

RÈGLEMENT DE SÉCURITÉ

DE

AUTO SPORT QUÉBEC  
(Fédération Auto Québec)

Sports motorisés  
(Karting, circuit routier non professionnel, auto-slalom (solo-  
sport), courses sur glace)

..... 2024

## Table des matières

AVIS AUX MEMBRES.....	3
OBJET ET PORTÉE DU RÈGLEMENT DE SÉCURITÉ.....	4
CHAPITRE 1 : LES INSTALLATIONS ET LES ÉQUIPEMENTS D'ENTRAÎNEMENT.....	5
CHAPITRE 2 : LA FORMATION ET L'ENTRAÎNEMENT DES PARTICIPANTS.....	7
CHAPITRE 3 : LA PARTICIPATION À UN ÉVÉNEMENT, À UNE COMPÉTITION OU À UN SPECTACLE À CARACTÈRE SPORTIF .....	8
CHAPITRE 4 : LA FORMATION ET LES RESPONSABILITÉS DES PERSONNES APPELÉES À JOUER UN RÔLE AUPRÈS DES PARTICIPANTS .....	9
CHAPITRE 5 : LA FORMATION ET LES RESPONSABILITÉS DES PERSONNES CHARGÉES DE L'APPLICATION DES RÈGLES DE JEU ET DES RÈGLES DE SÉCURITÉ, INCLUANT NOTAMMENT LES RESPONSABILITÉS À L'ÉGARD DE LA PRÉVENTION DES INCIVILITÉS	10
CHAPITRE 6 : L'ORGANISATION ET LE DÉROULEMENT D'UN ÉVÉNEMENT, D'UNE COMPÉTITION OU D'UN SPECTACLE À CARACTÈRE SPORTIF.....	11
CHAPITRE 7 : LES LIEUX OÙ SE DÉROULE UN ÉVÉNEMENT, UNE COMPÉTITION OU UN SPECTACLE À CARACTÈRE SPORTIF .....	20
CHAPITRE 8 : LES INSTALLATIONS ET LES ÉQUIPEMENTS UTILISÉS LORS D'UN ÉVÉNEMENT, D'UNE COMPÉTITION OU D'UN SPECTACLE À CARACTÈRE SPORTIF .....	21
CHAPITRE 9 : LES SERVICES ET ÉQUIPEMENTS DE SÉCURITÉ REQUIS LORS D'UN ÉVÉNEMENT, D'UNE COMPÉTITION OU D'UN SPECTACLE À CARACTÈRE SPORTIF .....	25
CHAPITRE 10 : LA PRÉVENTION, LA DÉTECTION ET LE SUIVI DES COMPORTEMENTS SUSCEPTIBLES DE METTRE EN PÉRIL LA SÉCURITÉ ET L'INTÉGRITÉ PHYSIQUE OU PSYCHOLOGIQUE DES PERSONNES .....	27
CHAPITRE 11 : LE CONTRÔLE DE L'ÉTAT DE SANTÉ DES PARTICIPANTS.....	30
CHAPITRE 12 : LA PRÉVENTION, LA DÉTECTION ET LE SUIVI DES COMMOTIONS CÉRÉBRALES.....	32
CHAPITRE 13 : LES SANCTIONS EN CAS DE NON-RESPECT DU RÈGLEMENT.....	34
ANNEXE A.....	44
ANNEXE B.....	46
ANNEXE C .....	47
ANNEXE D .....	50

## **AVIS AUX MEMBRES**

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

### **Décision**

29. Une fédération d'organismes sportifs ou un organisme sportif non affilié à une fédération doit, après avoir rendu une décision conformément à son règlement de sécurité, en transmettre copie à la personne visée dans un délai de 10 jours à compter de la date de cette décision et l'informer qu'elle peut en demander la révision par le ministre dans les 30 jours de sa réception.

### **Ordonnance**

29.1 Le ministre peut ordonner à une personne de respecter le règlement de sécurité d'une fédération d'organismes sportifs ou d'un organisme sportif non affilié à une fédération lorsque cette fédération ou cet organisme omet de le faire respecter.

### **Infraction et peine**

60. Une personne qui refuse d'obéir à une ordonnance du ministre, de la Régie ou d'une personne à qui l'un ou l'autre a donné mandat est passible d'une amende de 1 000 \$ à 10 000 \$ dans le cas d'une personne physique et de 2 000 \$ à 20 000 \$ dans les autres cas.

61. En plus de toute autre sanction qui peut être prévue dans les statuts ou règlements d'une fédération d'organismes sportifs ou d'un organisme sportif non affilié à une fédération dont le ministre a approuvé le règlement de sécurité, une personne qui ne respecte pas une décision rendue par cette fédération ou cet organisme en application de ce règlement, est passible d'une amende de 250 \$ à 2 500 \$ dans le cas d'une personne physique et de 500 \$ à 5 000 \$ dans les autres cas.

### **Lois et règlements**

Bien que non spécifique au présent règlement de sécurité, en tout temps, il est recommandé, de respecter l'ensemble des lois et règlements applicables dans le cadre de la pratique de sports motorisés.

## **OBJET ET PORTÉE DU RÈGLEMENT DE SÉCURITÉ**

Le règlement de sécurité a pour objet d'assurer la sécurité des participants et des spectateurs lors de la pratique d'un sport. Il s'agit avant tout d'un outil de prévention des traumatismes qui peuvent survenir lors de la pratique d'activités récréatives et sportives.

Il est important de préciser qu'un règlement de sécurité s'applique aux disciplines sportives qui y sont expressément visées et aux contextes de pratique qui leur est propre, ce qui comprend généralement des activités de formation, de pratiques ou d'entraînements, des événements ou des compétitions organisés, reconnus ou sanctionnés par Auto Sport Québec.

Les règlements de sécurité approuvés viennent notamment permettre Auto Sport Québec d'inspecter les installations et équipements pour en vérifier la conformité et la sécurité et ainsi pourvoir à leur obligation de les faire respecter.

Les décisions et sanctions rendues par un officiel, un arbitre ou un juge en application des règles de jeu et qui ne relèvent pas du champ d'application du présent règlement de sécurité sont exécutoires dans l'immédiat et ne peuvent faire l'objet d'une révision par le ministre.

## **CHAPITRE 1 : LES INSTALLATIONS ET LES ÉQUIPEMENTS D'ENTRAÎNEMENT**

### **Section 1 - Les installations**

1. Le circuit doit être inspecté et approuvé par ASQ. La surface des circuits doit permettre de tenir l'événement de façon sécuritaire (asphalte, terre battue, glace, etc...) selon les spécifications et règlements de chaque discipline. Pour un circuit permanent, cette inspection et approbation doit être renouvelée annuellement. Il est également possible qu'une nouvelle inspection et approbation soient rendues nécessaires à la suite de modifications apportées au circuit à la demande d'ASQ. Dans le cas d'un circuit temporaire, le tracé et les éléments de sécurité devront être soumis pour approbation par ASQ avant la construction dudit circuit. Une inspection devra également être réalisée par ASQ avant la tenue de l'événement.
2. Le circuit devra être prêt au moins trois (3) jours avant l'événement afin qu'une inspection finale puisse être effectuée.
3. La piste doit être délimitée par des bordures ou des bandes de peinture. Des marqueurs amovibles pourront être mis en place pour renforcer les limites de la piste de course.
4. Un emplacement d'arrêt des véhicules est mis à la disposition des concurrents sur un secteur dénommé « ligne des puits ».
5. Chaque circuit aura la faculté de définir l'entrée et la sortie de la ligne des puits au moyen d'une bande de peinture sur le sol à la jonction de la piste proprement dite. Chaque discipline aura l'obligation de délimiter les limites physiques par des barrières et des clôtures de sécurité.
6. Un emplacement dans les enclos sera à la disposition des véhicules de compétition et de service. L'accès aux enclos est limité aux véhicules des officiels et des compétiteurs. L'organisateur peut restreindre le nombre de véhicules de service des compétiteurs ou tout autre véhicule en fonction de l'espace disponible dans l'enclos.

### **Section 2 - Les équipements**

7. Chaque discipline aura la responsabilité de définir dans son règlement technique les éléments de sécurité qui devront être présents dans les véhicules des compétiteurs.
8. Les caractéristiques des uniformes et casques requis devront également être stipulées dans ces règlements techniques (à titre d'exemple, les équipements du participant aux épreuves de karting sont détaillés en annexe C).

### **Section 3 – Les équipements de sécurité et de communication**

9. L'organisateur de l'événement doit fournir aux commissaires et responsables sportifs les équipements de sécurité et de communication nécessaires à l'exercice de leurs fonctions et à la tenue sécuritaire de l'événement.
10. Les véhicules d'intervention médicale et d'incendie constituent un élément essentiel de l'équipement d'urgence d'un circuit et leurs équipages fournissent l'intervention spécialisée qui peut être nécessaire lors de tout accident survenu sur la piste ou dans la zone de la ligne des puits et des enclos. Tous les équipements médicaux et d'incendie sont disponibles en tout temps dans les véhicules d'urgence y compris les pinces de désincarcération, extincteurs, matelas de stabilisation, défibrillateur, bonbonne d'oxygène, saturomètre, trousse de trauma, etc...
11. En tout temps, deux systèmes de communications sont utilisés : radios transmetteurs ou système filaire.

## **CHAPITRE 2 : LA FORMATION ET L'ENTRAÎNEMENT DES PARTICIPANTS**

### **Section 1 - La formation**

12. Les personnes désirant participer à un événement de sport motorisé au Québec doivent auparavant suivre une formation auprès d'une école de pilotage accréditée par Auto-Sport-Québec. L'âge minimal requis est indiqué dans chacun des règlements de chaque discipline. À titre d'exemple, pour le karting, l'âge minimum requis est de 7 ans. En circuit routier, il est de 15 ans.
13. Une fois cette étape franchie et son certificat obtenu, le pilote-recrue peut faire une demande de licence probatoire auprès d'Auto-Sport-Québec.

### **Section 2 - L'entraînement**

14. Lors des événements sanctionnés par ASQ, des séances d'essais libres sur piste sont prévues à l'horaire. De plus, les participants sont autorisés à participer à des séances d'essais privés sur des pistes de complexes de sport motorisé privés.

