



Credit photo : Bruno Dorais

RÈGLEMENT SPORTIF 2019

À interpréter et à appliquer en conjonction avec le Règlement technique.

Cette réglementation régit toutes les compétitions de karting autorisées et sanctionnées par la Commission de karting du Québec / Auto Sport Québec (CKQ / ASQ).



Commission
de KARTING
du Québec



DÉVELOPPER
ENCADRER
PROMOUVOIR

*Ga nous
tient à* 

Auto Sport Québec est le représentant officiel au Québec de l'autorité sportive ASN Canada FIA, représentant canadien de la FÉDÉRATION INTERNATIONALE DE L'AUTOMOBILE, en matière de karting et de sport automobile.



Publié par la
**Commission de karting du Québec /
Auto Sport Québec**

9-4545, avenue Pierre-de Coubertin

Montréal (Québec) H1V 0B2

Téléphone : 514 252-3052

Courriel : info@lasq.ca

Site Web : www.lasq.ca

Ce Règlement s'applique dans toutes les compétitions de karting sanctionnées par Auto Sport Québec.

Toute demande concernant ce Règlement doit être faite à Auto Sport Québec. Le karting est un sport dangereux.

Cette réglementation cherche à assurer un standard de sécurité et d'organisation dans les compétitions.

Ces règlements visent à faciliter le déroulement des compétitions et à promouvoir la sécurité générale. Ils constituent un guide et en aucun cas ne protègent les participants, les spectateurs ou toute autre personne des dangers inhérents à la pratique de cette discipline sportive.

Aucune garantie expresse ou implicite de sécurité pour un usage particulier n'est prévue ou résulte de la publication ou du respect du présent Règlement.

On encourage les participants à inspecter les installations de course et à porter à l'attention de l'organisateur et des officiels tout ce qui peut mettre leur sécurité à risque. Si un participant n'est pas à l'aise dans ces installations, il devrait penser à se retirer de l'événement. Si le pilote est mineur, ses parents, ses gardiens ou ses tuteurs devraient faire cette inspection.

Tous les textes des sections règlement de sécurité et sportif de ce livre de règlements sont le copyright de la Commission de karting du Québec / Auto Sport Québec (CKQ / ASQ) et ne peuvent être reproduits sans permission écrite.

Les clubs affiliés à Auto Sport Québec peuvent adopter ces Règlements sportifs ainsi que les Règlements techniques publiés par la Commission de karting du Québec / Auto Sport Québec lors de leurs propres compétitions.

Sauf circonstances extraordinaires, la Commission de karting du Québec / Auto Sport Québec n'intervient pas dans l'organisation de compétitions de karting par ses clubs affiliés.

Dans le présent document, les termes pour désigner des personnes sont pris au sens générique et sont utilisés de façon non discriminatoire; ils ont à la fois la valeur d'un féminin et d'un masculin.

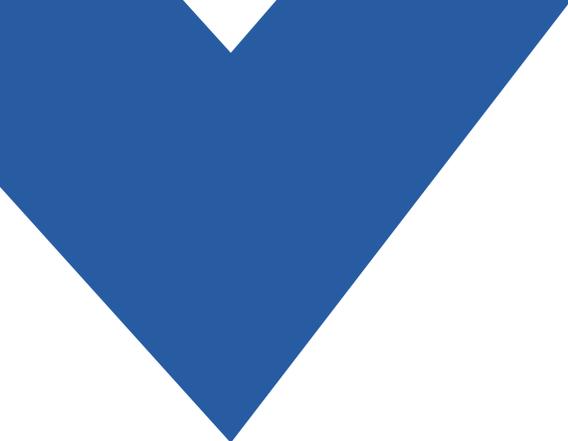


TABLE DES MATIÈRES

Prescriptions générales	4
Catégories de licences et classes	7
Équipement du participant	12
Conduite du participant	15
Organisation de compétitions	17
Classes nationales	18
Poids du kart	19
Inscription aux événements	20
Règlement d'événement	22
Gestion d'un événement	28
Conduite générale d'une course	33
Signalisation	37
Règlements des puits, paddocks et grille	38
Conduite des concurrents sur la piste	41
Incidents	43
Responsabilités des officiels	44
Violation de la réglementation	47
Pénalités	49
Protêts	52
Appel	56
Compétence d'Auto Sport Québec en cas de différend	59
Annexe 1 : Guide des pénalités	60
Annexe 2 : Signification des drapeaux	69
Annexe 3 : Casques admissibles	74

1.

PRESCRIPTIONS GÉNÉRALES

1.1 AUTORITÉ SPORTIVE

ASN Canada FIA est l'auteur du présent Règlement. Le document original était rédigé en anglais, il s'agit ici d'une traduction et adaptation.

La Commission de karting du Québec / Auto Sport Québec (CKQ / ASQ) est le représentant de l'autorité sportive ASN Canada FIA en matière de karting et :

- **Rendra toutes décisions relatives au présent Règlement;**
- **Déterminera l'éligibilité pour la participation aux compétitions;**
- **Déléguera les officiels;**
- **Émettra et retirera les licences;**
- **Appliquera les pénalités pour le non-respect du présent Règlement;**
- **Fera tout ce qu'il juge être dans le meilleur intérêt du sport du karting.**

Seule ASN Canada FIA peut accorder une sanction dans le but d'organiser une compétition ou une série au Canada. ASN Canada FIA peut accorder une sanction à un événement au Canada qui fait partie d'une série sanctionnée par l'ASN d'un autre pays ou son représentant.

ASN Canada FIA peut accorder une sanction à tout événement canadien tenu à l'extérieur du Canada et ASN Canada FIA régira ces compétitions de concert avec l'ASN du pays concerné, ou son représentant.

1.2 AUTORISATION POUR UNE COMPÉTITION OU SÉRIE

Pour recevoir l'autorisation de promouvoir une compétition du Championnat du Québec de karting ou de toutes autres courses régionales, un promoteur ou un organisateur doit en faire la demande par écrit à la Commission de karting du Québec / Auto Sport Québec documentant en détail tous les services administratifs et techniques, et les détails financiers de la compétition proposée, pouvoir démontrer la responsabilité financière globale, répondre à toutes exigences spéciales proposées pour l'admissibilité et la conduite du pilote et être prêt à conclure un accord formel avec la Commission de karting du Québec / Auto Sport Québec.

La Commission de karting du Québec / Auto Sport Québec se réserve le droit de refuser la sanction à une compétition ou à une série sans avoir à se justifier.

1.3 RÈGLEMENTS DE COMPÉTITION

La Commission de karting du Québec / Auto Sport Québec se réserve le droit de modifier le présent Règlement à tout moment. Les bulletins de CKQ / ASQ font partie du présent Règlement.

Chaque club ou série devrait rédiger ses propres Règlements ainsi qu'un Règlement particulier de l'événement. Ces règlements ne doivent pas contredire le présent Règlement sans l'approbation préalable de la Commission de karting du Québec / Auto Sport Québec.

1.4 CONNAISSANCE DU PRÉSENT RÈGLEMENT

Toute personne, organisme, groupe de personnes, etc. qui désire promouvoir, organiser ou participer à une compétition ou à un événement, par l'application d'un accord, d'une sanction, d'un permis ou d'une licence de quelque nature que ce soit, émis par Auto Sport Québec reconnaît :

- **Avoir pris connaissance du présent Règlement;**
- **S'être soumis sans réserve aux conséquences résultant de l'application de ces règlements;**
- **Avoir renoncé, sous peine de disqualification, à recourir à un arbitre ou tribunal judiciaire qui n'est pas prévu dans le présent Règlement;**
- **avoir convenu de renoncer à poursuivre tout organisme, commanditaires et leurs représentants, la piste de course et ses propriétaires, les organisateurs de courses et leurs officiels ou représentants, la Commission de karting du Québec / Auto Sport Québec et ses dirigeants, administrateurs, officiels et adjoints, ASN Canada FIA et ses administrateurs, dirigeants, officiels**

et adjoints, agents et membres associés, de quelque responsabilité envers toute personne, organisme ou groupe de personnes, relativement à toute rencontre, compétition, ou événement tenu en vertu de ces règlements, quelle qu'en soit la cause réelle ou présumée, nonobstant le fait que cette rencontre, compétition ou événement ait pu être occasionné par la négligence des dites organisations, leurs agents, officiels, travailleurs ou représentants.

Dans le cas où les concurrents et les pilotes ont convenu de renoncer à poursuivre chacun des autres compétiteurs incluant leurs équipiers et agents, de toute responsabilité quelle qu'elle soit, y compris la responsabilité directe de ces participants et pilotes relative au pilotage d'un kart ou de tout autre agissement, omission, ou événement au cours d'une compétition ou d'un essai officiel.

** Avoir convenu, tel qu'énoncé dans le présent Règlement, avec toutes les personnes et organismes mentionnés dans ce Règlement, que chacune de ces personnes ou organismes ait droit aux bénéfices de tels accords.*

1.5 RECONNAISSANCE DE CES RÈGLEMENTS

Chaque concurrent, pilote, officiel, promoteur, organisateur ou tout autre participant à un événement sanctionné par la Commission de karting du Québec / Auto Sport Québec, et toute personne qui se voit délivrer un permis CKQ / ASQ, convient, sans réserve, d'agir en conformité avec le présent Règlement.

En cas de désaccord ou de litige concernant la signification ou l'application du présent Règlement, l'interprétation et l'application par les responsables de la Commission de karting du Québec / Auto Sport Québec présents lors d'un événement prévaudra.

Afin de promouvoir le sport du karting et de parvenir à une conclusion rapide des résultats d'une compétition, tous les membres de la Commission de karting du Québec / Auto Sport Québec et les détenteurs de licence conviennent expressément que les décisions par les officiels CKQ / ASQ concernant l'interprétation et l'application de ces règlements ne feront pas l'objet de contestations.

Les membres CKQ / ASQ et les détenteurs de licence conviennent qu'ils n'instigueront ni ne maintiendront des contestations de toute nature contre CKQ / ASQ ou toute personne agissant au nom CKQ / ASQ, ayant pour but de renverser, modifier ou obtenir l'allègement de telles décisions. Si un détenteur d'une licence initie ou maintient un litige en violation de cet accord, le détenteur de la licence s'engage à rembourser à CKQ / ASQ les coûts de tels litiges, y compris les honoraires juridiques.

1.6 PRIORITÉ DE LA RÉGLEMENTATION

L'ordre de priorité de la réglementation est la suivante :

1. Le présent Règlement.
2. Les bulletins de ASN Canada FIA.
3. Les bulletins de la Commission de Karting du Québec / Auto Sport Québec .
4. Le Règlement du club et/ou de la série et/ou de tout détenteur d'un permis d'événement.
5. Les bulletins du club et/ou de la série et/ou de tout détenteur d'un permis d'événement.
6. Le Règlement particulier de l'événement.
7. Les bulletins de l'événement.
8. Les instructions des officiels.

1.7 BULLETINS CKQ / ASQ

Les bulletins sportifs et les bulletins techniques de CKQ / ASQ entrent en vigueur à la date de publication. Les bulletins publiés sur le site de CKQ / ASQ (www.lasq.ca) constituent l'avis officiel communiqué à tous les participants, les clubs et les organisations affiliées.

1.8 IMAGES DE TÉLÉVISION

CKQ / ASQ est titulaire de tous les droits d'utilisation d'images de télévision à tous les événements du Championnat du Québec de karting. Les promoteurs et les organisateurs doivent coopérer pour mettre à la disposition CKQ / ASQ toutes photographies, films ou bandes vidéo, et vidéos numériques d'une compétition sportive à des fins administratives pour CKQ / ASQ.

1.9 L'UTILISATION DE DRONES OU D'AÉRONEFS SANS PILOTE

Se référer au site de Transport Canada à l'égard de l'utilisation de drones ou aéronefs sans pilote : <http://www.tc.gc.ca/fr/services/aviation/securite-drones/nouvelles-regles-drones.html>

L'utilisation d'aéronefs sans pilote, communément appelé drone, pour tout usage est prohibée sauf si l'opérateur détient une licence commerciale et un certificat d'opérations aériennes spécialisées, ainsi qu'un certificat d'assurance valable d'au moins 100 000 \$. Le certificat d'opérations et le certificat d'assurance valable doivent être présentés au propriétaire de la piste, à l'organisateur et aux officiels. Il faut faire voler le drone selon le règlement de Transport Canada. Ne pas présenter ces documents peut empêcher le drone de voler. Le propriétaire de la piste peut interdire complètement l'usage de drones.

2.

CATÉGORIES DE LICENCES ET CLASSES

2.1 LICENCES RÉGIONALES ET ÂGE REQUIS

a) Un pilote doit pouvoir montrer une preuve d'âge à tout moment et doit le faire si un officiel le lui demande.

b) **Âge minimum requis** : L'âge minimum requis, pour toutes les classes, doit être atteint dans l'année en cours. Par exemple, si un pilote de 7 ans demande une licence de grade C ou D, il devra célébrer son huitième anniversaire au cours de l'année où il en fait la demande.

c) **Âge maximum requis** : Un pilote Briggs & Stratton qui atteint l'âge maximum de son grade dans l'année en cours, peut terminer l'année dans ce grade. Les pilotes Rotax et Rok Junior doivent célébrer leur

seizième anniversaire après le 31 décembre de l'année en cours pour pouvoir participer aux Grandes Finales.

d) **Classes** : Un pilote peut compétitionner dans n'importe quelle classe qui accepte la licence qu'il détient. Par exemple, un pilote avec une licence B peut courir dans n'importe quelle classe qui accepte une licence B. Lorsqu'un pilote passe à une classe supérieure, par exemple de D à C ou de C à B ou de B à A, il ne pourra pas retourner dans une classe inférieure, exception faite des pilotes Briggs & Stratton Cadet et Rok Mini qui peuvent compétitionner avec une licence C ou D dans ces deux classes, sans pénalité.

2.2 BRIGGS & STRATTON

LICENCE	CLASSE
D	Cadet - 8 à 11 ans
C	Junior Lite - 11 à 14 ans
B	Junior - 12 à 15 ans
A	Senior et Masters <ul style="list-style-type: none">• Senior, 15^e anniversaire dans l'année en cours• Masters, 30^e anniversaire dans l'année en cours ou 200 lb et plus

2.3 LIMITES D'ÂGE POUR SE QUALIFIER POUR LE ROK CUP TROPHY

telles qu'indiquées dans le Règlement du Rok Cup Trophy

LICENCE	CLASSE
C	Mini - 9 à 13 ans (ou jusqu'à l'anniversaire de 14 ans)
B	Junior - 11 à 15 ans (ou jusqu'à l'anniversaire de 16 ans)
A	Senior - À partir de 14 ans (ou de 13 ans si le 14 ^e anniversaire a lieu dans l'année en cours)
A	Masters - À partir de 14 ans (ou de 13 ans si le 14 ^e anniversaire a lieu dans l'année en cours) si le poids du pilote avec son casque et sa combinaison fait 85 kg ou plus À partir de 32 ans (ou de 31 ans si le 32 ^e anniversaire a lieu dans l'année en cours)
A	À vitesses - À partir de 15 ans (ou de 14 ans si le 15 ^e anniversaire a lieu dans l'année en cours)

2.4 LIMITES D'ÂGE POUR SE QUALIFIER POUR LE RMCGF

telles qu'indiquées dans le Règlement Rotax Max

LICENCE	CLASSE
D	Micro - de 8 à 11 ans (né entre 2007 et 2010*)
C	Mini - de 10 à 13 ans (né entre 2005 et 2008*)
B	Junior - de 12 à 15 ans (né entre 2003 et 2006*)
A	Max - de 14 à 99 ans (né en 2004 ou avant)
A	Max Masters - de 32 à 99 ans (né en 1986 ou avant)
A	DD2 - de 15 à 99 ans (né en 2003 ou avant)
A	DD2 Masters - de 32 à 99 ans (né en 1986 ou avant)

* Les limites d'âge pour les classes MICRO, MINI et JUNIOR peuvent changer selon le règlement de l'ASN nationale du pays qui présente les Grandes Finales.

Les classes MICRO, MINI et JUNIOR sont courues comme un événement national avec des participants internationaux lors du RMCGF 2019. Voir le Règlement particulier pour plus d'informations.

Exemple : Pour participer dans la classe JUNIOR, le pilote doit célébrer son 12^e anniversaire au cours de l'année, ou son 16^e anniversaire au cours de l'année suivante.

Compétiteurs n'ayant pas l'âge de la majorité dans leur province

Ces compétiteurs doivent présenter un formulaire annuel de consentement des parents ou des tuteurs entièrement remplis, avec leur demande de licence.

Carte de membre et licence

C'est la responsabilité du pilote de présenter sa carte de membre d'un club et sa licence valide lors de l'inscription à tout événement.

Information valide

La falsification de l'âge ou de toute information nécessaire sur le formulaire de demande d'adhésion ou de demande de licence, invalidera cette demande.

Pilotes étrangers

Dans toutes les classes, les pilotes étrangers doivent détenir une licence nationale de karting de leur pays de résidence, ainsi qu'une lettre de permission/visa émise par leur ASN. C'est la responsabilité du pilote de faire la preuve de son expérience de course avant de pouvoir compétitionner dans des événements sanctionnés par ASN Canada FIA.

Course à l'étranger

Les pilotes qualifiés qui souhaitent compétitionner en dehors du Canada, peuvent le faire s'ils ont une lettre d'autorisation d'ASN Canada FIA, ou leur formulaire d'inscription international approuvé par ASN Canada FIA. Une lettre d'autorisation pour des événements nationaux et internationaux peut être obtenue sur demande à ASN Canada FIA, moyennant débours.

Détails d'une licence de compétition de pilote

Chaque licence doit afficher les informations suivantes :

- Licence régionale ou de club;
- Numéro de licence;



- Détenteur de la licence;
- Grade de la licence;
- Date d'émission;
- Date d'expiration (toutes les licences expirent le 31 décembre de l'année où elles ont été émises).

