.facebook.com/maxkartgroup>

Si le championnat autorise la participation de pilotes non canadiens (citoyens ou résidents permanents), seuls les pilotes canadiens pourront gagner l'invitation pour la Grande Finale du Challenge Rotax MAX.

### **32.8. Pilote gagnant une invitation à la finale mondiale dans plus d'une série Nationale**

Si un même pilote gagne une invitation pour la Grande Finale du Challenge Rotax MAX plus d'une fois, le pilote conservera l'invitation de l'événement où il s'est qualifié en premier et le pilote suivant sera invité à la Grande Finale.

Si un pilote gagne dans deux catégories différentes (ex. DD2 et MAX senior), les règles normales du CRM s'appliquent.

### **32.9. Moteurs éligibles et sceaux**

À compter des numéros de séries suivants, seuls les moteurs originalement importés de Rotax au Canada portant un sceau apposé par un Centre de Service Rotax Canadien Autorisé sont éligibles à prendre part aux courses du Challenge Rotax MAX :

Moteurs FR125 Max Junior (pour Micro, Mini et Max Junior) : 8341617  
Moteurs FR125 Max Senior : 8341757  
Moteur DD2 : 8341037

Tout moteur portant un numéro de série antérieur à ces numéros est éligible à prendre part à une course du Challenge Rotax Max au Canada, à la condition d'avoir été inspecté entièrement par un Centre de Service Canadien Autorisé et d'avoir un sceau canadien.

Si un pilote américain est éligible à s'inscrire à un événement Canadien, il peut utiliser son moteur américain portant un sceau canadien ou américain en autant que le moteur respecte la réglementation canadienne du CRM.

Les compétiteurs désirant participer à la finale nationale devront soumettre le numéro de série de leur(s) moteur(s) avant l'événement pour vérification. Les détails seront inclus dans le Règlement particulier de l'événement.

### **32.10. Protêt**

Relativement à un protêt déposé contre un compétiteur en raison de la non-conformité de son moteur, si le moteur est déclaré conforme, la personne ayant déposé le protêt devra assumer tous les frais relatifs au remontage du moteur et à l'installation d'un nouveau sceau, en sus de tous les frais requis pour le dépôt du protêt. Si le moteur est déclaré non conforme, et par conséquent illégal, le compétiteur pris en défaut avec un moteur illégal devra assumer les frais pour remonter le moteur et installer le nouveau sceau.

Dans le cas où un moteur est déclaré illégal, l'inspecteur technique doit communiquer à l'organisateur régional du CRM les informations suivantes :

- le nom du pilote concerné;
- le numéro de série du moteur;
- le numéro du sceau apposé sur le moteur;
- et le nom du centre de service Rotax ayant apposé le sceau sur le moteur (conformément au carnet du moteur « Engine Identity Card »); et
- Les pièces illégales doivent être confisquées par l'inspecteur technique et remises à l'organisateur régional du CRM. Les pièces illégales ne peuvent en aucun cas être remises au compétiteur.

L'organisateur régional doit communiquer dès que possible ces informations auprès de l'organisateur national et lui faire parvenir les pièces illégales.

### **32.11. Inspecteur technique délégué par l'organisateur National**

L'organisateur National peut déléguer un inspecteur technique lors de n'importe quel événement de course comptant pour le CRM. Cet inspecteur technique peut, à tout moment durant l'événement, procéder à l'inspection technique des moteurs Rotax. Les pouvoirs de cet inspecteur sont les mêmes que l'inspecteur chef délégué à l'événement par les organisateurs de l'événement. L'organisateur National avertira les organisateurs de l'événement au plus tard la veille de l'événement ou avant la séance de qualification dans le cadre d'un événement se déroulant sur plusieurs jours.

### **32.12. Appel d'une exclusion basée sur une non-conformité technique**

Dans le cas d'une exclusion technique basée sur la réglementation technique canadienne du Challenge Rotax MAX, un appel être soumis au coordonnateur National du CRM Canadien. Le coordonnateur national peut, suivant l'avis de BRP-ROTAX si nécessaire, renverser la décision relativement à cette exclusion. Ce droit d'appel est possible seulement dans le cas d'une exclusion pour une infraction technique lors d'une inspection technique suivant une course finale. La décision du coordonnateur canadien est finale et sans appel.

