

RÈGLEMENT DE SÉCURITÉ
DE LA
FÉDÉRATION AUTO-QUÉBEC
(COMMISSION SOLO)

JANVIER 2002

AVIS AUX MEMBRES

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

- | | |
|---------------------|---|
| Décision | <p>29. Une fédération d'organismes sportifs ou un organisme sportif non affilié à une fédération doit, après avoir rendu une décision conformément à son règlement de sécurité, en transmettre copie, par courrier recommandé ou certifié, à la personne visée dans un délai de dix jours à compter de la date de cette décision et l'informer qu'elle peut en demander la révision par le ministre dans les 30 jours de sa réception.</p> <hr style="width: 20%; margin-left: 0;"/> <p>1979, c. 86, a. 29; 1997, c. 43, a. 675;
1988, c. 26, a. 12; 1997, c. 79, a. 13.</p> |
| Ordonnance | <p>29.1 Le ministre peut ordonner à un membre d'une fédération d'organismes sportifs ou d'un organisme sportif non affilié à une fédération de respecter le règlement de sécurité de cette fédération ou de cet organisme lorsque cette fédération ou cet organisme omet de le faire respecter.</p> <hr style="width: 20%; margin-left: 0;"/> <p>1988, c. 26, a. 13; 1997, c. 79, a. 14.</p> |
| Infraction et peine | <p>60. Un membre d'une fédération d'organismes sportifs ou d'un organisme sportif non affilié à une fédération qui refuse d'obéir à une ordonnance du ministre rendue en vertu de l'article 29.1 commet une infraction et est passible, en plus des frais, d'une amende de 100 \$ à 5 000 \$.</p> <hr style="width: 20%; margin-left: 0;"/> <p>1979, c. 86, a. 60; 1990, c. 4, a. 810; 1997, c. 79, a. 38.
1988, c.26, a. 23; 1992, c. 61, a. 555;</p> |
| Infraction et peine | <p>61. En plus de toute autre sanction qui peut être prévue dans les statuts ou règlements d'une fédération d'organismes sportifs ou d'un organisme sportif non affilié à une fédération dont le ministre a approuvé le règlement de sécurité, une personne qui ne respecte pas une décision rendue par cette fédération ou cet organisme, en application de ce règlement, commet une infraction et est passible, en plus des frais, d'une amende de 50 \$ à 500 \$.</p> <hr style="width: 20%; margin-left: 0;"/> <p>1979, c. 86, a. 61; 1997, c. 79, a. 40.
1990, c. 4, a. 809;</p> |

TABLE DES MATIÈRES

INTERPRÉTATION

CHAPITRE		PAGE
I	Les normes concernant la participation à une compétition	1
II	Les normes concernant la formation et les responsabilités des officiels	4
III	Les normes concernant l'organisation et le déroulement d'une compétition	7
IV	Les normes concernant les installations, les équipements et les services requis au cours d'une compétition	9
V	Les sanctions en cas de non-respect du règlement	13

LISTE DES ANNEXES

Les articles suivants sont tirés du Code de la sécurité routière (L.R.Q. c. C-24.2) et s'appliquent aux propriétaires d'un véhicule automobile immatriculé et utilisé sur les chemins publics.

214. À moins d'une approbation préalable de la Société, il est interdit :
- 1° d'apporter à un véhicule routier destiné à circuler sur un chemin public des modifications au châssis, des modifications à la carrosserie ou à un mécanisme si elles sont susceptibles de diminuer la stabilité ou le freinage du véhicule ou toute autre modification pouvant convertir un tel véhicule en un autre type de véhicule;
 - 2° d'apporter des modifications à un véhicule automobile ou un ensemble de véhicules routiers qui est destiné à circuler sur un chemin public à des fins expérimentales et qui n'est pas conforme aux dispositions de la *Loi sur la sécurité des véhicules automobiles* (Lois révisées du Canada, 1985, chapitre M-10).
520. La Société a compétence exclusive pour effectuer la vérification mécanique des véhicules routiers et pour délivrer des certificats de vérification mécanique et des vignettes de conformité. À cette fin, elle peut, aux conditions qu'elle établit, nommer des personnes autorisées à effectuer, pour son compte, la vérification des véhicules routiers qu'elle détermine et autoriser ces personnes à délivrer à l'égard de ces véhicules des certificats de vérification mécanique et des vignettes de conformité.
(...)
521. Les véhicules routiers suivants sont soumis à la vérification mécanique :
(...)
- 8° Les véhicules auxquels ont été apportées des modifications visées à l'article 214, ceux de fabrication artisanale et ceux montés par un recycleur;
(...)

N.B. Aux fins des articles ci-dessus cités, la « SOCIÉTÉ » désigne la Société de l'assurance automobile du Québec.

INTERPRÉTATION

Dans le présent règlement, on entend par :

