

# **karting** **Québec.ca**

## REGLEMENTS SPORTIFS 2011

### KARTING QUEBEC

Ces règlements régissent toutes les compétitions de karting au Québec autorisées et sanctionnées par Karting Québec

#### Publié par :

Le Comité Aviseur de Karting Québec

2280 boul. Laviolette,

Trois-Rivières, QC G8Z 1E3

Téléphone : 819 696-7586

Courriel : [info@kartingquebec.ca](mailto:info@kartingquebec.ca)

Site internet : [www.kartingquebec.ca](http://www.kartingquebec.ca)

Karting Québec est l'organisme de régie et de promotion du karting et est affilié à ASN Canada FIA représentant canadien de la FÉDÉRATION INTERNATIONALE DE L'AUTOMOBILE.



Ces règlements sont rédigés afin d'assurer un standard de sécurité et d'organisation des compétitions.

Ils constituent un guide et en aucun cas n'assurent les participants, les spectateurs ou toute autre personne des dangers inhérents à la pratique de cette discipline sportive.

Par sa participation aux événements de karting, toute personne s'engage à respecter chacun des articles de ces règlements.

Tous les textes des sections règlement de sécurité et sportif de ce livre de règlements sont le copyright de Karting Québec et ne peuvent être reproduits sans permission écrite.



## Table des matières

Karting Québec	
Conseil d'administration.....	4
Comité Aviseur.....	4
Représentants de classes.....	4
Circuits et clubs.....	4
Interprétation.....	5
<b>RÈGLEMENT DE SÉCURITÉ</b>	
<b>CHAPITRE 1</b> .....	6
<b>Normes régissant la participation à une compétition</b> .....	6
Licence.....	6
Âges et Catégories.....	6
Inscription.....	6
Permis et assurances.....	6
Santé.....	6
<b>L'équipement et les responsabilités du participant</b> .....	7
Équipement individuel.....	7
Conformité du matériel.....	9
Carburant.....	9
Drogues et alcool.....	9
Extincteur.....	10
Enclos.....	10
Conduite et agissements.....	10
Installation du transpondeur.....	10
Affichage de commanditaires.....	11
Autorisation médias.....	11
Images de caméra GoPro.....	11
Inscription sur matériel.....	11
<b>CHAPITRE II</b> .....	12
<b>Normes régissant la formation et les responsabilités des officiels</b> .....	12
Types d'officiels.....	12
Pré-requis.....	12
Nominations.....	12
Affectations.....	12
<b>Responsabilités des officiels</b> .....	12
Pouvoirs et fonctions du Commissaire sportif.....	13
Pouvoirs et fonctions des Juges de faits.....	13
Pouvoirs et fonctions du Directeur de course.....	14
Pouvoirs et fonctions de l'Inspecteur technique.....	14
Pouvoirs et fonctions du Chronométrateur chef.....	15
Pouvoirs et fonctions du Préposé au départ.....	15
Pouvoirs et fonctions des Signaleurs.....	15
Pouvoirs et fonctions du Préposé à la fausse-grille.....	16
Pouvoirs et fonctions du Commissaire des puits.....	16
<b>CHAPITRE III</b> .....	17
<b>Normes régissant l'organisation et le déroulement d'une compétition</b> .....	17
Niveau Club.....	17
Niveau Régional et Provincial.....	17
<b>CHAPITRE IV</b> .....	19
<b>Normes régissant les lieux, installations, équipements et services requis</b> .....	19
Piste.....	19
Protection.....	19
Enclos.....	19
Puits.....	20
Chronométrage.....	20
Transpondeurs.....	20
Inspection technique.....	20
Équipements sanitaires.....	20
Services et équipement d'intervention.....	20
<b>CHAPITRE V</b> .....	21
<b>Sanctions en cas de non respect du règlement de sécurité</b> .....	21

## RÈGLEMENT SPORTIF

<b>1. Principes directeurs</b> .....	22
<b>2. Admissibilité</b> .....	22
Licences junior et senior.....	23
Engagement.....	25
Accréditation.....	25
<b>3. Officiels</b> .....	25
<b>4. Pénalités</b> .....	26
Immobilisation momentanée.....	29
Pénalité en déclassement, distance ou en temps.....	29
Exclusion.....	29
Disqualification.....	29
Mise sous observation.....	29
Probation.....	29
Suspension.....	29
Avis de pénalité.....	29
Modification au classement et aux récompenses.....	29
Protêt.....	29
Procédure d'appel.....	30
<b>5. Procédures de courses</b> .....	31
Réunion des pilotes.....	31
Contrôle de sécurité et technique.....	31
Qualifications.....	31
Changement de matériel après les qualifications.....	32
Utilisation d'un moteur de réserve non inscrit ou remplacement du châssis.....	32
Changement de pneu(s).....	32
Contrôle du poids.....	33
Parc fermé.....	33
Démarrage des moteurs.....	33
Fausse-grille.....	33
Accès à la ligne des puits.....	34
Procédure de départ.....	34
Arrêt prématuré d'une manche.....	35
Reprise après Drapeau Rouge.....	36
Tête-queue ou perte de contrôle.....	37
Repartir un kart.....	37
Entrée aux puits.....	37
Changement de pneus sec/pluie.....	37
Épreuve décrétée pluie.....	38
Arrêt d'un événement.....	38
Communications radios.....	38
Inspection mécanique.....	38
<b>6. Signalisation</b> .....	39
<b>CHAMPIONNAT RÉGIONAUX ET PROVINCIAL</b> .....	43
1. Admissibilité.....	43
2. Classes.....	43
3. Essais libres.....	43
4. Essais chronométrés et épreuves de classement.....	44
5. Attribution des points.....	44
6. Égalité.....	44
7. Classement.....	44
8. Résultats.....	44
9. Trophées, prix et bourses.....	45
10. Attribution des points.....	45
11. Fonctionnement de la Coupe du Québec.....	45
12. Égalité au classement.....	45
13. Pondération des résultats.....	46
14. Moteur non conforme.....	46
15. Cérémonie du podium.....	46
Annexe 1 Guide de standardisation des pénalités.....	47
Annexe 2 Grille de départ.....	51
Annexe 3 Rapport du Commissaire sportif.....	52

## KARTING QUÉBEC

### CONSEIL D'ADMINISTRATION DE KARTING QUÉBEC

Président: Gabriel Genest  
Vice-président: Michel Boisclair  
Secrétaire: Dominic Labrecque  
Membres du Conseil: Gary Werve, Louis Gosselin,.

### COMITÉ AVISEUR DE KARTING QUÉBEC 2011

Directeur: Robert Foteas  
Adjoint - formation: Martin Verville  
Adjoint - représentant des pilotes:  
Représentant officiels: Denys Beaudin  
Représentant technique:  
Représentant communication: Rico Farran

### REPRÉSENTANTS DES CLASSES 2011

Représentant classe Micro Max:  
Représentant classe Mini Max:  
Représentant classe 4 temps Sr:  
Représentant classe 4 temps Jr.: Sylvain Ouellet  
Représentant classe Rotax Max Jr.:  
Représentant classe Rotax Loisir:  
Représentant classe Rotax Max:  
Représentant classe Rotax DD2 Masters : Robert Tremblay

### CIRCUITS accrédités et CLUBS affiliés

<b>Karting Grand-Mère – Club : CIKGM</b> 201, 28ième Avenue C.P. 10 Info: 819 538-0228 Grand-Mère (Québec) G9T 5K5 Tél. : 819 538-0228 / 819-538-0732, Fax : 819-694-0914 Site web : <a href="http://www.cikgm.com">www.cikgm.com</a> Président : Gabriel Genest	<b>Circuit de karting St-Hilaire – Club : CKSH</b> 160, Ciné-Parc, C.P. 92070, Mont St-Hilaire (Québec) J0H 2G0 Tél. :450 584-3843 / 1 866 584-3843 Fax : 450 584-3965 Courriel : <a href="mailto:orders@shkarting.com">orders@shkarting.com</a> Site web: <a href="http://www.shkarting.com">www.shkarting.com</a> Propriétaire : Clément Duriez
<b>Circuit SRA Karting International – Club : CKSRA</b> 270 Ludger-Rochon, St-Roch-de-l'Achigan (Québec) J0K 3H0 Tél. : 450-588-5622 / Fax : 450-588-0653 Courriel : <a href="mailto:info@srakarting.com">info@srakarting.com</a> Site web: <a href="http://www.srakarting.com">www.srakarting.com</a> Président : Michel Boisclair	<b>Karting Château Richer</b> 106, rte St-Achillée, Château Richer (Québec) G0A 1N0 Tél. : 418-824-5278 / Fax : 418-824-9290 Courriel : <a href="mailto:info@kcr-karting.com">info@kcr-karting.com</a> Site web: <a href="http://www.kcr-karting.com">www.kcr-karting.com</a>
<b>Lelièvre Karting</b> 2011, boul. Jacques-Cartier, C.P. 35, Mont-Joli (Québec) G5H 3K8 Tél. : 418 775-0123 / Fax: 418 775-1244 Site web : <a href="http://www.lelievrekarting.com">www.lelievrekarting.com</a> Propriétaire : Jacques Lelièvre	<b>Circuit Karting Trois-Rivières – Club : CKEQ</b> 4150, rang St-Charles, Trois-Rivières (Québec) G9B 7W9 Tél. : 819-377-5469 Site web : <a href="http://www.ckeq.com">www.ckeq.com</a> Tél. : 819-377-5566 Courriel : <a href="mailto:info@karting.pdl.com">info@karting.pdl.com</a> Site web: <a href="http://www.karting.pdl.com">www.karting.pdl.com</a> Propriétaire : Patrick Bellemare
<b>Karting Thetford - Club de karting Thetford Mines</b> 1200, 9e Rue Est., Thetford Mines, (Québec) G6G 5S5 Tél. : 418-332-5278 Site web : <a href="http://www.kartingthetford.ca">www.kartingthetford.ca</a> Propriétaire: Louis Gosselin	<b>Circuit de Karting ICAR</b> 12800, Henri-Fabre, Mirabel, (Québec) Canada J7N 0A6 Tel: 514 955 4227 ,
<b>Circuit de Karting Mont-Tremblant – Club : CKMT</b> 1281 Chemin du Village, Mont-Tremblant, Qc. J8E 1G7 Tél. : 819-429-6867 Contact : Chantal Bourgeois	

## Interprétation

---

Dans le présent règlement, on entend par :

- «**compétition**» : un événement pouvant inclure les séances d'essai, les différentes courses et épreuves;
- «**événement**» : l'ensemble des compétitions sur un circuit à une date précise;
- «**participant**» : une personne qui fait partie d'une équipe de course, soit un pilote, un mécanicien ou un équipier;
- «**concurrent**» : pilote ou équipier
- «**compétiteur**» : pilote ou équipier
- «**pilote**» : le participant qui conduit le kart ;
- «**chef d'équipe**» : la personne désignée lors de l'accréditation pour parler au nom du pilote;
- «**réclamation**» : terme qui désigne la contestation d'une décision d'un commissaire sportif ou du Directeur de course ;
- «**Karting Québec**» : l'organisme responsable du développement du karting au Québec;
- «**Comité Aviseur**» : comité constitué du directeur, du représentant des pilotes, d'un conseiller technique, d'un représentant des officiels de Karting Québec;
- «**ASN Canada FIA**» : l'Autorité Sportive Nationale ;
- «**CIK**» : la Commission Internationale de Karting ;
- «**FIA**» : la Fédération Internationale de l'Automobile ;

# RÈGLEMENT DE SÉCURITÉ

## C H A P I T R E I

### NORMES RÉGISSANT LA PARTICIPATION À UNE COMPÉTITION

#### SECTION I - DISPOSITIONS GÉNÉRALES

##### 1. LICENCE

Tout pilote doit détenir une licence de compétition : pour les résidents du Québec : une licence KARTING QUÉBEC valide. Pour les résidents des autres provinces une : licence nationale ASN ou toute autre licence reconnue par Karting Québec et/ou par ASN Canada FIA (toute licence émanant de la structure ASN). Pour les résidents d'un autre pays : une licence internationale ou une licence d'une association ou fédération reconnue par ASN Canada FIA.

##### 2. CATÉGORIES D'ÂGES ET CLASSES

Les catégories d'âges et les classes correspondantes sont :

<b>Micro Max :</b>	8 à 11 ans
<b>4 temps Jr :</b>	11 à 14 ans
<b>Mini Max :</b>	11 à 14 ans
<b>Rotax Max Jr :</b>	13 à 16 ans*
<b>4 temps Sr :</b>	15 ans et plus
<b>Rotax Loisir :</b>	15 ans et plus
<b>Masters :</b>	32 ans et plus
<b>Rotax Max :</b>	15 ans et plus*
<b>Rotax DD2 :</b>	15 ans et plus*
<b>Rotax DD2 Masters :</b>	32 ans et plus*
<b>KZ2 (ICC) :</b>	15 ans et plus

**\*Selon réglementation nationale du Challenge Max.**

##### 3. INSCRIPTION

Le pilote doit remplir le formulaire d'engagement en y mentionnant le nom, l'adresse et le numéro de téléphone d'une personne à aviser en cas d'urgence. Les allergies, la date du dernier vaccin antitétanique et toute information médicale pertinente doivent aussi être inclus avec ce formulaire.

##### 4. PERMIS ET ASSURANCES

Le pilote qui prend part à l'une ou l'autre des compétitions sanctionnées par l'Association doit s'assurer que le club organisateur ou le promoteur ait obtenu un permis d'événement et qu'il possède des assurances couvrant l'événement. Le Directeur de course devra s'assurer que le club organisateur ou le promoteur a obtenu un permis d'événement et qu'il possède des assurances couvrant l'événement avant d'autoriser le début des activités.

##### 5. SANTÉ

**Pour participer à tout événement le pilote doit être physiquement apte à conduire son véhicule de façon sécuritaire et apte à retirer son kart de toute situation potentiellement dangereuse.**

## SECTION II - ÉQUIPEMENT ET RESPONSABILITÉS DU PARTICIPANT

### 1. ÉQUIPEMENT INDIVIDUEL

Le pilote doit porter en tout temps alors qu'il ou elle est en piste :

- Un casque intégral avec une protection efficace et incassable pour les yeux. Pour toutes les classes, les casques doivent être conformes aux prescriptions suivantes :
- **Snell Foundation Standards** incluant, **K98** et **SA2000**, **M2000**, **SA2005**, **M2005**, **K2005**, **M2010**, **SA2010** et **K2010**.  
**Snell-FIA Standards**: incluant **CMS2007**, **CMR2007** (casque pour enfant).

Exemples d'étiquettes retrouvées à l'intérieur du casque



- **BS6658-85 Type A ou Type A/FR**



British Standards Institution  
389 Chiswick High Road London W4 4AL GB  
Tel. +44 (0)20 8996 9000 Fax: +44 (0)20 8996 7400 Web site: [www.bsi-global.com](http://www.bsi-global.com)

- **SFI Foundation Standards** incluant : **SFI 24.1**, **SFI 31.1**, **SFI 31.2A**,



## FIA Standards: incluant FIA 8860-204



Le casque doit être attaché et la visière abaissée en piste. Le poids du casque ne devra pas être supérieur à 1800 gr pour un senior et 1550 gr pour un junior.

Tout casque pourra être inspecté à tout moment. Un casque ayant subi des dommages ou ayant été en contact avec un obstacle lors d'un accident doit être retourné au fabricant pour une réévaluation et une nouvelle approbation de celui-ci. Sur une partie arrière du casque le pilote inscrit ou colle (de façon permanente et de couleur contrastante) une étiquette indiquant toute information pertinente à caractère médical telle que des allergies à certains médicaments. Tout casque contenant ce type d'information ne pourra être prêté à qui que ce soit.

- une combinaison en bon état, faite entièrement de fibre synthétique d'au moins deux épaisseurs ou de cuir. Les combinaisons faites de fibres synthétiques devront être approuvées 'CIK niveau 1' ou par Karting Québec;
- des souliers couvrant la cheville;
- des gants sans perforation et couvrant les poignets et dont, au minimum, la paume est en cuir.

### 1.1 MINERVE (protège-cou)

**Cet accessoire n'est pas recommandé.** Tout pilote désirant utiliser une minerve (protège-cou) devra n'utiliser qu'un des modèles approuvés spécifiquement pour la pratique du karting par une association ou une fédération reconnue. Une indication claire indiquant que l'accessoire est approuvé devra être apposée sur celui-ci. **Karting Québec se réserve le droit de refuser tout type de minerve jugé non-adéquat.**

### 1.2 PROTÈGE-CÔTES

Le port d'un protège-côtes conçu pour la pratique du karting est obligatoire. Les pilotes de 8 à 11 ans (Micro Max) devront porter un protège-côtes incorporant un plastron conçu pour prévenir toute blessure à la cage thoracique.

