



Crédit photo: Bruno Dorais

RÈGLEMENT SPORTIF 2026

À lire et à appliquer conjointement avec le
Règlement technique 2026 d'Auto Sport Québec.
En vigueur le 6 avril 2026

Cette réglementation régit toutes les compétitions de karting
autorisées et sanctionnées par Auto Sport Québec.



Commission
de KARTING
du Québec



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

Publié par

Auto Sport Québec

444 - 7665 Boul. Lacordaire

Saint-Léonard, (Québec) H1S 2A7

Téléphone : (514) 252-3052

Courriel : info@lasq.ca

Site internet : www.auto-sport-quebec.com

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

Toute demande concernant ce Règlement doit être faite à Auto Sport Québec.

Le karting est un sport dangereux. Cette réglementation cherche à assurer un standard de sécurité et d'organisation dans les compétitions.

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

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

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

Auto Sport Québec détient les droits d'auteur de tous les textes de ce livre de Règlement. Ceux-ci ne peuvent être reproduits sans permission écrite.

Les clubs affiliés à Auto Sport Québec doivent adopter le Règlement sportif ainsi que le Règlement technique publiés par Auto Sport Québec lors de leurs propres compétitions.

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

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

- ◆ Les mises à jour dans ce document seront indiquées par la couleur rouge.
- Les spécifications ASQ dans ce document seront indiquées par la couleur verte.

TABLE DES MATIÈRES

1. PRESCRIPTIONS GÉNÉRALES.....	5
2. LICENCES DE COMPÉTITIONS ET ÉLIGIBILITÉ.....	8
3. ÉQUIPEMENT DE COURSE DES PILOTES.....	14
4. CONDUITE DU PARTICIPANT.....	17
5. ORGANISATION DE COMPÉTITIONS.....	18
6. NUMÉROS PROVINCIAUX DE KARTING.....	19
7. POIDS DU KART.....	19
8. INSCRIPTION AUX ÉVÉNEMENTS.....	20
9. RÈGLEMENT D'ÉVÉNEMENT.....	21
10. GESTION D'UN ÉVÉNEMENT.....	27
11. CONDUITE GÉNÉRALE D'UNE COURSE.....	34
12. SIGNALISATION.....	41
13. RÈGLEMENTS DES PUIITS, PADDOCKS ET DE LA GRILLE.....	42
14. CONDUITE DES CONCURRENTS SUR LA PISTE.....	45
15. INCIDENTS.....	47
16. RESPONSABILITÉS DES OFFICIELS.....	48
17. VIOLATION DE LA RÉGLEMENTATION.....	52
18. PÉNALITÉS.....	54
19. REQUÊTE.....	57
20. PROTÊTS.....	57
21. APPEL.....	62
22. COMPÉTENCE D'AUTO SPORT QUÉBEC EN CAS DE DIFFÉREND.....	65
23. SYSTÈMES DE FEUX DE DÉPART.....	63
ANNEXE 1.....	65
ANNEXE 2.....	75
ANNEXE 3.....	81
ANNEXE 4.....	82

1. PRESCRIPTIONS GÉNÉRALES

1.1 AUTORITÉ SPORTIVE

Auto Sport Québec est l'auteur du présent Règlement Sportif. Il est basé sur le Règlement Sportif de l'Autorité Sportive Nationale (ASN), lequel a été traduit et adapté par Auto Sport Québec.

Auto Sport Québec est le représentant de l'Autorité Sportive Nationale dans la discipline du karting au Québec et rendra toutes les décisions relatives au présent Règlement;

- Déterminera l'admissibilité à la participation aux compétitions;
- Nommera les officiels;
- Délivrera et retirera les licences;
- Appliquera les pénalités en cas de violation du présent Règlement;
- Accomplira toute action jugée, selon son appréciation, dans le meilleur intérêt du déroulement du sport du karting.

La sanction pour l'établissement d'une compétition nationale ou d'une série nationale, ainsi que pour les événements individuels constituant une série nationale, est accordée uniquement par ASN.

La sanction pour l'établissement d'une compétition régionale ou d'une série régionale, ainsi que pour les événements individuels constituant une série régionale, est accordée uniquement par une région affiliée à ASN.

ASN peut sanctionner tout événement tenu au Canada faisant partie d'une série approuvée par l'ASN (autorité sportive nationale) d'un autre pays ou par son délégué.

ASN peut sanctionner tout événement canadien tenu à l'extérieur du Canada et réglemetaera ces compétitions conjointement avec l'autorité sportive nationale du pays concerné, ou son représentant.

1.2 AUTORISATION POUR UNE COMPÉTITION OU SÉRIE

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

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

1.3 RÈGLEMENTS DE COMPÉTITION

Auto Sport Québec se réserve le droit de modifier le présent Règlement à tout moment. Les bulletins de Auto Sport Québec font partie du présent Règlement.

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

1.4 CONNAISSANCE DU PRÉSENT RÈGLEMENT

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

- Avoir pris connaissance du présent Règlement;
- S'être soumis sans réserve aux conséquences résultant de l'application de ces règlements;
- Avoir renoncé, sous peine d'exclusion, à recourir à un arbitre ou tribunal judiciaire qui n'est pas prévu dans le présent Règlement;
- Avoir convenu de renoncer à poursuivre tout organisme, commanditaire et leurs représentants, la piste de course et ses propriétaires, les organisateurs de courses et leurs officiels ou représentants, Auto Sport Québec et ses dirigeants, administrateurs, officiels et adjoints, Autorité Sportive Nationale et ses administrateurs, dirigeants, officiels et adjoints, agents et membres associés, de quelque responsabilité envers toute personne, organisme ou groupe de personnes, relativement à tout incident survenu pendant toute rencontre, compétition, ou événement tenu en vertu de ces règlements, quelle qu'en soit la cause réelle ou présumée, nonobstant le fait que cet incident ait pu être occasionné par la négligence des dites organisations, leurs agents, officiels, travailleurs ou représentants.

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

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

1.5 RECONNAISSANCE DU PRÉSENT RÈGLEMENTS

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

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

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

Les membres Auto Sport Québec et les détenteurs de licence conviennent qu'ils n'initieront ni ne maintiendront des contestations de toute nature contre Auto Sport Québec ou toute personne agissant au nom d'Auto Sport Québec, ayant pour but de renverser, modifier ou obtenir l'allègement de telles décisions.

Si un détenteur d'une licence initie ou maintient un litige en violation de cet accord, le détenteur de la licence s'engage à rembourser à Auto Sport Québec les coûts de tels litiges, y compris les honoraires juridiques.

1.6 PRIORITÉ DE LA RÉGLEMENTATION

L'ordre de priorité de la réglementation est la suivante (en ordre de priorité) :

1. Le présent Règlement.
2. Les bulletins d'Auto Sport Québec.
3. Les Règlements concernant les moteurs émis par Rok, Rotax Max Challenge Canada et les règlements canadiens de Briggs & Stratton.
4. Le Règlement du club et/ou de la série.
5. Les bulletins du club et/ou de la série.
6. Le Règlement particulier de l'événement.
7. Les bulletins de l'événement.
8. Les instructions des officiels autorisés.

1.7 BULLETINS AUTO SPORT QUÉBEC

Les bulletins sportifs et les bulletins techniques d'Auto Sport Québec entrent en vigueur à la date de leur publication. Un bulletin publié sur le site de Auto Sport Québec (www.auto-sport-quebec.com) constitue l'avis officiel communiqué à tous les participants, les clubs et les organisations affiliées.

1.8 IMAGES DE TÉLÉVISION

Auto Sport Québec est titulaire de tous les droits d'utilisation d'images de télévision de tous les événements de karting au Québec ou lors du Championnat du Québec de karting.

Les promoteurs et les organisateurs doivent collaborer en mettant à la disposition d'Auto Sport Québec toute photographie, film ou enregistrement vidéo, ainsi que toute vidéo numérique et image numérique fixe d'une compétition, à des fins d'administration sportive.

1.9 UTILISATION DE VÉHICULE AÉRIEN SANS PILOTE (UAV) OU DRONE

Se référer au site de Transport Canada à l'égard de l'utilisation de véhicule aérien sans pilote (UAV) ou drone: <https://www.tc.gc.ca/en/services/aviation/drone-safety/flying-drone-safely-legally.html>

L'utilisation d'un véhicule aérien sans pilote (UAV), communément appelé drone, à quelque fin que ce soit est interdite en tout temps. Une exception est accordée aux opérateurs de drones commerciaux titulaires d'une licence, disposant d'un Certificat d'opérations aériennes spécialisées (COAS) en vigueur ainsi que d'un certificat d'assurance responsabilité valide (minimum de 100 000 \$). L'opérateur doit obtenir l'autorisation du propriétaire du circuit ou de l'organisateur de l'événement avant d'utiliser un drone. Le Certificat d'opérations ainsi que le certificat d'assurance valide doivent être présentés au propriétaire du circuit, aux organisateurs de l'événement et aux officiels. Les drones doivent être exploités conformément aux règlements de Transports Canada. Le défaut de fournir ces documents entraînera l'interdiction d'utiliser ou de faire voler le ou les drones. Les propriétaires de circuits peuvent interdire complètement l'utilisation de drones.

2. LICENCES DE COMPÉTITIONS ET ÉLIGIBILITÉ

2.1 EXIGENCES RELATIVES À LA LICENCE DE KARTING ET À L'ÂGE

- a) Preuve d'âge *bona-fide*: Un pilote doit pouvoir montrer une preuve d'âge à tout moment et doit le faire si un officiel le lui demande.
- b) Âge minimum requis: Les catégories d'âge sont basées sur les années calendriers. Le pilote doit atteindre l'âge minimum et ne pas dépasser l'âge maximum au cours de l'année civile.
- c) Un pilote Junior qui aura 8 ans durant l'année en cours peut commencer à compétitionner même s'il a présentement encore 7 ans.
- d) Un pilote Junior qui atteint l'âge de 15 ans au cours de l'année civile peut commencer à courir en catégorie Sénior dès l'âge de 14 ans **sous les conditions suivantes :**
 - Le poids du pilote doit être d'un minimum de 40 kg (88 lb) en tout temps pendant une compétition, y compris avec l'équipement de sécurité du pilote.
- e) Un pilote Junior qui atteint l'âge de 15 ans au cours de l'année civile peut demeurer en catégorie Junior pour le reste de l'année civile **dans des circonstances exceptionnelles liées à la sécurité, sous les conditions suivantes :**
 - Le poids du pilote doit être inférieur à 40 kg (88 lb) en tout temps pendant une compétition, y compris avec l'équipement de sécurité du pilote.

- f) Un pilote junior ne peut pas avoir 16 ans au courant de l'année.
- g) Un pilote ne peut détenir qu'un seul grade de licence nationale et/ou de club/régionale de kart. Il n'est pas possible pour un pilote d'être titulaire à la fois d'un permis Junior et d'un permis Senior. **Une fois qu'un pilote a obtenu une licence Senior, il ne peut pas revenir à une licence Junior.**
- h) Un pilote doit détenir une licence de club/régionale de karting, de l'année en cours ou à venir, délivrée par un club de karting affilié à l'ASN ou à la Région pour demander une licence nationale de kart (Le grade B = Junior et le grade A = Senior).
- i) **Un pilote doit détenir une licence nationale de karting en vigueur, délivrée par l'ASN, afin de pouvoir demander une licence internationale de karting.**
- j) Candidat pour une première licence nationale: Pour se qualifier pour une licence nationale de kart, le candidat doit avoir participé à un minimum de 5 courses de karting au niveau Club et/ou Régional dans les 24 mois précédant la date d'application.

Pour renouveler : Pour conserver une licence nationale de kart, le demandeur doit avoir participé à au moins 1 course de kart de niveau Club et/ou Régional dans les 48 mois précédant la date de candidature.
- k) Âge requis pour les finales mondiales: Une licence internationale est requise pour pouvoir compétitionner dans une finale mondiale. L'âge requis pour courir dans une finale mondiale peut être différent de l'âge requis pour une licence nationale.
- l) Recrue : Une recrue est un pilote de n'importe quel âge qui a moins que trois (3) courses d'expérience. Les recrues doivent marquer d'un « X » le numéro à l'arrière de leur kart et débiter à l'arrière de la grille de départ. Après trois (3) événements de courses, le pilote recruté pourrait être accepté pour une licence sans restriction du grade appropriée.

2.2 EXIGENCES D'ÂGE OPTIONELLES CLUB/RÉGION/SÉRIE

Les règlements suivants peuvent être utilisés au niveau Club/Région/Série s'ils sont **spécifiés dans les règlements particuliers**. Ils ne peuvent pas être utilisés lors d'événements nationaux.

- a) Un pilote Junior qui atteint l'âge de 15 ans au cours de l'année civile peut courir en catégorie Junior pour le reste de l'année civile avec une licence Club/Régionale, sous les conditions suivantes :

Le pilote est un débutant (recrue) dans sa première année complète de compétition et n'a jamais détenu de licence Club/Régionale, ou il n'a pas participé à plus de trois événements de course avec une licence Club/Régionale dans le passé.

Le poids du pilote doit être inférieur à 52 kg (115 lb), incluant l'équipement du pilote.

- b) Un pilote Junior qui atteint l'âge de 12 ans au cours de l'année civile peut courir en classe Briggs & Stratton Cadet pour le reste de l'année civile dans des circonstances exceptionnelles liées à la sécurité, sous les conditions suivantes :

Le poids du pilote doit être inférieur à 35 kg (77 lb), incluant l'équipement du pilote.

- c) Un pilote Briggs & Stratton Cadet ne peut pas être âgé de 13 ans.

- d) Un Club/Région ou une Série peut établir des dates spécifiques de pesée pour les pilotes.

2.3 LICENCES PROVINCIALES

Attention : Prendre note que tout comme les règlements sportifs d'ASN, ceux d'ASQ reconnaissent l'émission de licence distincte Sénior et Junior, mais ici l'appellation A et B s'adresse à la reconnaissance de l'expérience du pilote.

LICENCE	EXPÉRIENCE
A	Pilote expérimenté ayant cumulé plus de trois évènements d'une série provinciale (Ex. Coupe de Montréal) et titulaire d'une reconnaissance d'une école de formation en karting reconnue par l'ASQ.
B	<ul style="list-style-type: none"> • Pilote sans expérience et titulaire d'une reconnaissance d'une école de formation en karting reconnue par l'ASQ. • Pour les conditions de renouvellement d'une ancienne licence (plus de 4 ans sans licence), l'arbre décisionnel sera appliqué comme suit : <ol style="list-style-type: none"> 1. Si le pilote n'a pas eu de licence depuis plus de 4 ans. 2. S'il n'a pas pris part à des courses (clubs ou autres) pendant 4 ans. <p>Si la réponse est non aux 2 questions, le pilote doit faire valider sa qualification par un chef instructeur d'une école de formation en karting inscrite et reconnue par l'ASQ.</p>

2.4 CATÉGORIES D'ÂGE BRIGGS & STRATTON

Voir l'Annexe 4 - Catégories d'âge par classe détaillées et grades de licence ASQ associé.

Grade Licence	Catégories	Âge	Années
Junior	Cadet	8 à 11	2015, 2016, 2017, 2018
Junior	Junior Lite	9 à 14	2012, 2013, 2014, 2015, 2016, 2017
Junior	Junior	9 à 14	2012, 2013, 2014, 2015, 2016, 2017
Sénior	Sénior	15 et +	2011 ou avant
Sénior	Masters	30 et +	1996 ou avant

2.5 CATÉGORIE D'ÂGE Rok

Voir l'Annexe 4 - Catégories d'âge par classe détaillées et grades de licence ASQ associé.

Grade Licence	Catégories	Âge	Années
Junior	Micro	8 à 10	2016, 2017, 2018
Junior	Mini	8 à 13	2013, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018
Junior	Junior	12 à 14	2012, 2013, 2014
Sénior	Sénior	15 et +	2011 ou avant
Sénior	Sénior VLR	15 et +	2011 ou avant
Senior	Shifter	15 et +	2011 ou avant
Sénior	Masters	30 et +	1996 ou avant

2.6 CATÉGORIES D'ÂGE ROTAX MAX

Voir l'Annexe 4 - Catégories d'âge par classe détaillées et grades de licence ASQ associé.

Grade Licence	Catégories	ÂGE	CATÉGORIE
Junior	Micro	8 à 11	2015, 2016, 2017, 2018
Junior	Mini	10 à 13	2013, 2014, 2015, 2016
Junior	Junior	12 à 14	2012, 2013, 2014
Sénior	Max	15 et +	2011 ou avant
Sénior	DD2	15 et +	2011 ou avant
Sénior	Max Masters	32 et +	1994 ou avant
Sénior	DD2 Masters	32 et +	1994 ou avant

2.7 DÉROGATION

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

2.8 NOM D'EMPRUNT

Aucun participant ne peut s'inscrire à un événement ni signer la décharge et renonciation en utilisant un nom d'emprunt ou un nom fictif, sauf autorisation préalable écrite de l'organisation de karting. L'utilisation d'un nom d'emprunt ou d'un nom fictif ne libère en aucun cas la personne de ses obligations, responsabilités ou pénalités prévues par le présent règlement ou par ceux d'une série ou d'un événement.

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

Auto Sport Québec se réserve le droit de demander à un pilote, à tout moment, un examen médical fait par un médecin. Tous les frais générés par cette demande d'examens sont à la charge du pilote.

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

- a) Pour tous les participants : Au moment de la demande de licence, le pilote doit soumettre une auto-déclaration médicale remplie et signée. Si le demandeur est âgé de moins de 18 ans, le formulaire doit être signé par un parent ou un tuteur. Le formulaire est disponible à auto-sport-quebec.com.
- b) Pour les demandeurs âgés de 50 ans et plus : Tous les demandeurs de licence de **50 ans et plus** sont tenus de passer l'examen médical exécuté par un médecin aux **deux ans**. Le formulaire est disponible à auto-sport-quebec.com.

2.10 LICENCE DE COMPÉTITION DE PILOTE

La possession d'une licence de compétition de pilote de karting est un privilège et non un droit. C'est un privilège accordé à un individu par Auto Sport Québec. Un permis de compétition de pilote peut être retiré ou suspendu à tout moment.

L'adhésion à un club ou à une région est requise : Il est obligatoire que chaque pilote licencié soit membre en règle d'un club de karting affilié à l'ASQ pour participer à des événements sanctionnés par l'ASQ.

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

Information valide : La falsification de l'âge ou de toute information nécessaire sur le formulaire de demande d'adhésion ou de demande de licence, soumettra la personne à une disqualification et/ou à la suspension des privilèges d'adhésion et invalidera cette demande.

Pilotes étrangers : Dans toutes les catégories, les pilotes étrangers doivent détenir une licence nationale de karting de leur pays de résidence, ainsi qu'une lettre de permission/visa émise par leur Autorité Sportive Nationale. C'est la responsabilité du pilote de faire la preuve de son expérience de course avant de pouvoir compétitionner dans des événements sanctionnés par l'Autorité Sportive Nationale et par l'ASQ.

Course à l'étranger : Les pilotes qualifiés qui souhaitent compétitionner en dehors du Canada, peuvent le faire s'ils ont une lettre d'autorisation de l'Autorité Sportive Nationale, ou leur formulaire d'inscription international approuvé par l'Autorité Sportive Nationale. Une lettre d'autorisation pour des événements nationaux et internationaux peut être obtenue sur demande et contre un paiement auprès de l'Autorité Sportive Nationale.

2.11 INFORMATION SUR UNE LICENCE DE COMPÉTITION DE PILOTE

Chaque licence doit afficher les informations suivantes :

- Licence régionale ou de club;
- Numéro de licence;
- Kart # (Optionnel)
- Nom complet du détenteur de la licence;
- Grade de la licence;
- Date d'émission;
- Date d'expiration (Toutes les licences expirent le 31 décembre de l'année où elles ont été émises).
- Photo du pilote



2.12 TYPE DE LICENCE

Les licences émises par un club, région ou série affilié à ASN à un pilote canadien résident hors du Québec sont reconnues comme une équivalence à la licence émise par Auto Sport Québec.