- FAQ : La Fédération Auto-Québec.
- Solo : Une épreuve où il n'y a habituellement qu'un compétiteur à la fois en piste. Le pointage accordé est en fonction de la qualité de pilotage et du temps pris pour effectuer le parcours. Il peut y avoir plus d'un compétiteur à la fois en piste s'il n'existe aucune possibilité de situation de dépassement ou de course entre compétiteurs. La présence d'un passager est permise dans le véhicule.
- Solo 1 : Une épreuve solo de vitesse impliquant un compétiteur à la fois où la vitesse est le facteur déterminant et de l'ordre de celles atteintes à l'occasion de courses automobiles. Le maximum de sécurité doit être accordé aux spectateurs et aux propriétés, et les compétiteurs doivent posséder au moins une licence de compétition Solo 1. Le Solo 1 inclut notamment les courses contre la montre (sprint) et les courses d'accélération.
- a) **Course contre la montre (sprint)** : Une épreuve de vitesse sur un circuit fermé, une voiture à la fois contre la montre pour le meilleur temps.
 - b) **Course d'accélération** : Une épreuve d'accélération sur une ligne droite, une voiture à la fois pour le meilleur temps avec un départ arrêté.
- Solo 2 : Une épreuve solo où la vitesse est limitée (Non-Speed) et où les risques pour les compétiteurs, les spectateurs et la propriété n'excèdent pas ceux rencontrés en conduite normale sur autoroute. Les tracés sont de courte durée et mettent l'accent sur l'habileté de pilotage plus que sur la vitesse et la puissance. Le Solo 2 inclut notamment le slalom, le slalom parallèle, les tests d'habileté et le rallom.
- a) **Slalom** : Une épreuve généralement tenue sur une surface plate et pavée, où le tracé a la forme d'un circuit de course miniaturisé. Généralement, le tracé est bien défini par l'utilisation de pylônes de telle sorte qu'on n'a pas besoin d'avoir recours à la mémoire pour demeurer en piste. Le tracé ne doit pas demander au compétiteur de s'arrêter ou de reculer entre la porte de départ et la boîte d'arrêt d'un même essai.
 - b) **Slalom parallèle** : Une épreuve impliquant à la fois deux voitures sur deux tracés identiques, distincts et inversés.
 - c) **Test d'habileté** : Une épreuve solo pendant laquelle on peut demander au compétiteur d'arrêter ou de faire marche arrière sur le parcours.
 - d) **Rallom** : Une épreuve regroupant le rallye de navigation et le slalom automobile.

CHAPITRE I

LES NORMES CONCERNANT LA PARTICIPATION À UNE COMPÉTITIONSection IDispositions générales

- | | |
|---|---|
| Reconnaissance et acceptation des risques | 1. Le compétiteur doit signer un formulaire de reconnaissance et d'acceptation des risques avant le départ de la compétition.

Ce formulaire doit être signé par le titulaire de l'autorité parentale si le compétiteur est âgé de moins de 18 ans. |
| Inscription | 2. Au moment de son inscription, le compétiteur doit fournir les documents suivants :

1° un permis de conduire en règle;

2° le certificat d'immatriculation de son véhicule;

3° une licence Solo 1 (ou plus élevée) au moment d'épreuves Solo 1. |
| Drogue, substance dopante et boisson alcoolique | 3. Le compétiteur et le passager ne doivent pas consommer ou être sous l'effet de drogue, de substance dopante ou de boisson alcoolique pendant la compétition. |

Section IIÉquipements du compétiteur

- | | |
|-------------------|---|
| Casque protecteur | 4. Le compétiteur et le passager doivent porter un casque protecteur en bonne condition et approuvé SNELL 80 ou plus récent (le préfixe « M » est accepté). |
| Habillement | 5. En Solo 1, le compétiteur et le passager doivent être couverts du cou aux chevilles et aux poignets. Les vêtements doivent être de matière résistant au feu : le coton et la laine sont acceptés. Les tissus synthétiques et les chaussures en plastique ne sont pas autorisés. Les cheveux longs doivent être recouverts de façon à ne pas être visibles. |
| Enjoliveurs | 6. Les enjoliveurs de roues doivent être enlevés ou boulonnés. |

- Objet libre 7. Tout objet non fixé dans l'habitacle ou le coffre arrière doit être enlevé.
- Les extincteurs doivent être solidement fixés.
- Batterie 8. Lorsque la batterie est placée dans l'habitacle, celle-ci doit être contenue dans un caisson étanche et solidement fixée au plancher.
- Ceintures de sécurité 9. Le compétiteur et le passager doivent porter une ceinture de sécurité.
- Pour le Solo 2 :** Le port d'une ceinture de sécurité à trois points d'attache (conforme à l'annexe 1) est obligatoire pour le compétiteur et le passager. Cependant, les véhicules de production pourvus à l'origine de ceintures à deux points d'attache sont acceptés. L'installation d'une ceinture de sécurité à quatre points d'attache ou plus (conforme à l'annexe 2) est recommandée dans les voitures à toit fixe ou munies d'un arceau de sécurité (conforme à l'annexe 3).
- Dans les voitures ouvertes, sans arceau de sécurité rencontrant les exigences de l'annexe 3, il est interdit d'utiliser des ceintures de sécurité à quatre points d'attache ou plus. Dans les catégories A/M et B/M, les ceintures de sécurité doivent être à quatre points d'attache ou plus (conforme à l'annexe 2).
- Pour le Solo 1 :** Le port d'une ceinture de sécurité à quatre points d'attache ou plus est obligatoire pour le compétiteur et le passager (conforme à l'annexe 2). Dans le cas d'une école ou de l'introduction d'un novice en piste, l'instructeur ou le moniteur peut utiliser la ceinture d'origine à trois points d'attache du véhicule. Dans le cas d'une école ou de la première compétition à vie d'un novice, le pilote peut utiliser la ceinture d'origine à trois points d'attache du véhicule.
- Arceau de sécurité 10. **Pour le Solo 2 :** Un véhicule ouvert, de catégorie préparée ou modifiée, doit être muni d'un arceau de sécurité (conforme à l'annexe 3).
- Pour le Solo 1 :** Un arceau de sécurité conforme aux normes énoncées à l'annexe 3 est obligatoire pour tous les véhicules des catégories préparées et modifiées ainsi que pour les voitures décapotables des catégories Stock et Super Stock.
- Freins 11. Les freins doivent fonctionner efficacement aux 4 roues.
- Pneus 12. Les pneus doivent être en bonne condition. La toile et la broche ne doivent pas être visibles. Le trait de la semelle doit être visible sur la majorité de la surface de celle-ci. L'approbation du Département canadien des transports (D.O.T.) doit apparaître sur le flanc du pneu, sauf dans le cas d'un pneu de course.