### 1.3 PROTECTION POUR CHEVEUX LONGS

Si les cheveux dépassent de façon appréciable le bas du casque et présentent pour les officiels un risque pour la sécurité du participant, il est obligatoire que le participant porte une balaclava (cagoule) pour empêcher les cheveux de dépasser.

### 1.4 VÊTEMENTS LÂCHES

Aucun vêtement lâche n'est permis.

### 1.5 INSPECTION D'AVANT COURSE DE L'ÉQUIPEMENT INDIVIDUEL

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 la saison.

### 1.6 ÉQUIPEMENT POUR COURSE DE PLUIE

Les compétiteurs peuvent utiliser une visière de type 'TURBO-VISOR' attaché à leur casque et visière en plus de tout l'équipement de sécurité normalement requis. Lorsque cet accessoire est utilisé le visage du pilote doit être complètement protégé par la visière.

Complètement protégé signifie qu'aucun débris projeté dans l'air ne peut pénétrer. Les casques utilisés lors de courses sous la pluie doivent être conformes aux prescriptions mentionnées plus haut.

### **1.7 IDENTIFICATION KARTING QUÉBEC**

Les pilotes devront arborer en tout temps un écusson de Karting Québec sur l'avant de leur combinaison de pilote.

## **2. CONFORMITÉ DU KART ET DE L'ÉQUIPEMENT**

Le kart et tout équipement doivent être conformes aux normes de sécurité et d'éligibilité en tout temps.

### **INSPECTION TECHNIQUE**

Le compétiteur doit s'assurer que son kart et son équipement individuel sont en bon état et respectent les normes de sécurité et le règlement de Karting Québec ainsi que le règlement particulier de l'événement auquel il prend part. Il devra obligatoirement remplir et signer le document d'inspection de Karting Québec prévu à cet effet et fourni lors de son accréditation. La signature du compétiteur fera foi de la conformité du matériel. Le pilote pourra emprunter la piste après avoir remis ce formulaire, dûment rempli, à l'inspecteur technique. L'inspecteur technique pourra à tout moment vérifier l'éligibilité du matériel. Toute non conformité entraînera l'exclusion de la manche ou la disqualification du pilote. Un kart impliqué dans un accrochage ou un accident doit être ré inspecté par l'inspecteur.

## **3. CARBURANT**

Le carburant introduit dans la zone des puits et des enclos doit l'être dans des contenants de plastique dur ou de métal.

## **4. INTERDICTION DE FUMER**

Il est strictement interdit de fumer sur la fausse-grille et dans la zone des puits.

## **5. DROGUE, SUBSTANCE DOPANTE ET BOISSON ALCOOLISÉE**

Nul participant ou équipier ne doit consommer ou être sous l'effet d'une drogue, d'une substance dopante ou de boisson alcoolisée durant toute la durée de la compétition. Les zones concernées par cet article sont : l'enclos, les puits, la fausse-grille, le parc fermé et la piste.

Les officiels peuvent interdire la participation à tout événement s'ils suspectent qu'un compétiteur est sous l'effet d'une drogue ou d'alcool et ce sans aucun droit d'en appeler. Tout compétiteur suspecté d'être sous l'effet de l'alcool ou d'une drogue pourra être soumis à des tests et, advenant les résultats, pourra voir sa licence suspendue pour une durée indéterminée et se voir exclu de toutes compétitions sanctionnées par Karting Québec, la Fédération de Sport Automobile du Québec et/ou ASN. Tout refus de se soumettre à un test la pénalité sera appliquée sur le champ.

Karting Québec se réserve le droit d'exiger de tout compétiteur qu'il se soumette à un alcotest, un test sanguin ou d'urine ou tout autre test destiné à relevé la présence d'alcool de narcotiques, de drogues ou substances illégales ou tout usage inappropriée de drogues légales. Cette provision n'est pas sujette à un appel.

## **6. SIGNALISATION**

Le participant doit respecter la signalisation décrite à la section Signalisation.

## 7. KART EN MARCHE

Le participant ne peut rouler, moteur en marche, que sur la fausse-grille ou sur la piste.

## 8. EXTINCTEUR

Chaque participant ou équipe, selon le cas, devra avoir en sa possession un extincteur de type ABC d'une capacité de 10 lb en bon état de marche (il doit avoir été contrôlé par une autorité compétente au maximum 1 an de la date de la compétition, et porter l'indication en ce sens). Cet extincteur doit être dans son enclos et d'accès facile durant toute la durée de la compétition.

## 9. ENCLOS

**9.1 Propreté** : En tout temps les enclos devront être propres, exempt de déchets; aucun déversement d'huile, essence, lubrifiant ou autres liquides ne sera toléré.

**9.2 Circulation** : à l'intérieur des enclos ou des aires restreintes, les véhicules tels que : VTT, motocyclette, trottinette, voiturette, avec ou sans moteur; de même que bicyclette, planche à roulette, les patins à roues alignées, etc., sont interdits. Des sanctions très sévères pourront être prises envers les contrevenants (pilotes) par l'organisateur, le(s) Commissaire(s) et/ou le Directeur de Karting Québec. Ces sanctions pourront s'étendre d'une amende à la suspension.

## 10. CONDUITE ET AGISSEMENTS

Le pilote est responsable de la conduite et des agissements de ses équipiers et pourra se voir pénalisé si ces derniers font preuves de tout comportement répréhensibles.

## 11. TRANSPONDEURS

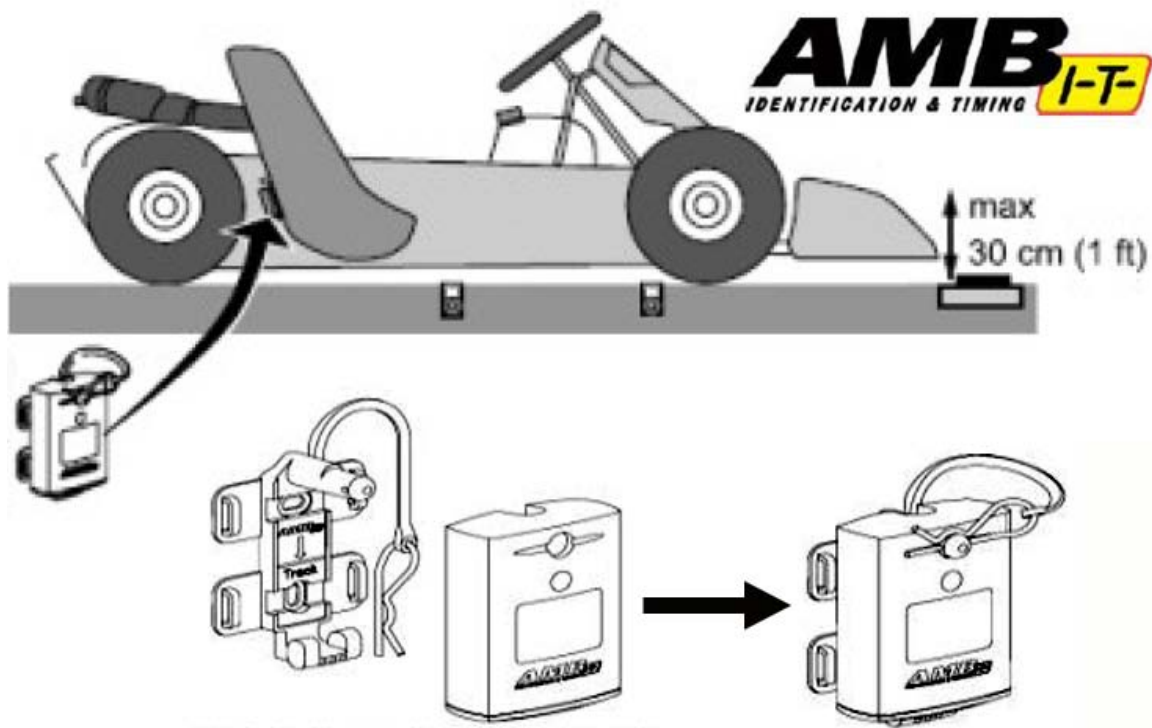
**11.1** Le compétiteur est responsable du transpondeur qui lui est confié. S'il est ramené endommagé par la faute du compétiteur la réparation sera à la charge de ce dernier et facturé selon le coût réel jusqu'à concurrence du coût d'acquisition. Une amende de **300\$** sera imposée à ceux qui omettront de le rapporter.

### 11.2 Installation de votre transpondeur

Le compétiteur est responsable d'installer son transpondeur pour toutes les sessions à compter de la qualification et lors du réchauffement si exigé par la direction de la course.

Afin d'assurer le bon fonctionnement du système de chronométrage, le compétiteur est tenu d'installer son transpondeur de la façon suivante :

- 1.- Le transpondeur doit être installé au centre de l'arrière du siège du pilote. Un léger décalage du centre est toléré;
- 2.- Il doit être installé à la verticale (écritures lisible de façon normale). Le point milieu du transpondeur doit être situé à 25 cm du sol, +/- 5 cm;
- 3.- L'espace en ligne directe entre le transpondeur et le sol doit être libre, c'est-à-dire qu'il ne doit pas y avoir de poids, de barre de châssis, de batterie ou autres éléments pouvant bloquer le signal entre le transpondeur et la ligne de détection.



**11.3** Le pilote pourra se voir privé de résultats s'il a omis d'installer son transpondeur ou si l'installation s'avérait inadéquate.

## **12. AFFICHAGE DES COMMANDITAIRES DE SÉRIE**

Le pilote qui s'engage à participer à un événement se voit dans l'obligation de porter les couleurs (autocollants, écussons, etc.) du commanditaire de sa classe et/ou du championnat auquel il est inscrit. Faute de quoi, ses points ne lui seront pas attribués et il ne sera pas éligible, le cas échéant, aux prix remis par ces derniers.

## **13. IMAGES DE CAMÉRA GOPRO**

**Le Commissaire sportif pourra demander la carte mémoire des caméras GoPro lors de la sortie de piste des compétiteurs lors de toute manche officielle.**

## **14. AUTORISATION MÉDIA**

Par la demande d'une licence de compétition le pilote autorise Karting Québec et l'équipe de production mandatée par celle-ci à filmer ses performances, le photographe, l'interviewer et diffuser ces images lors de la couverture des événements dans les médias. Tout kart pourra être équipé d'une caméra de type GoPro à la demande de l'équipe de production. Aucun refus ne sera accepté. Cette caméra sera équipée d'une carte mémoire qui pourra être utilisée par les officiels.

## **15. INSCRIPTIONS SUR LES KARTS, COMBINAISONS ET CASQUES**

Les inscriptions et/ou tout autre graphisme sur les karts ne devront en aucune manière être préjudiciables envers tout participant, organisme ou communauté et ainsi ternir l'image de la discipline du karting. Le Directeur de Karting Québec ou le Commissaire Sportif se réserve le droit de faire retirer toute inscription qu'il juge inappropriée.

L'affichage de publicité de produit du tabac ainsi que l'affichage de publicité de produits alcoolisés sont interdits.

### NORMES RÉGISSANT LA FORMATION ET LES RESPONSABILITÉS DES OFFICIELS

#### SECTION I - DISPOSITIONS GÉNÉRALES

---

##### 1. TYPES D'OFFICIELS

1. Commissaire sportif
2. Directeur de course
3. Inspecteur technique
4. Chronométrateur en chef
5. Préposé au départ
6. Signaleurs
7. Préposé à la fausse-grille
8. Commissaire des puits

##### 2. NOMINATION

Les officiels suivants sont nommés par le Directeur de Karting Québec :

- Commissaire(s) sportif(s)
- Directeur de course
- Inspecteur technique

**2.1.1** Affectation : Pour tous les événements Coupe ou Championnat Régional et Championnat du Québec, les officiels suivants : Commissaire(s) sportif(s), Directeur de course et Inspecteur technique sont obligatoires et assignés par le Directeur de Karting Québec.

**2.1.2** Pour tout événement sanctionné de type 'club', tous les officiels devront être désignés par Karting Québec ou par le club organisateur si ce dernier en fait la demande à Karting Québec et que celle-ci approuve le choix des personnes pressenties.

##### 3. PRÉ-REQUIS

Un officiel nommé doit être âgé de dix-huit (18) ans ou plus. Il doit aussi détenir une licence de Karting Québec ou de ASN Canada FIA. Karting Québec a mis en place un programme d'officiel d'âge mineur pour appuyer les clubs organisateurs, ces derniers doivent toutefois être sous la responsabilité d'un officiel d'âge majeur lors de leur participation à un événement.

#### SECTION II - RESPONSABILITÉS DES OFFICIELS

---

##### 1. POUVOIRS ET FONCTIONS DU COMMISSAIRE SPORTIF

Le Commissaire sportif relève uniquement de Karting Québec en ce qui a trait à l'appréciation et au respect des règlements couvrant l'épreuve. Il a surtout un rôle de juge et ne doit donc pas s'engager dans l'organisation ou le déroulement d'un événement. Le Commissaire sportif doit :

1. régler tout protêt ou conflit se produisant lors d'un événement;
2. interdire la compétition à tout compétiteur ou véhicule qu'il considère comme dangereux;

3. 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;  
exclure de la compétition un pilote qui pour des raisons de santé ne serait pas apte à conduire ou à assurer sa sécurité ou celle d'autrui;  
exclure de la compétition un pilote pour lequel il a de fortes raisons de croire qu'il serait sous l'effet de drogue ou d'alcool;
4. s'assurer que la piste, les puits et les aires réservées aux spectateurs soient protégés conformément aux normes prévues au chapitre IV;
5. ordonner l'expulsion de la piste et de ses environs de tout participant qui refuse de se plier aux ordres d'un officiel;
6. en cas de force majeure ou pour des raisons de sécurité, remettre ou arrêter un essai, une séance de qualification, une manche, ou une finale et procéder à un nouveau départ ou déclarer ladite séance ou compétition terminée;
7. enquêter au sujet des plaintes de conduite dangereuse et, s'il y a lieu, référer le cas à Karting Québec pour audition;
8. référer à Karting Québec tout compétiteur étant impliqué dans des incidents de façon répétitive, au cours de la saison;
9. remettre au compétiteur tout avis de pénalité. L'avis de pénalité devra clairement indiquer l'infraction, la pénalité ainsi que la date et l'heure à laquelle la pénalité a été communiquée;
10. recevoir les protêts des participants et y indiquer la date et l'heure de réception;
11. à la demande du Directeur de course, permettre des modifications aux règlements pour des raisons de sécurité ou de force majeure;
12. à la demande du Directeur de course, permettre le déplacement de la ligne de départ ou d'arrivée, ou la modification du programme, lorsque cela est nécessaire pour assurer la sécurité des pilotes, des officiels ou des spectateurs;
13. décider, avec le Directeur de course, de l'emploi des pneus requis selon les conditions météorologiques;
14. décider, après consultation avec le Directeur de course et le Directeur de Karting Québec (ou son représentant désigné), l'arrêt d'une compétition ou d'un événement (voir Règlement Sportif, article 5.16);
15. rédiger et faire parvenir à Karting Québec le rapport d'événement qui doit inclure un rapport des blessures survenues durant la compétition ainsi que les infractions au présent règlement dans un délai de trois (3) jours ouvrables après la compétition.

Il peut à sa discrétion :

16. imposer un blâme ou une amende;
17. imposer des pénalités de déclasserement ou de distance;
18. prononcer l'exclusion ou la disqualification, mais non la suspension;
19. sur demande du Directeur de course, permettre un changement de kart;
20. sur demande du Directeur de course, permettre la modification des résultats d'une épreuve lors d'une correction faite par le chronométrateur en chef, pour prendre en

considération une pénalité de déclassement ou de distance imposée à un pilote ou pour changer les positions d'arrivée dans le cas de l'exclusion ou de la disqualification d'un pilote.

**Commissaire en chef** : Lorsque Karting Québec nomme plusieurs Commissaires pour une épreuve, le Commissaire en chef est le Directeur des Commissaires sportifs et il peut nommer un ou des remplaçants temporaires pour les Commissaires qui ne peuvent remplir leurs fonctions.

Observateur : Il est affecté par le Commissaire sportif et a la responsabilité de rapporter au Directeur de course toute infraction au règlement durant les épreuves.

## 2. POUVOIRS ET FONCTIONS DU DIRECTEUR DE COURSE

Le Directeur de course est responsable de la bonne marche générale de l'événement, conformément au règlement particulier et au programme de l'événement.

