

CHALLENGE QUEBEC MOTOCROSS CQMX

LIVRE DE RÈGLEMENTS 2023

En vigueur pour les courses de motocross dans la province de Québec. Professionnel et amateur, adulte et enfant.

Table des matières

1) DEFINITIONS.....	3
2) GÉNÉRAL.....	4
3) PILOTES ET ÉLIGIBILITÉS.....	5
4) CATÉGORIES ET CLASSES EN VIGUEUR.....	6
5) DROGUE ET ALCOOL.....	8
6) HABILLEMENT DES COMPÉTITEURS.....	8
7) GRADUATION.....	8
8) MOTOS.....	10
9) ESSENCE.....	12
10) PLAQUES NUMÉROTÉES.....	12
11) DISPOSITIFS D'ÉCHAPPEMENTS.....	13
12) ÉVÉNEMENTS.....	15
13) MARQUAGE.....	17
14) DRAPEAUX ET SIGNALISATION.....	19
15) DÉTAILS DES COURSES.....	20
16) PETITE PISTE HORAIRE.....	21
17) PISTE.....	21
18) PRIX EN JEUX.....	23
19) OFFENSES ET PÉNALITÉS.....	23
20) PROTESTATION, APPEL.....	26
21) PROMOTION D'ÉVÉNEMENTS.....	30
22) TÂCHES DES PROMOTEURS.....	30
23) TÂCHES DES EMPLOYÉS.....	32
24) ANNEXES.....	34
25) PIT RIDING.....	37
26) RÉVISION DU DOCUMENT.....	37

1) DEFINITIONS

DEFINITIONS

Les définitions et les abréviations suivantes sont adoptés pour une utilisation dans les présentes règles.

1. "Aftermarket» - Produit par un fabricant autre que le fabricant d'équipement d'origine.
2. «CC» - centimètres cubes
3. «Consolation» ou "demi-finale» - Une qualification de dernière chance pour les coureurs qui ne sont pas encore qualifié pour la finale.
4. «Déplacement (stroke)» - L'espace couvert ou le volume balayé par le piston à chaque course.
5. «Disqualification» - Sauf indication contraire, sera signifié la confiscation de tous les prix, des bourses et des points gagnés ce jour-là.
6. «DOT» - Ministère des Transports
7. «Double Jump» - Un double saut est un saut avec un décollage défini et l'atterrissage avec un minimum de 20 pieds entre ces points, et plus de trois pieds de hauteur avec un atterrissage aveugle. Il est considéré d'avoir franchit le double saut quand le coureur atterrit dans la descente de la deuxième bosse.
8. «événement (Event)» - L'ensemble des courses d'une journée.
9. "Qualification» - Une course de qualification qui détermine lesquels des coureurs avancent à la finale.
10. «Fabricant» - Le fabricant d'origine du moto en question et non le distributeur.
11. «Meet»- L'ensemble de plusieurs événements à un endroit donné.
12. «Modèle» - Une référence à une année donnée et nom attribué par les fabricants à certains motocyclettes.
13. . «Moto (heat)» - Une course dans une compétition de Motocross. (moto 1, moto 2, heat 1, heat 2)
14. «Motorcycle» - Un motorisé, à deux roues, véhicule de compétition pour être identifié par son moteur, numéro de cadre, cadre tag ou autre cadre de marquage.
15. «OEM» - Équipement original du manufacturier.
16. «Officiel» (en référence aux résultats) - Une liste de l'ordre d'arrivée finale d'un événement émis par score après que la période de protestation de 30 minutes a expiré. La délivrance des résultats officiels ne dispense pas les coureurs, qui ont participé à l'événement, d'une amende pour violations des règles déterminées par les officiels Challenge Québec après la période de protestation.
17. «Paddocks» de la zone - Endroit principalement utilisé pour l'entretien des motos de compétition. Ils peuvent également inclure les aires de stationnement pour les véhicules de transport de moto et de soutien.
18. «Participant» -Chaque club, association, société, promoteur, coureur et tous les autres Personnes participant ou liée à un événement Challenge Québec .
19. «Pit Crew» ou "Crew" - Mécanicien et / ou assistants.
20. «Pits (Zone mécano)» - Directement adjacent à piste de course qui peut inclure le départ. L'accès est limité à la mécanique ou pit board. 2 personnes par coureur au maximum.
21. «Programme» - l'horaire prédéterminé des courses qui composent un événement.
22. «Provisoire » (en référence aux résultats) liste initiale de l'ordre d'arrivée d'une course immédiatement après la fin de la course. L'affichage des résultats provisoires commence la période de protestation de 30 minutes.
23. «promoteur» -Toute personne ou nombre de personnes, entreprise, société ou club, qui propose d'organiser un événement.
24. «Production» -Toute qui est produit reconnu par un manufacturier de moto.
25. "Qualification» -Pour avancer à la finale soit par les chronos ou la position d'arrivée de la course de qualification.
26. «Qualifying Heat» -Une course préliminaire qui peut être utilisé pour l'élimination ou pour déterminer l'ordre de départ de la finale à partir des positions.
27. «Race»-Course dans laquelle cinq ou plusieurs coureurs en compétition les uns contre les autres.
28. «Race Track»- Comprendra la surface de course, la route des stands et une grille de départ.
29. "Rider" - Toute personne qui participe à la compétition.

30. «Suspension» - (en ce qui concerne les pénalités) La perte de tous les droits de compétition en tant que pilote ou membre d'un équipage de puits pour la période indiquée.
31. «Inspecteur technique» - Le technicien qui inspecte toutes les motos et tous les équipements des pilotes participant à un événement.
32. «Qualification chronométrée» - Une course contre le temps pour un pilote. Les temps sont synchronisés électroniquement pour chaque pilote et comparés pour déterminer l'ordre admissible.
33. MOTOCROSS-Un événement de motocross se déroule sur un parcours fermé et qui doit comporter une longueur minimale de 1/2 mille avec une longueur maximale de 2 milles. Le parcours doit être irrégulier, de sorte que les virages à droite et à gauche doivent être négociés. Il est conseillé d'inclure des collines, des sauts et d'autres terrains nécessitant des changements de vitesse. Le terrain naturel devrait être utilisé autant que possible. Les pistes devraient essayer de maintenir une largeur de 40 pieds, mais à aucun moment devraient être plus étroites que 16 pieds.
34. SUPERCROSS- Un Supercross se déroule dans une installation de type stade sur une piste de course plate spécialement construite. La piste de course devrait généralement être de 20 pieds de largeur à son point le plus étroit sauf où les sections plus étroites sont un avantage pour le trafic, comme les virages à double ligne, etc.
35. ARENACROSS - Un Arenacross est mené dans une installation de style arène sur une piste de course plate spécialement construite.
36. PASS -Gagner une position sur la feuille de score. Passer un lapper n'est pas considéré comme un passage.