- | | |
|--------------------------------------|--|
| Fenêtres latérales et toits ouvrants | <p>13. La vitre du côté du compétiteur doit être remontée complètement ou un filet doit être fixé solidement pour obstruer l'ouverture laissée par la vitre baissée. La même règle s'applique pour la fenêtre opposée s'il y a un passager.</p> <p>Les toits ouvrants peuvent être ouverts. Dans le cas d'un toit décapotable, d'un toit « TARGA » ou d'un toit en T (T-top), baissé ou enlevé, toutes les vitres doivent être baissées.</p> |
| Paroi anti-feu | <p>14. Un véhicule doit être muni de parois anti-feu entre l'habitacle et le réservoir à essence, à l'exception des véhicules de production qui n'en sont pas originellement pourvus.</p> |
| Conduits d'essence | <p>15. Lorsqu'un conduit d'essence passe dans l'habitacle du véhicule, celui-ci doit être recouvert d'un tube de caoutchouc. Cet article ne s'applique pas aux véhicules de production n'ayant pas originellement de tels conduits dans l'habitacle.</p> |

Section III

Règles de compétition

- | | |
|-------------------------|--|
| Inspection technique | <p>16. Les véhicules et les casques doivent être vérifiés et approuvés par l'inspecteur technique avant de prendre le départ.</p> |
| Meeting pré-compétition | <p>17. Le compétiteur doit assister au meeting pré-compétition, afin d'éclaircir toute question relative au règlement de sécurité.</p> |

CHAPITRE II

LES NORMES CONCERNANT LA FORMATIONET LES RESPONSABILITÉS DES OFFICIELSSection ILe commissaire

- | | |
|--------------------|--|
| Officiels requis | 18. Au cours d'une compétition solo, les officiels suivants doivent être présents :

1° un commissaire;

2° un inspecteur technique. |
| Exigences de base | 19. Le commissaire doit :

1° être âgé de 18 ans ou plus;

2° être nommé par la FAQ, la Commission solo de la FAQ ou l'un de ses clubs affiliés;

3° connaître de façon approfondie les règlements de la FAQ régissant le type d'épreuve qu'il officie, incluant le présent règlement de sécurité. |
| Conflit d'intérêts | 20. Le commissaire doit respecter les directives suivantes :

1° il ne peut être membre de l'organisation de la compétition;

2° il ne peut être membre du club organisateur sauf à l'occasion d'une compétition comptant pour un championnat de club ou de zone;

3° il ne peut participer à titre de compétiteur s'il est seul à agir comme commissaire;

4° s'il participe à une compétition, il ne peut prendre aucune décision dans sa classe;

5° si 2 commissaires sont nécessaires, ceux-ci ne peuvent participer dans la même classe. |
| Responsabilités | 21. Le commissaire est le représentant de la FAQ. Il doit :

1° étudier attentivement les règlements de la FAQ et le règlement particulier du solo; ce dernier doit lui parvenir au moins 30 jours avant l'événement; |

- Responsabilités (suite)
- 2° voir au respect des règlements techniques et du règlement de sécurité;
 - 3° s'assurer que l'inscription est conforme, que les voitures ont l'équipement de sécurité requis, conformément au chapitre I;
 - 4° observer le déroulement de la compétition;
 - 5° recevoir les demandes concernant les règlements incluant le règlement de sécurité et voir à ce que les décisions soient rendues;
 - 6° s'assurer que le parcours et les instructions qui sont fournies aux compétiteurs sont conformes au règlement particulier de la compétition;
 - 7° vérifier si le parcours, les aires de départ et d'arrivée, les zones accessibles aux spectateurs sont conformes au chapitre IV;
 - 8° après vérification du site et du parcours, aviser l'organisateur par écrit de toute modification requise; une copie de ce document doit accompagner son rapport post-compétition; lorsqu'il s'est assuré que les correctifs demandés ont été effectués, il permet la tenue de la compétition. Tout changement subséquent n'est permis qu'avec son autorisation;
 - 9° avant le départ de la compétition, superviser le meeting des compétiteurs, dans le but de répondre aux questions relatives au règlement de sécurité et de clarifier toute ambiguïté;
 - 10° fournir à la FAQ un rapport sur toute infraction relative au règlement de sécurité dans un délai de 2 jours ouvrables après la compétition;
 - 11° ne pas consommer ou être sous l'effet de drogue ou de boisson alcoolique pendant la compétition.

Section II

L'inspecteur technique

- Exigences de base
22. L'inspecteur technique doit :
 - 1° être âgé de 18 ans ou plus;
 - 2° être nommé par la FAQ, la Commission solo de la FAQ ou l'un de ses clubs affiliés;

- 3° connaître de façon approfondie les règlements de la FAQ régissant le type d'épreuve qu'il officie.

Responsabilités

23. L'inspecteur technique doit :

- 1° vérifier et confirmer que les véhicules rencontrent les normes de sécurité définies au chapitre I;
- 2° aviser le commissaire et l'organisateur si un véhicule est non conforme aux normes définies au chapitre I;
- 3° inspecter à nouveau tout véhicule qui pourrait devenir non conforme aux normes énoncées au chapitre I pendant la compétition;
- 4° signer la feuille d'approbation finale de tout véhicule;
- 5° ne pas consommer ou être sous l'effet de drogue ou de boisson alcoolique pendant la compétition.