2.13 DEMANDE DE LICENCE NATIONALE ET INTERNATIONALE

Tout compétiteur domicilié au Québec doit détenir une licence émise par Auto Sport Québec avant de faire une demande de mise à niveau National ou International. Les demandes de mise à niveau National ou International doivent être faites auprès d'ASN.

2.14 COMPÉTITEURS N'AYANT PAS L'ÂGE DE LA MAJORITÉ DANS LEUR PROVINCE

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

2.15 ÂGE DE LA MAJORITÉ PAR PROVINCE AU CANADA

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

3. ÉQUIPEMENT DE COURSE DES PILOTES

3.1 ÉQUIPEMENT INDIVIDUEL

Lors de toutes les sessions en piste, les pilotes doivent toujours porter l'équipement de course requis, tel que défini dans le présent règlement.

3.2 CASQUES AUTORISÉS

Les **casques intégraux** doivent être conformes aux prescriptions suivantes :

Pour les pilotes de moins de 15 ans :

Snell-FIA CM (Snell-FIA CMS2016 et Snell-FIA CMR2016)
SFI 24.1/2021, SFI 24.1/2020

Pour les pilotes de plus de 15 ans :

Fondation Snell SA2020, SA2015, **SA2025**, K2020, K2015, **K2025**, M2020R, M2020D, M2025R, M2025D
FIA 8859-2015, FIA 8859-2024, FIA 8859-2024 ABP, FIA 8860-2018, FIA 8860-2018-ABP, FIA 8860-2010, FIA 8878-2024
Snell-FIA CM (Snell-FIA CMS2016, Snell-FIA CMR2016)
SFI 24.1/2021, SFI 24.1/2020, SFI 31.1/2020, SFI 41.1/2020

Conformément à l'Annexe L du Code Sportif International de la FIA (Chapitre III, Article 1.4), l'ajout de tout dispositif à un casque, aérodynamique ou non, est autorisé s'il a été homologué avec le casque concerné.

Les casques conformes aux normes Snell-FIA CM **et SFI 24.1** peuvent continuer à être utilisés par les pilotes âgés de plus de 15 ans sans restriction.

Pour les casques équipés d'ancrages M6 8858-2010 (points d'attache HANS), les ancrages M6 ne peuvent pas être utilisés en karting pour des raisons de sécurité.

Le document [2026-ASN-CDN-Karting-Helmets.pdf](#) contenant la liste des casques approuvés est disponible à l'adresse suivante : <https://www.asncanada.ca>

3.3 UTILISATION APPROPRIÉE DU CASQUE

La taille du casque doit convenir au pilote selon les spécifications du fabricant. Les casques doivent être portés et correctement attachés pendant toutes les sessions en piste. Un casque endommagé peut être refusé n'importe quand.

La visière du casque doit être en position abaissée (fermée), chaque fois qu'un kart est en mouvement.

Il est à noter que certains types de casques ne doivent pas être peints ou comporter du matériel adhésif.

Les dispositifs HANS (Head and Neck Restraint System) ou dispositifs similaires ne sont pas autorisés en karting.

3.4 COUSSINS DE CASQUE (COLLIERS CERVICAUX)

L'utilisation de coussins de casque (colliers cervicaux) est facultative. Auto Sport Québec se réserve le droit d'interdire tout dispositif qui, selon son jugement, pourrait nuire à la sécurité.



3.5 DISPOSITIF DE PROTECTION CORPORELLE

Les dispositifs de protection corporelle, conçus pour une utilisation en sport automobile, sont obligatoires dans toutes les catégories. Ils doivent être bien ajustés et demeurer en place en tout temps lorsque le pilote est en piste.

Les protège-poitrine pour jeunes répondant ou dépassant la norme SFI Spec 20.1 Go-Kart Chest Protector (pilote âgé de moins de 12 ans) sont recommandés.

La protection corporelle conformes à la norme FIA 8870-2018 est recommandée pour les événements nationaux et peut être exigée lors des événements internationaux.



3.6 COMBINAISON DE PILOTE ET ACCESSOIRES

Les pilotes doivent porter des combinaisons de course conçues pour le karting lors de tous les événements. **Les combinaisons doivent être utilisées telles que fabriquées et ne peuvent pas être modifiées. Si la combinaison est jugée par l'inspecteur technique comme ne respectant pas l'intention du règlement, elle ne peut pas être utilisée.**

Les combinaisons doivent être conformes à la norme CIK-FIA 2013-1 ou être des combinaisons de karting Grade 1 ou Grade 2 conformes à la norme FIA 8877-2022. Les combinaisons des pilotes restent valides pendant **10 ans** après leur date d'homologation et de fabrication.

Les combinaisons actuellement homologuées FIA (Norme CIK-FIA N2013-1) sont acceptées durant leur durée de vie utile, laquelle est indiquée sur l'étiquette de la combinaison, mais pas au-delà du 2029-12-31.

Les combinaisons de karting conformes à la norme FIA 8877-2022 seront obligatoires **pour les événements CIK-FIA** à partir du 01-01-2030.

Les combinaisons non homologuées demeurent valides **10 ans** après leur date de fabrication.

Les combinaisons de course doivent couvrir l'ensemble du corps, y compris les jambes et les bras. La combinaison doit être entièrement fermée comme prévu par sa conception. Un pilote dont la peau est visible sur les bras ou les jambes peut recevoir le drapeau noir avec le disque orange accompagné de son numéro de kart.

Les combinaisons en cuir conformes aux normes définies par la FIM (Fédération Internationale de Motocyclisme) pour motocyclettes (épaisseur de 1,2 mm) sont autorisées.

Les gants résistants à l'abrasion doivent couvrir entièrement les mains et les poignets. Les gants conformes à la norme FIA 8877-2022 sont recommandés.

Les chaussures résistantes à l'abrasion doivent couvrir les pieds et protéger les chevilles. Les chaussures conformes à la norme FIA 8877-2022 sont recommandées.

3.7 PROTECTION DES CHEVEUX LONGS

Si les cheveux dépassent de manière significative sous le niveau du casque et représentent un risque de sécurité selon l'opinion des officiels de l'événement, les participants doivent obligatoirement porter une cagoule (balaclava) ou un sous-casque afin d'empêcher les cheveux de sortir du casque.

3.8 VÊTEMENTS AMPLES

Les articles vestimentaires tels que les bandanas, capuches de chandail, ceintures lâche, etc., même portés à l'intérieur de la combinaison de course, ne sont pas autorisés.

3.9 ÉTAT DE L'ÉQUIPEMENT DE SÉCURITÉ PERSONNEL

Tout l'équipement individuel du pilote doit être en bon état et peut faire l'objet d'une inspection d'avant course, avant toute activité en piste à chaque événement, ainsi que tout au long de l'événement. Une auto-déclaration d'inspection technique, incluant la Protection du Pilote, doit être remplie et soumise à un inspecteur technique.

3.10 ÉQUIPEMENT DU PILOTE POUR LA COURSE SOUS LA PLUIE

Les compétiteurs peuvent utiliser un dispositif de type « spinner » monté sur le casque et la visière. Lorsqu'un spinner est utilisé, à condition qu'il s'agisse d'un accessoire offert par le fabricant du casque, le visage du pilote doit être entièrement protégé par une visière intégrale. Une protection complète signifie que des débris provenant de l'air ne peuvent pas pénétrer dans le casque.

3.11 MONTRES INTELLIGENTES ET DISPOSITIFS PORTABLE

La détection de collision doit être désactivée lorsqu'un pilote est en piste afin d'éviter des appels inutiles aux services d'urgence.

4. CONDUITE DU PARTICIPANT

4.1 LE PILOTE EST RESPONSABLE

Le pilote est toujours responsable de la conduite de ses mécaniciens, parents, tuteurs, membres de son équipe ou des invités. Lorsque les pilotes sont mineurs, leurs mécaniciens/préparateurs, parents/tuteurs, membres d'équipe ou invités sont les responsables en tout temps.

Toute violation du présent règlement commise par un pilote, un mécanicien/préparateur, un parent/tuteur, des membres d'équipe ou des invités peut être directement imputable au pilote et entraîner des pénalités pouvant ultimement affecter le résultat d'une compétition.

4.2 CODE DE CONDUITE DU PARTICIPANT

a) Tous les participants (incluant les pilotes, les mécaniciens/préparateurs, les parents/tuteurs, les membres d'équipe ou les invités) doivent respecter les règlements et se conformer aux décisions des officiels de course.

b) Tous les participants doivent respecter les droits, la dignité et la valeur des autres participants, sans égard au genre, aux capacités, à l'apparence physique, aux origines culturelles ou à la religion.

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

c) Tous les participants doivent faire preuve de responsabilité et assumer les conséquences de leurs actions en tout temps.

d) Tous les participants doivent s'assurer que leur équipement est sécuritaire et conforme à la course avant de participer aux essais, tests ou compétitions. Seul l'équipement de course approuvé (par ex. : casque, gants, bottes de course et combinaison) doit être utilisé par le pilote, conformément au règlement.

e) Il est de la responsabilité du pilote d'évaluer son propre niveau d'habileté par rapport à ses concurrents et d'assumer les risques liés aux essais, tests et courses. Un niveau de compétence de base est requis.

Il est également de la responsabilité du pilote de déclarer, avant toute participation à un entraînement, essai ou course, toute condition médicale ou médication pouvant être pertinente en cas d'urgence.

- f) Tous les participants doivent faire preuve de courtoisie et de respect envers les autres membres et participants lors des entraînements, essais et compétitions. Tout différend ou problème survenant durant un événement doit être adressé de manière respectueuse à la personne appropriée (officiel) sur place.
- g) La sécurité des enfants dans le sport est une priorité. La connaissance du code d'éthique relatif à la protection des enfants dans le sport est encouragée et promue. Il est de la responsabilité des participants d'assurer la sécurité des enfants lors des entraînements, essais ou courses.
- h) Lors de toute participation à un événement, il est de la responsabilité du pilote de prendre le temps de lire et de bien comprendre les règlements, règles et conditions affichés avant le début de l'événement, afin d'éviter des retards inutiles. Toute demande de clarification doit être faite après la réunion des pilotes tenu avant chaque événement.
- i) Tous les participants doivent respecter l'environnement et les populations environnantes. Des efforts doivent être faits pour réduire le bruit excessif et maintenir toutes les zones utilisées aussi propres et exemptes de pollution que possible.
- j) Tous les participants doivent respecter que les drogues et l'alcool sont strictement interdits lors des entraînements, essais et courses. Toute infraction constitue une faute et ne sera pas tolérée. Les contrevenants seront disqualifiés de l'événement et feront l'objet de mesures disciplinaires supplémentaires.
- k) Tout commentaire abusif sur les réseaux sociaux (Facebook, Twitter, Instagram, YouTube, TikTok, etc.) entre équipes, compétiteurs, officiels, organisateurs ou toute personne associée aux événements de l'organisation de karting est interdit. Les personnes responsables seront tenues responsables de leurs actes.

5. ORGANISATION DE COMPÉTITIONS

5.1 SERVICES MÉDICAUX

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

5.2 ASSURANCE OBLIGATOIRE

L'information sur l'assurance est disponible auprès d'Auto sport Québec.

L'assurance responsabilité d'un club : Auto sport Québec exige que tous les clubs de kart affiliés possèdent une assurance responsabilité civile qui couvre les réunions de club, les banquets et toutes les activités du club qui est hors course.

L'assurance événement : Cette assurance est obligatoire pour toutes les événements de vitesse tels que les journées Test & Tune, les séances d'essais et les événements de course.

6. NUMÉROS PROVINCIAUX DE KARTING

Tous les karts doivent avoir un numéro unique composé de trois chiffres, uniquement en chiffres, sauf indication contraire ci-dessous. Le premier chiffre de chaque numéro à trois chiffres doit correspondre au tableau ci-dessous. Aucune lettre n'est autorisée.

Le numéro de l'année précédente d'un compétiteur dans une classe lui appartient s'il complète la demande de numéro avant le 1er mars.

CATÉGORIE	NUMÉROS DE KART
Briggs & Stratton Cadet	00 à 99
Rotax Micro & Mini-Max	100 à 199
Rotax Max Junior	200 à 299
Rotax Max Sénior	300 à 399
Rotax Max Masters	00 à 99
Rotax DD2 Sénior	400 à 499
Rotax DD2 Masters	500 à 599
Briggs & Stratton Junior	600 à 699
Briggs & Stratton Sénior	700 à 799
Briggs & Stratton Masters	800 à 899
Shifter	900 à 999

7. POIDS DU KART

Le kart doit être pesé tel qu'utilisé en piste, conformément à tous les règlements techniques, incluant tous les liquides, le pilote ainsi que tout son équipement de protection individuelle.

Voir les règlements de la série et les règlements particuliers de l'événement pour les poids exacts par catégorie. Les poids des karts lors d'un événement doivent être exprimés soit en livres, soit en kilogrammes, mais pas les deux.

8. INSCRIPTION AUX ÉVÉNEMENTS

8.1 INSCRIPTION À L'ÉVÉNEMENT

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

8.2 DÉCHARGES D'ASSURANCES

Il s'agit d'une condition de la police d'assurance d'Auto Sport Québec que des décharges, sous la forme spécifiée par Auto Sport Québec, soient signés par toutes les personnes participant à un événement ou autorisées à accéder aux zones normalement interdites au public et/ou aux spectateurs payants (par exemple : la zone des puits, la fausse-grille, la grille de départ et la piste).

Les formulaires de décharge signés, en format numérique et papier, doivent être conservés en lieu sûr par l'organisateur pendant une période d'au moins 4 ans pour les adultes, et pour les mineurs jusqu'à 4 ans après avoir atteint la majorité. Les décharges doivent être mises à la disposition de l'organisation de karting sur demande. Les formulaires signés peuvent être conservés en format PDF numérique.

8.3 CHÈQUE REFUSÉ

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

8.4 FORMULAIRE D'INSCRIPTION

Les formulaires d'inscription, imprimés ou électroniques, doivent contenir les éléments suivants :

- L'espace pour le nom, prénom et adresse du pilote, le nom complet du mécanicien, les nom et prénom du parent ou du tuteur, avec les numéros de téléphone d'une personne pouvant être avisée en cas d'urgence, le numéro de kart, catégorie inscrite, numéro de transpondeur, numéro de licence, nom du club affilié à l'ASQ ou une autre région de l'ASN dont le pilote est membre, numéro de téléphone cellulaire du pilote, date de naissance, adresse courriel, la reconnaissance de toutes conditions supplémentaires d'inscription;
- Un espace pour la signature du pilote et du parent ou du tuteur légal;
- La déclaration suivante : « En signant (en acceptant les conditions de) ce formulaire, le pilote reconnaît avoir lu, accepté et compris le règlement de karting ainsi que les règlements supplémentaires applicables du club, de la série et de l'événement. »;

- La déclaration suivante: « Si le pilote est mineur, ce formulaire doit être contresigné (en acceptant les conditions de) par le parent ou le tuteur légal approprié. »

8.5 FALSIFICATION DE L'INSCRIPTION

Une inscription contenant une déclaration fausse ou inexacte sera nulle et non avenue, et le participant pourra être considéré en infraction au présent règlement. Les frais d'inscription seront alors perdus.

9. RÈGLEMENT D'ÉVÈNEMENT

9.1 CONTENU DES RÈGLEMENTS PARTICULIERS

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

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

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

- **L'ÉVÈNEMENT** : le nom, le lieu et les dates de la compétition proposée. La description complète de la compétition proposée. Une mention que l'évènement est sanctionné par Auto Sport Québec et doit inclure le logo Auto Sport Québec;
- **L'ORGANISATEUR DE L'ÉVÈNEMENT**: le nom, l'adresse et le numéro de téléphone des promoteurs et organisateurs;
- **La PISTE DE COURSE**: la longueur, le nombre de virages et le sens (horaire ou antihoraire) de la course;
- **Les OFFICIELS DE L'ÉVÈNEMENT**: les responsabilités et les noms des officiels de l'évènement;
- **Les RÈGLEMENTS**: les règlements en vigueur et l'ordre de priorité de la réglementation;
- **INSCRIPTIONS ADMISSIBLES ET EXIGENCES DE LICENCE**: les conditions d'admissibilité des pilotes et les exigences relatives aux licences;
- **Les CLASSES**: la liste de toutes les catégories de karts en indiquant tous les règlements techniques supplémentaires ainsi que les exigences d'inscription ou de licence des pilotes;
- **Les POINTS DE PÉNALITÉ**: les modalités d'application des points de pénalité.
- **Les POINTS DE CHAMPIONNAT ET TROPHÉES**: la méthode de distribution des points du championnat et des trophées de l'évènement;

- **Les FRAIS D'INSCRIPTION:** Les dates d'ouverture et de clôture des inscriptions, ainsi que la manière et l'endroit où elles doivent être effectuées, y compris la pénalité pour une inscription tardive, le cas échéant, et les conditions dans lesquelles les inscriptions peuvent être refusées. Le montant des frais d'inscription, les laissez-passer fournis et le coût des laissez-passer supplémentaires pour les participants.
- **L'ACCREDITATION:** les heures et les dates fixées pour l'accréditation à la piste;
- **L'INSPECTION TECHNIQUE:** la méthode d'inspection technique utilisée;
- **GRILLE DE DÉPART ET PRÉ-GRILLE :** définir clairement l'emplacement de la grille de départ et de la pré-grille, ainsi que les zones où les pilotes sont autorisés à démarrer et à faire chauffer leurs moteurs.
- **Les PROCÉDURES DE QUALIFICATIONS:** la méthode de chronométrage utilisée et la façon dont la grille de départ sera déterminée;
- **Le TABLEAU D'AFFICHAGE OFFICIEL:** l'emplacement du tableau d'affichage officiel;
- **Le POSTE D'ESSENCE DÉSIGNÉ:** l'emplacement du poste d'essence et le type ou grade de carburant nécessaire pour chaque catégorie;
- **RÈGLEMENTS DEVANT ÊTRE SPÉCIFIÉS DANS LES RÈGLEMENTS PARTICULIER POUR S'APPLIQUER, INCLUANT:**
 - Le type de signal de départ utilisé (drapeau vert agité ou extinction des feux rouges);
 - Si le drapeau bleu avec croix rouge **pour départ anticipé** sera utilisé;
 - Si un « *Hot Pit* » sera utilisé.
- **L'HORAIRE OFFICIEL:** les dates et heures des activités, incluant l'inscription, l'inspection technique, la réunion des pilotes, les essais libres, les qualifications et les courses;
- **Tous les autres règlements** qui ne sont pas dans la réglementation Auto Sport Québec ou de l'Autorité Sportive Nationale ou du club ou d'une série, qui seront en vigueur lors de l'évènement.

9.2 PRATIQUE NON AUTORISÉE

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

9.3 NOMBRE DE KARTS SUR LA PISTE DE COURSE

Le Règlement particulier de l'évènement doit déterminer le nombre maximal de karts autorisés en même temps sur la piste durant les sessions.

Le nombre maximal de karts sur la piste pour les pratiques, les qualifications ou les courses peut dépasser trente-six (36) karts seulement si c'est autorisé par les commissaires et/ou le directeur de course.

Les karts peuvent être divisés en groupes de tailles similaires pour les essais, les qualifications ou les courses, comme spécifié dans le Règlement Particulier ou à la discrétion du(des) commissaire(s) et/ou du directeur de course.

9.4 CATÉGORIES JUMELÉES

Au besoin, le commissaire sportif et/ou le directeur de course peut décider de combiner des catégories. Un minimum de 10 inscriptions est requis pour s'assurer qu'une catégorie ne sera pas combinée avec une autre catégorie. Lors d'une course, la catégorie la plus rapide s'élancera en tête de la grille. Les catégories combinées seront notées séparément.