Le Directeur de course doit :

1. en début de journée ou après la tenue des essais libres, tenir une réunion des pilotes. Le Directeur de course peut, de façon exceptionnelle, ordonner une autre réunion des pilotes en cours de journée, elle devra porter sur un sujet précis et être annoncée au moins 30 minutes avant sa tenue;
2. lors de cette réunion présenter les officiels en fonction, donner les consignes spéciales pour la journée et répondre aux questions des participants quant au déroulement de la compétition;
3. s'assurer que tous les officiels sont suffisamment informés pour s'acquitter à bien de leur tâche;
4. s'assurer que les officiels sont à leur poste et rapporter toute absence au Commissaire sportif;
5. contrôler les participants et leur véhicule (automobile, kart, remorque) et prendre les mesures nécessaires à l'égard de tout participant ou véhicule qu'il considère dangereux, non qualifié ou indésirable;
6. communiquer au Commissaire sportif toute proposition de modification du programme ou;
7. communiquer au Commissaire sportif tout rapport portant sur la mauvaise conduite d'un participant ou sur une infraction au règlement commise par celui-ci;
8. s'assurer que tout kart, et si nécessaire tout compétiteur, arbore les bons numéros ou identifications requises par les règlements;
9. s'assurer que tout kart est piloté par le pilote inscrit avec celui-ci et organiser les karts selon les catégories tel que requis;
10. recevoir les rapports des chronométreurs, de l'inspecteur en chef et des signaleurs, de même que tout renseignement nécessaire pour permettre au Commissaire sportif de rédiger son rapport;
11. faire rapport de tout accident au Commissaire sportif;
12. décider, avec le Commissaire sportif, de l'emploi des pneus requis selon les conditions météorologiques.

### **3. POUVOIRS ET FONCTIONS DE L'INSPECTEUR TECHNIQUE**

L'Inspecteur technique est responsable du contrôle technique de tous les karts. Il peut désigner un ou des assistants sur place. Il peut à tout moment s'assurer de la conformité du matériel et en faire rapport au Directeur de course. Il peut à sa discrétion demander et/ou confisquer tout matériel demandant une inspection plus approfondie. Outre pour une infraction constatée lors d'un contrôle de poids qui entraîne obligatoirement l'exclusion du pilote pour les essais qualificatifs, une manche ou la course, l'Inspecteur technique ne peut communiquer aucune information officielle, sauf au Directeur de course et au Commissaire sportif. Il doit durant la compétition :

1. s'assurer que tous les compétiteurs ont dûment complété et signé le formulaire d'inspection technique et n'autoriser en piste que les pilotes dont le kart et l'équipement de sécurité individuel rencontrent les exigences des règlements en vigueur. Dans le cas contraire, l'inspecteur technique doit en faire rapport au Directeur de course;
2. vérifier que le casque de tout compétiteur junior respecte les normes du chapitre 1 section II et certifier que ledit casque est conforme au règlement de sécurité. Dans le cas contraire, l'inspecteur technique doit en faire rapport au Directeur de course;
3. inspecter un kart à la demande du Directeur de course;
4. inspecter un kart après un accrochage ou un accident;
5. inspecter les karts selon la procédure de course à la suite des qualifications, des pré-finales et des finales;
6. faire rapport de ses observations au Directeur de Karting Québec.

### **4. POUVOIRS ET FONCTIONS DU CHRONOMÉTREUR EN CHEF**

Le Chronométrateur en chef est l'officiel en charge du chronométrage et de la compilation. Il devra informer le préposé au départ des positions, des tours complétés, du dernier tour, etc. Le chronométrateur en chef doit:

1. fournir au Directeur de course et au Commissaire sportif les temps et les résultats qu'ils peuvent demander;
2. préparer les résultats officiels de toutes les compétitions afin de les soumettre au Directeur de course;
3. refuser de communiquer tout résultat sauf au Directeur de course et au Commissaire sportif, à moins de contre-indication de la part du Directeur de course.

### **5. POUVOIRS ET FONCTIONS DU PRÉPOSÉ AU DÉPART**

Sous l'autorité du Directeur de courses, il est responsable des drapeaux. Il est aussi responsable de prendre la décision de donner ou non le départ.

### **6. POUVOIRS ET FONCTIONS DES SIGNALEURS**

Les Signaleurs doivent :

1. employer les drapeaux conformément à l'usage prescrit à la section Signalisation;
2. rapporter au Directeur de course tout cas de non-respect de la signalisation par un pilote.

### **7. POUVOIRS ET FONCTIONS DU PRÉPOSÉ À LA FAUSSE-GRILLE**

Le préposé à la fausse-grille doit :

1. rapporter immédiatement au Directeur de course toute infraction commise par un participant;

2. contrôler l'accès à la fausse-grille;
3. s'assurer que la fausse-grille est formée conformément aux instructions du Directeur de course.
4. s'assurer avant qu'ils ne prennent la piste que les participants portent l'habillement convenable (combinaison, gants, casque, minerve, souliers), et de façon sécuritaire;
5. s'assurer avant qu'ils ne prennent la piste que l'ensemble des karts sont dans la bonne catégorie de participation, refuser l'accès à la piste à tout kart n'étant pas dans la bonne catégorie et rapporter le fait au Directeur de course;
6. par des consignes claires, en lien avec la direction course, donner accès à la piste aux participants;
7. s'assurer, lors des séances de qualifications, de pré-finales, et de finales, que les karts qui prennent accès à la piste, ont reçu l'autorisation préalable de l'inspecteur technique;
8. s'assurer, lors des séances de pré-finales, et de finales, que les karts qui prennent accès à la compétition, utilisent des pneus qui furent contrôlé par l'inspecteur technique;
9. rapporter dans les plus brefs délais au Directeur de course un kart qui lui semble défectueux ou illégal. Il peut, le cas échéant, lui interdire l'accès à la piste en attendant la décision du Directeur de course.

#### **8. POUVOIRS ET FONCTIONS DU COMMISSAIRE DES PUIITS**

Le Commissaire des puits doit rapporter au Directeur de course tout non-respect des règlements. Il doit:

1. faire respecter les règlements de sécurité;
2. s'assurer que les gens qui circulent dans les puits détiennent une autorisation;
3. voir à contrôler la vitesse excessive dans les puits;
4. voir à ce qu'il n'y ait aucun kart circulant en sens inverse dans la ligne des puits;
5. s'assurer de maintenir libre la zone de pénalité, de l'identifier clairement, et d'y diriger les compétiteurs devant y effectuer un arrêt;
6. à la demande du Directeur de course ou du Commissaire sportif, signifier de façon verbale, à un pilote effectuant un arrêt dans la zone de pénalité, la raison de l'arrêt imposé;
7. contrôler, à la demande du Directeur de course ou du Commissaire sportif, le temps d'arrêt dans la boîte de pénalité, lors d'une pénalité dite "stop & go" ou "stop-wait & go".

### NORMES RÉGISSANT L'ORGANISATION ET LE DÉROULEMENT D'UNE COMPÉTITION

---

#### NIVEAU CLUB

##### 1. ÂGE MINIMUM

L'organisateur doit être âgé de dix-huit (18) ans ou plus.

##### 2. RESPONSABILITÉ

L'organisateur doit :

1. obtenir l'autorisation de KARTING QUÉBEC;
2. obtenir un permis d'événement de KARTING QUÉBEC;
3. être couvert par une police d'assurance pour la responsabilité qu'il peut encourir en raison de faute commise dans l'exercice de ses fonctions ou à l'occasion de l'exercice de ses fonctions pendant la compétition. Le montant de la garantie doit être d'au moins un million (1,000,000\$) de dollars pour l'ensemble des sinistres survenus durant la période de garantie. La garantie doit s'étendre aux actes accomplis par tout employé, rémunéré ou bénévole et couvrir les dommages corporels subis par un spectateur ou un participant;
4. prévoir la présence d'une personne et de l'équipement nécessaire afin de garantir et d'assurer les premiers soins;
5. prévoir la présence d'un Directeur de course et de signaleurs en nombre suffisant;
6. s'assurer que les lieux, les installations, et les équipements respectent les normes 1, 2, 3, 4 et 12 énoncées au chapitre IV;
7. s'assurer qu'aucune boisson alcoolisée ne circule dans les enclos, la zone des puits et les aires réservées aux officiels;
8. s'assurer que personne ne fume dans la zone des puits;
9. distribuer aux officiels et à son personnel d'encadrement les numéros d'urgence suivants :
  - service d'ambulance
  - centre hospitalier
  - police
  - prévention des incendies;
10. faire parvenir les renseignements concernant tout accident à Karting Québec dans un délai de 2 jours

#### NIVEAU RÉGIONAL ET PROVINCIAL

##### 1. ÂGE MINIMUM

L'organisateur doit être âgé de dix-huit (18) ans ou plus.

## 2. RESPONSABILITÉ

L'organisateur doit :

1. obtenir l'autorisation de KARTING QUÉBEC;
2. garantir l'achèvement de tous travaux et permettre l'inspection du site au moins 15 jours avant l'événement (article valide pour circuit permanent);
3. obtenir un permis d'événement de KARTING QUÉBEC
4. être couvert par une police d'assurance pour la responsabilité qu'il peut encourir en raison de faute commise dans l'exercice de ses fonctions ou à l'occasion de l'exercice de ses fonctions pendant la compétition. Le montant de la garantie doit être d'au moins un million (1,000,000\$) de dollars pour l'ensemble des sinistres survenus durant la période de garantie. La garantie doit s'étendre aux actes accomplis par tout employé, rémunéré ou bénévole, et couvrir les dommages corporels subis par un spectateur ou un participant;
5. prévoir la présence des officiels énumérés au chapitre II, article 1;
6. s'assurer que les lieux, les installations, les équipements et les services respectent les normes énoncées au chapitre IV;
7. s'assurer qu'aucune boisson alcoolisée ne circule dans les enclos, la zone des puits et les aires réservées aux officiels;
8. s'assurer que personne ne fume dans la zone des puits;
9. distribuer aux officiels et à son personnel d'encadrement les numéros d'urgence suivants :
  - service d'ambulance
  - centre hospitalier
  - police
  - prévention des incendies;
10. contrôler la circulation dans les enclos et voir à faire respecter l'article chapitre 1, section II, article 9.2;
11. assister, s'il y a lieu, le Commissaire sportif pour la rédaction du rapport sur les accidents et les cas d'infraction au présent règlement;
12. faire parvenir les renseignements concernant tout accident à Karting Québec dans les délais prescrits.

### **NORMES CONCERNANT LES LIEUX, INSTALLATIONS, ÉQUIPEMENTS ET SERVICES REQUIS LORS D'UNE COMPÉTITION**

#### **1. Piste**

La piste est constituée du corridor asphalté délimité par une ligne blanche continue ou, lorsque nécessaire, par des murets de protection (de type *TECPRO*), des balles de foin ensachées dans les zones de contacts ou des pneus. Sur les circuits permanents l'aménagement de vibreurs est obligatoire. Le vibreur constitue une extension de la piste et son utilisation est autorisée tant qu'une des deux roues extérieures au virage passe sur ledit vibreur. Tout manquement à cette consigne sera considéré comme 'ayant court-circuité le virage' et pourra être pénalisé si un gain de temps ou de position en résulte.

La piste doit être :

- asphaltée et lisse, sans trou de chaussée;
- d'une longueur d'au moins 700 m et d'une largeur minimale de 7 m.
- aménagée de façon à protéger les compétiteurs de tout obstacle solide en bordure de piste
- clôturée de façon à empêcher toute personne non autorisée (spectateur, enfant, animal) d'avoir accès à la piste de façon accidentelle ou volontaire.

#### **2. PROTECTION (POUR CIRCUIT NON-PERMANENT)**

Les limites intérieures et extérieures de la piste doivent être bordées par des cônes de circulation et, au besoin, par des murets de protection de type *TECPRO*, de balles de foin\*, des pneus ou de tout autre matériau recommandé par Karting Québec. Tout obstacle solide tels que muret de ciment, poteau, arbre, véhicule, etc. doit être enlevé ou protégé adéquatement. Cette protection doit être constituée d'un matériau absorbant, tels que murets de protection, pneus, balles de mousse ou de foin\*. De plus une barrière de protection devra être érigée là où les sorties de pistes sont possibles. Cette dernière, devant se trouver de ,7 à 1 m à l'extérieur des limites de la piste, devra être constituée de murets de protection, de balles de foin\* ou de mousse, de pneus ou tout autre matériau recommandé par le Karting Québec.

**\*Les balles de foin devront être ensachées aux endroits où il y a probabilités de contacts**

Un périmètre de sécurité devra être installé sur toute la distance du circuit. Ce dernier sera composé d'un espace entièrement libre de tout spectateur d'un minimum de 3 m de large.

Nonobstant ce dit règlement, tout circuit devra être approuvé par Karting Québec ou par ASN Canada FIA.

#### **3. ENCLOS**

Une zone d'enclos donnant accès à la fausse-grille doit être aménagée pour les participants. Cette zone doit comporter des contenants adéquats et en nombre suffisant pour disposer des rebuts tel que pneus, huiles usées, papiers, etc. Elle doit aussi avoir une quantité suffisante de latrines pour accommoder tous les participants et spectateurs.

#### **4. PUIES**

La zone des puits doit être réservée aux participants. Elle doit comporter une sortie et une entrée distincte donnant accès à la piste. Elle doit également être fermée au public en tout temps.

#### **5. CHRONOMÉTRAGE**

Le promoteur devra fournir un lieu à l'abri des intempéries, pourvu d'électricité et dont l'accès est réservé à l'usage exclusif des chronométreurs.

#### **6. TRANSPONDEURS, SYSTÈME DE CHRONOMÉTRAGE**

L'organisateur est responsable de l'équipement qui lui est confié; tel que transpondeurs, ordinateur et imprimante. Il doit voir à récupérer tous les transpondeurs que les pilotes auront utilisés, faute de quoi les transpondeurs manquants seront facturés à **300\$** l'unité.

Un tableau d'affichage à l'abri des intempéries doit être installé pour permettre l'affichage des résultats et tout changement à l'horaire. Il doit être situé à proximité de la piste.

#### **7. INSPECTION TECHNIQUE**

Le promoteur devra fournir une aire d'inspection technique suffisamment grande pour y aménager un parc fermé capable d'accueillir les cinq (5) premiers de quatre classes ainsi qu'un abri muni de deux tables de travail.

#### **8. ÉQUIPEMENT SANITAIRE**

Un minimum de quatre (4) équipements sanitaires doivent être disponibles.

### **SERVICES ET ÉQUIPEMENTS D'INTERVENTION**

#### **9. SERVICE AMBULANCIER**

Un service d'ambulance comprenant un minimum d'une ambulance et de deux techniciens ambulanciers licenciés par des autorités appropriées doit être présent durant la compétition.

#### **10. SERVICE D'ORDRE**

Un service d'ordre doit interdire l'accès à la piste, la fausse-grille, le parc-fermé et la zone des puits, aux spectateurs et aux personnes non autorisées.

#### **11. COMMUNICATION**

Un système de communication doit permettre un contact permanent entre le poste de contrôle et les différents postes de surveillance. Un téléphone doit être accessible près du site.

N.B.: Les postes à relier sont, le Directeur, le Commissaire, le poste de chronométrage, l'inspection technique, la fausse-grille, la ligne de départ et chacun des postes de signaleurs.

#### **12. EXTINCTEURS**

Deux extincteurs en bon état de fonctionnement de type ABC doivent être disponibles dans la zone des puits. Ils doivent avoir été contrôlés par une autorité compétente au maximum 1 an de la date de la compétition, et porter l'indication en ce sens.

### SANCTIONS EN CAS DE NON-RESPECT DU RÈGLEMENT

---

#### 1. DÉCISIONS DES OFFICIELS

Les décisions rendues par un officiel conformément aux articles du chapitre II, section II, article 1 à 5 et les sanctions qu'ils imposent le cas échéant, sont exécutoires immédiatement et ne peuvent faire l'objet d'un appel devant le Ministère de l'Éducation, du Loisir et des Sports (MÉLS) ou de contestation devant une cour de justice.

#### 2. ORGANISATEUR

Un organisateur qui contrevient au présent règlement est passible d'un avertissement ou d'une amende de 100\$ à 1000\$ ou d'une suspension déterminée par Karting Québec pouvant aller jusqu'à une période d'un an ou des deux sanctions.

#### 3. OFFICIEL

Un officiel qui contrevient au présent règlement sera rapporté à KARTING QUÉBEC qui prendra les mesures qui s'imposent face à son licencier Elle avisera ASN Canada FIA de sa décision sur cet événement.

#### 4. PARTICIPANT

Un participant qui contrevient au présent règlement est passible d'une disqualification, d'une amende de 50\$ à 500\$ et/ou d'une suspension pour une période déterminée par Karting Québec selon la gravité de l'infraction.

#### 5. PROCÉDURE

Tout cas d'infraction au règlement doit être géré par le Commissaire lors de l'événement. **Les cas demandant l'implication de Karting Québec devront lui être soumis par le Commissaire sportif. Pour ce type de cas, Karting Québec devra aviser par écrit, dans les cinq (5) jours ouvrables, la personne ou l'organisation ayant contrevenu à la réglementation.** L'avis devra indiquer chaque infraction reprochée et donner l'occasion de se faire entendre devant le Comité Aviseur dans un délai raisonnable.