CHAPITRE III

LES NORMES CONCERNANT L'ORGANISATIONET LE DÉROULEMENT D'UNE COMPÉTITION

- | | |
|-------------------|--|
| Exigences de base | <p>24. L'organisateur doit :</p> <ul style="list-style-type: none"> 1° être âgé de 18 ans ou plus; 2° avoir une connaissance approfondie du présent règlement de sécurité. |
| Responsabilités | <p>25. L'organisateur doit :</p> <ul style="list-style-type: none"> 1° obtenir les autorisations nécessaires à la conduite de l'événement telles que la location des lieux et l'obtention des permis municipaux; 2° s'assurer de la présence d'au moins un commissaire et un inspecteur technique; 3° disposer des installations, équipements et services mentionnés au chapitre IV; 4° obtenir le certificat de sanction de l'événement par la FAQ; 5° être couvert par une police d'assurance pour la responsabilité qu'il peut encourir en raison de faute commise dans l'exercice de ses fonctions, ou à l'occasion de l'exercice de ses fonctions pendant la compétition. Le montant de la garantie doit être d'au moins un million de dollars pour l'ensemble des sinistres survenus pendant la période de garantie. <p style="margin-left: 40px;">La garantie doit s'étendre aux actes accomplis par tout employé, rémunéré ou bénévole, et couvrir les dommages corporels subis par un spectateur ou un participant;</p> <ul style="list-style-type: none"> 6° contrôler les compétiteurs et leur véhicule et décider des mesures appropriées à prendre au regard d'un compétiteur ou d'un véhicule qu'il considère non admissible, ou dangereux; 7° recevoir les rapports des préposés à l'inspection technique; 8° faire rapport écrit de tout accident à la FAQ dans un délai de 2 jours ouvrables suivant la compétition; 9° ne pas consommer ou être sous l'effet de drogue ou de boisson alcoolique pendant la compétition; |

10° s'assurer qu'aucune boisson alcoolique ne circule dans les aires réservées aux officiels et aux compétiteurs.

Règlements supplémentaires

26. Le jour de la compétition, l'organisateur doit remettre à tous les compétiteurs, avant l'épreuve, une copie des règlements de la FAQ, Commission solo, et les règlements supplémentaires, s'il y a lieu, accompagnés d'un schéma du tracé à suivre, ou exposer à la vue de tous les compétiteurs une copie des règlements et du tracé une heure avant le premier départ.

Une copie des règlements de la FAQ et de la commission sportive de solo doit être disponible pour consultation.

Les règlements supplémentaires ne doivent pas entrer en contradiction avec les règlements de la FAQ, Commission solo ou avec le présent règlement.

CHAPITRE IV

LES NORMES CONCERNANT LES INSTALLATIONS,ÉQUIPEMENTS ET SERVICES REQUIS AU COURS D'UNE COMPÉTITION

Parcours de Solo 1

27. Un parcours de compétition de Solo 1 doit respecter les normes suivantes :
- 1° les règles suivantes pour le design du parcours ont pour but de donner à l'organisateur la bonne direction pour le design et le choix du tracé, et aussi pour s'assurer que les précautions de sécurité requises soient rencontrées;
 - 2° l'organisateur doit prendre en considération la protection des compétiteurs et des travailleurs ainsi que le fait que les épreuves de Solo 1 peuvent être disputées par des novices;
 - 3° l'organisation d'un événement qui se conforme aux présents règlements fait appel à un exercice de prudence, de bon jugement et de respect civique. Le respect de la vie et de la propriété doivent être les facteurs premiers guidant toute décision liée au design du parcours et à la sécurité;
 - 4° une attention particulière doit être accordée à l'emplacement des propriétés pouvant être sujettes à des dommages dans le cas d'une perte de contrôle d'un véhicule. Les bâtiments, les clôtures, les poteaux et autres doivent être soigneusement considérés;
 - 5° une surface pavée, de première qualité, doit être utilisée. Les surfaces en gravier et autres sols non stabilisés ne doivent pas être utilisés. La vitesse maximale atteignable en piste doit être prise en considération. Les tracés avec des bosses, pouvant causer le soulèvement d'une partie de la voiture, doivent être réservés pour les pilotes expérimentés;
 - 6° les pylônes peuvent être utilisés pour identifier les endroits non sécuritaires du tracé tels que surface brisée ou entrée de courbe mouillée;

L'installation de chicane peut être utilisée pour augmenter la sécurité du tracé à certains endroits. Une pénalité de temps doit être considérée pour ceux qui touchent aux pylônes ou qui passent droit dans les chicanes;

- 7° la sécurité des compétiteurs doit toujours être prise en considération au moment du choix du tracé. Lorsque possible, les endroits avec des trous, des bosses, des arbres, des poteaux, des murs de protection ou tout autre obstacle pouvant sérieusement endommager ou déstabiliser la voiture doivent être évités. Il faut toujours garder à l'esprit que l'arceau de sécurité n'est pas obligatoire dans les voitures fermées des classes « Stock » et « Super Stock »; le niveau de risque du tracé doit être compatible avec le minimum de protection dont bénéficient ces voitures;
- 8° on ne doit pas tenir d'événement qui demande au compétiteur de sortir de la voiture durant son essai ou qui lui demande de prendre le départ à l'extérieur de la voiture;
- 9° plus d'une voiture peuvent rouler en même temps sur le tracé à condition qu'elles soient distancées raisonnablement de façon à éviter toute possibilité de dépassement ou de course entre compétiteurs;
- 10° les compétiteurs devront pratiquer avec leur voiture le parcours avant le début de la compétition. L'utilisation d'un véhicule de tête est fortement recommandée. Les signaleurs devront être en position pour limiter, au besoin, la vitesse des compétiteurs. Un novice n'ayant pas reconnu le tracé ne pourra prendre le départ;
- 11° le parcours doit être approuvé par le comité de Solo 1.