2)Général

Responsabilité

- a) Tous les coureurs de la compétition sanctionnée par Challenge Québec sont tenus d'avoir une licence de course actuelle avec Challenge Québec et leur organisation régionale reconnue respective (si nécessaire). Si une adhésion à la région d'origine d'un pilote n'est pas requise, un pilote participant en dehors de sa région d'origine ne sera pas tenu d'acheter une carte d'adhésion d'une autre région, à moins qu'il désire garder ses points et être admissible à des prix de fin d'année dans cette région.
- b) Un formulaire d'adhésion version légale appropriée doit accompagner chaque application amateur ou professionnelle. Dans tous les événements hors route, un pilote doit avoir 14 ans ou plus pour conduire des motos au-dessus de 250 cc. L'âge du pilote est déterminé à la date de l'événement.
- c) Les coureurs trouvés en compétition sans licence Challenge Québec actuelle ou sans payer les droits d'inscription applicables seront condamnés à une amende de 100 \$ minimum et suspendus pour un minimum de 3 courses.
- d) Les règles de compétition sont prévues seulement comme guide pour la conduite du sport conformément aux règles uniformes. Chaque participant en compétition a la responsabilité d'évaluer les aspects de sécurité des équipements et des conditions, et doit assumer le risque de compétition.
- e) Le participant est le seul responsable de sa sécurité aux événements sanctionnés par le Challenge Québec et devrait évaluer sa propre capacité à négocier chaque piste de course.
- f) Le participant qui doute de la compétence des arbitres, ou qui a des soucis concernant la sécurité de la piste ou de sa propre capacité à négocier la piste, ou qui est incertain au sujet de la compétence des concurrents du Challenge Québec, ne devrait pas participer et devrait demander le remboursement de ses frais d'inscriptions avant que les pratiques ne commencent.
- g) Le participant qui suite à des événements en dehors de son contrôle (comme une moto qui refuse de démarrer), ne peut pas participer à l'épreuve, peut demander le remboursement de ses frais d'inscriptions **avant** que les pratiques ne commencent.
- h) Pendant l'enregistrement (inscription) du pilote, une renonciation, dégageant des responsabilités, connaissance des risques et acceptation des indemnités doivent être signés par chaque participant adulte.
- i) Un formulaire "mineur" de dégageant doit être rempli pour chaque mineur participant aux activités de la journée. Le parent, le gardien juridique ou l'adulte autorisé doivent signer les formulaires de dégageant. Le parent, le gardien juridique ou l'adulte autorisé doit demeurer présent pendant la participation du mineur dans n'importe quel événement sanctionné.
- j) Tout membre assujéti à une mesure disciplinaire par le Challenge Québec ne peut participer à la compétition sanctionnée par Challenge Québec.

- k) Des accidents de motocyclette en compétition peuvent avoir comme conséquences des dommages corporels ou peuvent être mortels. Des véhicules à moteur ne devraient jamais être employés par un mineur sans consentement parental et surveillance.

3) PILOTES ET ÉLIGIBILITÉS

1 Général

- a) Le Challenge Québec n'examine pas la compétence des différents participants aux événements. Les participants sont responsables de leur sécurité.
- b) Un formulaire de dégageant légal approprié doit accompagner chaque inscription. Dans tous les événements, les pilotes doivent être âgés de 14 ans ou plus pour conduire des motos au-dessus de 250cc. L'âge minimum du pilote est déterminé en date de l'événement.
- c) Les pilotes qui demandent une licence de compétition Challenge Québec devront conduire dans leur classement le plus élevé détenu dans un organisme de motocyclisme reconnu. La pénalité peut être le déni de licence et / ou la perte de tout point accumulé.
- d) Le participant qui suite à des événements en dehors de son contrôle (comme une moto qui refuse de démarrer), ne peut pas participer à l'épreuve, peut demander le remboursement de ses frais d'inscriptions **avant** que les pratiques ne commencent.
- e) Aucun pilote sous l'âge légal de la majorité ne peut compétitionner sans consentement écrit (signature pour le dégageant de responsabilité) de ses parents ou gardiens juridiques. Un adulte autorisé agissant au nom des parents ou des gardiens juridiques doit fournir un rapport certifié devant notaire indiquant qu'il est autorisé par le parent ou le gardien juridique à être responsable du mineur pendant les journées de courses.
- f) Les parents, les gardiens juridiques ou l'adulte autorisé doivent demeurer présent avec les personnes dont ils sont responsables tout au long de la journée de course.
- g) Tout le personnel, arbitres, pilotes, mécaniciens, toutes autres personnes qui est liée aux pilotes et photographes de course ne doivent pas consommer ou être sous l'influence d'intoxicants ou des drogues qui pourraient affecter leurs capacités mentales ou physiques normales. Sans compter que ce comportement affecterait la sécurité de la course, une telle utilisation est contradictoire avec le concept de la bonne conduite sportive et est nuisible pour le sport motorisé.
- h) Les pilotes, la famille du pilote et tout autres personnes reliées aux pilotes qui utiliseraient un langage grossier et/ou abusif envers un arbitre, un commanditaire, un organisateur ou un coureur, peuvent se voir disqualifier par l'organisateur ou l'arbitre pour toute la durée de l'événement.

2 Politique et définitions des médias sociaux / réseau

- a) Le réseau social / réseau représente la meilleure opportunité de communication pour un nombre croissant, des pilotes, des équipes et des fans. Nous sommes tous des ambassadeurs pour le sport de Motocross et les séries nationales. D'autres peuvent interpréter ce que nous publions comme étant soutenu par nos propres équipes et sponsors.
- b) Choisissez votre message à bon escient, vous aidez la Série nationale, votre équipe / sponsors et le Challenge Québec lorsque vous maintenez votre communication positive, par exemple en remerciant les fans et en encourageant d'autres pilotes. Cela aide la série à grandir et nous l'apprécions beaucoup.
- c) Vous nuisez à la série, votre équipe et vos sponsors si vous diffusez ou distribuez (en partageant ou retournant) des messages négatifs vers des fans, d'autres équipes et des pilotes ou des insultes ou des commentaires sexistes, racistes ou homophobes.
- d) Challenge Québec respecte votre droit d'exprimer publiquement vos points de vue personnels, mais vous ne devez pas participer à des activités susceptibles de compromettre l'image ou la réputation de Challenge Québec. Cela inclut l'affichage ou le partage de commentaires désobligeants, diffamatoires, embarrassants ou harcelants à propos des promoteurs, du personnel de Challenge Québec, des officiels de la course, des membres de l'équipe, de la mécanique et d'autres pilotes.
- e) Le pilote pourrait être disqualifié de l'événement suivant s'il agit de manière à compromettre la série

3 Responsabilité des pilotes

- a) Chaque pilote est responsable des actions de sa famille ainsi que des autres personnes qui l'accompagnent. N'importe quel ennui inutile provoqué par ces individus met ce pilote en danger de disqualification.
- b) Tous les pilotes et tout autre personnel de course doivent évaluer par eux-mêmes la piste, les équipements, les conditions existantes et d'autres sujets concernant la sécurité. Tous les pilotes et personnel de course doivent compter sur leur propre jugement et assumer tous les risques de leur participation en compétition de n'importe quelle façon
- c) N'importe quel pilote sujet à l'action disciplinaire par le Challenge Québec, y compris une révocation et une perte permanente de licence perdue en compétition professionnelle, sera inéligible pour participer à n'importe quelle compétition amateur du Challenge Québec.