#### 6. APPEL À Karting Québec

**Pour le cas stipulé à l'article 5,** Karting Québec devra transmettre par courrier une copie de sa décision aux parties impliquées dans un délai de dix (10) jours à compter de la date de cette décision et informer le ou les personnes ayant manqué au règlement qu'il ou elles peut / peuvent interjeter appel dans les cinq (5) jours ouvrables suivant réception de la décision.

# RÈGLEMENT SPORTIF

## 1. PRINCIPES DIRECTEURS

- 1.1 Il est du rôle de KARTING QUÉBEC d'encourager une compétition serrée et équitable ainsi que la transmission de valeurs telles respect d'autrui, esprit sportif et honnêteté, ainsi que de mettre sur pied et d'administrer les programmes de compétition et d'adopter des règlements lorsque nécessaire.
- 1.2 Les concurrents, pilotes et participants en général, devront être familiers avec ces règlements, tout règlement particulier et/ou instruction relative à un événement et seront, par leur engagement, liés par ces règlements et/ou instructions.
- 1.3 Il est du devoir de chaque membre de Karting Québec ou du Comité Aviseur de Karting Québec, alors qu'il représente KARTING QUÉBEC, d'agir en sorte que sa conduite ne soit pas préjudiciable ni à KARTING QUÉBEC ni à ASN Canada FIA et n'attire sur aucune de ces organisations des critiques inutiles.
- 1.4 Tous les officiels, compétiteurs, mécaniciens, équipiers, clubs affiliés, acceptent automatiquement que l'application et l'interprétation du livre de règlements ne peuvent être contestées devant une cour de justice. Toute personne énumérée dans le présent paragraphe, ou son représentant, qui menace de ou entreprend une action légale afin de renverser, modifier ou alléger une décision officielle, est considérée comme agissant à l'encontre de l'esprit et de l'intention du présent livre de règlements et, de plus, accepte de rembourser Karting Québec pour tous les frais légaux encourus par cette dernière.
- 1.5 Tous les participants aux événements de KARTING QUÉBEC devront maintenir une apparence propre et de bon goût. Le présent document constitue le règlement sportif et technique de KARTING QUÉBEC. Le présent règlement a été rédigé en langue française. S'il y a doute concernant la rédaction de ces règlements, l'interprétation du Comité Aviseur prévaudra.

## 2. ADMISSIBILITÉ

### 2.1 LICENCES

Pour prendre part à un événement de karting sanctionné par KARTING QUÉBEC un pilote doit détenir une licence de compétition valide, soit : pour les résidents du Québec : une licence KARTING QUÉBEC de grade «D», «C», «B» ou «A» ou, une licence internationale. Il est à noter que la licence de KARTING QUÉBEC est un pré-requis pour l'obtention de la licence nationale. **Une licence «Club» sera attribuée aux amateurs désireux de ne faire que ce type d'épreuves. Cette licence n'est valide que pour les événements de type 'Club'.**

Pour tout pilote faisant une première demande de licence une licence «D» sera attribuée. Cette licence sera valide pour trois (3) événements de Coupe régionale ou Coupe du Québec. Cette licence sera reclassée à «C» ou «B» à la demande du pilote moyennant production de trois (3) signatures de Directeurs de course.

Pour le résident d'une autre province : une licence nationale ASN Canada FIA ou toute autre licence reconnue par KARTING QUÉBEC et /ou par ASN Canada FIA.

Pour un résident des É-U ou de tout autre pays : une licence reconnue par KARTING QUÉBEC. Tout résident du Québec qui désire faire une demande de licence devra préalablement être évalué par un instructeur et avoir réussi l'évaluation de KARTING QUÉBEC offerte par une école reconnue par KARTING QUÉBEC. Seules les formations offertes par les écoles reconnues par KARTING QUÉBEC sont reconnues.

**2.1.2** Toute demande de licence doit être accompagnée des frais prescrits et d'une photocopie de la carte d'assurance maladie du demandeur.

### **Type: Junior et Senior**

Licence Junior : tout pilote junior doit atteindre l'âge de 8 ans avant la fin du calendrier de la saison.

Tout pilote âgé de plus de 8 ans doit respecter les critères d'admissibilité d'âges de chaque classe à laquelle il désire participer. Tout pilote doit avoir atteint l'âge minimum prescrit par la classe de son choix pour participer à un événement. Un pilote ne peut dépasser l'âge maximum à son premier événement de la saison. Un pilote peut par contre dépasser l'âge maximum au-delà de son anniversaire et ce jusqu'à la fin de la saison de compétitions.

Tout pilote junior ne doit pas atteindre l'âge de 17 ans avant le 31 décembre de l'année en cours.

Tout pilote demandant une licence junior qui atteindrait l'âge de **17 ans** avant le 31 décembre de l'année en cours se verra automatiquement attribuer une licence senior et ne pourra amorcer la saison dans une classe junior.

### **Âges d'admissibilité**

- Micro Max : 8 à 11 ans
- Mini Max : 11 à 14 ans. Un pilote de 10 ans, possédant une année complète d'expérience pourra compétitionner en Mini Max en autant qu'il respecte tous les critères d'éligibilité.
- 4 temps Jr : 11 à 14 ans
- Rotax Max Jr:  
Âge minimum : le pilote doit avoir atteint l'âge de treize (13) ans au 31 décembre 2011;  
Âge maximum : ne pas être âgé de plus de seize (16) ans au 31 décembre 2011.

Le participant à la classe Rotax Max Jr est assujéti à toutes les règles d'admissibilité en vigueur s'il désire participer à toute autre classe junior ou senior.

**Un pilote junior qui serait éligible ne peut participer à deux classes d'âges différents au cours d'un même événement.**

**Un pilote junior qui appliquerait et se verrait attribuer une licence senior ne peut plus courir dans une classe junior.**

**Licence Senior** : doit avoir atteint l'âge de 15 ans ou plus au 31 décembre de l'année en cours.

- Si un pilote a l'âge requis pour compétitionner dans les 3 catégories Rotax, il peut compétitionner en Rotax Max Jr tant qu'il ne participe pas à une course en Rotax Max ou en Rotax DD2. Un pilote qui participe à une course Rotax Max ou Rotax DD2 ne peut retourner en Rotax Max Jr.

- Masters et Rotax DD2 Masters : le pilote doit avoir atteint l'âge de 32 ans au 31 décembre 2011.

## Types et niveaux de licences

**Licence 'Club'** : être membre d'un club de karting affilié et participer à des courses de type 'Club' seulement.

**Pré-requis** : pour obtenir une des licences ci-dessous, tout pilote doit avoir satisfait aux pré-requis suivants :

**Licence D** : réussir l'évaluation faite par le responsable de la formation d'une école reconnue par Karting Québec;

**Licence C** : un minimum de trois (3) épreuves et trois (3) signatures d'un Directeur de course en étant détenteur d'une licence D. Requise pour les classes junior telles Micro Max, 4 temps Jr, Mini Max;

**Licence C+** : un minimum de trois (3) épreuves et trois (3) signatures d'un Directeur de course en étant détenteur d'une licence D. Requise pour le Rotax Max Jr;

**Licence B** : un minimum de trois (3) épreuves et trois (3) signatures d'un Directeur de course en étant détenteur d'une licence D ou avoir été détenteur d'une licence C. Requise pour les classes senior telles 4 temps, Rotax Max, DD2 et DD2 Masters;

**Licence A** : une expérience pertinente accompagnée de résultats avec une licence de niveau C ou B. Le détenteur d'une telle licence ne peut participer à des événements de type 'Club'.

CLASSE	ÂGES	LICENCE 2011 (niveau minimum requis)
Micro Max	8 à 11 ans	C
4 temps Jr	11 à 14 ans	C
Mini Max	11 à 14 ans	C
Rotax Max Jr	13 à 16 ans*	C+
4 temps Sr	15 ans et plus	B
Masters	32 ans et plus*	B
Rotax Max	15 ans et plus	B
Rotax DD2	15 ans et plus	B
Rotax DD2 Masters	32 ans et plus*	B

\* Selon réglementation des classes Rotax Max ci-haut.

Tout nouveau pilote ou pilote recruté dans une classe au niveau de licence plus élevé sera automatiquement sous observation pour une période de trois (3) événements. Ce pilote doit, pour ces trois événements, apposer une croix (X) de couleur contrastante derrière son casque et sur la plaque de numéro arrière de son kart. À tout moment durant cette période le pilote pourrait voir sa licence être rétrogradée ou ses privilèges être restreints par le Directeur de Karting Québec suite aux rapports des officiels.

Pour tout résident du Québec, la licence nationale qui ne serait pas accompagnée de la licence de Karting Québec ne sera pas acceptée.

La licence nationale est requise pour courir dans les événements nationaux partout au Canada et aux USA.

La licence internationale est requise pour courir à l'extérieur du Canada ou des USA et/ou dans tout championnat CIK. Pour obtenir une licence internationale, un pilote doit avoir une licence internationale de l'année précédente ou :

- être détenteur d'une licence «C», «C+», «B» ou «A» et;
- respecter les critères minimums de la CIK-FIA et;
- joindre à sa demande un palmarès complet et;
- avoir reçu l'approbation du Directeur de Karting Québec qui l'acheminera à ASN Canada FIA.

- 2.1.3** Toute demande de dérogation d'un critère d'obtention de licence devra être évaluée et autorisée par le Directeur de Karting Québec.
- 2.1.4** Dans le cas d'un pilote âgé de moins de dix-huit (18) ans, la formule «consentement et décharge par les parents ou un tuteur» dûment complétée sera exigée pour l'obtention de la licence.
- 2.1.5** Un certificat de compétition est émis avec chaque licence et doit être signé le jour même d'un événement par le Commissaire sportif en fonction.
- 2.1.6** Un pilote qui a été trois (3) ans sans licence sera sous observation et devra appliquer une croix de couleur contrastante à l'arrière de son casque pour une période de trois (3) événements. Celui qui aura passé quatre (4) ans sans licence devra être évalué par le responsable de la formation d'une école reconnue par Karting Québec.
- 2.1.7** Un pilote qui désire prendre part à une compétition à l'étranger doit s'assurer que sa licence est adéquate et reconnue par l'organisateur.
- 2.1.8** Tout pilote mis sous observation suite à une décision du Comité doit appliquer une croix de couleur contrastante à l'arrière de son casque pour une période de trois (3) événements.
- 2.1.9** Toute personne qui demande une première licence ou un renouvellement doit remplir et signer le formulaire de déclaration médicale volontaire annexé au formulaire ou passer un examen médical fait par un médecin pratiquant selon les règles indiquées sur le formulaire de demande de licence de Karting Québec.
- 2.1.10** Un pilote qui fait une demande de licence obtient également un numéro de compétition qui lui est exclusif pour tous les événements au Québec, tant régionaux que provinciaux ou pour des courses invitations ou autres. Ce numéro sera remis selon l'ordre d'arrivée des demandes (premier arrivé, premier servi). Les compétiteurs désireux de conserver leur ancien numéro auront jusqu'au 15 avril pour se prévaloir de ce droit. À la suite de quoi, leur numéro pourra être attribué à tout compétiteur qui en aura fait la demande. Tout organisateur ou promoteur doit respecter ce règlement d'attribution des numéros.
- 2.1.11** Pour encourager la participation, une licence temporaire de type D, valide pour trois épreuves, pourra être émise au coût de 70\$ à tout pilote pouvant satisfaire aux critères d'évaluation des écoles de pilotage reconnues par Karting Québec ou à tout pilote pouvant présenter une licence pour une des trois dernières années.

**2.1.12** Une licence de type enduro est disponible au coût de 30\$ pour les compétitions d'enduro. Pour l'obtenir, le participant devra prouver ses connaissances comme compétiteur soit en présentant une licence antérieure ou en étant recommandé par un pilote reconnu, ce dernier devra contresigner sa demande de licence. Le participant devra remplir de bonne foi un formulaire de déclaration médicale volontaire.

## **2.2 ENGAGEMENT**

**2.2.1** Toutes les formules d'engagement devront être entièrement remplies et les frais d'engagement acquittés.

**2.2.2** L'organisateur n'est pas tenu de rembourser les frais d'engagement lorsque le concurrent a obtenu ses laissez-passer après la clôture de l'accréditation.

**2.2.3** Le pilote et non le kart est le concurrent reconnu aux événements de sanctionnés par Karting Québec.

**2.2.4** Aucun pilote de remplacement n'est autorisé.

**2.2.5** Tout pilote qui omettra de payer ses frais d'engagement ou tout autre frais ou amende imposés par Karting Québec ou l'organisateur, sera tenu entièrement responsable de la dette contractée. De plus, sa licence de compétition pourra être suspendue pour aussi longtemps que le Comité Aviseur le jugera nécessaire.

**2.2.6** Tout pilote se rend responsable de l'équipement de chronométrage mis à sa disposition durant la compétition. Si l'équipement n'est pas remis au préposé à la fin de l'événement, une amende de 10.00\$ par jour pourra être imposée au concurrent. De plus, toute altération ou perte du dit équipement sera entièrement à la charge du pilote (frais de remplacement : **300\$**).

## **2.3 ACCRÉDITATION**

**2.3.1** Tout pilote se présentant à l'accréditation fournira à l'officiel responsable son nom, son numéro de kart et sa licence ainsi que son carnet de pilote (si applicable). Il devra également se mettre en règle en acquittant tous les frais pour de son engagement. Tout détenteur d'une licence qui ne la présentera pas sur demande à l'accréditation sera passible d'une amende de 20\$.

**2.3.2** Pour être admis au contrôle technique, tout pilote doit présenter le formulaire d'inspection technique qu'il aura préalablement complété et signé.

**2.3.3** Toute personne ayant droit à un laissez-passer se le procurera à l'accréditation, devra le porter tout au long de la compétition et devra signer la formule de renonciation. Le pilote est responsable du comportement de ses équipiers et il est entendu que ses équipiers sont ceux dont le nom apparaît sur la renonciation du concurrent.

**2.3.4** Les laissez-passer donnent droit aux zones d'accès limité telles que définies dans le règlement particulier de l'événement.

**2.3.5** Chaque compétiteur aura droit à trois (3) laissez-passer pour des équipiers ou selon le règlement particulier de l'événement.

## **3 LISTE DES OFFICIELS**

**Voir règlement de sécurité Chapitre II pour les responsabilités des officiels.**

➤ Commissaire(s) sportif(s)

- Directeur de course
- Inspecteur technique
- Chronométrateur en chef
- Préposé au départ
- Signaleurs
- Préposé à la fausse-grille
- Commissaire des puits

#### **4 PÉNALITÉS (voir Annexe 1)**

Le Commissaire sportif peut imposer des pénalités durant un événement. La nature d'une pénalité et les conditions relatives à cette dernière sont déterminées par le Commissaire sportif.

L'ASN et/ou le Commissaire sportif national d'ASN et/ou le Directeur de Karting Québec peut/peuvent imposer des pénalités après la conclusion d'un événement. La nature de la pénalité et les conditions relatives à cette dernière sont déterminées par l'ASN et/ou le Commissaire sportif national d'ASN et/ou le Directeur de Karting Québec.

##### **4.1 ÉCHELLES DE PÉNALITÉS**

À l'exception de la suspension et de la mise sous observation, qui ne peuvent être prononcées que par le Comité Aiseur de Karting Québec ou le Directeur de Karting Québec, les pénalités suivantes peuvent être infligées par le Commissaire sportif :

- l'immobilisation momentanée;
- la pénalité en déclassement, en distance ou en temps;
- la mise à l'amende
- l'exclusion d'une manche;
- la disqualification.

##### **4.2 IMMOBILISATION MOMENTANÉE**

L'immobilisation momentanée est signifiée au pilote au moyen du drapeau noir et de son numéro. Le pilote doit rejoindre immédiatement les puits et se présenter au Directeur de course ou à son délégué qui l'autorisera à repartir.

**4.2.1** Si un compétiteur a un bris sur une pièce d'équipement qui a pour fonction de limiter ou restreindre la performance, le compétiteur aura l'obligation, sur présentation du drapeau noir avec cercle orange, d'entrer aux puits pour corriger cette situation avant de reprendre la piste. Si l'incident arrive pendant une séance chronométrée, tous les tours précédant la réparation seront refusés.

**4.2.2** Les équipements de sécurité doivent être présents et dans l'état prescrit par le règlement au départ de la course. L'équipement de sécurité comprend : la carrosserie et les pare-chocs. Si l'équipement est déformé ou déplacé de manière accidentelle le pilote ne sera pas pénalisé. Si un pilote utilise l'équipement de sécurité d'une manière qui contrevient au règlement sportif, il sera pénalisé comme l'indique ledit règlement. Bien sûr, si une pièce de l'équipement de sécurité endommagé est jugée comme potentiellement dangereuse par le Directeur de course, ce dernier pourra signaler au pilote

en cause à l'aide d'un drapeau noir à cercle orange qu'il doit entrer aux puits pour réparer cet équipement.