Les classes Junior et Sénior ne peuvent pas être combinées.

9.5 ÉQUIPEMENT DU PRÉPOSÉ AU DÉPART

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

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

- Un système de communications vocales avec le directeur de course et les signaleurs;
- Un ensemble complet de drapeaux de signalisation conformément à ce Règlement (Annexe 2);
- Un grand panneau de signalisation de type *flip* pour afficher les numéros à trois chiffres d'un kart de concert avec des drapeaux spécifiques;
- **Un panneau FCY (Full Course Yellow) (un panneau jaune avec l'inscription « FCY » écrit en noir).**
- Si nécessaire, un ensemble de feux de départ installé conformément à ce Règlement.

9.6 DRAPEAUX ET SIGNALISATION

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

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

9.7 CHRONOMÉTRAGE ET COMPILATION DES RÉSULTATS

Pour toutes les courses, le décompte des tours commencera à la fin du dernier des tours de formation (sauf indication contraire dans le Règlement particulier), même si le signal de DÉPART n'a pas encore été donné par le préposé au départ.

Si le signal de départ n'a pas été donné, la course n'a pas débuté.

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

- Les résultats de chaque essai chronométré, manche de qualification, pré-finale ou finale doivent être vérifiés, signés et daté avec l'heure par le chef chronométrateur, puis vérifiés et signés par le commissaire en chef avant leur affichage au tableau d'affichage officiel ou en ligne.
- Toutes les pénalités doivent être incluses et indiquées sur les résultats officiels par le(s) commissaire(s).

9.8 DURÉE DE LA COURSE

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

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

La durée de la course peut être chronométrée si spécifié dans le règlement supplémentaire. À la fin de la période publiée sur l'horaire officiel, le signal du dernier tour sera présenté la prochaine fois que le meneur franchira la ligne d'arrivée.

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

9.9 VAINQUEUR DE LA COURSE

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

Le vainqueur sera le pilote qui aura parcouru la distance prévue d'une course dans le moins de temps, ou la plus grande distance à l'intérieur du temps prévu pour la course, et qui, à ce point, reçoit le drapeau à damier.

Normalement le drapeau à damier devra d'abord être présenté au gagnant qui a complété la distance ou le temps prévu de la course, puis aux autres finissants lorsqu'ils croisent la ligne d'arrivée.

Si le drapeau à damier est déployé avant que la distance ou le temps prévu ne soit complété, le nombre officiel de tours ou de temps sera le moment où le drapeau à damier a été déployé.

Si le drapeau à damier est déployé après que la distance ou le temps prévu est complété, la course sera considérée s'être terminée dans des circonstances normales, au moment où la course aurait dû se terminer.

9.10 EX-ÆQUO (ÉGALITÉ)

Lorsqu'un système de chronométrage par transpondeur est utilisé et que deux karts enregistrent exactement le même temps à l'arrivée de la finale, une égalité parfaite (ex-æquo) est déclarée et les compétiteurs se partagent également la meilleure position concernée. Si une égalité parfaite survient lors d'une course de qualification ou d'une pré-finale, les résultats des qualifications seront utilisés pour déterminer les positions sur la grille de départ de la course suivante.

Lorsqu'un système de transpondeur n'est pas utilisé et que deux karts ou plus franchissent la ligne d'arrivée en même temps sans qu'une partie perceptible d'un kart ne devance les autres, un officiel de course peut déclarer une égalité parfaite. Les compétiteurs se partagent alors également la meilleure position concernée.

La position officielle des compétiteurs en cas d'égalité parfaite (ex-æquo) est inscrite comme identique dans les résultats, et la position suivante n'est pas attribuée. Les points de championnat pour chacun des compétiteurs impliqués dans une égalité parfaite correspondent à la moyenne des points associés.

9.11 CLASSEMENT À LA FIN D'UNE COURSE

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

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

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

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

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

Les pilotes seront classés dans l'ordre suivant :

- Finissants de la course;
- Pilotes classés DNF (n'a pas terminé);
- Pilotes classés DNS (n'a pas démarré);
- Disqualifications. Les pilotes disqualifiés seront classés avec 0 point.

9.12 FRANCHIR LA LIGNE DÉPART/ARRIVÉE

Un kart franchit la ligne d'arrivée lorsque toute partie du kart intercepte en premier le plan vertical de la ligne d'arrivée. Pousser un kart, par le pilote ou par un autre kart, le long de la piste afin de franchir la ligne d'arrivée est interdit et entraînera une disqualification immédiate.

9.13 BALANCES DE PESÉE

L'organisateur fournira la balance, sur un sol à niveau, capable de peser un kart à la fois. Cette balance sera la balance officielle de l'événement et la seule qui devra être utilisée.

Les seuls poids de karts autorisés à être utilisés à des fins officielles sont ceux enregistrés par les officiels de la balance.

La balance de pesée sera fermée à tous les compétiteurs dès le début des séances de qualification ou des courses, sauf pour les vérifications officielles dans le cadre de la procédure d'inspection technique, à moins d'une autorisation d'un officiel.

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

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

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

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

La pénalité pour violation du poids minimal à la balance officielle est la disqualification de la session de qualification, de la manche ou de la course.

9.14 NIVEAU SONORE DES KARTS

(Norme suggérée : 95dBA)

Il n'est pas nécessaire de procéder à des tests de son pour retirer un kart de la piste dans le cas d'une défaillance du système d'échappement ou selon le jugement des officiels de la course. Des restrictions additionnelles peuvent être utilisées pour répondre aux exigences locales le cas échéant.

10. GESTION D'UN ÉVÉNEMENT

10.1 ESSAIS ET PRATIQUE AVANT L'ÉVÉNEMENT

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

10.2 DIRECTIVES AUX PILOTES – RÉUNION DES PILOTES

Des conditions et/ou règlements particuliers pour l'événement peuvent être établis par le directeur de course ou le(s) commissaire(s).

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

Si un pilote est absent OU ARRIVE À LA RÉUNION EN RETARD, il perdra son droit de protêt pour tout l'événement. L'organisateur peut prendre les présences et des amendes en argent peuvent être imposées (*voir le Guide des pénalités – Annexe 1*).

10.3 QUALIFICATION POUR LA COURSE

- a) **Admissibilité aux résultats:** Pour être admissible aux résultats d'un événement, un pilote doit qualifier son kart et/ou compléter au moins un tour de course de l'événement. Il ne peut y avoir de substitution de pilotes ou de pilotes de réserve.
- b) **Transpondeurs:** Tous les karts doivent permettre l'installation du transpondeur officiel. L'installation du transpondeur doit se faire selon le règlement technique Auto Sport Québec.
- c) **Responsabilité transpondeur:** Les pilotes doivent s'assurer d'avoir un transpondeur lors d'un événement. Les pilotes ont la responsabilité d'installer un transpondeur de chronométrage sur leur kart avant chaque essai, séance de qualification, manche ou finale tel que spécifié dans le Règlement particulier de l'épreuve.

Il est recommandé que le pilote utilise son transpondeur personnel.

- d) **Procédures de qualification:** Les karts se qualifieront selon la méthode précisée dans les règlements supplémentaires ou par le(s) commissaire(s). Les conditions de course s'appliquent.
- e) Ne pas suivre les procédures de qualifications peut entraîner une pénalité.
- f) Durant une séance de qualification, un pilote ne peut quitter la piste, entrer dans les puits ou le paddock ou la fausse-grille et retourner en piste.
- g) Si deux ou plusieurs pilotes réalisent le même temps, l'égalité sera départagée sur la base du deuxième meilleur temps, et ainsi de suite. Aucune méthode d'ajustement n'est autorisée pour tenter d'égaliser les résultats des qualifications si elles sont affectées par des conditions météorologiques changeantes ou autre cas de force majeure.
- h) Les pilotes entreront en piste depuis la fausse-grille uniquement, selon le principe du premier arrivé, premier servi. Un pilote peut rejoindre sa séance de qualification désignée à tout moment avant la tombée du drapeau à damier.

Les qualifications sont soumises aux mêmes conditions qu'en situation de course, ce qui veut dire : pas de contact, pas de mouvements défensifs, ni de blocage. Choisissez votre ligne de course et donnez de l'espace de course aux concurrents. Trouvez votre propre espace libre lors d'un dépassement.

10.4 POSITION DE DÉPART

Si le règlement particulier ou un commissaire sportif le demande, les karts peuvent être tenus de venir à la pré-grille avec le carénage avant décrochable non-installé sur le kart. Le carénage avant décrochable sera alors installé sur le kart sous la supervision d'un officiel.

Un officiel peut demander qu'un carénage avant décrochable déjà installé soit retiré et remonté.

Les karts placés sur la grille doivent être prêts à courir. Il est strictement interdit d'effectuer tout travail et/ou installation sur le kart sur la Grille, à l'exception de la pression des pneus, qui peut être ajustée par le Pilote ou son Mécanicien par leurs propres moyens.

Sauf indication contraire dans le Règlement Particulier du Club, de la Série ou de l'Événement, les concurrents seront positionnés sur la grille dans l'ordre de leurs résultats de qualification.

Le pilote en pole position peut faire le choix du côté de départ de la pole position (sur le côté gauche ou droit de la piste) à condition que le pilote avise l'officiel en arrivant sur la grille. L'officiel informe alors le préposé au départ et le directeur de course. Ce choix ne modifiera que la première ligne.

Si le pilote n'informe pas l'officiel de la grille de son choix, la pole position sera toujours la suivante :

- Lorsque le premier virage après le départ est à droite, la pole position doit être à droite.
- Lorsque le premier virage après le départ est à gauche, la pole position doit être à gauche.

Tous les karts doivent être dans leur position désignée sur la grille avant le signal d'UNE MINUTE de l'officiel de la grille. Le signal d'UNE MINUTE ne sera pas retardé pour attendre les karts manquants.

Si un kart ne quitte pas la grille avec le reste du peloton et que les officiels sont d'avis que le kart ne pourra rattraper le peloton avant que le signal de départ soit donné ou qu'il pourrait interférer avec la procédure de départ, le kart sera retenu sur la grille et sera autorisé à entrer en piste quand tous les karts en piste auront passé la sortie de la grille ou l'entrée de la piste. Si le signal de départ n'a pas été donné, le kart doit demeurer à l'arrière du peloton pour le départ de la course. **Si le signal de départ est donné, le kart peut rejoindre l'arrière du peloton après que tous les karts aient dépassé la sortie des puits. Si le pilote n'a pas franchi la boucle de chronométrage, le chronométrateur peut ajuster sa position afin qu'il ne soit pas considéré avec un tour de retard.**

10.5 ÊTRE CONSIDÉRÉ COMME UN PARTANT À LA COURSE

Tout pilote présent, avec son kart, sur la grille dans le temps imparti sera considéré comme partant.

10.6 PROCÉDURE POUR DÉPARTS LANCÉS

a) **La ligne de formation :**

Une ligne de formation sera marquée sur le circuit. En règle générale, la ligne de formation ne doit pas être à moins de 2 virages avant la zone de départ. La ligne de formation sera également indiquée par des cônes mous (1 cône de chaque côté de la piste).

b) **La ligne d'accélération :**

La ligne d'accélération doit être peinte 25 m avant la ligne de départ. La ligne d'accélération sera également indiquée par des cônes mous (1 cône de chaque côté de la piste).

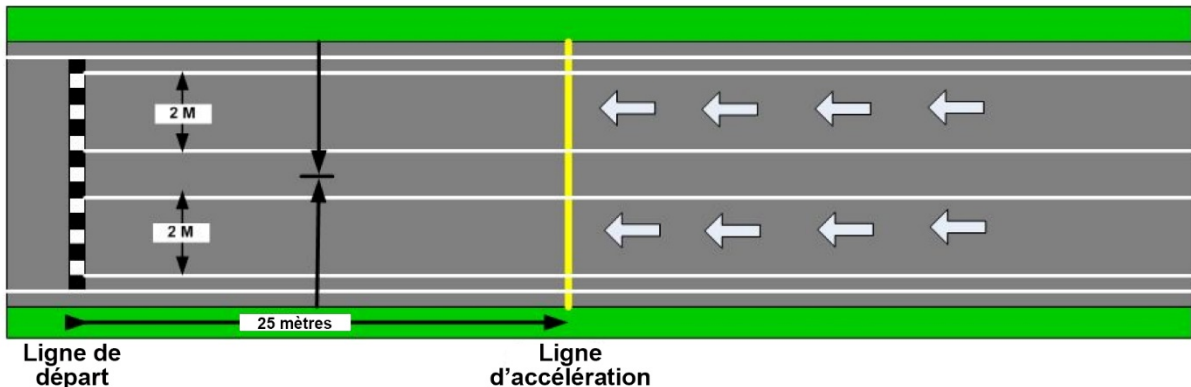


Fig. : 1
Procédure pour départ lancé

c) **Le tour de formation :**

Lors du ou des tours de formation, tous les postes de signalisation déploient un drapeau jaune fixe.

Au moment de quitter la fausse grille, les pilotes doivent maintenir leur ordre de départ en tout temps.

Tout pilote dépassé par l'ensemble du peloton doit rester à l'arrière du peloton pour le départ de la course.

Les dépassements sont interdits, à moins qu'un pilote ne se trouve hors de sa position sur la piste. Ces pilotes sont autorisés à regagner leur position uniquement avant d'atteindre la ligne de formation.

Si un pilote ne parvient pas à regagner sa position avant d'atteindre la ligne de formation, il doit se fondre dans la rangée la plus proche disponible, peu importe à quelle distance il se trouve de sa position de grille. Les pilotes dans cette rangée doivent laisser suffisamment d'espace pour permettre au pilote hors position de s'insérer.

Après avoir franchi la ligne de formation, les karts peuvent avancer dans leur propre rangée pour combler les espaces libres devant eux. Les karts ne peuvent en aucun cas changer de rangée pour occuper un espace libre.

Il est interdit de chauffer les pneus en effectuant des zigzags (tire scrubbing) après avoir franchi la ligne de formation.

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

De la ligne de formation jusqu'à la zone de départ, LE PILOTE EN POLE POSITION doit garder un rythme lent et constant.

e) **Les pilotes ne peuvent PAS accélérer avant d'avoir traversé la ligne d'accélération :**

La vitesse des deux premiers karts de la première rangée doit rester constante et réduite (45 km/h est recommandé) jusqu'à la Ligne d'Accélération. Le PILOTE DANS LE KART EN POLE POSITION doit traverser la Ligne d'Accélération en premier.

Après avoir franchi la ligne d'accélération, le PILOTE DANS LE KART EN POLE POSITION peut choisir quand accélérer. Après avoir accéléré, le PILOTE DANS LE KART EN POLE POSITION ne peut pas ralentir, ni effectuer de freinage brusque.

f) **À l'approche de la zone de départ :**

Les pilotes doivent conserver leur position dans leur corridor pour le départ et ne sont pas autorisés à dépasser avant que le signal du départ soit donné. Tout pilote quittant leur position dans leur corridor avant le signal de départ est passible d'une pénalité.

Un pilote qui ne maintient pas la vitesse du peloton à l'approche de la zone de départ est passible de recevoir une pénalité (voir le Guide des pénalités, Annexe 1).

Un pilote qui met deux (2) roues en dehors de son corridor avant le signal du départ est passible d'une pénalité de 3 secondes.

Un pilote qui quitte son corridor (4 roues) avant le signal du départ est passible d'une pénalité de 5 secondes.

g) **Le signal du départ :**

La décision de donner le départ de la course revient seulement au préposé au départ.

Un pilote ne peut commencer à courir tant que le signal du DÉPART (Drapeau Vert agité ou Lumières Rouges éteintes) n'est pas donné par le préposé au départ.

Si le préposé au départ n'est pas satisfait de la procédure, un Drapeau Jaune ou des lumières de couleur ambré (Jaune) sera déployé par le préposé au départ et tous les postes de signalisation montreront également un drapeau jaune fixe.

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

À l'approche de la zone du départ, si la formation n'est pas satisfaisante, on forcera un autre tour de formation. Le décompte des tours commencera après la fin du dernier tour de formation prévu (à moins d'une disposition contraire dans le Règlement particulier de l'événement).

Si le signal du départ n'est pas donné, la course n'a pas encore débuté.

Les pilotes doivent se replacer en ordre avant la Ligne de Formation. Un pilote qui n'a pas regagné sa position avant la Ligne de Formation lors de la première tentative de départ peut tenter de regagner sa position originale. Si un pilote ne retrouve pas sa position avant d'atteindre la Ligne de Formation, il doit se fondre dans la ligne disponible la plus proche, peu importe à quelle distance de sa position sur la grille il se trouve. Les pilotes dans ce corridor doivent laisser suffisamment d'espace pour permettre au pilote hors position de s'intégrer dans le corridor.

Le pilote en pole position doit garder un rythme lent et constant.

Les pilotes ne doivent pas accélérer avant d'avoir traversé la Ligne d'Accélération.

Les deux karts de la première ligne doivent maintenir une vitesse réduite et constante (45 km/h recommandés) jusqu'à la ligne d'accélération. Le PILOTE EN PREMIÈRE POSITION doit traverser cette ligne en premier.

Si la seconde formation n'est pas satisfaisante, un Drapeau Rouge peut être déployé à chaque station de signalisation. Les pilotes réputés responsables d'avoir causé cette situation peuvent être pénalisés et replacé dans une position révisée sur la grille pour la prochaine tentative de départ.

i) **Pénalités pour infractions au départ :**

Si le kart en position de pole n'a pas franchi la ligne d'accélération en premier et que le signal de départ est donné, des pénalités de faux départ peuvent être appliquées au kart en position hors-pole.

Tout faux départ ou départ anticipé (« jump start ») peut entraîner des pénalités pour les contrevenants. (Voir le Guide des pénalités, Annexe 1).

Un départ anticipé est considéré lorsqu'un kart est clairement visible devant le kart situé sur la même ligne de départ.

Les pénalités de temps pour infraction au départ sont ajoutées au temps final des compétiteurs. (Voir le Guide des pénalités, Annexe 1).

Les procédures de départ et les pénalités de départ ne peuvent faire l'objet ni d'un protêt, ni d'un appel.

j) **Procédures de départ anticipé:**

Le règlement suivant peut être utilisé s'il est précisé dans le règlement supplémentaire.

Le drapeau Départ anticipé « Jump Start » (bleu avec X rouge) ou le panneau de départ anticipé avec le numéro du kart peut être montré par le préposé au départ dès que possible à un pilote pénalisé pour un départ anticipé. Si ce pilote fait immédiatement un effort conscient pour abandonner tout avantage et/ou toute position gagnée à la suite du faux départ, les officiels peuvent, à leur discrétion, annuler la pénalité.

10.7 PROCÉDURE POUR DÉPARTS ARRÊTÉS

Seulement les catégories mentionnées dans le Règlement particulier auront des départs arrêtés.

a) **Marquage standard de la grille de départ arrêté :**

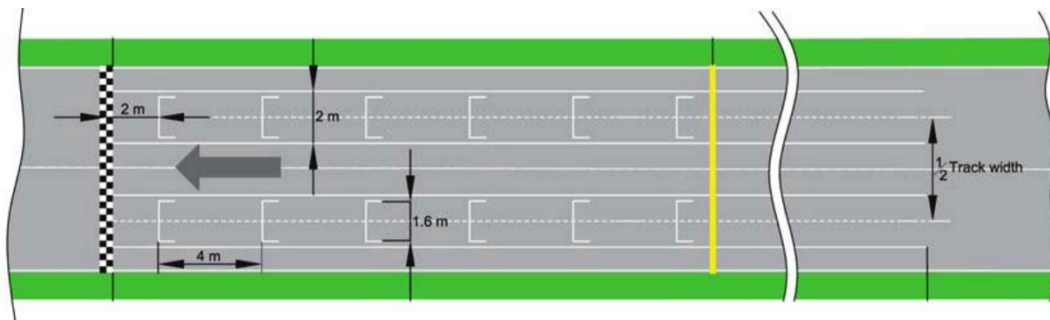


Fig. 1

Procédure pour départ arrêté

b) **Les tours de formation :**

Les courses ayant des départs arrêtés auront deux (2) tours de formation.

