

FÉDÉRATION DE SPORT AUTOMOBILE DU QUÉBEC



CODE SPORTIF

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

© FSAQ 2010

La FSAQ est l'autorité gouvernante du sport motorisé au Québec, représentante de ASN Canada FIA appointée par la Fédération Internationale de l'Automobile.

TABLE DES MATIÈRES

PRINCIPES GÉNÉRAUX _____	4
NOMENCLATURE ET DÉFINITIONS _____	5
DÉROULEMENT D'UNE COMPÉTITION _____	8
ACCREDITATION _____	8
RÉUNION DES PILOTES _____	8
INSPECTION TECHNIQUE _____	8
AVANT-COURSE _____	9
DURANT L'ÉVÉNEMENT _____	9
APRÈS-COURSE _____	9
PARC FERMÉ _____	10
QUALIFICATIONS _____	10
COURSE _____	10
PROCÉDURE DE DÉPART _____	11
FAUSSE-GRILLE _____	11
TOUR DE FORMATION _____	11
DÉBUT DE LA COURSE _____	11
ARRIVÉE _____	12
ARRÊT PRÉMATURÉ _____	13
ASSISTANCE À UN VÉHICULE _____	13
LIGNE DES PUIITS _____	13
ENCLOS ET FAUSSE GRILLE _____	14
SIGNALISATION _____	14
LE DRAPEAU DE DÉPART _____	15
LE DRAPEAU A DAMIERS _____	15
LE DRAPEAU NOIR ET BLANC _____	15
LE DRAPEAU NOIR _____	15
LE DRAPEAU NOIR À DISQUE ORANGE _____	16
LE DRAPEAU JAUNE _____	16
LE DRAPEAU JAUNE À BANDES ROUGES _____	17
LE DRAPEAU ROUGE _____	17
LE DRAPEAU VERT _____	17
LE DRAPEAU BLANC _____	17
LE DRAPEAU BLEU _____	18
COMPÉTITION – DÉTAILS D'ORGANISATION _____	19
PERMIS D'ORGANISATION _____	19
RÈGLEMENT PARTICULIER _____	19
PARCOURS, ROUTE ET PISTE _____	20
RÉSULTATS _____	20
RÉSULTATS PROVISOIRES _____	20
RÉSULTATS OFFICIELS _____	20
CÉRÉMONIE DE PODIUM ET RÉCOMPENSES _____	20

LES OFFICIELS	21
LE DIRECTEUR DE COURSE	21
LE SECRÉTAIRE DE L'ÉVÉNEMENT	22
LE COMMISSAIRE SPORTIF	22
LE CHRONOMÉTREUR	23
L'INSPECTEUR TECHNIQUE	23
LE CHEF DE L'ACCREDITATION	24
LE PRÉPOSÉ AU DÉPART	24
LES COMMISSAIRES DE PISTE (SIGNALEURS)	24
LES OBSERVATEURS	25
LES JUGES DE FAITS	25
COMMISSAIRE DES PUIITS	25
PRÉPOSÉ À LA FAUSSE GRILLE	25
PROTÈTS ET APPELS	26
DROIT DE PROTÊT	26
DÉPÔT D'UN PROTÊT	27
LIMITE DE TEMPS POUR DÉPOSER UN PROTÊT	27
USAGE D'UNE CASSETTE VIDEO	28
PROTÊT CONTRE UN VÉHICULE DE COURSE	29
AUDITION D'UN PROTÊT	29
DISTRIBUTION DES PRIX	30
JUGEMENT D'UNE AUDITION DE PROTÊT	30
PUBLICATION DES JUGEMENTS	30
DEMANDE D'APPEL	31
LIMITE DE TEMPS POUR DÉPOSER UN APPEL	31
MOTIFS POUR UNE DEMANDE D'APPEL	31
PIÈCES JUSTIFICATIVES	31
DÉCISION D'ACCORDER UN APPEL	32
AUDITION D'UN APPEL	32
DISPOSITION POUR UN APPEL ACCÉLÉRÉ	33
MEMBRES DU TRIBUNAL D'APPEL	33
JUGEMENT RENDU SUITE À L'AUDITION D'UN APPEL	33
LE JUGEMENT EST FINAL	34
PUBLICATION DES JUGEMENTS	34
CONDUITE SUIVANT LE JUGEMENT	34

PRINCIPES GÉNÉRAUX

La Fédération de Sport Automobile du Québec (FSAQ) est l'autorité sportive qui régit le sport automobile au Québec. L'autorité sportive de la FSAQ au Québec lui a été attribuée par ASN Canada FIA, qui est l'organisme mandaté par la Fédération Internationale de l'Automobile (FIA) pour régir le sport automobile au Canada.

