AUTO SPORT QUÉBEC

CODE SPORTIF

Le terme ASQ dans ce texte réfère à Auto Sport Québec. Ce Code Sportif est rédigé dans le but d'aider au déroulement des événements de sport automobile. La publication ou le fait de se conformer au présent règlement n'offre aucune garantie exprimée ou sous-entendue de sécurité ou de bien-être dans un but particulier. Le contenu de ce document est strictement la propriété d'Auto Sport Québec et ne peut être reproduit sans permission écrite au préalable.

© ASQ-FSAQ 26 juillet 2023
ASQ est l'autorité gouvernante du sport motorisé au Québec, affiliée à ASN Canada FIA représentante de la Fédération Internationale de l'Automobile FIA,

TABLE DES MATIÈRES

PRINCIPES GÉNÉRAUX 4

NOMENCLATURE ET DÉFINITIONS 4

DÉROULEMENT D'UNE COMPÉTITION 8
- **ACCRÉDITATION** 8
- **RÉUNION DES PILOTES** 8
- **INSPECTION TECHNIQUE** 8
  - AVANT-COURSE 9
  - DURANT L'ÉVÉNEMENT 9
  - APRÈS-COURSE 9
  - PARC FERMÉ 10
- **QUALIFICATIONS** 10
- **COURSE** 10
- **PROCÉDURE DE DÉPART** 11
- **FAUSSE-GRILLE** 11
- **TOUR DE FORMATION** 11
- **DÉBUT DE LA COURSE** 11
- **ARRIVÉE** 12
- **ARRÊT PRÉMATURÉ** 13
- **ASSISTANCE À UN VÉHICULE** 13
- **LIGNE DES PUITS** 13
- **ENCLOS ET FAUSSE GRILLE** 14
- **SIGNALISATION** 14
  - LE DRAPEAU DE DÉPART 15
  - LE DRAPEAU A DAMIERS 15
  - LE DRAPEAU NOIR ET BLANC 15
  - LE DRAPEAU NOIR 15
  - LE DRAPEAU NOIR À DISQUE ORANGE 16
  - LE DRAPEAU JAUNE 16
  - LE DRAPEAU JAUNE À BANDES ROUGES 17
  - LE DRAPEAU ROUGE 17
  - LE DRAPEAU VERT 17
  - LE DRAPEAU BLANC 17
  - LE DRAPEAU BLEU 18

COMPÉTITION – DÉTAILS D'ORGANISATION 19
- **PERMIS D'ORGANISATION** 19
- **RÈGLEMENT PARTICULIER** 19
- **PARCOURS, ROUTE ET PISTE** 20
- **RÉSULTATS** 20
  - RÉSULTATS PROVISOIRES 20
  - RÉSULTATS OFFICIELS 20
- **CÉRÉMONIE DE PODIUM ET RÉCOMPENSES** 20

LES OFFICIELS 21
LE DIRECTEUR DE COURSE 21
LE COMMISSAIRE DE SÉRIE 22
LE CHRONOMÉTREUR 23
L'INSPECTEUR TECHNIQUE 23
LE PRÉPOSÉ AU DÉPART 24
LES COMMISSAIRES DE PISTE (SIGNALEURS) 24
LES OBSERVATEURS 25
LES JUGES DE FAITS 25
COMMISSAIRE DES PUITS 25
PRÉPOSÉ À LA FAUSSE GRILLE 25

PROTÊTS ET APPELS 26
DROIT DE PROTÊT 26
DÉPÔT D'UN PROTÊT 27
LIMITE DE TEMPS POUR DÉPOSER UN PROTÊT 27
PROTÊT RELATIF À UN RÉSULTAT / USAGE D'UNE PREUVE VIDEO 28
PROTÊT CONTRE UN VÉHICULE DE COURSE 29
AUDITION D'UN PROTÊT 29
DISTRIBUTION DES PRIX 30
JUGEMENT D'UNE AUDITION DE PROTÊT 30
PUBLICATION DES JUGEMENTS 30

DEMANDE D'APPEL 31
LIMITE DE TEMPS POUR DÉPOSER UN APPEL 31
MOTIFS POUR UNE DEMANDE D'APPEL 31
PIÈCES JUSTIFICATIVES 31
DÉCISION D'ACCORDER UN APPEL 32
AUDITION D'UN APPEL 32
DISPOSITION POUR UN APPEL ACCÉLÉRÉ 33
MEMBRES DU TRIBUNAL D'APPEL 33
JUGEMENT RENDU SUITE À L'AUDITION D'UN APPEL 33
LE JUGEMENT EST FINAL 34
PUBLICATION DES JUGEMENTS 34
CONDUITE SUIVANT LE JUGEMENT 34

PRINCIPES GÉNÉRAUX

Auto Sport Québec (ASQ) est l'autorité sportive qui régit le sport automobile amateur au Québec et le seul organisme reconnu par le gouvernement au Québec.

En vue de permettre aux pouvoirs ci-dessus de s'exercer de façon juste et équitable, ASQ a établi le présent Code Sportif. L'objectif de ce Code Sportif est d'encourager et de faciliter la pratique du sport automobile sur son territoire. Il ne sera jamais appliqué dans le but d'empêcher ou d'entraver une compétition ou la participation d'un concurrent sauf dans le cas ou ASQ conclurait que cette mesure est nécessaire pour que le sport automobile soit pratiqué de façon sécuritaire, juste et équitable.

Les concurrents, pilotes et participants en général, doivent être familiers avec ce Code, avec tout règlement particulier ou instruction relative à un événement et seront par leur engagement, liés par ce Code, règlements particuliers ou instructions.

Le pilote est responsable du comportement de ses équipiers et de leur respect des règlements. Si ces derniers font preuve de comportement répréhensible, il pourra se voir pénalisé.

Tous les officiels, compétiteurs, mécaniciens, équipiers, clubs affiliés, organisateurs adhèrent au fait que l'application ainsi que l'interprétation du Code Sportif ne peuvent être contestées devant un tribunal de droit commun. Toute personne, entité ou leurs représentants mentionnés dans ce paragraphe qui menacent d'entreprendre ou entreprennent une action légale afin de renverser, modifier ou alléger une décision prise en vertu de ce Code, est considéré comme agissant à l'encontre de l'esprit et de l'intention du Code Sportif et de plus, accepte de rembourser ASQ pour tous les frais légaux encourus par cette dernière.

Toute licence, sanction, affiliation et permis émis par ASQ, est un privilège et non un droit accordé par celle-ci. À la discrétion d'ASQ, ce privilège pourra être retiré en tout temps sans préavis.

En tout temps, l'interprétation du Code sportif qu'en fait Auto sport Québec prévaut.

NOMENCLATURE ET DÉFINITIONS

Organismes de sanction

ASQ	**Auto Sport Québec**
ASN CANADA FIA	**Autorité sportive nationale**
FIA	**Fédération Internationale de l'Automobile**
CIK	**Commission Internationale de Karting**

Disciplines

Le Code Sportif s'applique actuellement aux disciplines énumérées aux alinéas 1) à 4). Quant aux disciplines énumérées aux alinéas 5) à 9), elles seront intégrées à Auto Sport Québec et régies par ce Code au fur et à mesure que des ententes seront négociées avec les autorités compétentes desdites disciplines.

1) Karting
2) Circuit routier non professionnel
3) Autoslalom (solo-sport)
4) Course sur glace

5) Rallye
6) Essais sur piste et contre la montre
7) Compétition de véhicules à énergie alternative
8) Course de côte
9) 4X4 tout-terrain (côte à côte)

Classe
Une classe est un groupe de critères permettant de fixer les conditions sous lesquelles des pilotes licenciés peuvent conduire des véhicules lors des séances en piste.

Séance
Une séance est la présence en piste de pilotes licenciés dans une classe. On parle par exemple de séance d'essais libres, d'essais chronométrés, d'une course de qualification, d'une course, d'une course préliminaire, d'une course finale, etc.