2.5 LICENCES DE PILOTES POUR DES COMPÉTITIONS NATIONALES ET INTERNATIONALES

Les demandes de licences de karting pour des compétitions nationales et internationales doivent être faites à ASN Canada FIA. Les formulaires de demande sont disponibles à www.asncanada.com.

2.6 QUALIFICATIONS DE PILOTE

Un pilote peut compétitionner dans n'importe quelle classe qui accepte la licence qu'il détient. Par exemple, un pilote avec une licence B peut courir dans n'importe quelle classe qui accepte une licence B. Lorsqu'un pilote passe à une classe supérieure, par exemple de D à C, de C à B ou de B à A, il ne pourra pas retourner dans une classe inférieure.

2.7 DÉROGATION

Toute exemption aux règles qui régissent une licence de pilote, basée sur l'âge ou la condition physique, est interdite.

2.8 NOM D'EMPRUNT

Aucun participant, pilote ou membre d'équipage ne peut participer à la compétition ou signer la décharge et exonération sous un nom d'emprunt ou fictif, sauf s'il a été préalablement autorisé par écrit par ASN Canada FIA. L'utilisation du nom d'emprunt ou fictif ne dégage pas l'individu de toutes obligations, responsabilités ou pénalités en vertu de ces règlements ou de ceux de la série ou d'un événement.

Pilotes provenant d'autres ASN ou d'autres organisations de karting non affiliées à une ASN

Le pilote doit présenter une lettre de permission de son ASN et détenir une licence valide. C'est la responsabilité du pilote de faire la preuve de son expérience de course avant de pouvoir compétitionner dans des événements sanctionnés par ASN Canada FIA.

2.9 EXIGENCES MÉDICALES POUR L'OBTENTION DE LA LICENCE DE COMPÉTITION

Auto Sport Québec se réserve le droit de demander à tout moment à un pilote, un examen médical fait par un médecin. Ces examens sont à la charge du pilote.

Les pilotes ne doivent participer à aucune compétition sauf s'ils répondent et continuent de répondre aux exigences médicales de la licence.

Pour les demandeurs âgés de moins de 50 ans

Au moment de la demande de licence, les pilotes doivent soumettre une déclaration médicale volontaire remplie et signée. Si le demandeur est âgé de moins de 18 ans, le formulaire doit être signé par un parent ou tuteur. Le formulaire est disponible à www.lasq.ca

Pour les demandeurs âgés de 50 ans et plus

Tous les demandeurs de licence de 50 ans et plus sont tenus de passer l'examen médical exécuté par un médecin aux deux ans. Le formulaire est disponible à www.lasq.ca

2.10 EXIGENCES MÉDICALES POUR TOUS LES DÉTENTEURS D'UNE LICENCE ET LORS D'UN RETOUR À LA COMPÉTITION APRÈS UN ACCIDENT

Tout détenteur de licence qui souffre de blessures ou de maladie, à tout moment, pouvant compromettre ou nuire de quelque façon à la capacité du licencié de conduire un kart dans les épreuves de vitesse, doit déclarer ces blessures ou cette maladie immédiatement à Auto Sport Québec, et devra être ré-approuvé par un médecin avant de compétitionner à nouveau.

Après tout accident lors d'une compétition, il est obligatoire pour tout pilote impliqué de se présenter au personnel médical de l'événement et de se soumettre à tout examen jugé nécessaire afin de déterminer son aptitude à reprendre la compétition.

Tout pilote qui refuse de se soumettre à cet examen médical sera exclu de la compétition sans pouvoir recourir à un protêt ou à un appel.

Une décision prise par le personnel médical des événements concernant l'aptitude du pilote à compétitionner est définitive et non sujette à appel ou contestation.

On peut demander à l'émetteur de la licence de compétition de faire passer un examen médical à un pilote avant qu'il revienne à la compétition.

2.11 DEMANDE DE LICENCE INTERNATIONALE

Les candidats pour tous les grades de licence internationale sont tenus de passer l'examen médical annuel. Les demandeurs de licence internationale de 45 ans et plus doivent lors de la première demande, se soumettre à un électrocardiogramme lié au stress, puis tous les 2 ans par la suite.

2.12 ÂGE DE LA MAJORITÉ PAR PROVINCE AU CANADA

Alberta	18	Nouvelle-Écosse	19
Colombie britannique	19	Ontario	18
Île du Prince-Édouard	18	Québec	18
Manitoba	18	Saskatchewan	18
Nouveau-Brunswick	19	Terre-Neuve et Labrador	19

3.

ÉQUIPEMENT DU PARTICIPANT

3.1 ÉQUIPEMENT INDIVIDUEL

En tout temps lorsqu'il est en piste, le pilote doit porter tout l'équipement de protection individuel requis, tel que défini dans ce Règlement.

3.2 CASQUES ADMISSIBLES

Une liste de casques acceptables est disponible dans l'Annexe 3 de ce Règlement.

3.3 UTILISATION APPROPRIÉE DU CASQUE

La taille du casque doit convenir au pilote selon les spécifications du fabricant. Voir l'Annexe 3 pour le guide des grandeurs. En tout temps en piste le casque doit être attaché et la visière abaissée. Un casque endommagé peut être refusé n'importe quand.

Modifications

Aucune modification ne peut être apportée au casque, sauf pour se conformer à des directives approuvées par le fabricant et une des organisations des normes approuvées par la FIA, qui a certifié le modèle en question. Toute autre modification rendra

le casque inacceptable pour les besoins du présent article. Tout ajout au casque, qu'il soit aérodynamique ou autre, est interdit s'il n'a pas été homologué et approuvé pour le casque en question.

HANS

(Système de retenue de la tête) Ce type d'équipement est interdit en karting.

Poids du casque

Le poids du casque peut être vérifié n'importe quand durant un événement et ne doit pas dépasser 1 800 g.

Décoration

La peinture peut réagir avec les matières de la coquille du casque et affecter sa capacité de protection. Donc, quand un fabricant publie des directives ou des restrictions pour la peinture ou la décoration de ses casques, celles-ci doivent être suivies en utilisant uniquement le type de peinture spécifié (acrylique séchant à l'air, laques polyuréthanes ou autres) et préférablement appliquée par un peintre ayant reçu l'approbation du fabricant. Ceci est particulièrement important pour les coquilles moulées par injection qui ne sont généralement pas adaptées à la peinture. La coquille peinte devra être efficacement protégée pour empêcher que la peinture pénètre à l'intérieur, ce qui peut affecter la performance du rembourrage du casque.

La peinture qui doit sécher à la chaleur ne doit pas être utilisée et tout le processus ne doit pas dépasser la température maximale approuvée par le fabricant. Les instructions du fabricant doivent également être consultées pour l'utilisation d'autocollants et de décalques.

3.4 MINERVE (PROTÈGE-COU)

L'utilisation d'une minerve est optionnelle. CKQ / ASQ se réserve le droit d'interdire l'utilisation de tout accessoire qui, à son avis, pourrait affecter de façon négative la sécurité du participant.



3.5 PROTÈGE-CÔTES

Le port d'un protège-côtes conçu pour la pratique du karting est obligatoire. Il doit être ajusté correctement et rester en place lorsque le pilote est en piste.



3.6 COMBINAISON ET ACCESSOIRES

Le pilote doit porter :

- Une combinaison de course conçue pour le karting dans tous les événements. On recommande la combinaison CIK-FIA niveau 2. Les combinaisons homologuées sont valides pendant cinq (5) ans après leur date d'homologation et de fabrication. Elles doivent couvrir tout le corps y compris les bras et les jambes;
- Des souliers résistant à l'abrasion;
- Des gants résistant à l'abrasion sans perforation et couvrant complètement les deux mains.

La combinaison en cuir, conforme à la norme définie par la Fédération internationale de moto, est permise.

3.7 PROTECTION DES CHEVEUX LONGS

Si les cheveux dépassent de façon appréciable le bas du casque et présentent selon les officiels un risque pour la sécurité du pilote, il est obligatoire pour ce pilote de porter une balaclava (cagoule) qui empêchera les cheveux de dépasser.

3.8 VÊTEMENTS AMPLES

Aucun vêtement ample, bandana, kangourou, ceinture lâche, n'est permis.

3.9 INSPECTION AVANT COURSE DE L'ÉQUIPEMENT PERSONNEL

Tout l'équipement individuel du pilote doit être en bonne condition et peut être soumis à une inspection pré-course avant toute sortie en piste de tout événement durant tout l'événement.

3.10 ÉQUIPEMENT POUR COURSE DE PLUIE

Les compétiteurs peuvent utiliser une visière de type spinner attaché à leur casque en plus de tout l'équipement de sécurité normalement requis. Lorsque cet accessoire est utilisé, et s'il fait partie des accessoires offerts par le fabricant du casque en question, le visage du pilote doit être complètement protégé par la visière. Complètement protégé signifie qu'aucun débris projeté dans l'air ne peut y pénétrer.

4.

CONDUITE DU PARTICIPANT

4.1 LE PILOTE EST RESPONSABLE

Le pilote est toujours responsable de la conduite de ses mécaniciens, parents, tuteurs ou membres de son équipe. Quand un pilote est mineur, ses mécaniciens, parents ou tuteurs et autres membres de son équipe sont responsables en tout temps.

Une violation de ces Règlements par un membre participant, pilote, mécanicien, un parent/tuteur ou une équipe peut être directement imputable au pilote et le résultat des sanctions pourrait éventuellement affecter les résultats de la compétition.

4.2 CODE DE CONDUITE DU PARTICIPANT

- a) Tous les participants doivent respecter les règlements, ainsi que les officiels de la course et leurs décisions.
- b) Tous les participants doivent respecter les droits, la dignité et la valeur des autres participants, quel que soit leur genre, leur talent leur apparence physique, leur culture ou leur religion.



Traitez les gens comme vous voulez être traité. Parlez aux gens comme vous voulez qu'on vous parle. Le respect se gagne, il n'est jamais acquis. »

- c) Tous les participants doivent se responsabiliser et assumer leurs gestes en tout temps.
- d) Tous les participants doivent s'assurer que leur équipement est sécuritaire et en condition de course avant de s'entraîner, de tester et de courir. Conformément au Règlement, le pilote ne peut utiliser que des équipements approuvés pour la course (casque, combinaison, gants, souliers).

e) C'est la responsabilité du pilote de déterminer et de comprendre son niveau de compétence par rapport aux autres pilotes, et d'assumer les risques associés à la pratique, aux essais et à la course. Il est à noter qu'il faut un minimum de compétence. C'est la responsabilité du pilote, avant de participer à des pratiques, des essais ou des courses, de déclarer toute condition ou traitement médical qui pourrait être important en cas d'urgence.

f) Tous les participants doivent faire preuve de courtoisie et de politesse envers les autres pilotes et participants lors de pratiques, d'essais et de course. Tout conflit et problème qui survient dans le cadre d'un événement doit être traité de façon respectueuse avec la bonne personne (officiel) à cet événement.

g) La sécurité des enfants dans ce sport est prioritaire. Nous devons promouvoir et encourager la connaissance du code de conduite qui traite des enfants. Les participants sont responsables d'assurer la sécurité des enfants lors de pratiques, d'essais et de course.

h) Lorsqu'il prend part à un événement, c'est la responsabilité du pilote de prendre le temps de lire et de bien comprendre le règlement, le Règlement particulier et les conditions de course de l'événement avant le départ, de façon à éliminer des retards non nécessaires au début de l'événement. Les demandes de clarifications de règlement, de Règlement particulier et des conditions de course doivent être faites durant la réunion des pilotes tenue avant chaque événement.

i) Tous les participants doivent respecter l'environnement et les résidents des alentours. Il faut agir de façon responsable pour réduire le bruit et conserver les lieux aussi propres et non pollués que possible.

j) Tous les participants doivent respecter le fait que les drogues et l'alcool sont strictement interdits lors de pratiques, d'essais et de course. Il s'agit d'un délit et ce ne sera pas toléré. Les contrevenants seront exclus de l'événement et feront l'objet d'autres mesures disciplinaires.

k) Tout commentaire abusif sur les réseaux sociaux (Facebook, Twitter, etc.) entre équipes, pilotes, officiels, organisateurs ou toute autre personne associée aux événements CKQ / ASQ pourrait faire l'objet de mesures disciplinaires.

5.

ORGANISATION DE COMPÉTITIONS

5.1 SERVICES MÉDICAUX

Durant toutes les courses, un minimum d'un véhicule d'intervention avec des intervenants qualifiés doivent être en place avant les essais officiels. Dans le cas où le véhicule d'intervention est appelé à répondre à une urgence lors d'un événement, l'épreuve sera suspendue jusqu'à ce que la situation soit rétablie. L'équipe médicale d'urgence retenue doit détenir une licence de la province de Québec.

5.2 ASSURANCE OBLIGATOIRE

L'information sur l'assurance est disponible à : www.asncanada.com.

L'assurance responsabilité d'un club

ASN Canada FIA exige que tous les clubs de kart affiliés possèdent une responsabilité civile qui couvre les réunions de club, les banquets, toute activité non-course du club et tous les événements de course.

L'assurance vitesse ou événement

Cette assurance est obligatoire pour les épreuves de course, qu'il s'agisse de pratiques, d'essais ou de course.

Circuits temporaires

Les demandes de couverture d'assurance pour les événements organisés sur des circuits temporaires doivent être reçues par ASN Canada FIA au moins 90 jours avant l'événement.

6.

CLASSES NATIONALES

ROK ET ROTAX	LICENCE	NUMÉROS DE KART
Mini	C	102 à 199
Junior	B	202 à 299
Senior	A	302 à 399
ROK Masters	A	402 à 499
ROK shifter et Shifter Masters	A	502 à 599
ROTAX DD2 et DD2 Masters		602 à 699

BRIGGS & STRATTON		
Cadet	D	2 à 99
Junior Lite	C	102 à 199
Junior	B	202 à 299
Senior	A	302 à 399
Masters	A	402 à 499

7.

POIDS DU KART

Le kart doit être pesé en condition de course, en conformité avec tous les règlements techniques, y compris tous les liquides, le pilote et tout son équipement de protection personnelle.

Voir les règlements des séries et le Règlement particulier pour connaître le poids exact de chaque classe.

Dans un événement, le poids des karts doit se lire en livres ou en kilogrammes, mais pas les deux.

8.

INSCRIPTION AUX ÉVÉNEMENTS

8.1 INSCRIPTION

Lors d'un événement, les pilotes ne peuvent utiliser la piste sans qu'ils soient officiellement inscrits dans la classe appropriée. Les pilotes substitués ou les pilotes d'essais sont interdits. Il ne peut y avoir qu'une seule inscription par classe par pilote dans tout événement. Des préinscriptions peuvent être requises pour des classes optionnelles.

8.2 RENONCIATION D'ASSURANCES

La police d'assurance d'ASN Canada FIA exige que les renonciations dans la forme indiquée par ASN soient signées par toutes les personnes qui participent à un événement ou qui sont autorisées à pénétrer dans les zones normalement interdites au public ou aux spectateurs payants.

Seuls les formulaires de renonciation imprimés d'ASN ou spécifiés par un assureur autre sont autorisés. Les photocopies ne sont pas acceptables. Les formulaires de renonciation signés doivent être conservés en lieu sûr par l'organisateur pour une période d'au moins deux (2) ans et devront être mis à la disposition CKQ / ASQ ou d'ASN Canada FIA sur demande. Les renonciations peuvent être conservées en format PDF.

8.3 CHÈQUE REFUSÉ

Si un chèque ou une carte de crédit présenté pour le paiement des frais d'inscription n'est pas honoré par la banque ou l'émetteur de la carte de crédit ou si le paiement est retenu pour quelque raison que ce soit, une pénalité de 200 \$ sera appliquée. Les privilèges relatifs à la compétition seront suspendus jusqu'au paiement de la somme due pour l'inscription et la pénalité.

8.4 FORMULAIRE D'INSCRIPTION

Les formulaires d'inscription doivent contenir les éléments suivants :

- L'espace pour le nom, prénom et adresse du pilote, le nom complet du mécanicien, le nom, prénom du parent ou du tuteur, avec les numéros de téléphone d'une personne pouvant être avisée en cas d'urgence;
- Un espace pour la signature du pilote;
- La déclaration suivante : « En signant ce formulaire, le pilote confirme qu'il a lu, accepté et compris les règlements d'Auto Sport Québec et les règlements particuliers applicables de la série et de l'événement »;
- La déclaration suivante : « Si le pilote est mineur, ce formulaire doit être contresigné par le parent ou le tuteur légal ».

8.5 FALSIFICATION DE L'INSCRIPTION

Une inscription contenant une déclaration fausse ou erronée sera considérée comme nulle et non avenue. Le participant peut être considéré en violation du présent Règlement et les frais d'inscription seront confisqués.

9.

RÈGLEMENT D'ÉVÉNEMENT

9.1 CONTENU DU RÈGLEMENT PARTICULIER

Chaque club ou série doit rédiger son propre règlement de club et Règlement particulier d'évènement. Ces règlements ne doivent pas être en conflit avec le présent Règlement.

Le Règlement particulier ne peut être changé après le début d'un événement qu'avec l'approbation du commissaire sportif.