## **CHAPITRE 3 : LA PARTICIPATION À UN ÉVÉNEMENT, À UNE COMPÉTITION OU À UN SPECTACLE À CARACTÈRE SPORTIF**

### **Section 1 – La formation**

15. Pour participer à un événement de sport autorisé au Québec, le participant doit détenir une licence décernée par ASQ.
16. Un pilote-recrue a une licence probatoire (grade B).
17. Pour que cette licence devienne permanente, il doit participer à trois (3) événements autorisés sans incident.
18. À la suite de ces trois (3) événements sans incident, une licence « grade A » peut lui être décernée.

### **Section 2 - L'affiliation**

19. Tout participant à un événement sanctionné doit être membre d'un club affilié et détenir une licence émise par ASQ.

### **Section 3 - Les catégories**

20. Karting, circuit routier non professionnel, auto-slalom (solo-sport), courses sur glace.

## **CHAPITRE 4 : LA FORMATION ET LES RESPONSABILITÉS DES PERSONNES APPELÉES À JOUER UN RÔLE AUPRÈS DES PARTICIPANTS**

### **Section 1 - La formation**

21. Les groupes d'officiels ont la responsabilité de recruter et de former leurs membres.

### **Section 2 - Les responsabilités**

22. Auto Sport Québec peut émettre des licences au officiels suivants :
  - a) Directeur de course
  - b) Commissaire sportif
  - c) Commissaire de piste (signaleur)
  - d) Commissaire de puits (ligne des puits)
  - e) Observateur
  - f) Juge de faits
  - g) Inspecteur technique
  - h) Chef chronométrateur
  - i) Pilote de voiture de tête
  - j) Préposé au départ
  - k) Chef-commissaire de piste
  - l) Secrétaire d'événement
  - m) Directeur de l'accréditation
23. Pour obtenir une de ces licences, le demandeur doit faire une demande de licence sur le site internet d'ASQ.
24. Les responsabilités, devoirs et pouvoirs des officiels sont énumérés au Code sportif d'ASQ.
25. Le code d'éthique des officiels d'ASQ est en annexe de ce document.
26. Lorsque survient un accident ayant causé une blessure lors de la pratique sportive (dont en contexte d'entraînement), les personnes jouant un rôle auprès des participants (personne désignée) doivent faire un rapport de l'évènement sur le formulaire prévu à l'annexe D et en faire parvenir une copie à ASQ dans les quinze (15) jours de l'évènement.

## **CHAPITRE 5 : LA FORMATION ET LES RESPONSABILITÉS DES PERSONNES CHARGÉES DE L'APPLICATION DES RÈGLES DE JEU ET DES RÈGLES DE SÉCURITÉ, INCLUANT NOTAMMENT LES RESPONSABILITÉS À L'ÉGARD DE LA PRÉVENTION DES INCIVILITÉS**

### **Section 1 - La formation et les responsabilités des officiels / arbitres / juges de fait**

27. Les différents groupes d'officiels ont la responsabilité de recruter et de former leurs membres.
28. Les groupes d'officiels devront présenter leurs plans de formation à ASQ pour approbation.

### **Section 2 - La sécurité de tous les participants (incluant les spectateurs, le cas échéant)**

29. L'organisateur de l'événement doit garantir la sécurité de tous les participants en installant des clôtures de sécurité qui empêcheront les spectateurs d'atteindre les zones où se déroule l'événement (piste, ligne des puits, fausse grille, parc fermé, enclos...).
30. L'ajout de gardiens de sécurité aux endroits où il est difficile d'installer des clôtures permanentes est fortement recommandé.

## **CHAPITRE 6 : L'ORGANISATION ET LE DÉROULEMENT D'UN ÉVÉNEMENT, D'UNE COMPÉTITION OU D'UN SPECTACLE À CARACTÈRE SPORTIF**

### **Section 1 – L'accréditation**

31. L'accréditation est la première procédure officielle à laquelle doit se soumettre tout concurrent, pilote, équipier et officiel en vue de participer à un événement. C'est le lieu où se finalise l'engagement d'un participant c'est-à-dire la confirmation de sa présence. L'organisateur se réserve le droit de refuser une demande d'engagement sans en justifier la raison.
32. L'accréditation se tiendra aux heures et à l'endroit mentionné dans le Règlement particulier de chaque événement.
33. Lors de l'accréditation, les pilotes doivent présenter obligatoirement leur licence de compétition et les officiels leur licence d'officiel.
34. Tout pilote, inscrit, manufacturier, équipe, officiel, organisateur, etc. désirant un laissez-passer pour l'événement doit se présenter à l'accréditation et signer le formulaire de renonciation par écrit ou par voie électronique.
35. Tout équipier doit être inscrit sur le formulaire d'engagement. Le pilote est responsable du comportement de ses équipiers et de ses invités et il est entendu que ses équipiers sont ceux dont le nom apparaît sur le formulaire d'engagement.
36. Il doit y avoir une inscription par pilote / véhicule dans chaque classe à laquelle il participe.

### **Section 2 – La réunion des pilotes**

37. La participation des pilotes à la réunion des pilotes est obligatoire.
38. Tout pilote absent de cette réunion sera pénalisé et il devra rencontrer le Directeur de course pour recevoir les instructions diffusées lors de la réunion.
39. Toute absence peut être pénalisée.
40. Cette pénalité peut même être l'exclusion de l'événement.

### **Section 3 – L'inspection technique**

41. L'inspection technique se déroulera en accord avec les règlements d'ASQ, des séries concernées ou ceux de la Commission sportive de la discipline.

42. Elle se déroulera aux heures et à l'endroit mentionné dans le Règlement particulier pour chaque événement. L'organisateur doit préparer une zone d'accès restreint destinée à l'Inspection technique et au « parc fermé ».
43. Il est de la responsabilité du pilote de présenter son véhicule dans l'état de compétition et son équipement de pilote à l'inspection technique dans les délais et à l'endroit requis.
44. Le Directeur de course peut demander une nouvelle inspection d'un véhicule à tout moment lors de l'événement avant l'affichage des résultats officiels.

## **Section 4 - Le déroulement**

### **L'avant-course**

45. Tous les véhicules doivent être présentés à l'inspection technique **AVANT** d'entrer en piste pour la première fois durant un événement.
46. Les véhicules devront avoir une apparence propre. Plus spécifiquement, les véhicules malpropres ou comportant des dommages à la carrosserie, ou peints partiellement ou en totalité avec la peinture de préparation (apprêt), ou n'arborant pas les identifications prescrites (numéros et autocollants) ne seront pas approuvés pour une compétition.
47. Un véhicule peut être exclu de la compétition si la construction de celui-ci est dangereuse ou jugé non sécuritaire.
48. Les véhicules avec habitacle doivent avoir un extincteur de même qu'une cloison pare-feu entre le moteur et l'habitacle afin de prévenir le passage des flammes. La protection devra être adéquate et suffisante.

### **Durant l'événement**

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

### **Après-course**

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

51. Toute omission de se rendre directement à la zone d'inspection technique (parc fermé) peut provoquer l'exclusion des résultats pour le pilote concerné.
52. Personne n'est autorisé à entrer en contact avec le pilote et/ou le véhicule entre la sortie de la piste et son arrivée dans la zone d'inspection technique (parc fermé).
53. En plus des officiels, seuls les pilotes des véhicules ou un équipier sont admis dans la zone d'inspection technique (parc fermé).
54. Tous les véhicules présents dans la zone d'inspection technique (parc fermé) doivent y demeurer jusqu'à ce que l'inspecteur-chef les libère.

### **Parc fermé**

55. L'inspecteur-chef et le Commissaire peuvent retenir certains véhicules qui seront acheminés directement au parc fermé et laissés strictement au contrôle des inspecteurs.
56. Un seul représentant par véhicule sera admis dans le parc fermé, à moins que du personnel supplémentaire ne soit requis et autorisé par l'inspecteur-chef. Sauf pour les officiels et pour ces représentants d'équipe, l'accès au parc fermé sera interdit à quiconque.
57. Lorsque l'inspecteur technique demande une vérification, le travail requis pour cette vérification doit débuter à l'intérieur du délai fixé par l'inspecteur technique, sous peine de pénalité.
58. L'omission de se conformer à ces règles peut entraîner l'exclusion aux résultats pour le pilote concerné.
59. Le compétiteur sera responsable de toute opération de démontage tel que requis par les officiels. Il sera aussi responsable pour le montage et pour les dépenses qui en résulteront.

### **Qualifications**

60. Des séances d'essais chronométrés, une course de qualification ou une autre formule décidée par l'organisateur détermineront la grille de départ d'une course.
61. La méthode retenue devra être indiquée dans le règlement particulier de l'épreuve.

## Course

62. Le départ d'une course sera déterminé par le processus de qualification tel qu'il sera mentionné dans le règlement particulier de l'épreuve.
63. Une course peut être mesurée en distance, en tours ou en temps.
64. Le nombre de tours prévus pour une course est amorcé dès que le préposé au départ présente le drapeau **de départ (drapeau vert ou drapeau national)**, agité ou non. Si un système de lumières est utilisé, le nombre de tours prévus est amorcé dès que les feux de la procédure de départ sont allumés.
65. Le départ n'est donné que lorsque le drapeau **de départ** est agité ou, si un système de lumières est utilisé, lors de l'extinction des feux rouges.
66. Pour arrêter une course ou une qualification, le drapeau **ROUGE** sera déployé à la ligne de départ/arrivée et aux stations des Commissaires de piste (signaleurs). À ce moment, tous les véhicules roulants doivent se rendre lentement à la ligne d'arrivée et attendre les instructions des préposés au départ.
67. Durant l'arrêt d'une course ou course de qualification par un drapeau rouge, aucun travail ne peut être effectué sur les véhicules sous peine d'exclusion. Au signal du Directeur de course, un maximum de deux (2) équipiers sera autorisé à rejoindre le pilote pour aider à redémarrer le véhicule.
68. Le travail pourra reprendre seulement lorsque la course reprendra. Ceci s'applique également à un véhicule qui aurait déjà été présent dans la ligne des puits.
69. La distance des courses de qualifications ou des finales sera indiquée au règlement particulier et/ou déterminée par le Directeur de course.
70. Tout pilote ayant été impliqué dans un accident nécessitant l'intervention des ambulanciers ne pourra prendre part à la session en cours que sur approbation du Directeur de course.