Événement
Un événement est une activité de compétition de sport automobile tenue selon les règles d'ASQ. Un événement peut se dérouler sur plusieurs journées et comporter plusieurs épreuves.

Épreuve
Une épreuve est une suite de séances en piste mettant en présence des pilotes possédant une licence de compétition et permettant de produire un classement final des pilotes inscrits dans chaque classe.

Force majeure
Un cas de force majeure est une condition sur laquelle l'organisateur n'a aucun contrôle mais qui joue néanmoins un rôle dans le résultat ou le déroulement de la compétition.

Horaire de l'événement
L'horaire de l'événement est un document officiel obligatoire préparé par l'organisateur de l'événement et qui contient l'information temporelle du déroulement de la journée afin d'en informer le public.

inscrits
Personnes ou organisations dont l'inscription est acceptée lors d'un événement.

Ligne de départ
La ligne de départ indique l'endroit du début d'une session en piste.

Ligne d'arrivée
La ligne d'arrivée indique l'endroit où se termine une session en piste.

Ligne de chronométrage
La ligne de chronométrage est l'endroit où se trouve l'équipement de chronométrage qui permet d'associer un temps au tour à un pilote participant à une séance en piste.

Ligne de regroupement
La ligne de regroupement est l'endroit à partir duquel les participants à une course doivent débuter la formation du peloton avant de recevoir le départ d'une course.

Licence
Une licence est un certificat d'enregistrement émis à toute personne ou entité (pilotes, inscrits, manufacturiers, équipes, officiels, organisateurs, etc.) souhaitant participer ou prendre part à une compétition de sport automobile. **Une licence ne représente en aucun cas un droit acquis, mais demeure un privilège accordé par l'Autorité sportive**. Le détenteur d'une licence est tenu de se familiariser avec le contenu de ce Code Sportif et doit se soumettre aux dispositions qui le composent. Seul un demandeur qui se qualifie pour l'obtention d'une licence selon les conditions de ce Code Sportif et de la réglementation sportive et technique applicable, aura droit à une telle licence.

Véhicule
Un véhicule terrestre propulsé par ses propres moyens, roulant sur au moins quatre roues non-alignées qui doivent toujours être en contact avec le sol et dont la conduite et la propulsion doivent être assurées par au moins une des roues.

Miles et kilomètres
Un mile sera équivalent à 1.60937 kilomètres et un kilomètre équivalent à 0.62137 miles.

Organisateur
L'organisateur est une personne ou un organisme qui détient le permis d'organisation d'un événement octroyé par Auto Sport Québec.

Parcours
Le trajet utilisé pour la compétition automobile durant un événement.

Participant
Un participant est une personne ou une entité impliquée dans un événement comme officiel, pilote, équipier ou travailleur. Tout participant doit signer le formulaire de renonciation.

Pilote
Le pilote est la personne qui conduit un véhicule inscrit à un événement.

Permis d'organisation
Le permis d'organisation est émis par ASQ et autorise l'organisation d'un événement de sport automobile.

Règlement particulier
Le règlement particulier est un document officiel obligatoire préparé et émis par l'organisateur d'un événement et dont l'intention est de présenter les détails d'un événement et des directives précises quant à la tenue de celui-ci.

Formulaire d'engagement
Le formulaire d'engagement permet à un concurrent de fournir les informations requises pour s'inscrire à un événement.

Formulaire de renonciation
Le formulaire de renonciation est un document requis par les assureurs qui couvre l'événement et qui identifie les personnes couvertes par la police d'assurance de l'événement.

Zones d'accès restreint
Une zone d'accès restreint est un endroit sur le site d'un événement dont l'accès est limité à certaines personnes possédant une autorisation officielle.

Réclamation
Ce terme désigne la contestation d'un résultat, d'une décision d'un Commissaire sportif ou du Directeur de course.

DÉROULEMENT D'UNE COMPÉTITION

ACCRÉDITATION

L'accréditation est la première procédure officielle à laquelle doit se soumettre tout concurrent, pilote, équipier et officiel en vue de participer à un évènement. C'est l'endroit ou se finalise l'engagement d'un participant c'est-à-dire la confirmation de sa présence. L'organisateur se réserve le droit de refuser une demande d'engagement sans en justifier la raison.

L'accréditation se tiendra aux heures et endroit mentionné dans le Règlement particulier de chaque événement.

Lors de l'accréditation, les pilotes doivent présenter obligatoirement leur licence de compétition et les officiels leur licence d'officiel.

Tout pilote, inscrit, manufacturier, équipe, officiel, organisateur, etc. désirant un laissez-passer pour l'événement doit se présenter à l'accréditation et signer le formulaire de renonciation.

Tout équipier doit être inscrit sur le formulaire d'engagement. Le pilote est responsable du comportement de ses équipiers et il est entendu que ses équipiers sont ceux dont le nom apparaît sur le formulaire d'engagement.

Il doit y avoir une inscription par pilote/véhicule dans chaque classe à laquelle il participe.

RÉUNION DES PILOTES

La réunion des pilotes est obligatoire pour tous. Tout pilote absent de cette réunion ou en retard pourrait être pénalisé et celui-ci pourrait être exclus de l'événement. Il devra rencontrer le Directeur de course pour recevoir les instructions diffusées lors de la réunion et être ainsi autorisé à participer à la suite de l'événement.

Les directives données lors de la réunion des pilotes lient tous les compétiteurs et sont automatiquement intégrés aux règlements de l'événement concerné.

INSPECTION TECHNIQUE

L'inspection technique se déroulera en conformité avec les règlements d'ASQ et ceux de la Commission sportive de la discipline ainsi que des règlements techniques des séries.

Elle se déroulera aux heures et à l'endroit mentionné dans le Règlement particulier pour chaque événement. L'organisateur doit préparer une zone d'accès restreint destinée à l'Inspection technique et au « parc fermé ».

Il est de la responsabilité du pilote de présenter son véhicule dans l'état de compétition et son équipement de pilote à l'inspection technique dans les délais et à l'endroit requis.

Le Directeur de course peut demander une nouvelle inspection d'un véhicule à tout moment lors de l'événement avant l'affichage des résultats officiels.

AVANT-COURSE

Tous les véhicules doivent être présentés à l'inspection technique avant d'entrer en piste pour la première fois durant un événement sauf lors des événements de Karting.

Les véhicules devront avoir une apparence propre. Plus spécifiquement, les véhicules malpropres ou comportant des dommages à la carrosserie, ou peintes partiellement ou en totalité avec la peinture de préparation (primer), ou n'arborant pas les identifications prescrites (numéros et autocollants) ne seront pas approuvés pour une compétition.

Un véhicule peut être exclu de la compétition si la construction de celui-ci est dangereuse.

Les véhicules avec habitacle doivent avoir un extincteur de même qu'une cloison pare-feu entre le moteur et l'habitacle afin de prévenir le passage des flammes. La protection devra être adéquate et suffisante.

DURANT L'ÉVÉNEMENT

Un véhicule impliqué dans un accident majeur ou modifié après l'inspection technique devra être inspecté à nouveau avant d'entrer en piste pour une séance suivante ou avant de reprendre le départ d'une séance interrompue par un drapeau rouge.

APRÈS-COURSE

À la fin de chaque course ou d'une séance d'essais qualificatifs, les véhicules terminant aux trois (3) premières positions ainsi que tout autre véhicule désigné par le Directeur de course, le Commissaire de la série ou un de ses représentants, devront se diriger directement à la zone d'inspection technique (parc fermé).

Toute omission de se rendre directement à la zone d'inspection technique (parc fermé) peut provoquer l'exclusion des résultats pour le pilote concerné.

Personne n'est autorisé à entrer en contact avec le pilote et/ou le véhicule entre la sortie de la piste et son arrivée dans la zone d'inspection technique (parc fermé).