Parcours de Solo 2

- 28. Un parcours de compétition de Solo 2 doit respecter les normes suivantes :
 - 1° une distance en ligne droite ne doit pas dépasser 100 mètres, après quoi le tracé doit exiger de la part du conducteur une diminution de vitesse;
 - 2° les virages à inclinaison négative doivent être évités;
 - 3° la partie extérieure du tracé ne doit pas s'approcher à moins de quatre (4) mètres d'un poteau, d'un bâtiment ou de tout autre obstacle fixe;
 - 4° une ligne droite tracée en direction d'un bâtiment ou d'un autre obstacle dangereux ou d'une zone de spectateurs doit dévier de cette direction au moins 30 mètres avant.

- Postes d'officiels 29. Un poste d'officiel doit être situé en un endroit désigné par le commissaire avant la compétition.
- Zones accessibles aux spectateurs 30. À moins d'être protégée efficacement par des des barrières, clôtures ou autre système de protection, une zone accessible aux spectateurs doit être située à au moins 15 mètres du parcours et doit être clairement délimitée.
- Parcours de slalom parallèle 31. En slalom parallèle, toute ligne droite tracée en direction de la ligne médiane et ayant un angle de plus de 45 degrés avec celle-ci doit dévier de cette direction au moins 20 mètres avant.
- Aux fins du présent article, la ligne médiane est une ligne imaginaire entre les 2 tracés parallèles.
- Services et équipements de sécurité 32. Sur le site de compétition, l'organisateur doit s'assurer de la disponibilité des équipements et services suivants :
- 1° un téléphone accessible rapidement. Chaque officiel doit avoir les numéros suivants en sa possession :
- ambulance;
 - police;
 - centre hospitalier;
 - incendie;
- 2° une trousse de premiers soins contenant au minimum les articles prévus à l'annexe 4;
- 3° au moins 3 extincteurs de 2,5 kg de type BC disposés près du parcours;
- 4° au moins 2 personnes assignées à la sécurité des spectateurs, de façon à empêcher ces derniers de se tenir en des endroits autres que ceux qui leur sont assignés;
- 5° une personne ayant suivi avec succès un stage de formation en premiers soins équivalent au cours de secourisme « Urgence-Multi-Média », attesté par l'Ambulance St-Jean.
- Dispositions supplémentaires pour le Solo 1 33. Les dispositions suivantes s'appliquent au cours des épreuves de Solo 1 :
- 1° le tracé doit être visible dans sa totalité par un ou plusieurs officiels au cours des épreuves afin d'assurer la sécurité des compétiteurs et des spectateurs;
- Si le tracé n'est pas visible en totalité, un système de communication entre chaque officiel doit être prévu;

- 2° dans tous les virages sans visibilité, un préposé doit être placé, équipé d'un drapeau jaune et d'un drapeau rouge ainsi que d'un extincteur;
- 3° au départ, un préposé doit être équipé d'un drapeau vert, d'un drapeau jaune, d'un drapeau rouge ainsi que d'un extincteur;
- 4° une voiture désignée doit être prête pour tout déplacement rapide sur la piste ou transport, si nécessaire;
- 5° deux (2) secouristes de l'Ambulance Saint-Jean doivent être sur place avec leur équipement ou l'équivalent;
- 6° l'organisateur doit préparer un plan d'intervention (coordonnées des principaux centres de soins et d'urgence, trajet,...) en cas de situation d'urgence majeure qui permettra à tout véhicule d'assistance de se déplacer rapidement, efficacement et de façon sécuritaire d'un point à l'autre du parcours.

CHAPITRE V

LES SANCTIONS EN CAS DE NON-RESPECT DU RÈGLEMENT

- | | |
|---------------------------------|--|
| Organisateur | <p>34. Un organisateur qui contrevient au présent règlement peut recevoir un avertissement écrit de la FAQ.</p> <p>Après avoir reçu un avertissement écrit, un organisateur qui contrevient de nouveau au présent règlement peut se voir refuser par la FAQ le privilège de présenter une ou plusieurs compétitions sanctionnées par celle-ci, pendant une période d'au moins un an ou peut se voir imposer une amende maximale de 500 \$, ou les deux.</p> |
| Participant, officiel | <p>35. Un participant qui contrevient au présent règlement est passible d'une disqualification et d'une période de suspension pouvant varier selon la gravité de l'infraction. Un officiel qui contrevient au présent règlement est passible d'une suspension pouvant varier selon la gravité de l'infraction.</p> <p>Un participant ou un officiel qui participe à une épreuve de solo organisée par une personne suspendue en vertu de l'article 34 peut se voir refuser le privilège de participer à toute autre compétition de solo sanctionnée ou organisée par la FAQ pour au moins un an.</p> |
| Procédure | <p>36. La FAQ doit aviser le contrevenant par écrit de chaque infraction reprochée et lui donner l'occasion de se faire entendre dans un délai raisonnable.</p> |
| Décision et demande de révision | <p>37. La FAQ doit expédier par courrier recommandé ou certifié, une copie de sa décision à la personne visée, dans un délai de dix jours de la date de cette décision et l'informer qu'elle peut en demander la révision par le ministre.</p> <p>Cette demande de révision doit être logée dans les 30 jours de la réception de la décision, conformément à la <i>Loi sur la sécurité dans les sports</i> (L.R.Q., c.S-3.1).</p> |

LISTE DES ANNEXES

ANNEXE 1	Ceintures de sécurité-Solo 2
ANNEXE 2	Ceintures de sécurité-Solo 1 et catégories A/M et B/M de Solo 2
ANNEXE 3	Arceau de sécurité
ANNEXE 4	Trousse de premiers soins

ANNEXE 1

CEINTURES DE SÉCURITÉ-SOLO 2

ANNEXE 1

CEINTURES DE SÉCURITÉ-SOLO 2

Les ceintures (harnais) de sécurité doivent être conformes aux normes suivantes :

1. La largeur minimum de toutes les courroies est de deux pouces.
2. Toutes les sangles doivent être fabriquées de Dacron ou de nylon et être dans un état neuf ou parfait.
3. Toutes les sangles doivent être solidement attachées au châssis ou à un point équivalent de la structure du véhicule. Pour les véhicules où un tel point de fixation n'est pas pratiqué, les sangles devront être ancrées à travers la structure de métal en utilisant des rondelles dont le diamètre (au moins 5 cm) et l'épaisseur assurent que le point d'attache des sangles ne puisse se séparer de la paroi sous charge. Les boulons de fixation doivent être de qualité SAE Grade 5 minimum.