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

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

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

Tous les officiels, compétiteurs, mécaniciens, équipiers, clubs affiliés, organisateurs acceptent que l'application et l'interprétation du Code Sportif ne peuvent être contestées devant une cour de justice. Toute personne ou entité énumérée précédemment, ou son représentant, qui menace d'entreprendre ou entreprend une action légale afin de renverser, modifier ou alléger une décision officielle, est considérée comme agissant à l'encontre de l'esprit et de l'intention du Code Sportif et, de plus, accepte de rembourser la FSAQ pour tous les frais légaux encourus par cette dernière.

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

S'il y a doute concernant la rédaction de ces règlements, l'interprétation des Règlements de la Fédération de Sport Automobile du Québec prévaudra.

NOMENCLATURE ET DÉFINITIONS

Organismes de sanction

FIA	Fédération Internationale de l'Automobile
CIK	Commission Internationale de Karting
ASN Canada FIA	Autorité Sportive Nationale
FSAQ	Fédération de Sport Automobile du Québec

Discipline

Le présent Code Sportif concerne les disciplines suivantes de la FSAQ :

Circuit Routier
Karting
SoloSport (Time Attack, Autoslalom, lapping)
Courses sur Glace

Classe

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

Séance

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

Événement

Un événement est une activité de compétition de sport automobile tenue selon les règles de la FSAQ. Un événement peut se dérouler sur plusieurs journées et comporter plusieurs épreuves.

Épreuve

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

Force majeure

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

Horaire de l'événement

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

Inscrits

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

Ligne de départ

La ligne de départ indique le lieu du début d'une session en piste.

Ligne d'arrivée

La ligne d'arrivée est indiquée le lieu où se termine une session en piste.

Ligne de chronométrage

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

Ligne de regroupement

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

Licence

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

Véhicule

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

Capacité des cylindres

Le volume généré dans un (des) cylindre(s) par le mouvement de va-et-vient des pistons. Ce volume est exprimé en centimètres cube et la valeur de Pi utilisée pour tous les calculs sera 3.1416.

Miles et kilomètres

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

Organisateur

L'organisateur est une personne ou un organisme qui détient le pouvoir d'organiser un événement.

Parcours

Le trajet utilisé pour la compétition automobile durant un événement.

Participant

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

Pilote

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

Permis d'organisation

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

Règlement particulier

Le règlement particulier est un document officiel obligatoire préparé et émis par l'organisateur d'un événement et dont l'intention est de présenter les détails d'un événement.

Formulaire d'engagement

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

Formulaire de renonciation

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

Zones d'accès restreint

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

Réclamation

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

DÉROULEMENT D'UNE COMPÉTITION

ACCRÉDITATION

L'accréditation est la première procédure officielle à laquelle doit se soumettre tout concurrent, pilote, équipier et officiel en vue de participer à un 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.

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

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

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

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

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

RÉUNION DES PILOTES

La réunion des pilotes est obligatoire pour tous les pilotes. 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. Tout absence pourra être pénalisée, pouvant aller jusqu'à l'exclusion de l'événement.

Les annonces faites lors de la réunion des pilotes lient tous les compétiteurs et font automatiquement partie des règlements pour l'événement concerné.

INSPECTION TECHNIQUE

L'inspection technique se déroulera en accord avec les règlements de la FSAQ et ceux de la Commission sportive de la discipline.

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

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

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

AVANT-COURSE

Tous les véhicules doivent être présentés à l'inspection technique **AVANT** d'entrer en piste pour la première fois durant un événement.

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

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

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

DURANT L'ÉVÉNEMENT

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

APRÈS-COURSE

À la fin de chaque course ou d'une séance d'essais qualificatifs, les véhicules terminant 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).

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

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

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

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

PARC FERMÉ

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

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

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

L'omission de se conformer à ces règles peut entraîner l'exclusion aux résultats pour le pilote concerné.