En plus des officiels, seuls les pilotes des véhicules ou un mécanicien sont admis dans la zone d'inspection technique (parc fermé).

Tous les véhicules présents dans la zone d'inspection technique (parc fermé) doivent y demeurer jusqu'à ce que l'inspecteur-chef les libère.

PARC FERMÉ

L'Inspecteur-chef et le Commissaire peuvent retenir certains véhicules qui seront acheminés directement au parc fermé et laissés strictement au contrôle des inspecteurs.

Un seul représentant par véhicule sera admis dans le parc fermé, à moins que du personnel supplémentaire ne soit requis et autorisé par l'Inspecteur-chef. Sauf pour les officiels et pour ces représentants d'équipe, l'accès au parc fermé sera interdit à quiconque.

Lorsque l'Inspecteur technique demande une vérification, le travail requis pour cette vérification doit débuter à l'intérieur du délai fixé par l'Inspecteur technique, sous peine de pénalité.

L'omission de se conformer à ces règles peut entraîner l'exclusion du pilote concerné des résultats de l'épreuve.

Le compétiteur sera responsable de toute opération de démontage tel que requis par les officiels. Il sera aussi responsable pour le montage et pour les dépenses qui en résulteront.

QUALIFICATIONS

Des séances d'essais chronométrés, une course de qualification ou une autre formule décidée par l'organisateur, détermineront la grille de départ d'une course.

La méthode retenue doit être indiquée dans le règlement particulier de l'épreuve ou dans le règlement de la série.

COURSE

L'ordre de départ d'une course est déterminé par le processus de qualification spécifique tel que mentionné dans le règlement particulier de l'épreuve.

Une course peut être mesurée en distance, en tours ou en temps.

Le nombre de tours prévus pour une course est amorcé dès que le préposé au départ présente le drapeau de départ (drapeau vert ou drapeau national), agité ou non. Si un système de lumières est utilisé, le nombre de tours prévus est amorcé dès que les feux de la procédure de départ sont allumés.

Le départ n'est donné que lorsque le drapeau **de départ** est agité ou si un système de lumières est utilisé, lors de l'extinction des feux rouges.

Lorsqu'une course ou une qualification doit être arrêtée, le drapeau ROUGE sera déployé à la ligne de départ/arrivée et aux stations des Commissaires de piste (signaleurs). Dès ce moment, tous les véhicules roulants doivent se rendre lentement à la ligne d'arrivée et attendre les instructions des préposés au départ.

Cependant, il peut être utilisé une procédure différente que celle énoncée au paragraphe précédent. Dans ce cas, la procédure doit être clairement mentionnée dans le règlement particulier de l'événement. Il appartient au Directeur dudit événement de s'assurer que les participants soient informés de celle-ci.

Durant l'arrêt d'une course ou course de qualification par un drapeau rouge, aucun travail ne peut être effectué sur les véhicules sous peine d'exclusion. Au signal du Directeur de course, un maximum de deux (2) équipiers seront autorisés à rejoindre le pilote pour aider à redémarrer le véhicule si nécessaire.

Le travail pourra reprendre seulement lorsque la course reprendra. Ceci s'applique également à un véhicule qui aurait déjà été présent dans la ligne des puits.

La distance des courses de qualifications ou des finales sera indiquée au règlement particulier ou déterminée par le Directeur de course ou le Commissaire de la série concernée.

Tout pilote ayant été impliqué dans un accident nécessitant l'intervention des ambulanciers ne pourra prendre part à la session en cours que sur approbation du Directeur de course ou du médecin de l'évènement.

PROCÉDURE DE DÉPART

Pendant la procédure de départ, la possibilité pour un pilote d'entrer en piste selon des circonstances spéciales est toujours soumise au respect de la sécurité de tous les pilotes. Pendant cette procédure, un pilote qui n'est pas en piste devra attendre l'autorisation officielle avant de s'engager en piste.

La procédure de départ débute au moment où les véhicules entrent en piste pour leur tour de forma ou selon les directives des séries concernées.

FAUSSE-GRILLE

Tout véhicule qui arrive à la fausse-grille moins de cinq (5) minutes avant le début de la procédure de départ sera positionné à la fin du peloton, selon son ordre d'arrivée à la fausse-grille.

Si un pilote ne peut quitter la fausse grille lorsque l'officiel responsable de la fausse-grille leur indique de le faire, il devra se ranger et il partira à l'arrière du peloton.

TOUR DE FORMATION

Il est interdit de dépasser ou même d'entamer une manœuvre de dépassement lors du tour de formation alors que les drapeaux jaunes sont déployés.

Le peloton doit alors se présenter au départ regroupé et à vitesse modérée ou à la vitesse indiquée par le règlement particulier.

DÉBUT DE LA COURSE

Aucun dépassement n'est permis avant que le départ ne soit donné ou selon les directives émises par les différentes séries.

Le début de la course correspond à la fin du tour ou des tours de formation lorsque les véhicules se présentent à la ligne de départ. Le décompte du nombre de tours de la course, de la distance ou du temps alloué à la course débute à ce moment.

Le préposé au départ peut contrôler le départ avec le drapeau de départ (normalement le drapeau vert ou drapeau national) ou avec un système de feux lumineux. Le préposé au départ donnera le départ seulement si la formation des véhicules qui se présente à ligne de départ est adéquate.

Le préposé au départ peut alors :

- Accepter de donner le départ
  Le drapeau de départ est agité ou la configuration des feux indique que le départ est accepté. Les dépassements sont permis pour tous les véhicules, peu importe leur position sur la piste.

- Refuser de donner le départ
  Le drapeau de départ demeure fixe ou la configuration des feux indique que le départ n'est pas accepté. Un autre tour de formation est requis et les dépassements sont encore interdits.

La fausse-grille sera fermée dès le début de la course et un véhicule qui s'y présente après le début de la course ne pourra prendre part à la course que sur autorisation du Directeur de course.

ARRIVÉE

L'arrivée sera signifiée par le déploiement du drapeau à damiers à la ligne d'arrivée seulement. La ligne d'arrivée s'étend à angle droit d'un côté à l'autre de la piste, incluant la ligne des puits si applicable.

Une course sera terminée lorsque le drapeau à damiers sera déployé.

- Si le drapeau à damiers est déployé trop tôt, la course se terminera lorsqu'il sera montré. Si le drapeau à damiers est montré au meneur, le classement final sera déterminé d'après le nombre de tours complétés lorsque les véhicules croiseront le fil d'arrivée après le déploiement du drapeau. Si le drapeau à damiers est montré à un autre véhicule que celui du meneur, le classement final sera déterminé d'après le nombre de tours complétés lors du dernier tour entièrement enregistré avant le déploiement du drapeau.

- Si le drapeau à damiers est montré trop tard, le meneur à la fin prévue de la course sera déclaré vainqueur et les compétiteurs seront classés dans l'ordre auquel ils étaient lorsqu'ils ont croisé le fil d'arrivée après le meneur.

Les positions des finissants seront déterminées sans se soucier que le véhicule soit en marche ou non à l'arrivée. Un véhicule doit compléter 65% du nombre de tours du gagnant de la course pour être classé comme finissant.

Le gagnant d'une manche ou d'une qualification peut accomplir un tour d'honneur avec le drapeau à damiers à la discrétion du Directeur de course.

ARRÊT PRÉMATURÉ

Si une course est interrompue avant que deux (2) tours ne soient complétés, la procédure de départ est reprise intégralement et seulement les véhicules ayant été admis sur la fausse-grille avant que la fausse-grille ne soit fermée pourront y prendre part.

Si une course est interrompue avant que 35% de la distance prévue pour la course ne soit complétée et que la course ne peut être relancée, la course sera considérée comme étant annulée (n'ayant pas eu lieu).