## Procédure de départ

71. Pendant la procédure de départ, la possibilité pour un pilote d'entrer en piste selon des circonstances spéciales est toujours soumise au respect de la sécurité de tous les pilotes. Pendant cette procédure, un pilote qui n'est pas en piste devra attendre l'autorisation officielle avant de s'engager en piste.
72. La procédure de départ débute au moment où les véhicules se dirigent vers la ligne de départ pour le tour de formation.

## **Fausse-grille**

73. Tout véhicule qui arrive à la fausse grille moins de cinq (5) minutes avant le début de la procédure de départ sera positionné à la fin du peloton, selon son ordre d'arrivée à la fausse grille.
74. Si un pilote ne peut quitter la fausse grille lorsque l'officiel responsable de la fausse grille leur indique de le faire, il devra se ranger et il partira à l'arrière du peloton.

## **Tour de formation**

75. Il est interdit de dépasser ou même d'entamer une manœuvre de dépassement lors du tour de formation alors que les drapeaux jaunes sont déployés.
76. Le peloton doit alors se présenter au départ regroupé et à vitesse modérée.

## **Début de la course**

77. Aucun dépassement n'est permis avant que le départ ne soit donné.
78. Le début de la course correspond à la fin du tour de formation lorsque les véhicules se présentent à la ligne de départ. Le décompte du nombre de tours de la course, de la distance ou du temps alloué à la course débute à ce moment.
79. Le préposé au départ peut contrôler le départ avec le drapeau de départ (normalement le drapeau vert ou drapeau national) ou avec un système de feux lumineux. Le préposé au départ donnera le départ seulement si la formation des véhicules qui se présente à la ligne de départ est adéquate.
80. Le préposé au départ peut alors :
  - Accepter de donner le départ  
Le drapeau de départ est agité ou la configuration des feux indique que le départ est accepté. Les dépassements sont permis pour tous les véhicules, peu importe leur position sur la piste.
  - Refuser de donner le départ  
Le drapeau de départ demeure fixe ou la configuration des feux indique que le départ n'est pas accepté. Un autre tour de formation est requis et les dépassements sont encore interdits.
81. La fausse grille sera fermée dès le début de la course et un véhicule qui s'y présente après le début de la course ne pourra prendre part à la course que sur autorisation du Directeur de course.

## **Arrivée**

82. L'arrivée sera signifiée par le déploiement du drapeau à damiers à la ligne d'arrivée seulement.
83. La ligne d'arrivée s'étend à angle droit d'un côté à l'autre de la piste, incluant la ligne des puits si applicable.
84. Une course sera terminée lorsque le drapeau à damiers sera déployé.
85. Si le drapeau à damiers est déployé trop tôt, la course se terminera lorsqu'il sera montré.
86. Si le drapeau à damiers est montré au meneur, le classement final sera déterminé d'après le nombre de tours complétés lorsque les véhicules croiseront le fil d'arrivée après le déploiement du drapeau.
87. Si le drapeau à damiers est montré à un autre véhicule que celui du meneur, le classement final sera déterminé d'après le nombre de tours complétés lors du dernier tour entièrement enregistré avant le déploiement du drapeau.
88. Si le drapeau à damiers est montré trop tard, le meneur à la fin prévue de la course sera déclaré vainqueur et les compétiteurs seront classés dans l'ordre auquel ils étaient lorsqu'ils ont croisé le fil d'arrivée après le meneur.
89. Les positions des finissants seront déterminées sans se soucier que le véhicule soit en marche ou non à l'arrivée.
90. Un véhicule doit compléter 70% du nombre de tours du gagnant de la course pour être classé comme finissant.
91. Le gagnant d'une manche ou d'une qualification peut accomplir un tour d'honneur avec le drapeau à damiers à la discrétion du Directeur de course.

## **Arrêt prématuré**

92. Si une course est interrompue avant que deux (2) tours ne soient complétés, la procédure de départ est reprise intégralement et seulement les véhicules ayant été admis sur la fausse-grille avant que la fausse grille ne soit fermée pourront y prendre part.
93. Si une course est interrompue avant que 30% de la distance prévue pour la course ne soit complétée et que la course ne peut être relancée, la course sera considérée comme étant annulée (n'ayant pas eu lieu).

94. Si une course est interrompue avant que 30% de la distance prévue pour la course ne soit complétée et que la course peut être replacée à l'horaire plus tard dans la journée ou à une autre date, les véhicules participants seront placés selon l'ordre d'arrivée au dernier tour complété avant le drapeau rouge.
95. Si une course est interrompue après que 30% de la distance prévue pour la course a été réalisée, mais que moins de 60% de celle-ci a été réalisée, la course ne sera pas considérée comme étant complétée. Si la session peut être relancée plus tard dans la journée ou à une autre date, elle le sera à la file indienne selon l'ordre du dernier tour complet enregistré avant le drapeau rouge. Si la course ne peut être relancée, des demi-points pourront être attribués.
96. Si une course est interrompue après que plus de 60% de la distance prévue pour la course a été réalisée, la course pourra être considérée comme étant complétée et les résultats seront basés sur le dernier tour complet enregistré. Si la session est relancée, elle doit l'être à la file indienne selon l'ordre du dernier tour complet enregistré par les chronométreurs.

#### **Assistance à un véhicule**

97. Si un véhicule est immobilisé, le pilote n'a droit à aucune aide extérieure pour reprendre la piste. Les Commissaires de piste (signaleurs) ne peuvent porter assistance à un véhicule que pour le placer en lieu sécuritaire.
98. Si un compétiteur se trouve en panne sur le circuit, il doit tenter de placer son véhicule de manière sécuritaire aux abords de la piste, afin d'aider les officiels à libérer la piste. Cette directive s'applique en tout temps, que ce soit pour les pratiques, les qualifications ou les courses.
99. Si un pilote ne demeure pas avec son véhicule ou qu'il ne coopère pas avec les officiels pour le dégagement de son véhicule, il risque l'exclusion de l'événement de même que des pénalités plus sévères pouvant aller jusqu'à la suspension de sa licence de compétition.

#### **Ligne des puits**

100. La ligne des puits est une zone d'accès restreinte et réservée aux participants. Elle doit comporter une sortie et une entrée distincte donnant accès à la piste. Elle doit également être fermée au public en tout temps.
101. Un pilote qui entre aux puits doit lever le bras environ 30 mètres avant l'entrée des puits, se ranger du côté approprié et entrer dans les puits à vitesse très réduite (selon le Règlement particulier de l'événement). Le non-respect de ce règlement pourrait entraîner une pénalité.
102. La vitesse excessive dans les puits ne sera pas tolérée. La vitesse autorisée sera indiquée dans le Règlement particulier de l'événement.

103. Il est interdit de fumer dans les puits et la ligne des puits.
104. Le nombre maximum d'équipiers permis dans les puits devra figurer dans le Règlement particulier de l'événement ou selon le règlement de la série.
105. Durant les séances de qualifications et les courses, les réparations sur les véhicules doivent s'effectuer dans les puits.
106. Un véhicule qui quitte la ligne des puits et entre dans les enclos ne peut retourner en piste durant la même session, à moins d'avis contraire de la Direction de course

### **Enclos et fausse-grille**

107. Un emplacement dans les enclos sera à la disposition des véhicules de compétition et des véhicules de service.
108. L'accès aux enclos est limité aux véhicules des officiels et des compétiteurs.
109. L'organisateur peut restreindre le nombre de véhicules de service des compétiteurs ou tout autre véhicule en fonction de l'espace disponible dans l'enclos.
110. La vitesse limite dans les enclos est de 15 km/h ou selon le Règlement particulier de l'événement.
111. La conduite dans les enclos doit être prudente. Le bruit excessif doit être évité.
112. Tous les animaux doivent être tenus en laisse.
113. Les enfants doivent être sous la surveillance d'un adulte en tout temps.
114. Les parents ou tuteurs sont responsables de la sécurité de leurs enfants.
115. Les compétiteurs sont responsables de la propreté des lieux.
116. Ils doivent utiliser les contenants appropriés pour jeter les déchets.
117. Il est strictement interdit de jeter de l'huile, de l'essence, de l'antigel ou tout autre produit contaminant ailleurs que les contenants appropriés.
118. Une exclusion des résultats de l'événement pourrait en résulter.
119. Le carburant doit être remisé dans des contenants approuvés par les autorités concernées.

## **Signalisation**

120. Les Commissaires de piste (signaleurs) peuvent être désignés comme observateurs.
121. Pour assurer la surveillance de la piste et des participants, le Directeur de course ou ses adjoints et les postes de surveillance doivent compter en grande partie sur l'usage des signaux pour :
  - Communiquer toute information nécessaire aux pilotes;
  - Contribuer à la sécurité des pilotes et des participants;
  - Faire respecter le règlement.
122. Ces signaux sont transmis par des drapeaux de couleurs différentes.
123. La dimension minimum des drapeaux de signalisation est de 60 cm sur 80 cm.
124. Les drapeaux seront utilisés durant toutes les séances en piste et garderont la même signification.
125. Une description détaillée des drapeaux utilisés se trouve à l'*Annexe A*.

## **Incident ayant causé une blessure**

126. L'organisateur (ou toute autre personne désignée) d'une compétition ou d'un spectacle sportif doit également s'assurer, lorsque survient un accident ayant causé une blessure lors d'une compétition qu'un rapport de l'évènement sur le formulaire prévu à l'annexe D soit rempli et en faire parvenir une copie à ASQ dans les quinze (15) jours de l'évènement.