#### **4.3 PÉNALITÉ EN DÉCLASSEMENT, EN DISTANCE OU EN TEMPS**

Une pénalité en déclassement (perte d'une ou plusieurs positions), en distance (un ou plusieurs tours) ou en temps peut être imposée par le Commissaire sportif à l'issue d'une manche et n'affectera que le classement de cette manche. Le Directeur de course peut communiquer tout type de pénalité au compétiteur.

#### **4.4 EXCLUSION**

L'exclusion d'un concurrent peut être imposée durant ou à l'issue d'une manche. Cette exclusion peut couvrir une ou plusieurs manches.

#### **4.5 DISQUALIFICATION**

**4.5.1** Avant d'imposer une sentence de disqualification, le Commissaire sportif devra convoquer l'intéressé pour lui remettre en main propre et expliquer les motifs de cette décision. Une personne physique ou morale peut être passible d'une sentence de disqualification.

**4.5.2** Tout concurrent disqualifié lors d'une compétition perd tout droit à l'obtention d'une récompense décernée au cours de ladite compétition.

**4.5.3** Toute disqualification, quelle que soit la raison entraîne le forfait d'un concurrent pour l'événement en cours ainsi que l'annulation de ses résultats de la journée. Ce résultat ne pourra être considéré comme le plus mauvais résultat de la saison advenant la soustraction du 'plus mauvais résultat' au moment de compiler les résultats à la fin de la saison.

#### **4.6 MISE SOUS OBSERVATION**

La mise sous observation est prononcée par le Directeur de Karting Québec, en accord avec les observations des officiels, pour comportement inadéquat sur ou en dehors de la piste lors d'un ou plusieurs événements.

#### **4.7 PROBATION**

Un pilote qui est coupable d'infractions répétées ou d'infractions multiples peut être mis en probation par le Commissaire Sportif ou le Directeur de Karting Québec et des conditions peuvent être imposées pour toute participation future. Advenant la répétition d'un geste reproché lors d'un événement sous probation le compétiteur se verra retirer son droit de participation à l'événement sans autre avis ni remboursement et son privilège de participer à de futurs événements sera soumis au Comité Aviseur.

#### **4.8 SUSPENSION**

**4.8.1** La suspension ne peut être prononcée que pour une faute grave par le Comité Aviseur de Karting Québec.

**4.8.2** Avant d'imposer une suspension, l'intéressé sera convoqué par le Comité Aviseur pour lui permettre de donner sa version des faits. La convocation à l'audition sera remise en main propre, par courriel ou envoyée par la poste et devra prévoir un délai suffisant (3 à 5 jours) et des conditions raisonnables pour que l'intéressé puisse s'y rendre.

- 4.8.3 La suspension entraîne l'annulation des engagements contractés antérieurement pour les compétitions devant avoir lieu pendant la période de cette suspension.
- 4.8.4 Tout participant visé par une suspension est tenu de remettre sa licence immédiatement à Karting Québec, qui la retiendra jusqu'à la fin de la période de suspension.
- 4.8.5 Les menaces verbales ou l'usage d'une arme ou d'un objet dans le but de menacer ou de blesser autrui est strictement interdit et entraînera la suspension automatique et sans équivoque de la licence. Le Comité Aviseur devra évaluer, après audition disciplinaire, la durée de suspension qui s'impose.

#### **4.9 AVIS DE PÉNALITÉ**

Toute pénalité en temps ou position sera signifiée sur la feuille de résultats affichée au tableau. Les pénalités majeures telles, déclassement, exclusion, disqualification, etc. devront être présentées par écrit au compétiteur par le Commissaire sportif. Les pénalités doivent être affichées sur les feuilles de résultats.

L'heure de signature affichée sur la feuille de résultats est l'heure de référence pour toute contestation de pénalités signifiées par la feuille de résultats.

Pour les avis de pénalité remis par le Commissaire sportif, l'heure de référence pour toute contestation est l'heure indiquée sur ces avis. Advenant l'impossibilité de remettre l'avis par écrit au compétiteur, l'heure affichée sur la feuille de résultats sera l'heure de référence.

Le règlement particulier peut décrire des pénalités correspondant à certaines infractions.

Le Commissaire sportif peut, à sa discrétion et selon la gravité et les circonstances de l'infraction, accompagner toute pénalité d'une recommandation de mise sous observation, probation ou suspension auprès du Directeur ou du Comité Aviseur de Karting Québec.

#### **4.10 MODIFICATION AU CLASSEMENT ET AUX RÉCOMPENSES**

Le Commissaire de l'événement devra indiquer les modifications au classement et aux récompenses s'il y a lieu et, si un résultat est affecté par une pénalité, il décidera si le suivant du pénalisé prendra sa place.

#### **4.11 PROTÊT**

- 4.11.1 Tout protêt concernant la légalité d'un moteur ou la conduite d'un pilote devra être soumis par un pilote de la même classe.
- 4.11.2 Tout protêt devra être soumis par écrit au Commissaire sportif. Il devra être accompagné d'un dépôt de 100\$ en argent comptant. Un formulaire à cet effet est disponible auprès du Commissaire sportif.
- 4.11.3 Tout protêt concernant les résultats devra être soumis par écrit au Commissaire sportif de l'événement dans les trente (30) minutes suivant l'affichage des résultats provisoires.

**4.11.4** Tout protêt concernant la légalité d'un moteur, devra être soumis par écrit au Commissaire sportif de l'événement dans les quinze (15) minutes suivant la clôture de l'inspection d'après course de ladite classe.

**4.11.5** Si un protêt demande qu'un moteur soit démonté pour être inspecté, l'auteur du protêt devra déposer un montant suffisant pour couvrir le démontage, l'inspection et le remontage du moteur. Si, après inspection, le moteur est déclaré légal, l'argent déposé par l'auteur du protêt servira à couvrir les frais encourus. Le Commissaire déterminera le montant à déposer.

Toutefois, si après inspection le moteur est déclaré illégal, le concurrent fautif assumera toutes les dépenses et sera sujet à des mesures disciplinaires à la discrétion du Commissaire. La caution est alors remboursée à l'auteur du protêt. Tout refus d'obtempérer ou manquement aux procédures du protêt de la part du propriétaire ou du pilote sous protêt entraînera la disqualification immédiate et pourra aussi conduire à des mesures disciplinaires à la discrétion du Commissaire.

Tout protêt d'une autre nature devra également être soumis par écrit au Commissaire sportif qui décidera de sa recevabilité.

**4.11.6** Tous les efforts devront être faits afin que les protêts se règlent sur place, là où les témoins pourront présenter leur témoignage et/ou preuve.

**4.11.7** Les documents vidéo ne seront admis qu'au moment du processus de décision des officiels pendant l'événement. Aucun autre document vidéo ne pourra être soumis comme élément de preuve après cette étape.

## **4.12 PROCÉDURES D'APPEL**

**4.12.1 Recevabilité** - Seule une pénalité de déclassement, distance ou temps pour une finale ou une disqualification peut faire l'objet d'un appel. Le Directeur de Karting Québec décidera de la recevabilité de l'appel.

**4.12.2 Intention d'appel** - Un pilote qui veut en appeler d'une décision du Commissaire sportif, doit signifier au Commissaire sportif son intention d'en appeler par écrit dans les trente (30) minutes suivant l'avis de pénalité remis par le Commissaire.

**4.12.3 Forme de l'appel** - Tout appel, expliquant brièvement la décision contestée et les fondements de l'appel, devra être fait par écrit. Il devra être accompagné d'une caution de 120.00\$ et être signé par son auteur ou le représentant qualifié de ce dernier. L'appel peut être expédié par courrier ou courriel au bureau de la Karting Québec.

**4.12.4 Délai** - Le délai pour la présentation de l'appel expire vingt-quatre (24) heures à compter du dépôt de l'intention d'appel ou à 18h de la première journée ouvrable suivant la compétition.

**4.12.5 Audition de l'appel** - Les intéressés devront être avisés par écrit de la date de l'audience et ils auront le droit de faire entendre des témoins. Leur absence n'interrompra pas le cours de la procédure. Aucun document vidéo qui n'aura pas été déposé lors du protêt ne sera admis en preuve à l'audience. Les intéressés devront défendre leur cas eux-mêmes. L'audition de l'appel devra avoir lieu dans les dix jours suivant la demande à moins que, pour des circonstances incontrôlables, elle soit retardée par le Tribunal.

**4.12.6 Jugement de l'appel** - Le Tribunal d'appel pourra décider que la décision ou la pénalité contre laquelle il a été fait appel soit annulée, diminuée ou augmentée,

ou qu'une nouvelle pénalité soit imposée, mais il n'aura pas le droit de prescrire qu'une compétition soit recommencée ou annulée. Le jugement devra expliquer les raisons qui ont justifié la décision et pourra comporter des recommandations qui seront acheminées au Comité Aviseur de Karting Québec.

En statuant sur l'appel, le Tribunal d'appel décidera si toute ou une partie de la caution doit être retenue, fixera s'il y a lieu le montant des dépenses et décidera de sa répartition entre les parties en cause. Le jugement devra être envoyé à tous les intéressés.

**Juridiction du Tribunal d'appel** - Le Tribunal d'appel constitue le tribunal de dernière instance chargé de régler définitivement tout différend découlant d'une compétition de karting sanctionnée par Karting Québec. Les trois membres du Tribunal d'appel sont désignés par le Directeur de Karting Québec. Ils ne doivent pas avoir participé comme pilote, participant, officiel ou à tout autre titre à la compétition au sujet de laquelle un jugement serait à rendre, et ils ne doivent pas être reliés, directement ou indirectement, à cette affaire.

## 5. PROCÉDURES DE COURSE

---

### 5.1 CONTRÔLE TECHNIQUE

Un kart ne peut emprunter la piste que si le compétiteur a diligemment vérifié son kart et son équipement et rempli la fiche de contrôle technique remis à cet effet lors de l'accréditation. Un maximum de un (1) châssis et de deux (2) moteurs pourront être utilisés par un pilote au cours d'un événement. Ils devront auparavant avoir été enregistrés au nom du pilote lors de l'inspection technique. Seul le numéro apparaissant sur la base du moteur fait foi de son enregistrement. Tout élément homologué utilisé lors de l'événement devra être scellé au contrôle technique à l'issue de la qualification. Advenant le cas où le châssis d'un compétiteur serait inutilisable suite à un accident, il lui sera permis d'utiliser un châssis de remplacement après en avoir informé l'inspecteur qui devra constater les dommages et autoriser le changement. Le compétiteur devra alors partir de la dernière position.

Dans le cas où un compétiteur n'aurait pas enregistré un 2<sup>e</sup> moteur, il pourra en dehors de la période d'éligibilité, enregistrer le moteur «nécessaire» après en avoir avisé l'inspecteur technique.

### 5.2 RÉUNION DES PILOTES

La réunion des pilotes est obligatoire pour tous les pilotes. La réunion se tiendra 15 minutes après la fin de la dernière session des essais libres précédant les qualifications. Tout pilote en retard à cette réunion se verra imposer une amende de 20\$. Tout pilote absent à cette réunion recevra une pénalité de 50\$ et perdra son meilleur tour en qualifications. Il devra voir le Directeur de course pour recevoir les instructions diffusées lors de la réunion. **Si un pilote est absent à plus d'une réunion au cours d'une même saison, il sera passible d'une amende de 100\$ et devra partir en dernière position lors de la pré-finale.** Le parent ou chef d'équipe d'un enfant de moins de 11 ans devra être présent à la réunion des pilotes.

### 5.3 ESSAIS ET QUALIFICATIONS

Une ou des séances d'essais libres sont programmées avant les qualifications. Des karts pouvant évoluer ensemble sur la piste seront acceptés en piste lors de toutes

sessions d'essais libres (ex. Max et Masters). Aucun kart de classes junior au même moment que des karts de classes senior.

Suivant les circonstances, une séance d'essais chronométrés, une course de qualification, un tirage au sort ou toute autre méthode pourrait déterminer la grille de départ de la pré-finale et/ou de la finale. Advenant le non fonctionnement d'un transpondeur ou du système de chronométrage le Directeur de course peut permettre au(x) compétiteur(s) d'effectuer deux tours chronométrés. Il peut, s'il s'agit d'une défaillance du système, permettre que la séance soit reprise. Il peut aussi, si la ligne de chronométrage est au même endroit que la ligne 'ALFANO', déterminer si l'utilisation du système de chronométrage individuel de chacun des compétiteurs est opportune. Ces systèmes individuels devront avoir été remis à zéro avant le début de la qualification.

## **CHANGEMENT DE MATÉRIEL APRÈS LA QUALIFICATION**

### **Utilisation du moteur de réserve inscrit**

Si après la qualification un pilote doit changer de moteur en raison d'un problème mécanique et qu'il a enregistré deux moteurs sur sa feuille d'inspection technique, il peut utiliser son deuxième moteur inscrit sans pénalité aux conditions suivantes :

- a) il avise l'inspecteur technique;
- b) au même moment, il remet le moteur défectueux à l'inspecteur technique qui le conservera jusqu'à la fin de l'événement. Au cas où le compétiteur terminerait dans les cinq premiers lors de la finale, le premier moteur sera inspecté au même titre que le moteur ayant été utilisé en finale. Toute illégalité sur l'un ou l'autre des moteurs sera sanctionné de la même façon.

### **Utilisation d'un moteur de réserve non inscrit ou remplacement du châssis.**

Si après la qualification un pilote doit changer de moteur pour un moteur qui n'est pas inscrit sur sa feuille d'inspection technique ou qu'il doit changer de châssis endommagé suite à un accident, il peut utiliser un deuxième moteur ou un deuxième châssis aux conditions suivantes :

- a) il avise l'inspecteur technique.
- b) il remet le moteur défectueux à l'inspecteur technique qui le conservera jusqu'à la fin de l'événement. Au cas où le compétiteur terminerait dans les cinq premiers lors de la finale, le premier moteur sera inspecté au même titre que le moteur ayant été utilisé en finale.

Toute illégalité sur l'un ou l'autre des moteurs sera sanctionnée de la même façon.

c) Le compétiteur devra débiter la session suivant le changement de moteur et/ou de châssis à la dernière place de la grille de départ.

d) L'inspecteur technique avisera par écrit le Directeur de course du changement entraînant le déclassement du pilote avant le départ de la session suivante.

Les pneus seront marqués après les séances de qualification. Seuls ces pneus, si les conditions climatiques restent les mêmes, pourront être utilisés par le participant pour toute la durée de l'événement (un jeu de pneus, sec ou pluie par événement.).

### **Changement de pneu(s) :**

En cas de dommages à un ou plusieurs des pneus utilisés lors de la qualification ou pré-finale un pilote pourra utiliser un ou des pneus supplémentaires usagés. Avant de procéder au changement, le pilote doit informer l'inspecteur technique qui examinera le ou les pneus proposés et, s'il y a lieu, autorisera leur utilisation et procédera au marquage du ou des pneus de remplacement. Ce dernier avisera par écrit le directeur de course du changement de pneus. Le pilote ayant procédé

à un tel changement de pneu(s) devra débiter la session suivant ce changement à la dernière place sur la grille de départ.

Les moteurs enregistrés seront scellés et/ou identifiés lors du contrôle technique des essais chronométrés.

Pour toutes les classes utilisant la motorisation Rotax Max, le pilote devra indiquer son numéro de sceau sur le formulaire d'inspection technique et ce avant la période de qualifications. Un changement de sceau pour réparation devra être autorisé par l'inspecteur technique et ne pourra se faire qu'en présence de ce dernier.

Si un compétiteur désire utiliser le deuxième moteur enregistré lors de la période d'éligibilité il devra le faire identifier et déposer le moteur qu'il remplace à l'inspection technique qui pourra ainsi contrôler les deux moteurs. Un compétiteur qui se présentera à l'inspection finale avec un moteur non-identifié pour cette journée sera exclu des résultats.

#### **5.4 CONTRÔLE DU POIDS**

Les cinq (5) premiers pilotes de chaque classe et au moins deux autres au hasard devront être pesés avec tout leur équipement incluant le kart, le casque et l'habit de compétition, immédiatement après chacun des essais chronométrés et des manches. Toute infraction constatée lors d'un contrôle inopiné, en cours ou en fin d'épreuve, entraîne obligatoirement l'exclusion du pilote et/ou concurrent pour la manche concernée, les essais qualificatifs ou la course. La zone de contrôle devra être délimitée. Les équipiers devront attendre à l'extérieur de cette zone que leur pilote se présente. Aucun équipier ne sera admis dans l'espace menant de la piste à la balance. Aucune personne n'est autorisée à entrer en contact avec le pilote et/ou le kart avant de passer à la balance sous peine de pénalité(s).