4 Classement des pilotes

- a) Le représentant Challenge Québec de tout événement sanctionné a le pouvoir de mettre à niveau les pilotes individuels en fonction de leur capacité, tel que déterminé par l'avis du représentant et du Comité consultatif de la compétition. Cette notation serait en vigueur pour les courses futures.
- b) Tous les pilotes de classe 85cc doivent concurrencer dans la division Junior lors de la compétition sur une machine de plus de 100 cc ou 150 4t ou plus, sauf décision contraire d'un représentant régional de Challenge Québec.
- c) Les nouveaux coureurs sont obligés d'entrer dans la division Débutant, sauf disposition contraire avec un représentant Challenge Québec. La classification du pilote peut-être basée sur sa capacité de conduire, et non l'âge ou le nombre d'années en compétition.
- d) Tout concurrent participant à la série nationale MX2 Pro / Am East / West qui gagne un numéro national sera automatiquement mis à niveau vers les rangs Pro indépendamment de leurs points d'avancement total obtenus lors d'événements régionaux dans la classe Intermédiaire.
- e) La classification et / ou la participation des "professionnels" sont considérées comme une avancée permanente, mais elles peuvent être modifiées. Si un pilote croit qu'il n'est pas capable de rivaliser avec succès en tant que pilote «professionnel», il peut faire appel par écrit au bureau national du Challenge Québec en demandant d'être renvoyé à la classe «Intermédiaire». Chaque cas sera considéré individuellement et le coureur sera informé de la décision par écrit. Un tel recours ne peut être soumis qu'une fois par saison, et la décision du Challenge Québec est définitive. Les pilotes sont retournés à la catégorie "Intermédiaire", ce ne sont que ceux que les responsables régionaux considèrent comme totalement non compétitifs dans la catégorie «Professionnel». Le district doit prendre soin de ne pas renvoyer les pilotes qui domineront la classe "Intermédiaire". Une fois retourné à la classe "Intermédiaire", un pilote recommence à accumuler des points d'avancement. Un coureur ne peut revenir à la classe "Intermédiaire" qu'une seule fois. La participation ou l'avancement à une classe supérieure dans une région entraînera l'avancement de la classe supérieure dans toutes les compétitions sanctionnées par Challenge Québec.

4) Catégories et classes en vigueur

- ✓ Âge maximum effectif au 1er Janvier de l'année en cour.
- ✓ Âge minimum la journée de la course, pas de chevauchement de classes (moto identique)

PETITE TRACK

- 50cc PW 4-6 ans stock (stock Yamaha PW50cc) **sous divisé par année**
- 50cc PW 4-6 ans modifié (Yamaha PW50cc modifié)
- 50cc 5-6 ans SX50 Sr, SX50 Jr. Cobra 50 roues 10/10 ou 10/12 **sous divisé par année**
- 50cc 7-8 ans SX50 Sr, Cobra 50 roues 10/12 **sous divisé par année**
- 50cc open 5-8 ans SX50 Sr, SX50 Jr. Cobra 50 roues 10/10 ou 10/12
- open 5-8 ans ÉLECTRIQUE, roues 10/12 po.
- 4 TEMPS DÉBUTANT, TTR50-CRF50 roues 10/12 po.
- 65cc débutant (max 9 ans) KTM65, KX65, COBRA 65, KLX110, TTR110 roues 12/14 **sous divisé par année**

GRANDE TRACK

- ❑ 50cc GP samedi (pas de débutant)
- ❑ 50cc GP MASTER dimanche (avancés seulement)
- ❑ 65cc open 7-11 ans (pas de débutant)
- ❑ 65cc 7-9 ans (pas de débutant) **sous divisé par année**
- ❑ 65cc 10-11 ans 65cc 2t roues 12/14 po **sous divisé par année**
- ❑ 85cc 7-11 ans 85cc 2t roues de 14/17 po. **sous divisé par année**
- ❑ 85cc 12-16 ans 85cc 2t ou 150 4t roues 14/17 po. **sous divisé par année**
- ❑ 85cc open 7-16 ans (pas de débutant)
- ❑ Supermini 12-16 (85-112cc 2t ou 150 4t R14/F17, R16/F19) **sous divisé par année**
- ❑ Débutant 125-250 (D) 125cc 2t-250 R19/F21
- ❑ 125cc 2T (A-B-C-D) 100-125cc 2t, R16/F19, R19/F21
- ❑ 144cc 2T (A-B-C-D) 144 cc 2t, R16/F19, R19/F21
- ❑ Junior MX2 125-250 (C) 125cc 2t-250 2T-4T roues 19/21
- ❑ Junior MX3 250-450 (C) 250-450 4t roues 19/21
- ❑ Femme C **sous divisé 65-85cc (B-C) et femme débutante (C) supermini-250 4t (2 départs)**
- ❑ Femme B 85cc-250cc 4t R14/F17, R16/F19, R19/F21
- ❑ Femme A 100cc 2t-450 R16/F19, R19/F21
- ❑ Vet junior 30+ (C-D)
- ❑ Vet master 30+ (A)
- ❑ Vet inter 30+ (B)
- ❑ **25 + femme (A-B-C) Âge min la journée**
- ❑ **35 + femme Vet (A-B-C) Âge min la journée**
- ❑ 35 + Vet (A-B-C-D) Âge min la journée
- ❑ 40 + Vet (A-B-C-D) Âge min la journée
- ❑ 50 + Vet (A-B-C-D) Âge min la journée
- ❑ 55 + Vet (A-B-C-D) Âge min la journée
- ❑ Inter MX2 125-250 (B)
- ❑ EXPERT MX2 250 (A)
- ❑ Inter MX3 250-450 (B)
- ❑ EXPERT MX3 250-450 (A)

Depuis plusieurs années en Amérique du Nord, les catégories de compétitions sont restées les mêmes sans que personne ne se questionne vraiment sur leurs pertinences. Il y a de très grandes différences physiques entre un pilote de 7 ans et un de 11 ans mais pourtant ils compétitionnent dans la même catégorie. C'est ainsi qu'à partir de 2023, **certaines classes d'âges de 16 ans** et moins seront sous divisées par tranche de 1 an tout en conservant l'overall des catégories classiques. Par exemple les 85cc 7-11 ans compétitionneront toujours pour l'overall 7-11 mais chaque tranche d'âges aura son podium. Donc les 3 premiers 7 ans auront de grosses médailles, les 3 premiers 8 ans auront de grosses médailles et même chose pour les 9, 10 et 11 ans. À la fin, les trois premiers overall entre 7 et 11 ans auront leurs plaques comme c'était le cas par le passé. Grâce à cette façon de faire unique, les pilotes pourront se comparer avec ceux du même âge. Les championnats seront comptabilisés pour chaque tranche de 1 an mais aussi dans les catégories classiques. Voici la listes des catégories classiques qui seront conservées mais aussi sous divisées par tranche de 1 an. L'âge est fixé au premier janvier de l'année en cours et vous restez dans cette tranche d'âge toute la saison: PW50 stock 4-6 ans, 50cc 5-6, 50cc 7-8, 65cc débutant 6-9, 65cc 7-9, 65cc 10-11, 85cc 7-11, 85cc 12- 16, Supermini 12-16 ans. Les classes (catégories) suivantes ne seront pas sous divisées. PW50 mods, 50cc open, Électrique, 50cc GP, 65 open, 85 open.