Le Règlement particulier d'un événement doit contenir au moins :

- **L'ÉVÉNEMENT** : le nom, le lieu et les dates de la compétition proposée. La description complète de la compétition proposée. Une mention que l'évènement est sanctionné par CKQ / ASQ et doit inclure le logo CKQ / ASQ et d'ASN Canada FIA;
- **L'ORGANISATEUR DE L'ÉVÉNEMENT** : le nom, l'adresse et le numéro de téléphone des promoteurs et organisateurs;
- **La PISTE DE COURSE** : la longueur, le nombre de virages et le sens (horaire ou antihoraire) de la course;
- **Les OFFICIELS DE L'ÉVÉNEMENT** : les responsabilités et les noms des officiels de l'évènement;
- **Les RÈGLEMENTS** : les règlements en vigueur et l'ordre de priorité de la réglementation;
- **L'ADMISSIBILITÉ** : les conditions d'admissibilité du pilote et les exigences de la licence;
- **Les CLASSES** : la liste de toutes les catégories de karts en indiquant tous les règlements techniques supplémentaires et conditions d'admissibilité du pilote ou licences obligatoires;
- **Les POINTS DE CHAMPIONNAT ET RÉCOMPENSES** : la méthode de distribution des points au championnat et des récompenses de l'évènement;

- **Les FRAIS D'INSCRIPTION** : les dates d'ouverture et de fermeture des inscriptions, la façon et l'endroit où l'inscription aura lieu, la pénalité pour une inscription tardive, ainsi que les conditions dans lesquelles une inscription peut être refusée, le montant des frais d'inscription, le laissez-passer fourni et le coût des laissez-passer supplémentaires aux participants;
- **L'INSCRIPTION** : les heures et les dates fixées pour l'inscription à la piste;
- **L'INSPECTION TECHNIQUE** : la méthode d'inspection technique utilisée;
- **Les PROCÉDURES DE QUALIFICATIONS** : la méthode de chronométrage utilisée et la façon dont la grille de départ sera déterminée;
- **Les AVIS OFFICIELS** : l'emplacement du tableau d'affichage officiel;
- **Le POSTE D'ESSENCE DÉSIGNÉ** : l'emplacement du poste d'essence et le type ou grade de carburant nécessaire pour chaque classe;
- **LES RÈGLEMENTS QUI S'APPLIQUERONT ET QUI DOIVENT ÊTRE PRÉCISÉS DANS LE RÈGLEMENT PARTICULIER** :
 - *Le signal de départ utilisé (drapeau vert déployé ou feux rouges éteints);*
 - *Si le drapeau bleu avec croix rouge sera utilisé;*
 - *Si un Hot Pit sera utilisé.*
- **L'HORAIRE OFFICIEL** : les dates et heures des activités, notamment l'inscription, l'inspection technique, la réunion des pilotes, les essais libres, la qualification et les courses;
- **Tous les autres règlements** qui ne sont pas dans la réglementation CKQ / ASQ, d'ASN Canada FIA ou des Bulletins d'ASN, du club ou d'une série, qui seront en vigueur lors de l'événement.

9.2 PRATIQUE NON AUTORISÉE

Lors d'une compétition, l'organisateur doit interdire à tout pilote ou kart inscrit d'accéder à la piste de course en dehors des sessions prévues pour la compétition. La seule exception est pour des raisons de sécurité et ce, uniquement avec l'approbation du commissaire ou du directeur de course.

9.3 NOMBRE DE KARTS SUR LA PISTE DE COURSE

Le Règlement particulier doit spécifier le nombre maximum de karts autorisés à rouler en même temps sur la piste pendant les séances en piste.

Les karts peuvent être divisés en groupes de taille approximativement égale pour les essais, les qualifications et les courses, tel que spécifié dans le Règlement particulier ou à la discrétion du commissaire ou du directeur de course.

9.4 CLASSES JUMELÉES

Au besoin, le commissaire sportif et le directeur de course peuvent jumeler les participants en groupes.

9.5 ÉQUIPEMENT DU PRÉPOSÉ AU DÉPART

Le préposé au départ doit se tenir en bordure de piste derrière une barrière de protection.

Le matériel suivant doit être à la disposition du préposé au départ :

- Un système de communications vocales avec le directeur de course et les signaleurs;
- Un ensemble complet de drapeaux de signalisation conformément à ce Règlement (Annexe 2);
- Un grand panneau de signalisation de type *flip* pour afficher les numéros à trois chiffres d'un kart de concert avec des drapeaux spécifiques;
- Si nécessaire, un ensemble de feux de départ pour les courses avec départ arrêté, installé conformément à ce Règlement.

9.6 DRAPEAUX ET SIGNALISATION

Seuls les drapeaux spécifiés dans le présent Règlement doivent être utilisés lors des compétitions. D'autres drapeaux qui peuvent habituellement être utilisés localement ne doivent pas être utilisés lors des compétitions CKQ / ASQ.

Le préposé au départ peut, par courtoisie, présenter au meneur de la course un panneau DERNIER TOUR indiquant que le pilote a commencé le dernier tour et ce panneau devra être montré à chacun des karts suivants pendant ce tour.

9.7 CHRONOMÉTRAGE ET COMPILATION DES RÉSULTATS

Pour toutes les courses, les compilations de chronos et de positions doivent commencer à la fin du deuxième tour de chauffe, même si le signal de DÉPART n'a pas encore été donné par le préposé au départ.

L'organisateur de l'événement est responsable de l'exactitude des chronos et des résultats de l'événement, et de la publication de ces données en temps opportun. Au minimum, l'organisateur doit fournir aux officiels de course les renseignements suivants :

- Les résultats de chaque essai chronométré, manche de qualification, pré-finale ou finale doivent être vérifiés, signés et horodatés par le chef chronométrateur, puis vérifiés et signés par le commissaire en chef avant leur affichage au tableau d'affichage officiel;
- Le commissaire doit inclure et noter toutes les pénalités sur les résultats officiels.

9.8 LONGUEUR DE LA COURSE

La durée recommandée pour les courses d'événements régionaux ou nationaux est indiquée ci-dessous. Les courses pour les cadets ou les classes junior devraient se dérouler sur une distance plus courte lorsque ceux-ci sont majoritairement âgés de 11 ans ou moins.

Manches qualificatives (s'il y en a) :	De 8 à 15 km	Environ 10 minutes
Pré-finale :	De 10 à 15 km	Environ 15 minutes
Finale :	De 20 à 30 km	Environ 20 minutes

La longueur prévue des courses ne peut être modifiée que par le commissaire.

9.9 VAINQUEUR DE LA COURSE

Le déploiement du drapeau à damier marque la fin de la course.

Le vainqueur sera le pilote qui parcourt la distance prévue d'une course dans le moins de temps, ou la plus grande distance à l'intérieur du temps prévu pour la course, et qui, à ce point, reçoit le drapeau à damier. Normalement le drapeau à damier devra d'abord être présenté au gagnant qui a complété la distance ou le temps prévu de la course, puis aux autres finissants lorsqu'ils croisent la ligne d'arrivée.

Si le drapeau à damier est déployé avant que la distance ou le temps prévu ne soit complété, le nombre officiel de tours ou de temps sera le moment où le drapeau à damier a été déployé. Si le drapeau à damier est déployé après que la distance ou le temps prévu est complété, la course sera considérée s'être terminée dans des circonstances normales, au moment où la course aurait dû se terminer.

9.10 EX-ÆQUO (ÉGALITÉ)

Lorsque l'on utilise un système de chronométrage par transpondeur, et que les registres des transpondeurs indiquent exactement le même temps à la fin de la course, une égalité devra être déclarée et les pilotes devront se partager également la position la plus élevée concernée.

Dans le cas où deux ou plusieurs karts franchiraient la ligne d'arrivée en même temps, sans qu'aucune partie d'un kart ne semble devancer les autres aux yeux d'un officiel de la course, ils seront déclarés ex-æquo et les pilotes devront se partager également la position la plus élevée concernée.

La position officielle finale des pilotes ex-æquo doit être la même dans les résultats, et la position suivante ne doit pas être attribuée. Les points au championnat pour chacun des pilotes impliqués dans une égalité doivent être la moyenne des points concernés.

9.11 CLASSEMENT GÉNÉRAL

Pour être classé à la fin de la compétition, un kart doit avoir complété au moins la moitié du nombre total de tours effectués par le vainqueur de la course. Seuls les tours effectués au moment de la présentation du drapeau à damier ou à la fin de la course seront comptés.

Les positions finales seront déterminées en fonction du nombre de tours effectués, que le kart soit en marche ou non lors de la présentation du drapeau à damier.

Les karts qui complètent le même nombre de tours sont classés en fonction du temps qu'ils ont mis à compléter ces tours. Les karts en course au moment où le drapeau à damier est initialement déployé doivent passer le drapeau à damier sous leur propre pouvoir afin d'être crédités de ce tour.

Les karts qui reçoivent le signal de départ et qui ne parviennent pas à terminer le premier tour ni aucun tour de la course, doivent être classés comme n'ayant pas terminés la course avec une désignation « DNF » dans les résultats officiels.

Les pilotes ayant reçu le drapeau à damier doivent ralentir et quitter la piste pour les puits sans repasser par la ligne d'arrivée, sauf indication contraire par les officiels de la course. Un passage non autorisé de la ligne d'arrivée se traduira par une pénalité qui ne peut faire l'objet d'un protêt ou d'un appel.

Les pilotes seront classés dans l'ordre suivant :

- **Finissants de la course;**
- **Pilotes classés DNF (n'a pas terminé);**
- **Pilotes classés DNS (n'a pas démarré);**
- **Exclusions : les pilotes exclus seront classés avec 0 point.**

9.12 FRANCHIR LA LIGNE DÉPART/ARRIVÉE

Un kart traverse la ligne d'arrivée quand n'importe quelle partie du kart intercepte le plan vertical de la ligne d'arrivée. Il est interdit de pousser un kart sur la piste pour traverser la ligne d'arrivée sous peine d'exclusion immédiate.

9.13 BALANCES

L'organisateur fournira des balances certifiées, sur un sol à niveau, capables de peser un kart à la fois. Ces balances seront les balances officielles de l'événement et les seules qui devront être utilisées. Les seuls poids de karts autorisés à être utilisés à des fins officielles sont ceux enregistrés par les officiels de la balance.

La balance sera fermée à tous les concurrents une fois qu'auront débuté les séances de qualification ou de course, sauf pour les contrôles officiels dans le cadre de la procédure d'inspection technique.

Les officiels de la balance doivent consigner dans le registre de pesée le poids de tous les pilotes qui doivent être pesés après une séance de qualification, une manche ou une course.

Les officiels de la balance doivent consigner dans le registre de pesée le poids de tout pilote qui n'est pas conforme à la réglementation. Le délégué technique doit en être informé immédiatement. Le délégué technique doit en informer le commissaire et le directeur de course, afin qu'une pénalité soit imposée. Le poste de chronométrage et la compilation des résultats doivent être informés lorsque la pénalité est émise.

Si un kart n'est pas en mesure d'atteindre la zone de pesée par ses propres moyens, il sera placé sous le contrôle exclusif des officiels de course qui superviseront son transport vers la zone de pesée. Le pilote

devra se rapporter directement à la zone de pesée et demeurer avec le kart.

Si un kart n'est pas conforme au poids minimum lors de sa première tentative, il sera retiré de la balance et mis de côté. Un commissaire et le délégué technique doivent immédiatement être appelés à la balance. Le pilote doit rester avec le kart sous la supervision d'un officiel. Le kart et le pilote seront replacés sur la balance pour une seule tentative de pesée. Le pilote doit s'asseoir dans le kart. Si le kart ne satisfait pas au poids minimum, le pilote sera exclu. Aucune autre tentative de pesée n'est autorisée.

La pénalité pour violation du poids minimum à la balance officielle est l'exclusion de la session de qualification, de la manche ou de la course.

9.14 NIVEAU SONORE DES KARTS

(Norme : 95dBA)

Les tests de bruit ne sont pas nécessaires pour retirer un kart de la piste dans le cas d'une défaillance du système d'échappement ou selon le jugement des officiels de course. Des restrictions de bruit additionnelles peuvent être utilisées pour répondre aux exigences locales le cas échéant.

10.

GESTION D'UN ÉVÉNEMENT

10.1 ESSAIS ET PRATIQUE AVANT L'ÉVÉNEMENT

Si un pilote ne participe pas à au moins un essai officiel ou à la session de qualification, le commissaire et/ou le directeur de course peuvent décider de le faire partir à l'arrière ou de l'empêcher de courir.

Directives aux pilotes - Réunion des pilotes

Le directeur de course ou le commissaire peuvent établir des directives particulières pour un événement.

À tous les événements de course, il est obligatoire de tenir une réunion des pilotes. Tous les pilotes, ainsi que leurs parents et tuteurs, sont obligés d'y assister.

Si un pilote n'assiste pas à cette réunion, il perdra son droit de protêt pour tout l'événement. L'organisateur peut prendre les présences et des amendes en argent peuvent être imposées (*voir le Guide des pénalités - Annexe 1*).

10.2 ESSAIS ET QUALIFICATIONS

- a) **Admissibilité aux résultats** : Pour être admissible aux résultats d'un événement, un pilote doit qualifier son kart et/ou compléter au moins un tour de course de l'événement. Il ne peut y avoir de substitution de pilote ou de pilote de réserve.
- b) **Transpondeurs** : Tous les karts doivent permettre l'installation du transpondeur officiel. L'installation du transpondeur doit se faire selon le règlement technique CKQ / ASQ.
- c) **Responsabilité du pilote** : Les pilotes sont responsables d'installer un transpondeur de chronométrage sur leur kart avant chaque essai, séance de qualification, manche ou finale tel que spécifié dans le Règlement particulier de l'épreuve.
- d) **Protocole de qualification** : Les pilotes se qualifieront selon la procédure décrite dans le Règlement particulier de l'événement ou selon les instructions du commissaire sportif. Les conditions de course prévalent.

e) Ne pas suivre les procédures de qualifications peut entraîner une pénalité.

f) Un pilote ne peut quitter la piste et entrer dans les zones restreintes comme les puits, les paddocks ou la grille durant une séance de qualification. Si un pilote s'arrête pour une raison quelconque, il lui sera permis une tentative pour redémarrer, sauf indication contraire dans le Règlement particulier. Si deux ou plusieurs pilotes réalisent le même temps, l'égalité sera départagée sur la base du deuxième meilleur temps, et ainsi de suite. Aucune méthode d'ajustement n'est autorisée pour tenter d'égaliser les résultats des qualifications si elles sont affectées par des conditions météorologiques changeantes ou autre cas de force majeure.

10.3 ÊTRE CONSIDÉRÉ COMME UN PARTANT À LA COURSE

Pour être considéré comme partant au départ de la course ou pour participer à une course, un kart/pilote qualifié doit s'intégrer à la course avant que le peloton ait terminé un (1) tour sous drapeau vert. Les karts qui ne se conforment pas au présent Règlement seront classés « non partant » (NP).

Un pilote qui s'est qualifié mais qui ne prend pas le départ de la course ne recevra aucun point pour sa qualification ou sa course.

Départ lancé entre des marques au sol

Tout pilote responsable d'interférence pendant la procédure de départ est passible de pénalité.

a) Procédure de départ lancé

Une ligne jaune sera peinte 25 m avant la ligne de départ. Cette ligne jaune sera également indiquée par des cônes souples (un (1) cône de chaque côté de la piste). Il s'agit de la ligne d'accélération.

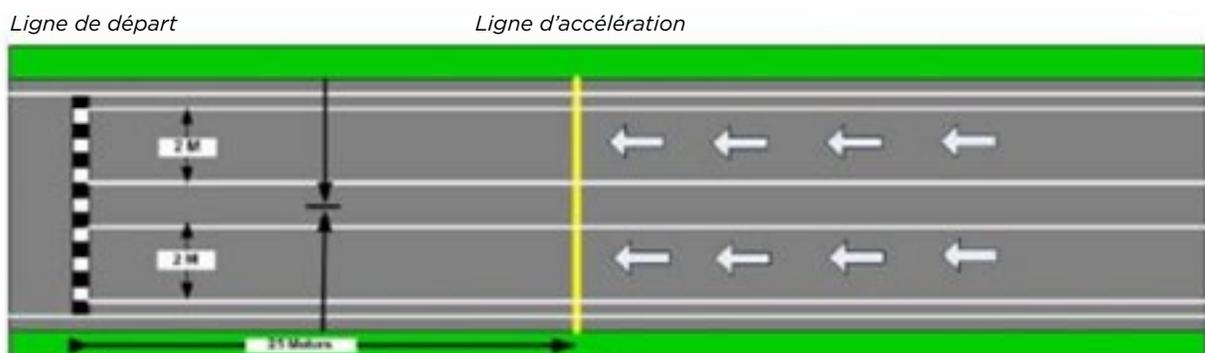


Fig. 1

b) **Ligne de formation**

Il y aura une ligne de formation marquée sur la piste. Typiquement, la ligne de formation doit être située à au moins 2 virages avant la zone de départ. La ligne de formation doit aussi être marquée par deux cônes souples au bord de la piste.

c) **Procédure de départ**

Tout de suite après avoir quitté la fausse-grille, les pilotes doivent, en tout temps, conserver leur position sur la grille. Le tour de chauffe est considéré sous drapeau jaune et les dépassements ne sont pas permis, sauf si un pilote déroge à sa position en piste. Ce pilote est autorisé à reprendre sa position pourvu qu'il le fasse avant d'atteindre la ligne de formation. Sur le tour de chauffe, tous les signaleurs afficheront le drapeau jaune. Il est interdit de chauffer les pneus en louvoyant ou en freinant et accélérant. La décision de donner le départ appartient au préposé au départ seulement.

d) **Responsabilité du pilote en pole position**

Le pilote en pole position doit garder un rythme lent et constant, de la ligne de formation jusqu'à la zone de départ.

e) **Les compétiteurs ne doivent pas accélérer avant d'avoir traversé la ligne d'accélération**

La vitesse des deux premiers karts de la première rangée doit rester constante et réduite. Maintenir la formation du peloton sur la ligne d'accélération (45 km/h est recommandé). Le pilote en pole position doit franchir la ligne d'accélération le premier.

f) **À l'approche de la ligne de départ**

Les pilotes doivent conserver leur position dans leur corridor pour le départ et ne sont pas autorisés à dépasser avant que le signal de départ soit donné. Un pilote qui ne maintient pas la vitesse du peloton à l'approche de la ligne de départ est passible d'être pénalisé par le commissaire (voir le Guide des pénalités). Un pilote qui met deux (2) roues en dehors de son corridor avant le signal du départ est passible d'une pénalité (voir le Guide des pénalités). Un pilote qui quitte son corridor avant le signal du départ est passible d'une pénalité (voir le Guide des pénalités).

g) **Le signal du départ**

Si la formation est satisfaisante, le signal de départ sera donné en abaissant le drapeau vert ou en éteignant les feux rouges. Si le préposé au départ n'est pas satisfait de la procédure, le drapeau jaune restera déployé ou les feux jaunes resteront allumés et les signaleurs afficheront un drapeau jaune.

h) **Si le signal du départ n'est pas donné**

Si la formation n'est pas satisfaisante, un autre tour devra être complété. Les pilotes devront se regrouper à la ligne de formation et encore une fois le pilote en pole position sera responsable de conserver une vitesse réduite et constante de façon à maintenir la grille en formation. Si ce deuxième tour de formation n'est pas satisfaisant, un drapeau rouge pourra être déployé à tous les virages. Le ou les pilotes trouvés responsables d'un départ avorté peuvent être pénalisés et se voir déplacés sur la grille pour la prochaine tentative de départ.

i) **Relance**

Si la formation n'est pas satisfaisante, un autre tour devra être complété. Les pilotes devront se regrouper à la ligne de formation et encore une fois le pilote en pole position sera responsable de conserver une vitesse réduite et constante de façon à maintenir la grille en formation.

j) **Si les officiels déterminent que le départ n'aurait pas dû être donné**

- Les drapeaux rouge et jaune seront agités par le préposé au départ.
- Le drapeau jaune sera déployé à tous les postes de signaleurs.
- Le drapeau rouge peut servir à arrêter les karts.
- Le ou les pilotes trouvés responsables d'un départ avorté peuvent être pénalisés et se voir déplacés sur la grille pour la prochaine tentative de départ.

k) **Arrêt de la course dû à un départ insatisfaisant**

Advenant que le préposé au départ ne puisse donner le départ en raison du comportement des pilotes, le directeur de course peut déployer le drapeau rouge. Les pilotes doivent ralentir immédiatement et suivre les instructions des officiels.

l) **Pénalités pour infractions au départ**

- Tout faux départ ou anticipation de départ (Jump start) peut soumettre le contrevenant à une pénalité (voir le Guide des pénalités);
- Il y a anticipation quand un kart est nettement en avance sur le kart de la même ligne de départ. NOTE : Le kart en avance n'a peut-être pas anticipé le départ;
- Les pénalités de temps sont ajoutées au temps total du compétiteur. Les sanctions pour manquement à la procédure de départ ne sont pas sujettes à un protêt ou un appel.