#### **5.5 PARC FERMÉ**

**5.5.1** L'inspecteur en chef et le commissaire peuvent retenir certains karts qui seront acheminés directement au parc fermé et laissés strictement au contrôle des inspecteurs. Outre le pilote une seule personne par équipe pourra être admise pour l'inspection et devra être disponible dès que l'inspecteur technique le demandera. Si la dite inspection ne peut débiter dans les quinze (15) minutes suivant la demande de l'inspecteur, le compétiteur pourra se voir infliger une sanction allant jusqu'à la disqualification.

**5.5.2** Tout pilote qui, durant les qualifications, manche ou finale, quitterait la piste et emprunterait la zone du parc fermé sera automatiquement considéré comme ayant abandonné. Le non-respect de cette consigne entraînera un Drapeau Noir et/ou l'exclusion de la manche.

#### **5.6 DÉMARRAGE DES MOTEURS**

Aucun moteur ne doit être démarré ou en marche dans la ligne des puits ou sur la fausse-grille avant le début d'un essai, d'une session de qualifications ou d'une course jusqu'à ce que le signal de mise en route des moteurs soit donné par un officiel. Le démarrage, rodage, ou réchauffement des moteurs, ne doit pas se faire dans les allés des puits. Le réchauffement des moteurs ne peut se faire que dans un endroit du paddock désigné à cet effet par le règlement particulier de l'épreuve ou par le Directeur de course. Le règlement particulier ou le Directeur de course

peut désigner des périodes de silence où les moteurs ne pourront être démarrés.  
**Aucun démarrage de moteur durant la réunion des pilotes.**

## **5.7 FAUSSE-GRILLE**

L'accès à la fausse-grille sera fermé aussitôt que le signal du début des tours de chauffe sera donné.

## **5.8 ACCÈS À LA LIGNE DES PUIITS**

Un seul mécanicien par équipe sera admis à la ligne des puits, la vérification sera faite par un préposé à la sécurité.

### **5.8.1 Ligne des puits :**

Pour toutes les classes, on ne peut démarrer les moteurs que lorsque le préposé à la fausse-grille en donne le signal. Il est interdit de soulever le kart moteur en marche et de faire tourner les roues arrière. Pour les karts sans démarreur, il est interdit de pousser le kart pour démarrer le moteur avant de recevoir le signal pour s'élancer en piste.

## **5.9 PROCÉDURE DE DÉPART**

**5.9.1** Pour les classes sans boîte de vitesses et Rotax DD2 les départs seront lancés. Seule la classe à boîte de vitesses ICC aura des départs arrêtés (voir grille annexe 2 fig.1).

**5.9.2** Si un pilote n'a pu démarrer de la fausse-grille, il doit se ranger et il partira à l'arrière du peloton après le départ. Tout pilote qui reçoit de l'aide extérieure après être sorti de la fausse grille et avoir emprunté la piste ne pourra reprendre sa place et devra s'élancer de l'arrière du peloton. La place qu'il aurait dû occuper devra être comblée par l'ensemble des pilotes de cette rangée qui avancent tous d'une case.

**5.9.3** Deux tours de chauffe seront donnés aux pilotes. Durant ces tours si un pilote a eu un problème à s'élancer il lui est permis de reprendre sa position de départ (de façon sécuritaire) jusqu'à la ligne de regroupement lors du 2<sup>e</sup> tour. La ligne de regroupement devra être située à 200 mètres de la ligne de départ et devra être peinte et/ou identifiée par des cônes. La place laissée libre par un pilote qui ne peut reprendre sa position avant cette ligne sera comblée. L'ensemble des pilotes de cette rangée avance donc d'une ligne.

**5.9.4** Pour la classe ICC, si un compétiteur ne peut prendre sa position lors du tour de formation, l'espace qu'il devait occuper sur la grille devra demeurer libre. Le compétiteur devra alors partir à l'arrière du peloton. Si le compétiteur ne peut quitter la fausse-grille à temps, le préposé à la fausse-grille le retiendra et il devra prendre le départ de la fausse-grille après le passage du peloton.

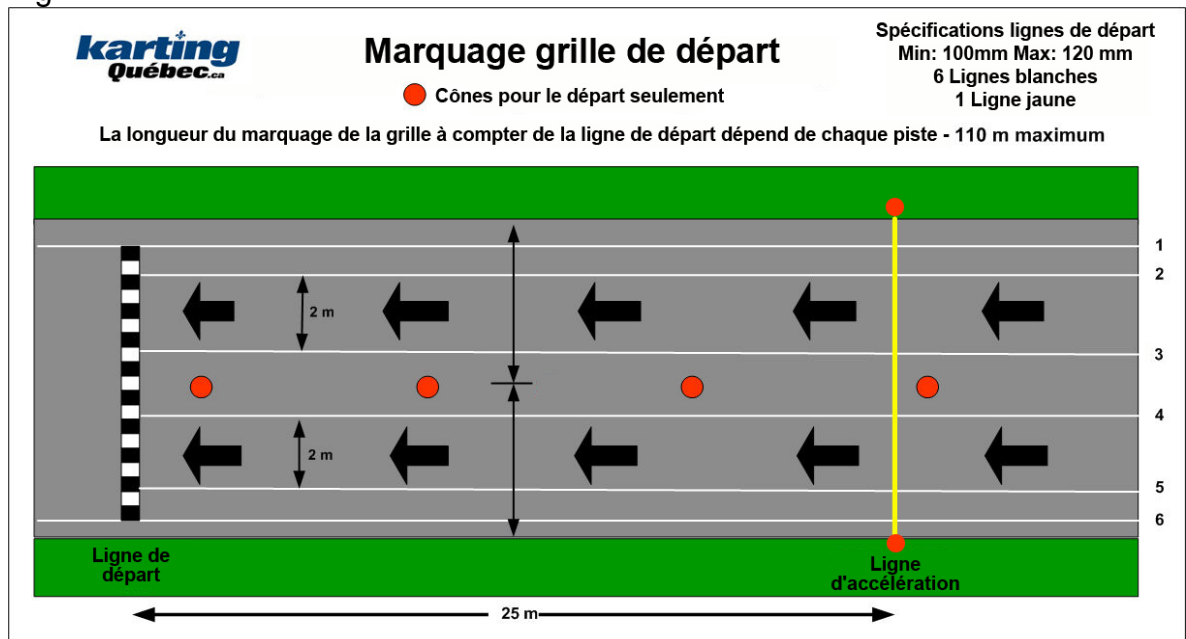
**5.9.5** Le nombre de tours prévus pour une manche est amorcé dès que le préposé au départ présente le drapeau de départ, agité ou non.

**5.9.6** Le peloton doit se présenter au départ regroupé et à une vitesse modérée. Cette vitesse doit être maintenue jusqu'à la ligne d'accélération. Cette ligne d'accélération identifiée par une ligne jaune et des cônes de chaque côté est située à 25 mètres en amont de la ligne de départ. Le Préposé au départ donnera le départ à tout moment après que la première ligne aura franchi ce point. Les pilotes de la première ligne n'auront droit qu'à un seul mauvais

départ. S'ils se présentent encore trop rapidement lors du deuxième passage, le pilote fautif ou la première ligne sera décalé à la 2e ligne.

- 5.9.7** Une rangée composée de quatre cônes souples de grande dimension sera installée pour le départ au centre de la piste entre la ligne d'accélération et la ligne de départ dès le tour de formation. Ces cônes devront être retirés tout de suite après le départ, dès que la piste sera libre. Deux corridors de 2m de largeur et d'une longueur max. de 110m seront aménagés jusqu'à la ligne de départ (voir fig.1). Les pilotes devront rester à l'intérieur de ce corridor jusqu'à ce qu'ils aient franchi la ligne de départ même si le signal de départ a été donné. Un pilote qui sortirait de la ligne sera pénalisé comme suit : une partie du kart : 3 secondes, le kart au complet : 10 secondes. De telles pénalités ne sont pas sujettes à protêt ou appel.

Fig.1



Aucune accélération n'est permise avant d'avoir franchi la ligne d'accélération. Un pilote de la première rangée qui accélérera avant d'avoir atteint la ligne d'accélération recevra une pénalité de 10 secondes. Aucun freinage avant l'accélération pour créer un effet élastique ne sera toléré et sera pénalisé de 10 secondes. De telles pénalités ne sont pas sujettes à protêt ou appel.

### 5.9.8 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 (plus d'un demi kart devant) avant le signal du départ sera considéré comme ayant devancé le départ et se verra imposer une pénalité pouvant aller jusqu'à 20 secondes. De telles pénalités ne sont pas sujettes à protêt ou appel.

### 5.10 ARRÊT PRÉMATURÉ DE LA MANCHE

- 5.10.1** Lorsqu'un drapeau rouge est présenté, les participants doivent immédiatement cesser toute compétition et obligatoirement se rendre à la ligne de départ, à vitesse réduite, alignés à la file indienne. Chaque compétiteur doit immobiliser le

kart, en débarquer et se tenir debout en bordure de piste. Les équipiers devront se tenir à plus de 3m de leur kart immobilisé. Il est strictement interdit de faire quoi que ce soit sur le kart (ajustement, réparations, etc.), à moins que le Directeur de course décrète un nouveau départ ou que le Commissaire les autorise pour des raisons de sécurité. Le Directeur de course déterminera si les équipiers (1 par pilote) seront autorisés à rejoindre leur pilote pour repartir les karts ou pour assister leur pilote en cas de changement de pneus. Tous les équipiers devront attendre le signal du Directeur de course avant de rejoindre leur pilote respectif. **Tout participant ne respectant pas cette consigne sera automatiquement exclu de la manche.**

Si des réparations sont nécessaires pour des raisons de sécurité ces réparations devront être autorisées par le Commissaire sportif. Le kart pourra prendre part à la reprise en dernière position.

Les pilotes ne peuvent boire durant un Drapeau Rouge que si le Directeur de course ou le Commissaire l'autorise pour tous.

#### **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 détermine, selon les informations disponibles, que l'incident de Drapeau Rouge a été provoqué de façon délibérée par un ou des participants soit pour créer une reprise du départ ou pour infliger une pénalité à un ou des participants alors le ou les participants ayant provoqué ce Drapeau Rouge seront exclus.

- 5.10.2** Si une manche est interrompue par le Drapeau Rouge avant que deux (2) tours ne soient complétés par le meneur, la course est considérée comme n'ayant pas eu lieu. Le départ est annulé et la procédure de départ est reprise intégralement. Nonobstant ceci, le ou les pilotes responsables du Drapeau Rouge pourraient se voir pénalisés selon 5.10.1.
- 5.10.3** Si une manche est interrompue après que deux tours aient été complétés la course reprendra selon l'ordre des positions du tour complété par le leader, précédent le Drapeau Rouge.
- 5.10.4** Si une manche est interrompue avant que 70 % de la distance prévue n'ait été couverte par le meneur, il y aura un second départ pour compléter le nombre de tours manquants. Le second départ se fait roulant, en file indienne, selon l'ordre des positions du tour complété par le leader, précédent le Drapeau Rouge.
- 5.10.5** Si une manche est interrompue avant que 30% de la distance prévue n'ait été couverte par le meneur et qu'un nouveau départ soit impossible, la manche est annulée et ne comptera pas pour le championnat. Si une manche est interrompue après que plus de 30% et moins que 50% de la distance prévue n'ait été couverte et qu'un nouveau départ soit impossible, la manche est considérée comme complétée, le classement final est établi d'après l'ordre de passage du tour précédant la tombée du drapeau rouge et comptera pour 50% des points au championnat.
- 5.10.6** Si une manche est interrompue pour des raisons de sécurité ou de conditions de piste alors que 50% ou plus de la distance prévue a été couverte par le meneur, la manche est considérée comme complétée et le classement final est établi d'après l'ordre de passage du tour précédant la tombée du drapeau rouge. Si le Directeur de course arrête la manche après avoir préalablement décidé d'arrêter

la manche dès que les 50% sont complétés le classement final sera établi selon l'ordre au passage du drapeau à damiers.

**5.10.7** Pour pouvoir reprendre le départ il est obligatoire que le pilote et son kart soit en condition de rallier la ligne d'arrivée par ses propres moyens.

**5.10.8** Tout pilote ayant été impliqué dans un accident et qui reçoit des soins médicaux de la part des ambulanciers ne pourra prendre part à la manche en cours à **moins que ceux-ci ne le déclare apte à compétitionner.**

### **5.11 TÊTE-À-QUEUE OU PERTE DE CONTRÔLE**

Lors d'un tête-à-queue le pilote doit appliquer les freins jusqu'à immobilisation du kart et lever les bras pour indiquer à tous les compétiteurs qu'il est en position périlleuse.

### **5.12 REPARTIR UN KART**

**5.12.1** Sauf pour les classes Micro Max et Mini Max si un kart est immobilisé durant les essais, les qualifications et les courses le pilote n'a droit à aucune aide extérieure pour repartir son kart. Les signaleurs ne doivent porter assistance que pour dégager la piste de tout kart pouvant occasionner un risque pour la sécurité.

**5.12.2** Pour la classe Micro Max le pilote en difficulté ne peut repartir son kart qu'avec l'aide d'un officiel et il devra être assis dans son kart lors de la remise en marche.

**5.12.3** Si un compétiteur se trouve en panne sur le circuit et qu'il ne peut repartir son kart, il est obligé de demeurer avec son kart afin d'aider les officiels à libérer la piste de celui-ci. Cette directive s'applique en tout temps, que ce soit pour les pratiques, les qualifications ou les finales. À noter que si le pilote ne demeure pas avec son kart ou qu'il ne coopère pas avec les officiels pour le dégagement de son kart, il risque l'expulsion de l'événement et la suspension de sa licence de compétition.

**5.12.4** Tout pilote qui reçoit de l'aide extérieure en dehors de la ligne des puits ne pourra reprendre la compétition. L'aide d'un signaleur pour des raisons de sécurité n'est pas considérée comme de l'aide extérieure.

**5.12.5** Seul le pilote et un mécano sont autorisés à travailler sur le kart dans la ligne des puits.

### **5.13 ENTRÉE AUX PUIITS**

**5.13.1** Un pilote qui entre aux puits doit lever le bras environ 30 mètres avant l'entrée des puits, se ranger du côté approprié et pénétrer dans les puits à vitesse réduite. Le non-respect de ce règlement pourrait entraîner une pénalité.

**5.13.2** Un pilote qui entre dans les paddocks incluant la zone restreinte (balance ou parc fermé) durant la qualification, la pré-finale ou la finale est considéré comme ayant abandonné et ne peut donc reprendre la piste.

### **5.14 CHANGEMENT DE PNEUS «SEC/PLUIE»**

Lorsqu'une manche est déclarée «PLUIE» et que les participants sont déjà sur la fausse-grille, les karts ne pourront quitter la zone de la fausse-grille. Une période de temps de 10 minutes sera allouée par le Directeur de course afin que les équipiers puissent effectuer le changement de pneus directement sur la fausse-grille.

### **5.15 ÉPREUVE DÉCRÉTÉE 'COURSE PLUIE'**

Une manche ou finale décrétée 'course pluie' ne devra compter que 80% des tours normalement programmés.

### **5.16 ARRÊT D'UN ÉVÉNEMENT**

Advenant le cas où les conditions météorologiques rendent la piste ou les compétitions dangereuses, le Directeur de course, le commissaire sportif et le Directeur de Karting Québec (ou son représentant désigné) devront se consulter. Si, dû à la persistance du mauvais temps, les finales ne peuvent être complétées pour 18h30 l'événement sera suspendu et l'organisateur du championnat aura la responsabilité d'une reprise ou de son annulation. L'arrêt de l'événement sera prononcé et communiqué à tous par le Directeur de course lors d'une réunion des pilotes spéciale.

### **5.17 COMMUNICATIONS**

Lorsqu'en piste, les communications radio entre pilote et équipiers sont interdites.

### **5.18 INSPECTION MÉCANIQUE**

**À la suite des qualifications et de chaque pré-finale, les cinq premiers de chaque classe devront se présenter au parc fermé pour y être contrôlés par l'inspecteur technique.**

À l'issue de chaque finale les cinq premières positions de chaque classe, en plus d'un autre kart choisi par l'inspecteur technique, devront se présenter au parc fermé pour l'inspection mécanique. Seul le compétiteur et le mécanicien (aucun spectateur), seront autorisés à assister à l'inspection mécanique. Tout refus de se présenter à l'inspection mécanique d'après course entraînera l'exclusion de la manche ou la disqualification (si en finale). Tout compétiteur qui quitterait l'aire d'inspection mécanique avec son équipement avant d'en avoir reçu l'autorisation par l'inspecteur pourra se voir disqualifier sans autre avis. Tout refus d'obtempérer aux demandes de l'inspecteur technique entraînera l'exclusion ou la disqualification sans autres avis.