5) Drogue et alcool

La consommation d'alcool ou de drogue est formellement interdite pour tous les participants et le personnel, du début des pratiques jusqu'à la fin de la dernière course. Toute personne sous l'effet de l'alcool ou de la drogue surprise à consommer, sera immédiatement disqualifié de l'épreuve. Le Challenge Québec se réserve le droit de tester aléatoirement des pilotes

6) Habillement des compétiteurs

- a) Vous devez avoir un équipement standard de motocross soit: bottes, protège genoux, pantalon, ceinture, gilet long, gants, casque et lunettes. Les «neck-brace» et les épaulettes sont fortement recommandés.
- b) Il est de la responsabilité unique du pilote de choisir un casque et un habillement qui assureront la protection appropriée. Le Challenge Québec n'approuve ou ne certifie aucun fabricant ou produit. Le pilote doit compter sur son propre jugement dans le choix du casque et de son habillement pour sa sécurité.
- c) Un casque doit être porté pendant toute la compétition. Les casques devraient être certifiés par le fabricant et muni d'un autocollant énonçant qu'il rencontre ou excède snell 2000 ou n'importe laquelle des certifications **approuvées par FIM**.
- d) Le pantalon protecteur fait de cuir ou tout autre matériel durable doit être porté pendant toute la compétition.
- e) Des bottes doivent être portées dans toutes les journées de courses. Elles doivent être au moins de huit pouces de haut avec des clips, des boucles ou des tirettes, ou particulièrement conçu et construit pour la protection de la jambe et du pied.

7) Graduation

Pour la graduation d'une catégorie vers la suivante, nous avons comparé vos temps au tour, nous vous avons regardé rouler, nous avons considéré votre développement et le développement du sport au Québec.

Il y a trois niveaux de graduation

obligatoire (devra), recommandé (devrait) et sur demande (pourrait)

Débutant (D) à Junior (C) :

- Un pilote qui a participé à 5 épreuves au moins et qui a terminé dans le top 10 quelques fois **devrait** monter junior
- Un pilote qui a terminé sur le podium une fois **devrait** monter junior
- Un pilote qui a terminé top 10 au championnat **devra** monter junior
- Un pilote qui a fait 2 podium ou plus, **devra** monter junior.
- En comparant les meilleurs temps au tour avec les juniors, un pilote peut monter de classe

- Un pilote peut monter junior même s'il ne remplit pas ces critères en faisant une demande écrite.
- Un pilote qui **devrait** monter peut rester en débutant s'il peut le justifier dans une demande écrite. Un comparatif des meilleurs temps au tour pourra être utilisé.

Femme (C) à Femme (B)

- Une pilote qui a participé à 5 épreuves au moins et qui a terminé dans le top 10 quelques fois **devrait** monter Femme B
- Une pilote qui a terminé sur le podium une fois **devrait** monter Femme B
- Une pilote qui a terminé top 10 au championnat **devra** monter Femme B
- Une pilote qui a fait 2 podium ou plus, **devra** monter Femme B.
- En comparant les meilleurs temps au tour avec Femme B, une pilote peut monter de classe
- Une pilote peut monter Femme B même si elle ne remplit pas ces critères en faisant une demande écrite.
- Une pilote qui **devrait** monter peut rester si elle peut le justifier dans une demande écrite. Un comparatif des meilleurs temps au tour pourra être utilisé.

Junior (C) à Inter (B)

- Un pilote qui a terminé dans le top 5 deux fois ou plus, **devrait** monter Inter
- Un pilote qui a terminé sur le podium une fois **devrait** monter Inter
- Un pilote qui a terminé top 5 au championnat **devrait** monter Inter
- Un pilote qui a fait 3 podium ou plus, **devra** monter Inter.
- En comparant les meilleurs temps au tour avec les Inters, un pilote peut monter de classe
- Un pilote peut monter Inter même s'il ne remplit pas ces critères en faisant une demande écrite.
- Un pilote qui **devrait** monter peut rester en junior s'il peut le justifier dans une demande écrite. Un comparatif des meilleurs temps au tour pourra être utilisé.

Femme (B) à Femme (A)

- Une pilote qui a terminé dans le top 5 deux fois ou plus, **devrait** monter Femme A
- Une pilote qui a terminé sur le podium une fois **devrait** monter Femme A
- Une pilote qui a terminé top 3 au championnat **devra** monter Femme A
- Une pilote qui a fait 2 podium ou plus, **devra** monter Femme A.
- En comparant les meilleurs temps au tour avec les "A", une pilote peut monter de classe
- Une pilote peut monter "A" même si elle ne remplit pas ces critères en faisant une demande écrite.
- Une pilote qui **devrait** monter peut rester en "B" si elle peut le justifier dans une demande écrite. Un comparatif des meilleurs temps au tour pourra être utilisé.

Inter (B) à Expert (A)

La classe expert (A) au Québec n'est pas équivalente à la classe pro national au Canada. Ainsi, un pilote expert du Québec (à sa première année au niveau provincial) reste éligible dans la classe inter au niveau national (ECAN ou national mx2) pour une dernière année.

- Un pilote qui a terminé sur le podium cinq fois ou plus, **devra** monter expert
- Un pilote qui a gagné 3 overall ou plus, **devra** monter expert
- Un pilote qui a terminé sur le podium entre une et trois fois **devrait** monter expert
- Un pilote qui a terminé top 3 au championnat **devrait** monter expert
- Un pilote qui a fait plusieurs top 5, **pourrait** monter expert.
- En comparant les meilleurs temps au tour avec les experts, un pilote peut monter de classe
- Un pilote peut monter même s'il ne remplit pas ces critères en faisant une demande écrite.
- Un pilote qui **devrait** monter peut rester en inter s'il peut le justifier dans une demande écrite. Un comparatif des meilleurs temps au tour pourra être utilisé.