10.4 DÉPARTS ARRÊTÉS

Seules les classes mentionnées dans le Règlement particulier auront des départs arrêtés.

Marquage standard de la grille de départ arrêté

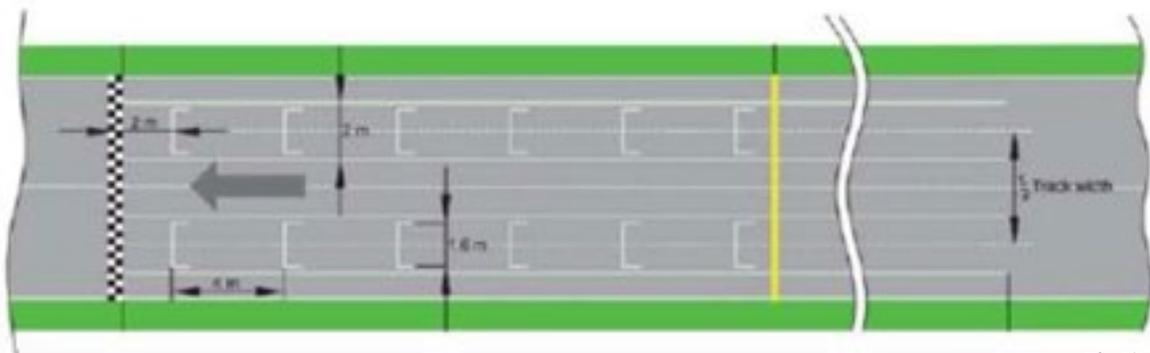


Fig. 2
Procédure pour départ arrêté

Les courses avec départ arrêté devront avoir deux tours de chauffe.

- Lors du deuxième tour de chauffe, les signaleurs présentent le drapeau jaune;
- Le drapeau rouge sera déployé à la ligne de départ/arrivée. Les pilotes doivent s'arrêter exactement à leur position sur la grille officielle. Quand tous les karts seront immobilisés sur la grille, un signaleur présentera un drapeau vert à l'arrière de la grille, puis le drapeau rouge sera retiré;
-
- Lorsque le préposé au départ est satisfait que tout est prêt pour le départ, il allume les feux rouges. Les feux rouges seront désactivés dans trois (3) à huit (8) secondes plus tard. Lorsque les feux rouges s'éteignent, la course commence;
-
- Si le préposé au départ n'est pas satisfait de la procédure, il actionne les feux jaunes clignotants, ce qui signifie qu'un tour de formation supplémentaire doit être fait. À sa discrétion, le préposé au départ peut demander que les karts fassent un tour de formation supplémentaire;
- Si un pilote s'arrête en dehors de sa position officielle sur la grille, une pénalité sera appliquée. La procédure de démarrage peut être arrêtée et le pilote fautif peut être déplacé à l'arrière du peloton;
- Les pilotes qui calent leur moteur sur la grille avant que le départ soit donné doivent lever la main nettement au-dessus de leur tête et demeurer dans leur siège. Tout conducteur qui sort de son siège et tente de redémarrer son kart immobilisé à ce stade de la procédure de départ sera pénalisé;

- Advenant qu'un ou des karts calent sur la grille, le préposé au départ peut interrompre le départ. Si le départ est interrompu les feux clignotants jaunes seront allumés et un tour de formation supplémentaire devra être fait. Les karts en panne ne peuvent être redémarrés que par le pilote après que le reste du peloton a amorcé le nouveau tour de formation;
- Les karts redémarrés peuvent rejoindre l'arrière du peloton. Si un kart ne redémarre pas après une première tentative, le pilote doit mettre le kart aussi vite que possible hors de la trajectoire et se tenir dans un endroit sécuritaire;
- Les karts peuvent avancer dans leur propre colonne pour remplir le ou les espaces vides devant eux sur la grille de départ. Un kart ne peut pas changer de colonne pour remplir un espace vide;
- Si le signal de départ a été donné, le ou les karts immobiles peuvent tenter de redémarrer seulement après que tous les autres karts ont quitté la grille de départ et traversé la ligne de départ.

10.5 LA COURSE NE COMMENCE QU'AU SIGNAL DU DÉPART

- Un pilote ne peut commencer à courir qu'au signal de départ présenté par le préposé au départ (drapeau vert agité ou feux rouges éteints);
- Tout pilote qui quitte la formation de la grille avant le signal du départ sera considéré ayant anticipé le départ et se verra imposer une pénalité (voir le Guide des pénalités). De telles pénalités ne sont pas sujettes à protêt ou à appel.

11.

CONDUITE GÉNÉRALE D'UNE COURSE

11.1 REDÉMARRER UN KART

a) Si un kart s'immobilise sur le circuit, que le moteur tourne ou non, et qu'il n'y a pas de danger imminent, le conducteur peut tenter de redémarrer le kart sans autre assistance que celle des officiels. Les officiels peuvent fournir une assistance, mais ne sont pas tenus de le faire.

Si un kart s'immobilise sur le circuit, que le moteur tourne ou non, les officiels peuvent ordonner que le kart soit retiré immédiatement pour des raisons de sécurité. Une fois le retrait ordonné, un kart ne peut pas rejoindre la session.

De l'avis des officiels, si les tentatives de redémarrage apparaissent vaines ou prennent trop de temps, ou pourraient mettre en danger le pilote ou les autres compétiteurs, le kart doit être retiré de piste dès que le pilote est invité à le faire par les officiels.

b) Pour les sessions de qualifications et la course :

Si au cours d'une séance de qualification ou de course, un kart est ramené aux puits ou au paddock, il ne lui est pas permis de rejoindre la session à moins que le Règlement particulier de l'événement ne le prévoie.

Le manquement aux règles ci-dessus et aux instructions des officiels peut entraîner des sanctions, y compris la perte de temps, l'exclusion ou des sanctions supplémentaires.

Les règlements ci-dessus ne sont pas sujets au protêt ou à l'appel.

11.2 ARRÊT ET RELANCE DE LA COURSE

a) **Relance** - Si les officiels déterminent que le départ n'est pas adéquat après que le signal de départ a été donné, les drapeaux jaune et rouge seront déployés simultanément ou le signal RE-DÉPART sera montré par le préposé au départ lorsque les karts croiseront la ligne de départ leur indiquant qu'un re-départ aura lieu. Les drapeaux jaunes seront déployés à tous les postes de signaleurs. Les karts devront reprendre leur position originale sans s'arrêter. Si le préposé au départ déploie le drapeau rouge, les drapeaux rouges seront déployés à tous les postes de signaleurs. Les karts doivent se rendre à la ligne de départ/arrivée et s'immobiliser. Les karts seront placés dans leur position d'origine sur la grille. Les pilotes jugés responsables d'avoir causé le départ inadéquat peuvent être pénalisés et placés dans une position révisée sur la grille pour le re-départ.

b) **Re-départ complet après un drapeau rouge** - Si moins de deux tours ont été complétés, on donnera un nouveau départ. La longueur de la nouvelle course sera la distance originale prévue.

c) **Procédure pour arrêter une course** - Lorsqu'il est nécessaire d'arrêter une course pour quelque raison, le drapeau rouge sera montré par le préposé au départ sur la ligne de départ/arrivée, suite à la décision du commissaire sportif ou du directeur de course seulement. Tous les postes de signaleurs affichent un drapeau rouge pour indiquer que la course a été arrêtée. Des drapeaux jaunes agités seront affichés au poste de signaleur le plus proche de l'accident le cas échéant. Le pilote doit ralentir immédiatement, cesser de courir, les dépassements sont interdits, faire preuve d'une grande prudence, être prêt à s'arrêter dès qu'on lui demande, se diriger vers la ligne départ/arrivée ou tout autre endroit qu'on lui désignera. Le kart ne peut faire l'objet de travaux par le pilote ou le mécanicien quand il est à l'arrêt sous drapeau rouge, quelle que soit la position où il s'est arrêté. Le pilote doit rester près de son kart à moins qu'un officiel lui indique autre chose. Les mécaniciens ne peuvent travailler sur un kart à l'arrêt à moins d'y avoir été autorisé par un officiel. Si un kart a besoin de réparations pour prendre le re-départ, un officiel peut autoriser ces réparations, mais le kart devra partir en fond de grille ou de la ligne des puits derrière le peloton. Les pilotes peuvent s'hydrater sous drapeau rouge.

d) **Reprise après drapeau rouge** - Si un drapeau rouge est déployé et qu'il y a reprise, le ou les pilotes ayant provoqué le drapeau rouge pourraient être pénalisés. Si le commissaire sportif ou le directeur de course détermine, selon les informations disponibles, que l'incident de drapeau rouge a été provoqué de façon délibérée, le ou les participants ayant provoqué ce drapeau rouge pourraient être exclus. Si une manche est interrompue après que deux tours ont été complétés, la course

reprendra à la file indienne, selon l'ordre des positions du dernier tour complété. Si un drapeau rouge est déployé, un kart endommagé peut être réparé avec la permission des officiels seulement après que le kart a regagné la ligne des puits. Le pilote d'un kart réparé doit reprendre la course à l'arrière de la grille. Tout pilote ayant été impliqué dans un incident provoquant le drapeau rouge et nécessitant une intervention médicale, ne peut reprendre le départ que s'il y est autorisé par le personnel médical. Si le directeur de course en consultation avec le commissaire, décide de renvoyer tous les karts au paddock après un drapeau rouge avant que deux tours aient été complétés, au moment du re-départ tous les pilotes peuvent reprendre leur position originale sur la grille.

e) **Classement d'une course arrêtée** Une course qui est arrêtée pour quelque raison que ce soit après que 50 % des tours réguliers ont été complétés peut être considérée complète à la discrétion des officiels. Une course qui est arrêtée par les officiels pour quelque raison que ce soit avant que 50 % des tours prévus soient achevés peut être déclarée complète. Si la course est arrêtée par un drapeau rouge et qu'elle n'est pas relancée, le classement de la course sera fait en fonction des positions lors du tour précédent complété. Le pilote ayant causé le drapeau rouge peut être pénalisé.

11.3 ARRÊT D'UNE COURSE QUI NE SERA PAS RELANÇÉE

Les points seront décernés selon l'échelle suivante :

TOURS COMPLÉTÉS	STATUT	POINTAGE DÉCERNÉ	
		QUALIFICATION	COURSE
0 à 2 tours	si annulée	100%	0 %
3 tours à 50 %	si annulée	100%	0 %
3 tours à 50 %	si déclarée complète	100%	50 %
51 % à 100 %	complétée	100%	100 %

11.4 SYSTÈME DE POINTAGE

Le système de pointage pour les événements de série sera précisé dans le Règlement particulier. L'organisateur d'événements régionaux ou de clubs doit développer et publier son système de pointage. S'il devait y avoir égalité au total des points à la fin de la saison, le bris d'égalité sera déterminé par :

- Celui qui a le plus grand nombre de victoires;
- Si le nombre de victoires est le même, celui qui a le plus grand nombre de deuxièmes places;
- Si le nombre de deuxièmes places est le même, celui qui a le plus grand nombre de troisièmes places, ainsi de suite jusqu'à ce qu'il y ait un vainqueur.

11.5 SYSTÈME DE POINTAGE

Position	Points	Position	Points	Position	Points
1	100	6	45	11	20
2	85	7	38	12	17
3	72	8	32	13	14
4	61	9	27	14	12
5	52	10	23	15	10

11.6 PROCÉDURES DE COURSE SUR PISTE MOUILLÉE ET SÈCHE

L'utilisation de pneus « sec » est obligatoire sauf si une course est déclarée MOUILLÉE.

a) **Course sur piste mouillée** - Si le commissaire sportif ou le directeur de course déclare la course MOUILLÉE, tous les karts sur la fausse grille ou sur la grille, chaussés de pneu « sec », auront 15 minutes pour monter des roues équipées de pneus « pluie », si le pilote le désire. Lorsqu'une course est déclarée MOUILLÉE, l'annonce s'applique à toutes les classes suivantes. Il n'est pas nécessaire de donner un avis supplémentaire. Les ajustements de châssis sont permis dans le délai de 15 minutes. Le choix des pneus « sec » ou « pluie » relève du pilote. Les officiels peuvent utiliser le drapeau noir s'il considère qu'un kart est trop lent ou interfère avec d'autres pilotes en raison de l'utilisation de pneus inadéquats pour les conditions de piste.

b) **Arrêter une course sèche à cause de la pluie** - Si une course est lancée sur le sec et qu'il commence à pleuvoir sur toute ou une partie de la piste avant d'atteindre 50 % de la distance prévue, les officiels sont habilités à utiliser les procédures d'arrêt et de re-départ prévues dans ce Règlement. Si la course est déclarée MOUILLÉE puis relancée, un délai de 15 minutes sera accordé pour monter des roues équipées de pneus « pluie », si le pilote le désire. Une fois qu'une course est déclarée MOUILLÉE, l'annonce s'applique à toutes les épreuves qui suivront. Il n'est pas nécessaire de donner un avis supplémentaire. Les ajustements de châssis sont permis dans le délai de 15 minutes.

c) **Course sur sec** - Si la pluie cesse et que les officiels déclarent la course SÈCHE, tous les karts sur la fausse grille ou grille auront 15 minutes pour monter des roues équipées de pneus « sec », si le pilote le désire. Une fois qu'une course est déclarée SÈCHE cela s'applique à toutes les épreuves

qui suivront. Aucun avis supplémentaire n'est nécessaire. Les ajustements de châssis sont permis dans le délai de 15 minutes.

11.7 PROCÉDURES À LA FIN D'UNE SESSION DE QUALIFICATION OU DE COURSE

Personne, hormis les officiels, ne peut s'approcher d'un pilote ou d'un kart pour quelque raison de ce soit avant que le pilote et le kart aient passé à la balance et aient obtenu la permission de quitter la zone de la balance. Si un pilote est approché, il peut recevoir une pénalité. Si un pilote a besoin d'aide, l'autorisation doit être obtenue d'un officiel. Il faut demander la permission chaque fois que c'est nécessaire. Ne pas demander la permission peut entraîner une pénalité (voir le Guide des pénalités - Annexe 1).

11.8 CÉRÉMONIE DE PODIUM ET TENUE VESTIMENTAIRE

Les pilotes qui accèdent au podium doivent porter leur combinaison à la cérémonie du podium. La combinaison doit être portée telle que conçue et ne doit pas être nouée autour de la taille. Une casquette aux couleurs du commanditaire peut être portée. À moins que les officiels ou les organisateurs aient été avisés de l'impossibilité pour un pilote de se présenter, tout pilote qui ne se présentera pas à la cérémonie du podium ou qui ne portera pas sa combinaison de pilote pourra recevoir une pénalité, incluant amendes, perte des prix, perte de points ou exclusion (voir le Guide des pénalités).

12.

SIGNALISATION

*Voir l'Annexe 2 -
Signification des drapeaux.*

12.1 POSTES DE SIGNALEURS

Chaque poste doit être pourvu d'un ensemble de drapeaux de signalisation comprenant: 2x jaune, 1x vert, 1x noir, 1x rouge, 1x bleu. En outre 1x jaune à bandes rouges peut être fourni, 1x bleu peut être fourni et utilisé à la demande des officiels. Les signaleurs et observateurs doivent normalement rester derrière une barrière de protection dans l'exercice de leurs fonctions.

13.

RÈGLEMENTS DES PUIITS, PADDOCKS ET GRILLE

13.1 PÉNALITÉS

Les pénalités appliquées en cas de non-respect des règles de la présente section ne sont pas sujettes à protêt ou à appel.

13.2 GÉNÉRALITÉS

- Au moment du départ de chacune des courses et après, la ligne des puits doit être libre;
- Seuls les officiels de la course peuvent faire des signaux aux pilotes en piste;
- Il est interdit aux participants en bordure de piste de faire des signaux à des pilotes;
- Tous les mécaniciens travaillant dans la zone des puits doivent être propres et entièrement vêtus en tout temps;
- Les mécanos ne doivent pas s'asseoir sur le muret de la ligne des puits pendant les sessions en piste;
- Aucun animal n'est autorisé dans les puits ou sur la piste. Les animaux doivent être tenus en laisse ou attachés dans les paddocks.