Les pilotes qui ne parviennent pas à regagner leur position lors des tours de formation doivent partir à l'arrière. Un pilote peut retrouver sa position avant d'avoir rejoint la ligne de formation lors du deuxième tour de formation.

Durant le second tour de formation, les postes de signaleurs signaleront un drapeau jaune fixe.

c) **Formation de la grille de départ :**

À la ligne de départ, sur la piste, un Drapeau Rouge sera montré. Il est de la responsabilité des pilotes de s'arrêter exactement dans leur position officielle sur la grille. Quand tous les karts sont complètement immobiles sur la grille, un Drapeau Vert sera déployé en arrière de la grille, et le Drapeau Rouge sera abaissé.

d) **Le signal du départ avec des lumières :**

La décision de donner le départ est prise seulement par le préposé au départ.

Un pilote ne peut commencer à courir que lorsque le signal du départ est montré pour la première fois par le préposé au départ.

Lorsque le préposé au départ est satisfait que tout est prêt pour le départ, il allume les feux rouges. Les feux rouges seront éteints pour signaler le départ de la course entre trois (3) et huit (8) secondes après qu'ils auront été allumés. Lorsque les feux rouges s'éteignent, la course est commencée.

Si le préposé au départ n'est pas satisfait de la formation, il allume les voyants ambre (jaune) ou le drapeau jaune peut être déployés pour signifier qu'un tour de formation supplémentaire doit être effectué.

À la discrétion du préposé au départ, les karts peuvent être envoyés pour un tour de formation supplémentaire, pour n'importe quelle raison.

e) **Le signal du départ à l'aide de drapeaux :**

La décision de donner le départ est prise par le préposé au départ seulement.

Un pilote ne peut commencer à courir que lorsque le signal du départ est montré pour la première fois par le préposé au départ.

Lorsque le préposé au départ est satisfait et que tout est prêt pour le départ, il lèvera au-dessus de sa tête, un Drapeau Vert Fixe tendu entre ces 2 mains. Le Drapeau Vert sera abaissé entre trois (3) et huit (8) secondes après. Quand le Drapeau Vert est abaissé, les pilotes peuvent commencer à courir.

Si le préposé au départ n'est pas satisfait et que tout est prêt pour le départ, le Drapeau Jaune sera déployé ce qui signifiera qu'un tour de formation additionnel est nécessaire.

À la discrétion du préposé au départ, les karts peuvent être envoyés pour un tour de formation supplémentaire, pour n'importe quelle raison.

f) **Procédures additionnelles pour départs arrêtés :**

Tous les karts doivent être alignés dans leur emplacement de départ. **Le carénage avant peut être en avant de la ligne, mais ne doit en aucun cas dépasser le bord avant de la ligne.**

Si un pilote s'arrête en dehors de sa position sur la grille, une pénalité sera appliquée. La procédure de départ peut être arrêtée et le pilote fautif peut être déplacé à l'arrière de la grille.

Les pilotes dont le moteur cale sur la grille avant que le départ ne soit donné doivent lever clairement les mains au-dessus de leur tête et rester immobiles dans leur siège. Tout pilote qui se lève de son siège ou tente de redémarrer son kart à ce stade de la procédure de départ sera pénalisé.

Si un kart ou des karts calent sur la grille, le préposé au départ peut interrompre la procédure. Si la procédure est interrompue, la lumière Ambrée (Jaune) sera allumée ou un drapeau jaune sera déployé et un tour de formation supplémentaire devra être effectué. Les karts calés ne pourront être redémarrés que par leur pilote après le départ du reste du peloton sur le nouveau tour de formation.

Une fois redémarrés, ces karts peuvent rejoindre le peloton à l'arrière de la grille. Si un kart calé ne redémarre pas après une tentative, il est de la responsabilité du pilote de placer le bolide aussi loin que possible de la piste et se placer lui-même dans un endroit sécuritaire.

Les karts peuvent se déplacer dans leur propre corridor pour remplir les espaces vacants en avant d'eux. Les karts ne peuvent pas se déplacer dans un corridor adjacent pour remplir un espace vacant.

Une fois que le signal du départ a été donné, les karts qui ont calé peuvent tenter de redémarrer seulement une fois que tous les autres karts roulants ont quitté la grille de départ et traversé la ligne du départ.

g) **Pénalités pour infractions au départ**

Tout pilote quittant la formation de la grille avant que le signal de départ ne soit donné doit être considéré comme ayant anticipé le départ et sera passible d'une pénalité.

Une situation de départ anticipé (« jump start ») survient lorsqu'un kart est clairement et visiblement devant le kart sur la même rangée de départ ou se déplace avant que le signal du départ ne soit donné.

Les pénalités de temps pour des violations aux procédures de départ seront ajoutées au temps total de compétition des concurrents pénalisés (voir le Guide des pénalités, Annexe 1).

Les procédures de départ et les pénalités de départ ne sont pas susceptibles de protêt ou d'appel.

11. CONDUITE GÉNÉRALE D'UNE COURSE

11.1 REDÉMARRER UN KART

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

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

De l'avis des officiels, si **la seule tentative** de redémarrage apparaît vaine ou prend trop de temps ou pourrait mettre en danger le pilote ou les autres compétiteurs, le kart doit être retiré de piste dès que le pilote est invité à le faire par les officiels.

- b) **Pour les sessions de pratiques, de qualifications et les courses** : Si un kart est ramené aux puits ou au paddock, il n'est pas permis de rejoindre de nouveau la piste, sauf indication contraire dans le Règlement particulier de l'événement.

Le non-respect des règlements ci-dessus et/ou des instructions des officiels peut entraîner des pénalités, incluant la suppression des temps, la disqualification et d'autres sanctions.

Les règlements ci-dessus ne peuvent faire l'objet ni d'un protêt, ni d'un appel.

11.2 NEUTRALISATION (FULL COURSE YELLOW (FCY))

Le règlement suivant peut être utilisé s'il est spécifié dans les règlements supplémentaires et s'il est expliqué lors de la réunion des pilotes.

a) Le directeur de course peut décider de déclarer une procédure Full Course Yellow (FCY) pendant une course. Cette procédure ne sera utilisée que si la piste est obstruée ou si les pilotes ou les officiels sont en danger physique immédiat, mais que les circonstances ne justifient pas l'arrêt de la course.

b) Lors de la déclaration du FCY, tous les postes de signaleur afficheront des drapeaux jaunes agités à une main. Le starter et les postes de commissaires désignés afficheront un panneau FCY (panneau jaune avec l'inscription « FCY » en noir), lequel restera en place jusqu'à la fin du FCY.

c) Tous les karts doivent se regrouper en file simple derrière le kart en tête de la course, et les dépassements sont strictement interdits. Les dépassements ne seront permis que si un kart ralentit en raison d'un problème sérieux.

d) Pendant le FCY, le kart en tête impose le rythme à vitesse modérée, et tous les autres karts doivent rester en formation aussi serrée que possible.

e) Lorsque le directeur de course décide de mettre fin au FCY, un signal « un tour restant » (One Lap to Go) est affiché par le starter pour informer les pilotes que la course reprendra au prochain passage sur la ligne de départ. Lors du dernier tour sous FCY, les panneaux FCY sont maintenus et des drapeaux jaunes fixes sont affichés.

f) Le kart de tête continue d'imposer le rythme à vitesse modérée et constante. Le starter signale la reprise de la course au moyen d'un drapeau vert agité sur la ligne de départ. Les dépassements restent interdits jusqu'à ce que les karts aient franchi la ligne de départ à la fin du dernier tour FCY. Aux postes de signaleur, les drapeaux jaunes et panneaux FCY sont retirés et remplacés par des drapeaux verts agités.

g) Chaque tour complété durant le FCY est comptabilisé comme un tour de course.

h) Si la course se termine pendant le FCY, les karts franchissent la ligne d'arrivée normalement. Les dépassements ne sont permis que si un kart ralentit en raison d'un problème sérieux.

11.3 ARRÊT ET REPRISE D'UNE COURSE

a) Procédure pour arrêter une course : Lorsqu'il est nécessaire d'arrêter une course pour quelque raison que ce soit, le Drapeau Rouge agité sera déployé par le préposé au départ sur la ligne de départ/arrivée à la suite de la décision du commissaire sportif ou du directeur de course seulement. Tous les postes de signalisation afficheront un drapeau rouge agité pour indiquer que la course a été arrêtée. Des drapeaux jaunes agités seront affichés au poste de signalisation le plus proche de l'accident le cas échéant.

Il est de la responsabilité des pilotes de ralentir immédiatement et de cesser de courir. Les dépassements sont interdits. Les pilotes doivent faire preuve d'une grande prudence et être prêts à s'arrêter n'importe où s'ils reçoivent l'ordre de le faire.

Le kart ne peut pas être manipulé par le pilote ou le mécanicien/préparateur lorsqu'il est immobilisé lors d'une situation de drapeau rouge, peu importe sa position, sauf en cas de redémarrage complet de la course. Les pilotes doivent rester avec leur kart à moins qu'un officiel leur indique autrement. Les mécaniciens ne peuvent pas intervenir sur un kart arrêté sans l'autorisation d'un officiel.

Si un kart doit retourner dans la ligne des puits pour être réparé afin de participer au redémarrage de la course, ces réparations doivent être autorisés par les officiels. Le kart devra alors partir à l'arrière de la grille ou depuis la ligne des puits à l'arrière du peloton. Si plus d'un kart doivent partir de l'arrière, le pilote avec une position de départ originale plus élevée démarre devant un pilote avec une position de départ plus basse.

Les pilotes peuvent s'hydrater durant un drapeau rouge si cela est autorisé par les officiels.

- b) [Redémarrage complet après un drapeau rouge](#) : Si **un tour ou moins, ou moins que deux tours** ont été complétés par le **meneur**, une nouvelle procédure de départ sera effectuée en utilisant les positions originales de la grille en rangées deux par deux. La longueur de la nouvelle course sera identique à la distance originale.

Seule le pilote peut effectuer des travaux, sans outils, quand le kart est immobilisé sur la piste durant un Drapeau Rouge **si autorisé par les officiels**. Ceci inclut de remettre en position le carénage avant décrochable (« Push Back Bumper »).

Les karts peuvent se déplacer dans leur propre rangée pour remplir les espaces vacants devant eux sur la grille de départ si un kart qui a pris le départ original ne rejoint pas la course ou commence à l'arrière après être retourné à la ligne des puits pour les réparations. Les karts ne peuvent pas se déplacer dans une rangée adjacente pour remplir un espace vacant.

- c) [Reprise après un drapeau rouge](#) : Si un drapeau rouge est déployé durant une course et qu'il y a relance, le ou les pilotes ayant provoqué le drapeau rouge pourraient être pénalisés. Si le commissaire sportif ou le directeur de course détermine, selon les informations disponibles, que l'incident ayant causé le drapeau rouge a été provoqué de façon délibérée, le ou les participants ayant provoqué ce drapeau rouge pourraient être disqualifiés. Les pilotes impliqués mais n'ayant pas causé l'incident provoquant le Drapeau Rouge peuvent repartir de leur position originale sur la grille s'ils ne sont pas retournés à la ligne des puits pour des réparations.

Si **deux tours ou plus** ont été complétés par le **meneur**, la course reprendra à la file indienne, selon l'ordre des positions du dernier tour complété. À partir de la Ligne de Formation jusqu'à la Ligne d'Accélération, le PILOTE DU KART EN PREMIÈRE POSITION doit maintenir un rythme lent et constant. Les pilotes ne peuvent pas accélérer tant qu'ils n'ont pas dépassé la Ligne d'Accélération.

Des réparations peuvent être effectuées sur un kart qui est retourné dans la ligne des puits par un maximum de trois (3) personnes, incluant le pilote. Le pilote de tout kart ainsi réparé doit reprendre le départ à l'arrière de la grille. Tout pilote impliqué dans un incident provoquant le Drapeau Rouge et nécessitant une intervention médicale ne peut reprendre le départ que s'il y est autorisé par le personnel médical.

La reprise se fera dès que les karts auront été replacés dans le bon ordre et que l'autorisation de reprendre la course aura été donnée au Directeur de course par le personnel médical, si nécessaire. Le départ ne sera pas retardé pour permettre la réparation des karts endommagés ou pour attendre que des pilotes obtiennent une autorisation médicale pour reprendre la compétition.

Si le directeur de course, en consultation avec le(s) commissaire(s), décide de ramener tous les karts au paddock après un drapeau rouge avant l'accomplissement de deux tours par l'ensemble des karts du peloton de tête, quand le redémarrage aura lieu, tous les pilotes sont éligibles à reprendre leurs positions d'origine sur la grille.

- d) Classement d'une course arrêtée : Une course qui est arrêtée pour quelque raison que ce soit après que 50 % des tours réguliers ont été complétés peut être considérée complète à la discrétion des officiels.

Une course qui est arrêtée par les officiels, pour quelque raison que ce soit, avant que 50 % des tours prévus soient achevés peut être déclarée complète.

Si la course est arrêtée par un Drapeau Rouge et qu'elle n'est pas relancée, le classement de la course sera fait en fonction des positions lors du tour précédent complété.

Le(s) pilote(s) ayant causé le drapeau rouge peut être pénalisé.

11.4 ARRÊT D'UNE COURSE QUI NE SERA PAS RELANCÉE

Les points seront décernés selon l'échelle suivante :

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

11.5 SYSTÈME DE POINTAGE

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

- a) Celui qui a le plus grand nombre de victoires **en finales**;

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

11.6 SYSTÈME DE POINTAGE

Les méthodes de notation des points pour un événement, une série ou un championnat seront spécifiées dans le Règlement Particulier. Les événements, séries ou championnats peuvent utiliser les tableaux suivants.

Qualification :

Position	Points	Position	Points
1	15	6	5
2	10	7	4
3	8	8	3
4	7	9	2
5	6	10	1

Pré-finale ou Manches:

Position	Points	Position	Points	Position	Points
1	25	6	11	11	6
2	20	7	10	12	5
3	18	8	9	13	4
4	15	9	8	14	3
5	12	10	7	15	2

Finale :

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

Courses avec manches qualificatives

Tous les inscrits doivent participer aux qualifications pour leur catégorie.

Tous les inscrits doivent participer à toutes les manches de qualification assignées à leurs catégories. Un pilote qui n'est pas présent au départ de la course de toutes les manches pour lesquelles il a été assigné ne peut pas prendre le départ de la pré-finale.

Les positions de la qualification détermineront la grille de départ de toutes les manches.

Le vainqueur de chaque manche marque 0 point, le 2ème marque 2 points, le 3ème marque 3 points et ainsi de suite.

Un pilote qui ne termine pas la course reçoit des points pour ses positions finales plus un. Par exemple, si le pilote classé 30e est un non-finissant, le pilote marquera 31 points.

Si deux pilotes ou plus ont le même total de points, le pilote avec le temps de qualification le plus rapide sera positionné devant le pilote avec le temps le plus lent.

Le classement par points basé sur les résultats combinés de toutes les manches sera affiché.

Le pilote avec le total de points le plus bas démarre la pré-finale en pole position. Le pilote avec le deuxième total le plus bas commence en deuxième et ainsi de suite.

Un pilote qui n'est pas considéré comme partant de la pré-finale ne peut pas prendre le départ de la finale.

Les positions d'arrivée de la pré-finale détermineront la grille de départ de la finale.

Les positions finales de la finale détermineront la position finale générale.

11.7 POINTS DE PÉNALITÉS

Des points de pénalité (PPT) peuvent être émis lors d'événements autonomes et lors de championnats de club ou de série consistant en plusieurs courses.

Les pilotes atteignant un nombre prédéfini de points de pénalité se verront infliger des pénalités supplémentaires telles que définies dans le Règlement Particulier de l'Événement, du Club ou de la Série.

Pour les championnats de club ou de série, les points de pénalité seraient totalisés après chaque épreuve. Si un pilote atteint le total prédéterminé qui déclenche une pénalité supplémentaire, la pénalité supplémentaire serait appliquée au événement que le pilote participera.

Les pénalités supplémentaires peuvent inclure des amendes, des pénalités de grille/position, la perte de points de championnat, la disqualification d'une épreuve, suspension (y compris les interdictions de course), l'exclusion de tout type de participation, retrait de permis et probation.

Les points de pénalité attribués à un pilote lors d'un événement doivent être notés sur les résultats officiels, par exemple, 5 PPT.

Infraction	PPT
Comportement du participant	
Conduite antisportive	10
Abus physique ou verbal sur un autre participant ou un officiel	10
Désobéir aux instructions, refuser de coopérer, interférer ou entraver l'action d'un officiel	10
Drapeaux	
Passer sous un drapeau jaune	3
Ne pas respecter un drapeau noir ou drapeau noir avec un numéro	10
Ne pas respecter un drapeau bleu	3
Ne pas respecter un drapeau noir avec disque orange	5
Conduite générale	
Causer délibérément un drapeau rouge	5
Conduire un kart en zone restreinte/pit ou paddock y compris les voies publiques	3
Conduite à sens inverse sur la piste	3
Prend un raccourci sur la piste que l'avantage soit gagné ou non	3
Gain de position ou d'avantage en sortant des balises de la piste	3
Apparence de manque de contrôle d'un kart incluant sortie de la piste, saut dans le siège, détourner le regard du sens de la direction de la piste, baisser la tête derrière le volant en regardant le sol	3
Être un risque pour les autres concurrents	5
Empêcher ou entraver une manœuvre de dépassement légitime	5
Forcer un autre pilote à sortir de la piste, de façon intentionnelle ou non	5
Gain de position dû à un contact	5
Infractions de recul du carénage avant	
Replacer le carénage avant : toucher le cône de nez/le carénage avant	5
Carénage avant : cône de nez/carénage avant pas dans la bonne position, un côté repoussé.	5
Carénage avant : cône de nez/carénage avant pas dans la bonne position, les deux côtés repoussés vers l'arrière	5

11.8 PROCÉDURES DE COURSE SUR PISTE MOUILLÉE ET SÈCHE

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

- a) **Course sur piste mouillée** : Si le commissaire sportif ou le directeur de course déclare la course par temps de pluie, tous les karts sur la fausse grille ou sur la grille, chaussés de pneus « sec », auront 15 minutes pour monter des roues équipées de pneus « pluie », si le pilote le désire.

Lorsqu'une course est déclarée SUR PISTE MOUILLÉE, l'annonce s'applique à toutes les catégories qui suivront. Il n'est pas nécessaire de donner un avis supplémentaire. Les ajustements de châssis sont permis dans le délai de 15 minutes. Le choix des pneus « sec » ou « pluie » relève du pilote. Les officiels peuvent utiliser le Drapeau NOIR s'il considère qu'un kart est trop lent ou interfère avec d'autres pilotes en raison de l'utilisation de pneus inadéquats pour les conditions de piste.

- b) **Arrêter une course sur piste sèche à cause de la pluie** : Si une course est lancée sur le sec et qu'il commence à pleuvoir sur toute ou une partie de la piste avant d'atteindre 50 % de la distance prévue, les officiels sont habilités à utiliser les procédures d'arrêt et de nouveau départs tel qu'inscrit dans ce Règlement.

Si la course est déclarée SUR PISTE MOUILLÉE puis relancée, un délai de 15 minutes sera accordé pour monter des roues équipées de pneus « pluie », si le pilote le désire. Une fois qu'une course est déclarée SUR PISTE MOUILLÉE, l'annonce s'applique à toutes les catégories qui suivront. Il n'est pas nécessaire de donner un avis supplémentaire. Les ajustements de châssis sont permis dans le délai de 15 minutes.