**5.19 Les karts devront être vérifiés tels qu'ils ont franchi la ligne d'arrivée. Si un kart perdait une pièce d'équipement durant le tour de décélération cette pièce devra être ajoutée au kart lors de la pesée et de l'inspection d'après course.**

**5.20 À moins qu'un appel soit logé les résultats deviennent officiels à 22h00 le jour de l'événement.**

## 6. SIGNALISATION

---

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

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

Ces signaux sont transmis par des drapeaux de couleurs différentes.

La dimension minimum des drapeaux de signalisation est de 60 cm par 80 cm. Les drapeaux seront utilisés aussi bien au cours des essais qu'au court de l'épreuve et garderont la même signification.

### **6.2 DRAPEAUX UTILISÉS EXCLUSIVEMENT PAR LE DIRECTEUR DE COURSE OU SON ADJOINT OU LE PRÉPOSÉ AUX DÉPARTS**

#### **A) Le drapeau de DÉPART**

Il est généralement le drapeau vert. Le signal de départ est donné en abaissant le drapeau de départ.

#### **B) Le drapeau d'arrivée : drapeau à DAMIERS**

C'est le drapeau à damiers qui est toujours présenté agité. Il signifie la fin d'une épreuve. Le Directeur de course peut décider de le présenter s'il juge bon de mettre fin à une épreuve pour des préoccupations sécuritaires.

#### **C) Le drapeau NOIR et BLANC**

Divisé suivant la diagonale en deux moitiés. Présenté immobile, il constitue un avertissement pour conduite non-sportive (présenté une fois seulement).

#### **D) Le drapeau NOIR**

Présenté immobile, il informe le pilote dont le numéro est présenté avec ce drapeau qu'il doit s'arrêter dans la ligne des puits au niveau de la ligne DÉPART / ARRIVÉE à son prochain passage, et attendre le signal d'un officiel avant de reprendre la piste. Ce drapeau est utilisé pour signaler une faute grave.

N.B. : La décision de présenter les deux drapeaux ci-dessus sera du ressort des commissaires sportifs.

#### **E) Le drapeau NOIR À DISQUE ORANGE**

Disque orange de 40 cm de diamètre. Il informe le pilote que sa voiture a des ennuis mécaniques susceptibles de constituer un danger pour lui-même ou pour les autres pilotes et qu'il doit s'arrêter à son stand au prochain passage. Dès que la décision d'arrêter un pilote a été prise, le stand de ce dernier devrait en être informé pour que le panneau « stop » puisse y être présenté.

N.B. : La présentation de ces trois derniers drapeaux peut être autorisée en d'autres endroits que la ligne de départ au cas où la visibilité, la longueur du circuit ou la vitesse des voitures le rendrait souhaitable.

**F) Le drapeau BLEU à CROIX ROUGE**

Présenté à la ligne d'arrivée, il indique au retardataire qu'il devra obligatoirement entrer aux puits à la fin de ce tour. Ce pilote doit continuer ce tour à vitesse de course pour ne pas nuire au peloton de leader qui s'approche. Un panneau obligeant le pilote à entrer aux puits pourra être présenté à ce pilote à une centaine de mètres de l'entrée. Le pilote pourra reprendre la piste après le passage des pilotes plus rapides.

### **6.3 DRAPEAUX UTILISÉS AUX POSTES DE SURVEILLANCE**

**A) Le drapeau JAUNE**

Signal de danger. Le motif de ce signal peut être temporaire ou définitif. Le drapeau jaune annonce une situation de danger, quel que soit son caractère. La présentation du drapeau jaune agité indique qu'une telle situation existe dans le secteur suivant immédiatement le poste qui le montre.

Le cas échéant, il faut prévenir les pilotes en indiquant avec la main ou le drapeau qu'ils doivent garder le côté de la piste qui n'est pas obstrué. Si la piste est très sérieusement obstruée mais pas suffisamment pour justifier l'arrêt de la course, un même poste pourrait employer deux drapeaux jaunes agités pour souligner le danger.

Ceux-ci seront également présentés au cas où la piste serait entièrement obstruée, jusqu'au moment où le Directeur de course peut donner l'ordre d'arrêter la course.

Afin de permettre aux pilotes de procéder en temps voulu au freinage rendu nécessaire par la présence d'un obstacle dans le secteur où le drapeau jaune est présenté agité, le poste situé en amont (précédent) donnera un signal de préavis, sous forme d'un drapeau jaune présenté immobile. Pour des raisons de sécurité tout dépassement devra être complété avant de croiser ce poste. Le pilote qui aurait terminé son dépassement après ce poste devra, pour éviter toute sanction, reprendre sa position lorsque la piste sera dégagée et que le drapeau vert sera en vue.

Le signal de préavis pour deux drapeaux jaunes agités est donné par deux drapeaux jaunes immobiles. Au cas où des débris provenant d'un accident s'étant produit dans le secteur précédent se seraient éparpillés jusqu'au delà de son poste, le signaleur au drapeau jaune du poste en aval de celui où la piste est obstruée présentera également un drapeau jaune.

Si son secteur est resté complètement dégagé, le poste en aval de celui où est situé l'obstruction présentera le drapeau vert. Les conducteurs doivent aussitôt après avoir franchi un drapeau jaune garder leurs positions respectives et ne peuvent entamer une manœuvre de dépassement qu'après avoir franchi le poste où le drapeau vert est présenté.

En résumé, aucun dépassement entre le jaune fixe et le drapeau vert.

## **B) Le drapeau JAUNE À BANDES ROUGES**

Détérioration de l'adhérence. Il indique aux conducteurs que l'adhérence de la piste s'est soudainement détériorée dans la zone en aval du drapeau. L'utilisation la plus fréquente de ce drapeau est pour signaler que de l'huile s'est répandue sur la piste. Mais ce drapeau peut être également utilisé pour informer les conducteurs, soit de la présence sur la trajectoire de course d'un débris, d'une flaque d'eau assez profonde pour provoquer de l'aquaplaning, ou que suite à une averse locale, les conducteurs sont sur le point de passer d'un revêtement sec à un revêtement glissant. Dans ce dernier cas, la présentation du drapeau sera accompagnée d'une main levée au ciel ou du drapeau pointant vers le ciel. Ce drapeau sera présenté pendant deux tours ou jusqu'à ce que le revêtement redevienne normal, selon la première éventualité.

## **C) Le drapeau ROUGE**

Arrêt de la course. Ce drapeau sera présenté à tous les postes de surveillance dès que le Directeur de course aura décidé d'arrêter la course ou les essais. Tous les pilotes doivent cesser de courir immédiatement et, lentement, regagner la ligne d'arrivée où le Directeur de course, son adjoint ou le préposé aux départs présente aussi le drapeau rouge. Il ne sert alors plus à rien de continuer à courir puisque les positions seront déterminées selon l'ordre de passage du dernier tour précédant celui où le drapeau rouge est présenté.

## **D) Le drapeau VERT**

Utilisation à la fin de la zone de danger signalée par le(s) drapeau(x) jaune(s)  
= fin d'alerte.

## **E) Le drapeau BLANC**

Présence sur la piste d'un véhicule lent. Par le drapeau blanc, les conducteurs sont informés qu'ils sont sur le point de dépasser un véhicule qui se déplace sur la piste à une allure anormalement lente par rapport à celle des autres voitures de compétition.

Le drapeau blanc doit être présenté quand une voiture de compétition s'y déplace à allure réduite. Le drapeau blanc doit être présenté agité dès que le véhicule lent a dépassé l'emplacement du signaleur et immobile pendant que le véhicule traverse le secteur en aval, et doit être retiré dès que le véhicule a quitté ce dernier.

## **F) Le drapeau BLEU**

Le drapeau bleu indique à un pilote qu'un ou plusieurs karts plus rapides s'approchent ou s'apprêtent à le dépasser.

Il est présenté immobile pour avertir un pilote qu'un adversaire s'approche. Il est présenté agité pour prévenir de l'imminence du dépassement.

Il n'y a pas lieu de présenter le drapeau bleu immobile:

- au cours des premiers tours d'une épreuve, quand les voitures sont encore groupées;
- quand un conducteur est manifestement au courant du fait qu'il va être dépassé (soit parce qu'il s'écarte ou qu'il fait un geste de la main ou par tout autre moyen);

- dès qu'un drapeau jaune agité est présenté.

**Il est impératif de présenter le drapeau bleu agité :**

- au moment où un pilote s'apprête à doubler un concurrent moins rapide;
- au moment où un pilote amorce une manœuvre de dépassement sur le concurrent avec qui il est en compétition;
- en cas d'obstruction caractérisée d'un pilote sur un autre qui le suit;
- quand les voitures les plus lentes sont sur le point d'être doublées par les voitures de têtes;
- quand une voiture rapide, après un départ raté ou un arrêt à son stand, remonte le peloton de concurrents plus lents.

# CHAMPIONNATS RÉGIONNAUX ET PROVINCIAL DE KARTING

## 1. ADMISSIBILITÉ

1.1 Tout pilote doit détenir une licence valide selon le Chapitre 1, section 1, article 1.

Le pilote qui est inscrit aux championnats régionaux et provincial de Karting Québec aura droit :

- de marquer des points à tous les événements des championnats auxquels il est inscrit;
- à un numéro de compétition pour l'année en cours;
- aux règlements de l'année en cours;
- au règlement particulier de chaque épreuve du Championnat;
- aux résultats de chaque épreuve du Championnat,
- aux trophées de fin de saison et aux récompenses du Championnat selon son classement.

1.2 Le pilote aura l'usage exclusif de son numéro du 15 avril au 14 avril de l'année suivante.

1.3 Le numéro 1 de chacune des classes est réservé au champion de la Coupe du Québec de l'année précédente dans cette même classe. Si ce numéro n'est pas utilisé par le champion, il ne pourra pas être utilisé par un autre compétiteur.

## 2. CLASSES

---

1. <b>Micro Max :</b>	8 à 11 ans
2. <b>Mini Max*:</b>	11 à 14 ans
3. <b>4 temps Jr :</b>	11 à 14 ans
4. <b>4 temps Sr :</b>	15 ans et plus
5. <b>Rotax Loisir :</b>	15 ans et plus
6. <b>Rotax Max Jr** :</b>	13 à 16 ans
7. <b>Rotax Max** :</b>	15 ans et plus
8. <b>Masters :</b>	32 ans et plus
9. <b>Rotax DD2**:</b>	15 ans et plus
10. <b>Rotax DD2 Masters**:</b>	32 ans et plus
11. <b>ICC(KZ2)-F125:</b>	15 ans et plus

\*un jeune de 10 ans, cumulant au moins une année d'expérience et jugée apte à piloter dans cette classe par le Directeur de Karting Québec, pourra s'inscrire en Mini Max

\*\*selon réglementation Challenge Rotax Max.

Pour chaque classe, un nombre minimum de six participants est requis sur la grille de départ pour chaque manche. Si ce minimum n'est pas atteint lors d'une manche, le Directeur de course se réserve le droit d'annuler cette dernière.

## 3. ESSAIS LIBRES

---

Une journée d'essais libres est programmée la veille de la journée de compétitions. Le tracé de la piste lors de cette journée devra être le même que celui inscrit sur le règlement particulier de la compétition. Nonobstant ceci, des modifications pourront être faites à ce tracé pour en assurer la sécurité.

## **4 ESSAIS CHRONOMÉTRÉS ET ÉPREUVES DE CLASSEMENT**

---

- 4.1 Pour toutes les classes, une période d'essais chronométrés déterminera la grille de départ des manches qualificatives ou de la pré-finale.
- 4.2 Une séance d'essais chronométrés ou une course de qualification, pourrait déterminer la grille de départ de la pré-finale et/ou de la finale.
- 4.3 Pour les classes comptant un nombre supérieur à quarante (40) pilotes inscrits à l'événement, les pilotes seront divisés en deux groupes pour les essais libres. De plus, un nombre déterminé de pilotes devra participer à une épreuve de classement appelée 'dernière chance' pour s'assurer d'une place en finale.

## **5. ATTRIBUTION DES POINTS**

---

Les points attribués pour déterminer le classement lors des manches qualificatives seront les suivants :

1er: 0 point, 2e: 2 points, 3e: 3 points, 4e: 4 points, etc.

## **6. ÉGALITÉ**

---

Pour les pilotes obtenant des temps d'essais chronométrés identiques, les règles suivantes de départage seront hiérarchiquement appliquées :

- 6.1 le 2<sup>e</sup> meilleur temps du pilote sera considéré et une moyenne de ces deux temps sera calculée;
- 6.2 le classement aux championnats régionaux et provincial;
- 6.3 la qualité des places au classement aux championnats régionaux et provincial;
- 6.4 si, malgré cette solution, l'égalité persiste, les positions seront attribuées au hasard.

## **7. CLASSEMENT**

---

- 7.1 Les positions des finissants à la pré-finale et à la finale seront déterminées selon le nombre de tours complétés sans se soucier que le kart ait franchi ou non l'arrivée.
- 7.2 Un pilote doit compléter 70% d'une épreuve de classement ou d'une finale pour être classé.
- 7.3 En plus du point boni pour la position de tête à l'issue des essais chronométrés seuls les classements de la pré-finale et de la finale seront considérés.

## **8. RÉSULTATS**

---

Des résultats provisoires seront affichés sur le tableau officiel. Ces résultats deviennent officiels trente (30) minutes après l'heure indiquée si aucune réclamation n'est déposée.

## **9. TROPHÉES, PRIX ET BOURSES**

---

Des trophées et, s'il y a lieu, des prix et/ou bourses devront être distribués aux trois (3) premiers de chaque classe, à chaque événement et ce, au plus tard quinze (15) jours après la parution officielle des résultats. Le Directeur de Karting Québec pourra exiger des garanties du promoteur relativement aux bourses et/ou prix promis.

## **10. ATTRIBUTION DES POINTS AU CLASSEMENT GÉNÉRAL DES CHAMPIONNATS RÉGIONAUX ET PROVINCIAUX**

---

Les points suivants seront accordés à l'issue de la qualification de chaque événement des championnats régionaux et provincial de karting.

Position de tête : 1 point. Advenant la disqualification du pilote ayant obtenu la position de tête, le point sera alors accordé au deuxième meilleur temps.

Les points suivants seront accordés à l'issue de la pré-finale de chaque événement des championnats régionaux et provincial.

1e : 15 points	4e : 8 points	7e : 5 points	10e : 2 points
2e : 12 points	5e : 7 points	8e : 4 points	11e : 1 point
3e : 10 points	6e : 6 points	9e : 3 points	

Les points suivants seront accordés à l'issue de la finale de chaque événement des championnats régionaux et provincial.

1e : 30 points	5e : 14 points	9e : 7 points	13e : 3 points
2e : 24 points	6e : 12 points	10e : 6 points	14e : 2 points
3e : 20 points	7e : 10 points	11e : 5 points	15e : 1 point
4e : 17 points	8e : 8 points	12e : 4 points	

## **11. FONCTIONNEMENT DE LA COUPE DU QUÉBEC 2011**

---

Tout pilote des catégories suivantes : Micro Max, 4 temps Jr, Mini Max, Rotax Max Jr, 4 temps, Rotax Max, DD2 et DD2 Masters, inscrit aux événements de la Coupe du Québec de karting pourra enregistrer au classement cumulatif les résultats de chacune des six épreuves prévues au calendrier de Karting Québec. Le champion sera déterminé après comptabilisation des points de ces six événements. À l'exception du résultat de la finale, le moins bon résultat d'un événement sera retranché du pointage total à la fin de la saison.

## **12. ÉGALITÉ AU CLASSEMENT RÉSULTATS AUX CHAMPIONNATS RÉGIONAUX ET COUPE DU QUÉBEC**

---

Pour les pilotes dont le total des points serait identique, la règle pour départager l'égalité sera la suivante :

**12.1** d'après la qualité des places (le nombre de victoires, puis le nombre de 2 e place, etc.);

**12.2** si, malgré cette solution, on ne peut départager les pilotes, l'égalité persistera.

## **13. PONDÉRATION DES RÉSULTATS AUX CHAMPIONNATS RÉGIONAUX ET PROVINCIAL**

---

Lorsqu'un championnat régional et/ou provincial décide de soustraire le plus mauvais résultat de la saison lors de la comptabilisation du classement, une exclusion, une disqualification ou un déclassement ne pourra être considéré comme le plus mauvais résultat de la saison et de ce fait ne pourra être déduit.

#### **14. MOTEUR NON CONFORME**

---

Si le concurrent est disqualifié pour moteur non conforme, il n'a droit à aucun point pour l'événement. Si ce même compétiteur est disqualifié une deuxième fois au cours d'une même saison, en plus d'être exclus de toutes compétitions sanctionnées par Karting Québec pour le reste de la saison, le pilote perdra tous les points accumulés depuis le début de la saison et se verra infliger une amende de 500\$.