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

QUALIFICATIONS

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

La méthode retenue devra être indiquée dans le règlement particulier de l'épreuve.

COURSE

Le départ d'une course sera déterminé par le processus de qualification tel qu'il sera mentionné dans le règlement particulier de l'épreuve.

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

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

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

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 roulant doivent se rendre lentement à la ligne d'arrivée et attendre les instructions des préposés au départ.

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.

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

La distance des courses de qualifications ou des finales sera indiquée au règlement particulier et/ou déterminée par le Directeur de course.

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

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

La procédure de départ débute au moment où les véhicules se dirigent vers la ligne de départ pour le tour de formation.

FAUSSE-GRILLE

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

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

TOUR DE FORMATION

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

Le peloton doit alors se présenter au départ regroupé et à vitesse modérée.


DÉBUT DE LA COURSE

Aucun dépassement n'est permis avant que le départ ne soit donné.


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.

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

Le préposé au départ peut alors :

 Accepter de donner le départ

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

 Refuser de donner le départ


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


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

ARRIVÉE

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

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

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

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

Les positions des finissants seront déterminées sans se soucier que le véhicule soit en marche ou non à l'arrivée. Un véhicule doit compléter 70% du nombre de tours du gagnant de la course pour être classé comme finissant.

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

ARRÊT PRÉMATURÉ

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

Si une course est interrompue avant que 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).

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.

Si une course est interrompue après que 30% de la distance prévue pour la course a été réalisée, mais moins de 60% de celle-ci, la course ne sera pas considérée comme étant complétée. Si la session peut être relancée plus tard dans la journée ou à une autre date, elle le sera à la file indienne selon l'ordre du dernier tour complet enregistré avant le drapeau rouge. Si la course ne peut être relancée, des demi-points pourront être attribués.

Si une course est interrompue après que plus de 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 chronomètres.

ASSISTANCE À UN VÉHICULE

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

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

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

LIGNE DES PUIITS

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

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

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

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

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

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

ENCLOS ET FAUSSE GRILLE

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

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

Tous les animaux doivent être tenus en laisse.

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




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

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

SIGNALISATION

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

Pour assurer la surveillance de la piste et des participants, le Directeur de course ou ses adjoints et les postes de surveillance doivent compter en grande partie sur l'usage des signaux pour :

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

Ces signaux sont transmis par des drapeaux de couleurs différentes.

La dimension minimum des drapeaux de signalisation est de 60 cm par 80 cm. Les drapeaux seront utilisés durant toutes les séances en piste et garderont la même signification.

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

LE DRAPEAU DE DÉPART

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

LE DRAPEAU A DAMIERS

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

LE DRAPEAU NOIR ET BLANC

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

LE DRAPEAU NOIR

Présenté immobile, il informe le pilote (dont le numéro est présenté avec ce drapeau) qu'il doit s'arrêter dans la ligne des puits à une zone désignée par le Directeur de la course lors de la réunion des pilotes, ceci avant d'avoir complété trois (3) tours. Il devra attendre le signal d'un officiel avant de reprendre la piste.

LE DRAPEAU NOIR À DISQUE ORANGE

Ce drapeau informe le pilote que son véhicule éprouve des ennuis mécaniques susceptibles de constituer un danger pour lui-même ou pour les autres pilotes et qu'il doit s'arrêter à son emplacement, dans la ligne des puits, au prochain passage. Dès que la décision d'arrêter un pilote a été prise, l'équipage de ce dernier devrait en être informé.

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

VOICI LES DRAPEAUX UTILISÉS AUX POSTES DE SURVEILLANCE :

LE DRAPEAU JAUNE

Le drapeau jaune annonce une situation de danger, quel que soit son caractère. Le motif de ce signal peut être temporaire ou définitif.

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

Le cas échéant, il faut prévenir les pilotes en indiquant avec la main ou le drapeau qu'ils doivent garder le côté de la piste qui n'est pas obstrué. Si la piste est très sérieusement obstruée mais pas suffisamment pour justifier l'arrêt de la course, un même poste pourrait employer deux drapeaux jaunes agités pour souligner le danger. Ceux-ci seront également présentés au cas où la piste serait entièrement obstruée, jusqu'au moment où le Directeur de course peut donner l'ordre d'arrêter la course.