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

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

11.10 CÉRÉMONIE DE PODIUM ET TENUE VESTIMENTAIRE

Les pilotes qui accèdent au podium doivent porter leur combinaison à la cérémonie du podium. La combinaison doit être portée telle que conçue et ne doit pas être nouée autour de la taille. Une casquette aux couleurs du commanditaire peut être portée. Les pilotes ne portant pas leur combinaison de course ou ne se présentant pas à la cérémonie de podium ou de remise des prix peuvent faire l'objet de pénalités, incluant des amendes, la perte des récompenses, la perte de points ou la disqualification, sauf si un avis préalable est donné à un officiel de l'événement ou à l'organisateur de l'événement indiquant qu'ils sont dans l'impossibilité d'y assister (voir le Guide des pénalités, Annexe 1).

12. SIGNALISATION

Voir l'Annexe 2 - Signification des drapeaux.

12.1 POSTES DE SIGNALEURS

Chaque poste doit être pourvu d'un ensemble de drapeaux de signalisation comprenant: 1x jaune, 1x vert, 1x rouge. 1x blanc. Un jaune supplémentaire, 1x noir, 1x jaune à bandes rouges peuvent être fournis. 1x bleu peut être fourni et utilisé uniquement à la demande des officiels. Les signaleurs et observateurs doivent normalement rester derrière une barrière de protection pendant l'exercice de leurs fonctions. **Les postes de signaleur désignés disposeront d'un panneau FCY (Full Course Yellow), soit un panneau jaune avec l'inscription « FCY » en noir.**

12.2 GRANDEUR DES DRAPEAUX

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

13. RÈGLEMENTS DES PUIITS, PADDOCKS ET DE LA GRILLE

13.1 PÉNALITÉS

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

13.2 GÉNÉRALITÉS

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

13.3 RÈGLE DU SILENCE (QUIET RULE)

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

- a) Le démarrage, rodage, réchauffement ou test d'un moteur ne peut être fait que dans la zone désignée dans le Règlement particulier.
- b) Au signal d'un officiel, on peut démarrer et laisser le moteur tourner pendant une période de 10 secondes dans la zone désignée avant une session en piste.
- c) Quiconque a besoin de faire tourner son moteur en raison de problèmes mécaniques doit amener le kart dans l'aire d'inspection technique et obtenir la permission de l'inspecteur technique.

13.4 VITESSE DANS LA LIGNE DES PUIITS (ENTRÉE ET SORTIE)

- a) Il est interdit de faire crisser les pneus (Burnouts) ou pratiquer les départs à tout endroit.
- b) Les pilotes doivent toujours conduire à vitesse réduite et exercer une extrême prudence lorsqu'ils roulent à l'entrée ou à la sortie des puits, ou à l'approche de la zone de pesée.
- c) Une limite de vitesse peut être imposée.
- d) Tout pilote réputé avoir conduit à une vitesse excessive par un officiel peut se voir imposer une pénalité. Des pénalités supplémentaires peuvent également être émises. (Guide des pénalités, Annexe 1).

13.5 ARRÊTS AUX PUIITS

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

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

13.6 RAVITAILLEMENT

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

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

13.7 DISPOSITIFS DANS LES PUIITS ET SUR LA FAUSSE GRILLE

Aucune génératrice électrique ou compresseur d'air n'est autorisé dans la ligne des puits.

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

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

13.8 CONDUIRE DANS LES PUIITS OU LES PADDOCKS

Aucun kart ne peut se déplacer sur son pouvoir où que ce soit sur le terrain de la piste, sauf dans les voies d'entrée ou de sortie des stands et sur la piste, quand l'horaire de l'événement le permet. Les karts ne peuvent pas être conduits depuis le paddock ou zone de pré-grille à la zone de grille de départ.

13.9 APPAREILS INTERDITS DANS LES PADDOCKS OU SUR LA PISTE

Les appareils comme une voiturette de golf, une motocyclette, un scooter, une bicyclette, une planche à roulettes, **une trottinette (électrique, à gaz ou non)**, une voiture jouet, etc. sont interdits dans les paddocks, les puits et sur la piste. Des véhicules officiels approuvés à des fins spécifiques sont exemptés.

13.10 ZONES RESTREINTES

L'intérieur du circuit, le périmètre du circuit, les zones d'inspection technique incluant la balance, ainsi que la tour de contrôle et le bureau des commissaires sont des zones restreintes et accessibles uniquement aux officiels.

13.11 FAUSSE GRILLE, GRILLE ET AIRE DE RÉPARATIONS

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

Seul un mécanicien détenant l'accréditation appropriée est autorisé sur la fausse grille ou la grille avec chaque pilote. L'accès dans les zones de la grille est strictement sous le contrôle des officiels de course et à défaut de se conformer à leurs directives, le contrevenant sera expulsé immédiatement de la zone restreinte et il pourrait être privés des privilèges reliés à la licence, titres de compétences, etc.

Lorsqu'il est nécessaire, pour la tenue de l'événement, de désigner une aire de réparations dans les puits, tous les règlements concernant la grille s'appliquent. Si une aire de réparation dans les puits est autorisée lors d'un événement, les procédures doivent être décrites dans le Règlement particulier. Les réglages ou les réparations ne peuvent se faire que dans les paddocks ou dans l'aire de réparation désignée.

14. CONDUITE DES CONCURRENTS SUR LA PISTE

14.1 CONDUITE DU PILOTE SUR LA PISTE

- a) Aucun kart ou un tout autre véhicule n'est autorisé sur la piste de course quel que soit le moment lors d'un événement, sans l'autorisation du directeur de course.
- b) Le pilote qui entre sur la piste par la voie des puits doit d'abord obtenir la permission de l'officiel responsable de la sortie des puits (ou se conformer aux feux de sortie des puits, s'ils sont utilisés) et être prêt à ralentir de manière significative ou à s'arrêter si nécessaire.

Même s'il a reçu la permission d'aller en piste par la voie des puits, le pilote doit garder le côté de la piste par lequel il entre, et doit s'assurer qu'aucun kart ne se dirige dans cette voie avant de s'introduire dans la trajectoire de course des karts en compétition. Le pilote doit céder le passage aux karts qui approchent et ne doit pas interférer avec des karts en compétition qui s'approchent.

Il est interdit de conduire un kart, quel que soit le moment, dans la direction opposée au sens de la course. Toute infraction au présent Règlement peut signifier la disqualification immédiate.

- c) Les pilotes doivent conduire de manière sécuritaire, en respectant en tout temps le droit des concurrents à leur espace dans les limites de la piste.
- d) Le pilote doit éviter tout contact physique avec d'autres karts sur la piste.

Seule la surface de piste marquée et les vibreurs peuvent être utilisées par les pilotes. Une pénalité peut être appliquée, incluant la disqualification, lorsqu'un pilote court-circuite la piste, qu'il y ait un avantage ou non.

Les lignes peintes définissant les bords de la piste sont considérées comme faisant partie de la piste, mais les vibreurs ne font pas partie de la piste. S'il n'y a pas de lignes peintes sur les bords de la piste, la surface de la piste est délimitée par l'étendue de la surface pavée. Un pilote sera jugé avoir quitté la piste si aucune partie du kart ne reste en contact avec la piste.

- e) Si un pilote s'arrête sur la piste, il est de son devoir de placer le kart le plus loin possible de la partie pavée de la piste.
- f) Sauf pour des raisons médicales ou de sécurité, le pilote doit se déplacer à un endroit protégé selon les directives des officiels et ce jusqu'à la fin de la session d'essais, de qualification ou de course. Le pilote ne peut retourner dans la voie des puits ou dans le paddock qu'avec l'autorisation des officiels.
- g) Le pilote d'un kart immobilisé doit lever un bras ou les deux pour indiquer que le kart ne pourra pas bouger jusqu'à ce que la piste soit libre.

Tout pilote qui a mis les quatre roues hors de la piste balisée doit reprendre le contrôle de son kart, arrêter si nécessaire et, sans conduire en sens inverse, rejoindre de façon sécuritaire la piste au point le plus proche de celui où a eu lieu la sortie et obéir aux instructions des signaleurs postés aux alentours avant de reprendre la piste.

- h) Tout pilote qui sort de la piste balisée, en présence ou non de signaleurs, et qui tente de revenir sur la piste et, ce faisant, cause un désavantage pour un autre concurrent ou bénéficie d'un avantage pour lui-même, peut se voir imposer une pénalité.
- i) La répétition d'erreurs graves ou l'apparence d'un manque de contrôle sur le kart peut entraîner la disqualification ou autre pénalité au pilote impliqué. Cela inclus: sortir de la piste, sauter dans le kart, pencher la tête derrière le volant de façon à ne pas voir la piste devant.
- j) Les officiels peuvent ordonner le retrait de la piste de tout kart qui, à leur avis, constitue un danger pour les autres concurrents. Une telle décision n'est pas sujette à protestation ou à appel.
- k) Seul le pilote peut réparer son kart en piste à condition qu'il soit sécuritaire de le faire. Le kart doit être placé dans un endroit sécuritaire. Le pilote ne doit recevoir aucune assistance physique. Cela ne l'empêche pas d'être aidé par les signaleurs pour des raisons de sécurité. Il est interdit d'avoir des outils ou des pièces détachées à bord du kart.
- l) Avant de sortir de la piste, le pilote doit signaler son intention en levant un bras. Ne pas lever le bras peut donner lieu à une amende (voir le Guide des pénalités, Annexe 1).
- m) Le pilote ne doit pas traverser la « blend line » ou « ligne d'intégration » et doit rester dans les limites des lignes de la voie de sortie des puits, le cas échéant, ne pas couper la ligne peinte avec ces quatre roues.
- n) Un pilote ne peut améliorer ou maintenir une position de course en entrant ou en passant par la ligne des puits, peu importe qu'il s'arrête ou non.

14.2 DÉPASSEMENT EN PISTE

- a) Les pilotes peuvent négocier les angles et les courbes, ainsi que leurs zones d'entrée et de sortie, comme ils le souhaitent, dans les limites de la piste balisée. Selon les circonstances, un dépassement peut se faire par la droite ou par la gauche.
- b) La décision de dépasser un autre kart incombe au pilote qui dépasse. Toutefois, cela ne dégagera pas le pilote rattrapé de la responsabilité du dépassement en toute sécurité. Le pilote dépassé ne doit pas bloquer. Le mouvement délibéré d'un kart vers le bord de la piste ou tout autre changement de direction dangereux sont strictement interdits. Le pilote qui dépasse et le pilote qui se fait dépasser doivent se fournir mutuellement de l'espace de course.
- c) L'espace de course (Racing Room) est défini comme le fait de laisser au moins la largeur d'un kart entre le bord de la piste et le kart à côté. Cette règle s'applique lorsque deux karts roulent côte à côte ou lorsqu'un kart tente d'en dépasser un autre. Les pilotes doivent éviter tout contact physique avec les autres karts et s'assurer que leurs actions ne forcent pas d'autres pilotes à quitter la piste ou à se retrouver dans des situations dangereuses.

- d) Les pilotes sont obligés de respecter les signaux des drapeaux affichés autour de la piste. Le non-respect d'un drapeau constitue une violation grave du présent Règlement.
- e) Tout pilote conduisant d'une manière qui, même involontairement, semble gêner ou décourager les autres pilotes cherchant à le passer, y compris des changements de direction prématurés ou dangereux ou l'encombrement volontaire des karts vers l'intérieur ou l'extérieur de la piste, ou semblant ignorer le drapeau BLEU, peut se voir présenter le drapeau NOIR accompagné de son numéro de kart. Les infractions systématiques ou répétées peuvent entraîner la disqualification du pilote fautif.
- f) La pénalité infligée pour avoir ignoré le drapeau BLEU sera appliquée au pilote qui obstrue une partie de la piste, cela va de l'amende à la disqualification. La même pénalité sera appliquée aux pilotes qui se balancent d'un côté à l'autre de la piste afin d'empêcher d'autres pilotes de le doubler.

15. INCIDENTS

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

- Provoqué l'arrêt d'une course;
- Désobéi à ce Règlement Sportif;
- Anticipé le départ;
- Démarré à partir d'une position incorrecte (par exemple devant la pole position lors d'un départ lancé) ;
- Pas respecté les drapeaux de signalisation;
- Fait en sorte qu'un ou plusieurs karts prennent un faux départ;
- Causé intentionnellement ou involontairement une collision;
- Forcé un autre pilote à sortir de piste intentionnellement ou involontairement;
- Carénage avant du kart hors position ;
- Empêché une manœuvre de dépassement légitime;
- Gêné un autre pilote au cours d'une manœuvre de dépassement;
- Gagné une position après un contact avec un autre kart;
- Pas respecté les notes de la réunion des pilotes;
- Pas respecté les notes de l'événement ;
- Pas respecté les décisions des commissaires;

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

16. RESPONSABILITÉS DES OFFICIELS

16.1 COMMISSAIRE SPORTIF

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

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

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

16.2 DIRECTEUR DE COURSE

Le directeur de course est chargé de mener la compétition conformément au programme officiel. Le directeur de course doit :

- Dans le cadre de la réunion des pilotes, fournir toutes les informations et expliquer les procédures de course;
- S'assurer que les officiels sont à leur poste;
- S'assurer que tous les officiels possèdent l'information nécessaire pour bien s'acquitter de leurs tâches;
- Vérifier la licence des participants et leur kart et empêcher tout pilote disqualifié, suspendu ou exclu, de participer à une course pour laquelle il n'est pas éligible;
- S'assurer que tout kart, et, si nécessaire, tout compétiteur, arbore les bons numéros ou les identifications requises par les règlements;
- S'assurer que tout kart est piloté par le pilote inscrit avec celui-ci et organiser les karts selon les catégories tel que requis dans le Règlement;
- Transmettre au(x) commissaire(s) toute proposition visant à modifier le programme ou toute information sur la conduite répréhensible, le non-respect de règles ou sur un protêt concernant la conduite d'un concurrent;
- Recevoir les protocets des participants et les transmettre immédiatement au commissaire, qui prendra les mesures nécessaires;
- Appliquer les sanctions en cas de violation des règlements.
- Recevoir les rapports des chronométreurs, de l'inspecteur en chef et des signaleurs, combinés à toute autre information officielle, de même que tout renseignement pouvant être nécessaire pour déterminer les résultats.

16.3 DIRECTEUR DE COURSE ADJOINT/COMMISSAIRE ADJOINT/OBSERVATEUR DE COMPÉTITION

Le(s) directeur(s) adjoint(s) de course/commissaire (s) adjoint(s) /observateur(s) de compétition doivent :

- Occuper des postes autour du circuit qui leur sont assignés par le Directeur de Course et/ou le(s) Commissaire(s) afin de signaler les incidents survenus sur la piste.
- Recommander des sanctions en cas d'infraction au règlement au(x) commissaire(s) et/ou au directeur de course.

Un directeur de course adjoint/ commissaires adjoints /observateurs de compétition peuvent être postés à la fausse-grille, à la grille, à la zone de la pesée et au paddock. Ils peuvent être désignés comme les officiels qui informent les pilotes des pénalités sur la piste et les officiels avec lesquels les participants communiquent pour soumettre une requête.

16.4 CHRONOMÉTREURS

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

16.5 INSPECTEUR TECHNIQUE

Le délégué technique ou l'inspecteur technique en chef est responsable de l'inspection technique et détient l'autorité complète sur les inspecteurs techniques. Tous les inspecteurs techniques sont chargés de tous les contrôles relatifs aux composants mécaniques des karts.

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

Les inspecteurs techniques effectueront la pesée des karts, la vérification des mesures du châssis et des accessoires ainsi que celles de tous les documents concernant les pilotes. Ils font rapport à l'inspecteur technique en chef ou au délégué technique des résultats de tous les inspections.

16.6 PRÉPOSÉS À LA GRILLE

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

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

16.7 CONTRÔLEUR DES COMMUNICATIONS

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

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

16.8 LICENCES D'OFFICIELS

Grade A : Officiel ayant officié plus de quatre évènements d'une série provinciale (Ex. Coupe de Montréal) (émise par l'ASQ)

Grade B : Officiel ayant officié moins de quatre évènements d'une série provinciale (Ex. Coupe de Montréal) (émise par l'ASQ) (émise par l'ASQ)

Grade C : Locale (club, région, série) (émise par l'ASQ)

Des licences peuvent être émises pour les fonctions suivantes : Commissaire, Directeur de Course, Adjoint au Directeur de Course, Délégué Technique, Inspecteur Technique, Chronométreur, Préposé au Départ, Préposé à la Grille, Signaleur.

Chaque licence doit mentionner les informations suivantes, incluant :

- LICENCE Locale (club, région, série) ou Nationale ou Internationale
- Numéro de licence, Nom et Prénom du détenteur
- Grade, Date d'émission et Date d'expiration (les licences viennent à échéance le 31 décembre de l'année où elles ont été émises).

16.9 GUIDE POUR LES OFFICIELS

Un Officiel est une personne qui :

- Se présente professionnellement en apparence et en condition physique pour exercer ses fonctions.
- Se respecte, et à son tour traite et respecte chacun des participants (organisateur, autres officiels, pilotes et membres de l'équipe), dans le cadre de leur activité, sans distinction de sexe, d'origine ethnique, de religion ou d'appartenance politique.
- N'est pas officieux, autoritaire, ou se concentre sur sa propre importance, et est un modèle pour les autres officiels.
- Est un joueur d'équipe qui connaît sa fonction en détail et travaille en harmonie avec les autres officiels.
- Connaît parfaitement le règlement de l'ASQ, de la série ou de l'épreuve en ce qui concerne leur fonction, et ne prétend jamais savoir les règlements s'il ne les connaît pas.
- A une attitude positive.
- S'engage et tient son engagement, notamment en ce qui concerne la ponctualité lors des événements.
- Reste calme et discret, se comporte toujours de manière professionnelle et sait que se mettre en colère accomplit rarement quelque chose de positif.
- Sait écouter et n'interrompt pas les autres lorsqu'ils parlent.
- Est impartial, consciencieux et travaille dans le cadre des tâches qui lui sont confiées.
- Qu'il soit de service ou non, s'abstient de commenter les décisions des autres officiels.
- Accepte et ne s'offusque pas si l'une ou l'autre de leurs décisions est annulée ou infirmée.

- Contribue au recrutement et à l'épanouissement de la famille des officiels de l'ASQ par ses encouragements et son travail.

Un Officiel est une personne qui va :

- S'assurer que chaque compétiteur a une possibilité raisonnable de performer au mieux de ses capacités, dans les limites des règles.
- Maintenir une atmosphère et un environnement sûrs et sains pour la compétition.
- Éviter ou met un terme à toute situation menaçant la sécurité des pilotes et des autres officiels.
- Ne pas autoriser l'intimidation d'un pilote, que ce soit par la parole ou par l'action.
- Ne pas tolérer une conduite inacceptable envers lui-même, les autres officiels ou les pilotes.
- Être cohérent et objectif en appelant toutes les infractions, quels que soient leurs sentiments personnels envers une équipe ou pilote individuel ou un autre officiel.
- Gérer tous les conflits avec fermeté mais dignité selon les règles.
- Accepter son rôle d'éducateur et de modèle de fair-play.
- Être ouvert à la discussion et au contact avec les pilotes avant et après un événement.
- Rester ouvert aux critiques constructives et fait preuve de respect et de considération pour les différents points de vue.
- Rechercher et obtenir une formation appropriée et continuer à perfectionner ses compétences d'arbitrage.

17. VIOLATION DE LA RÉGLEMENTATION

17.1 PREUVE

Les officiels peuvent recueillir des preuves de toute nature, selon ce qu'ils jugent approprié, dans le cadre de la décision concernant des infractions réelles ou présumées aux règlements, des enquêtes, des réclamations, des appels ou à toute autre fin liée à l'application du présent règlement.