Vet junior (C) à Vet inter (B)

- Un pilote qui a terminé dans le top 5 deux fois ou plus, **devrait** monter Inter
- Un pilote qui a terminé sur le podium une fois **devrait** monter Inter
- Un pilote qui a terminé top 5 au championnat **devrait** monter Inter
- Un pilote qui a fait 3 podium ou plus, **devra** monter Inter.
- En comparant les meilleurs temps au tour avec les Inters, un pilote peut monter de classe
- Un pilote peut monter Inter même s'il ne remplit pas ces critères en faisant une demande écrite.
- Un pilote qui **devrait** monter peut rester en junior s'il peut le justifier dans une demande écrite. Un comparatif des meilleurs temps au tour pourra être utilisé.
- l'âge est un facteur pour demeurer dans une classe Vet

Vet Inter (B) à Vet Master (A)

l'âge est un facteur pour demeurer dans une classe Vet

- Un pilote qui a terminé sur le podium cinq fois ou plus, **devra** monter expert
- Un pilote qui a gagné 3 overall ou plus, **devra** monter expert
- Un pilote qui a terminé sur le podium entre une et trois fois **pourrait** monter expert
- Un pilote qui a terminé top 3 au championnat **pourrait** monter expert
- Un pilote qui a fait plusieurs top 5, **pourrait** monter expert.
- En comparant les meilleurs temps au tour avec les experts, un pilote peut monter de classe
- Un pilote peut monter même s'il ne remplit pas ces critères en faisant une demande écrite.
- Un pilote qui **devrait** monter peut rester en inter s'il peut le justifier dans une demande écrite. Un comparatif des meilleurs temps au tour pourra être utilisé.

8) MOTOS

1 Approbation des motos

- a) Le Challenge Québec n'inspecte pas les véhicules aux compétitions sanctionnées par le Challenge Québec. Les participants sont responsables de l'état de leurs véhicules et de leurs compétences pour les conduire.
- b) Les motos utilisées dans les classes doivent être approuvées / reconnues par la Challenge Québec.
- c) Pour qu'une motocyclette soit approuvée, le fabricant doit s'enregistrer auprès de la Challenge Québec, enregistrer les caractéristiques de la machine, fournir des photographies et prouver qu'il y a au moins 100 machines du même modèle disponibles pour la vente au grand public dans la région desservie par la Challenge Québec

2 Normes et limites

- a) Le son émit par votre moto doit être inférieur au niveau maximum de bruit en vigueur.
- b) Votre moto doit freiner adéquatement et son état général doit être de sorte qu'elle ne représente pas un danger pour vous, les autres pilotes et les spectateurs;
- c) L'équipement utilisé en compétition sanctionnée doit répondre aux normes suivantes; à moins qu'autrement spécifié dans ce livre de règlements. Quand les règles le permettent ou l'exigent, l'équipement pour être installées, remplacées, changées ou fabriquées.
- d) Il est de la responsabilité unique du pilote de choisir des composantes, matériaux et/ou de fabriquer la même chose de sorte que la sécurité des motos est équivalente ou plus grande.

3 Moteurs

- a) Toutes les classes de compétition sont considérées comme modifiées. Les règles suivantes s'appliquent à toutes les classes à moins d'avis contraire dans ce livre de règlements.
- b) Sur les motos approuvées, le moteur doit être de même conception et matériaux de base que le standard. Les carters de vilebrequin doivent être d'origine mais ils peuvent être modifiés. Cependant le cylindre et la culasse peuvent être d'une origine différente.
- c) On permet l'utilisation des kits ou de gagner. Cependant ces kits ne doivent pas changer le déplacement au dessus de la limite de la classe.
- d) On permet cependant une grâce valide pour les motos des années antérieures. (La période finira le 1 octobre à chaque année). On permet 2% pour une moto plus vieille d'au moins 5 ans.
- e) Sauf indication contraire de ce livre de règlements, la classification sera selon les spécifications des déplacements des fabricants pour ce moteur.
- f) Le déplacement de piston peut être mesuré en utilisant la formule suivante

$V = [\pi]R^2h$ (π) est 3.1416 ; R est alésage de 1/2 ; et h est la course mesurée.

Note : Si l'alésage et la course sont en millimètres, divisez le produit final d'ici 1000 pour convertir en centimètres cubiques (cc).

Si l'alésage et la course sont en pouces, multipliez le produit final par 16.387 pour convertir en centimètres cubiques (cc).

4 Éléments de sécurité du moteur

- a) Des turbos sont interdits.
- b) Toutes les motos doivent être équipées d'un dispositif mécanique fonctionnel de mise à mort comme un interrupteur de coupure d'allumage monté sur le guidon et capable d'être atteint sans trop d'effort.
- c) Des motos doivent être équipées d'une commande de puissance à fermeture automatique.

5 Transmission

- a) La boîte de vitesse est limitée au nombre de vitesses de la moto approuvée.
- b) Toutes les motos approuvées doivent être équipées d'une transmission comme catalogué et vendu par le fabricant de la moto en question.
- c) Des leviers ou des pédales modifiés peuvent être employés.
- d) Des pignons spéciaux peuvent être fabriqués, mais ils doivent être faits et attachés d'une façon sécuritaire. Un pignon supplémentaire ne peut pas être monté à la roue arrière.

6 Freins

- a) Les freins doivent être manufacturés et installés d'une façon sécuritaire.
- b) Toutes les motos en compétition dans la série Challenge Québec doivent être équipées de freins fonctionnels aux deux roues.
- c) Les disques de freins peuvent être de dimensions différentes par rapport aux standards.

7 Roues et axes

- a) Les axes de roues en aluminium sont interdits pour toutes les compétitions du CHALLENGE QUÉBEC .
- b) Les roues peuvent être remplacées en autant que le diamètre externe du pneu installé soit le même \pm 2cm que le standard de la classe.

8 Châssis / Cadre

- a) Le châssis standard doit être utilisé. Seul des modifications dans le but de renforcer le cadre sont autorisées. Aucune modification de longueur, largeur ou d'angle ne sont permise.
- b) Le châssis arrière (sub-frame) peut être modifié ou remplacé. L'usage du titanium est permit. Les dimensions du châssis arrière peuvent être altérées.
- c) Les barres et les stands de sécurité doivent être enlevés.
- d) Les travaux sur le cadre de la moto doivent être fait de façon sécuritaire et le châssis résultant doit être aussi ou plus solide que le standard.

9 Repose pieds et leviers

- a) Tous les repose pieds doivent se plier en arrière à un angle de 45 degrés pour au moins 50 degrés de mouvement.

- b) Les reposes de pied doivent avoir une surface non dérapante (moletés, dentelés).

10 Guidons de commandes

- a) Les guidons doivent être faits d'acier, aluminium, titane ou autre matériel approuvés par le Challenge Québec . Des guidons réparés, fendus ou cassés sont interdits. Des bâtis de guidon peuvent être changés.
- b) Les leviers de commande doivent avoir des extrémités en boule d'au moins 10 centimètre.

11 Direction

Un amortisseur de direction peut être adapté dans tous les types de motos.

12 Réservoirs à essence

- a) Les réparations de fortune sont interdites sur les réservoirs.
- b) Les lignes de passage du réservoir de gaz doivent avoir un dispositif qui empêche l'essence de s'échapper sauf pour les modèles à injection.