## **CHAPITRE 7 : LES LIEUX OÙ SE DÉROULE UN ÉVÉNEMENT, UNE COMPÉTITION OU UN SPECTACLE À CARACTÈRE SPORTIF**

### **Section 1 - Les installations sportives requises**

127. Les événements de sport motorisé peuvent se dérouler sur une route ou une piste utilisée pour des courses automobiles et comprenant les aménagements qui lui sont propres.
128. Un parcours peut être non-permanent, semi-permanent ou permanent selon son type d'installation et sa disponibilité pour les compétitions.
129. Un circuit est un parcours fermé, comprenant l'ensemble des installations qui en font partie intégrante, qui commence et prend fin au même endroit, spécifiquement construit ou adapté au sport motorisé.
130. Un circuit peut être non-permanent, semi-permanent ou permanent selon son type d'installation et sa disponibilité pour les compétitions.
131. La piste est une route spécialement construite ou adaptée pour être utilisée dans les compétitions sur circuit.
132. Une piste est déterminée par les bords externes de la surface de course.

### **Section 2 - Le déroulement et la supervision**

133. Une inspection par ASQ sera obligatoire pour tous les circuits qui désirent obtenir un permis d'événement.
134. Une inspection par ASQ sera obligatoire pour tous les circuits qui ont fait des modifications à leurs installations depuis la dernière inspection.

### **Section 3 - L'accessibilité et la conformité des lieux**

135. Les lieux accueillant l'événement devront respecter les normes d'accessibilité et les règles en vigueur et les différentes exigences sur les lieux publics (accès pour les personnes à mobilité réduite, sorties d'urgences – elles devront être dégagées en tout temps, équipements sanitaires, etc.)
136. Des toilettes doivent être disponibles sur place.

## **CHAPITRE 8 : LES INSTALLATIONS ET LES ÉQUIPEMENTS UTILISÉS LORS D'UN ÉVÉNEMENT, D'UNE COMPÉTITION OU D'UN SPECTACLE À CARACTÈRE SPORTIF**

### **Section 1 - Les installations sportives**

137. Les principes contenus dans cet article ont pour but d'aider à la conception générale des projets de circuits pour soumission à ASQ en vue d'une future délivrance de licence (voir chapitre 7).
138. Les responsables d'un parcours doivent s'assurer que les prescriptions établies par les autorités soient respectées et doivent obtenir leur acceptation officielle.
139. La forme du parcours, dans son plan, n'est pas sujette à des restrictions, bien qu'ASQ puisse recommander des modifications favorisant la qualité des compétitions et en cas de nécessité pratique.
140. Pour déterminer les distances de courses, les records de courses et les classements, la longueur d'un circuit à prendre en considération est celle de l'axe de la piste.
141. Sauf indication contraire, toute référence dans ces principes aux lignes droites et aux virages concerne la trajectoire réellement suivie par les voitures ayant les plus grandes performances, et non la forme géométrique du tracé du circuit (la trajectoire, lorsqu'on la trace sur le plan, aura pour effet général de réduire les lignes droites et d'allonger les virages : lorsqu'un parcours est planifié ou modifié, le concepteur doit fonder ses calculs là-dessus).
142. Lors de la conception d'un circuit permanent nouveau, la largeur prévue devrait être d'au moins 12 m. Aux endroits où la piste s'élargit ou se rétrécit, cela devrait se faire aussi graduellement que possible, dans une proportion qui n'excède pas 1 m sur 20 m (sur largeur totale).
143. La largeur de la grille de départ devrait être d'au moins 15 m ; cette largeur doit être maintenue jusqu'à la sortie du premier virage (comme indiqué par la trajectoire de course).
144. Lors de la conception d'un circuit permanent nouveau, la largeur prévue devrait être d'au moins 12 m. Aux endroits où la piste s'élargit ou se rétrécit, cela devrait se faire aussi graduellement que possible, dans une proportion qui n'excède pas 1 m sur 20 m (sur largeur totale).
145. La largeur de la grille de départ devrait être d'au moins 15 m ; cette largeur doit être maintenue jusqu'à la sortie du premier virage (comme indiqué par la trajectoire de course).

146. Les modifications de l'inclinaison, que celle-ci soit convexe ou concave, doivent être effectuées selon des rayons verticaux adaptés aux performances des voitures. En règle générale, il faudrait éviter d'apporter des modifications de l'inclinaison dans les zones de freinage à haute vitesse, dans les zones courbes ou lorsque l'accélération est très forte.
147. L'inclinaison de la ligne droite de départ ne devrait pas dépasser les 2 %.
148. Tout au long des lignes droites, l'inclinaison transversale, pour des raisons d'écoulement des eaux, ne devrait pas être supérieure à 3 % (1,7°) ni inférieure à 1,5 % (0,9°) entre les deux bords de la piste ou entre l'axe et le bord de la piste.
149. Dans les courbes dont le côté extérieur de la piste est relevé par rapport au côté inférieur, l'inclinaison transversale ne devrait pas être supérieure à 10 % (5,7°) (avec éventuellement des exceptions dans des cas particuliers tels que les anneaux de vitesse ou circuits ovales). Une inclinaison contraire n'est pas, en général, acceptable, sauf si elle est imposée par des circonstances spéciales.
150. Des systèmes appropriés de drainage de l'eau présente sur la piste, sur la voie des stands, dans le paddock et dans les zones réservées aux spectateurs devraient être envisagés en priorité au moment de l'élaboration du plan.
151. Aux endroits où il est connu que l'eau s'accumule sur la piste, une série de rainures transversales peut être creusée dans l'asphalte afin de diriger l'eau hors de la piste en direction de l'accotement.
152. Sauf indication contraire en raison d'éléments tels que des voies d'entrée et de sortie des puits, une piste permanente devrait être bordée des deux côtés, sur toute sa longueur, de lignes blanches continues clairement indiquées à l'aide d'une peinture antidérapante, d'une largeur minimale de 10 cm, et d'accotements compacts, en règle générale d'une largeur comprise entre 1 m et 5 m, avec une surface plane. Ces accotements devraient prolonger l'alignement de la piste, sans dénivellation entre la piste et l'accotement : toute transition horizontale devrait être très graduelle.
153. Par aire de dégagement, on comprend l'étendue de terrain comprise entre l'accotement et la 1ère ligne de protection. Une aire de dégagement devrait se raccorder avec la berme, sans dénivellation par rapport à celle-ci ; si l'aire est en pente, celle-ci ne devrait pas dépasser 25 % en montant (ne s'applique pas aux aires de graviers) ou 3 % en descendant, avec une transition progressive entre la piste et l'aire de dégagement, par rapport à la projection latérale de la surface de la piste.

154. Pour les départs arrêtés, il devrait y avoir une longueur sur la grille d'au moins 4 m par voiture.
155. De préférence, il devrait quand le tracé le permet y avoir au moins 250 m entre la ligne de départ et le premier virage.
156. Par virage, et uniquement dans ce cas, on entend un changement de direction d'au moins 45°, avec un rayon inférieur à 300 m.
157. Lors de l'établissement des mesures destinées à la protection des spectateurs, des pilotes, des officiels de course et du personnel d'assistance pendant les compétitions, il faudrait tenir compte des caractéristiques du parcours (tracé et profil de la piste, topographie, trajectoires de course, aires adjacentes, bâtiments) et de la vitesse atteinte en chaque point de la piste.
158. Afin d'absorber l'énergie de la voiture et/ou d'offrir aux pilotes les conditions nécessaires pour reprendre le contrôle du véhicule, différents systèmes de décélération, des dispositifs de dissipation d'énergie ainsi que des barrières d'arrêt pourront être installés pour constituer une première ligne de protection.
159. L'installation peut comprendre des aires de dégagement en herbe ou avec une surface stabilisée, des bacs de décélération remplis d'agrégats appropriés, des barrières d'arrêt, des barrières absorbant l'énergie ou une combinaison de ces mesures.
160. Comme principe général, là où l'angle estimé d'impact est faible, une barrière verticale et continue est requise. Là où l'angle d'impact estimé/anticipé est plus élevé, il est généralement approprié d'installer, des dispositifs de dissipation d'énergie et/ou des barrières. Lorsqu'elles sont prévues, les aires de dégagement seront principalement situées à l'extérieur des virages et pourront avoir en règle générale une étendue maximale d'environ 30 m à 100 m, en fonction des vitesses d'approche et des vitesses en virage attendues sur la piste.
161. En outre, des mesures supplémentaires pour la protection des zones réservées au public, qui devraient être placées au même niveau que, ou plus haut que, le bord de la piste, pourront être exigées.
162. L'accès du public aux différentes zones ainsi que les conditions en vigueur dans ces zones doivent être conformes aux législations provinciales et municipales.

## **Section 2 - Les équipements**

163. Les exigences concernant la Tour de Contrôle, la Salle de Chronométrage, les Postes de Commissaires de Piste, la Ligne des Puits, les Enclos, le Centre Médical, etc. diffèrent selon le type de compétition prévu; chaque projet devrait être établi en collaboration entre la direction du circuit et ASQ.
164. Des voies d'entrée et de sortie des puits appropriées devraient permettre de quitter et de rejoindre la piste en des points n'interférant pas avec la trajectoire de course.
165. Des ponts et/ou des tunnels pour le personnel, les camions et les services de secours permettant de passer de l'intérieur à l'extérieur du circuit devraient être prévus au moment de l'élaboration du plan car ils peuvent avoir une grande incidence sur le tracé.
166. Les services de secours dépendent d'un nombre suffisant de zones d'attente pour les véhicules, de voies de service derrière la première ligne de protection et de points d'accès à la piste, cela devant permettre aux véhicules de secours d'atteindre n'importe quel point de la piste, le centre médical et les sorties du circuit, sans entraves et rapidement.
167. Les installations pour les services d'urgence destinés aux zones réservées aux spectateurs doivent respecter les exigences provinciales en vigueur.

