

**ROTAX**<sup>®</sup>  
R A C I N G

C

M

B



## Challenge Rotax MAX Canada

### Réglementation Sportive 2023

Version : 5 mars 2023



## Table des matières

1. GÉNÉRAL.....	3
2. RÉGLEMENTATION.....	3
3. CATÉGORIES, LICENCES, ÂGES ET POIDS.....	4
3.1. Catégories.....	4
3.2 Licences.....	4
3.3 Limites d'âge.....	4
3.4 Résumé des limites d'âges.....	6
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. NUMÉROS DE COMPÉTITIONS.....	10
10. OFFICIELS.....	11
11. KARTS ET ÉQUIPEMENTS ÉLIGIBLES.....	11
11.1 Châssis.....	11
11.2 Moteur / Groupe électrique.....	11
11.3 Freins.....	11
11.4 Équipement de protection.....	11
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.....	13
14.1 Essais libres.....	13
14.2 Qualification.....	13
14.3 Grille de départ.....	14
14.4 Procédure de départ sur la piste.....	15
14.5 Manches qualificatives.....	15
14.6 Pré-finales.....	15
14.7 Super manche(s).....	16
14.8 Finales.....	17
15 ÉGALITÉ ENTRE PILOTES.....	18
16. PROCÉDURE DE DÉPART.....	18



16.1 Arrêt / redémarrage d'une course.....	18
16.2 Reprendre une course selon la procédure « SLOW ».....	18
16.3 Suspension d'une session ou d'une course.....	18
16.4 Nouveau départ.....	18
17. PARC FERMÉ.....	18
17.1 Fausse-grille.....	18
18. BALANCE / PROCÉDURE DE PESÉE.....	18
19. CARÉNAGE AVANT.....	18
20. CLASSEMENT ET PRIX.....	19
21. REMISE DES PRIX / PODIUM.....	20
22. NOTIFICATIONS DES DÉCISIONS DES COMMISSAIRES.....	20
22.1 Comment fonctionne l'application ROTAX GLOBAL.....	20
22.2 Flux de communications.....	20
22.3 Instructions et communications aux compétiteurs.....	21
23. AMENDES.....	21
24. PROTÊTS ET APPELS.....	21
25. RÈGLES POUR LES ENCLOS (« Paddocks »).....	21
26. EXTINCTEURS.....	21
27. CODE DE CONDUITE POUR LES PILOTES.....	21
28. SÉCURITÉ GÉNÉRALE.....	23
29. CATALOGUE DE PÉNALITÉS.....	23
30. RÉGLEMENTATION PARTICULIÈRE POUR LE CANADA.....	23
30.1. Organisateur national.....	23
30.2. Licence.....	23
30.3 Dates et lieux des événements qualificatifs nationaux.....	23
30.4 Frais d'inscription pour les événements.....	23
30.5 Preuve d'âge.....	23
30.6 Invitations pour la Grande Finale du Challenge Rotax MAX.....	24
30.7 Finale Ouest canadien.....	24
30.8 Pilote gagnant plus d'une invitation à la finale mondiale.....	24
30.9 Moteurs et sceaux éligibles.....	24
30.10 Protêt.....	24
30.11 Inspecteur technique délégué par l'organisateur national.....	25
30.12 Appel d'une disqualification basée sur une non-conformité technique.....	25
30.13 Réclamation moteur.....	26

## 1. GÉNÉRAL

La Règlementation Sportive du Challenge Rotax MAX 2023 remplace la Règlementation 2022.

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 du Challenge Rotax MAX, la réglementation technique 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.**

Note : 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 2023* 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. RÉGLEMENTATION

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

- La réglementation Sportive et Technique ASN Canada 2023;
- Les bulletins Sportifs et Techniques ASN Canada 2023;
- La réglementation Sportive et Technique du Challenge Rotax MAX canadien 2023;
- Les bulletins de Rotax MAX Challenge canadien 2023;
- 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 2023 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.

Rotax et SRA Karting International se réserve le droit de modifier la présente réglementation.

### 3. CATÉGORIES, LICENCES, ÂGES ET POIDS

#### 3.1. Catégories

Les catégories possibles pour la réglementation CRM 2023 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
- Projet E20 Junior

**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 CIK-FIA.

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

Pour les événements CRMI : une licence internationale de karting de grade G, E ou F selon la catégorie et une licence internationale de compétiteur sont requis.

#### **NOTE:**

Un concurrent doit être titulaire d'une licence valide délivrée par son ASN de tutelle, ou d'une licence délivrée par une ASN autre que son ASN de tutelle (cette licence n'est valable qu'avec l'autorisation écrite de son ASN de tutelle). **Pour le Canada :** cette disposition ne s'applique pas pour les courses présentées au Canada.