17.2 ÉVALUATION DES PÉNALTÉS

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

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

17.3 INFRACTION AUX RÈGLEMENTS

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

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

17.4 VIOLATIONS RÉPÉTÉES

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

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

Des combinaisons de pénalités peuvent être imposées.

17.5 INFRACTIONS TECHNIQUES

a) Confiscation de l'équipement de course :

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

b) Remise de l'équipement de course :

Si la ou les pièces en question ont été conservées par l'inspecteur technique et que le participant souhaite que la ou les pièces en question lui soient remises, le participant doit se procurer le formulaire intitulé « Refus d'Appel », le compléter et le remettre au commissaire pour acceptation. Si la ou les pièces sont retirées de l'aire d'inspection technique par le compétiteur sans que le formulaire « Refus d'Appel » ait été soumis et accepté par le commissaire, le compétiteur sera disqualifié des résultats. Cette disqualification n'est pas sujette à protêt ni appel.

18. PÉNALITÉS

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

Le Guide des pénalités pour aider à l'application cohérente des pénalités est publié en Annexe 1.

18.1 PRIORITÉ DES PÉNALITÉS

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

- L'avertissement;
- Le blâme;
- L'amende;
- Retrait des temps de course, de qualification et de pratique d'un pilote ;
- Perte de position(s) de grille de départ;
- La pénalité en temps;
- Perte de place(s) au classement de la compétition (pénalité de position) ;
- La disqualification;
- La suspension;
- L'exclusion.

18.2 AVERTISSEMENT

Un avertissement peut être imposé par le(s) commissaire(s) et/ou le directeur de course.

18.3 RÉPRIMANDE

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

18.4 AMENDES

Des amendes peuvent être imposées par le(s) commissaire(s) et/ou le directeur de course. Les amendes imposées doivent être payées immédiatement ou dans le délai spécifié au moment de leur émission. Tout retard de paiement entraînera une suspension des privilèges de compétition équivalente à la période durant laquelle l'amende demeure impayée. Toutes les amendes doivent être remises à Auto Sport Québec. Lors d'un événement, toutes les amendes doivent être payées en argent comptant.

Le défaut d'honorer un chèque payable à l'ASQ entraînera la suspension des privilèges de compétition du participant ou du pilote jusqu'au paiement complet de l'amende, des frais bancaires et d'un frais de service supplémentaire de 100,00 \$.

18.5 PERTE DE POSITION

Des pénalités de position peuvent être imposées par le(s) commissaire(s) et/ou le directeur de course. Une pénalité peut prendre la forme d'une perte d'une (1) ou plusieurs positions.

18.6 PÉNALITÉ EN TEMPS

Des pénalités de temps peuvent être imposées par le(s) commissaire(s) et/ou le directeur de course. Les standards pour ce type de pénalités seront de 3, 5, 10 ou 20 secondes.

18.7 DISQUALIFICATION

Une disqualification peut être imposée par le commissaire et/ou le directeur de course. La disqualification signifie que la personne ne peut pas continuer à participer à une compétition. La disqualification peut porter sur une partie d'une compétition (par exemple : manche, finale, essais libres, séances de qualification, course, etc.), plusieurs compétitions dans le même événement, à la discrétion du commissaire, et peut être prononcée pendant ou après la compétition ou une partie de celle-ci, à la discrétion du commissaire. Les résultats ou les temps de la personne disqualifiée sont annulés.

18.8 SUSPENSION

Une peine de suspension ne peut être prononcée que par Auto Sport Québec ou l'Autorité Sportive Nationale.

Un avis de suspension doit être envoyé au destinataire par un mode de livraison enregistrée dans les 72 heures de la décision. Une peine de suspension prononcée par l'organisation de karting sera honorée par toutes les autres organisations de karting du territoire sur demande.

Une peine de suspension prononcée par l'Autorité Sportive Nationale sera honorée par toutes les autres organisations affiliées à l'Autorité Sportive Nationale.

Un avis de suspension prononcé par une organisation de karting affiliée à l'Autorité Sportive Nationale ne s'appliquera que dans le territoire de l'organisation qui a émis l'avis de suspension. Toutefois, si Auto Sport Québec souhaite que la suspension soit reconnue par d'autres Autorités Sportives Nationales ou d'autres organisations de karting affiliées à une Autorité Sportive Nationale, une demande écrite formelle sera remise à l'Autorité Sportive Nationale ou aux organisations de karting affiliées à l'Autorité Sportive Nationale où la suspension sera reconnue.

18.9 EXCLUSION

Une peine d'exclusion ne peut être prononcée que par Auto Sport Québec ou l'Autorité Sportive Nationale. Une personne ou une organisation est dite exclue lorsqu'il lui est définitivement interdit de participer à quelque compétition que ce soit. Elle rend caduque toute inscription antérieure de la personne exclue et entraîne la perte des droits d'inscription.

18.10 RETRAIT DE LA LICENCE

Lorsqu'une peine de suspension est imposée à un pilote, sa licence de compétition est réputée inéligible et doit être immédiatement rendue à Auto Sport Québec. Tout retard dans la remise de la licence selon les instructions entraîne automatiquement l'extension de la suspension par le double de la durée du retard.

18.11 MESURES DISCIPLINAIRES

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

Auto Sport Québec ou l'organisation de Karting peut, à sa discrétion, tenter une mesure disciplinaire lors d'une compétition.

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

18.12 PROBATION

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

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

18.13 AVIS DE PÉNALITÉ

Le commissaire sportif et/ou le directeur de course, et/ou l'adjoint au directeur de course, peuvent donner un avis verbal d'une pénalité à tout participant. Les pénalités infligées à un pilote lors d'un événement doivent être notées sur les résultats officiels et affichés au tableau d'affichage officiel ou en ligne. Aucun autre avis ne sera requis.

18.14 PUBLICATION DES PÉNALITÉS

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

19. REQUÊTE

Le règlement suivant peut être utilisé s'il est précisé dans le règlement supplémentaire :

Une requête peut être soumise avant le début de la procédure de protêt.

Les pilotes, ou leur parent ou tuteur s'il n'a pas atteint l'âge de la majorité dans la province de juridiction, peuvent soumettre un formulaire de requête au ou aux commissaires et/ou au directeur de course ou à tout autre officiel désigné dans les quinze (15) minutes suivant la fin de la manche, de la course, de l'inspection technique d'après-course ou de l'annonce et/ou de l'affichage des résultats officiels en question pour s'assurer que les faits sont connus avant de soumettre un formulaire de protêt. Les frais pour une demande de renseignements seront précisés dans le Règlement supplémentaire.

Lors de toute demande de requête concernant un incident sur la piste, le Pilote doit être présent. Si le Pilote n'a pas atteint l'âge de la majorité dans la province de juridiction et que le parent ou le tuteur fait la requête, le Pilote doit l'accompagner. Dans toutes les situations, la séance en piste doit être terminée avant qu'une requête puisse être débütée.

Une demande de requête doit être détaillée sur le formulaire de demande de requête de l'ASQ ou de l'ASN. Une brève description à fournir, y compris le numéro de compétition des autres karts impliqués, le numéro de tour, l'heure et la raison de la requête. Les demandes incomplètes ne seront pas prises en considération.

Le ou les commissaires et/ou le directeur de course ou tout autre officiel désigné peuvent ouvrir une enquête à la suite d'une requête si le temps le permet. Le traitement des demandes de requête n'aura lieu que s'il ne détourne pas les officiels de l'activité en piste. Des entrevues avec des participants ou des témoins peuvent être menées. Tous les éléments de preuve disponibles, y compris les bandes vidéo, les vidéos numériques et les images fixes numériques, peuvent être examinés. À la suite de la requête, des pénalités peuvent être appliquées ou supprimées.

20. PROTÊTS

20.1 LE DROIT AU PROTÊT

Le droit au protêt s'applique uniquement aux pilotes participants, ou aux parents/tuteurs légaux si le pilote n'est pas majeur dans la province de juridiction. Le protêt doit être fondé.

Un protêt peut être déposé seulement contre des pilotes ou karts de la même catégorie que le pilote déposant le protêt.

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

Il n'y aura pas de droit au protêt contre le refus d'une inscription, ni dans les cas expressément interdits par ce Règlement.

Il appartient au pilote, en tant que réclamant, d'établir les termes exacts du protêt.

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

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

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

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

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

Les officiels peuvent utiliser toute preuve matérielle qu'ils jugent utile, incluant les séquences vidéo provenant du système d'assistance vidéo pour les officiels de l'événement, si un tel système est en place pour l'événement. **(Voir la spécification acceptée par ASQ concernant l'utilisation de PREUVE VIDÉO NUMÉRIQUE ET DE L'IMAGE FIXE NUMÉRIQUE lors d'une audience de PROTÊT au point 20.3)**

20.2 DÉLAIS POUR PRÉSENTATION D'UN PROTÊTS

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

Temps limite pour contester l'inéligibilité d'un kart ou d'une composante:

- Lorsque l'inéligibilité alléguée d'un kart ou d'une composante est évident et constatée; dans les 30 minutes suivant la fin de la session en piste dans laquelle l'infraction a été observée.

Temps limite pour contester un comportement en piste :

- Un protêt contre toute occurrence ou irrégularité durant un essai, une qualification ou une course; dans les 30 minutes suivant la fin de la session durant laquelle l'infraction est constatée ou au plus tard 30 minutes après la publication des résultats.

Pour contester des résultats :

- Un protêt concernant les résultats de la séance de qualifications ou les résultats d'une course; au plus tard 30 minutes suivant la publication des résultats.

20.3 PREUVE VIDÉO NUMÉRIQUE ET DE L'IMAGE FIXE NUMÉRIQUE

Spécification ASQ :

- ◆ Les preuves vidéo numérique ou images fixe numérique qui seront acceptées lors d'une audience de protêt, sont celles qui auront pour but de faire annuler une décision de pénalité qui VOUS a été décerné par un officiel.
- ◆ Les preuves numériques NE peuvent PAS être utilisées dans le but de faire octroyer une pénalité à un autre pilote lors d'un protêt ou d'un appel. Et ne peut servir à faire corriger un appel de pénalité qui n'a pas eu lieu.

Les concurrents qui soumettent des vidéos numériques ou des images fixes numériques comme preuve doivent fournir les moyens de visionner la vidéo numérique ou les images fixes numériques, faute de quoi ils ne seront pas autorisés. Les moyens acceptés pour visionner des vidéos numériques ou des images fixes numériques comme preuve, sont un ordinateur portable ou une tablette.

En cas de remise d'un avis d'intention d'appel, la vidéo numérique ou les images fixes numériques ou une copie de l'original créée par une méthode approuvée par l'ASQ seront conservées par l'ASQ ou l'organisation de karting affiliée à l'ASQ jusqu'à la tenue de l'audience d'appel.

20.4 PROTÊT CONTRE UN KART

Seul un pilote ou ses parents/tuteur si le pilote est mineur dans la province de juridiction peut déposer un protêt contre l'éligibilité d'un autre kart inscrit dans une épreuve de même catégorie. Un protêt ne peut être présenté que par une seule personne. Si le protêt est soumis par le parent ou le gardien légal au nom du pilote, le pilote doit être présent lors du dépôt du protêt.

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

Les composantes incluent le moteur, le châssis, les pneus et la carrosserie.

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

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

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

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

20.5 DÉPÔT D'UN PROTÊT

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

Toutes les réclamations seront faites par écrit et :

- Spécifieront quelle(s) partie(s) des règlements en vigueur est (sont) considérée(s) violée(s) et par qui;
- Fourniront les noms des témoins, s'il y en a;
- Seront signées par le pilote ou son parent/tuteur si le pilote qui fait la réclamation est mineur;
- Seront accompagnés des frais requis payables en argent comptant seulement;
- Seront remis au commissaire ou directeur de course dans le délai spécifié dans le présent Règlement.

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

20.6 AUDIENCE D'UN PROTÊT

Le(s) commissaire(s) formeront un comité composé de 1 à 3 personnes pour entendre le protêt. Le commissaire sera le président du comité de protêt.

Sauf indication contraire dans le règlement particulier de l'événement, les protêts seront traités à la fin de la journée lorsque les activités sur la piste sont terminées. Toutes les parties concernées seront avisées de l'heure et du lieu de l'audience et devront se présenter en personne.

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

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

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

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

Lors d'une audience, les réclamants doivent présenter eux-mêmes leur cas (ou avec l'aide d'un traducteur désigné en cas de difficultés linguistiques). Ils ont le droit de convoquer des témoins et sont responsables de la disponibilité de tous les témoins appelés. Si un réclamant doit désigner un traducteur afin de présenter et d'argumenter un protêt, les mots du traducteur seront réputés être ceux du réclamant.

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

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

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

20.7 JUGEMENT D'UNE AUDIENCE DE PROTÊT

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

20.8 COÛT D'UN PROTÊT

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

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

Si la réclamation est jugée non fondée, Auto Sport Québec conservera la totalité du droit de protêt.

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

20.9 AVIS DE DÉCISION

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

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

20.10 PUBLICATION DES DÉCISIONS

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

21. APPEL

21.1. INTENTION D'APPEL

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

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

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

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

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

21.2. MOTIFS D'APPEL

Les motifs d'appel sont les suivants :

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

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

21.3 DÉLAI POUR PRÉSENTATION D'UN APPEL

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

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

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

Un appel peut être retiré avec l'accord d'Auto Sport Québec, qui conservera le dépôt. Un appel qui a été retiré ne peut être modifié et présenter de nouveau.

21.4 EFFET D'UNE DEMANDE D'APPEL

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

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

La décision du commissaire de laisser ou non un pilote continuer à participer à l'événement est sans appel.

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

21.5 LES DOCUMENTS REQUIS

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

Une demande d'appel doit contenir suffisamment d'informations pour permettre à Auto Sport Québec de déterminer comment le litige sera géré et si une procédure de recours formelle aura lieu. Si l'appelant ne fournit pas d'informations suffisantes, l'appel sera rejeté sans tenir d'audience et les frais d'appel seront confisqués.

Une demande d'appel devrait préciser de façon détaillée :

- Les motifs pour prétendre que l'officiel a agi de façon inappropriée, en indiquant clairement quelle(s) partie(s) de tout règlement est (sont) considérée(s) avoir été exécutée(s) d'une manière qui n'était ni juste, ni équitable pour l'appelant;
- La description complète de toute nouvelle preuve ou témoignage d'expert, et comment cela peut affecter la décision du protêt original;

- Une liste des témoins, accompagnée de leurs numéros de téléphone, que l'appelant souhaite appeler, une description de leur implication dans l'incident en question et la nature générale de leur témoignage.

L'appel doit inclure la signature de l'appelant ou de son représentant autorisé, accompagné d'une lettre autorisant le représentant à agir au nom de l'appelant et doit inclure l'adresse postale à laquelle les communications doivent être envoyées, avec un numéro de téléphone et une adresse courriel.

Les officiels pourront utiliser toute preuve matérielle qu'ils jugent utile, incluant des séquences vidéo provenant du système d'assistance vidéo pour les officiels de l'événement, si un tel système est en place pour l'événement. (Voir la spécification acceptée par ASQ concernant l'utilisation de PREUVE VIDÉO NUMÉRIQUE ET DE L'IMAGE FIXE NUMÉRIQUE lors d'une audience de PROTÉT au point 20.3)

Les appels jugés non fondés ou frivoles et/ou vexatoires seront rejetés sans autre recours. Dans de tels cas, des pénalités supplémentaires pourraient être imposées.

21.6 DÉCISION D'AUTORISER UN APPEL

Auto Sport Québec décidera si la demande d'appel est fondée.

Auto Sport Québec se réserve le droit de régler tout différent visé par une demande d'appel sans soumettre l'affaire à la procédure d'appel.

21.7 PROCÉDURES D'APPEL

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

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

Un avis indiquant l'heure et le lieu de l'audience sera transmis à l'appelant. Il incombe à l'appelant de réunir tout témoin à l'endroit et à l'heure désignés.

Le défaut pour une partie ayant reçu un avis de se présenter à l'audience au lieu et à l'heure désignés signifie qu'une décision sera rendue en son absence.

Le pilote et, si celui-ci est mineur dans la province concernée, son parent ou tuteur légal ayant soumis la demande d'appel doivent être présents à l'audience d'appel.

Lors d'une audience d'appel formelle, l'appelant peut présenter des éléments de preuve et appeler des témoins. Il peut être accompagné d'un conseiller juridique avec l'autorisation du président de l'appel, mais doit toujours présenter lui-même son dossier.

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

21.8 JURIDICTION DE LA PROCÉDURE D'APPEL

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

21.9 JUGEMENT DE LA PROCÉDURE D'APPEL

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

21.10 LE JUGEMENT DU TRIBUNAL D'APPEL EST FINAL

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

21.11 CONDUITE APRÈS JUGEMENT

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

22. COMPÉTENCE D'AUTO SPORT QUÉBEC EN CAS DE DIFFÉREND

Une organisation de karting affiliée à l'ASQ ou un représentant régional de l'ASQ peut demander conseil au bureau de l'ASQ concernant les pénalités, les réclamations, les appels ou les différends impliquant des compétitions de karting de niveau club, régional ou de série.

Le bureau d'Auto Sport Québec n'interviendra pas dans les différends entre un club, **une région** ou une série et ses membres ou participants. **Cela inclut les pénalités, les réclamations et les appels.**

23. SYSTÈMES DE FEUX DE DÉPART

Lorsque l'organisateur de l'événement a l'intention d'utiliser un système de feux de départ pour le départ des courses, l'une des options suivantes doit être utilisée pour le départ officiel:

23.1 OPTION 1 : FEUX ROUGES UNIQUEMENT

Séquence lumineuse pour les départs lancés :

Toutes les lumières éteintes.

FEUX ROUGES allumés : préparez-vous à commencer la course.

FEUX ROUGES éteints : la course est lancée, prenez le départ.

Séquence lumineuse pour les départs arrêtés :

Toutes les lumières éteintes.

Feux ROUGES allumés avec le laps de temps entre l'allumage des feux ROUGES et leur extinction étant entre trois (3) et huit (8) secondes.

FEUX ROUGES éteints : la course est lancée, prenez le départ

23.2 OPTION 2 : FEUX ROUGES ET JAUNES

Séquence lumineuse pour les départs lancés :

Toutes les lumières éteintes.

FEUX ROUGES allumés : préparez-vous à commencer la course.

FEUX ROUGES éteints : la course est lancée, prenez le départ.

VOYANTS AMBRE (JAUNES) clignotants ou drapeau jaune affiché : départ interrompu, vous devez faire un autre tour de formation.

Séquence lumineuse pour les départs arrêtés :

Toutes les lumières éteintes.

Feux ROUGES allumés avec le laps de temps entre l'allumage des feux ROUGES et leur extinction étant entre trois (3) et huit (8) secondes.

FEUX ROUGES éteints : la course est lancée, prenez le départ.

FEUX AMBRE (JAUNES) clignotants ou affichage du drapeau jaune : départ interrompu, vous devez faire un autre tour de formation.

Le circuit de commutation doit activer l'une des conditions suivantes :

Toutes les lumières éteintes. Les voyants ROUGE s'allument seulement. Seuls les voyants ROUGES allumés sont remplacés par tous les voyants éteints par une seule commande d'interrupteur. Lumières rouges allumés seulement avec l'ajout de feux AMBRE (JAUNE) clignotants (par une seule commande de l'interrupteur). Toutes les lumières éteintes remplacées par voyant AMBRE (JAUNE) clignotant (commandé par un seul interrupteur).