## **CHAPITRE 9 : LES SERVICES ET ÉQUIPEMENTS DE SÉCURITÉ REQUIS LORS D'UN ÉVÉNEMENT, D'UNE COMPÉTITION OU D'UN SPECTACLE À CARACTÈRE SPORTIF**

### **Section 1 - Les services de premiers soins et services médicaux**

168. Il appartient aux commissaires de piste d'effectuer la première intervention en cas d'accident, toujours sous le contrôle du chef de poste ou de son adjoint, qui devrait prendre toutes les mesures nécessaires en vue d'assurer la sécurité physique de son personnel au moyen de signaux définis à l'avance, en vue de faire dégager la piste chaque fois qu'une voiture s'approche, et au moyen du drapeau jaune.
169. Aucun commissaire de piste ou véhicule ne peut pénétrer dans le périmètre du circuit sans l'autorisation de la Direction de Course.
170. Si une voiture s'arrête sur la piste, ou si elle la quitte, le premier souci des commissaires de piste dans ce secteur doit être de l'emmener vers un endroit sûr.
171. Aucun pilote n'a le droit de refuser que sa voiture soit emmenée hors de la piste ; il doit faire tout son possible pour faciliter la manœuvre et obéir aux instructions des commissaires de piste. Une fois que la voiture se trouve dans un endroit sûr, le pilote a le droit, si le Règlement Particulier de la compétition l'autorise, d'y travailler pour redémarrer. Dans ce type de cas, d'autres moyens tels que dépanneuses, grues, etc. ne devraient être mis en œuvre qu'après que le pilote a signifié clairement sa décision d'abandonner. Il est souhaitable que le pilote reste auprès de son véhicule jusqu'à la fin de la course ou du moins qu'il indique au chef de poste comment la voiture peut être soulevée ou remorquée jusqu'aux stands.
172. Chaque fois qu'un accident se produit, le poste de commissaires doit immédiatement en informer la Direction de la Course afin de faire appliquer les procédures spécifiées dans le plan des services médicaux et de lutte anti-incendie ou d'entretien.
173. Immédiatement, un commissaire de piste au moins, muni d'un extincteur, devrait aller sur les lieux pour :
- aider à éteindre le feu s'il y a lieu, selon le protocole établi;
  - aider le pilote si cela s'avère possible en rappelant toujours que la première intervention médicale doit être effectuée par le service médical, et que le pilote ne doit pas être déplacé s'il est blessé; le pilote ayant un problème pour sortir de son véhicule sans aide extérieure ne doit pas chercher à sortir par ses propres moyens mais attendre les secours spécialisés.

174. Ces informations doivent être portées à la connaissance des catégories concernées (pilotes et commissaires) à l'occasion des briefings.
- informer le chef de poste du besoin des services d'intervention supplémentaires;
  - dégager la piste des débris, de l'huile, etc.;
  - dans le cas où le pilote paraît être indemne, le chef de poste devra en informer la Direction de Course afin que des instructions puissent être données.
175. Si nécessaire, un véhicule d'intervention d'urgence devrait être envoyé rapidement sur place par la Direction de Course.

## **Section 2 - L'équipement de sécurité et les mesures d'urgence**

176. Un ou des véhicules d'urgence sont répartis stratégiquement autour du site de compétition.
177. Ces véhicules d'urgence doivent au moins être équipés d'une trousse de trauma, cylindres d'oxygène, d'extincteurs, de pinces de désincarcération (circuit-routier), ainsi que de tout équipement de stabilisation nécessaire aux transports ambulanciers des blessés.

## **CHAPITRE 10 : LA PRÉVENTION, LA DÉTECTION ET LE SUIVI DES COMPORTEMENTS SUSCEPTIBLES DE METTRE EN PÉRIL LA SÉCURITÉ ET L'INTÉGRITÉ PHYSIQUE OU PSYCHOLOGIQUE DES PERSONNES**

Dans le cadre de sa mission, ASQ a la responsabilité de protéger ses membres en leur offrant un environnement sécuritaire, juste et dans lequel on peut avoir confiance, et ce, pour tous les niveaux et à tous les paliers, qu'ils soient locaux, régionaux, provinciaux, nationaux ou internationaux.

Ainsi, ASQ n'entend tolérer aucune forme d'abus, de harcèlement, de négligence ou de violence, physique, psychologique ou sexuelle, et ce, dans tous les programmes et activités sanctionnés et dispensés par elle-même et par ses membres.

ASQ reconnaît l'importance de prendre les moyens raisonnables afin de prévenir et d'intervenir pour faire cesser toute forme d'abus, de harcèlement, de négligence ou de violence lorsqu'une telle pratique est portée à sa connaissance.

### **Section 1**

#### **La prévention et la détection de comportements susceptibles de mettre en péril la sécurité et l'intégrité physique ou psychologique.**

##### **Pratique saine et sécuritaire**

178. Le présent règlement de sécurité fait partie des règles auxquelles tout membre de ASQ est obligatoirement soumis. Il énonce un ensemble de dispositions applicables afin d'évoluer dans le milieu de manière saine et sécuritaire.

Par ailleurs, ASQ déclare adhérer à l'Avis sur l'éthique en loisir et en sport, du ministère de l'Éducation, des Loisirs et du Sport, dont l'objectif principal est la reconnaissance des valeurs tels l'équité, la persévérance, le plaisir, la santé, la sécurité et l'intégrité, et la préservation d'un milieu du loisir et du sport sûr et accueillant pour tous.

##### **Aide, accompagnement, référencement**

179. ASQ incite ses membres à faire preuve de vigilance afin de détecter et dénoncer tout comportement inapproprié qui porte atteinte à l'intégrité physique ou psychologique d'une personne lors de la pratique du sport motorisé. À cette fin, ASQ a des codes de conduite à respecter et s'assure de leur diffusion et de leur promotion auprès des membres.

Dès son adhésion, tout membre doit être informé, par écrit, de l'existence de ces codes de conduite.

De plus, la ASQ s'engage à chaque début de saison à rappeler à ses membres de revoir les codes de conduite qui les concernent.

## **Filtrage**

180. ASQ a mis en place des directives en matière de filtrage pour toutes personnes susceptibles d'entrer en contact avec des personnes mineures ou des personnes vulnérables dans le cadre de ses fonctions.

## **Formation**

181. ASQ s'engage à promouvoir auprès de ses membres et les encourage à participer à des formations en matière de protection de l'intégrité. Ces formations devront avoir été approuvées au préalable par la Fédération (ASQ). Cette dernière s'engage également à faire connaître ces formations par le biais de son site internet ou autre médium.

ASQ peut également exiger la participation de certaines catégories de membres à des formations, conférences, ou autres outils en rapport avec l'intégrité. Elle peut contrôler et s'assurer de la présence des personnes convoquées à participer ou en faire une condition préalable à la pratique de l'activité (entraîner, administrer, jouer ou autre).

## **Section 2**

### **Suivis des comportements susceptibles de mettre en péril la sécurité et l'intégrité physique ou psychologique**

182. Un processus de suivi de ces comportements est proposé par la Fédération, notamment par l'entremise d'un mécanisme indépendant de traitement des plaintes qui recommande des sanctions auprès d'ASQ, le cas échéant.

Ainsi toute personne impliquée doit dénoncer, tout abus, harcèlement, négligence, ou violence sous toutes ses formes commis sur une personne qui est elle aussi impliquée dans le milieu du sport motorisé, qu'elle soit mineure ou majeure.

Tout membre d'ASQ doit collaborer au processus de traitement d'une plainte et respecter la confidentialité inhérente au traitement de celle-ci.

ASQ s'engage à respecter et mettre en place, le cas échéant, en collaboration avec ses membres s'il y a lieu, les mesures appropriées afin d'appliquer les décisions et sanctions rendues par son Conseil d'administration.

## Section 3

### Bagarres

183. Afin de prévenir la violence physique et psychologique pouvant entraîner des blessures mineures, graves ou, dans des circonstances extrêmes, un décès, ASQ a la responsabilité d'établir des règles d'intervention lorsque survient une bagarre, entre deux (2) personnes ou plus, dans le cadre d'un événement sportif et ce, peu importe qu'il s'agisse de pilotes ou d'autres participants (parents, spectateurs, officiels, etc.).

ASQ s'assurera que les sanctions mentionnées dans les deux prochains paragraphes s'appliquent obligatoirement dès qu'un événement sportif implique la présence de personnes de moins de 18 ans.

Dès qu'une bagarre survient, les personnes impliquées doivent systématiquement être expulsées de l'événement sportif et ce, qu'elles soient initiatrices ou pas de la bagarre.

Également, ces mêmes personnes pourraient faire l'objet minimalement d'une suspension lors du prochain événement sportif (suspension pour la prochaine joute ou suspension pour le prochain événement), et pourront faire l'objet d'une dénonciation à la police.

Le cas échéant, ASQ pourrait demander à ses membres une liste des expulsions et suspensions survenues au cours d'une année.

## CHAPITRE 11 : LE CONTRÔLE DE L'ÉTAT DE SANTÉ DES PARTICIPANTS

Dans le cadre de sa mission, ASQ a la responsabilité de protéger ses membres en leur assurant une pratique sportive saine et sécuritaire. Elle reconnaît que compte tenu de la nature de l'activité, du contexte de pratique ainsi que l'historique et la culture de la discipline, les participants peuvent encourir un risque élevé d'impact néfaste sur leur santé.

D'autres éléments sont également susceptibles d'affecter la santé des participants, notamment : l'usage de drogues, substances dopantes, boissons énergisantes, alcool, les régimes, la mauvaise utilisation des équipements, etc.

Par conséquent, ASQ statue sur les points suivants :

### Section 1 — Antidopage

184. Aucune personne impliquée dans le milieu (participant, entraîneur, bénévole, parent, administrateur, salarié, fournisseur) ne doit faire usage ou être sous l'effet de drogues, substances dopantes, alcool ou autre produit prohibé durant une activité sanctionnée par la ASQ (entraînement, partie, compétition, etc.).

ASQ incite ses membres à s'informer sur le sujet de l'antidopage en consultant les plateformes Web de diverses organisations, notamment le Programme canadien antidopage (PCA), la plateforme mondiale d'éducation et d'apprentissage en matière de lutte contre le dopage de l'Agence mondiale antidopage (AMA), les outils d'éducation du Centre canadien pour l'éthique dans le sport (CCES), etc.

ASQ rappelle que les athlètes qui participent à certains tournois ou compétitions peuvent être soumis à des contrôles sporadiques du dopage, effectués en vertu des programmes mentionnés ci-haut. Ils doivent donc s'abstenir d'utiliser toute substance pouvant s'avérer interdite. Les athlètes sont encouragés à s'informer auprès des organismes appropriés avant d'utiliser ladite substance.