Il est interdit de fumer dans les puits, sur la fausse grille, sur la grille et aux postes de signaleurs quand il y a des karts en piste.

13.3 RÈGLE DU SILENCE

Interdiction de faire tourner les moteurs

Il est interdit de faire tourner les moteurs sur le terrain de la piste, sauf dans les cas suivants :

Le démarrage, rodage, réchauffement ou test d'un moteur ne peut être fait que dans la zone désignée dans le Règlement particulier. Au signal d'un officiel, on peut démarrer et laisser le moteur tourner pendant une période de 10 secondes dans la zone désignée avant une session en piste.

13.4 VITESSE DANS LA LIGNE DES PUIITS

À l'entrée et à la sortie de piste

Les *burn-out* ou les pratiques de départ ne sont permis nulle part.

Les pilotes doivent toujours conduire à vitesse réduite et exercer une extrême prudence lorsqu'ils roulent à l'entrée ou à la sortie des puits, ou à l'approche de la zone de pesée. Une limite de vitesse peut être imposée. Tout pilote réputé avoir conduit à une vitesse excessive par un officiel peut se voir imposer une pénalité. Des pénalités supplémentaires peuvent également être émises (voir le Guide des pénalités - Annexe 1).

13.5 ARRÊTS AUX PUIITS

Lorsque le Règlement particulier permet de travailler sur un kart qui s'arrête dans la ligne des puits :

- a) Un maximum de trois (3) personnes, y compris le pilote - même s'il reste dans le kart - peut toucher le kart ou, de toute autre manière, fournir une assistance.
- b) Dans le cas d'un changement de pilote, comme lors des épreuves d'endurance, le pilote sortant peut aider le pilote entrant à s'installer, mais ne peut travailler sur le kart d'aucune autre façon. Si le pilote aide au travail sur le kart, la règle de trois (3) personnes s'applique.
- c) Il est interdit d'ajouter quelque fluide que ce soit à un kart pendant une course, sauf lors d'épreuves d'endurance. Le mécanicien doit aviser immédiatement les préposés à la fausse grille de tout déversement et d'aider à son nettoyage.

13.6 RAVITAILLEMENT

Le ravitaillement dans la ligne des puits est interdit pendant toutes les sessions en piste. Les karts ne peuvent être ravitaillés en carburant que dans la zone des paddocks. Les karts ne peuvent pas être ravitaillés en carburant sur la fausse grille ou la grille. Lors de tout ravitaillement, le moteur doit être arrêté et le pilote doit descendre du kart.

Pendant les courses d'endurance, les karts peuvent être ravitaillés en carburant dans la ligne des puits si la procédure est expliquée dans le Règlement particulier.

13.7 GÉNÉRATRICES ET AUTRES APPAREILS DANS LES PUIITS ET SUR LA FAUSSE GRILLE

Aucune génératrice électrique ou compresseur d'air ne peut être placée dans la ligne des puits.

Les cylindres de gaz comprimé doivent avoir une structure protectrice autour de leurs jauges et vannes lorsqu'ils sont dans la zone des puits. Les cylindres à haute pression doivent rester debout et être maintenus correctement.

Aucun outil qui pourrait facilement, par son utilisation, causer une flamme, des étincelles ou une température élevée, n'est autorisé dans la zone des puits.

13.8 CONDUIRE DANS LES PUIITS OU LES PADDOCKS

Aucun kart ne peut se déplacer sur son pouvoir où que ce soit sur le terrain de la piste, sauf sur la fausse grille, dans la ligne des puits et sur la piste, quand l'horaire de l'événement le permet.

13.9 APPAREILS INTERDITS DANS LES PADDOCKS OU SUR LA PISTE

Les appareils comme une voiturette de golf, une moto, un scooter, une bicyclette, une planche à roulettes, une trottinette, une voiture jouet, etc. sont interdits dans les paddocks, les puits et sur la piste. Les contrevenants pourraient se faire confisquer ce matériel et recevoir une amende de 50 \$. Des véhicules officiels approuvés à des fins spécifiques sont exemptés.

13.10 ZONES RESTREINTES

Le champ intérieur, le périmètre de la piste de course, les zones d'inspection technique, la tour de contrôle ainsi que le bureau du commissaire sont des zones réglementées et accessibles uniquement aux officiels.

13.11 FAUSSE GRILLE, GRILLE ET HOT PIT

(puits-ouverts)

L'accès à la zone de la fausse grille ou à la grille et à la ligne des puits n'est autorisé uniquement aux participants que lorsque leur classe est en course.

Seul un mécanicien détenant l'accréditation appropriée est autorisé sur la fausse grille ou la grille avec chaque pilote. L'accès dans les zones de la grille est strictement sous le contrôle des officiels de course et le défaut de se conformer à leurs directives vaudra aux contrevenants d'être expulsés immédiatement de la zone restreinte et d'être peut-être privés des privilèges reliés à la licence, titres de compétences ou membership.

Lorsqu'il est nécessaire, pour la tenue de l'événement, de désigner une zone Hot Pit dans les puits, tous les règlements concernant la grille s'appliquent. Si un Hot Pit doit être utilisé lors d'un événement, les procédures doivent être décrites dans le Règlement particulier. Les réglages ou les réparations ne peuvent se faire que dans les paddocks ou dans l'espace désigné des réparations.

14.

CONDUITE DES CONCURRENTS SUR LA PISTE

14.1 CONDUITE DU PILOTE SUR LA PISTE

- a) Aucun kart ou un tout autre véhicule n'est autorisé sur la piste de course quel que soit le moment lors d'un événement, sans l'autorisation du directeur de course.
- b) Le pilote qui entre sur la piste par la voie des puits doit d'abord obtenir la permission de l'officiel responsable de la sortie des puits (ou se conformer aux feux de sortie des puits, s'ils sont utilisés) et être prêt à ralentir de manière significative ou à s'arrêter si nécessaire. Même s'il a reçu la permission d'aller en piste par la voie des puits, le pilote doit garder le côté de la piste par lequel il entre, et doit s'assurer qu'aucun kart ne se dirige dans cette voie avant de s'inscrire dans la trajectoire de course des véhicules en compétition. Le pilote doit céder le passage aux véhicules qui approchent et ne doit pas interférer avec des karts en compétition qui s'approchent. Il est interdit de conduire un kart, quel que soit le moment, dans la direction opposée au sens de la course. Toute infraction au présent Règlement peut signifier l'exclusion immédiate.
- c) Les pilotes doivent conduire de manière sécuritaire, en respectant en tout temps le droit des concurrents à leur espace dans les limites de la piste.
- d) Le pilote doit éviter tout contact physique avec d'autres karts sur la piste. Seule la surface de piste marquée et toute bordure peuvent être utilisées par les pilotes. Une pénalité peut être appliquée pour couper court la piste si un avantage est acquis ou non, y compris exclusion.
- e) Si un pilote s'arrête sur la piste, il est de son devoir de placer le kart le plus loin possible de la partie carrossable de la piste.
- f) Sauf pour des raisons médicales ou de sécurité, le pilote doit se déplacer à un endroit protégé selon les directives des officiels et ce jusqu'à la fin de la session d'essais, de qualification ou de course.
- g) Le pilote d'un kart immobilisé doit lever un bras ou les deux pour indiquer que le kart ne pourra pas bouger jusqu'à ce que la piste soit libre. Tout pilote qui a mis les quatre roues hors de la piste balisée doit reprendre le contrôle de son kart, arrêter si nécessaire et, sans conduire en sens inverse, rejoindre de façon sécuritaire la piste au point le plus proche de celui où a eu lieu la sortie et obéir aux instructions des signaleurs postés aux alentours.

14.2 DÉPASSEMENT EN PISTE

- h) Tout pilote qui sort de la piste balisée, en présence ou non de signaleurs, et qui tente de revenir sur la piste et, ce faisant, cause un désavantage pour un autre concurrent ou bénéficie d'un avantage pour lui-même, peut se voir imposer une pénalité.
- i) La répétition d'erreurs graves ou l'apparition d'un manque de contrôle sur le kart, incluant sortir de la piste, sautiller dans son siège, regarder à l'opposé de la direction de déplacement, se pencher la tête derrière le volant, regarder derrière, peut entraîner l'exclusion ou une autre sanction du pilote impliqué.
- j) Les officiels peuvent ordonner que tout kart, qui à leur avis, constitue un danger pour les autres concurrents, soit retiré de la piste. Une telle décision n'est pas soumise à protestation ou à appel.
- k) Seul le pilote peut réparer son kart en piste à condition qu'il soit sécuritaire de le faire. Le kart doit être placé dans un endroit sécuritaire. Le pilote ne doit recevoir aucune assistance physique. Cela ne l'empêche pas d'être aidé par les signaleurs pour des raisons de sécurité. Il est interdit d'avoir des outils ou des pièces détachées à bord du kart.
- l) Avant de sortir de piste, le pilote doit signaler son intention en levant un bras. Ne pas lever le bras peut donner lieu à une amende (voir le Guide des pénalités).
- m) Le pilote ne doit pas traverser et doit rester dans les limites des lignes de la voie de sortie, le cas échéant avec les quatre roues.
- n) Un pilote ne peut améliorer ou maintenir une position de course en entrant ou en passant par la ligne des puits, peu importe qu'il s'arrête ou non.

- a) Les conducteurs peuvent négocier les angles et les courbes, ainsi que leurs zones d'entrée et de sortie, comme ils le souhaitent, dans les limites de la piste balisée. Dépasser selon les circonstances, ce qui peut être fait à droite ou à gauche.
- b) La décision de dépasser un autre kart incombe au pilote qui dépasse (consulter le Règlement sportif ASN Canada FIA pages 27-37). Toutefois, cela ne dégagera pas le pilote rattrapé de la responsabilité du dépassement en toute sécurité. Le pilote dépassé ne doit pas bloquer.
- c) Les pilotes sont obligés de respecter les signaux des drapeaux affichés autour de la piste. Le non-respect d'un drapeau constitue une violation grave du présent Règlement.
- d) Tout pilote conduisant d'une manière qui, même involontairement, semble gêner ou décourager les autres pilotes cherchant à passer, y compris des changements de direction prématurés ou dangereux ou l'encombrement volontaire des karts vers l'intérieur ou l'extérieur de la piste, ou semblant ignorer le drapeau bleu, peut se voir présenter le drapeau noir accompagné de son numéro de kart. Les infractions systématiques ou répétées peuvent entraîner l'exclusion du pilote fautif.
- e) La pénalité infligée pour avoir ignoré le drapeau bleu sera appliquée au pilote qui obstrue une partie de la piste, et va de l'amende à l'exclusion. La même pénalité sera appliquée aux pilotes qui se balancent d'un côté à l'autre de la piste afin d'empêcher d'autres pilotes de doubler.

15.

INCIDENTS

Un incident signifie un fait ou une série de faits impliquant un ou plusieurs pilotes qui a ou ont :

- **Provoqué l'arrêt d'une course;**
- **Désobéi à ce Règlement sportif;**
- **Anticipé le départ;**
- **Pas respecté la signalisation;**
- **Fait en sorte qu'un ou plusieurs karts prennent un faux départ;**
- **Causé intentionnellement ou involontairement une collision;**
- **Forcé un autre pilote à sortir de piste intentionnellement ou involontairement;**
- **Empêché une manœuvre de dépassement légitime;**
- **Gêné un autre pilote au cours d'une manœuvre de dépassement;**
- **Gagné une position après un contact avec un autre kart;**

Si un pilote est impliqué dans une collision ou un incident, une pénalité peut être imposée.

16.

RESPONSABILITÉS DES OFFICIELS

16.1 COMMISSAIRE SPORTIF

Si un commissaire n'est pas disponible à un événement, ses fonctions seront assurées par le directeur de course ou un autre officiel désigné.

Le commissaire sportif est responsable de l'application de ce Règlement, des bulletins et des Règlements particuliers d'événements et de série. Il peut, entre autres,

- Fournir aux participants des informations sur les règlements ou les procédures, y compris lors de la réunion des pilotes;
- Décider de la pénalité à imposer en cas de violation de ces Règlements. Dans des circonstances exceptionnelles, il peut modifier le Règlement particulier;
- Autoriser des amendements à l'horaire ou un changement de programme. Dans le cas de manches, modifier le nombre de manches;
- Autoriser la modification des procédures de départ et d'arrivée;
- Dans le cas d'égalité, autoriser un nouveau départ;
- Autoriser un changement de kart ou de pilote;
- Accepter ou refuser toute correction proposée par un juge de faits;
- Décider de la sanction à appliquer en cas de violation des règlements;
- Infliger des pénalités et des amendes;
- Prononcer des exclusions;
- Modifier le classement, tenir compte de temps ou de distance, ou l'exclusion d'un concurrent;
- Interdire la compétition à tout compétiteur ou véhicule qu'il considère dangereux ou que le directeur de course considère dangereux;
- Exclure de la compétition un pilote qu'il considère comme ne possédant pas les compétences nécessaires ou qui s'est rendu coupable de mauvaise conduite ou de tactique déloyale;
- Ordonner l'expulsion de la piste et de ses environs de tout participant qui refuse de se plier aux ordres d'un officiel;
- Remettre une compétition en cas de force majeure ou pour des raisons de sécurité. Décider d'arrêter une course.

16.2 POUVOIRS ET FONCTIONS DU DIRECTEUR DE COURSE

Le directeur de course est chargé de mener la réunion d'information pour les pilotes conformément au programme officiel. Le directeur de course doit aussi :

- Dans le cadre de la réunion des pilotes, fournir toutes les informations et expliquer les procédures de course;
- S'assurer que les officiels sont à leur poste;
- S'assurer que tous les officiels possèdent l'information nécessaire pour bien s'acquitter de leurs tâches;
- Vérifier la licence des participants et leur véhicule et empêcher tout pilote exclu, suspendu ou disqualifié de participer à une course pour laquelle il n'est pas éligible;
- S'assurer que tout kart, et si nécessaire tout compétiteur, arbore les bons numéros ou les identifications requises par les règlements;
- S'assurer que tout kart est piloté par le pilote inscrit avec celui-ci et organiser les karts selon les catégories tel que requis dans le Règlement;
- Transmettre au commissaire de l'événement toute proposition visant à modifier le programme ou toute information sur la conduite répréhensible, le non-respect de règles ou sur un protêt concernant la conduite d'un concurrent;
- Recevoir les protocoles des participants et les transmettre immédiatement au commissaire, qui prendra les mesures nécessaires;

- Appliquer les sanctions en cas de violation des règlements.

Il doit aussi recevoir les rapports des chronomètres, de l'inspecteur en chef et des signaleurs, combinés à toute autre information officielle pouvant être nécessaire pour déterminer des résultats, de même que tout renseignement nécessaire pour déterminer les résultats.

16.3 CHRONOMÉTREURS

Les chronomètres ne doivent pas communiquer les temps ou les résultats, sauf au commissaire sportif et au directeur de course, à moins d'instructions contraires de ces officiels.

16.4 INSPECTEUR TECHNIQUE

L'inspecteur technique est responsable d'effectuer la vérification technique et a pleine autorité sur les assistants techniques. L'inspecteur technique effectuera toutes les vérifications liées aux composantes mécaniques des karts.

Il ne doit communiquer aucune information officielle, sauf au commissaire sportif ou au directeur de course.

Les assistants techniques effectueront la pesée des karts, la vérification des mesures du châssis et des accessoires ainsi que celles de tous les documents concernant les pilotes. Ils font rapport à l'inspecteur technique des résultats de l'inspection d'avant course et de toute autre inspection.

16.5 PRÉPOSÉS À LA GRILLE

Les préposés à la grille contrôlent et surveillent les activités de tous les karts, pilotes, mécaniciens ou autres personnes autorisées à la pré-grille, grille ou ligne des puits, et doivent faire respecter la sécurité et les règles des puits. Ils doivent aussi :

- Contrôler la sortie des karts de la ligne des puits à la piste, et de la piste à la ligne des puits, sous la direction du directeur de course ou du préposé au départ;
- S'assurer que la fausse-grille est formée conformément aux instructions reçues des chronométreurs et des officiels de la compilation.

16.6 SECRÉTAIRE D'ÉVÉNEMENT

Le secrétaire d'événement devra maintenir un Registre de gestion de courses où seront notés les activités et incidents significatifs durant les séances de qualification, les manches et les courses, basés sur les rapports des officiels.

Le Registre de gestion de courses doit contenir l'événement, la classe, le nom du pilote, l'heure et les détails relatifs à l'activité ou à l'incident. À la fin de l'événement le Registre de gestion de courses doit être remis au commissaire.

17.

VIOLATION DE LA RÉGLEMENTATION

17.1 PREUVE

Les officiels peuvent recueillir des preuves de toute nature, de la façon dont ils l'entendent, dans la résolution d'infractions, réelles ou supposées, d'enquêtes, de protêts, d'appels ou à toute autre fin dans l'application du présent Règlement.

17.2 ÉVALUATION DES PÉNALITÉS

Tout promoteur, organisateur, officiel, participant, pilote ou autre personne ayant commis une violation du présent Règlement ou ceux d'une série ou d'un événement, ou de toute condition reliée à un permis d'organisation, ou de toute instruction aux pilotes, ou de tout règlement spécial relatif à la piste de course, peut être pénalisé.

Auto Sport Québec peut suspendre ou résilier la licence d'un pilote ou l'adhésion de tout individu pour une période de temps définie suite au constat d'une violation de tout règlement, ou pour toute autre cause valable, si une telle action est jugée être dans le meilleur intérêt de l'association.