#### 3.3 Limites d'âge

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

Chaque participant au Challenge Rotax Max 2023 représente la nation dont l'ASN lui a délivré la licence, quelle que soit la nationalité à laquelle il appartient ou le pays dans lequel il s'est qualifié.

Tous les pilotes respectant ces limites d'âge et ce type de licence peuvent se qualifier pour la GFCRM 2023.

## 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 de karting grade G valide, conformément à l'article 3.4.1 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, nationale ou internationale de grade G (selon les exigences de l'ASN nationale) est requise. Pour les CRMI : une licence internationale de karting grade G et une licence internationale de compétiteur sont requises.

## 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 de karting grade F ou E (selon les exigences de l'ASN nationale) est requis.

Pour les CRMI : une licence internationale de karting de grade F ou E 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 de karting grade F valide, conformément à l'article 3.4.2 du *Règlement CIK sur les Licences Internationales de Karting pour pilotes*.

## 125 Senior MAX 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 de karting de grade E (selon les exigences de l'ASN nationale). Pour les CRMI : une licence internationale de grade E 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 de karting de grade E (selon les exigences de l'ASN nationale). Pour les CRMI : une licence internationale de karting de grade E et une licence internationale de compétiteur sont requises.

## 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 de karting de grade E (selon les exigences de l'ASN nationale). Pour les CRMI : une licence internationale de karting de grade E et une licence internationale de compétiteur sont requises.

## 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 de karting de grade F ou E (selon les exigences de l'ASN nationale) est requis.

Pour les CRMI : une licence internationale de karting de grade F ou E, 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 de karting de grade F valide, conformément à l'article 3.4.2 du *Règlement CIK sur les Licences Internationales de Karting pour pilotes*.

## Projet E20 Junior

**Âges** : le pilote doit avoir son 12<sup>e</sup> anniversaire durant l'année de l'événement et doit avoir son 16<sup>e</sup> anniversaire dans l'année suivante celle de l'événement.

**Licence** : Pour les événements CRM: licence de club, nationale ou internationale est requise.

Pour les CRMI : une licence internationale de karting une licence internationale de compétiteur sont requises.

### 3.4 Résumé des limites d'âges

Age limit	MICRO MAX	MINI MAX	MICRO-MINI MAX Canada seulement	JUNIOR MAX	SENIOR MAX	SENIOR MAX MASTERS	DD2	DD2 MASTERS	PROJECT E20 SENIOR	PROJECT E20 JUNIOR
	8-11	10-13	8 - 13	12-14 *(15)	15+ *(14)	32+	15+	32+	15+ *(14)	12-15 *(15)
Age groups	2012 - 2015	2010-2013	2010 -2015	2009 till 2011 *(2008)	from 2008 *(2009)	From 1991	from 2008	from 1991	2008 *(2009)	2008 till 2011 *(2008)

\* ... 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 :

Minimum Weights	125 Micro MAX	125 Mini MAX	Micro-Mini Can. Only	125 Junior MAX	125 Senior MAX	125 Senior MAX Masters	125 DD2 MAX	125 DD2 MAX Masters	PROJECT E20 SENIOR *	PROJECT E20 JUNIOR *
<b>International KG</b>	105	115	N/A	145	162	175	175	180	220	195
<b>Canada KG (lbs)</b>	110 (232)	118 (260)	118 (260)	145 (320)	165 (364)	175 (386)	175 (386)	180 (386)	220 (485)	195 (430)

#### NOTE

**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.

Lorsque les catégories DD2 et DD2 Masters sont combinées sur la grille, la limite de 175 kg peut être appliqué aux deux catégories.

\* Projet E20 Senior et Junior

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 2023 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 2023 sont couverts par ROTAX et ses distributeurs.

Les pilotes peuvent se qualifier via les événements internationaux ou nationaux pourvu que les règlements sportifs 2023 du Challenge ROTAX MAX et les «Règlements techniques du Challenge ROTAX MAX 2023» soient suivis dans les classes du CRM.



ROTAX se réserve le droit de gérer la participation dans les catégories Projet E20 selon les critères qu'elle juge appropriés.

## 5. QUALIFICATION POUR LA GFCRM

Catégories 125 Micro Max, 125 Mini MAX, 125 MAX Junior, 125 MAX Senior/Masters et 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 2023 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 ait 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.

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 2023.

Le classement est le suivant

- a) Événements internationaux
- b) Événements continentaux (zone)
- c) Événements nationaux avec participation internationale\*
- d) 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 des événements suivants est considéré comme étant un événement international :

1. ROTAX MAX Challenge EURO Trophy
2. ROTAX MAX Challenge ASIA Trophy/ Festival
3. ROTAX MAX CHALLENGE International Trophy
4. Les événements inscrits sur le Calendrier Sportif international de la CIK FIA.