23.3 LOCALISATION ET CONFIGURATION DES LUMIÈRES DE DÉPART

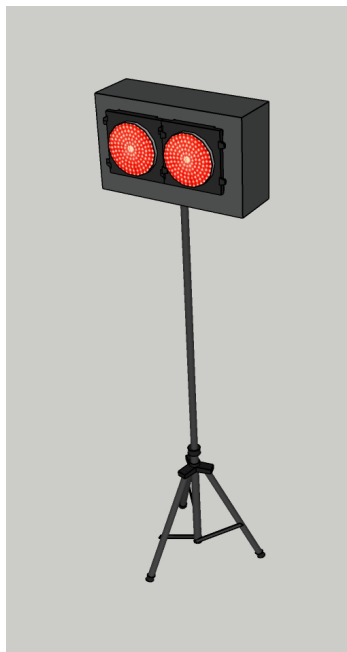
Tous les feux utilisés pour la signalisation au départ d'une course doivent pouvoir être clairement vus par tous les pilotes assis dans leur kart en position de conduite normale.

Les feux doivent être aussi grands que possible et pratiques et au moins aussi grands et intenses que les feux de circulation utilisés pour contrôler les voies publiques. Des LED de 8" (20cm) de diamètre sont recommandées. Toutes les lumières doivent être montées en double en cas d'échec.

Les feux ROUGES doivent être montés horizontalement côte à côte.

Les feux ROUGES doivent être montés directement au-dessus des feux AMBRE (JAUNE).

Les feux doivent être situés à un minimum de 10,0 mètres (30,0 pieds) et à un maximum de 15,0 mètres (50,0 pieds) au-delà la ligne de départ, idéalement à 5,0 mètres (15,0 pieds) du bord de la piste à gauche ou à droite du pilote et entre 2,0 mètres (6,5 pieds) et 2,5 mètres (8,0 pieds) au-dessus de la surface de la piste et derrière une barrière de protection si requis.



Exemple de feux rouges seulement



Exemple de feux rouges et ambres (jaunes)



ANNEXE 1

GUIDE DES PÉNALITÉS

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

Les pénalités pour toute infraction doivent être appliquées selon la réglementation d'Auto Sport Québec.

Les violations sont référencées à des réglementations spécifiques dans la mesure du possible. (S-6.1 fait référence à Livre Sportif, Règlement 6.1)

Les sanctions pour chaque infraction sont répertoriées dans l'ordre d'application ou de sévérité à partir de haut en bas

Les officiels détermineront la sévérité d'une pénalité en fonction des circonstances ayant entraîné l'infraction.

*Articles débutant par S = réfère au règlement sportif et les articles débutant par un T = réfère au règlement technique. *PPT : Point de pénalité

VIOLATION	ESSAIS	QUALIFICATIONS	MANCHES ET PRÉ FINALE	FINALE	PPT
COMPORTEMENT DU PARTICIPANT					
S-4., S-17.3 f) Conduite antisportive	- Amende (min 50.00 \$) - Disqualification - Requête pour suspension	- Amende (min 50.00 \$) - Disqualification - Requête pour suspension	- Amende (min 50.00 \$) - Disqualification - Requête pour suspension	- Amende (min 50.00 \$) - Disqualification - Requête pour suspension	10
S-8.1, S-10.3 a), T-3 Conduire un kart enregistré sous le nom d'un autre compétiteur ou non enregistré ou utilisation d'équipement non autorisé	- Amende (min 50.00 \$) - Perte du meilleur temps en qualification (min) - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton - Disqualification - Requête pour Suspension	- Disqualification du pilote enregistré et du non enregistré - Requête pour Suspension	- Disqualification du pilote enregistré et du non enregistré - Requête pour Suspension	- Disqualification du pilote enregistré et du non enregistré - Requête pour Suspension	
S-9.2. Participer à la mauvaise séance d'essais ou sortir dans la mauvaise classe ou dans le mauvais groupe	- Amende (Min. 50.00 \$) - Perte du meilleur temps en qualification. (min) - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton - Disqualification	- Amende (Min. 50.00 \$) - Perte du meilleur temps (Min.) - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton - Disqualification	- Disqualification	- Disqualification	
S-10.2. Être en retard ou absent à une réunion des pilotes	- Amende de 10.00 \$				
S-11.1 a) Recevoir de l'aide après avoir quitté la fausse-grille	- Amende (min. 20.00 \$) - Perte du meilleur temps en qualification (min) - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton - Disqualification	- Amende (min 20.00 \$) - Perte du meilleur temps en qualification (min) - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton - Disqualification	- Classé en dernière position - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton - Disqualification	- Disqualification	
S-11.9 Membre de l'équipe s'approchant du kart à la balance		- Amende (min. 20.00 \$) - Perte du meilleur temps en qualification (min) - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton - Disqualification	- Amende (min. 20.00 \$) - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton - Disqualification	- Amende (min. 20.00 \$) - 3 sec (min) - Classé en dernière position - Disqualification	
S-13.3 Démarrer ou faire fonctionner un moteur dans les paddocks	- Amende (min. 20.00 \$) - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton - Disqualification	- Amende (min. 20.00 \$) - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton - Disqualification	- Amende (min. 20.00 \$) - Classé en dernière position - Disqualification	- Amende (min. 20.00 \$) - Classé en dernière position - Disqualification	
S-13.3 Démarrer ou faire fonctionner un moteur à l'endroit désigné pour période plus longue que 10 secondes ou plus d'une fois avant le début d'une session en piste	- Amende (min. 20.00 \$) - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton - Disqualification	- Amende (min. 20.00 \$) - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton - Disqualification	- Amende (min. 20.00 \$) - Classé en dernière position - Disqualification	- Amende (min. 20.00 \$) - Classé en dernière position - Disqualification	

S-17.3 d). Désobéir aux instructions, refuser de coopérer, interférer ou obstruer les actions d'un officiel	- Amende (min. 50.00 \$) - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton - Disqualification - Requête pour suspension	- Amende (min. 50.00 \$) - Perte du meilleur temps (min) - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton - Disqualification - Requête pour suspension	- Amende (min. 50.00 \$) - 10 sec (min) - Classé en dernière position - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton - Disqualification - Requête pour suspension	- Amende (min. 50.00 \$) - 10 sec (min) - Classé en dernière position - Disqualification - Requête pour suspension	10
S-17.3 e) Abus (physique ou verbal) envers un autre compétiteur ou envers un officiel	- Amende (min. 50.00 \$) - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton - Disqualification - Requête pour suspension	- Amende (min. 50.00 \$) - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton - Disqualification - Requête pour suspension	- Amende (min. 50.00 \$) - Classé en dernière position - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton - Disqualification - Requête pour suspension	- Amende (min. 50.00 \$) - Disqualification - Requête pour suspension	10
S-20.8. Soumettre un protêt abusif ou vexatoire	- Confiscation du dépôt (500.00 \$) - Disqualification - Requête pour suspension	- Confiscation du dépôt (500.00 \$) - Disqualification - Requête pour suspension	- Confiscation du dépôt (500.00 \$) - Disqualification - Requête pour suspension	- Confiscation du dépôt (500.00 \$) - Disqualification - Requête pour suspension	
PROCÉDURES DE DÉPART					
S-10.6 c), S-10.7 b) & c) Ne pas être à sa position de départ lors du tour de formation ou au moment du départ			- 3 sec (min.) - Classé en dernière position - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton - Disqualification	- 3 sec (min.) - Classé en dernière position - Disqualification	
S-10.6 i), S-10.7 f) et g), S-15 Causer de façon délibérée un mauvais départ ou un re-départ			- 3 sec (min.) - Classé en dernière position - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton - Disqualification	- 3 sec (min.) - Classé en dernière position - Disqualification	
PROCÉDURES DE DÉPART – DÉPARTS LANCÉS					
S-10.6 c) Gain de position(s) lors du tour de formation			- 3 sec (min.) - Classé en dernière position - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton - Disqualification	- 3 sec (min.) - Classé en dernière position - Disqualification	
S-10.6 c) Utilisation d'un trajet autre que la configuration officielle de la piste pour récupérer une position.			- 3 sec (min.) - Classé dernier - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton - Disqualification	- 3 sec (min.) - Classé en dernière position - Disqualification	
S-10.6 f) Ne pas maintenir la vitesse du peloton à l'approche de la Ligne de Départ			- 5 secondes	- 5 secondes	

S-10.6 f) Traverser partiellement les limites du corridor identifiées avant la Ligne de Départ			- 3 secondes	- 3 secondes	
S-10.6 f) Sortir complètement des limites du corridor identifié avant la Ligne de Départ			- 5 secondes	- 5 secondes	
S-10.6 i) & S-15 Faux départ ou départ sauté (un peut être autorisé)			- Les pilotes de la première ligne peuvent être relégués sur une autre ligne - 3 sec (min.) - Jusqu'à 20 secondes	- Les pilotes de la première ligne peuvent être relégués sur une autre ligne - 3 sec (min.) - Jusqu'à 20 secondes	
PROCÉDURES DE DÉPART – DÉPARTS ARRÊTÉS					
S-10.7 c) S'arrêter en dehors de la grille de formation officielle lors d'un départ arrêté			- 3 sec (min.) - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton - Classé en dernière position	- 3 sec (min.) - Démarrer la course à l'arrière de la grille - Classé en dernière position	
S-10.7 f) Sortir de son siège ou tenter de repartir un kart en panne sur la grille juste avant le signal de départ			- Démarrer la prochaine course à l'arrière de la grille - Classé en dernière position - Disqualification	- Démarrer la course à l'arrière de la grille - Classé en dernière position - Disqualification	
S-10.7 g) & S-15. Faux départ ou départ sauté			-3 sec (min.)	-3 sec (min.)	
S-12. SIGNALISATION					
Dépassement sous un drapeau jaune	- Avertissement - Amendes (10.00 \$ min.)	- Avertissement - Perte du meilleur temps (min.)	- 3 sec (min.)	- 3 sec (min.)	3
Dépassement après le damier	- Avertissement - Amendes (10.00 \$ min.)	- Avertissement - Amendes (10.00 \$ min.)	- Avertissement - Amendes (10.00 \$ min.)	- Avertissement - Amendes (10.00 \$ min.)	
Ne pas obtempérer au drapeau noir ou au drapeau noir avec numéro du kart	- Amende (50.00 \$ min.) - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton - Disqualification - Requête pour suspension	- Amende (50.00 \$ min.) - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton - Disqualification - Requête pour suspension	- Amende (50.00 \$ min.) - Classé en dernière position - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton - Disqualification - Requête pour suspension	- Amende (50.00 \$ min.) - Disqualification - Requête pour suspension	10
Ne pas obtempérer au drapeau bleu	- Avertissement	- Avertissement - Amende (min. 20.00 \$) - Drapeau Noir - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton - Disqualification	- Avertissement - 3 sec (min.) - Drapeau Noir - Classé en dernière position - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton - Disqualification	- Avertissement - 3 sec (min.) - Drapeau Noir - Classé en dernière position - Disqualification	3

Ne pas obtempérer au drapeau noir avec disque orange	- Avertissement	- Perte du meilleur temps (min.) - Drapeau noir - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton - Disqualification	- 5 sec (min.) - Drapeau noir - Classé en dernière position - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton - Disqualification	- 5 sec (min.) - Drapeau Noir - Classé en dernière position - Amende (50.00 \$ min.) - Disqualification	5
Ne pas obtempérer au drapeau bleu avec Croix Rouge				- Drapeau Noir	
Ne pas obtempérer au drapeau bleu avec Croix Rouge et interférer avec les karts en dépassement				- Drapeau Noir - Disqualification - Amende (50.00 \$ min.)	

CONDUITE DU PILOTE					
S-3. Ne pas porter les vêtements et équipements requis	- Drapeau noir - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton - Amende (min. 20.00 \$) - Disqualification	- Drapeau noir - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton - Amende (min. 20.00 \$) - Disqualification	- Drapeau noir - Classé en dernière position - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton - Amende (min. 20.00 \$) - Disqualification	- Drapeau noir - Classé en dernière position - Amende (min. 20.00 \$) - Disqualification	
S-9.11 Passage non autorisé sur la ligne d'arrivée après le damier (tour supplémentaire)	- Avertissement - Amende (min 20.00 \$)	- Avertissement - Amende (min 20.00 \$)	- Avertissement - Amende (min 20.00 \$)	- Avertissement - Amende (min 20.00 \$)	
S-10.6 c) Réchauffement (ziz-zag) de pneus après la ligne de formation			- 3 sec (min.)	- 3 sec (min.)	
S-11.1 Redémarrer un kart alors que non autorisé ou redémarrer de façon inappropriée	- Drapeau noir	- Drapeau noir - Perte du meilleur temps - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton	- Drapeau noir - Classé en dernière position - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton	- Drapeau noir - Classé en dernière position - Disqualification	
S-11.3 c) & S-15. Provoquer de façon délibérée un drapeau rouge	- Amende (min. 20.00 \$) - Disqualification	- Perte du meilleur temps - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton - Disqualification	- Classé en dernière position - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton - Disqualification	- Démarrer la course à l'arrière du peloton - Disqualification	5
S-13.4 Vitesse excessive à l'entrée ou sortie de la piste ou dans la ligne des puits	- Avertissement - Amende (min. 10.00 \$)	- Avertissement - Amende (min. 10.00 \$)	- Avertissement - Amende (min. 10.00 \$)	- Avertissement - Amende (min. 10.00 \$)	
S-13.8 Conduire un kart dans les Paddocks ou une zone interdite incluant les voies publiques	- Amende (min. 100.00 \$) - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton - Disqualification	- Amende (min. 100.00 \$) - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton - Disqualification	- Amende (min. 100.00 \$) - Classé en dernière position - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton - Disqualification	- Amende (min. 100.00 \$) - Disqualification	3
S-14.1 b) Conduire en sens inverse	- Amende (min. 20.00 \$) - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton - Disqualification	- Amende (min. 20.00 \$) - Disqualification	- Amende (min. 20.00 \$) - Disqualification	- Amende (min. 20.00 \$) - Disqualification	3

VIOLATION	ESSAIS	QUALIFICATIONS	MANCHES ET PRÉ FINALE	FINALE	PPT
CONDUITE DU PILOTE					
S-14.1 d) & g) Court-circuiter la piste, qu'il y ait ou non avantage	- Amende - Perte du meilleur temps (min) - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton	- Perte du meilleur temps (min) - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton	- 3 sec (min.) - Classé en dernière position - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton - Disqualification	- 3 sec (min.) - Classé en dernière position - Disqualification	3
S-14.1 h) Gain de position ou avantage dû à un passage à l'extérieur des limites indiquées de la piste	- Avertissement	- Avertissement - 3 sec (min)	- 3 sec (min)	- 3 sec (min)	3
S-14.1 i) Apparence d'un manque de contrôle du kart incluant sortir de piste, sautiller dans son siège, regarder à l'opposé de la direction de déplacement, se pencher la tête derrière le volant avec vision vers le bas	- Avertissement - Drapeau noir - Disqualification	- Avertissement - Perte du meilleur temps (min.) - Drapeau noir - Disqualification	- Avertissement - 3 sec (min.) - Drapeau noir - Disqualification	- Avertissement - 3 sec (min.) - Drapeau noir - Disqualification	3
S-14.1 j) Être un risque pour les autres compétiteurs	- Drapeau noir - Disqualification	- Drapeau noir - Disqualification	- Drapeau noir - Disqualification	- Drapeau noir - Disqualification	5
S-14.1 k) Réparation interdites sur la piste	- Drapeau noir	- Drapeau noir - Perte du meilleur temps (min.)	- Drapeau noir - Classé en dernière position - Démarrer la prochaine course à la dernière position.	- Drapeau noir - Classé en dernière position - Disqualification	
S-14.1 l) Ne pas lever le bras lorsqu'on entre ou sort de piste	- Avertissement - Amende (10.00 \$ min.)	- Avertissement - Amende (10.00 \$ min.)	- Avertissement - Amende (10.00 \$ min.)	- Avertissement - Amende (10.00 \$ min.)	
S-14.2 & S-15. Ne pas fournir d'espace de course. Empêcher ou entraver une manœuvre de dépassement légitime	- Avertissement - Drapeau noir - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton - Disqualification	- Avertissement - Perte du meilleur temps (min.) - Drapeau noir - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton - Disqualification	- Avertissement - 5 sec (min.) - Drapeau noir - Classé en dernière position - Démarrer la prochaine course à la dernière position - Disqualification	- Avertissement - 5 sec (min.) - Drapeau noir - Classé en dernière position - Disqualification	5

S-15. Provoquer de façon intentionnelle ou involontaire une collision	- Avertissement - Drapeau noir - Perte du meilleur temps (min.) - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton - Disqualification	- Avertissement - Perte du meilleur temps (min.) - Drapeau noir - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton - Disqualification	- Avertissement - 5 sec (min.) - Drapeau noir - Classé en dernière position - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton - Disqualification	- Avertissement - 5 sec (min.) - Drapeau noir - Classé en dernière position - Disqualification	5
S-15. Pousser un autre pilote hors-piste de façon intentionnelle ou involontaire	- Avertissement - Drapeau noir - Perte du meilleur temps (min.) - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton - Disqualification	- Avertissement - Perte du meilleur temps (min.) - Drapeau noir - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton - Disqualification	- Avertissement - 5 sec (min.) - Drapeau noir - Classé en dernière position - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton - Disqualification	- Avertissement - 5 sec (min.) - Drapeau noir - Classé en dernière position - Disqualification	5
S-15 Gain de position résultant d'un contact			- 5 secondes (min) - Classé en dernière position - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton - Disqualification	- 5 secondes (min) - Classé en dernière position - Disqualification	5

VIOLATION	ESSAIS	QUALIFICATIONS	MANCHES ET PRÉ FINALE	FINALE	PPT
INFRACTIONS TECHNIQUES					
S-3. Absence, perte ou relâchement d'une pièce de l'équipement de sécurité du pilote.	- Drapeau noir avec disque orange - Amende (min. 10.00 \$)	- Drapeau noir avec disque orange - Amende (min. 10.00 \$) - Perte du meilleur temps (min.) - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton - Disqualification	- Drapeau noir avec disque orange - Amende (min. 20.00 \$) - Classé en dernière position - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton - Disqualification	- Drapeau noir avec disque orange - Amende (min. 20.00 \$) - Disqualification	
S-9.13 Sous le poids minimum requis		- Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton - Disqualification	- Classé en dernière position - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton - Disqualification	- Disqualification	
S-9.14 Dépasser la limite permise pour le bruit	- Avertissement - Drapeau noir	- Avertissement - Drapeau noir - Perte du meilleur temps (min.) - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton	- Avertissement - Drapeau noir - Classé en dernière position - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton	- Avertissement - Drapeau noir	
S-11.3 a) et c) Réparations autorisées après un drapeau rouge si le kart retourne dans la ligne des puits			- Classé en dernière position - Repartir en queue de peloton	- Repartir en queue de peloton	

S-11.3 a) et c) Réparations non autorisées après un drapeau rouge		- Disqualification	- Disqualification	- Disqualification	
S-11.9 Ne pas passer la balance ou quitter la zone de balance sans avoir reçu l'autorisation		- Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton	- Classé en dernière position - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton	- Disqualification	
T-28 Perdre la protection contre la chaleur de l'échappement d'un moteur 4-temps	- Drapeau noir avec disque orange	- Drapeau noir avec disque orange	- Drapeau noir avec disque orange	- Drapeau noir avec disque orange	
T-28 Perte d'un échappement sur un kart à moteur 4-temps	- Drapeau noir avec disque orange	- Drapeau noir avec disque orange - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton	- Drapeau noir avec disque orange - Classé en dernière position - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton	- Drapeau noir avec disque orange - Classé en dernière position - Disqualification	
T-28 Perte d'un silencieux d'aspiration sur un moteur 2-temps	- Drapeau noir avec disque orange	- Drapeau noir avec disque orange - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton	- Drapeau noir avec disque orange - Classé en dernière position - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton	- Drapeau noir avec disque orange - Classé en dernière position - Disqualification	
T-28 Tout élément de carrosserie incluant pontons, panneau frontal, museau, protection des roues arrière, pare-chocs, gardes-chaînes lâche si jugés à risque par les officiels	- Drapeau noir à disque orange	- Drapeau noir à disque orange - Démarrer la première course à la dernière position	- Drapeau noir à disque orange - Classé en dernière position - Démarrer la première course à la dernière position	- Drapeau noir à disque orange - Classé en dernière position - Disqualification	