17.3 INFRACTION AUX RÈGLEMENTS

En plus de toutes les autres infractions, les infractions suivantes seront réputées constituer une violation du présent Règlement :

- a) Corrompre ou tenter de corrompre toute personne associée à la compétition, et l'acceptation ou la proposition d'accepter un pot de vin.
- b) Chercher à faire participer à la compétition une personne ou un kart reconnu inadmissible.
- c) Poser une procédure frauduleuse ou un acte préjudiciable aux intérêts CKQ / ASQ, d'ASN Canada FIA ou du sport automobile en général.
- d) Refuser de coopérer avec un officiel, entraver ou gêner son travail.
- e) Malmener (physiquement ou verbalement) un concurrent ou un officiel.
- f) Adopter une conduite antisportive.
- g) Commettre des infractions de pilotage telles que définies dans le présent Règlement.

17.4 VIOLATIONS RÉPÉTÉES

Les violations répétées de ce Règlement feront augmenter la sévérité de la pénalité infligée pour chacune des infractions subséquentes.

Dans les cas d'incidents impliquant de multiples violations, des pénalités consécutives peuvent être imposées. Des combinaisons de pénalités peuvent être envisagées.

17.5 INFRACTIONS TECHNIQUES

a) **Confiscation de l'équipement de course**

Tout kart, équipement de course, matériaux, composantes ou équipement de sécurité du pilote peut être confisqué à un événement, y compris quand une exclusion technique survient. L'inspecteur technique ou le délégué technique devra étiqueter le matériel confisqué et l'un de ces officiels sera responsable de fournir l'équipement confisqué à un tribunal d'appel si celui-ci est requis.

b) **Remise de l'équipement de course**

Si le participant ne présente pas un formulaire approuvé de refus ou d'appel complété, la ou les pièces en question seront être conservées par l'inspecteur technique. Si le participant souhaite que la ou les pièces en question lui soient retournées, le participant doit obtenir le formulaire approuvé de refus ou d'appel et de le remettre, dûment rempli, au commissaire sportif en chef. Si la ou les pièces en question sont retirées de la zone restreinte (Parc Fermé) par le participant, sans que le formulaire de refus ou d'appel ait été remis, le participant sera exclu des résultats et aucun protêt ni appel ne sera accepté.

18.

PÉNALITÉS

Les officiels peuvent imposer des pénalités lors d'un événement.

Un guide de standardisation des pénalités d'ASN Canada FIA est disponible à <http://www.asncanada.com> dans la section KartSport. Et en Annexe 1 de ce Règlement.

18.1. PRIORITÉ DES PÉNALITÉS

Les pénalités peuvent être infligées selon un ordre de gravité croissante :

- **La réprimande (blâme);**
- **L'amende;**
- **La perte de position(s);**
- **Pénalité en temps;**
- **Pénalité en distance;**
- **L'exclusion;**
- **La suspension;**
- **La disqualification.**

18.2 RÉPRIMANDE

Une réprimande peut être prononcée par le commissaire sportif et le directeur de course.

18.3 AMENDES

Les amendes infligées doivent être payées immédiatement ou à l'intérieur du délai spécifié lorsque l'amende est imposée (jusqu'à 72 heures après la signification au pilote). Tout retard dans le paiement entraînera la suspension des privilèges associés à la compétition, égale à la période pendant laquelle l'amende demeure impayée. Toutes les amendes doivent être remises à Auto Sport Québec ou à l'organisation affiliée à Auto Sport Québec ayant compétence.

Le défaut d'honorer un chèque libellé à l'ordre d'Auto Sport Québec ou à une organisation de karting affiliée à CKQ / ASQ, se traduira par la suspension des privilèges de compétition de l'inscripteur ou du pilote jusqu'au paiement intégral de l'amende, des frais bancaires et des frais de service supplémentaires de 100 \$.

18.4 PERTE DE POSITION(S)

Une pénalité peut prendre la forme d'une perte d'une (1) ou plusieurs positions.

18.5 PÉNALITÉ EN TEMPS

Des pénalités de temps peuvent être imposées par les officiels. Les standards pour ce type de pénalités seront de 3 secondes, 10 secondes ou 20 secondes.

18.6 PÉNALITÉ EN DISTANCE

Une pénalité peut être sous la forme d'un ou plusieurs tours.

18.7 PÉNALITÉ D'EXCLUSION

L'exclusion peut être imposée à tout moment par le commissaire sportif et le directeur de course sur un pilote ou un kart.

Dans les cas où une pénalité d'exclusion est prononcée, le commissaire sportif doit modifier le classement et la remise des prix, de façon que les prix présentés soient compatibles avec le classement final révisé.

Tout inscripteur ou pilote qui est exclu de toute session de compétition renoncera automatiquement à tout droit aux récompenses pour cette session ou compétition.

Sur la recommandation du commissaire sportif et du directeur de course, l'organisateur d'une série ou d'un championnat peut imposer la perte de points gagnés par un pilote dans une course ou accumulés dans une série.

18.8 SUSPENSION

Une peine de suspension ne peut être prononcée que par CKQ / ASQ.

Un avis de suspension doit être envoyé au destinataire par un mode de livraison enregistrée dans les 72 heures de la décision. Une peine de suspension prononcée par CKQ / ASQ sera honorée par toutes les organisations affiliées à ASN Canada FIA.

Un avis de suspension prononcé par une organisation de karting affiliée à ASN Canada FIA ne s'appliquera que dans le territoire de l'organisation qui a émis l'avis de suspension. Toutefois, si CKQ / ASQ souhaite que la suspension soit reconnue par d'autres ASN ou d'autres organisations de karting affiliées à une ASN, une demande écrite formelle sera remise à ASN Canada FIA ou aux organisations de karting affiliées à ASN Canada FIA où la suspension sera reconnue.

18.9 RETRAIT DE LA LICENCE

Lorsqu'une peine de suspension est imposée à un pilote, la licence de compétition doit être immédiatement rendue à CKQ / ASQ. Tout retard dans la remise de la licence selon les instructions entraîne automatiquement l'extension de la suspension par le double de la durée du retard.

18.10 DISQUALIFICATION

Une disqualification ne peut être prononcée que par le commissaire sportif.

Une disqualification entraîne, pour le pilote disqualifié, la perte permanente de tous les points et récompenses pour l'événement et au droit de prendre part, à quelque titre que ce soit, à toute compétition.

18.11 MESURES DISCIPLINAIRES

Les participants qui affichent un mépris ou une indifférence répétée pour les règlements, ou qui affichent une conduite antisportive, sont soumis à une procédure disciplinaire.

CKQ / ASQ peut, à sa discrétion, tenter une mesure disciplinaire lors d'une compétition.

Les résultats d'une mesure disciplinaire sont définitifs et les ordres et les pénalités appliquées à un pilote lient les parties.

18.12 PROBATION

La probation peut être imposée par le commissaire sportif et le directeur de course, selon les conditions préalables s'appliquant à toute participation du pilote, ou résultant d'une action disciplinaire ou du processus d'appel.

Auto Sport Québec enregistrera toute période de probation dans le dossier d'un pilote. Tout défaut de se conformer aux conditions de la probation sera un motif de pénalité supplémentaire. CKQ / ASQ peut réviser toute probation avant son expiration.

18.13 AVIS DE PÉNALITÉ

Le commissaire sportif et le directeur de course peuvent donner un avis verbal d'une pénalité à tout participant. Les pénalités infligées à un pilote lors d'un événement doivent être notées sur les résultats officiels et affichés au tableau d'affichage officiel.

18.14 PUBLICATION DES PÉNALITÉS

CKQ / ASQ se réserve le droit de publier un avis indiquant qu'il a pénalisé toute personne ou organisation et d'en préciser les raisons. Les personnes ou organismes visés dans l'avis n'ont pas de recours contre CKQ / ASQ, ses officiels ou contre toute personne ayant publié ou imprimé un tel avis, et peuvent encourir des pénalités supplémentaires si une telle action est prise.

19.

PROTÊTS

19.1 LE DROIT AU PROTÊT

Tout pilote participant, ou ses parents/ tuteurs s'il est mineur dans la province de juridiction, a droit au protêt. Le protêt doit être fondé.

Un protêt fondé est raisonnable, logique, basé sur des faits pertinents et étayé par des preuves pertinentes. Un fait est défini comme quelque chose qui peut être prouvé et une preuve est définie comme ce qui supporte le fait, la logique ou la raison. Un protêt qui manque de raison, de logique, de fait ou de preuve peut être considéré non fondé et être refusé par le commissaire sportif, sans autre droit de recours.

Il n'y aura pas de droit au protêt contre le refus d'une inscription, ni dans les cas expressément interdits par ce Règlement. C'est au pilote, en tant que réclamant, d'établir les termes exacts du protêt.

Les pilotes doivent rester sur les lieux de l'événement jusqu'à ce que toute période de contestation relative à leur compétition soit écoulée. Aucun représentant substitut n'est autorisé.

Les participants impliqués dans un litige ou un protêt doivent demeurer sur les lieux de l'événement pendant la période de réclamation et pendant toute période de temps raisonnable que peut demander le commissaire sportif.

Le pilote qui ne respecte pas cette condition ou qui ne peut pas être facilement contacté, est assujéti aux procédures judiciaires et aux sanctions appliquées en son absence. Dans le cas où il reçoit d'autres pénalités, la possibilité d'appel est annulée. Toute pénalité appliquée demeure en vigueur.

C'est au réclamant de comprendre la procédure de protêt et de s'y conformer, et aucune réclamation pour un malentendu de quelque nature que ce soit ne sera acceptée.

Un protêt doit être entièrement rempli sans exception ou il sera refusé sans autre recours. Un fois déposé, un protêt ne peut être modifié et présenté de nouveau.

Les images vidéo, ou photos de toute source, ne seront pas acceptées ou considérées comme faisant partie d'un protêt. Les officiels pourront utiliser toute preuve physique qu'ils jugent utile.

19.2 DÉLAIS

Pour qu'un protêt soit considéré, il doit être déposé auprès du commissaire sportif conformément aux délais suivants :

Pour contester l'inéligibilité d'un kart ou d'une composante :

- Lorsque l'inéligibilité alléguée d'un kart ou d'une composante est évidente :
 - dans les 30 minutes suivant la fin de la session durant laquelle l'infraction est constatée.

Pour contester un comportement en piste

- Un protêt contre toute occurrence ou irrégularité durant un essai, une qualification ou une course :
 - dans les 30 minutes suivant la fin de la session durant laquelle l'infraction est constatée.

Pour contester des résultats :

- Un protêt à l'égard des résultats de la séance de qualifications ou les résultats d'une course :
 - dans les 30 minutes suivant l'affichage des résultats de la session.

19.3 PROTÊT CONTRE UN KART

Seul un pilote - ou ses parents/tuteur si le pilote est mineur dans la province de juridiction - peut déposer un protêt contre l'éligibilité d'un autre kart inscrit dans une épreuve de même classe. Un protêt ne peut être présenté que par une seule personne.

Dans de tels cas, le réclamant doit clairement indiquer le ou les articles exacts du Règlement qui auraient été violés. Il devra en outre préciser la ou les composantes qui devront être inspectées. Les composantes incluent le moteur, le châssis, les pneus et la carrosserie.

De telles inspections doivent être effectuées sous la supervision de l'inspecteur technique.

Tout refus du pilote ou de l'inscripteur d'un kart faisant l'objet d'un protêt et qui refuse l'inspection selon les termes du présent Règlement, entraînera l'exclusion immédiate ou la disqualification et d'autres pénalités.

Un protêt en vertu du présent Règlement peut être réduit dans sa portée par le réclamant, mais une fois que les frais sont payés, il ne peut être augmenté par ce dernier. Une fois que les frais sont payés, les inspections prévues doivent être complétées, sauf si le protêt est entièrement ou partiellement retiré par le réclamant avant que l'inspection commence.

Si un protêt en vertu du présent Règlement est complètement retiré par le réclamant avant le début de l'inspection, les frais ne seront pas remboursés.

19.4 DÉPÔT D'UN PROTÊT

Le protêt doit être présenté sur le formulaire de protêt approuvé fourni par l'organisateur de l'événement. Le commissaire sportif et le directeur de course disposeront de copies du formulaire de protêt qu'ils pourront remettre à l'organisateur. Le protêt doit être présenté au directeur de course.

Toutes les réclamations seront faites par écrit et :

- Spécifieront quelle(s) partie(s) des règlements en vigueur est (sont) considérée(s) violée(s) et par qui;
- Fourniront les noms des témoins, s'il y en a;
- Seront signées par le pilote ou son parent/tuteur si le pilote qui fait la réclamation est mineur;

- Seront accompagnées des frais requis, payables à l'ordre d'Auto Sport Québec;
- Seront remises au directeur de course dans le délai spécifié dans le présent Règlement.

Un protêt doit être entièrement rempli sans exception ou il sera refusé sans autre recours. Un fois déposé, un protêt ne peut être modifié et présenté de nouveau.

19.5 AUDIENCE D'UN PROTÊT

Le commissaire sportif forme un comité pour entendre les protêts. Un protêt peut se régler rapidement. Toutes les parties concernées seront avisées de l'heure et du lieu de l'audience et devront se présenter en personne.

Le participant ayant été avisé de l'heure et du lieu de l'audience du protêt accepte qu'en son absence une décision sera rendue sans sa participation.

Le commissaire sportif doit déterminer si le protêt a été présenté conformément à ces règlements.

À défaut de se conformer à l'ensemble de ces conditions, le protêt sera rejeté, sans audience, et CKQ / ASQ conservera les frais de protêt. C'est au réclamant de présenter correctement son protêt et aucune réclamation fondée sur le manque de connaissance des règlements particuliers de club, de série ou de l'événement ne sera acceptée.

Le pilote qui présente la réclamation - et son parent/tuteur, si le conducteur est âgé de moins de 18 ans - doit assister à l'audience.

Lors d'une audience, les réclamants doivent présenter eux-mêmes leur cas (ou avec l'aide d'un traducteur désigné en cas de difficultés linguistiques). Ils ont le

droit de convoquer des témoins et sont responsables de la rapide disponibilité de tous les témoins appelés. Si un réclamant doit désigner un traducteur afin de présenter et d'argumenter un protêt, les mots du traducteur seront réputés être ceux du réclamant.

En l'absence de toute partie à une réclamation ou dû à un retard injustifié à l'audience, un jugement peut être prononcé par défaut.

Tous les efforts doivent être faits pour gérer les protêts lors de l'événement là où les témoins pourront présenter leur témoignage et leur preuve en relation avec le protêt.

Les cérémonies de podium auront lieu même si un protêt n'a pas été entendu ou réglé. Tous les résultats de la compétition seront considérés provisoires et sujets à changement. Des prix pourraient être retenus jusqu'à la publication des résultats finaux qui pourraient être officialisés après la fin de l'événement.

19.6 JUGEMENT D'UNE AUDIENCE DE PROTÊT

Toutes les parties impliquées seront liées par la décision rendue, sous réserve des procédures d'appel prévues dans le présent Règlement.

19.7 COÛT D'UN PROTÊT

Le droit de protêt est de 500 \$ et doit être présenté au moment du dépôt du protêt. Tous les coûts associés à un protêt sont à la charge du réclamant, quel que soit le résultat de l'audience.

Si protêt est accepté, le réclamant recevra un remboursement de 250 \$.

Si la réclamation est jugée non fondée, CKQ / ASQ conservera la totalité du droit de protêt.

Si la réclamation est jugée vexatoire, le réclamant est coupable d'une violation du présent Règlement, il doit renoncer à son dépôt et pourrait être pénalisé pour ce manquement au Règlement.

19.8 AVIS DE DÉCISION

Lorsqu'un protêt est réglé, la personne qui a présenté la réclamation recevra une explication écrite de la décision du comité de protêt.

Tous les efforts doivent être faits pour régler la contestation avant que le compétiteur quitte le circuit où l'événement s'est tenu.

19.9 PUBLICATION DES DÉCISIONS

CKQ / ASQ a le droit de publier ou de faire publier le jugement d'un protêt et d'indiquer les noms de toutes les parties concernées. Les personnes ou organismes visés par un tel avis n'ont pas de recours contre Auto Sport Québec ou contre quiconque imprime ou publie ledit avis.

20.

APPEL

20.1. INTENTION D'EN APPELER

Sauf lorsque cela est exclu dans le présent Règlement, un pilote - ou son parent/tuteur, si le pilote est mineur dans la province de juridiction - peut en appeler d'une décision qui a été rendue par un officiel en remplissant le formulaire approprié.

Les frais d'appel sont de 1 000 \$ en argent comptant et doivent être présentés au moment du dépôt de l'intention d'en appeler. Tous les coûts associés à un appel sont à la charge du réclamant, quel que soit le résultat de l'audience.

Dans tous les cas, les frais d'appel ne sont pas remboursables. Présenter une intention d'en appeler ne signifie pas que l'appel sera automatiquement accepté.

Un appel ne signifie pas qu'il sera autorisé automatiquement.

La procédure d'appel CKQ / ASQ est conçue pour accélérer le règlement de litiges sportifs d'une manière opportune et efficace et ne suit pas nécessairement les pratiques ou les formalités normalement associées avec celles de la profession juridique.

C'est à l'appelant de comprendre et de se conformer à cette procédure d'appel et aucune réclamation pour un malentendu d'aucune sorte ne sera acceptée.

20.2. MOTIFS D'APPEL

Les motifs pour en appeler sont les suivants :

- Les officiels ou le comité de protêt ont géré l'affaire en utilisant des procédures incorrectes;
- De nouvelles preuves substantielles ou des témoignages d'experts en lien avec l'affaire, qui n'auraient pas pu être facilement disponibles au moment de l'application de la décision initiale par l'officiel.

Un appel ne sera pas accordé s'il n'y a pas de nouveaux éléments à présenter.

20.3 DÉLAI

Un formulaire d'intention d'en appeler doit être présenté au commissaire dans les 30 minutes suivant la décision d'un officiel ou du comité de protêt, qui devra signer et indiquer l'heure sur le document.

Le commissaire décidera du moment et de la procédure d'appel en se basant sur la nature de l'appel.

Un avis d'en appeler signé par l'appelant doit être présenté de façon claire et lisible, sinon la demande sera rejetée sans autre recours.

Un appel peut être retiré avec l'accord CKQ / ASQ, qui conservera le dépôt. Un appel qui a été retiré ne peut être modifié et présenter de nouveau.