Pour être considéré comme un événement Continental / Zone, il doit être inscrit au calendrier de Zone 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 :

1. DD2 MAX ou DD2 MAX Master (selon l'âge du pilote)
2. MAX Senior ou MAX Masters (selon l'âge du pilote)
3. MAX Junior
4. Mini MAX
5. 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 aux catégories Projet E20).

#### Project E20

Si un pilote se qualifie pour la GFCRM dans une des catégories ci-haut et une catégorie Project E20, le pilote doit informer ROTAX via courriel immédiatement après avoir gagné la deuxième invitation fin de choisir dans quelle catégorie il désire participer.

Une fois que ce courriel est envoyé et accepté par ROTAX, la décision est finale et elle ne peut être modifiée.

Courriel : [sara.jernejc@brp.com](mailto:sara.jernejc@brp.com)

## 7. ENGAGEMENTS GÉNÉRAUX

Tout règlement particulier national, continental (zone) ou international doit être soumis à l'ASN / CIK-FIA avec la demande originale pour l'inclusion 2023 dans le calendrier national, continental (zone) ou international. Ce règlement particulier entrera en vigueur sur approbation par l'ASN / CIK-FIA.

Le règlement particulier du CRM 2023 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 2023 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.

Les participants doivent s'assurer que leurs karts respectent les conditions de conformité et de sécurité pendant toute la durée de l'événement.

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. NUMÉROS DE COMPÉTITIONS

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 3.7 de la réglementation Technique de la CIK-FIA. À la finale mondiale, le nom doit apparaître en grosses lettres sur la combinaison de course au haut du dos et sur chaque jambe.

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.

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
- Projet E20 Junior & Senior E1 à E99

## 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 chronométrateur 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 2023 ASN Canada FIA Sporting Regulation – Book 1 s'applique.

## 11. KARTS ET ÉQUIPEMENTS ÉLIGIBLES

Le CRM 2023 est réservé pour les karts équipés d'un moteur ROTAX MAX de différentes configurations et Projet E20, tel que défini par la réglementation technique du CRM Canada 2023.

Lors du CRM 2023, chaque pilote aura le droit de soumettre au contrôle technique l'équipement tel que défini dans le règlement technique du CRM 2023 ou dans le règlement technique 2023 du Projet E20 du CRM.

### 11.1 Châssis

Le châssis doit être en conformité avec le Règlement technique du CRM Canada 2023 ou la réglementation technique 2023 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 modèle.

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 / Groupe électrique

Le moteur et ses accessoires doit être utilisé en conformité avec la réglementation technique du CRM Canada 2023.

Pour le Projet E20, le groupe motopropulseur et ses accessoires doivent être utilisés conformément au règlement technique du CRM Global E20 2023.

### 11.3 Freins

Les freins doivent être homologués par la CIK-FIA et respecter la réglementation technique du CRM 2023.

### 11.4 Équipement de protection

Le casque, gants, protège-côtes, souliers et la combinaison de course doivent être approuvés selon l'article 7 de la réglementation technique CIK-FIA.

À compter du 1<sup>er</sup> janvier 2022, l'utilisation de la protection corporelle conforme à la norme FIA 8870-2018 et de dimensions correspondant à la taille du pilote est obligatoire pour tous les pilotes dans les événements de karting internationaux.

**Pour le Canada :** L'équipement de protection doit être approuvé par la réglementation nationale 2023 de l'ASN.

### 11.5 Pneus

Les pneus, tel que spécifiés dans la réglementation technique du CRM Canada 2023, sont les seuls pneus autorisés pour le CRM 2023.

Pour la catégorie Projet E20, les pneus autorisés sont ceux spécifiés dans la Réglementation Technique Projet E20 2023.

### 11.6 Essence et huile

Essence : telle que spécifiée dans la réglementation technique du CRM Canada 2023, est la seule essence autorisée pour le CRM 2023

Huile : huile synthétique 2-temps approuvée par la CIK-FIA (voir marque et type dans la réglementation technique du CRM Canada 2023).

### 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.

L'utilisation d'un transpondeur est obligatoire en tout temps pour chacun des pilotes à partir des pratiques et ce, jusqu'à la dernière session. Il est de la responsabilité du pilote / participant d'installer le transpondeur dans la bonne position.

Le transpondeur doit être installé derrière le siège et ne doit pas être placé plus haut que 40 centimètres à partir du sol.

Sur décision de l'inspecteur technique, et approuvé par les Commissaires, la position du transpondeur peut être modifiée pour un ou tous les pilotes.

### 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 choisis 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 2023 ASN Canada Technical Regulation – Book 2 s'applique.

## 12. INSPECTIONS SPORTIVES ET TECHNIQUES

**Pour le Canada**, la réglementation 2023 ASN Canada FIA Sporting Regulation – Book 1 et 2023 ASN Canada FIA Technical Regulation et la réglementation Technique CRM Canada 2023 s'appliquent.