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

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

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

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

LE DRAPEAU JAUNE À BANDES ROUGES

Il indique aux conducteurs que l'adhérence de la piste s'est soudainement détériorée dans la zone en aval du drapeau. L'utilisation la plus fréquente de ce drapeau est pour signaler que de l'huile s'est répandue sur la piste. Ce drapeau peut être également utilisé pour informer les conducteurs soit de la présence sur la trajectoire de course d'un débris, de la terre, d'une flaque d'eau assez profonde pour provoquer de l'aquaplaning, ou que suite à une averse locale, les conducteurs sont sur le point de passer d'un revêtement sec à un revêtement glissant. Dans ce dernier cas, la présentation du drapeau sera accompagnée d'une main levée vers le ciel ou du drapeau pointant vers le ciel. Ce drapeau sera présenté pendant deux (2) tours ou jusqu'à ce que le revêtement redevienne normal, selon la première éventualité.

LE DRAPEAU ROUGE

Ce drapeau sera présenté à la ligne départ/arrivée et à tous les postes de surveillance dès que le Directeur de course aura décidé d'arrêter la séance en piste. Tous les pilotes doivent cesser de courir immédiatement et, lentement, regagner la ligne départ/arrivée lors d'une course ou la ligne des puits lors de séances d'essais libres ou chronométrés.

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

LE DRAPEAU VERT

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

LE DRAPEAU BLANC



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

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





LE DRAPEAU BLEU

Le drapeau bleu indique à un pilote qu'un ou plusieurs véhicules plus rapides s'approchent ou s'apprêtent à le dépasser. Il est présenté immobile pour avertir un pilote qu'un adversaire s'approche. Il est présenté agité pour prévenir d'une motion de dépassement.

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

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

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

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

COMPÉTITION – DÉTAILS D'ORGANISATION

PERMIS D'ORGANISATION

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

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

RÈGLEMENT PARTICULIER

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

Le Règlement particulier de l'événement doit mentionner clairement:

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

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

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

PARCOURS, ROUTE ET PISTE

Le circuit doit être inspecté et approuvé par la FSAQ ou par l'ASN. 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 suite à des modifications apportées au circuit à la demande de la FSAQ ou de l'ASN. Le circuit devra être prêt au moins trois (3) jours avant l'événement afin qu'une inspection finale puisse être effectuée.

RÉSULTATS

RÉSULTATS PROVISOIRES

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

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

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

RÉSULTATS OFFICIELS

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

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

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

CÉRÉMONIE DE PODIUM ET RÉCOMPENSES

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

LES OFFICIELS

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

Pour tous les événements **Coupe ou Championnat régional et Championnat du Québec, ou autre événement sanctionnés par la Fédération de Sport Automobile du Québec**, tous les officiels en poste devront être affectés par la **Fédération de Sport Automobile du Québec**, en regard des licences approuvées et recommandées par le Comité des Seniors.

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

LE DIRECTEUR DE COURSE

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

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

Le Directeur de course doit :

- ✚ S'assurer que tous les règlements sont suivis et que tout l'équipement requis est disponible et en état de fonctionner;
- ✚ Assurer le maintien de l'ordre sur le terrain du parcours en liaison avec les autorités civiles et militaires chargées de la police et spécialement désignées pour veiller à la sécurité publique;
- ✚ S'assurer que tous les officiels sont en poste et informer le Commissaire en chef de l'événement de toute absence de l'un d'eux;
- ✚ S'assurer que tous les officiels en poste disposent de toutes les informations requises et nécessaires à la conduite de leur travail;
- ✚ S'assurer avec le Commissaire en chef et les organisateurs que tous les participants possèdent une licence de compétition valide;
- ✚ S'assurer que tout compétiteur qui ne peut présenter les documents attestant son éligibilité ne puisse participer à l'événement que sur permission explicite du Commissaire en chef et après paiement d'un montant non remboursable déterminé par le Commissaire en chef en plus des frais d'inscription à l'événement;
- ✚ S'assurer que tout incident et/ou accident est rapporté au Commissaire en chef et au Chef Inspecteur technique et que le responsable médical soit informé si un compétiteur est blessé;

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

LE SECRÉTAIRE DE L'ÉVÉNEMENT

Le secrétaire du meeting est responsable de l'organisation matérielle du meeting et des annonces qui s'y rapportent. Il doit s'assurer que les différents officiels sont au courant de leurs attributions respectives et qu'ils sont munis des accessoires nécessaires. Il seconde le directeur de course dans la préparation des rapports de clôture de chaque compétition.