### BOISSON ALCOOLISÉES

185. La consommation de boissons alcoolisées par tout compétiteur, participant, membre d'une équipe de service, bénévole ou officiel avant la fin des activités compétitives de la journée à un événement est expressément interdite. Chaque participant ou compétiteur sera responsable de la conduite de ses équipiers. Tout compétiteur, officiel ou membre d'équipe qui a consommé quelque boisson alcoolisée avant la fin des activités compétitives de la journée ne pourra participer, ni être présent, ni rester dans un lieu qui pourrait embarrasser quelque compétiteur, membre d'équipe, organisateur ou officiel. Le(s) commissaire(s) de la rencontre peuvent interdire à toute personne soupçonnée d'être sous l'effet de l'alcool de participer ou de compétitionner à cet événement et ASQ pourra prendre d'autres mesures disciplinaires. Les tests pourront être faits par les autorités policières, si requis.

## **CANNABIS ET PRODUITS DÉRIVÉS**

186. L'usage, par tout compétiteur, bénévole ou officiel, de cannabis ou de produits dérivés avant ou durant une compétition, est spécifiquement interdit parce que cette personne pourrait toujours être sous l'influence de cette drogue. Chaque pilote ou compétiteur est responsable de la conduite de ses équipiers. Tout compétiteur, membre d'une équipe de service ou officiel qui aura consommé du cannabis ou des produits dérivés avant la fin des activités de compétition de la journée ne pourra participer ni être présent dans quelque endroit que ce soit où il pourrait déranger tout compétiteur, membres des autres d'équipes, organisateur ou officiel. Le commissaire peut interdire à toute personne soupçonnée d'être sous l'emprise de cannabis ou de produits dérivés de compétitionner ou de participer à la compétition et ASQ pourra prendre d'autres mesures disciplinaires.

## **Section 2 — La santé générale des participants**

### **RESPONSABILITÉ MÉDICALE DES COMPÉTITEURS**

187. Il est de la responsabilité du compétiteur qui demande une licence de compétition de remplir une fiche d'auto-déclaration ou d'examen médical selon l'âge, confirmant leur aptitude à compétitionner. Tout détenteur de licence qui souffre d'une blessure ou d'une maladie qui affecte son bien-être médical pour participer à des événements lorsqu'il détient une licence de compétition devra soumettre à nouveau une fiche d'auto-déclaration ou d'examen médical confirmant son aptitude à compétitionner avant de reprendre la compétition.

### **DROGUES DANGEREUSES ET NARCOTIQUES**

188. L'usage de toute drogue dangereuse ou narcotique par quelque compétiteur, membre d'une équipe de service, bénévole ou officiel avant ou durant un événement ASQ, est spécifiquement prohibé. Le commissaire de l'événement peut interdire à tout individu soupçonné d'être sous l'influence d'une drogue dangereuse ou narcotique de compétitionner dans cet événement, et ASQ pourra imposer des mesures disciplinaires.

#### **189. Le retour progressif suite à une commotion cérébrale**

Voir le chapitre 12 du présent règlement de sécurité.

#### **190. Les conditions climatiques**

L'information et la sensibilisation aux diverses conditions climatiques (exposition au soleil, au vent ou au froid, ou toute autre condition dangereuse) seront divulguées par la direction de course le matin de la compétition.

## **CHAPITRE 12 : LA PRÉVENTION, LA DÉTECTION ET LE SUIVI DES COMMOTIONS CÉRÉBRALES**

ASQ reconnaît que la pratique du sport motorisé peut comporter des risques élevés de blessures, notamment des commotions cérébrales. Lorsqu'une telle blessure survient, il est primordial d'appliquer les procédures reconnues en matière de prévention et de gestion de telles situations.

Tous les membres et toutes personnes impliquées lors d'un entraînement ou une compétition doivent connaître leurs rôles et responsabilités à cet égard.

### **Section 1 — La prévention, l'information et la sensibilisation**

191. ASQ informera et sensibilisera régulièrement ses membres et toutes personnes impliquées lors d'un entraînement ou une compétition par l'entremise de différents outils publiés sur le site internet en matière :

- des risques de commotion cérébrale associés à la pratique du sport motorisé ;
- de l'existence des outils d'évaluation et de gestion des commotions cérébrales et/ou d'une politique en cette matière (si c'est le cas) et/ou d'un plan de retour progressif à l'activité (si c'est le cas) ;
- des formations reconnues par ASQ proposées et/ou obligatoires ;
- des aménagements potentiels des installations sportives pouvant réduire les risques de commotions cérébrales lors d'entraînements et de compétitions ;
- de l'importance d'informer et de sensibiliser les parents et les tuteurs d'athlètes de la gravité des commotions cérébrales et de l'importance de les traiter diligemment.

### **Section 2 — La détection et la gestion**

192. ASQ rappelle à tous ses membres et à toute personne impliquée dans un entraînement ou une compétition de mettre en application l'ensemble des directives incluses dans le Protocole de gestion des commotions cérébrales pour le milieu de l'éducation et dans le cadre d'activités récréatives et sportives du ministère de l'éducation.

Ce protocole fait état notamment :

- de ce qu'est une commotion cérébrale ;
- du retrait immédiat du participant en cas d'un incident ou soupçon d'une commotion ;
- de l'importance de consigner l'incident ;
- des informations permettant d'identifier les signaux d'alerte et des symptômes observés et ressentis par le participant ;

- des circonstances-clés nécessitant une évaluation médicale en urgence ou en clinique ;
- d'un plan détaillé du retour à l'activité récréative, scolaire et sportive ;
- du rôle et responsabilité de chacun des acteurs (pilote, parents, participants, etc.) ;
- de l'outil de consignation qu'est la fiche de suivi.

ASQ rappelle :

- L'importance d'aviser les participants, les tuteurs ou parents, en début de saison, de l'application du protocole par les membres de l'équipe ;
- l'importance d'une communication efficace entre les différents intervenants et parents lors d'un incident laissant présager une possible commotion cérébrale ;
- l'importance de déclarer un incident et ne pas le banaliser ;
- l'importance de tenir un registre d'accident permettant de faire un suivi individuel des blessures ;
- l'importance d'avoir des installations sécuritaires diminuant les risques possibles de subir une commotion cérébrale.

## **CHAPITRE 13 : LES SANCTIONS EN CAS DE NON-RESPECT DU RÈGLEMENT**

### **Section 1 - Infraction**

191. Toutes les infractions suivantes, en plus de toute autre infraction spécifiquement et mentionnée auparavant ou ci-après, seront considérées en violation de ce règlement;
- a) corrompre ou tenter de corrompre toute personne en relation avec la compétition et accepter, ou offrir d'accepter un pot-de-vin ;
  - b) toute action visant à faire participer une personne ou un véhicule reconnu inéligible à une compétition ;
  - c) tout acte ou procédé frauduleux préjudiciables aux intérêts d'ASQ ou à ceux de la compétition automobile en général ;
  - d) il est interdit d'accepter un trophée, offrir de l'accepter ou de courir pour ce trophée, ou publiciser une récompense, comme un titre ou un championnat, dans le respect des événements sanctionnés par ASQ, à moins que de telles récompenses soient reconnues par ASQ (autrement dit d'inventer un trophée ou enjeu à l'insu d'ASQ) ;
  - e) conduire dangereusement ou de façon imprudente ;
  - f) ne pas obéir aux directives ou ordres d'un officiel de l'événement ou d'ASQ ;
  - g) refuser de coopérer avec le commissaire de l'événement ou du tribunal, dans l'accomplissement de leurs devoirs, interrompre ou déranger leurs actions ;
  - h) comportement ou langage offensant dans les lieux sous le contrôle de l'organisateur ;
  - i) ne pas honorer un chèque payable à ASQ, à un club affilié à ASQ ou à un organisateur d'événement.

### **Section 2 – Sanction**

#### **PÉNALITÉS**

192. Tout promoteur, organisateur, officiel, compétiteur, inscripteur, ou autre personne, ou organisation qui commet une infraction en vertu de:
- a) ce règlement de sécurité ;
  - b) du code de conduite d'ASQ;
  - c) du règlement particulier de l'événement;
  - d) de toute condition liée à un permis d'événement;
  - e) de toute directive de la direction de course.

## **IMPOSITION DE PÉNALITÉS**

193. Les pénalités ne peuvent être imposées que par le commissaire sportif de la série, du commissaire sportif de l'événement, s'il y a lieu, ou de la direction de course. Les pénalités, en ordre d'importance, sont :
- a) La réprimande (verbale ou écrite);
  - b) L'amende;
  - c) Une pénalité de temps;
  - d) L'exclusion d'une compétition ou d'un événement;
  - e) La suspension;
  - f) La disqualification
  - g) L'expulsion.

## **Section 3 - Décision et révision**

### **DROIT DE PROTÊT**

194. Seuls les concurrents et pilotes lésés par une décision, acte ou omission d'un promoteur, organisateur, officiel, concurrent, pilote ou autre personne liée avec une compétition, ont le droit de protêt. Toutefois, les officiels peuvent toujours agir d'office, même dans le cas où ils ne sont pas saisis d'une réclamation. Un protêt ne peut être logé pour refus à l'inscription ou s'il est prohibé dans ce règlement de sécurité.
195. Les réclamations se rapportant à une compétition doivent être adressées au Commissaire de série ou à un adjoint s'il en existe. À défaut du Commissaire ou d'un adjoint, ces réclamations devront être adressées au Directeur de course de la compétition.
196. La charge de prouver et d'établir les termes exacts du protêt est en tout temps celle du concurrent (entrant) ou du pilote qui loge le protêt.
197. Le droit de protêt sera basé sur le bien-fondé du protêt. Le Commissaire révisera les protêts soumis et jugera de leur bien-fondé.
198. Un protêt bien-fondé est défini comme étant raisonnable, logique, basé sur des faits pertinents et supporté par des preuves pertinentes. Un fait est défini comme quelque chose qui peut être confirmé. Une preuve est définie comme supportant les faits, la logique ou la raison.
199. Un protêt déficient dans son raisonnement, sa logique, les faits ou les preuves apportées peut être jugé non fondé, être rejeté par le Commissaire et le coût du protêt sera retenu.