## 13. RÉUNION DES PILOTES

**Pour le Canada**, la réglementation 2023 ASN Canada FIA Sporting Regulation – Book 1 s'applique.

## 14. FORMAT D'ÉVÈNEMENT

**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 Essais libres

La routine appliquée dans le parc fermé d'assistance et sur la piste ainsi que les mesures de sécurité seront les mêmes pour toutes les séances d'essais libres que celles appliquées pour les manches qualificatives et les courses de la phase finale.

L'horaire de l'épreuve doit prévoir une séance d'essais libres pour chaque catégorie. Elles sont réservées aux pilotes ayant passé les contrôles sportifs et les vérifications techniques. Aucun pilote ne peut prendre le départ d'une course sans avoir participé à au moins une séance d'essais libres. Si la grille de départ est complète, les pilotes sont répartis en deux séries pour les numéros pairs et impairs.

L'utilisation des transpondeurs est obligatoire dès le début des essais libres.

Le nombre de séances non qualificatives et le temps de chaque séance seront définis dans le Règlement Particulier.

Le directeur de course ou le directeur d'épreuve peut interrompre les essais aussi souvent et aussi longtemps qu'il le juge nécessaire pour le dégagement de la piste ou le retrait d'un kart. En outre, si, de l'avis des commissaires sportifs, l'arrêt est délibérément provoqué par un pilote, les temps qu'il a réalisés dans cette séance peuvent être annulés. En outre, si, de l'avis des commissaires Sportifs, l'arrêt est délibérément provoqué par un pilote, les temps qu'il a réalisés dans cette séance peuvent être annulés et l'autorisation de participer à toute autre séance d'essais peut lui être refusée. Dans le cas des essais libres uniquement, le directeur de course ou le directeur d'épreuve, avec l'accord des commissaires sportifs, peut décider de ne pas reprendre la séance d'essais après une telle interruption.

Si une ou plusieurs séances d'essais étaient ainsi interrompues, aucun protêt relatif aux effets éventuels de cette interruption sur la qualification des pilotes ne sera acceptée.

### 14.2 Qualification

Seuls les pilotes ayant passé l'inspection technique sont autorisés à participer aux essais qualificatifs.

Tous les tours complétés durant une séance de qualification seront chronométrés afin de déterminer la position de départ.

Nombre de sessions : si le nombre de pilotes dépasse le maximum pour une grille, il devra y avoir une session pour les numéros impairs et une session pour les numéros pairs.

Chaque groupe doit avoir un maximum de 34 ou 36 pilotes (selon le circuit).

Durée de la session : 8 minutes.

Les pilotes doivent entrer en piste dans les trois minutes du début de la qualification. Si un pilote n'est pas en piste après ces trois minutes, il sera disqualifié de la qualification.

Les Pilotes pourront commencer à déplacer leurs karts du parc fermé vers la fausse-grille entre cinq minutes avant l'heure prévue pour le début de la qualification concernée jusqu'à la fin de cette même période de qualification. Chaque Pilote doit amener son châssis sur la fausse-grille et ce choix sera définitif. Les karts placés sur la fausse-grille doivent être prêts pour la course. Dès que le signal indiquant la fin de la qualification est donné, l'accès à la fausse-grille est interdit.

Lors de la séance, le pilote prendra le départ au moment de son choix. Tout pilote ayant franchi la ligne tracée à la sortie de la fausse-grille sera considéré comme ayant pris le départ et son temps sera pris en compte, quelles que soient les circonstances. Tous les tours complets sont pris en compte. Le temps retenu est celui du meilleur tour effectué lors de la séance. En cas d'ex æquo, le 2<sup>e</sup> meilleur temps accompli sera déterminant, et ainsi de suite en cas de nouvel ex æquo. Le classement final des Essais Qualificatifs sera établi comme suit:

a) S'il y a une seule série :

la grille sera déterminée dans l'ordre des temps les plus rapides réalisés par chaque Pilote.

b) S'il y a deux séries :

1<sup>ère</sup> place au meilleur temps de la 1<sup>ère</sup> série (meilleur temps absolu), 2<sup>e</sup> place au meilleur temps de la 2<sup>e</sup> série, 3<sup>e</sup> place au 2<sup>e</sup> meilleur temps de la 1<sup>ère</sup> série, 4<sup>e</sup> place au 2<sup>e</sup> meilleur temps de la 2<sup>e</sup> série, 5<sup>e</sup> place au 3<sup>e</sup> meilleur temps de la 1<sup>ère</sup> série et ainsi de suite.

c) S'il y a trois séries :

1<sup>ère</sup> place au meilleur temps de la 1<sup>ère</sup> série (meilleur temps absolu), 2<sup>e</sup> place au meilleur temps de la 2<sup>e</sup> série, 3<sup>e</sup> place au meilleur temps de la 3<sup>e</sup> série, 4<sup>e</sup> place au 2<sup>e</sup> meilleur temps de la 1<sup>ère</sup> série, 5<sup>e</sup> place au 2<sup>e</sup> meilleur temps de la 2<sup>e</sup> série, et ainsi de suite. Et ainsi de suite selon le même principe s'il y a davantage de séries.