LE COMMISSAIRE SPORTIF

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

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

Le Commissaire sportif doit :

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

LE CHRONOMÉTREUR

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

Le chronométrateur en chef doit:

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

L'INSPECTEUR TECHNIQUE

L'inspecteur technique s'assure que les véhicules et l'équipement de sécurité sont conformes au Règlement technique de la FSAQ avant leur première sortie en piste et en tout temps durant événement, fait rapport au Directeur de course pour tout résultat d'inspection d'avant-course ou de toute autre inspection subséquente et inspecte, pour raisons de sécurité, toute voiture endommagée durant une sortie en piste.

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

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

LE CHEF DE L'ACCRÉDITATION

Le Chef de l'accréditation est responsable de la vérification des documents concernant les concurrents et conducteurs (licences, permis de conduire, assurances, etc.) et les officiels. Lors de l'accréditation, tous les pilotes doivent présenter obligatoirement leur licence de compétition et les officiels leur licence d'officiel. Tout pilote, inscrit, manufacturier, équipe, officiel, organisateur, etc. désirant un laissez-passer pour l'événement doit se présenter à l'accréditation et signer le formulaire de renonciation.

LE PRÉPOSÉ AU DÉPART

Il agit sous l'autorité du Directeur de course. Les compétiteurs sont sous les ordres du Préposé au départ à partir du moment où les voitures quittent la fausse grille jusqu'à ce que le départ ait été donné. Le cas échéant, il indiquera l'emplacement des concurrents sur la grille de départ.

LES COMMISSAIRES DE PISTE (SIGNALEURS)

Les Commissaires de piste (signaleurs) doivent :

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

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

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

Ces signaux sont transmis par des drapeaux de couleurs différentes.

LES OBSERVATEURS

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

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

LES JUGES DE FAITS

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

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

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

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

COMMISSAIRE DES PUIITS

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

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

PRÉPOSÉ À LA FAUSSE GRILLE

Le préposé à la fausse-grille doit:

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

PROTÊTS ET APPELS

DROIT DE PROTÊT

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

Les réclamations se rapportant à une compétition doivent être adressées au Directeur de course ou à un adjoint au Directeur de course s'il en existe. À défaut du Directeur ou d'un adjoint au Directeur de course, ces réclamations devront être adressées aux Commissaires sportifs de la compétition ou à l'un d'entre eux.

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

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

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

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

Oui-dire, conjecture et opinion non supportée peuvent être considérés vexatoires. Vexatoire est ici défini comme étant de peu ou d'aucune signification ou d'importance, inutilement agaçant ou dérangeant.

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

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

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

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

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

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

Les décisions d'un Commissaire d'évènement ne sont pas matière à protêt, seulement à un appel.

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

DÉPÔT D'UN PROTÊT

Tout protêt doit être fait par écrit, et doit :

- ✚ Spécifier quelles parties des Règlements ont été enfreintes et par qui.
- ✚ Stipuler les noms des témoins s'il y a lieu.
- ✚ Porter la signature du concurrent (entrant) ou du pilote qui fait le protêt.
- ✚ Être accompagné de toute preuve vidéo si existante.
- ✚ Être accompagné d'une garantie financière couvrant les frais de protêt. Ce montant sera publié dans les Règlements de séries. Ce montant sera payable à la FSAQ.
- ✚ Être livré au Directeur de course avant le temps limite.

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

- ✚ Dans tous les cas, un montant minimum de frais de protêt à être déterminé par le Commissaire de l'évènement sera retenu par la FSAQ.
- ✚ Si le protêt est considéré mal fondé, le montant total sera retenu par la FSAQ.

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

LIMITE DE TEMPS POUR DÉPOSER UN PROTÊT

Tout protêt devra être soumis par écrit dans les (30) trente minutes suivant une session ou l'affichage du résultat au Directeur de course qui décidera si le protêt est recevable et s'il a été soumis dans un délai raisonnable.

Le Commissaire de l'évènement peut prolonger le temps limite pour un protêt seulement pour raison de force majeure.