200. Les protêts qui sont jugés non fondés, peuvent aussi être vexatoires et être rejetés. Dans ces cas, le coût du protêt sera retenu et d'autres pénalités pourront s'appliquer.
201. Les pilotes doivent demeurer sur le site de la compétition et doivent être facilement rejoignables jusqu'à ce que la période de protêt s'appliquant à sa compétition soit écoulée. Aucun substitut ne sera permis.
202. Les participants impliqués dans une dispute ou un protêt doivent demeurer à la piste pour la période du protêt et pour une plus grande période de temps si requis par le Commissaire. Les compétiteurs qui ne se conformeront pas ou qui seront difficiles à contacter seront sujets, advenant leur absence, à des mesures disciplinaires et pénalités. Dans les cas où des pénalités seront appliquées, la possibilité d'un appel est annulée. Toute pénalité appliquée restera en force.
203. Rien dans ce Règlement n'affectera le droit et le devoir de tout officiel de prendre une action qu'il estime correcte dans les circonstances, même si un protêt a été déposé.
204. Tout protêt contre un compétiteur ne pourra être soumis que par un pilote ou un concurrent (entrant) de la même classe ou de la même session en piste.
205. Les protêts contre une décision d'un Juge de faits ne seront pas admis.
206. Les décisions d'un Directeur de course ne sont pas matière à protêt, seulement à un appel.
207. C'est la responsabilité du protestataire de comprendre et de se conformer avec cette procédure de protêt et d'appel et aucune revendication ne sera acceptée pour cause de malentendu sur l'interprétation de cette procédure.

## **DÉPÔT D'UN PROTÊT**

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

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

- a) dans tous les cas, le montant des frais sera remis à ASQ.
- b) si le protêt est considéré mal fondé, le montant total sera retenu par ASQ.

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

### **LIMITE DE TEMPS POUR DÉPOSER UN PROTÊT**

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

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

### **PROTÊT RELATIF À UN RÉSULTAT**

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

### **USAGE D'ENREGISTREMENT VIDEO**

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

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

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

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

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

219. L'enregistrement vidéo soumis comme preuve sera confisqué, accepté comme preuve ou non, jusqu'à ce que la limite de temps allouée pour donner un avis d'intention d'appel soit expirée et que cet avis ne soit pas donné.
220. Si un avis d'intention d'appel a été remis au Commissaire et accepté par ce dernier, l'enregistrement vidéo soumis comme preuve sera remis à la fin de l'audition de l'appel.

## **PROTÊT CONTRE UN VÉHICULE DE COURSE**

221. Le protestataire doit identifier clairement le règlement qui a été présumément enfreint, et doit spécifier les composantes qui doivent être inspectées.
222. Si un protêt demande qu'un moteur ou autre composante soit démonté pour être inspecté, l'auteur du protêt devra déposer un montant suffisant pour couvrir les frais de démontage, d'inspection et de remontage du moteur ou des composantes visées. Ce montant sera déterminé par le Commissaire. Le démontage et l'inspection devront être effectués sous la supervision d'un inspecteur technique de la série. Si, après l'inspection, le moteur ou les composantes sont déclarés conforme aux règlements, l'argent déposé par l'auteur du protêt servira à couvrir les frais encourus. Tout montant qui restera après le paiement des frais sera retourné au protestataire.
223. Toutefois, si après inspection le moteur ou composante est déclaré non conforme, le concurrent fautif assumera toutes les dépenses et sera sujet à des mesures disciplinaires à la discrétion du Commissaire. Les frais sont alors remboursés à l'auteur du protêt après que la période d'appel soit expirée.
224. Tout refus d'obtempérer ou manquements aux procédures du protêt de la part du propriétaire ou du pilote sous protêt entraînera l'exclusion immédiate de celui-ci et pourra aussi conduire à des mesures disciplinaires à la discrétion du Commissaire.
225. Si une décision basée sur l'inspection donne lieu à un appel par un ou l'autre des parties au protêt, la garantie financière en argent sera retenue jusqu'à ce qu'une décision finale soit rendue.
226. Si, selon ces règlements, un protêt est retiré complètement par le protestataire dans un délai de trente (30) minutes avant le commencement de l'inspection, le Commissaire retournera la garantie financière au protestataire moins un montant minimum de frais de protêt qui sera déterminé par le Commissaire.

## **AUDITION D'UN PROTÊT**

227. Le Commissaire de la série ou son représentant entendra tous les protêts. L'heure de l'audition seront communiqués aux parties concernées.
228. Le Commissaire déterminera si le protêt a été soumis en conformité avec ces règlements. En cas de non- conformité à toutes les conditions, le protestataire se verra refuser le protêt sans audition et les frais de protêt pourront être retenus par ASQ.
229. Le protestataire a toujours la responsabilité de bien présenter un protêt et aucune réclamation basée sur un manque de connaissance de ce Code sportif ou des Règlements particuliers de l'événement ne sera admise.
230. Lors de l'audition, les protestataires doivent présenter leur cas en personne ou avec l'assistance d'un traducteur désigné si un problème de langage existe. Les protestataires sont autorisés à faire appel à des témoins et sont responsables de la prompte disponibilité de tout témoin convoqué. Si un protestataire désigne un traducteur pour les besoins d'exposer ou argumenter un protêt, les mots du traducteur seront considérés comme ceux du protestataire.
231. En l'absence ou en cas de délai excessif de toute partie à l'audition du protêt, le jugement procédera par défaut.
232. Tous les efforts devront être faits afin que les protêts se règlent sur place, là où les témoins pourront présenter leur témoignage et preuve.

## **DISTRIBUTION DES PRIX**

233. À l'exception des présentations non officielles des trophées d'après course, la distribution des prix ne doit pas commencer avant que la période de protêt soit écoulée. Si un protêt qui peut affecter la distribution des prix est déposé, la distribution des prix sera retenue jusqu'à ce que la décision du protêt ou de l'appel soit connue. Pendant ce temps, les résultats seront considérés provisoires.
234. Cependant, lorsqu'un protêt affecte seulement une partie du classement, les parties non affectées par le protêt peuvent être publiées définitivement et les prix correspondants peuvent être remis.

## **JUGEMENT D'UNE AUDITION DE PROTÊT**

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

## **PUBLICATION DES JUGEMENTS**

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

## **DEMANDE D'APPEL**

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

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

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

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

## **LIMITE DE TEMPS POUR DÉPOSER UN APPEL**

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

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

243. Cette demande peut être déposée en personne ou par courriel.

## **MOTIFS POUR UNE DEMANDE D'APPEL**

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

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

## **PIÈCES JUSTIFICATIVES**

245. Une demande d'appel doit contenir l'information suffisante pour permettre à ASQ de déterminer la suite des actions à entreprendre, et si des auditions formelles doivent avoir lieu. Si la partie appelante ne fournit pas les informations suffisantes, l'appel pourra être rejeté sans audition et sans remboursement des frais d'appel.
246. Une demande d'appel doit spécifier :
- a) Les motifs justificatifs à l'effet que le Commissaire a agi incorrectement, en indiquant clairement quelle(s) partie(s) de ce Code sportif ou des Règlements sont considérés comme ayant été appliqué(s) d'une manière injuste et inéquitable à la partie appelante.
  - b) Une description complète de toute nouvelle preuve et/ou témoignage expert et comment ceci peut affecter la décision contestée.
  - c) Les témoins que la partie appelante désire présenter, dont le nombre final sera déterminé par le comité d'appel.
  - d) Une description de leur implication dans l'incident et la nature générale de leur témoignage.
247. La demande d'appel doit inclure l'adresse, le numéro de téléphone ainsi qu'une adresse courriel de l'appelant.
248. ASQ se réserve le droit de visionner à l'avance toute preuve vidéo soumise et décidera de son acceptation comme preuve. Cette décision sera finale et sans appel.

## **DÉCISION D'ACCORDER UN APPEL**

249. Seule ASQ décidera si une demande d'appel est bien fondée. Si la demande d'appel n'est pas autorisée par ASQ, les frais d'appel seront retournés à l'appelant moins des frais administratifs à être déterminés par ASQ.
250. ASQ se réserve le droit de proposer aux parties impliquées dans un appel la possibilité de régler le différend par voie de médiation sans soumettre le cas au Tribunal d'appel.
251. Si ASQ estime que la demande d'appel est vexatoire, l'appelant perdra ses frais d'appel en entier et d'autres pénalités pourraient être appliquées.
252. Les décisions rendues seront finales et exécutoires, lieront la partie appelante et ne sont pas sujettes à révision par quelque instance que ce soit.

## **AUDITION D'UN APPEL**

253. Si une audition formelle est jugée nécessaire par ASQ, un président d'appel sera nommé. Le président d'appel convoquera un Tribunal d'appel composé de trois personnes l'incluant. Ce tribunal ainsi formé déterminera ses règles de procédure et l'appel sera entendu au plus tard sept jours ouvrables suivant la décision d'accorder l'audition d'appel à moins que, pour des circonstances incontrôlables, elle ne soit retardée.
254. Un avis écrit, indiquant l'heure, l'endroit ainsi que le mode d'audition, sera acheminé aux parties. Il est de la responsabilité des parties de réunir tout témoin à l'heure et à l'endroit de l'audition. Leur absence n'interrompra pas le cours de la procédure.
255. Avec la permission du président du Tribunal d'appel, les parties peuvent être accompagnées d'un avocat à titre de conseiller. Cependant, ils devront eux-mêmes présenter leur cas.
256. Les parties peuvent, avec l'autorisation du président du Tribunal d'appel, soumettre leur cas entièrement par écrit et sans obligation de se présenter.
257. Le président du Tribunal d'appel peut examiner la preuve et entendre les témoins de la façon qu'il croit appropriée, pertinente ou nécessaire.

## **DISPOSITION POUR UN APPEL ACCÉLÉRÉ**

258. ASQ peut, à sa discrétion, modifier les procédures d'appel dans le but de fournir un appel accéléré. Par exemple, lors d'un événement d'envergure, un Tribunal d'appel peut être sur place afin de procéder à l'audition de l'appel.
259. ASQ peut accélérer un appel en agissant immédiatement après que la décision du Commissaire ait été rendue et qu'un avis d'Intention d'appel a été donné au Commissaire par la partie appelante.
260. Les résultats d'un appel accéléré seront finaux et engagent les deux parties.