Si aucun temps n'est pris en compte pour un pilote, il prendra le départ en fin de grille. Si plusieurs pilotes sont dans cette situation, leur position de départ sera tirée au sort. Tout arrêt d'un pilote dans l'aire de réparation ou de la balance sera définitif. En aucun cas il ne lui sera permis de repartir.

### 14.3 Grille de départ

A l'issue de la dernière séance d'essais qualificatifs, la liste des pilotes qualifiés ainsi que les grilles de départ seront officiellement publiées.

Seuls ces pilotes seront autorisés à prendre le départ des manches qualificatives ou de la préfinale et/ou de la phase finale.

Tout participant dont le(s) kart(s) est (sont) dans l'impossibilité de prendre le départ pour quelque raison que ce soit ou qui a de bonnes raisons de croire que son (ses) kart(s) ne sera (seront) pas prêt(s) à prendre le départ doit en informer l'officiel en charge de la fausse-grille, qui en avisera le directeur de course ou le directeur d'épreuve dès qu'il en aura la possibilité.

Les grilles seront établies en fonction du meilleur temps réalisé par chaque pilote, en tenant compte de la ou des séances de qualification. Si un ou plusieurs pilotes réalisent le même temps, ils seront départagés sur la base de leur deuxième meilleur temps, et ainsi de suite.

Le pilote en pole position de chaque grille aura le choix de la pole position (à gauche ou à droite de la piste), à condition d'en aviser le directeur de course ou le directeur d'épreuve dès qu'il atteint la fausse-grille. Ce choix ne modifiera que la première ligne, à l'exclusion des autres. A défaut, le pilote en pole position de chaque grille prendra le départ de la course sur la grille désignée dans le Règlement Particulier de l'événement ou s'il s'agit d'un nouveau circuit, sur celle qui a été désignée comme telle par la CIK-FIA.

L'accès à la fausse-grille se terminera cinq minutes avant l'heure prévue pour le départ de la Course. Tout kart qui n'aura pas pris position sur la fausse-grille à ce moment ne sera pas autorisé à le faire, sauf circonstances exceptionnelles laissées à l'appréciation des Commissaires Sportifs.

Tout Pilote qui est présent, avec son kart, sur la grille dans le délai imparti sera considéré comme un partant.

#### 14.4 Procédure de départ sur la piste

Dans certaines circonstances, les karts devront être placés sur la grille de la piste. Ce scénario sera précisé dans l'horaire de l'événement.

Le lancement du tour de formation sera précédé par la présentation de panneaux d'affichage. Chacun de ces panneaux sera accompagné d'un avertissement sonore.

Lorsque le message "MÉCANICIENS, LIBÉREZ LA PISTE" est montré, tous les karts doivent être déposés sur la piste. A ce moment, les mécaniciens quitteront la grille pour se rendre à la zone de réparation avec les chariots des karts. Tout kart qui ne se trouve pas sur la piste à ce moment doit immédiatement être déplacé vers la zone de réparation, d'où il prendra le départ. Dans ce cas, un commissaire muni d'un drapeau jaune ordonnera au(x) kart(s) concerné(s) de quitter la zone de réparation lorsque tous les autres karts auront quitté la grille pour commencer le Tour de Formation.

Les entrevues ne peuvent plus avoir lieu une fois que le panneau de trois minutes a été montré.

Après le tableau de trois minutes, le tableau "CLEAR THE TRACK" sera montré : tout le monde, sauf les pilotes et les officiels, doit quitter la grille.

Signal "30 secondes" : 30 secondes après ce signal, le drapeau vert sera montré à l'avant de la grille pour indiquer que les karts doivent commencer un tour de formation, en respectant l'ordre de la grille de départ et conformément aux Prescriptions Générales de la CIK-FIA.

Si un pilote a besoin d'assistance après le signal "30 secondes", il doit l'indiquer aux officiels et, une fois que les autres karts auront quitté la grille, il sera poussé vers la zone de réparation, et le mécanicien pourra travailler sur le kart. Dans ce cas, des officiels munis de drapeaux jaunes se tiendront à côté du (ou des) kart(s) concerné(s) pour avertir les pilotes du tour de formation.

Les officiels auront pour instruction de pousser immédiatement vers la zone de réparation tout kart restant sur la grille après le départ du tour de formation. Si un pilote part de la zone de réparation après l'intervention d'un mécanicien, il ne sera autorisé à le faire que sur ordre d'un officiel et il prendra le départ de l'arrière de la formation, quel que soit le nombre de tours de formation.