Si une course est interrompue avant que 35% de la distance prévue pour la course ne soit complétée et que la course peut être replacée à l'horaire plus tard dans la journée ou à une autre date, les véhicules participants seront placés selon l'ordre d'arrivée au dernier tour complété avant le drapeau rouge.

Si une course est interrompue après que 35% de la distance prévue pour la course a été réalisée, mais moins de 65% de celle-ci, la course ne sera pas considérée comme étant complétée. Si la session peut être relancée plus tard dans la journée ou à une autre date, elle le sera à la file indienne selon l'ordre du dernier tour complet enregistré avant le drapeau rouge. Si la course ne peut être relancée, des demi-points pourront être attribués.

Si une course est interrompue après que plus de 65% de la distance prévue pour la course a été réalisée, la course pourra être considérée comme étant complétée et les résultats seront basés sur le dernier tour complet enregistré. Si la session est relancée, elle doit l'être à la file indienne selon l'ordre du dernier tour complet enregistré par les chronométreurs.

ASSISTANCE À UN VÉHICULE

Si un véhicule est immobilisé, le pilote n'a droit à aucune aide extérieure pour reprendre la piste. Les Commissaires de piste (signaleurs) ne peuvent porter assistance à un véhicule que pour le placer en lieu sécuritaire.

Si un compétiteur se trouve en panne sur le circuit, il doit tenter de placer son véhicule de manière sécuritaire aux abords de la piste, afin d'aider les officiels à libérer la piste. Cette directive s'applique en tout temps, que ce soit pour les pratiques, les qualifications ou les courses.

Si un pilote ne demeure pas avec son véhicule ou qu'il ne coopère pas avec les officiels pour le dégagement de son véhicule, il risque l'exclusion de l'événement de même que des pénalités plus sévères pouvant aller jusqu'à la suspension de sa licence de compétition.

LIGNE DES PUITS

La zone des puits est une zone d'accès restreinte 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.

Un pilote qui entre aux puits doit lever le bras environ trente (30) mètres avant l'entrée des puits, se ranger du côté approprié et entrer dans les puits à vitesse très réduite (selon le Règlement particulier de l'événement). Le non-respect de ce règlement pourrait entraîner une pénalité.

La vitesse excessive dans les puits ne sera pas tolérée. La vitesse autorisée sera indiquée dans le Règlement particulier de l'événement.

Il est interdit de fumer dans les puits et la ligne des puits.

Le nombre maximum d'équipiers permis dans les puits devra figurer dans le Règlement particulier de l'événement ou selon le règlement de la série.

Durant les séances de qualifications et les courses, les réparations sur les véhicules doivent s'effectuer dans les puits. Un véhicule qui quitte la ligne des puits et entre dans les enclos ne peut retourner en piste durant la même session.

ENCLOS ET FAUSSE GRILLE

Un emplacement dans les enclos sera à la disposition des véhicules de compétition et des véhicules de service. L'accès aux enclos est limité aux véhicules des officiels et des compétiteurs. L'organisateur peut restreindre le nombre de véhicules de service des compétiteurs ou tout autre véhicule en fonction de l'espace disponible dans l'enclos.

La vitesse limite dans les enclos est de 15 km/h ou selon le Règlement particulier de l'événement. La conduite dans les enclos doit être prudente. Le bruit excessif doit être évité.

Tous les animaux doivent être tenus en laisse.

Les enfants doivent être sous la surveillance d'un adulte en tout temps. Les parents ou tuteurs sont responsables de la sécurité de leurs enfants.

Les compétiteurs sont responsables de la propreté des lieux. Ils doivent utiliser les contenants appropriés pour jeter les déchets. Il est strictement interdit de jeter de l'huile, de l'essence, de l'antigel ou tout autre produit contaminant ailleurs que les contenants appropriés. Une exclusion des résultats de l'événement pourrait en résulter.

Le carburant doit être remisé dans des contenants approuvés par les autorités concernées.

SIGNALISATION

Les Commissaires de piste (signaleurs) peuvent être désignés comme observateurs.

Pour assurer 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 :

- Communiquer toute information nécessaire aux pilotes.
- 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 durant toutes les séances en piste et garderont la même signification.

DRAPEAUX UTILISÉS EXCLUSIVEMENT PAR LE DIRECTEUR DE COURSE OU SON ADJOINT OU LE PRÉPOSÉ AUX DÉPARTS :

LE DRAPEAU DE DÉPART

C'est généralement le drapeau vert mais le drapeau national peut être utilisé dans certains cas. Le signal est normalement donné, agité à la ligne de départ. Par exception, pour des mesures de sécurité, il est possible que le départ soit donné ailleurs sur le circuit qu'à la ligne de départ/arrivée.

LE DRAPEAU A DAMIERS

Le drapeau à damiers est présenté agité à la ligne d'arrivée. Il signifie la fin d'une séance en piste. Le Directeur de course peut décider de le présenter prématurément s'il juge bon de mettre fin à une séance en piste pour des préoccupations sécuritaires.

LE DRAPEAU NOIR ET BLANC

Divisé suivant la diagonale en deux moitiés, il est présenté immobile, avec le numéro de la voiture et constitue un avertissement pour conduite non sportive (présenté une fois seulement).

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 à une zone désignée par le Directeur de la course lors de la réunion des pilotes, ceci avant d'avoir complété trois (3) tours sous peine de disqualification. Il devra attendre le signal d'un officiel avant de reprendre la piste.

LE DRAPEAU NOIR À DISQUE ORANGE

Ce drapeau présenté à la ligne de départ/arrivée informe le pilote que son véhicule éprouve des ennuis mécaniques susceptibles de constituer un danger pour lui-même ou pour les autres pilotes. Le pilote visé par ce drapeau doit s'arrêter à son emplacement dans la ligne des puits ceci avant d'avoir complété trois (3) tours au maximum, sous peine de disqualification. Dès que la décision d'arrêter un pilote a été prise, l'équipage de ce dernier peut en être informé.

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

DRAPEAUX UTILISÉS AUX POSTES DES SIGNALEURS :

LE DRAPEAU JAUNE

Le drapeau jaune annonce une situation de danger, quel que soit son caractère. Le motif de ce signal peut être temporaire ou définitif. Aucun dépassement n'est autorisé.

La présentation du drapeau jaune agité indique qu'une telle situation existe dans le secteur suivant immédiatement le poste qui le montre. Les pilotes doivent ralentir et être prêts à s'immobiliser si nécessaire.

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 à la prochaine station sera franchi.

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 (suivant) de celui où la piste est obstruée présentera également un drapeau jaune.

Reprise de la course après la présentation d'un drapeau jaune

Si son secteur est resté complètement dégagé, le poste suivant celui où est située 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, à moins d'indications contraires dans le Règlement particulier ou de directive spéciale du directeur de course.

LE DRAPEAU JAUNE À BANDES ROUGES

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. Ce drapeau peut être également utilisé pour informer les conducteurs soit de la présence sur la trajectoire de course d'un débris, de la terre, 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 vers le ciel ou du drapeau pointant vers le ciel. Ce drapeau sera présenté pendant deux (2) tours ou jusqu'à ce que le revêtement redevienne normal, selon la première éventualité.

LE DRAPEAU ROUGE

Ce drapeau sera présenté à la ligne départ/arrivée et à tous les postes de signalisation dès que le Directeur de course aura décidé d'arrêter la séance en piste. Tous les pilotes doivent cesser de courir immédiatement et, lentement regagner la ligne départ/arrivée ou la ligne des puits selon les indications données par la direction de course.

Il ne sert alors plus à rien de continuer à courir puisque les positions seront déterminées selon l'ordre de passage du dernier tour complété avant la présentation du drapeau rouge.

LE DRAPEAU VERT

Ce drapeau est présenté fixe à la fin de la zone de danger signalée par le(s) drapeau(x) jaune(s) et indique que les dépassements sont alors permis.

LE DRAPEAU BLANC

Ce drapeau indique la présence sur la piste d'un véhicule de course lent ou d'un véhicule de service qui se déplace sur la piste à une allure anormalement lente par rapport à celle des autres véhicules de compétition.