13 Amortisseurs

- c) Les amortisseurs avant et arrière peuvent être modifiés, ou des amortisseurs spéciaux peuvent être adaptés. Cependant, tous les amortisseurs spéciaux doivent être montés solidement et sans risque.

14 Pneus

- a) Aucun goujon en caoutchouc ou en métal (ou matériaux étrangers) ne peut être ajouté à la bande de roulement de pneu.
- b) Aucun pneu à palettes ne peut être utilisé.
- c) Aucun liquide ne peut être employé comme remplisseur primaire du pneu.

9)Essence

- a) Le carburant du moteur doit se composer d'essence, qui est définie comme carburant à base de pétrole ou équivalent.
- b) On permet des additifs pour la lubrification, la suppression du cognement ou l'amélioration d'octane.
- c) L'utilisation de n'importe quel carburant qui n'est pas à base de pétrole ou ayant plus de 15% d'alcool dans sa composition sont interdits et auront comme conséquence une suspension des pilotes fautifs. Tout le gaz doit être stocké dans des récipients approuvés.
- d) L'essence oxygénée jusqu'à 6% est autorisée.
- e) Le Nitro-métane même en petite quantité est formellement interdit.

10)Plaques numérotées

- a) Les nombres doivent être d'au moins cinq pouces de haut ; Les nombres ne doivent pas être ombragés ou décrits. Le lettrage doit avoir un aspect professionnel.
- b) Des plaques à numéros doivent être solidement montées.

1 Numérotation

- a) Chiffres rouges, fonds blancs: Débutant, junior, Vet Junior +30, 85cc 7-11, 65cc 7-9, toutes les classes 50cc sauf 7-8.
- b) Chiffres noirs fonds blancs: Expert-Pro 450, Supermini, 85cc 12-16, 65cc 10-11, 7-8 ans 50cc, et Vet master +30
- c) Chiffres blancs, fonds noirs: Expert-pro 250
- d) Chiffres noirs sur fonds jaunes: Inter 250, Inter 450 et Vet inter +30
- e) Chiffres noirs sur fonds gris pâle: Vet +40, vet +50
- f) Chiffres blancs, fonds bleus: Femme A et B
- g) Chiffres bleus, fonds blancs: Femme C

2 Inspection des motos

- a) L'arbitre a le pouvoir d'éliminer n'importe quelle moto qui ne se conforme pas aux règles, et il peut inspecter n'importe quelle pièce d'une moto présentée dans un événement sanctionné par Challenge Québec .

- b) Un pilote qui refuse de faire mesurer son moteur ou de préparer son moteur pour la mesure est automatiquement éliminé de l'événement.
- c) Les participants sont responsables de l'état de leurs véhicules et de leurs équipements personnels.
- d) Le Challenge Québec n'inspecte pas ou ne vérifie pas systématiquement l'état des véhicules, l'habillement ou d'autres accessoires de motos utilisés en compétition sanctionnée par Challenge Québec.

11) Dispositifs d'échappements

Lors d'un contrôle sonore ou d'une inspection technique, un pilote (ou son mécanicien) ne peut présenter qu'un seul silencieux de réserve par machine. D'autres silencieux de réserve peuvent être présentés, après que tous les participants aient présentés leurs machines, ou dans les jours qui suivent la manifestation.

1 Mesure du son

1. Avec un microphone placé à 50 cm du tuyau d'échappement, à un angle de 45° mesuré à partir de la ligne médiane de l'extrémité du tuyau et à une hauteur de 20 cm min. au-dessus du sol. Si cela est impossible, le microphone pourra être placé à 45° vers le haut.
 - a. Pendant un contrôle du bruit, tout véhicule non muni d'un point mort dans la boîte de vitesses, doit être placé sur un support.
 - b. Lors du contrôle sonore, seul le coureur peut prendre place sur la machine, en position normale de pilotage et actionner l'accélérateur. Aucune autre personne ne peut influencer le contrôle sonore.
2. Une marque sera apposée sur les silencieux lorsqu'ils seront contrôlés, et il sera interdit de les changer après vérification, sauf pour un silencieux de rechange qui devra également être vérifié et scellé.
 - a. Tous les silencieux seront vérifiés et marqués, après qu'ils aient passés avec succès le contrôle de niveau sonore. L'ouverture finale du silencieux qui aura été contrôlé et marqué ne devra pas être modifiée.
 - b. Les adaptateurs (ex. bagues) qui sont ajoutés aux silencieux pour réduire le niveau sonore devront être fixés de façon permanente.
3. Le coureur maintiendra son moteur et augmentera les tours du moteur jusqu'à ce qu'il atteigne les RPM (nombre de tours par minute) requis. Les mesures doivent être prises lorsque les RPM spécifiés sont atteints.
4. Les RPM dépendent de la vitesse moyenne du piston qui correspond à la course du moteur.
Les RPM sont exprimés par l'équation suivante: $N = 30,000 \times cm \times l$
N = RPM exigés pour le moteur
cm = vitesse moyenne fixée du piston en m/s
l = course du piston en mm
5. Une machine qui n'est pas conforme aux limites stipulées peut se présenter plusieurs fois au contrôle avant la course.
6. Limites de son en vigueur
 - a. Le bruit environnant ne doit pas dépasser un niveau de 90 dB/A à un rayon de 5 mètres du moteur pendant les contrôles.
 - b. Les instruments employés pour les contrôles du bruit doivent être conformes aux normes internationales IEC 651, grade 1 ou grade 2. Le sonomètre doit être équipé d'un étalon pour le contrôle et l'ajustement du sonomètre pendant les périodes d'emploi.
 - c. L'interrupteur d'amortissement des vibrations doit être réglé sur "lent".
 - d. Étant donné l'influence de la température ambiante sur les contrôles du bruit, tous les chiffres sont exacts à 20°C. Pour les contrôles effectués à des températures en dessous de 10°C, il y aura une tolérance de + 1 dB/A. Pour les contrôles en dessous de 0°C, la tolérance sera de + 2 dB/A.
7. Contrôle du son pendant et après une compétition Dans une épreuve qui exige un contrôle final des machines avant que les résultats ne soient annoncés, ce contrôle devra inclure un contrôle du bruit pour au moins trois machines choisies à la discrétion du Directeur de Course en coopération avec le Chef des Contrôles Techniques.