VIOLATION	ESSAIS	QUALIFICATIONS	MANCHES ET PRÉ FINALE	FINALE	PPT
INFRACTIONS TECHNIQUES (Suite)					
T-28 Perte d'un élément de carrosserie incluant pontons, panneau frontal, carénage avant, protection des roues arrière, pare-chocs, garde-chaîne que le drapeau noir avec disque orange ait ou non été montré	- Drapeau noir à disque orange	- Drapeau noir à disque orange - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton	- Drapeau noir à disque orange - Classé en dernière position - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton	- Drapeau noir à disque orange - Classé en dernière position - Disqualification	
Toute infraction technique d'un élément jugé nécessaire par les officiels lorsqu'en piste	- Drapeau noir avec disque orange	- Drapeau noir avec disque orange - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton - Disqualification	- Drapeau noir avec disque orange - Classé en dernière position - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton - Disqualification	- Drapeau noir avec disque orange - Classé en dernière position - Disqualification	

VIOLATION	ESSAIS	QUALIFICATIONS	MANCHES ET PRÉ FINALE	FINALE	PPT
T-3.3 Réparations non-autorisées ou remplacement après le marquage technique		- Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton - Disqualification	- Classé en dernière position - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton - Disqualification	- Disqualification	
T-3.2 d) Un échappement/silencieux fissuré ou cassé qui ne satisfait pas les exigences du contrôle technique		- Disqualification - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton	- Disqualification - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton	- Disqualification	
T-4 Formulaire technique ou passeport incomplet ou manquant		- Amende (50.00 \$ min.) - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton - Disqualification	- Classé en dernière position - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton - Disqualification	- Disqualification	
T-4 Numéros de série manquants sur le formulaire Technique ou usage de matériel non répertorié		- Amende (50.00 \$ min.) - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton - Disqualification	- Classé en dernière position - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton - Disqualification	- Disqualification	
T-5 Sceau manquants, incorrects ou cassés sur le moteur, le châssis ou les pneus		- Amende (50 \$ min.) - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton - Disqualification	- Classé en dernière position - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton - Disqualification	- Disqualification	
T-6 d), Ne pas se présenter au Parc fermé comme exigé ou requis		- Amende (50.00 \$ min.) - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton - Disqualification	- Amende (50.00 \$ min.) - Classé en dernière position - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton - Disqualification	- Amende (50.00 \$ min.) - Disqualification	
T-6 j) & k) Infraction technique lors de l'inspection		- Disqualification - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton	- Disqualification - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton	- Disqualification	
T-8.15 Perte d'une roue (bris non mécanique)	- Amende (250.00 \$ min.)	- Amende (250.00 \$ min)	- Amende (250.00 \$ min.)	- Amende (250.00 \$ min.)	
T-37 Échec lors du test d'essence ou d'huile		- Disqualification - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton	- Disqualification - Démarrer la prochaine course à l'arrière du peloton	- Disqualification	
T-38 Perte d'une caméra	- Amende (250.00 \$ min.)	- Amende (250.00 \$ min) - Perte du meilleur tour (min)	- Amende (250.00 \$ min.) - 3 sec (min)	- Amende (250.00 \$ min.) - 3 sec (min)	

VIOLATION	ESSAIS	QUALIFICATIONS	MANCHES ET PRÉ FINALE	FINALE	PPT
CARÉNAGE AVANT (PUSH BACK BUMPER)					
T-9 Toucher le carénage avant alors que le kit de montage est hors position		- Disqualification	- Disqualification	- Disqualification	5
T-9 Kit de montage de carénage avant hors position, un des deux côtés.		- Perte du meilleur tour (min)	- 5 secondes	- 5 secondes	5
T-9 Kit de montage de carénage avant hors position, deux côtés.		- Perte du meilleur tour (min)	- 5 secondes	- 5 secondes	5
T-9 Kit de montage de carénage avant hors position d'un seul côté, si spécifié dans le règlement particulier	- Si un seul côté du carénage avant est hors position, un avertissement sera émis et sera enregistré. Si le pilote a une deuxième situation de carénage hors position au cours du même événement de course, une pénalité de 5 secondes et 5 points de pénalité seront émis.				
RMC 2.12 Advertising on Engines	<ul style="list-style-type: none"> • Amende (\$50.00 Min) • Disqualification 				

Échelle des pénalités (S-18.1)

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

- AVERTISSEMENT;
- RÉPRIMANDE/BLÂME;
- AMENDE EN ARGENT;
- RETRAIT DES TEMPS DE COURSE, DE QUALIFICATION ET DE PRATIQUE D'UN PILOTE;
- PERTE DE POSITION(S) SUR LA GRILLE DE DÉPART;
- PÉNALITÉ DE TEMPS;
- PERTE DE PLACE(S) AU CLASSEMENT DE LA COMPÉTITION (PÉNALITÉ DE POSITION);
- DISQUALIFICATION;
- SUSPENSION;
- EXCLUSION;

Probation : (S-18.12)

Un pilote ayant des infractions répétées ou multiples peut être mis en période de probation, avec des conditions appliquées dans le cadre de sa participation continue.



ANNEXE 2

SIGNIFICATION DES DRAPEAUX

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

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

Ces signaux sont transmis par des drapeaux de différentes couleurs.

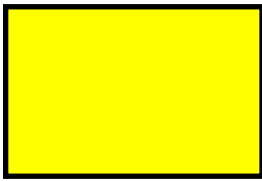
Cette signalisation est utilisée pour tous les événements sanctionnés par Auto Sport Québec.



VERT

Utilisé par le préposé au départ pour donner le signal de début des sessions en piste et donner le départ des courses. Il est aussi utilisé aux postes de signalisation pour indiquer que la piste est libre.

Le départ des courses peut aussi être donné par un système de lumières.



JAUNE

Tout déploiement de drapeau jaune signale la présence d'un danger de toute nature et imminent sur la station déployant le drapeau ou même après cette station.

Aucun dépassement.

ZONE DE DRAPEAU JAUNE

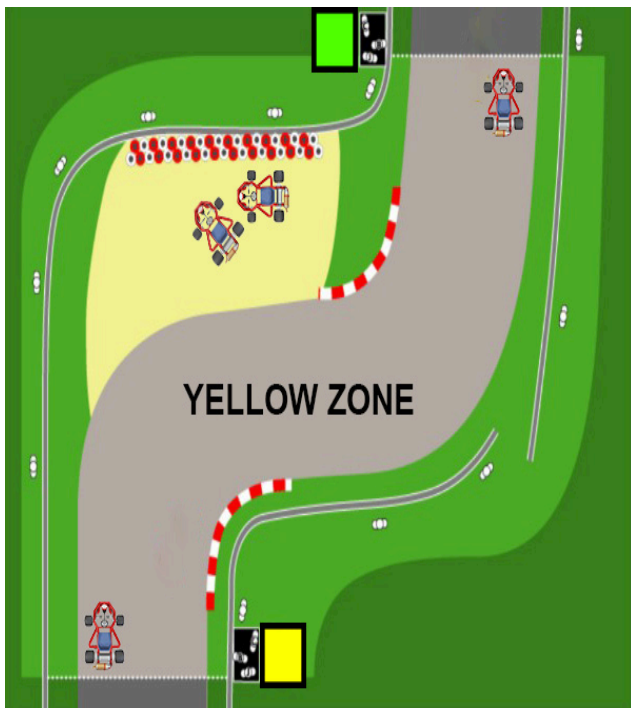
Les drapeaux JAUNES doivent normalement être présentés au poste de signaleur immédiatement avant le danger. La ZONE JAUNE commence à l'emplacement d'une ligne projetée perpendiculairement au premier drapeau JAUNE affiché. Toute tentative de dépassement avant d'entrer dans la ZONE JAUNE doit être complétée avant cette ligne projetée.

Les dépassements ne sont pas permis dans la ZONE JAUNE, entre le premier drapeau JAUNE et l'emplacement d'une ligne projetée perpendiculairement au drapeau VERT affiché après le danger.

Un pilote ne peut pas obtenir davantage dans la ZONE JAUNE.

Le règlement suivant peut être utilisé s'il est spécifié dans les règlements supplémentaires pour remplacer le deuxième paragraphe :

Les dépassements ne sont pas permis dans la ZONE JAUNE, entre le premier drapeau JAUNE et l'emplacement d'une ligne projetée perpendiculairement à la fin du danger.



JAUNE FIXE

Attention, Danger, Ralentissez.

AUCUN DÉPASSEMENT À PARTIR DU DRAPEAU JAUNE JUSQU'À LA SORTIE DE LA ZONE DU JAUNE.

Note : Un pilote peut rencontrer plusieurs drapeaux jaunes avant d'atteindre le danger. Les exigences sont les MÊMES : RALENTIR, AUCUN DÉPASSEMENT.

JAUNE AGITÉ

Grave danger, Ralentissez. Soyez prêt à vous arrêter.

AUCUN DÉPASSEMENT À PARTIR DU DRAPEAU JAUNE JUSQU'À CE QUE LA ZONE JAUNE SOIT COMPLÈTEMENT FRANCHIE.

Note : Dans une zone d'urgence, plusieurs karts peuvent être impliqués dans un incident.

FULL COURSE YELLOW (FCY)

Lorsque le FCY est déclaré, tous les postes de signaleurs afficheront des drapeaux JAUNES agités à une main. Le starter et les postes de commissaires désignés afficheront un panneau FCY (panneau jaune avec l'inscription « FCY » en noir), lequel sera maintenu jusqu'à la fin du FCY. Voir la section 11.2 pour la procédure complète.



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

Advenant la décision d'arrêter une session, y compris une course en raison d'un accident ou d'un incident, un drapeau ROUGE sera affiché à la ligne départ/arrivée et simultanément, chaque poste de signalisation affichera un drapeau ROUGE.

Lors d'une séance de pratique, il est de la responsabilité de tous les pilotes de RALENTIR immédiatement (aucun dépassement n'est autorisé) et de se diriger vers la ligne des puits et S'ARRÊTER. Il faut exercer une extrême prudence et être prêt à s'arrêter sur la piste si le signaleur l'indique.

Lors d'une séance de qualifications ou d'une course, tous les pilotes doivent RALENTIR immédiatement et arrêter de courser, les dépassements sont interdits, vous devez vous diriger vers la ligne de départ/arrivée et vous y ARRÊTER. Il faut exercer une extrême prudence et être prêts à s'arrêter sur la piste si le signaleur l'indique.

Si un drapeau ROUGE est déployé durant une séance de qualification ou lors d'une course, des réparations autorisées par la réglementation peuvent être effectuées sur un kart, si elles ont été autorisées par un officiel.



DRAPEAU BLEU FIXE

Un concurrent vous suit de très près.

DRAPEAU BLEU AGITÉ

Ce drapeau doit normalement être agité, pour indiquer à un pilote qu'il est sur le point d'être dépassé.

Le pilote dépassé doit conserver sa ligne de course et il doit s'assurer qu'il laisse suffisamment d'espace pour laisser passer le pilote qui lui prend une position.

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



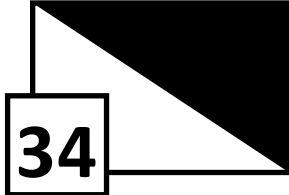
DRAPEAU À BANDES ROUGES ET JAUNES

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



DRAPEAU BLANC

Ce drapeau doit être agité et il est utilisé pour indiquer au pilote qu'il y a un véhicule beaucoup plus lent sur ce secteur de la piste.



TRIANGLE NOIR ET BLANC, AVEC NUMÉRO DE KART

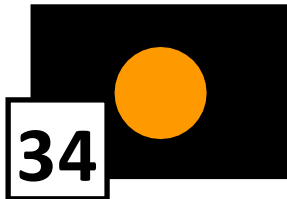
Avertit le pilote de sa conduite antisportive ou non sécuritaire et qu'une pénalité pourrait être imposée.



DRAPEAU NOIR AVEC NUMÉRO DE KART

Informe le pilote qu'il doit compléter le tour en cours et qu'il doit s'arrêter pour consultation dans les puits ou à l'endroit désigné par le(s) commissaire(s) sportif ou le directeur de course.

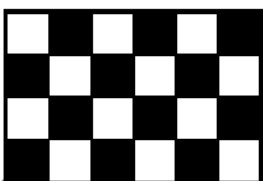
Un pilote qui n'obéit pas à ce drapeau, malgré qu'il lui ait été présenté à deux reprises, sera exclu des résultats (Disqualifié) et des pénalités additionnelles pourraient être appliquées.



DRAPEAU NOIR À DISQUE ORANGE, AVEC NUMÉRO DE KART

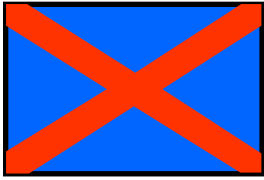
Informe le pilote d'un problème mécanique susceptible de provoquer un danger et oblige le pilote à réduire sa vitesse et à s'arrêter dans les puits.

Ne pas obtempérer à ce drapeau peut entraîner la présentation d'un drapeau NOIR accompagné du numéro du kart. Le pilote sera disqualifié des résultats et des pénalités additionnelles pourraient être appliquées.



DRAPEAU À DAMIER

Ce drapeau doit être agité. Il signifie la fin d'une session ou de la course.



DRAPEAU BLEU AVEC UN « X » ROUGE

Présenté à un pilote à qui il a été donné une pénalité de départ anticipé.

Si ce pilote fait un effort conscient immédiat pour renoncer à tout avantage ou à toute position gagnée en raison du départ rapide, les officiels peuvent annuler la pénalité à leur discrétion.

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




ANNEXE 3

CASQUES ADMISSIBLES

Les certifications de casques suivants sont permises en ajout à la liste de certifications reconnues par la CIK-FIA.

Veillez-vous référer à l'annexe des règlements de karting d'ASN-GDS sur les certifications des casques, que vous retrouverez sur le site d'ASN-GDS en suivant le lien ci-dessous :

<https://www.asncanada.ca/s/2026-ASN-CDN-Karting-Helmets.pdf>



ANNEXE 4

CATÉGORIES D'ÂGE PAR CLASSE DÉTAILLÉES ET GRADES DE LICENCE ASQ ASSOCIÉ

ÂGES ET CATÉGORIES DE LICENCE EN KARTING 2026

Règlement canadien de karting, Livre 1, 2.1 – Exigences de licence et d'âge (club/régional/national)

- a) Preuve d'âge authentique : doit être disponible en tout temps et être présentée à un officiel de course sur demande.
- b) Exigences nationales d'âge : les catégories d'âge sont basées sur l'année civile. Le pilote doit atteindre l'âge minimum et ne pas dépasser l'âge maximum durant l'année civile.
- c) Un pilote junior qui atteint l'âge de 8 ans durant l'année civile peut commencer à courir à l'âge de 7 ans.
- d) Un pilote junior qui atteint l'âge de 15 ans durant l'année civile peut commencer à courir en senior à 14 ans sous les conditions suivantes :
Le pilote doit avoir un poids minimum de 40 kg (88 lb) en tout temps durant une compétition, incluant son équipement.
- e) Un pilote junior qui atteint l'âge de 15 ans durant l'année civile peut rester junior pour le reste de l'année dans des circonstances exceptionnelles liées à la sécurité, sous les conditions suivantes :
Le pilote doit avoir un poids inférieur à 40 kg (88 lb) en tout temps durant une compétition, incluant son équipement de sécurité.
- f) Un pilote junior ne peut pas être âgé de 16 ans.
- g) Un pilote ne peut détenir qu'un seul type de licence nationale et/ou club/régionale. Il n'est pas possible de détenir simultanément une licence junior et senior. Une fois une licence senior obtenue, le retour à une licence junior n'est pas permis.
- h) Un pilote doit détenir une licence club/régionale valide émise par un club ou une région affiliée à l'ASN pour demander une licence nationale.
- i) Un pilote doit détenir une licence nationale valide émise par l'ASN pour demander une licence internationale.
- j) Première demande : pour être admissible à une licence nationale, le demandeur doit avoir participé à un minimum de 5 courses de karting au niveau club et/ou régional dans les 24 mois précédant la demande.
Renouvellement : pour maintenir une licence nationale, le demandeur doit avoir participé à au moins 1 course club et/ou régionale dans les 48 mois précédant la demande.
- k) Exigences d'âge pour les finales mondiales : pour participer à une finale mondiale Rotax ou ROK, un pilote doit détenir une licence internationale. Les exigences d'âge peuvent différer de celles d'une licence nationale.
- l) Rookie : un « rookie » est un pilote de tout âge ayant 3 événements de course ou moins d'expérience. Les rookies doivent apposer un « X » à l'arrière du kart et partir à l'arrière de la grille. Après 3 événements, un pilote rookie peut obtenir une licence de karting sans restriction de la catégorie appropriée.

Pour les règles d'âge optionnelles applicables aux événements club/région/série, voir Livre 1, 2.2.

ASQ – KARTING : ÂGES ET GRADES DE LICENCE

ÂGES ET GRADES DE LICENCE DU CIK-FIA INTERNATIONAL KARTING

Pour l'ensemble des exigences, voir le Règlement canadien de karting, Livre 1, 2. LICENCES DE COMPÉTITION ET ADMISSIBILITÉ DES PILOTES.

Pour l'ensemble des exigences, voir les règlements CIK-FIA relatifs aux licences internationales de pilotes de karting.

Année 2026

Année de Naissance	Âge	Briggs & Stratton		Rok		Rotax		Voir règlements CIK-FIA	Grade de Licence
		Grade de Licence ASQ		Grade de Licence ASQ		Grade de Licence ASQ			
2019	7								
2018	8	Minimum Cadet	Junior	Minimum Mini & Micro	Junior	Minimum Micro	Junior		
2017	9	Minimum Junior	Junior						
2016	10			Maximum Micro	Junior	Minimum Mini	Junior		
2015	11	Maximum Cadet	Junior			Maximum Micro	Junior		
2014	12			Minimum Junior	Junior	Minimum Junior	Junior	Minimum Junior – sans boîte	G
2013	13			Maximum Mini	Junior	Maximum Mini	Junior		
2012	14	Maximum Junior	Junior	Maximum Junior	Junior	Maximum Junior	Junior	Maximum Junior – sans boîte	G
								Minimum Senior – sans boîte	F
2011	15	Maximum Junior *	Junior	Maximum Junior *	Junior	Maximum Junior *	Junior	Maximum Senior – sans boîte	F
		Minimum Senior	Senior	Minimum Senior	Senior	Minimum Senior	Senior	Minimum Senior – sans boîte et avec boîte	E
				Minimum Shifter	Senior	Minimum DD2	Senior		
2008	18							Minimum Senior – plus de 18 ans pour Superkart	E
1996	30	Minimum Masters	Senior	Minimum Masters	Senior				
1995	31								
1994	32					Minimum Max Masters	Senior		
						Minimum DD2 Masters	Senior		

Licence ASQ	Classes:
Junior ASQ	Inclus: B&S Cadet 8-11, B&S Junior 9-14, Rok Micro 8-10, Rok Mini 8-13, Rok Junior 12-14, Rotax Micro 8-11, Rotax Mini 10-13, Rotax Junior 12-14
Senior ASQ	Inclus: B&S Senior 15+, B&S Masters 30+, Rok Senior 15+, Rok Shifter 15+, Rok Masters 30+, Rotax Max Senior 15+, Rotax DD2 15+, Rotax Max Masters 32+, Rotax DD2 Masters 32+