Le drapeau blanc doit être agité dès que le véhicule lent a dépassé l'emplacement du signaleur et immobile pendant que le véhicule traverse le secteur en aval (suivant), et doit être retiré dès que le véhicule a quitté ce dernier.

LE DRAPEAU BLEU

Le drapeau bleu indique à un pilote qu'un ou plusieurs véhicules 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 d'une motion de dépassement.

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

- au cours des premiers tours d'une épreuve, quand les véhicules sont encore groupés.
- quand un conducteur est manifestement au courant du fait qu'il va être dépassé.

Il est par contre impératif de présenter le drapeau bleu agité :

- **au moment où un pilote s'apprête à doubler un concurrent moins rapide**
- en cas d'obstruction évidente d'un pilote sur un autre qui le suit.
- quand les véhicules retardataires sont rejoints par les véhicules de têtes.
- quand un véhicule rapide, après un départ raté ou un arrêt à son stand, remonte le peloton de concurrents plus lents.

COMPÉTITION – DÉTAILS D'ORGANISATION

PERMIS D'ORGANISATION

L'organisateur d'un événement doit détenir un permis d'événement émis par ASQ, conditionnellement à l'obtention d'une assurance couvrant l'événement et toute documentation nécessaire au préalable.

Le Directeur de course devra s'assurer que l'organisateur a obtenu un permis d'événement et qu'il possède des assurances couvrant l'événement avant d'autoriser le début des activités. Ces documents devront être visiblement affichés.

RÈGLEMENT PARTICULIER

Le Règlement particulier de l'événement doit être présenté par l'organisateur si possible, au moins trente (30) jours avant l'événement à ASQ pour son approbation finale. Tout manquement à cet article peut entraîner une amende à l'organisateur.

Le Règlement particulier de l'événement doit mentionner :

- Les détails physiques du circuit.
- L'horaire de l'événement.
- Les horaires et modalités d'inscription et d'inspection technique.
- Les instructions particulières à l'événement (ex. bruit, installations dans les enclos, etc.).
- La distribution des prix (trophées, cadeaux, etc.).
- Le montant et la répartition des bourses s'il y a lieu.
- La liste des officiels.
- Les informations générales (comment se rendre au circuit, l'hébergement, les numéros de téléphone pour plus de renseignement).

Si un événement se déroule sur un chemin ou une propriété publique, l'organisateur doit obtenir la permission adéquate de la part des autorités locales compétentes.

Si l'événement se déroule sur un chemin ou une propriété publique normalement ouverte à la circulation, les véhicules doivent se conformer au code de la sécurité routière de la province et aux lois des autorités compétentes locales afin de s'assurer que l'événement se déroule légalement.

PARCOURS, ROUTE ET PISTE

Le circuit doit être inspecté et approuvé par ASQ ou par ASN Canada. Pour un circuit permanent, cette inspection et approbation doit être renouvelée annuellement. Il est également possible qu'une nouvelle inspection et approbation soient rendues nécessaires à la suite de modifications apportées au circuit à la demande d'ASQ ou d'ASN. Le circuit devra être prêt au moins trois (3) jours avant l'événement afin qu'une inspection finale puisse être effectuée.

RÉSULTATS

RÉSULTATS PROVISOIRES

Les résultats d'une séance doivent être produits et diffusés (sur panneau d'affichage officiel) le plus tôt possible après la fin de la séance.

Les résultats doivent être vérifiés et signés par le Directeur de course qui devra aussi indiquer l'heure de diffusion de ces résultats.

Les résultats sont réputés provisoires entre l'heure de diffusion et l'expiration du délai prescrit pour déposer une réclamation tel que spécifié dans les Procédures de protêt et appel.

RÉSULTATS OFFICIELS

À l'expiration du délai prescrit pour déposer une réclamation :

- Si aucune réclamation n'a été déposée par un compétiteur, les résultats deviennent officiels.
- Si une réclamation a été déposée par un compétiteur, les résultats deviennent officiels après que le Commissaire de la série ait rendu sa décision.
- Si une réclamation a été déposée par un compétiteur et que le Commissaire sportif ne peut rendre sa décision dans un délai raisonnable, les résultats pourront être utilisés pour les présentations des podiums mais les pilotes devront être avertis au moment des cérémonies qu'il pourrait y avoir changement selon les résultats finaux de réclamation ou inspection. Toute bourse et prix devront être retenus jusqu'aux résultats finaux (inspection technique, protêt et appel).

Les décisions du Commissaire et les vérifications techniques ne sont pas sujettes à une réclamation, seulement à un appel, et n'ont par conséquent aucun impact sur les résultats officiels. Dans le cas où un appel aurait été logé et accepté par le Commissaire de la série, les résultats seront déclarés finaux après l'audition de l'appel par le tribunal d'appel d'ASQ.

CÉRÉMONIE DE PODIUM ET RÉCOMPENSES

La cérémonie de podium sera conduite en fonction des résultats officiels. Si les vérifications techniques ne sont pas terminées ou si un compétiteur a logé un appel qui a été accepté par le Commissaire, les résultats ne sont pas encore finaux et les pilotes devraient en être avertis. Tous les prix, récompenses et points ne seront distribués que lors des des résultats finaux.

LES OFFICIELS

Un officiel doit être âgé de dix-huit (18) ans et détenir une licence valide de Auto Sport Québec.

Pour tous les événements, Coupe ou Championnat régional, Championnat du Québec, ou autre événement sanctionné par Auto Sport Québec, tous les officiels en poste devront être affectés par Auto Sport Québec, en regard des licences approuvées par le registraire ou par les commissions sportives concernées.

Le club organisateur d'un événement pourra, si ce dernier en fait la demande écrite à Auto Sport Québec, proposer le choix de son Directeur de course si celle-ci approuve le choix de(s) personne(s) pressentie(s).

LE DIRECTEUR DE COURSE

Le Directeur de course entre en fonction dès que l'accréditation est ouverte et demeure en fonction jusqu'à ce que les résultats officiels soient connus.

Il doit être présent durant toutes les pratiques, qualifications et courses. Il est responsable de la conduite générale d'une compétition d'ASQ et s'assure que l'événement se tient en conformité avec les règlements d'ASQ pour l'année en cours, le règlement particulier de l'événement, l'horaire officiel et le permis d'organisation de l'événement. Le Directeur de course peut se faire assister par un ou plusieurs adjoints.

Le Directeur de course doit :

- S'assurer que tous les règlements sont suivis et que tout l'équipement requis est disponible et en état de fonctionner.
- Assurer le maintien de l'ordre sur le terrain du parcours en liaison avec les autorités civiles et militaires chargées de la police et spécialement désignées pour veiller à la sécurité publique.
- S'assurer que tous les officiels sont en poste et informer les Commissaires des séries de toute absence de l'un d'entre eux.
- S'assurer que tous les officiels en poste disposent de toutes les informations requises et nécessaires à la conduite de leur travail.
- S'assurer avec le Commissaire de chaque série et les organisateurs que tous les participants possèdent une licence de compétition valide.
- S'assurer que tout compétiteur qui ne peut présenter les documents attestant son éligibilité ne puisse participer à l'événement que sur permission explicite du Commissaire de chaque série et après paiement d'un montant non remboursable déterminé par la série en plus des frais d'inscription à l'événement.