## **MEMBRES DU TRIBUNAL D'APPEL**

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

## **JUGEMENT RENDU SUITE À L'AUDITION D'UN APPEL**

262. Après l'audition de l'appel, l'analyse des témoignages et des pièces déposées par les parties, le président du Tribunal d'appel doit préparer un jugement écrit conjointement avec les personnes ayant siégé avec lui.
263. La décision rendue peut annuler une pénalité, l'atténuer, la maintenir, l'augmenter ou imposer une autre pénalité. Une compétition ne peut être reprise ou l'horaire d'un événement révisé.
264. Le résultat de la décision du Tribunal d'appel sera acheminé par courriel au plus tard quarante-huit (48) heures après la tenue de l'audience d'appel. Une décision écrite sera aussi acheminée par courriel aux parties en cause.

## **LE JUGEMENT EST FINAL**

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

## **PUBLICATION DES JUGEMENTS**

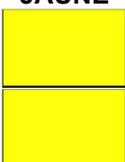
266. ASQ pourra publier les jugements d'appel et mentionner les noms de toutes les parties impliquées. Les personnes ou organisations mentionnées dans la décision n'auront aucun droit d'action contre ASQ ou contre n'importe qui la publiant.

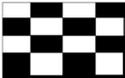
## **CONDUITE SUIVANT LE JUGEMENT**

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

## ANNEXE A

### Description des drapeaux utilisés

DRAPEAU		
<b>VERT</b> 	Agité	Prochaine station après un drapeau jaune (dépassements permis) ou à la fin d'une neutralisation À la tour de départ : départ de la séance
<b>JAUNE</b> 	Fixe	Objet ou voiture hors-piste dans le secteur (deux tours) ou préavis d'un double jaune agité dans le secteur suivant. Dépassements interdits avant la station suivante montrant un drapeau vert.
	Agité	Voiture arrêtée ou travailleur de piste en piste. Dépassements interdits avant la station suivante montrant un drapeau vert.
<b>DOUBLE JAUNE</b> 	Fixes	Neutralisation, possibilité de voiture de sécurité – à la demande de la Direction de Course.
	Agités	Piste bloquée dans le secteur.
<b>JAUNE RAYURES ROUGES</b> 	Fixe ou balancé	2 tours – adhérence précaire ou petits débris
<b>BLEU</b> 	Fixe	Une voiture plus rapide s'approche.
	Agité	Vous êtes en train de vous faire dépasser.
<b>BLANC</b> 	Fixe	Véhicule lent ou de service dans le prochain secteur.
	Agité	Véhicule lent ou de service dans ce secteur.
<b>ROUGE</b> 	Agité	Arrêt de la séance – demandé par la Direction de Course. Retournez lentement dans la ligne des puits et suivez les instructions des officiels.
<b>NOIR</b> 	Fixe	Préposé au départ – avec le # de la voiture ou en pointant : Retournez à votre puits pour une discussion officielle. Montré avec « ALL » : toutes les voitures doivent rentrer dans leurs puits.
<b>NOIR ET CERCLE ORANGE</b> 	Fixe	Préposé au départ – avec le # de la voiture : problème mécanique, retournez à vos puits. Montré avec le # de la voiture ou en pointant si les # ne sont pas disponibles. Commandé par la Direction de Course.
<b>NOIR ET BLANC DIAGONAL</b> 	Fixe	Montré par le préposé au départ seulement : avertissement pour comportement anti-sportif. Montré avec le # de la voiture. Demandé par la Direction de Course.

<p><b>DAMIER NOIR ET BLANC</b></p> 	<p>Agité</p>	<p>Montré par le préposé au départ seulement : fin de la séance</p>
--	--------------	---

## **ANNEXE B**

### **Code d'éthique des officiels**

#### **Un officiel de ASQ est un individu qui :**

- travaille en équipe, s'acquitte de ses fonctions et travail en harmonie avec les autres officiels;
- se présente de façon professionnelle et en bonne condition physique pour accomplir ses tâches;
- garde une attitude positive;
- respecte son engagement et se présente à l'heure à l'événement;
- est calme, discret, professionnel en tout temps, se rappelant que la colère est mauvaise conseillère;
- écoute calmement, poliment les arguments et les explications lui permettant de rendre des décisions équitables;
- est impartial, consciencieux et accomplit sa tâche à l'intérieur des fonctions qui lui sont assignées;
- en fonction ou non, s'abstient de commenter les décisions de ses collègues;
- accepte sans offense qu'une décision soit changée, révisée ou annulée;
- s'assure de l'opportunité que chaque compétiteur ait de performer au meilleur de ses capacités en respectant le règlement;
- assure une atmosphère de compétition sécuritaire et amicale;
- évite ou mettra fin à une situation pouvant menacer la sécurité des autres participants;
- n'accepte pas les paroles ou les gestes d'intimidation envers lui-même ou tout autre participant;
- demeure objectif dans ses décisions sans égard à des sentiments personnels envers une équipe ou un individu;
- gère les conflits fermement, avec politesse, en regard avec le règlement.

## ANNEXE C

### Équipement du participant en karting

#### C.1 Équipement individuel

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

#### C.2 Casques admissibles

Les casques doivent respecter les prescriptions suivantes :

Pour les conducteurs de plus de 15 ans :

Fondation Snell K2010, K2015, K2020, SA2010, SAH2010, SA2015, SA2020, M2015, M2020R, M2020D

FIA 8859-2015, FIA 8860-2004, FIA 8860-2010, FIA 8860-2018, FIA 8860-2018-ABP

Snell-FIA CM (Snell-FIA CMS2016, Snell-FIA CMR2016)

Snell-FIA CMH (Snell-FIA CMS2007, Snell-FIA CMR2007)

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/CMH peuvent continuer à être utilisés par les conducteurs après l'âge de 15 ans sans limite.

Le document 2023-ASN-CDN-Karting-Helmets.pdf a une liste de casques acceptables et est disponible dans le règlement technique de la Commission de Karting.

#### C.3 Utilisation appropriée du casque

La taille du casque doit convenir au pilote selon les spécifications du fabricant. En tout temps en piste, le casque doit être attaché. Un casque endommagé peut être refusé n'importe quand.

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

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

Le système de retenue de la tête (HANS) est interdit en karting.

## C.4 Minerve (protège-cou)

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

## C.5 Protecteur corporel

Les équipements de protection corporel conçus pour la pratique du karting sont obligatoires dans toutes les classes. Ils doivent être ajustés correctement et doivent toujours rester en place lorsque le pilote est en piste.

Les protecteurs de cage thoracique pour jeunes qui respectent ou dépassent la norme SF1 Spec 20.1 Go-Kart Chest Protector sont requis (jeunes pilotes jusqu'à douze (12) ans).

Les protecteurs de côtes conformes à la norme FIA 8870-2018 sont recommandés et peuvent être requis pour les courses internationales.

## C.6 Combinaison et accessoires

Le pilote doit porter une combinaison de course adaptée au karting dans tous les événements. La combinaison utilisée doit avoir une homologation CIK-FIA niveau 2 de la norme CIK-FIA 2013-1 ou des combinaisons de Grade 1 ou Grade 2 de la norme FIA8877-2022. Les combinaisons homologuées sont valides pendant cinq (5) ans après leur date d'homologation et de fabrication.

Les combinaisons actuelles homologuées FIA (Norme CIK-FIA N2013-1) sont acceptées pendant leur durée de vie, qui est indiquée sur l'étiquette de la salopette, mais pas au-delà du 31 décembre 2029.

Les combinaisons de karting conformes à la norme FIA 8877-2022 sont acceptées depuis octobre 2022 et seront obligatoires à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2030.

Les combinaisons non homologuées restent valables 5 ans après leur date de fabrication.

**Combinaisons de course** : Elle doit couvrir tout le corps, y compris les bras et les jambes. La combinaison doit être complètement fermée et attachée tel que conçue par le fabricant. Un pilote dont la peau est exposée sur les bras ou les jambes peut recevoir le drapeau noir avec le disque orange accompagné de son numéro de kart.

Une combinaison en cuir, conforme à la norme définie par la Fédération internationale de motocyclisme, FIM, (pour la motocyclette 1.2 mm d'épaisseur) est permise.

Des gants résistants à l'abrasion, sans perforations, et couvrant complètement les deux mains et les poignets. Les gants conformes à la norme FIA 8877-2022 sont recommandés.

Des souliers résistants à l'abrasion, sans perforations, et couvrant complètement les deux pieds et les chevilles. Les souliers conformes à la norme FIA 8877-2022 sont recommandés.

## **C.7 Protection de cheveux longs**

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

## **C.8 Vêtements amples**

Aucun vêtement ample, bandana, kangourou, ceinture lâche, n'est permis, **même s'ils sont sous les combinaisons de course.**

## **C.9 Inspection avant course de l'équipement personnel**

Tout l'équipement individuel du pilote doit être en bonne condition et peut être soumis à une inspection d'avant course avant toute sortie en piste de tout événement et durant tout l'événement. Une auto-déclaration d'inspection technique incluant la Protection du Pilote doit être complétée et remise à l'Inspecteur Technique.

## **C.10 Équipement pour course de pluie**

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

## ANNEXE D

### Rapport d'incident



Québec

#### RAPPORT D'INCIDENT

Nom et Prénom : \_\_\_\_\_

Adresse : \_\_\_\_\_

Code postal : \_\_\_\_\_

Numéro de téléphone : \_\_\_\_\_

Adresse Courriel : \_\_\_\_\_

Lieu de l'incident \_\_\_\_\_

Discipline : \_\_\_\_\_

Date et heure : \_\_\_\_\_

Nom de la compétition : \_\_\_\_\_

Signature : \_\_\_\_\_

Pour les moins de 18 ans, signature du parent ou du tuteur : \_\_\_\_\_

Svp, nous faire parvenir ce rapport au plus tard 15 jours après l'incident à l'adresse courriel suivante :  
[info@lasq.ca](mailto:info@lasq.ca)

444-7665, boulevard Lacordaire, Saint-Léonard Qc, H1S 2A7  
Téléphone 514-252-3052 [info@lasq.ca](mailto:info@lasq.ca) et [auto-sport-quebec.com](http://auto-sport-quebec.com)