Protêt relatif à l'inéligibilité d'un véhicule

Lorsque la présumée inéligibilité d'un véhicule ou d'une composante du véhicule est apparente, le protêt doit être soumis dans les trente (30) minutes suivant la fin de la session en piste où l'infraction présumée est observable.

Lorsque la présumée inéligibilité n'est pas apparente, mais qu'il est présumé qu'un véhicule performe d'une manière qui suggère qu'il soit inéligible, le protêt doit être soumis dans les trente (30) minutes suivant la fin de la séance en piste à laquelle l'infraction est présumée s'être produite.

Protêt relatif à la conduite d'un concurrent

Tout protêt contre une circonstance ou une irrégularité durant le cours d'une pratique, qualification ou une course devra être soumis dans les trente (30) minutes suivant la fin de la séance en piste pendant laquelle l'infraction est présumée s'être produite.

Protêt relatif aux résultats

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

USAGE D'UNE CASSETTE VIDEO

Si un compétiteur désire soumettre une cassette d'un incident en **support** d'un protêt, il doit la rendre dans son format original, non édité avec le protêt.

Si un compétiteur désire soumettre une cassette d'un incident en **défense** d'un protêt, il doit la rendre dans son format original, non édité au Commissaire de l'évènement dans les trente (30) minutes suivant l'annonce du protêt au compétiteur.

Les compétiteurs qui soumettent une cassette doivent aussi fournir, en même temps que la cassette, les moyens convenables de visionner cette cassette sinon la cassette ne sera pas admise. La caméra vidéo n'est pas considérée comme un moyen de visionnement convenable.

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

Si une cassette vidéo est admise, le compétiteur ou le concurrent (entrant) impliqué pourra visionner la cassette vidéo seulement en présence du Commissaire de l'évènement ou de son représentant.

La cassette vidéo soumise comme preuve sera confisquée, acceptée comme preuve ou non, jusqu'à ce que la limite de temps allouée pour donner un avis d'intention d'appel soit expirée et que cet avis ne soit pas donné.

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

PROTÊT CONTRE UN VÉHICULE DE COURSE

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

Si un **protêt** demande qu'un moteur ou autre composante soit démonté pour être inspecté, l'auteur du protêt devra déposer un montant suffisant pour couvrir les frais de démontage, l'inspection et le remontage du moteur ou composante. Ce montant sera déterminé par le Commissaire de l'événement. Le démontage et l'inspection devront être sous la supervision d'un représentant de la FSAQ. Si, après inspection, le moteur ou composante est déclaré légal, l'argent déposé par l'auteur du protêt servira à couvrir les frais encourus. Tout montant qui restera après le paiement des frais sera retourné au protestataire.

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

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

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

Le protestataire peut, selon ces Règlements, réduire l'envergure à la baisse de son protêt au moment où le montant de la garantie financière est déterminé, mais ne peut l'augmenter. À partir du moment où la garantie financière est déposée, les inspections stipulées peuvent débuter. Le protestataire peut, dans un délai raisonnable déterminé par le Commissaire de l'événement, avant que l'inspection n'ait commencé, retirer partiellement ou complètement sa plainte.

Si, selon ces Règlements, un protêt est retiré complètement par le protestataire dans un délai raisonnable avant le commencement de l'inspection, le Commissaire de l'événement retournera la garantie financière au protestataire moins un montant minimum de frais de protêt qui sera déterminé par le Commissaire de l'évènement.

AUDITION D'UN PROTÊT

Le Commissaire de l'évènement entendra tous les protêts. L'heure et l'endroit de l'audition seront communiqués aux parties concernées.

Le Commissaire de l'évènement 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 la FSAQ.

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

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

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

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

DISTRIBUTION DES PRIX

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

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

JUGEMENT D'UNE AUDITION DE PROTÊT

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

PUBLICATION DES JUGEMENTS

La FSAQ 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 la FSAQ ou contre n'importe qui imprimant ou publiant une telle notification.

DEMANDE D'APPEL

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

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

Les procédures d'appel de la FSAQ sont conçues pour accélérer le règlement des disputes sportives d'une manière rapide et efficace et ne se conforment pas nécessairement aux pratiques ou formalités associées avec ceux de la profession légale.

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 ne sera acceptée.