ANNEXE 2

CEINTURES DE SÉCURITÉ –

SOLO 1 ET CATÉGORIES A/M ET B/M DE SOLO 2

ANNEXE 2

CEINTURES DE SÉCURITÉ –

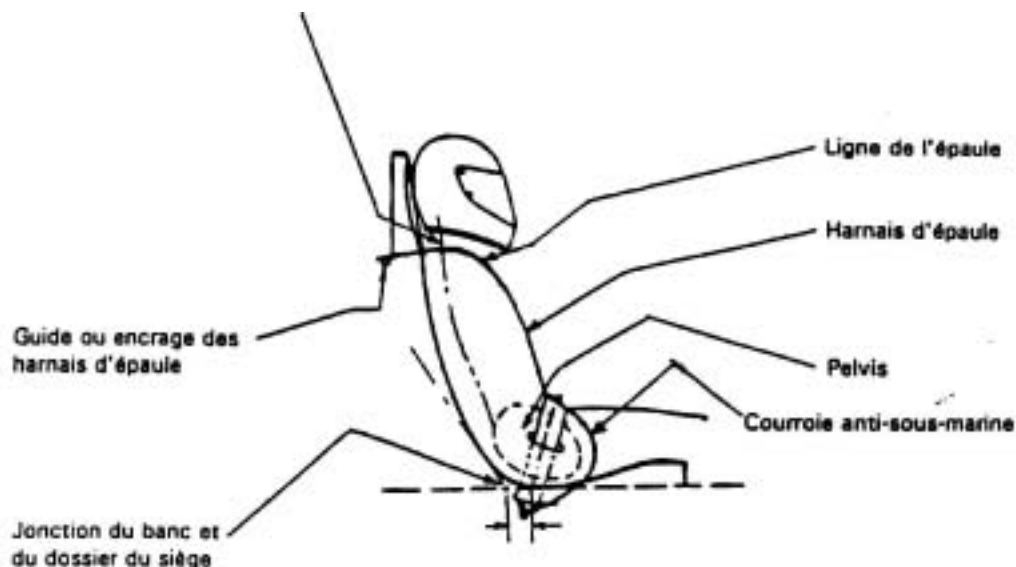
SOLO 1 ET CATÉGORIES A/M ET B/M DE SOLO 2

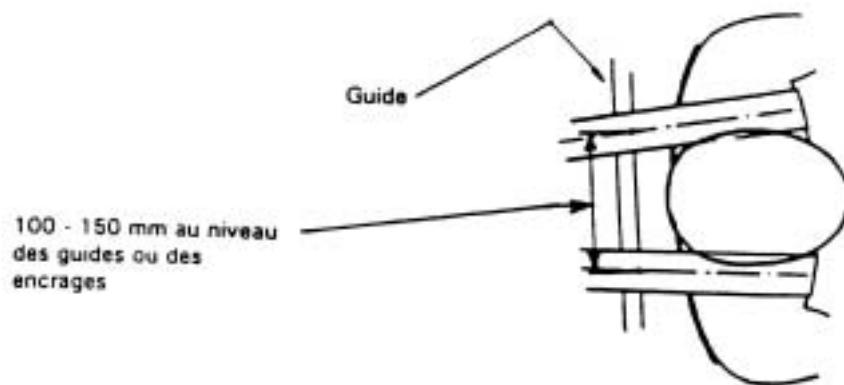
Les ceintures de sécurité doivent être conformes aux normes suivantes :

1. La largeur minimum de toutes les courroies est de deux pouces.
2. Toutes les sangles doivent être fabriquées de Dacron ou de nylon et être dans un état neuf ou parfait.
3. Toutes les sangles doivent être solidement attachées au châssis ou à un point équivalent de la structure du véhicule. Pour les véhicules où un tel point de fixation n'est pas pratiqué, les sangles devront être ancrées à travers la structure de métal en utilisant des rondelles dont le diamètre (au moins 5 cm) et l'épaisseur assurent que le point d'attache des sangles ne puisse se séparer de la paroi sans charge. Les boulons de fixation doivent être de qualité SAE Grade 5 minimum.
4. Il doit y avoir un mécanisme commun de relâche pour les harnais d'épaule et les ceintures du siège.
5. Les harnais d'épaule doivent être montés derrière le conducteur au-dessus d'une ligne tracée vers le bas à 40 degrés par rapport à l'horizontale. Seulement les harnais séparés sont permis (le modèle en forme de Y n'est pas permis). Le modèle en forme de H est permis. Il est recommandé d'utiliser des coussins de harnais pour distribuer la charge au niveau des épaules.

Schéma d'installation

Les harnais d'épaules doivent être installés à 90 degrés de la ligne de la colonne vertébrale au niveau des épaules afin de minimiser les efforts de compression sous forte charge.





Se référer au livre *ASN Canada FIA 1996 REGULATIONS+ pour toutes précisions supplémentaires.

Système de fixation général

Plaque de renforcement fixée au châssis (le boulon doit préférablement être chargé en cisaillement et non en tension).