### 32.13. Procédure d'appel

L'appel de la décision doit être soumis dans les 48 heures de la décision par courriel à l'adresse [patrick@maxchallenge.ca](mailto:patrick@maxchallenge.ca) à l'attention de Patrick Moreau. Le compétiteur doit conserver une preuve d'envoi. Aucun délai additionnel ne sera accepté. L'appelant doit ensuite faire parvenir l'original de la demande d'appel accompagné du paiement des frais d'appel. Si l'original de la demande et/ou le paiement ne sont pas reçus dans un délai de 5 jours ouvrables, l'appel sera déclaré abandonné.

### 32.14. Frais d'appel

Le frais d'appel sont de mille dollars (1000.00 \$) et doivent être payés comptant, par virement bancaire ou électronique seulement (pas de chèque). Dans tous les cas, le frais d'appel est non remboursable sans égards au résultat de l'appel.

### 32.15. Règle de la réclamation moteur

- Seuls les pilotes qui ont terminé sur le même tour que le gagnant de la course finale peuvent réclamer un moteur.
- La réclamation doit être soumise à l'inspecteur technique après la fin de la course finale. La réclamation peut être faite en tout temps avant que le moteur gagnant ne soit libéré de la zone d'inspection technique par l'inspecteur. Après que le moteur ait été libéré, personne ne peut réclamer le moteur gagnant.
- Si plus d'un pilote désire réclamer le moteur gagnant, le pilote ayant le pire résultat parmi les réclamants éligibles aura priorité. Le ou les pilote(s) désirant réclamer le moteur gagnant doivent être à l'aire d'inspection technique lorsque le kart est libéré par l'inspecteur technique. En cas d'absence, le pilote perdra son droit de réclamation.
- La réclamation s'applique au moteur et tous les accessoires qui viennent avec un nouveau moteur.
- Le prix à payer pour le moteur réclamé est le prix de détail suggéré d'un nouveau moteur, plus les taxes locales applicables, plus cinq cents dollars. Le prix de détail suggéré pour les différents moteurs est :

Moteur DD2 : 5275.00\$ \*

FR125 Mini MAX : 3275.00\$ \*

FR125 MAX : 4275.00\$ \*

FR125 Micro MAX : 3200.00\$ \*

FR125 MAX Junior : 3975.00\$\*

Exemple d'un moteur FR125 MAX Junior réclamé au Québec : 3975.00\$ + TPS (198.75\$) + TVQ (396.51\$) + 500.00\$ = 5070.26\$

\* Le prix de réclamation représente le prix d'achat d'un moteur neuf et de ses accessoires, plus les taxes applicables plus les frais de vérification original, scellage et installation du moteur. Les prix sont sujets à changement si le prix de détail suggéré du moteur change en cours de saison.

Le moteur doit être payé comptant immédiatement. L'argent sera donné au gagnant lorsqu'il donnera le moteur, ses accessoires et le passeport technique au réclamant. L'inspecteur technique doit écrire un rapport lequel précise le nom du gagnant de la course, le nom du réclamant, le numéro de série du moteur et le fait que le moteur a été donné au réclamant et le gagnant a été payé. Le rapport doit être



remis immédiatement au commissaire de l'événement. Une copie du rapport doit être envoyée par courriel aussitôt que possible au coordonnateur national du CRM Patrick Moreau à l'adresse [patrick@maxchallenge.ca](mailto:patrick@maxchallenge.ca).

- Le moteur et ses accessoires sont vendus « tels quels » sans aucune garantie de la part du pilote qui a vu son moteur réclamé.
- Un pilote ne peut se faire acheter un moteur plus de deux fois dans la même année (pour éviter les abus).
- Si le gagnant refuse de vendre son moteur au réclamant, il sera automatiquement exclu de l'événement et ses résultats de la journée seront annulés. Dans un tel cas, l'inspecteur technique doit préparer un rapport écrit à l'effet que le gagnant refuse de vendre son moteur au réclamant. Le rapport sera préparé après le premier refus du gagnant et ce dernier ne pourra changer sa décision.
- Un pilote ne peut réclamer plus d'un moteur durant la même année (pour prévenir les abus).
- Seul le pilote qui a réclamé le moteur sera autorisé à utiliser le moteur réclamé durant un événement du Challenge Rotax MAX durant la même année. La seule exception est si le moteur est réclamé par un autre compétiteur dans un événement subséquent. Après une autre réclamation du même moteur, seul le dernier réclamant sera autorisé à utiliser ce moteur au cours de la même année.