- S'assurer que tout incident et/ou accident est rapporté au Commissaire de chaque série et au Chef Inspecteur technique et que le responsable médical soit informé si un compétiteur est blessé.
- S'assurer que pour tout véhicule qui entre en piste à des fins autres que la compétition soit autorisée par le Commissaire de chaque série et que le pilote et les passagers de ce véhicule aient signé les formules de renonciation appropriées.
- Contrôler les compétiteurs et leurs véhicules et prendre action avec le Commissaire de chaque série en ce qui concerne tout compétiteur, pilote ou véhicule qu'il juge non éligible.
- S'assurer que les véhicules et les pilotes affichent les autorisations requises pour entrer en piste.
- Avertir le Commissaire de chaque série que les conditions d'obtention du permis ont été respectées. Avant d'avertir le Commissaire, il devra cependant inspecter la piste et les installations.
- Acheminer au Commissaire toute demande de modification de l'horaire et tout rapport relatif à une conduite fautive de la part d'un pilote et/ou de ses coéquipiers.
- Recevoir les protêts des compétiteurs et les acheminer au Commissaire en chef.
- Réunir les rapports des chronométreurs, des observateurs et de tout officiel et toute autre documentation permettant de produire les résultats.
- Fournir au Commissaire toute l'information requise afin qu'il puisse faire son rapport de l'événement.
- A sa discrétion, demander au Commissaire d'exclure tout compétiteur qui a ignoré des signaux de drapeaux des Commissaires de piste (signaleurs) ou tout autre manquement aux Règlements.
- Avertir le Commissaire de tout rapport concernant la conduite dangereuse d'un pilote durant événement.
- Demander au Commissaire d'imposer une pénalité à tout compétiteur ayant, selon lui, obtenu un avantage inéquitable ou déloyal, que ce soit intentionnel ou non. Ceci n'empêche pas le Commissaire d'imposer des pénalités additionnelles à ce même pilote.
- Prendre arrangement avec le Commissaire pour effectuer les vérifications concernant l'utilisation d'alcool ou de drogues.

LE COMMISSAIRE DE SÉRIE

Le Commissaire de série est responsable de la conduite générale de l'aspect sportif d'une série et s'assure que l'événement se tient en conformité avec le Code sportif et tout autre règlement régissant l'épreuve incluant le Règlement particulier de l'événement.

Le Commissaire de la série en collaboration avec Auto Sport Québec s'assure du respect des règlements couvrant l'épreuve.

En Karting, le terme utilisé est Commissaire en chef et Assistant Commissaire.

Le Commissaire de série doit :

- Empêcher un pilote non éligible de participer.
- Empêcher tout pilote ou voiture qu'il considère dangereux de participer.
- Exclure de la compétition, tout pilote, équipier ou officiel trouvé coupable de mauvaise conduite, pratique injuste ou qui refuse d'obéir à un officiel de course.
- Autoriser un changement de pilote ou de voiture.
- Autoriser un changement au programme de concert avec le Directeur de course.
- Autoriser un changement de composition ou de consolidation de manches.
- Autoriser les modifications aux procédures de départ et d'arrivée.
- Autoriser les amendements à l'horaire pour raison de force majeure ou de sécurité en incluant l'ajournement, l'abandon ou l'arrêt d'une compétition de concert avec le Directeur de course.
- Demander l'ajustement les résultats en tenant compte d'une pénalité de temps, de distance ou de l'exclusion d'un compétiteur.
- Appliquer les pénalités pour infraction au Règlement de sa série, du règlement particulier et du Code sportif de ASQ.
- Appliquer, si nécessaire, les pénalités qui proviennent de protêts, appels et d'auditions disciplinaires.
- Préparer le rapport de clôture, incluant l'ensemble des résultats, ainsi que tous les documents relatifs aux protêts, le cas échéant.

LE CHRONOMÉTREUR

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

Le Chronométreur en chef doit:

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

L'INSPECTEUR TECHNIQUE

Les inspecteurs techniques des séries s'assurent que les véhicules et l'équipement de sécurité sont conformes au Règlement technique de chaque série avant leur première sortie en piste et en tout temps durant l'événement, fait rapport au Directeur de course pour tout résultat d'inspection d'avant course ou de toute autre inspection subséquente et inspecte, pour raisons de sécurité, toute voiture endommagée durant une sortie en piste.

Il ne peut communiquer aucune information officielle, sauf au Directeur de course et au Commissaire. Il doit :

- s'assurer que tous les compétiteurs ont été contrôlés ou dûment complété et signé le formulaire d'inspection technique, conformément aux règlements techniques. Dans le cas contraire, l'inspecteur technique doit en faire rapport au Directeur de course.
- inspecter un véhicule à la demande du Directeur de course ou du Commissaire.
- inspecter un véhicule après un accrochage ou un accident.
- Préparer et signer, sous leur propre responsabilité, leurs rapports et les remettre aux autorités parmi celles mentionnées ci-haut qui en auraient fait la demande.
-

LE PRÉPOSÉ AU DÉPART

Il agit sous l'autorité du Directeur de course.

Les compétiteurs sont sous les ordres du Préposé au départ à partir du moment où les voitures quittent la fausse grille jusqu'à ce que le départ ait été donné.

Le cas échéant, il indiquera l'emplacement des concurrents sur la grille de départ.

LES COMMISSAIRES DE PISTE (SIGNALEURS)

Les Commissaires de piste (signaleurs) doivent :

- Communiquer toute information nécessaire aux pilotes.
- Contribuer à la sécurité des pilotes.
- Faire respecter le règlement.

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.

LES OBSERVATEURS

Le Directeur de course ou le Commissaire peut assigner à des postes le long du parcours, des observateurs qui peuvent rapporter les incidents qui surviennent sur la section de piste qui est sous leur observation.

Les Commissaires de piste (signaleurs) peuvent être désignés comme observateurs.

LES JUGES DE FAITS

Les Juges de faits sont nommés par le Directeur de course.

Les Juges de faits assignés au départ doivent rapporter au Directeur de course tout faux départ immédiatement après qu'il se soit produit.

Les Juges de faits assignés à l'arrivée indiquent l'ordre de passage des voitures lorsqu'elles croisent la ligne d'arrivée.

Les décisions d'un Juge de faits ne sont pas sujettes à un protêt.

COMMISSAIRE DES PUITS

Le Commissaire des puits est localisé dans la ligne des puits et il doit :

- faire respecter les règlements de sécurité.
- s'assurer que les gens qui circulent dans les puits détiennent une autorisation et faire respecter le code vestimentaire du règlement particulier.
- voir à contrôler la vitesse excessive dans les puits.
- voir à ce qu'il n'y ait aucun véhicule circulant en sens inverse dans la ligne des puits.
- Aviser du passage d'un véhicule aux équipiers dans la ligne des puits par un avertissement sonore.

PRÉPOSÉ À LA FAUSSE GRILLE

Le Préposé à la fausse-grille doit :

- rapporter immédiatement au Directeur de course toute infraction commise par un participant.
- contrôler l'accès à la fausse-grille.
- s'assurer que la fausse-grille est formée conformément aux instructions du Directeur de course.

PROTÊTS ET APPELS

DROIT DE PROTÊT

Seuls les concurrents (entrants) et pilotes lésés par une décision, acte ou omission d'un promoteur, organisateur, officiel, concurrent (entrant), pilote ou autre personne liée avec une compétition, ont le droit de protêt. Toutefois, les officiels peuvent toujours agir d'office, même dans le cas où ils ne sont pas saisis d'une réclamation Un protêt ne peut être logé pour refus à l'inscription ou s'il est prohibé dans ce Code sportif.

Les réclamations se rapportant à une compétition doivent être adressées au Commissaire de série ou à un adjoint s'il en existe. À défaut du Commissaire ou d'un adjoint, ces réclamations devront être adressées au Directeur de course de la compétition.

La charge de prouver et d'établir les termes exacts du protêt est en tout temps celle du concurrent (entrant) ou du pilote qui loge le protêt.

Le droit de protêt sera basé sur le bien-fondé du protêt. Le Commissaire révisera les protêts soumis et jugera de leur bien-fondé.

Un protêt bien-fondé est défini comme étant raisonnable, logique, basé sur des faits pertinents et supporté par des preuves pertinentes. Un fait est défini comme quelque chose qui peut être confirmé. Une preuve est définie comme supportant les faits, la logique ou la raison.