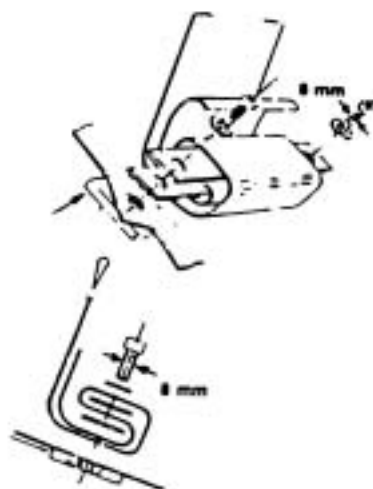


Plaque fixée au châssis et renforcée par une seconde plaque de l'autre côté.



Installation de la courroie anti-sous-marine

Plaque de renforcement fixée au châssis de la voiture.



Se référer au livre *ASN Canada FIA 1996 REGULATIONS+ pour toutes précisions supplémentaires.

ANNEXE 3

ARCEAU DE SÉCURITÉ

ANNEXE 3

ARCEAU DE SÉCURITÉ

1. APPROBATION

- 1.1 L'installation de l'arceau de sécurité est sujette à l'approbation de l'inspection technique à chaque événement.

2. CONCEPTION FONDAMENTALE

- 2.1 Le but de l'arceau de sécurité est de protéger le conducteur en cas d'accident ou de capotage.
- 2.2 Le sommet de l'arceau doit dépasser de 5 cm au moins le casque du pilote assis normalement à son volant ou doit être situé le plus près possible du toit. Le sommet de l'arceau de sécurité ne doit pas être situé à plus de 25 cm à l'arrière du casque du pilote assis normalement à son volant.
- 2.3 L'arceau de sécurité doit pouvoir supporter les efforts de compression provoqués par la masse de la voiture retournée, sur la structure de sécurité, ainsi que les efforts provoqués d'avant en arrière sur la structure de sécurité par le glissement de la voiture sur celle-ci.
- 2.4 Les deux membres verticaux formant les côtés de l'arceau principal sur toutes les voitures ne devront pas avoir moins de 38 cm de distance, dimension intérieure. Il est souhaitable que l'arceau de sécurité couvre la pleine largeur du cockpit pour donner un maximum de support.
- 2.5 Pour éviter les contrecoups arrières de la tête du pilote et pour empêcher celle-ci de frapper le dessous de l'arceau de sécurité, on doit installer un dispositif de retenue de la tête. Le dispositif de retenue de la tête doit pouvoir supporter un effort de 90 kg vers l'arrière.
- 2.6 Il est recommandé d'installer un appui-tête d'environ 232 cm carrés de surface et rembourré d'un matériel souple de 5 cm d'épaisseur.
- 2.7 Il est recommandé de matelasser toutes les parties de l'arceau de sécurité ou de ses renforts auxquelles pourrait toucher le casque du conducteur et les rembourrer avec un matériel de 2,54 cm au moins d'épaisseur, lui-même entouré d'un ruban protecteur.
- 2.8 Aucune partie de l'arceau de sécurité ne doit produire un effet aérodynamique de poussée verticale.

3. MATÉRIEL

- 3.1 L'arceau de sécurité doit être fabriqué de tubes d'acier doux sans soudure ERW ou DOM, ou d'acier allié au chrome et au molybdène du type SAE 4125 ou SAE 4130. L'usage de tubes en acier doux est recommandé, car l'acier allié se soude difficilement et doit être normalisé pour dissiper les tensions. Il est du ressort du concurrent engagé de prouver l'usage d'acier allié.

- 3.2 Les dimensions des tubes sont déterminées selon le tableau suivant en pouces et en millimètres (entre parenthèses) :

Poids de la voiture en course	Acier doux	Acier allié
Moins de 1 500 lb (680 kg)	1.5 x .120 (38,10 x 3,05)	1.375 x 0.90 (34,93 x 2,29)
De 1 500 à 2 500 lb (680 à 1 134 kg)	1.75 x .120 (44,45 x 3,05)	1.625 x .095 (41,28 x 2,41)
Plus de 2 500 lb (1 134 kg)	2.25 x .120 (57,15 x 3,05)	2.00 x .095 (50,80 x 2,41)

- 3.3 Un trou d'inspection d'un diamètre minimal de 4,76 mm doit être percé à un endroit non critique de l'arceau de sécurité afin de permettre une vérification facile de l'épaisseur de sa paroi. Le trou doit être à au moins 8 mm de toute soudure ou rayon de courbure.
- 3.4 Lorsque des boulons et des écrous sont utilisés, les boulons doivent avoir un diamètre minimal de 9,5 mm et être de qualité SAE classe 5 minimum.

4. FABRICATION

- 4.1 Pour l'arceau principal, il faut utiliser un tube d'une seule pièce avec des courbes régulières et de rayon constant ne présentant aucun signe de gaufrage ou de déféctuosité des parois. Il est recommandé que le rayon de l'arceau de sécurité soit formé de façon que la largeur extérieure minimale mesurée à 10 cm, sous son point le plus élevé, soit de 30 cm.
- 4.2 L'arceau de sécurité doit, si possible, avoir pour base le plancher de la voiture et doit être fixé à l'aide de plaques de fixation ou de nervures de renfort afin de répartir les forces de façon adéquate.
- 4.3 Toutes les soudures doivent être de la meilleure qualité possible et d'une pénétration totale. Utiliser de préférence la soudure à l'arc ou à l'hélium. Les soudures doivent être vérifiées au moyen d'un décapant magniflux ou teinture après leur réalisation. L'acier allié doit être normalisé après le soudage.