#### **15. CÉRÉMONIE DE PODIUM**

---

Les pilotes qui accèdent au podium doivent porter leur combinaison et amener leur casque à la cérémonie du podium. La combinaison doit être portée telle que conçue et ne doit pas être attachée autour de la taille. Des casquettes arborant les couleurs de commanditaires peuvent être portées. Tout pilote qui ne porterait pas sa combinaison de pilote ou qui ne se présenterait pas à la cérémonie du podium pourrait se voir infliger une pénalité, incluant amendes, perte des prix, perte de points ou exclusion à moins que les officiels ou les organisateurs aient été avisés de son impossibilité de se présenter.

## Annexe 1

### Guide de standardisation des pénalités

Ce tableau constitue un guide à l'intention des officiels afin de standardiser l'application des pénalités. Les pénalités pour toute infraction, qu'elles soient décrites ci-bas ou non, doivent être appliquées selon la réglementation de Karting Québec.

Les pénalités pour chaque infraction sont décrites en ordre d'application ou de sévérité de haut en bas. Les officiels détermineront la sévérité d'une pénalité en fonction des circonstances ayant entraîné l'infraction.

VIOLATION	Essais	Qualifications	Course
<b>Comportement du participant</b>			
Conduite anti-sportive	- Amende - Exclusion - Requête pour une suspension	- Amende - Exclusion - Requête pour une suspension	- Amende - Exclusion - Requête pour une suspension
Participer à la mauvaise séance d'essais ou sortir dans la mauvaise classe ou dans le mauvais groupe	- Amende	- Perte de tous les temps	- Exclusion
Être en retard à la réunion des pilotes			- Amende de \$20.00
Être absent à la réunion des pilotes			- Amende de \$50.00
Conduire un kart enregistré sous le nom d'un autre compétiteur ou non-enregistré ou faire l'usage de matériel non-autorisé	- Amende	- Exclusion des deux pilotes enregistrés ou du pilote non-autorisé	- Exclusion - Requête pour une suspension
Recevoir de l'aide après avoir quitter la fausse-grille		- Perte de tous les temps	- Exclusion
Membre de l'équipe s'approchant du kart à la balance		- Amende - Perte de tous les temps (Minimum) - Exclusion	- Amende - 1 Position (Minimum) - Exclusion
Abus verbal ou physique envers un autre compétiteur ou envers un officiel	- Amende - Exclusion - Requête pour une suspension	- Amende - Exclusion - Requête pour une suspension	- Amende - Exclusion - Requête pour une suspension
Désobéir aux instructions de, refuser de coopérer avec, interférer ou obstruer les actions d'un officiel	- Amende - Exclusion - Requête pour une suspension	- Perte de tous les temps (Minimum) - Amende - Exclusion - Requête pour une suspension	- Amende - Exclusion - Requête pour une suspension
<b>Procédures de départ</b>			
Utiliser d'un trajet autre que la configuration officielle de la piste pour récupérer une position.			- 1 Position (Minimum) - Exclusion
Ne pas être à sa position de départ lors du tour de formation ou au moment du départ			- 1 Position (Minimum) - Placer en queue de peloton - Exclusion
Gagner une ou des positions lors du deuxième tour de formation			- 1 Position (Minimum) - Exclusion
S'arrêter en dehors de la grille de formation officielle lors d'un départ arrêté			- Amende - 1 Position (Minimum) - Placer en queue de peloton
Sortir de son siège ou tenter de repartir un kart en panne sur la fausse grille juste avant le signal de départ d'un départ arrêté			- Placer en queue de peloton - Exclusion

Violation	Essais	Qualification	Course
Occasionner un faux départ			reculer d'une ligne -1 Position (Minimum)
Devancer le départ			10 secondes de pénalité
Délibérément causer un mauvais départ ou autre départ			-1 Position (Minimum) - reculer en queue de peloton - Exclusion
<b>Signalisation</b>			
Dépassement sous un Drapeau Jaune agité	- Avertissement	- Perte du meilleur temps (Minimum)	- 1 Position (Minimum)
Désobéir au Drapeau Noir ou au Drapeau Noir avec numéro du kart	- Amende	- Perte de tous les temps - Exclusion - Requête pour une Suspension	- Exclusion - Requête pour une suspension
Désobéir au Drapeau Bleu	- Avertissement	- Avertissement - Drapeau Noir - Exclusion	- Avertissement - Drapeau Noir - Exclusion
Désobéir au Drapeau Noir avec disque Orange	- Avertissement	- Loss of fast time (Minimum) - Drapeau Noir - Exclusion	- Drapeau Noir - Exclusion
Désobéir au drapeau Bleu avec Croix Rouge			- Drapeau Noir - Exclusion - Amende
Désobéir au drapeau Bleu avec Croix Rouge et interférence avec les karts qui doublent			- Drapeau Noir - Exclusion - Amende
<b>Conduite du pilote</b>			
Ne pas porter les vêtements et équipements requis	- Drapeau Noir - Amende	- Drapeau Noir - Amende	- Drapeau Noir - Amende
'Burnouts' or 'scrubbing'	- Amende	- Perte du meilleur temps (Minimum)	- 1 Position (Minimum)
Repartir un kart alors que non permis ou repartir de façon inappropriée	- Drapeau Noir	- Drapeau Noire - Perte du meilleur temps (Minimum)	- Drapeau Noire - Exclusion
Provoquer de façon délibérée un Drapeau Rouge	- Amende - Exclusion	- Perte du meilleur temps (Minimum) - Exclusion	- Exclusion
Vitesse excessive dans la ligne des puits	- Amende (\$10.00)	- Amende (\$10.00)	- Amende (\$10.00)
Conduire un kart dans le paddock ou une zone interdite incluant les voies publiques	- Amende - Exclusion	- Amende - Exclusion	- Amende - Exclusion
Ne pas lever le bras lorsqu'on entre sur la piste ou sort de la piste	- Amende (\$10.00)	- Amende (\$10.00)	- Amende (\$10.00)
Conduire à sens inverse	- Amende	- Exclusion - Amende	- Exclusion - Amende
Court-circuiter la piste, qu'il y ait ou non avantage	- Amende	- Perte de tous les temps - Exclusion	- Exclusion
Faire un tour de plus après s'être vu présenter le Drapeau à Damiers	- Avertissement - Amende (\$50.00)	- Amende (\$50.00)	- Amende (\$50.00)
Gain de position ou avantage dû à un passage à l'extérieur des limites indiquées sur la piste	- Avertissement	- 1 Position (Minimum)	- 1 Position (Minimum)

<b>Violation</b>	<b>Essais</b>	<b>Qualification</b>	<b>Course</b>
Apparence d'un manque de contrôle du kart	- Drapeau Noir - Exclusion	- Drapeau Noir - Exclusion	- Drapeau Noir - Exclusion
Être un risque pour les autres compétiteurs	- Drapeau Noir	- Drapeau Noir	- Drapeau Noir
Réparations non autorisées sur le circuit	- Drapeau Noir	- Drapeau Noir - Perte du meilleur temps (Minimum)	- Drapeau Noir - Exclusion
Sortir de piste en empruntant la zone restreinte (balance, parc-fermé, paddock) et en ressortir.	- Drapeau Noir	-Drapeau Noir	- Drapeau Noir - Exclusion
Empêcher ou entraver une manœuvre de dépassement légitime	- Avertissement - Drapeau Noir	- Avertissement - Perte du meilleur temps (Minimum) - Drapeau Noir - Exclusion	- Avertissement - 1 Position (Minimum) - Drapeau Noir - Exclusion
Provoquer de façon intentionnelle ou involontaire une collision	- Avertissement - Drapeau Noir	- Avertissement - Perte du meilleur temps (Minimum) - Drapeau Noir - Exclusion	- Avertissement - 1 Position (Minimum) - Drapeau Noir - Exclusion
Pousser un autre pilote hors de piste de façon intentionnelle ou involontaire	- Avertissement - Drapeau Noir	- Avertissement - Perte du meilleur temps (Minimum) - Drapeau Noir - Exclusion	- Avertissement - 1 Position (Minimum) - Drapeau Noir - Exclusion
Contact pour gain de position			- 1 Position (Minimum)
<b>Infractions techniques</b>			
Sous le poids minimum		- Exclusion - Perte de tous les temps	- Exclusion
Excéder la limite permise pour le bruit	- Avertissement	- Avertissement - Perte du meilleur temps (Minimum)	- Avertissement - Drapeau Noir
Réparations autorisées après un Drapeau Rouge			-Repartir en queue de peloton ou de la ligne des puits
Réparations non autorisées après un Drapeau Rouge		- Exclusion - Perte de tous les temps	- Exclusion
Ne pas passer à la balance ou quitter la zone de balance sans en avoir reçu l'autorisation		- Perte de tous les temps - Démarrer à l'arrière de peloton	- Exclusion
Perte d'un élément de carrosserie obligatoire ou de la protection des roues arrière que le Drapeau Noir avec Disque Orange ait ou non été montré		- Exclusion	- Exclusion
Protection contre la chaleur lâche sur l'échappement d'un moteur 4 temps	- 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 - Perte de tous les temps - Exclusion	- Drapeau Noir avec Disque Orange - Exclusion
Perte d'un silencieux d'aspiration sur un moteur 2 temps	- Drapeau Noir avec Disque Orange	- Drapeau Noir avec Disque Orange - Perte de tous les temps	- Drapeau Noir avec Disque Orange - Exclusion

Violation	Essais	Qualifications	Course
La perte de tout élément de carrosserie, ponton ou protection frontale	- Drapeau Noir avec Disque Orange	- Drapeau Noir avec Disque Orange - Perte de tous les temps - Exclusion	- Drapeau Noir avec Disque Orange - Exclusion
Absence, perte ou relâchement de tout élément de l'équipement de sécurité du pilote	- Drapeau Noir avec Disque Orange - Amende	- Drapeau Noir avec Disque Orange - Amende - Perte du meilleur temps (Minimum) - Exclusion	- Drapeau Noir avec Disque Orange - Amende - Exclusion
Toute infraction technique d'un élément jugé nécessaire par les officiels	- Drapeau Noir avec Disque Orange	- Drapeau Noir avec Disque Orange - Perte de tous les temps - Exclusion	- Drapeau Noir avec Disque Orange - Exclusion
Réparations non –autorisées ou remplacement après le Marquage Technique		- Perte de tous les temps - Démarrer à l'arrière du peloton	- Exclusion
Formulaire Technique ou Passeport incomplet ou manquant		- Perte de tous les temps - Démarrer à l'arrière du peloton	- Exclusion
Numéros de série manquants sur le formulaire Technique ou usage de matériel non répertorié		- Perte de tous les temps - Démarrer à l'arrière du peloton	- Exclusion
Sceau manquant ou cassé sur le moteur ou le châssis		- Perte de tous les temps - Démarrer à l'arrière du peloton	- Exclusion
Ne pas se présenter au Parc Fermé comme exigé ou requis		- Perte de tous les temps - Démarrer à l'arrière du peloton	- Exclusion - Disqualification
Infraction Technique durant l'inspection		- Perte de tous les temps - Démarrer à l'arrière du peloton	- Exclusion - Disqualification
Utilisation de pneus non autorisés ou additionnels		- Perte de tous les temps - Démarrer à l'arrière du peloton	- Exclusion
Un échappement fissure ou cassé sur un kart à moteur 4 temps qui ne satisfait pas les exigences de l'Inspection Technique		- Perte de tous les temps - Démarrer à l'arrière du peloton	- Exclusion
Échec lors du test d'essence		- Perte de tous les temps - Démarrer à l'arrière du peloton	- Exclusion - Disqualification

### Violation des Règlements – Offenses Répétées :

Des entorses répétées à la réglementation sont sujettes à 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.

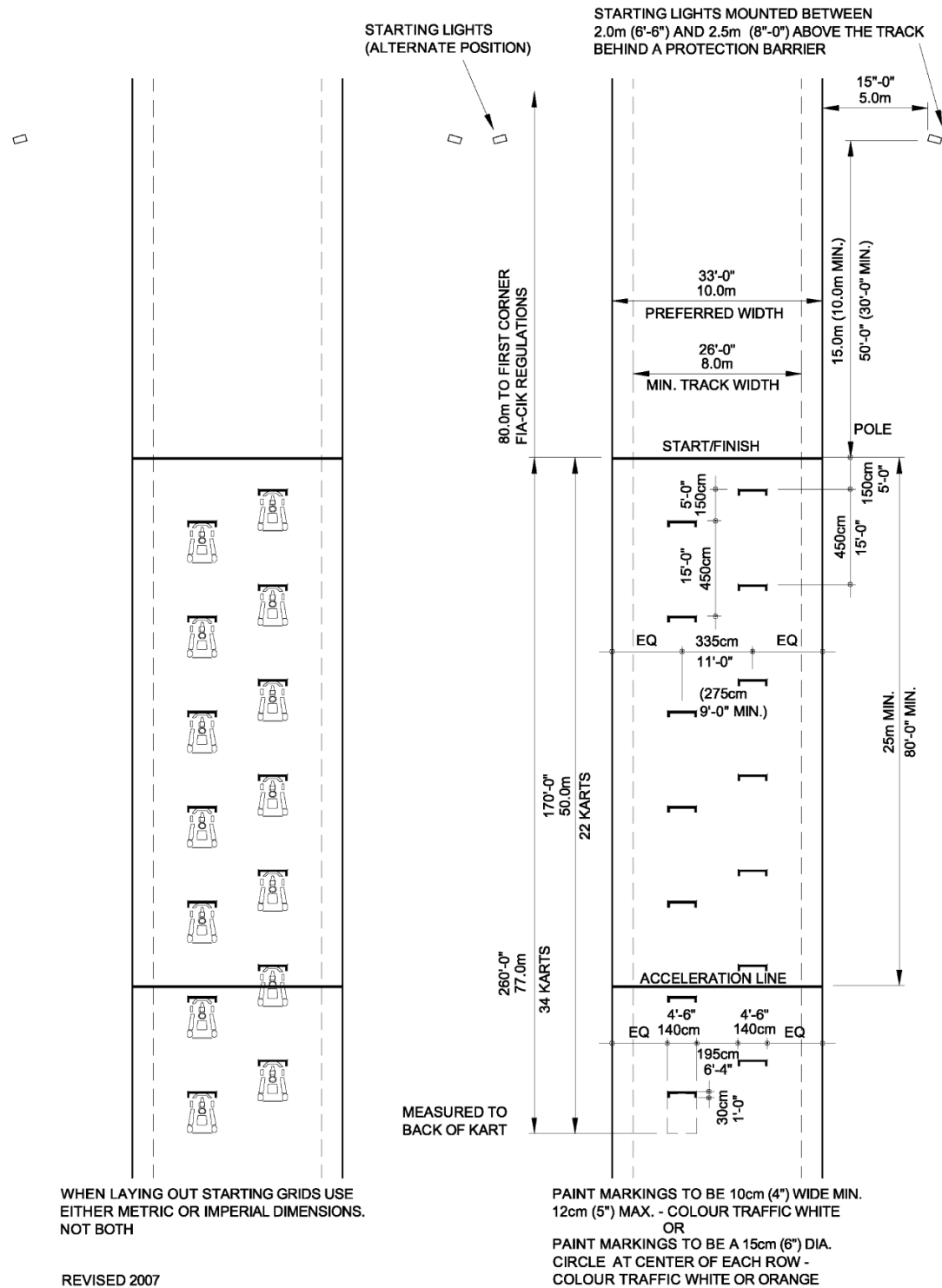
### Échelle de Pénalités:

Les pénalités peuvent être imposées comme suit en ordre de sévérité croissante:

réprimande; amende monétaire; déclassement; pénalité en temps;	pénalité en distance; exclusion; disqualification suspension;
---	--

# Annexe 2

## 24. APPENDIX 1 – STANDING START GRID LAYOUT AND MARKINGS



### Annexe 3

Le Commissaire sportif doit rédiger un rapport d'événement, qu'il devra faire parvenir à Karting Québec dans les 72 heures suivant la tenue de l'événement.

Ce rapport devra contenir les informations suivantes.

- date de l'événement;
- endroit de l'événement;
- une liste du personnel ayant participé à la tenue de l'événement et les fonctions de chacun;
- une liste des participants;
- une nomenclature claire des éléments traités lors de la réunion des pilotes;
- une copie de l'ensemble des résultats;
- une nomenclature claire et précise des avertissements et pénalités imposés lors de la compétition;
- l'horaire final de la compétition;
- une justification des changements apportés à l'horaire;
- l'heure d'application du règlement du changement de type de pneus, (sec à pluie, pluie à sec);
- une liste des modifications apportées au circuit et les raisons qui les ont motivés;
- une copie de chacun des rapports d'interventions des premiers secours;
- son avis sur le déroulement de la compétition;
- une évaluation des officiels en fonction;
- tous les documents relatifs à un ou des protêts, intention(s) d'appel(s), ou autres.

Pour rédiger son rapport d'événement le Commissaire sportif peut nommer un secrétaire d'événement.