20.4 EFFET DE L'APPEL

Un avis d'intention d'en appeler n'affecte pas l'application de toute décision, pénalité ou peine pour laquelle il y a un recours.

Le commissaire sportif, s'il a été avisé de l'intention d'un compétiteur de faire appel, peut permettre à ce dernier de continuer à participer à l'événement, si la situation survient au cours d'un événement.

On ne peut en appeler de la décision d'un appel et le commissaire sportif peut ordonner que les prix qui peuvent être affectés par la décision d'un appel soient retenus en attendant le résultat de cet appel.

20.5 LES SOUMISSIONS OBLIGATOIRES

L'avis d'intention d'en appeler doit être présenté en personne, par la poste, par courrier express, par fax ou par courriel. C'est à la personne qui fait appel de s'assurer qu'Auto Sport Québec a bien reçu l'avis dans le délai prescrit.

Un appel doit contenir suffisamment d'informations pour permettre à CKQ / ASQ de déterminer comment le litige sera géré et si une procédure de recours formelle aura lieu. Si l'appelant ne fournit pas d'informations suffisantes, l'appel sera

rejeté sans tenir d'audience et les frais d'appel seront confisqués.

Un appel devra préciser intégralement :

- Les motifs pour prétendre que l'officiel a agi de façon inappropriée, en indiquant clairement quelle(s) partie(s) de tout règlement est (sont) considérée(s) avoir été exécutée(s) d'une manière qui n'était ni juste, ni équitable pour l'appelant;
- La description complète de toute nouvelle preuve ou témoignage d'expert, et comment cela peut affecter la décision du protêt original;
- Une liste des témoins, accompagnée de leurs numéros de téléphone, que l'appelant souhaite appeler, une description de leur implication dans l'incident en question et la nature générale de leur témoignage.

L'appel doit inclure la signature de l'appelant ou de son représentant autorisé, accompagné d'une lettre autorisant le représentant à agir au nom de l'appelant et doit inclure l'adresse à laquelle les communications doivent être envoyées, avec un numéro de téléphone, une adresse courriel et un numéro de fax s'il y en a un. Les images vidéo, ou photos de toute source, ne seront pas acceptées ou considérées comme faisant partie d'un appel. Les officiels pourront utiliser toute preuve physique qu'ils jugent utile.

Si l'appel est jugé vexatoire, l'appelant est coupable d'une violation du présent Règlement, il doit renoncer à son dépôt et pourrait être pénalisé pour ce manquement au Règlement.

20.6 DÉCISION D'AUTORISER UN APPEL

Auto Sport Québec décidera si un appel est fondé.

Auto Sport Québec se réserve le droit de régler tout différend visé par un appel, sans soumettre l'affaire à la procédure d'appel.

20.7 PROCÉDURES D'APPEL

Un appel peut être traité administrativement par Auto Sport Québec sans une audience formelle.

Lorsqu'une audience formelle est jugée nécessaire par Auto Sport Québec, elle nommera un président de tribunal d'appel. Le président du tribunal d'appel tentera de convoquer et d'entendre l'appel au plus tard une (1) semaine après la décision d'accorder l'appel.

Un avis indiquant l'heure et le lieu de l'audience sera envoyé à l'appelant. C'est à l'appelant de convoquer tous les témoins à l'endroit et à l'heure désignés. L'audience pourra porter jugement même en l'absence de toute partie ou témoin.

Le pilote qui présente l'appel - et son parent/tuteur, si le pilote est âgé de moins de 18 ans - doit assister à l'audience.

Lors d'une audience d'appel formelle, l'appelant peut présenter des preuves et peut convoquer des témoins. L'appelant peut avoir un avocat présent avec la permission du président du tribunal d'appel, mais doit toujours présenter son cas personnellement.

Le président du tribunal d'appel peut entendre la preuve et les témoins de toute manière qu'il juge adéquate, pertinente ou nécessaire.

20.8 COMPÉTENCE DE LA PROCÉDURE D'APPEL

Les personnes assignées à un tribunal d'appel ne doivent pas avoir participé où être parties prenantes à un jugement si elles ont pris part en tant que concurrents, officiels, organisateurs, promoteurs ou commanditaires de la compétition impliquées dans l'appel, ou qui ont été directement impliqués dans l'affaire.

20.9 JUGEMENT DE LA PROCÉDURE D'APPEL

Après avoir examiné le matériel jugé pertinent pour prendre une décision, le président du tribunal d'appel devra préparer et communiquer le jugement du tribunal d'appel par écrit. Une pénalité existante peut être annulée, atténuée, confirmée, augmentée, ou une autre sanction peut être imposée.

Une compétition ne peut pas être reprise, ni un horaire d'événements révisé.

20.10 LE JUGEMENT DU TRIBUNAL D'APPEL EST FINAL

L'appel constitue le dernier tribunal pour régler tout différend relatif à une compétition, une série ou un championnat, et aucune autre procédure ne peut être intentée par l'appelant.

20.11 CONDUITE APRÈS JUGEMENT

Tout participant qui, à la suite d'un jugement d'appel, discrédite ou tente de discréditer le jugement, fera l'objet de mesures disciplinaires.

21.

COMPÉTENCE D'AUTO SPORT QUÉBEC EN CAS DE DIFFÉREND

Une association affiliée à Auto Sport Québec peut demander son avis concernant les pénalités, réclamations, appels ou tout différend impliquant un club ou une compétition de karting régionale.



ANNEXE 1

GUIDE DES PÉNALITÉS

Ce tableau constitue un guide à l'intention des officiels afin de standardiser l'application des pénalités.

Les pénalités pour toute infraction doivent être appliquées selon la réglementation de la Commission de karting du Québec d'Auto Sport Québec (CKQ / ASQ)
Les officiels détermineront la sévérité d'une pénalité en fonction des circonstances ayant entraîné l'infraction.

VIOLATION	ESSAIS	QUALIFICATIONS	MANCHES ET PRÉ FINALE	FINALE
COMPORTEMENT DU PARTICIPANT				
6.1 et 6.2. Conduite antisportive	- Amendes - Exclusion - Requête pour suspension	- Amendes - Exclusion - Requête pour suspension	- Amendes - Exclusion - Requête pour suspension	- Amendes - Exclusion - Requête pour suspension
9.2. Participer à la mauvaise séance d'essais ou sortir dans la mauvaise classe ou dans le mauvais groupe	- Amendes - Perte du meilleur temps en qualification. (min) - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton - Exclusion	- Amendes - Perte du meilleur temps (Min.) - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton - Exclusion	- Exclusion	- Exclusion
11.2. Être en retard à une réunion des pilotes	- Amende de 20 \$	- Amende de 20 \$	- Amende de 20 \$	- Amende de 20 \$
11.2. Être absent à une réunion des pilotes	- Amende de 50 \$	- Amende de 50 \$	- Amende de 50 \$	- Amende de 50 \$
8.1. Conduire un kart enregistré sous le nom d'un autre compétiteur ou non-enregistré ou faire l'usage de matériel non- autorisé	- Amende - Perte du meilleur temps en qualification (min) - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton - Exclusion - Requête pour suspension	- Exclusion du pilote enregistré et du pilote non-autorisé - Requête pour suspension	- Exclusion du pilote enregistré et du pilote non-autorisé - Requête pour suspension	- Exclusion du pilote enregistré et du pilote non-autorisé - Requête pour suspension
14.1 n) Recevoir de l'aide après avoir quitté la fausse-grille	- Amende - Perte du meilleur temps en qualification (min) - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton - Exclusion	- Amende - Perte du meilleur temps en qualification (min) - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton - Exclusion	- Classé en dernière position - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton - Exclusion	- Exclusion
14.1 n) Membre de l'équipe s'approchant du kart à la balance		- Amende - Perte du meilleur temps en qualification (min) - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton - Exclusion	- Amende - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton - Exclusion	- Amende - 1 Position (Min.) - Classé en dernière position - Exclusion
13.3 Démarrer ou faire fonctionner un moteur dans les paddocks	- Amende - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton - Exclusion	- Amende - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton - Exclusion	- Amende - Classé en dernière position - Exclusion	- Amende - Classé en dernière position - Exclusion
13.3 Démarrer ou faire fonctionner un moteur à l'endroit désigné pour période plus longue que 10 secondes ou plus d'une fois avant le début d'une session en piste	- Amende - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton - Exclusion	- Amende - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton - Exclusion	- Amende - Classé en dernière position - Exclusion	- Amende - Classé en dernière position - Exclusion
1.6. Désobéir aux instructions, refuser de coopérer, interférer ou obstruer les actions d'un officiel	- Amende - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton - Exclusion - Requête pour suspension	- Amende - Perte du meilleur temps (min) - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton - Exclusion - Requête pour suspension	- Amende - 1 position (Min.) - Classé en dernière position - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton - Exclusion - Requête pour suspension	- Amende - Exclusion - Requête pour suspension

VIOLATION	ESSAIS	QUALIFICATIONS	MANCHES ET PRÉ FINALE	FINALE
COMPORTEMENT DU PARTICIPANT				
17.3 e) Abus (physique ou verbal) envers un autre compétiteur ou envers un officiel	- Amende - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton - Exclusion - Requête pour suspension	- Amende - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton - Exclusion - Requête pour suspension	- Amende - Classé en dernière position - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton - Exclusion - Requête pour suspension	- Amende - Exclusion - Requête pour suspension
19.1. Soumettre une réclamation abusive	- Confiscation du dépôt (200 \$) - Exclusion - Requête pour suspension	- Confiscation du dépôt (200 \$) - Exclusion - Requête pour suspension	- Confiscation du dépôt (200 \$) - Exclusion - Requête pour suspension	- Confiscation du dépôt (200 \$) - Exclusion - Requête pour suspension
PROCÉDURES DE DÉPART				
14.1 n) Utilisation d'un trajet autre que la configuration officielle de la piste pour récupérer une position.			- 1 Position (min.) - Classé en dernière position - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton - Exclusion	- 1 Position (min.) - Classé en dernière position - Exclusion
10.5 f). Ne pas être à sa position de départ lors du tour de formation ou au moment du départ			- 1 Position (min.) - Classé en dernière position - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton - Exclusion	- 1 Position (min.) - Classé en dernière position - Exclusion
10.5 f) Gain de positions lors du 2 ^e tour de formation			- 1 Position (min.) - Classé en dernière position - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton - Exclusion	- 1 Position (min.) - Classé en dernière position - Exclusion
10.6. S'arrêter en dehors de la grille de formation officielle lors d'un départ arrêté			- 1 Position (min.) - Classé en dernière position - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton - Exclusion	- 1 Position (min.) - Classé en dernière position - Exclusion
11.1 a) Sortir de son siège ou tenter de repartir un kart en panne sur la grille juste avant le signal de départ d'un départ arrêté			- 1 Position (min.) - Classé en dernière position - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton - Exclusion	- 1 Position (min.) - Classé en dernière position - Exclusion
10.5 a) Faux départ ou sauter			-1 Position (min.)	-1 Position (min.)
10.5 f) Causer de façon délibérée un mauvais départ ou un re-départ			- 1 Position (min.) - Classé en dernière position - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton - Exclusion	- 1 Position (min.) - Classé en dernière position - Exclusion

VIOLATION	ESSAIS	QUALIFICATIONS	MANCHES ET PRÉ FINALE	FINALE
DÉPART ROULANT AVEC CORRIDORS IDENTIFIÉS				
10.5.f) Ne pas suivre la vitesse du peloton à l'approche de la Ligne de Départ			- 10 seconds (Max.)	- 10 seconds (Max.)
10.5.f) Traverser partiellement les limites du corridor identifié avant la Ligne de Départ			- 3 secondes	- 3 secondes
10.5.f) Sortir complètement des limites du corridor identifié avant la Ligne de Départ			- 10 secondes (Max.)	- 10 secondes (Max.)
10.5.h) Faux départ ou départ sauté (un peut-être alloué)			- Les pilotes de la première ligne peuvent être relégués en 2e ligne - Jusqu'à 20 secondes	- Les pilotes de la première ligne peuvent être relégués en 2e ligne - Jusqu'à 20 secondes
12. SIGNALISATION				
Dépassement sous un drapeau jaune agité	- Avertissement	- Perte du meilleur temps (min.)	- 1 Position (min.)	- 1 Position (min.)
Dépassement sous un drapeau jaune après le damier	- Avertissement - Amendes (10 \$ min.)	- Avertissement - Amendes (10 \$ min.)	- Avertissement - Amendes (20 \$ min.)	- Avertissement - Amendes (20 \$ min.)
Ne pas obtempérer au drapeau noir ou au drapeau noir avec numéro du kart	- Amende (50 \$ min.) - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton - Exclusion - Requête pour suspension	- Amende (50 \$ min.) - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton - Exclusion - Requête pour suspension	- Amende (50 \$ min.) - Classé en dernière position - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton - Exclusion - Requête pour suspension	- Amende (50 \$ min.) - Exclusion - Requête pour suspension
Ne pas obtempérer au drapeau bleu	- Avertissement	- Avertissement - Drapeau Noir - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton - Exclusion	- Avertissement - Drapeau Noir - Classé en dernière position - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton - Exclusion	- Avertissement - Drapeau Noir - Classé en dernière position - Amende (50 \$ min.) - Exclusion
Ne pas obtempérer au drapeau noir avec disque orange	- Avertissement	- Perte du meilleur temps (min.) - Drapeau noir - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton - Exclusion	- 1 Position (min.) - Drapeau noir - Classé en dernière position - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton - Exclusion	- Drapeau Noir - Classé en dernière position - Amende (50 \$ min.) - Exclusion
Ne pas obtempérer au drapeau bleu avec Croix Rouge				- Drapeau Noir - Amende (50 \$ min.) - Exclusion
Ne pas obtempérer au drapeau bleu avec Croix Rouge et interférer avec les karts qui doublent				- Drapeau Noir - Amende (50 \$ min.) - Exclusion

VIOLATION	ESSAIS	QUALIFICATIONS	MANCHES ET PRÉ FINALE	FINALE
CONDUITE DU PILOTE				
4.1 Ne pas porter les vêtements et équipements requis	- Drapeau noir - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton - Amende - Exclusion	- Drapeau noir - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton - Amende - Exclusion	- Drapeau noir - Classé en dernière position - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton - Amende - Exclusion	- Drapeau noir - Classé en dernière position - Amende - Exclusion
13.4 « Burnouts » ou « scrubbling » de pneus	- Amende	- Perte du meilleur temps	- 1 Position (min.)	- 1 Position (min.)
14.1 h) Repartir un kart alors que non autorisé ou repartir de façon inappropriée	- Drapeau noir	- Drapeau noir - Perte du meilleur temps - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton	- Drapeau noir - Classé en dernière position - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton	- Drapeau noir - Classé en dernière position - Exclusion
15 Provoquer de façon délibérée un drapeau rouge	- Amende - Exclusion	- Perte du meilleur temps - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton - Exclusion	- Classé en dernière position - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton - Exclusion	- Exclusion
13.4 Vitesse excessive dans la ligne des puits	- Amende (10 \$)	- Amende (10 \$)	- Amende (10 \$)	- Amende (10 \$)
13.9 Conduire un kart dans les Paddocks ou une zone interdite incluant les voies publiques	- Amende - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton - Exclusion	- Amende - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton - Exclusion	- Amende - Classé en dernière position - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton - Exclusion	- Amende - Exclusion
14.1 a) Ne pas lever le bras lorsqu'on entre ou sort de piste	- Amende (10 \$)	- Amende (10 \$)	- Amende (10 \$)	- Amende (10 \$)
14.1 b) Conduire à sens inverse	- Amende - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton - Exclusion	- Amende - Exclusion	- Amende - Exclusion	- Amende - Exclusion
14.1 i) Court-circuiter la piste, qu'il y ait ou non avantage	- Amende - Perte du meilleur temps en qualification - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton	- Perte du meilleur temps (min.) - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton	- 1 position (min.) - Classé en dernière position - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton - Exclusion	- 1 position (min.) - Classé en dernière position - Exclusion
12 Faire un tour de plus après s'être vu présenter le drapeau à damiers	- Avertissement - Amende (20 \$)	- Avertissement - Amende (20 \$)	- Avertissement - Amende (20 \$)	- Avertissement - Amende (20 \$)
14.1 Gain de position ou avantage dû à un passage à l'extérieur des limites indiquées de la piste	- Avertissement	- 1 position (min.)	- 1 position (min.)	- 1 position (min.)