Un protêt déficient dans son raisonnement, sa logique, les faits ou les preuves apportées, peut être jugé non fondé, être rejeté par le Commissaire et le coût du protêt sera retenu.

Les protêts qui sont jugés non fondés, peuvent aussi être vexatoires et être rejetés. Dans ces cas, le coût du protêt sera retenu et d'autres pénalités pourront s'appliquer.

Les pilotes doivent demeurer sur le site de la compétition et doivent être facilement rejoignables jusqu'à ce que la période de protêt s'appliquant à sa compétition soit écoulée. Aucun substitut ne sera permis.

Les participants impliqués dans une dispute ou un protêt doivent demeurer à la piste pour la période du protêt et pour une plus grande période de temps si requis par le Commissaire. Les compétiteurs qui ne se conformeront pas ou qui seront difficiles à contacter seront sujets, advenant leur absence, à des mesures disciplinaires et pénalités. Dans les cas où des pénalités seront appliquées, la possibilité d'un appel est annulée. Toute pénalité appliquée restera en force.

Rien dans ce Règlement n'affectera le droit et le devoir de tout officiel de prendre une action qu'il estime correcte dans les circonstances, même si un protêt a été déposé.

Tout protêt contre un compétiteur ne pourra être soumis que par un pilote ou un concurrent (entrant) de la même classe ou de la même session en piste.

Les protêts contre une décision d'un Juge de faits ne seront pas admis.

Les décisions d'un Directeur de course ne sont pas matière à protêt, seulement à un appel.

C'est la responsabilité du protestataire de comprendre et de se conformer avec cette procédure de protêt et d'appel et aucune revendication ne sera acceptée pour cause de malentendu sur l'interprétation de cette procédure.

DÉPÔT D'UN PROTÊT

Tout protêt doit être fait par écrit, et doit :

- Spécifier quelles parties des règlements ont été enfreintes et par qui.
- Stipuler les noms des témoins s'il y a lieu.
- Porter la signature du concurrent (entrant) ou du pilote qui fait le protêt.
- Être accompagné de toute preuve vidéo si existante.
- Être accompagné d'une somme de cinq cent dollars ($500.00) couvrant les frais de protêt. Ce montant devra être publié dans les règlements de séries. Ce montant sera payable à ASQ.
- Être soumis par écrit au Commissaire de la série avant le temps limite.

Le Commissaire de l'évènement déterminera de la disposition de tous les frais comme suit :

- Dans tous les cas, le montant des frais sera remis à ASQ.
- Si le protêt est considéré mal fondé, le montant total sera retenu par ASQ.

Si le protêt est jugé vexatoire, le protestataire sera considéré coupable d'infraction à ces Règlements, perdra ses frais de protêt et pourra encourir d'autres pénalités.

LIMITE DE TEMPS POUR DÉPOSER UN PROTÊT

Tout protêt devra être soumis par écrit dans les (30) trente minutes suivant l'affichage des résultats au commissaire de la série concernée qui décidera si le protêt est recevable.

Le Commissaire de la série peut prolonger le temps limite pour le dépôt d'un protêt en raison de force majeure.

PROTÊT RELATIF À UN RÉSULTAT

Tout protêt de résultat devra être produit dans les trente (30) minutes suivant l'heure d'affichage des résultats.

USAGE D'ENREGISTREMENT VIDEO

Si un compétiteur désire déposer un enregistrement vidéo en support d'un protêt, cet enregistrement doit être produit dans son format original non édité.

Si un compétiteur désire soumettre un enregistrement vidéo d'un incident en défense d'un protêt, il doit le produire dans son format original, non édité au Commissaire de la série dans les trente (30) minutes suivant l'annonce du protêt au compétiteur.

Les compétiteurs qui soumettent un enregistrement vidéo doivent aussi fournir les moyens convenables de visionner cet enregistrement sinon ledit enregistrement ne sera pas admis en preuve. La caméra vidéo ou un téléphone cellulaire ne sont pas considérée comme un moyen de visionnement convenable.

Le Commissaire de la série se réserve le droit de visionner l'enregistrement et de décider de son acceptation. Cette décision sera finale et exécutoire pour les parties impliquées.

Si un enregistrement vidéo est admis, le compétiteur ou le concurrent (entrant) impliqué pourra visionner l'enregistrement uniquement en présence du Commissaire ou de son représentant.

L'enregistrement vidéo soumis comme preuve sera confisqué, accepté comme preuve ou non, jusqu'à ce que la limite de temps allouée pour donner un avis d'intention d'appel soit expirée et que cet avis ne soit pas donné.

Si un avis d'intention d'appel a été remis au Commissaire et accepté par ce dernier, l'enregistrement vidéo soumis comme preuve sera remis à la fin de l'audition de l'appel.

PROTÊT CONTRE UN VÉHICULE DE COURSE

Le protestataire doit identifier clairement le règlement qui a été présumément enfreint, et doit spécifier les composantes qui doivent être inspectées.

Si un protêt demande qu'un moteur ou autre composante soit démonté pour être inspecté, l'auteur du protêt devra déposer un montant suffisant pour couvrir les frais de démontage, d'inspection et de remontage du moteur ou des composantes visées. Ce montant sera déterminé par le Commissaire. Le démontage et l'inspection devront être effectués sous la supervision d'un inspecteur technique de la série. Si, après l'inspection, le moteur ou les composantes sont déclarés conforme aux règlements, l'argent déposé par l'auteur du protêt servira à couvrir les frais encourus. Tout montant qui restera après le paiement des frais sera retourné au protestataire.

Toutefois, si après inspection le moteur ou composante est déclaré non conforme, le concurrent fautif assumera toutes les dépenses et sera sujet à des mesures disciplinaires à la discrétion du Commissaire. Les frais sont alors remboursés à l'auteur du protêt après que la période d'appel soit expirée.

Tout refus d'obtempérer ou manquements aux procédures du protêt de la part du propriétaire ou du pilote sous protêt entraînera l'exclusion immédiate de celui-ci et pourra aussi conduire à des mesures disciplinaires à la discrétion du Commissaire.

Si une décision basée sur l'inspection donne lieu à un appel par un ou l'autre des parties au protêt, la garantie financière en argent sera retenue jusqu'à ce qu'une décision finale soit rendue.

Si, selon ces règlements, un protêt est retiré complètement par le protestataire dans un délai de trente (30) minutes avant le commencement de l'inspection, le Commissaire retournera la garantie financière au protestataire moins un montant minimum de frais de protêt qui sera déterminé par le Commissaire.

AUDITION D'UN PROTÊT

Le Commissaire de la série ou son représentant entendra tous les protêts. L'heure de l'audition seront communiqués aux parties concernées.

Le Commissaire déterminera si le protêt a été soumis en conformité avec ces règlements. En cas de non-conformité à toutes les conditions, le protestataire se verra refuser le protêt sans audition et les frais de protêt pourront être retenus par ASQ.

Le protestataire a toujours la responsabilité de bien présenter un protêt et aucune réclamation basée sur un manque de connaissance de ce Code sportif ou des Règlements particuliers de l'événement ne sera admise.

Lors de l'audition, les protestataires doivent présenter leur cas en personne ou avec l'assistance d'un traducteur désigné si un problème de langage existe. Les protestataires sont autorisés à faire appel à des témoins et sont responsables de la prompte disponibilité de tout témoin convoqué. Si un protestataire désigne un traducteur pour les besoins d'exposer ou argumenter un protêt, les mots du traducteur seront considérés comme ceux du protestataire.

En l'absence ou en cas de délai excessif de toute partie à l'audition du protêt, le jugement procédera par défaut.

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

DISTRIBUTION DES PRIX

À l'exception des présentations non officielles des trophées d'après course, la distribution des prix ne doit pas commencer avant que la période de protêt soit écoulée. Si un protêt qui peut affecter la distribution des prix est déposé, la distribution des prix sera retenue jusqu'à ce que la décision du protêt ou de l'appel soit connue. Pendant ce temps, les résultats seront considérés provisoires.