LIMITE DE TEMPS POUR DÉPOSER UN APPEL

Une intention d'appel, accompagnée des frais d'appel de trois cents (300.00\$) dollars, devra être déposée par écrit au Commissaire de l'évènement trente (30) minutes après avoir pris connaissance de la décision du Commissaire de l'évènement. Des frais d'appel, s'il y a lieu, seront défrayés par les parties concernées de l'appel et la répartition de ces frais sera déterminée par le Tribunal d'appel.

La demande d'appel devra être déposée à la FSAQ au maximum quarante-huit (48) heures après le dépôt de l'intention. Cette demande peut être déposée en personne, par courrier recommandé ou par télécopieur.

MOTIFS POUR UNE DEMANDE D'APPEL

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

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

Un appel ne sera pas accordé pour une présentation répétitive du protêt original.

PIÈCES JUSTIFICATIVES

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

Une demande d'appel doit spécifier :

- ✚ Les raisons pour prétendre que le Commissaire de l'évènement a agi incorrectement, en indiquant clairement quelle(s) partie(s) de ce Code sportif ou des Règlements sont considérés comme ayant été appliqué(s) d'une manière injuste et inéquitable à la partie appelante.
- ✚ Une description complète de toute nouvelle preuve et/ou témoignage expert et comment ceci peut affecter la décision contestée.
- ✚ Une liste des témoins que la partie appelante désire présenter, une description de leur implication dans l'incident en question et la nature générale de leur témoignage.

La demande d'appel doit être signée par la partie appelante ou le représentant autorisé de la partie appelante, accompagnée d'une lettre autorisant le représentant en faveur de la partie appelante et doit inclure l'adresse, le numéro de téléphone et un numéro de télécopieur si possible où toute communication sera adressée.

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

DÉCISION D'ACCORDER UN APPEL

Seule la FSAQ décidera si une demande d'appel est bien fondée. Si un appel n'est pas accordé, les frais d'appel seront retournés moins des frais administratifs qui seront déterminés par la FSAQ.

La FSAQ se réserve le droit de régler toute dispute rattachée à une demande d'appel sans soumettre le cas à un Tribunal d'appel.

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

Les décisions rendues seront finales, lieront la partie appelante et ne sont pas sujettes à d'autres actions.

AUDITION D'UN APPEL

Si une audition formelle est jugée nécessaire par la FSAQ, un président d'appel sera nommé. Le président d'appel convoquera un Tribunal d'appel et essaiera d'entendre l'appel au plus tard une semaine après la décision d'accorder l'audition, à moins que, pour des circonstances incontrôlables, elle soit retardée.

Un avis par écrit, indiquant l'heure et l'endroit de l'audition, sera acheminé à la partie appelante. Il est de la responsabilité de la partie appelante de réunir tout témoin à l'heure et à l'endroit de l'audition. Leur absence n'interrompra pas le cours de la procédure.

Lors d'une audition formelle, la partie appelante peut présenter sa preuve et présenter des témoins. Avec la permission du président d'appel, la partie appelante peut faire appel à un avocat à titre de conseiller, mais l'appelant devra lui-même présenter son cas.

La partie appelante peut soumettre son cas entièrement par écrit sans obligation de se présenter.

Le président 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

La FSAQ 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.

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

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

MEMBRES DU TRIBUNAL D'APPEL

Les membres du Tribunal d'appel de la FSAQ 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

Suivant la considération du matériel estimé pertinent afin d'atteindre une décision, le président d'appel doit préparer un jugement écrit. La pénalité existante peut être annulée, atténuée, maintenue, augmentée ou une différente pénalité peut être imposée. Une compétition ne peut être reprise ou l'horaire d'un événement révisé.

Le résultat de la décision du Tribunal d'appel sera acheminé par courriel ou télécopieur au plus tard quarante-huit (48) heures après la tenue de l'audience d'appel. Un document écrit sera aussi acheminé par la poste aux parties en cause.

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

LE JUGEMENT EST FINAL

Le jugement du Tribunal d'appel constitue la décision finale pour régler une dispute concernant ou être en rapport avec une compétition et aucune autre action ne peut être entreprise par la partie appelante.

PUBLICATION DES JUGEMENTS

La FSAQ pourra publier les jugements d'appel 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 la FSAQ ou contre n'importe qui imprimant ou publiant une telle notification.

CONDUITE SUIVANT LE JUGEMENT

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