#### 14.5 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.

#### 14.6 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 des Prescriptions Spécifiques de la CIK.

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 des Prescriptions Spécifiques de la CIK.



Seuls les 34 ou 36 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.

**OU**

#### **14.7 Super manche(s)**

La Super Manche aura une longueur d'environ 15 ou 20 km selon la catégorie d'âge des Pilotes (Juniors/Seniors). Après l'exécution de toutes les Manches Qualificatives, une ou deux Super Manches auront lieu suivant le nombre de participants (Cas A- Cas B).

Pour la(les) Super Manche(s), les points seront attribués comme suit : 0 point pour le 1<sup>er</sup>, 2 points pour le 2<sup>e</sup>, 3 points pour le 3<sup>e</sup> et ainsi de suite et ainsi de suite selon une progression croissante d'un point par place. Si un pilote ne prend pas le départ d'une super manche, il recevra un nombre de points égal au nombre de participants plus 1 dans sa super manche respective.

Si un pilote a été pénalisé par un drapeau noir ou a été disqualifié, il recevra un nombre de points égal au nombre de participants plus 2 dans sa super manche respective. Les points obtenus lors de la ou des Super Manche(s) seront cumulés à ceux du classement intermédiaire des Manches Qualificatives. Le cumul de ces points permettra d'établir un Classement Intermédiaire Final.

Les 36 premiers Pilotes du Classement Intermédiaire Final seront qualifiés pour la phase finale. Les égalités éventuelles entre deux ou plusieurs Pilotes seront départagées en fonction de leur classement lors des qualifications.

- Cas A : 36 participants ou moins

La grille de départ de la Super Manche sera établie sur la base du Classement Intermédiaire des trois manches qualificatives minimum.

- Cas B : 37 participants ou plus

A l'issue des manches qualificatives, les 72 premiers pilotes du classement intermédiaire des manches qualificatives seront répartis en un maximum de 2 groupes pour les Super Manches.

Le nombre de Pilotes par groupe sera de 36 maximum.

Le Pilote à la première position du Classement Intermédiaire des Manches Qualificatives s'élancera en première position de la Super Manche A, le deuxième Pilote du Classement Intermédiaire des Manches Qualificatives s'élancera en première position de la Super Manche B, le troisième Pilote du Classement Intermédiaire des Manches Qualificatives s'élancera en deuxième position de la Super Manche A, le quatrième Pilote du Classement Intermédiaire des Manches Qualificatives s'élancera en deuxième position de la Super Manche B, le cinquième Pilote du Classement Intermédiaire des Manches Qualificatives s'élancera en troisième position de la Super Manche A, le sixième Pilote du Classement Intermédiaire des Manches Qualificatives s'élancera en troisième position de la Super Manche B, et ainsi de suite, jusqu'à ce que la grille finale de 36 Pilotes par Super Manche soit assemblée/constituée.

## 14.8 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.

Finale, 36 Pilotes y participeront. La grille de départ est déterminée en fonction du classement intermédiaire final :

- a) établi en fonction du classement intermédiaire final après la préfinale; ou
- b) établi en fonction du classement intermédiaire final après les manques qualificatives et la (les) Super Manche(s).

Lors de la finale, tout pilote en passe d'être doublé ou qui a été doublé par le pilote en tête de la course pour quelque raison que ce soit se verra présenter le drapeau bleu et rouge (double diagonale) avec son numéro. Il devra obligatoirement rejoindre la balance dans le Parc Fermé et sera classé selon le nombre de tours qu'il aura réellement effectués.

**Cas A)** Le classement d'un championnat couru sur une seule compétition sera celui de la Finale. Le titre du Championnat sera attribué au pilote vainqueur de la course finale.

Si la finale est interrompue en application de l'Article 2.21 des Prescriptions Générales CIK/FIA sans pouvoir repartir et si moins de 75% de la distance prévue ont été couverts, le titre du championnat ne sera pas attribué.

**Cas B)** Le classement d'un championnat composé d'une série de compétitions sera établi comme suit : chaque pilote pourra totaliser 80% des résultats, arrondis au chiffre le plus proche, soit :

- si le nombre de compétitions est inférieur à 5, toutes les compétitions seront retenues.
- si le nombre de compétitions est compris entre 5 et 7, le plus mauvais résultat obtenu dans les classements intermédiaires (établis à l'issue des manches qualificatives) ainsi que le plus mauvais résultat obtenu lors des finales seront décomptés.
- si le nombre de compétitions est compris entre 8 et 12, les deux plus mauvais résultats obtenus dans les classements intermédiaires (établis à l'issue des manches qualificatives) ainsi que les deux plus mauvais résultats obtenus lors des finales seront décomptés.