VIOLATION	ESSAIS	QUALIFICATIONS	MANCHES ET PRÉ FINALE	FINALE
CONDUITE DU PILOTE				
14.1 Apparence d'un manque de contrôle du kart incluant sortir de piste, sautiller dans son siège, regarder à l'opposé de la direction de déplacement, se pencher la tête derrière le volant, regarder derrière	- Avertissement - Drapeau noir - Exclusion	- Perte du meilleur temps - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton - Drapeau noir - Exclusion	- Avertissement - 1 position (min.) - Drapeau noir - Exclusion	- Avertissement - 1 position (min.) - Drapeau noir - Exclusion
14.1 m) Être un risque pour les autres compétiteurs	- Drapeau noir - Exclusion	- Drapeau noir - Exclusion	- Drapeau noir - Exclusion	- Drapeau noir - Exclusion
14.1 n) Empêcher une manœuvre de dépassement légitime	- Avertissement - Drapeau noir - Perte du meilleur temps (min.) - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton - Exclusion	- Avertissement - Drapeau noir - Perte du meilleur temps (min.) - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton - Exclusion	- Avertissement - Drapeau noir - Classé en dernière position - Démarrer la prochaine course à la dernière position - Exclusion	- Avertissement - 1 position (min.) - Drapeau noir - Classé en dernière position - Exclusion
14.2 b) et d) Provoquer de façon intentionnelle ou involontaire une collision	- Avertissement - Drapeau noir - Perte du meilleur temps (min.) - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton - Exclusion	- Avertissement - Drapeau noir - Perte du meilleur temps (min.) - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton - Exclusion	- Avertissement - 1 position (min.) - Drapeau noir - Classé en dernière position - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton - Exclusion	- Avertissement - 1 position (min.) - Drapeau noir - Classé en dernière position - Exclusion
15 Pousser un autre pilote hors piste de façon intentionnelle ou involontaire	- Avertissement - Drapeau noir - Perte du meilleur temps (min.) - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton - Exclusion	- Avertissement - Drapeau noir - Perte du meilleur temps (min.) - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton - Exclusion	- Avertissement - 1 position (min.) - Drapeau noir - Classé en dernière position - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton - Exclusion	- Avertissement - 1 position (min.) - Drapeau noir - Classé en dernière position - Exclusion
15 Gain de position résultant d'un contact			- 1 position (min.) - 10 secondes - Classé en dernière position - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton - Exclusion	- 1 position (min.) - 10 secondes - Classé en dernière position - Exclusion
INFRACTIONS TECHNIQUES				
Sous le poids minimum		- Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton - Exclusion	- Classé en dernière position - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton - Exclusion	- Exclusion

VIOLATION	ESSAIS	QUALIFICATIONS	MANCHES ET PRÉ FINALE	FINALE
INFRACTIONS TECHNIQUES				
Dépasser la limite permise pour le bruit	- Avertissement - Drapeau noir	- Avertissement - Drapeau noir - Perte du meilleur temps (min.) - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton	- Avertissement - Drapeau noir - Perte du meilleur temps (min.) - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton	- Avertissement - 1 position (min.) - Drapeau noir - Exclusion
Réparations autorisées après un drapeau rouge si course relancée			- Repartir en queue de peloton	- Repartir en queue de peloton
Réparations non autorisées après un drapeau rouge		- Exclusion	- Exclusion	- Exclusion
Ne pas passer la balance ou quitter la zone de balance sans avoir reçu l'autorisation		- Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton	- Classé en dernière position - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton	- Exclusion
Protection contre la chaleur de l'échappement d'un moteur 4 temps lâche	- Drapeau noir avec disque orange	- Drapeau noir avec disque orange	- Drapeau noir avec disque orange	- Drapeau noir avec disque orange
Perte d'un échappement sur un kart à moteur 4 temps	- Drapeau noir avec disque orange	- Drapeau noir avec disque orange - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton	- Drapeau noir avec disque orange - Classé en dernière position - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton	- Drapeau noir avec disque orange - Classé en dernière position - Exclusion
Perte d'un silencieux d'aspiration sur un moteur 2 temps	- Drapeau noir avec disque orange	- Drapeau noir avec disque orange - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton	- Drapeau noir avec disque orange - Classé en dernière position - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton	- Drapeau noir avec disque orange - Classé en dernière position - Exclusion
Tout élément de carrosserie incluant pontons, panneau frontal, museau, protection des roues arrières, pare-chocs, gardes-chaînes lâche et jugés à risque par les officiels	- Amende (10 \$ min.) - Drapeau noir à disque orange	- Amende (10 \$ min.) - Drapeau noir à disque orange - Démarrer la première course à la dernière position	- Amende (10 \$ min.) - Drapeau noir à disque orange - Classé en dernière position - Démarrer la première course à la dernière position	- Amende (10 \$ min.) - Drapeau noir à disque orange - Classé en dernière position - Exclusion
Perte d'un élément de carrosserie incluant pontons, panneau frontal, museau, protection des roues arrière, pare-chocs, garde-chaîne que le drapeau noir avec disque orange ait ou non été montré	- Drapeau noir à disque orange	- Drapeau noir à disque orange - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton - Exclusion	- Drapeau noir à disque orange - Classé en dernière position - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton - Exclusion	- Drapeau noir à disque orange - Classé en dernière position - Exclusion

VIOLATION	ESSAIS	QUALIFICATIONS	MANCHES ET PRÉ FINALE	FINALE
INFRACTIONS TECHNIQUES				
La perte, absence ou négligence de tout élément de l'équipement de sécurité du pilote	- Drapeau noir avec disque orange - Amende	- Drapeau noir avec disque orange - Amende - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton - Exclusion	- Drapeau noir avec disque orange - Amende - Classé en dernière position - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton - Exclusion	- Drapeau noir avec disque orange - Amende - Exclusion
Toute infraction technique d'un élément jugé nécessaire par les officiels lorsqu'en piste	- Drapeau noir avec disque orange	- Drapeau noir avec disque orange - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton - Exclusion	- Drapeau noir avec disque orange - Classé en dernière position - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton - Exclusion	- Drapeau noir avec disque orange - Classé en dernière position - Exclusion
Réparations non- autorisées ou remplacement après le marquage technique		- Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton - Exclusion	- Classé en dernière position - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton - Exclusion	- Exclusion
T-4 Formulaire technique ou passeport incomplet ou manquant		- Amende (50 \$ min.) - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton - Exclusion	- Classé en dernière position - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton - Exclusion	- Exclusion
Numéros de série manquants sur le formulaire Technique ou usage de matériel non répertorié		- Amende (50 \$ min.) - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton - Exclusion	- Classé en dernière position - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton - Exclusion	- Exclusion
Sceau ou marquage manquant ou cassé sur le moteur, le châssis ou les pneus		- Amende (50 \$ min.) - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton	- Classé en dernière position - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton	- Exclusion
Ne pas se présenter au Parc fermé comme exigé ou requis		- Amende (50 \$ min.) - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton	- Amende (50 \$ min.) - Classé en dernière position - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton	- Amende (50 \$ min.) - Exclusion - Disqualification
Infraction technique lors de l'inspection		- Exclusion - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton	- Exclusion - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton	- Exclusion - Disqualification
Utilisation de pneus non autorisés ou additionnels		- Exclusion - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton	- Exclusion - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton	- Exclusion

VIOLATION	ESSAIS	QUALIFICATIONS	MANCHES ET PRÉ FINALE	FINALE
INFRACTIONS TECHNIQUES				
Un échappement fissuré ou cassé sur un kart à moteur 4 temps qui ne satisfait pas les exigences du contrôle technique		- Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton - Exclusion	- Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton - Exclusion	- Exclusion
Échec lors du test d'essence		- Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton - Exclusion	- Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton - Exclusion	- Exclusion

VIOLATION DES RÈGLEMENTS - MANQUEMENTS RÉPÉTÉS :

Des entorses répétées à la réglementation entraînent une augmentation de la sévérité de la pénalité imposée pour chacune des occasions subséquentes.

Dans les cas d'incidents impliquant des violations multiples, des pénalités consécutives peuvent être imposées.

Des combinaisons de pénalités peuvent être évaluées.

Échelle des pénalités

Les pénalités suivantes peuvent être imposées en ordre de sévérité croissante:

- | | | |
|---|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> - RÉPRIMANDE - AVERTISSEMENT - AMENDE EN ARGENT | <ul style="list-style-type: none"> - DÉCLASSEMENT - PÉNALITÉ DE TEMPS - PÉNALITÉ DE DISTANCE | <ul style="list-style-type: none"> - EXCLUSION - DISQUALIFICATION - SUSPENSION |
|---|---|---|



ANNEXE 2

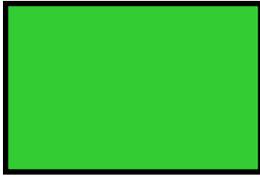
SIGNIFICATION DES DRAPEAUX

En ce qui concerne la surveillance de la piste et des participants, le directeur de course ou ses adjoints et les signaleurs doivent compter en grande partie sur l'usage de signaux pour

- **Contribuer à la sécurité des pilotes;**
- **Faire respecter le règlement.**

Ces signaux sont transmis par des drapeaux de différentes couleurs.

Cette signalisation est utilisée pour tous les événements sanctionnés par Auto Sport Québec.



VERT

Utilisé par le préposé au départ pour donner le signal des sessions en piste et du départ des courses et par les signaleurs sur les coins pour indiquer que la piste est libre. Le départ des courses peut aussi être donné par un système de lumières.



JAUNE

Tout déploiement du drapeau jaune signale la présence d'un danger imminent à la station déployant le drapeau ou après.

JAUNE IMMOBILE

Soyez prudent, danger, ralentissez.

AUCUN DÉPASSEMENT À PARTIR DU POSTE DE SIGNALEUR OÙ IL EST PRÉSENTÉ, JUSQU'À APRÈS LA ZONE D'URGENCE.

Note : Un pilote rencontrera une zone sous jaune immobile avant d'atteindre la zone d'urgence.

JAUNE AGITÉ

Grave danger, ralentissez, préparez-vous à arrêter.

AUCUN DÉPASSEMENT JUSQU'APRÈS AVOIR COMPLÈTEMENT DÉPASSÉ LA ZONE D'URGENCE.

Note: Sur les lieux de la zone d'urgence il peut y avoir plusieurs karts impliqués dans un accident. Il est de la responsabilité du pilote de ne pas dépasser tant qu'il n'a pas complètement dépassé la zone d'urgence.



DRAPEAU NOIR PRÉSENTÉ PAR LE PRÉPOSÉ AU DÉPART

Informe les pilotes que la session a été arrêtée pour une raison autre qu'un accident ou un incident. Un drapeau noir sera affiché à la ligne de départ/arrivée et simultanément à tous les postes de signaleurs. Les pilotes complètent le tour et se dirigent aux puits. Les karts entrant aux puits doivent demeurer en file indienne et s'arrêter dans la ligne des puits.

Si ce drapeau est présenté durant la qualification ou la course, aucun travail ou service ne pourra être effectué sur un kart jusqu'à ce que la piste soit rouverte, sauf sur instructions du directeur de course.



DRAPEAU ROUGE À LA LIGNE DÉPART/ARRIVÉE ET À TOUS LES POSTES DE SIGNALEURS

Advenant la décision d'arrêter une session piste, y compris une course à cause d'un accident ou d'un incident, un drapeau rouge sera affiché à la ligne départ/arrivée et simultanément, chaque poste de signaleurs affichera un drapeau rouge.

Lors d'une session pratique, tous les pilotes doivent ralentir immédiatement, aucun dépassement n'est autorisé. Il faut exercer une extrême prudence, être prêts à s'arrêter si le signaleur l'indique, procéder vers la ligne des puits, et S'ARRÊTER.

Lors de la session de qualifications ou une course, tous les pilotes doivent ralentir immédiatement et arrêter de courser. Les dépassements sont interdits. Il faut exercer une extrême prudence, être prêts à s'arrêter si le signaleur l'indique, se diriger vers la ligne de départ/arrivée et S'ARRÊTER. Les karts doivent rester en file indienne. Aucun travail ou entretien ne peut être effectué sur les karts jusqu'à ce que la piste soit rouverte, sauf sur instructions du directeur de course.



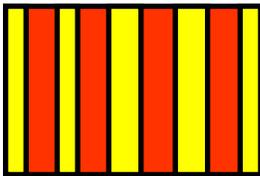
DRAPEAU BLEU IMMOBILE

Un concurrent vous suit de très près.

DRAPEAU BLEU AGITÉ

Vous êtes sur le point d'être doublé par un ou des concurrents. Le pilote doit laisser la ligne de course pour permettre au(x) kart(s) de dépasser sécuritairement.

Ne pas obtempérer au drapeau bleu pourra entraîner la présentation d'un drapeau noir avec le numéro du kart et des pénalités additionnelles pourront être imposées.



DRAPEAU À BANDES ROUGES ET JAUNES

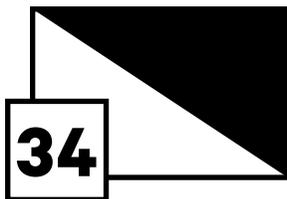
Aviser les pilotes d'être attentifs aux conditions de piste. Utilisé pour indiquer une surface glissante occasionnée par la présence d'huile, de sable, d'eau ou de débris.



DRAPEAU BLANC

Informe les pilotes qu'un véhicule qui se déplace à une vitesse beaucoup plus lente que le peloton est en piste.

Ce peut être une ambulance, un véhicule de service ou un kart se déplaçant lentement.



TRIANGLE NOIR ET BLANC, AVEC NUMÉRO DE KART

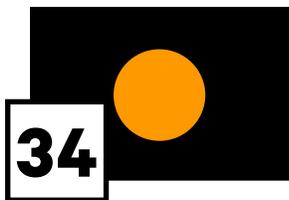
Avertit le pilote de sa conduite antisportive ou non sécuritaire et qu'une pénalité pourrait être imposée.



DRAPEAU NOIR AVEC NUMÉRO DE KART

Informe le pilote qu'il doit compléter le tour et s'arrêter pour instruction dans les puits ou à un endroit désigné par le commissaire sportif ou le directeur de course.

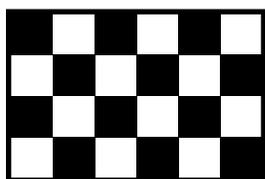
Un pilote qui n'obéit pas à ce drapeau après qu'il a été présenté deux fois sera exclu des résultats et des pénalités additionnelles pourraient être imposées.



DRAPEAU NOIR À DISQUE ORANGE, AVEC NUMÉRO DE KART

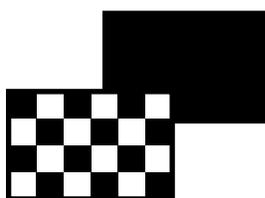
Informe le pilote d'un problème mécanique pouvant provoquer un danger et qu'il doit réduire sa vitesse et arrêter aux puits.

Ne pas obtempérer à ce drapeau peut résulter en la présentation du drapeau noir accompagné du numéro du kart. Le pilote sera exclu des résultats et des pénalités additionnelles pourraient être imposées.



DRAPEAU À DAMIER

La course est terminée et tous les pilotes doivent ralentir et regagner les puits ou un endroit désigné.



DRAPEAU À DAMIER AVEC UN DRAPEAU NOIR

Un drapeau à damier combiné à un drapeau noir peut être montré à la fin d'une course. Ces drapeaux indiquent que la course est sous enquête par les officiels de la course.



DRAPEAU BLEU AVEC UN X

Présenté à un pilote à qui on s'apprête à prendre un tour ou à qui on a déjà pris un tour. Le pilote doit arrêter la compétition, maintenir sa vitesse de course et revenir directement aux puits. Le pilote qui obtempère sera classé à la position qu'il occupait la dernière fois qu'il a croisé la ligne d'arrivée.

Ne pas obtempérer entraînera la présentation du drapeau noir accompagné du numéro du kart. Le pilote sera alors exclu des résultats et des pénalités additionnelles pourraient être imposées.

Ce drapeau est unique au karting et peut ne pas être utilisé lors d'événements si cela est spécifié dans le Règlement particulier.

GRANDEUR DES DRAPEAUX

La dimension minimum pour tous les drapeaux est 60 cm x 80 cm à l'exception des drapeaux rouge et à damier qui doivent être d'au moins 80 cm x 100 cm.



ANNEXE 3

CASQUES ADMISSIBLES

Pour toutes les classes, les casques doivent être conformes aux prescriptions suivantes :

SNELL FOUNDATION STANDARDS

K2005, M2005, SA2005, K2010, M2010, SA2010, SAH2010, **K2015**, M2015 et **SA2015**

CASQUES SNELL POUR ENFANTS

CMR2007, CMS2007, **CMR2016**, **CMS2016**

SFI FOUNDATION INC.

SFI 24.1 (casque pour enfant), SFI 31.1, SFI 31.2A, SFI 41.2A, SFI 31.1/2005, SFI 41.1/2005

FIA STANDARDS

FIA 8860-2004, FIA 8860-2010

En gras : casques recommandés.

Voir aussi :

<http://www.asncanada.com/wp-content/uploads/2018/04/2018-CIK-FIA-Approved-HelmetsR.pdf>

Snell Memorial Foundation
 3628 Madison Avenue,
 Suite 11
 North Highlands, CA 95660,
 USA

Tel. +1 (916) 331-5073
 Fax +1 (916) 331-0359
 www.smf.org



Snell-SA2015

- ! Echéance 31/12/2023
- Not valid after 31/12/2023



Snell-SAH2010

- ! Echéance 31/12/2023
- Not valid after 31/12/2023



Snell-SA2010

- ! Echéance 31/12/2023
- Not valid after 31/12/2023



Snell-K2015



Snell-K2010

- ! Echéance 31/12/2023
- Not valid after 31/12/2023



Snell-FIA CMS2016

Obligatoire pour Pilotes de moins de 15 ans
 Mandatory for Drivers under 15 years old



Snell-FIA CMS2007

Obligatoire pour Pilotes de moins de 15 ans
 Mandatory for Drivers under 15 years old



Snell-FIA CMR2016

Obligatoire pour Pilotes de moins de 15 ans
 Mandatory for Drivers under 15 years old



Snell-FIA CMR2007

Obligatoire pour Pilotes de moins de 15 ans
 Mandatory for Drivers under 15 years old



Snell SA2005

- ! Echéance 31/12/2018
- Not valid after 31/12/2018



Snell K2005

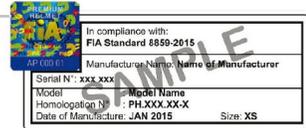
- ! Echéance 31/12/2018
- Not valid after 31/12/2018



Fédération Internationale
de l'Automobile
8, Place de la Concorde
75008 Paris
France

www.fia.com

FIA 8859-2015



FIA 8860-2018



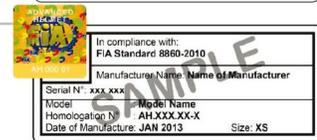
FIA 8860-2018-ABP



FIA 8860-2010



FIA 8860-2010



FIA 8860-2004



! Echéance 31/12/2020
! Not valid after 31/12/2020

SFI Foundation Inc
15708 Pomerado Road,
Suite N208
Poway, CA 92064, USA

Tel. +1 858-451-8868
Fax +1 858-451-9268
www.sffoundation.com

SFI 31.1A

! Echéance 31/12/2018
! Not valid after 31/12/2018



SFI 31.2A

! Echéance 31/12/2018
! Not valid after 31/12/2018