Cependant, lorsqu'un protêt affecte seulement une partie du classement, les parties non affectées par le protêt peuvent être publiées définitivement et les prix correspondants peuvent être remis.

JUGEMENT D'UNE AUDITION DE PROTÊT

Les parties concernées sont liées par la décision rendue par le Commissaire sujette à la procédure d'appel prévue dans ce Code sportif.

PUBLICATION DES JUGEMENTS

La série pourra publier les jugements de protêt et mentionner les noms de toutes les parties impliquées. Les personnes ou organisations mentionnées dans une telle notification n'auront aucun droit d'action contre ASQ, la série ou contre n'importe qui publiant une telle notification.

DEMANDE D'APPEL

Un concurrent (entrant) ou pilote peut soumettre une demande d'appel d'une décision rendue par le Commissaire de la série, à l'exception des articles de ce Code sportif qui l'interdisent.

Une demande d'appel ne veut pas dire que l'appel sera accordé automatiquement.

Les procédures d'appel d'ASQ sont conçues pour accélérer le règlement des disputes sportives d'une manière rapide et efficace et ne sont pas sujette aux règles de droit appliquées devant les tribunaux de droit commun.

C'est la responsabilité de la partie appelante de comprendre et de se conformer avec cette procédure de protêt et d'appel, aucune réclamation pour quelque malentendu que ce soit sur l'interprétation de cette procédure n'est recevable.

LIMITE DE TEMPS POUR DÉPOSER UN APPEL

Un avis d'appel, devra être déposée par écrit au Commissaire de la série trente (30) minutes après avoir pris connaissance du rejet du protêt par le Commissaire.

La demande d'appel devra être déposée à ASQ au maximum quarante-huit (48) heures après le dépôt de l'avis d'appel auprès de la série, accompagnée des frais de mille ($1000.00) dollar payable par virement Interac en utilisant l'adresse suivante info@lasq.ca

Cette demande peut être déposée en personne ou par courriel.

MOTIFS POUR UNE DEMANDE D'APPEL

Les motifs pour une demande d'appel reposent sur les allégations suivantes :

- Le Commissaire de l'évènement a utilisé des procédures incorrectes en traitant un cas.
- De nouvelles preuves substantielles et/ou un témoignage expert concernant un cas qui ne pouvait être facilement disponible au moment de l'application de la décision originale du Commissaire de l'évènement sont disponibles.

PIÈCES JUSTIFICATIVES

Une demande d'appel doit contenir l'information suffisante pour permettre à ASQ de déterminer la suite des actions à entreprendre, et si des auditions formelles doivent avoir lieu. Si la partie appelante ne fournit pas les informations suffisantes, l'appel pourra être rejeté sans audition et sans remboursement des frais d'appel.

Une demande d'appel doit spécifier :

- Les motifs justificatifs à l'effet que le Commissaire a agi incorrectement, en indiquant clairement quelle(s) partie(s) de ce Code sportif ou des Règlements sont considérés comme ayant été appliqué(s) d'une manière injuste et inéquitable à la partie appelante.

- Une description complète de toute nouvelle preuve et/ou témoignage expert et comment ceci peut affecter la décision contestée.

- Les témoins que la partie appelante désire présenter, dont le nombre final sera déterminé par le comité d'appel.

- Une description de leur implication dans l'incident et la nature générale de leur témoignage.

La demande d'appel doit inclure l'adresse, le numéro de téléphone ainsi qu'une adresse courriel de l'appelant.

ASQ se réserve le droit de visionner à l'avance toute preuve vidéo soumise et décidera de son acceptation comme preuve. Cette décision sera finale et sans appel.

DÉCISION D'ACCORDER UN APPEL

Seule ASQ décidera si une demande d'appel est bien fondée. Si la demande d'appel n'est pas autorisée par ASQ, les frais d'appel seront retournés à l'appelant moins des frais administratifs à être déterminés par ASQ.

ASQ se réserve le droit de proposer aux parties impliquées dans un appel la possibilité de régler le différent par voie de médiation sans soumettre le cas au Tribunal d'appel.

Si ASQ estime que la demande d'appel est vexatoire, l'appelant perdra ses frais d'appel en entier et d'autres pénalités pourraient être appliquées.

Les décisions rendues seront finales et exécutoires, lieront la partie appelante et ne sont pas sujettes à révision par quelque instance que ce soit.

AUDITION D'UN APPEL

Si une audition formelle est jugée nécessaire par ASQ, un président d'appel sera nommé. Le président d'appel convoquera un Tribunal d'appel composé de trois personnes l'incluant. Ce tribunal ainsi formé déterminera ses règles de procédure et l'appel sera entendu au plus tard sept jours ouvrables suivant la décision d'accorder l'audition d'appel à moins que, pour des circonstances incontrôlables, elle ne soit retardée.

Un avis écrit, indiquant l'heure, l'endroit ainsi que le mode d'audition, sera acheminé aux parties. Il est de la responsabilité des parties de réunir tout témoin à l'heure et à l'endroit de l'audition. Leur absence n'interrompra pas le cours de la procédure.

Avec la permission du président du Tribunal d'appel, les parties peuvent être accompagnées d'un avocat à titre de conseiller. Cependant, ils devront eux-mêmes présenter leur cas.

Les parties peuvent, avec l'autorisation du président du Tribunal d'appel, soumettre leur cas entièrement par écrit et sans obligation de se présenter.

Le président du Tribunal d'appel peut examiner la preuve et entendre les témoins de la façon qu'il croit appropriée, pertinente ou nécessaire.

DISPOSITION POUR UN APPEL ACCÉLÉRÉ

ASQ peut, à sa discrétion, modifier les procédures d'appel dans le but de fournir un appel accéléré. Par exemple, lors d'un événement d'envergure, un Tribunal d'appel peut être sur place afin de procéder à l'audition de l'appel.

ASQ peut accélérer un appel en agissant immédiatement après que la décision du Commissaire ait été rendue et qu'un avis d'Intention d'appel a été donné au Commissaire par la partie appelante.

Les résultats d'un appel accéléré seront finaux et engagent les deux parties.

MEMBRES DU TRIBUNAL D'APPEL

Les membres du Tribunal d'appel d'ASQ ne doivent pas avoir participé comme compétiteur, officiel, organisateur, promoteur ou commanditaire à la compétition impliquant le sujet de l'appel ou avoir été directement impliqués dans le sujet considéré.

JUGEMENT RENDU SUITE À L'AUDITION D'UN APPEL

Après l'audition de l'appel, l'analyse des témoignages et des pièces déposées par les parties, le président du Tribunal d'appel doit préparer un jugement écrit conjointement avec les personnes ayant siégé avec lui.

La décision rendue peut annuler une pénalité, l'atténuer, la maintenir, l'augmenter ou imposer une autre pénalité. Une compétition ne peut être reprise ou l'horaire d'un événement révisé.

Le résultat de la décision du Tribunal d'appel sera acheminé par courriel au plus tard quarante-huit (48) heures après la tenue de l'audience d'appel. Une décision écrite sera aussi acheminée par courriel aux parties en cause.

LE JUGEMENT EST FINAL

Le jugement du Tribunal d'appel constitue la décision finale pour régler le différent. Aucune autre action ne peut être entreprise par les parties en cause.

PUBLICATION DES JUGEMENTS

ASQ pourra publier les jugements d'appel et mentionner les noms de toutes les parties impliquées. Les personnes ou organisations mentionnées dans la décision n'auront aucun droit d'action contre ASQ ou contre n'importe qui la publiant.

CONDUITE SUIVANT LE JUGEMENT

Tout participant qui, suivant un jugement d'appel, discrédite ou tente de discréditer le jugement sera sujet à des mesures disciplinaires.