Un résultat nul consécutif à une disqualification ne pourra pas être décompté.

Le titre du championnat sera attribué au pilote qui aura obtenu le plus grand nombre de points.

À chaque compétition, le classement intermédiaire (établi à l'issue des manches qualificatives) donnera lieu à une attribution de points aux 15 premiers pilotes classés, selon le barème suivant : 25, 22, 19, 17, 15, 13, 11, 9, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1.

À chaque compétition, le classement intermédiaire (établi à l'issue de la(les) Super Manche(s)), donnera lieu à une attribution de points aux 15 premiers Pilotes classés, selon le barème suivant : 25, 22, 19, 17, 15, 13, 11, 9, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1.

À chaque compétition, la finale donnera lieu à une attribution de points aux 15 premiers Pilotes classés, selon le barème suivant : 30, 26, 22, 19, 16, 14, 12, 10, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1.

Le pilote qui réalise le tour le plus rapide en finale se verra attribuer 1 point supplémentaire au championnat.

Si une course est interrompue en application de l'Article 2.21 des Prescriptions Générales CIK/FIA sans pouvoir repartir et si moins de 2 tours ont été couverts, aucun point ne sera attribué.

Si plus de 2 tours et moins de 75% de la distance prévue ont été couverts, la moitié des points prévus sera attribuée. La totalité des points sera attribuée si 75% ou plus de la distance prévue ont été couverts.

## 15 ÉGALITÉ ENTRE PILOTES

**Pour le Canada :** Vérifier d'abord si le règlement du championnat ou de l'événement prévoit cette situation. Si ce n'est pas le cas, les égalités seront départagées selon les règles ci-dessous.

- 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 deuxième places lors des courses finales ou Course 1 et Course 2 (selon le format de compétition);
- c) si le nombre de deuxième places est le même, le détenteur du plus grand nombre de troisième 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 2023 ASN Canada FIA Sporting Regulation – Book 1 s'applique.

### 16.1 Arrêt / redémarrage d'une course

**Pour le Canada :** La réglementation 2023 ASN Canada FIA Sporting Regulation – Book 1 s'applique.

### 16.2 Reprendre une course selon la procédure « SLOW »

**Pour le Canada :** La réglementation 2023 ASN Canada FIA Sporting Regulation – Book 1 s'applique.

### 16.3 Suspension d'une session ou d'une course

**Pour le Canada :** La réglementation 2023 ASN Canada FIA Sporting Regulation – Book 1 s'applique.

### 16.4 Nouveau départ

**Pour le Canada :** La réglementation 2023 ASN Canada FIA Sporting Regulation – Book 1 s'applique.

## 17. PARC FERMÉ

**Pour le Canada :** La réglementation 2023 ASN Canada FIA Sporting Regulation – Book 1 s'applique.

### 17.1 Fausse-grille

**Pour le Canada :** La réglementation 2023 ASN Canada FIA Sporting Regulation – Book 1 s'applique.

## 18. BALANCE / PROCÉDURE DE PESÉE

**Pour le Canada :** La réglementation 2023 ASN Canada Sporting Regulation – Book 1 s'applique.

## 19. CARÉNAGE AVANT

**Pour le Canada :** La réglementation 2023 ASN Canada FIA Sporting Regulation – Book 1 ET ASN Canada Technical Regulation – Book 2 s'appliquent.

## 20. CLASSEMENT ET PRIX

Le classement du CRM 2023 sera établie dans la réglementation du Championnat / Événement. Un trophée sera remis aux trois premiers de chacune des catégories du Championnat / Événement CRM 2023.

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

Points Pré-finale

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.

## 21. REMISE DES PRIX / PODIUM

**Pour le Canada :** La réglementation 2023 ASN Canada Sporting Regulation – Book 1 s'applique.

Si des casquettes sont fournies par l'organisateur du CRM 2023, 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.

## 22. NOTIFICATIONS DES DÉCISIONS DES COMMISSAIRES

**Pour le Canada :** La réglementation 2023 ASN Canada 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.

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.

### 22.1 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.

### 22.2 Flux de communications

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.

### **22.3 Instructions et communications aux compétiteurs**

Tous les classements et tous les résultats des pratiques de qualification, des qualifications et des courses de la phase finale, ainsi que toutes les décisions des officiels de l'événement seront envoyés au ROTAX GLOBAL APP et affichés sur le tableau d'affichage officiel.