5. ENTRETOISES

- 5.1 Arceaux de sécurité pleine largeur, pour habitacles à deux sièges.
- Deux entretoises longitudinales formées de tubes de dimensions au moins égales à celles de l'arceau de sécurité doivent être installées.
 - Une entretoise diagonale latérale doit être réalisée en tubes de dimensions égales à celles de l'arceau de sécurité et fixée à celui-ci afin d'en éviter la déformation latérale. En général, il suffit d'une entretoise latérale fixée d'un côté à l'extrémité inférieure de l'arceau, et de l'autre côté, au coin supérieur.

La solution suivante est permise. Dans le cas où l'installation d'une entretoise diagonale dans l'arceau principal n'est pas pratique, l'entretoise diagonale peut être montée allant de l'extrémité supérieure d'une entretoise longitudinale d'un côté à l'extrémité inférieure de l'entretoise longitudinale de l'autre côté.

- 5.2 Les arceaux de sécurité protégeant partiellement l'habitacle (un seul siège) doivent être renforcés, soit d'une entretoise longitudinale de dimensions minimales égales à celles des tubes de l'arceau principal, soit de deux entretoises longitudinales en acier doux ou allié dont les tubes ont des dimensions minimales de 1.0 po x 0.90 po (25,4 mm x 2,29 mm).
- 5.3 L'entretoise longitudinale doit être fixée aussi près que possible de la partie supérieure de l'arceau à un angle d'au moins 30 degrés par rapport à la verticale. Lorsqu'une seule entretoise est installée, celle-ci doit être fixée à la partie supérieure de l'arceau.

6. PLAQUES DE MONTAGE

- 6.1 Dans le cas des voitures dotées d'un châssis, l'arceau de sécurité et les entretoises doivent être fixées, si possible, au châssis, qu'elles soient soudées ou boulonnées, et doivent être d'une épaisseur de 4,76 mm.
- 6.2 Dans le cas des voitures monocoques ou des voitures dont le châssis ne permet pas le montage de l'arceau de sécurité, on doit utiliser des plaques de montage pour fixer l'armature au plancher (utiliser une surface de 129 cm carrés minimum). Il importe de se souvenir que les forces doivent être réparties sur la plus grande surface possible.
- 6.3 Les plaques de montage boulonnées à la structure doivent avoir une épaisseur minimale de 4,76 mm. Une contreplaque de dimensions égales doit lui faire face de l'autre côté et les plaques doivent être boulonnées ensemble avec un minimum de 3 boulons.
- 6.4 Les plaques de montage soudées à la structure doivent avoir une épaisseur minimale de 2,03 mm. Si la chose est possible, la plaque doit prendre appui sur une section verticale de la structure comme un montant de porte, par exemple.

7. ARCEAU DE SÉCURITÉ AMOVIBLE

- 7.1 Tout arceau de sécurité ou support doit être conçu avec soin et construit de façon à être aussi résistant que toute installation permanente. Si un tube se glisse à l'intérieur d'un autre, le jeu doit être juste suffisant pour pouvoir les démonter et les tubes doivent avoir un contact positif (en compression). Au moins deux boulons doivent être prévus en travers du joint. La section télescopique doit mesurer au moins huit pouces de longueur.

8. CAGE DE SÉCURITÉ

- 8.1 Il est recommandé d'installer une cage de sécurité, plutôt que seulement un arceau.
- 8.2 Se référer aux règlements de l'ASN Canada FIA pour la construction d'une cage de sécurité.

9. ARCEAUX DE SÉCURITÉ DE CONCEPTIONS DIFFÉRENTES

9.1 L'inspecteur technique peut accepter les arceaux et armatures de sécurité de matériel ou de conception différente des précédentes spécifications en autant que le concurrent puisse fournir un certificat prouvant que son installation répond aux données suivantes :

a) Les installations peuvent supporter simultanément des forces de trois natures :

1,5 g latéralement - 5,5 g longitudinalement - 7,5 g verticalement

L'application des forces en question doit alors être répartie sur toute la structure primaire. (N.B. : Calcul de la voiture dans ce cas : sa masse plus le conducteur à bord et le réservoir d'essence plein).

b) Le certificat de fabrication doit être accompagné d'un croquis ou d'une photo de l'arceau ou armature de sécurité.

c) Un ingénieur spécialisé, reconnu par la FAQ, doit signer le certificat.

9.2 Tous les certificats peuvent être soumis à l'approbation de l'inspecteur technique à chaque épreuve.

9.3 Procédure approuvant l'existence d'arceaux qui augmentent la hauteur des arceaux et armatures de sécurité n'ayant pas les 5 cm de hauteur exigés au-dessus du casque du pilote.

L'arceau principal d'origine doit être coupé au niveau du châssis et un nouvel arceau principal de taille égale ou un morceau de taille égale peut être ajouté. Un tube intérieur doit être utilisé pour rassembler toutes les différentes parties. Tous les entretoisements doivent être placés à 6 po minimum de la partie supérieure de l'arceau. Le tube intérieur doit être fixé par 3 boulons à la partie supérieure et 3 boulons à la partie inférieure.

ANNEXE 4

TROUSSE DE PREMIERS SOINS

ANNEXE 4

TROUSSE DE PREMIERS SOINS

- 1 manuel de secourisme de l'Ambulance Saint-Jean;
- 150 ml d'antiseptique en usage dans les centres hospitaliers;
- 24 épingles de sûreté;
- 24 pansements adhésifs enveloppés séparément;
- 6 bandages triangulaires;
- 4 rouleaux de bandage de gaze 50 mm;
- 4 rouleaux de bandage de gaze 100 mm;
- 4 paquets de ouate de 25 g chacun;
- 12 tampons ou compresses de gaze 75 mm X 75 mm;
- 4 tampons chirurgicaux pour pansements compressifs enveloppés séparément;
- 1 rouleau de diachylon de 12 mm de largeur;
- 1 rouleau de diachylon de 50 mm de largeur;
- éclisses de grandeurs assorties.