2 Directives pour l'utilisation des sonomètres

1. L'Officiel du Contrôle de Son (NCO) doit arriver à temps pour avoir des discussions avec le Directeur de course et autres Officiels Techniques, de façon à ce qu'une procédure pour les tests et un emplacement convenable pour les effectuer puissent être convenus.
2. L'équipement de mesure du niveau sonore doit avoir un étalon compatible, qui doit être immédiatement utilisé avant le début des tests et toujours préalablement à un nouveau test, si une sanction disciplinaire peut être imposée.
3. Deux jeux d'équipement doivent être disponibles en cas de panne du tachymètre, du sonomètre ou du calibre lors du contrôle technique.
4. Les tests ne devraient pas s'effectuer en conditions de pluie ou d'humidité excessives. Les motocycles considérés comme excessivement bruyants doivent être testés individuellement si les conditions le permettent.
5. Dans le cas d'un vent plus que modéré, les motocycles doivent être face à celui-ci. (Les bruits de mécaniques se dirigeront vers l'avant, loin du microphone).
6. Des instruments de mesure à réponse 'lente' doivent être utilisés.
7. La position 'A' sera enclenchée sur commande de l'instrument de mesure du son.
8. Arrondir toujours à l'unité inférieure: 95.9 dB/A = 95 dB/A.
9. Corrections
 - a. Instrument de type 1: déduire 1 dB/A
 - b. Instrument de type 2: déduire 2 dB/A
10. Température
 - a. Température ambiante:
 - b. Inférieure à 10° Celsius: déduire 1 dB/A
 - c. Inférieure à 00° Celsius: déduire 2 dB/A
 - d. Toutes les tolérances sont cumulatives. La procédure utilisée dépendra des disciplines sportives, et des décisions prises lors des discussions préalables avec le Directeur de Course.

3 RPM de mesure

La vitesse de piston (13m/s) est une figure approximative équivalente, pour la référence. Pour la convenance, rendu possible par la similitude de la course des moteurs, dans des classes de capacité,

l'essai sera conduit à un RPM fixe :

- a. Jusqu'à 85cc--8000 RPM
- b. Au-dessus de 85cc jusqu'à 125cc--7000 RPM
- c. Au-dessus de 125cc jusqu'à 150cc (à quatre temps)--6.000 RPM
- d. plus de 125 jusqu'à 250cc--5000 RPM
- e. au-dessus de 250cc jusqu'à 500cc--4500 RPM
- f. au-dessus de 500cc--4000 RPM

4 Limites en vigueur

La limite maximum est fixée à :

Maximum 99 dB/A pour des motos avec un moteur deux temps.

Maximum 98 dB/A pour des motos avec un moteur à quatre temps.

Contrôle de son pendant et après la course: Une course qui exige un examen final des machines avant que les résultats soient annoncés, cet examen doit inclure une mesure saine de sons d'au moins de trois machines choisies à la discrétion du commis du courses en coopération avec l'administrateur technique en chef

5 Sanctions pour non conformité

Dans le cas où une moto est jugée non-conforme, le pilote ne pourra pas participer à l'épreuve. Dans le cas où la moto ne passe pas l'inspection d'après course, le pilote sera disqualifié de l'épreuve.

12)ÉVÉNEMENTS

Note Spéciale : Le Challenge Québec ne conçoit pas les normes et ne garantit pas qu'il inspecte les pistes utilisées lors des événements du Challenge Québec . Les participants sont les seuls responsables de leur sécurité aux journées de courses du Challenge Québec et devraient évaluer leur propre capacité à négocier chaque piste. Les participants qui : doutent de la compétence des arbitres, ont des soucis concernant la sécurité de la piste, ou leur propre capacité à négocier la piste, ou sont incertains au sujet de l'état de leur véhicule, ou doute de la compétence des concurrents du Challenge Québec , ne devraient pas participer et devraient demander le retour de leurs frais d'entrée avant que l'activité commence.

Règles générales de l'événement

1. Chaque club, association, organisateur, pilote et toutes autres personnes participant à n'importe quel événement sont liés par ces règles.
2. Aucun pari n'est autorisé à n'importe quel événement du Challenge Québec , et il est de la responsabilité de l'organisateur et de l'arbitre d'imposer cette règle.
3. Les pilotes du Challenge Québec peuvent compétitionner dans trois classes maximum par jour.
4. S'il y a cinq entrées ou plus pour n'importe quelle classe, cette classe doit être courue. S'il y a plus de cinq mais moins de 12 pilotes dans chacune de deux classes consécutives quelconques, ces classes peuvent être courues en même temps (pour des prix séparés).
5. S'il y a moins de cinq entrées pour une classe, les coureurs pourront être remboursés ou participer à une classe supérieure.
6. Tel qu'indiqué dans les normes d'équipements, les motos doivent être équipées de silencieux. Les journées de courses devraient être annoncées comme insonorisées pour favoriser de bonnes relations avec la communauté.
7. Le participant qui suite à des événements en dehors de son contrôle (comme une moto qui refuse de démarrer), ne peut pas participer à l'épreuve, peut demander le remboursement de ses frais d'inscriptions **avant** que les pratiques ne commencent.

Inscriptions

1. Pour entrer correctement dans une classe, chaque pilote doit compléter et signer à l'encre un formulaire d'inscription à la course Challenge Québec et, en cas de post-entrée, soumettre sa licence Challenge Québec avec l'entrée et Paiement au personnel d'inscription pendant les heures désignées à cette fin. À la discrétion du promoteur ou du représentant de Challenge Québec , un «frais d'inscription tardive» peut être rattaché aux frais d'inscription normal après la clôture de l'inscription.
2. Le promoteur peut établir une date de clôture de l'entrée anticipée, et les publications, qui peuvent avoir un droit d'inscription plus élevé, peuvent ou non être acceptées. Dans tous les cas, la condition d'entrée doit apparaître dans toutes les publicités.
3. Les participants peuvent être retirés d'un événement pour avoir enfreint les règles de conduite. Cependant, les promoteurs et les districts reconnus ne peuvent pas suspendre les licences Challenge Québec .
4. Un pilote doit commencer la première moto à considérer comme participant. Aucun pilote ne pourra commencer la deuxième moto à moins d'avoir participé à la première moto. Si des qualificatifs sont nécessaires, vous devez suivre le classement pour être admissible à la LCQ et ainsi de suite.
5. Un coureur ne peut pas entrer plus de trois classes par jour de course. Si, lors d'une réunion, les cours sont divisés en jours distincts, vous pouvez exécuter trois cours par jour.

Règles de courses

1. Seul les pilotes officiellement inscrits peuvent participer aux événements.
2. La machine que le pilote apporte à la ligne de départ à la première manche, est considérée comme la machine qualifiée pour cet événement pour cette journée dans cette classe. Dans le cas où un pilote utilise une autre moto par la suite, il doit informer les officiels du changement.

3. Si la stature du pilote ne lui permet pas de toucher le sol, le pilote peut avoir recours à des blocs qui devront être enlevés aussitôt le départ donné.
4. Quand un pilote a choisit son endroit sur la ligne de départ, il ne peut pas changer cette position.
5. La pratique est limitée à la piste. Des concurrents conduisant, ou permettant à quelqu'un de conduire leurs motos en dehors de ces frontières seront exclus de l'événement.

Drogue et alcool

La consommation d'alcool ou de drogue est formellement interdite pour tous les participants et le personnel, du début des pratiques jusqu'à la fin de la dernière course. Toute personne sous l'effet de l'alcool ou de la drogue surprise à consommer, sera immédiatement disqualifié de l'épreuve.