## **23. AMENDES**

**Pour le Canada :** La réglementation 2023 ASN Canada Sporting Regulation – Book 1 s'applique.

## **24. PROTÊTS ET APPELS**

**Pour le Canada :** La réglementation 2023 ASN Canada Sporting Regulation – Book 1 s'applique.

## **25. RÈGLES POUR LES ENCLOS (« Paddocks »)**

**Pour le Canada :** La réglementation 2023 ASN Canada Sporting Regulation – Book 1 s'applique.

## **26. EXTINCTEURS**

**Pour le Canada :** La réglementation 2023 ASN Canada Sporting Regulation – Book 1 s'applique.

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

- a) Tous les participants doivent respecter la réglementation, les officiels de l'événement ainsi que leurs décisions.
- b) Tous les participants (pilotes, compétiteurs, mécaniciens, officiels) doivent respecter les droits, la dignité et les valeurs des autres participants sans égard à leur sexe, capacité, apparence physique, leur race, couleur de peau, langue, opinion politique, handicap familial, leurs origines culturelles ou leur religion.  
**AUCUNE manifestation de discrimination envers les personnes mentionnées ci-dessus NE SERA TOLÉRÉE.**
- c) Tous les participants doivent prendre l'entière responsabilité de leurs actions en tout temps.
- d) 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.
- e) 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.
- f) 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.

- g) 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.
- h) 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.
- i) 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.
- j) 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 tolérée. Les contrevenants seront exclus de l'événement et pourront faire face à ces mesures disciplinaires additionnelles.
- k) 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.

- l) 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.
- m) 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.
- n) 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.
- o) Le défaut de respecter une ou plusieurs des dispositions du présent code de conduite peut entraîner des mesure 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.



## 28. SÉCURITÉ GÉNÉRALE

**Pour le Canada :** La réglementation 2023 ASN Canada Sporting Regulation – Book 1 s'applique.

## 29. 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 2023 ASN Canada Karting Regulation : Penalty Guidelines s'applique.

Le Catalogue de Pénalités Rotax est disponible sur le site internet de ROTAX à l'adresse

[www.rotax-kart.com/rmc-regulations](http://www.rotax-kart.com/rmc-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.

## 30. RÉGLEMENTATION PARTICULIÈRE POUR LE CANADA

### 30.1. Organisateur national

L'organisateur national de la version canadienne du Challenge Rotax MAX est SRA Karting International inc (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 2023 du Challenge Rotax MAX canadien, l'autorisation écrite de SRA Karting Internationale est requise.

### 30.2. Licence

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

### 30.3 Dates et lieux des événements qualificatifs nationaux

Des invitations pour participer à la Grande Finale du Challenge Rotax MAX 2023 seront remises aux lors d'événements Nationaux. Le premier événement est le Canadian Open et se déroulera au complexe ICAR à Mirabel, QC, du 28-30 17 juillet 2023. Cet événement a le statut d'un événement National avec participation pour les pilotes des États-Unis d'Amérique. Les détails seront fournis dans le Règlement Particulier de l'événement.

Le deuxième événement est Canadian National Karting Championship qui se déroulera du 17 au 20 août 2023. Le circuit de l'événement est à déterminer. Tous les détails relatifs à ces événements seront publiés sur le site [www.maxchallenge.ca](http://www.maxchallenge.ca).

### 30.4 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.

### 30.5 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.

### **30.6 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 aucunes dépenses personnelles pour participer à l'événement.

### **30.7 Finale Ouest canadien**

Pour la saison 2023, une série de deux événements qualificatifs pour la Grande Finale du Challenge Rotax MAX se déroulera dans l'Ouest canadien. Le premier événement aura lieu à Edmonton, AB du 21 au 23 juillet et le deuxième événement aura lieu à Chilliwack, CB, du 25 au 27 août. La page Facebook de la séries est la suivante : <https://www.facebook.com/maxkartgroup>

### **30.8 Pilote gagnant plus d'une invitation à la finale mondiale**

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) et/ou dans deux types d'événements différents (ex. international et national), les règles normales du CRM s'appliquent.

### **30.9 Moteurs et sceaux éligibles**

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

MoteurS FR125 DD2 MAX : 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.

### **30.10 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.

### **30.11 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.

### **30.12 Appel d'une disqualification 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.

#### **33.12.1 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.

#### **33.12.2 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.

### 30.13 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 cinq cents dollars, plus les taxes locales applicables. Le prix de détail suggéré pour les différents moteurs au moment de la publication de cette réglementation est indiqué ci-bas et est sujet à changement sans préavis.

Moteur DD2 : 6031.00\$ *	FR125 Mini MAX : 3767.00\$ *
FR125 MAX : 4899.00\$ *	FR125 Micro MAX : 3681.00\$ *
FR125 MAX Junior : 4551.00\$*	

Exemple d'un moteur FR125 MAX Junior réclamé au Québec : 4551.00\$ + 500,00\$ + TPS (252.55\$) + TVQ (503.84\$) = 5807.39\$

\* Le prix de réclamation représente le prix d'achat d'un moteur neuf et de ses accessoires, plus les frais de vérification original, scellage et installation du moteur, plus les taxes applicables. 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.

----- FIN DE LA RÉGLEMENTATION SPORTIVE -----