Déroulement de la course

1 Départ

- a) Un dispositif mécanique (barrière de départ) est utilisé pour débiter une course de motocross Une barrière métallique d'un mètre de largeur tombant vers le compétiteur.
- b) une ligne de pénalité, marquée avec de la chaux ou par un monticule 8 pieds derrière la contrainte pour empêcher les coureurs de se prendre un élan.
- c) Le début des procédures commence 3 minutes avant la fin de la course précédente ou 3 minutes avant l'heure indiquée au programme. L'arbitre préposé au départ appelé démarreur, fera un signe circulaire vers le haut avec son drapeau qui indiquera qu'il est temps de démarrer les moteurs.
- d) Par la suite, il pointera chaque concurrent pour s'assurer qu'il soit à l'affût du départ imminent et que sa moto fonctionne correctement.
 - i. Un pilote doit être prêt une fois pointé au secteur de départ. Si il n'est pas prêt, on lui permet deux minutes après que l'arbitre eut enclenché les procédures de départ. Après, s'il n'est toujours pas prêt, il est exclu de l'événement. N'importe quel autre pilote peut demander deux minutes pour dépannage, mais le temps additionnel n'empêchera pas la disqualification d'un autre pilote qui a déjà employé la limite de deux minutes.
- e) Le démarreur utilisera une pancarte marquée d'un gros 30 qui signifie qu'il reste entre 20 et 30 secondes avant le départ. Préparez-vous, mettez vos lunettes.
 - ii. Il est maintenant trop tard pour signaler un problème au démarreur, la course sera déclenchée sous peu sauf si le démarreur et seulement lui, en décide autrement.
- f) Le démarreur retournera sa pancarte et il la placera au dessus de sa tête. Un gros 5 est marqué et cela signifie qu'il est temps d'engager le rapport de transmission car la barrière tombera dans un peu plus de 5 secondes.
- g) Le démarreur pivote de 90 degré sa pancarte, fixez la barrière car elle tombera entre 2 et 5 secondes après.

2 Faux départs

- a) Un arbitre supplémentaire doit être posté sur le côté de la piste, afin de surveiller le départ.
- b) En cas d'un faux départ, qui sera indiqué au démarreur par un signal arrangé au préalable, le démarreur montrera un drapeau rouge pour arrêter la course dès que possible.
- c) Dans le cas d'un pilote sautant le dispositif de départ, il sera pénalisé entre 5 positions et un tour. La course ne sera pas recommencée.
- d) L'arbitre préposé aux drapeaux (à l'arrivée) montrera à deux reprises le drapeau noir au coureur fautif pour lui indiquer qu'il sera disqualifié.
- e) une ligne de pénalité, marquée avec de la chaux ou par un monticule 8 pieds derrière la contrainte empêchera les coureurs de se prendre un élan

3 Départ avec un élastique

En cas de mal fonction ou d'absence d'une barrière métallique, un élastique peut être utilisé.

- a) une contrainte élastique est étirée de chaque côté du départ jusqu'à un point au centre.
- b) une ligne de pénalité, marquée avec de la chaux ou par un monticule 8 pieds derrière la contrainte.
- c) Un pilote touchant l'élastique avant ou pendant la libération de la contrainte sera pénalisé d'un tour.

4 Course

- a) Un pilote dont la machine est brisée avant d'atteindre la ligne d'arrivée peut, sous sa propre puissance physique, pousser ou porter sa machine (dans la direction de la piste) à travers la ligne d'arrivée pour recevoir le drapeau à damier.
- b) Un pilote qui a chuté ou un pilote dont la machine est brisée sera considéré comme DNF sans points s'il n'a pas traversé la ligne d'arrivée.
- c) Si un pilote s'arrête pour n'importe quelle raison pendant un événement ou bien suite à une chute, il doit se remettre en marche sans aucune sorte d'aide de l'extérieure. Cependant, si un pilote tombe, bloquant la piste et mettant en danger d'autres pilotes, il peut recevoir l'aide pour pousser sa machine en dehors de la piste. Une tentative d'aider sous n'importe quelle autre situation aura comme conséquence que le pilote sera pénalisé (au jugement de l'officiel) allant de moins 5 positions jusqu'à la disqualification complète de la manche advenant un cas de récidive. L'officiel usera de son propre jugement dans les classes de petites roues et Femme C en tenant compte des conditions de piste et des effets à long terme d'une disqualification.
- d) Un pilote laissant la piste doit repartir au même point ou au premier point où il peut sans risque faire ainsi sans interférer d'autres pilotes et sans gagner un avantage. A défaut de faire ainsi comme conséquence le pilote sera pénalisé au minimum d'une position.
- e) Un concurrent qui conduit d'une manière qui met en danger des arbitres, d'autres pilotes ou le public sera sujet à la disqualification immédiate de l'événement par l'arbitre.
- f) Toute manœuvre aérienne visant à couper intentionnellement la trajectoire du pilote rival, entraînera la disqualification immédiate du fautif et ce à la discrétion de l'arbitre.
- g) Toute manœuvre en virage visant à faire tomber intentionnellement un pilote entraînera la disqualification immédiate du fautif et ce à la discrétion de l'arbitre.
- h) L'arbitre peut décider le nombre maximum de pilotes qui commencent n'importe quel événement. Les pilotes qualifiés en raison des épreuves chronométrés ou des manches de qualification seront ceux qui pourront faire la course.
- i) Un pilote doit commencer par la manche de qualification pour ainsi se qualifier pour l'événement final.

13) Marquage

- a) Tout le marquage et la compilation des courses se font à l'aide des transpondeurs "mylaps". Fiabilité et précision dans toutes les conditions. Le Challenge Québec peut vendre ou louer les transpondeurs. À l'inscription, nous vous assignerons transpondeur.
- b) Vous devez posséder votre clip de transpondeur pour faciliter la pose et la dépose sur votre moto. Ils sont en ventes à la remorque du Challenge Québec au coût de 15 à 20 \$ et ils sont bons pour plus d'une saison de courses.

- c) Advenant le cas où un pilote perd le transpondeur par une mauvaise installation ou bien qu'il oublie de l'installer avant son départ, le pilote sera pénalisé de **5 positions** et il devra fournir la preuve vidéo ou des témoins qui démontreront qu'il a bien terminé là où il le dit.
- d) Si un pilote possède son propre transpondeur, il devrait le faire vérifier s'il ne veut pas être pénalisé dans le cas d'une mauvaise fonction de ce dernier.
- e) Les pilotes gagnent des points dans chaque course selon leurs positions de fin de course. Un pilote doit finir au moins une course pour recevoir une position finale.

1 Les points attribués par heat (moto) sont **50 points pour le premier, 47 points pour le deuxième, 45 points pour le troisième, 43 pour le quatrième, 41 pour le cinquième, 40 pour le sixième, 39 pour le septième** et ainsi de suite jusqu'au quarantième pour 1 point. Le pilote accumulant le plus de points après les deux courses est le gagnant global de la classe. En cas d'égalité, le gagnant est le pilote avec la meilleure position dans la course finale.

2 Les points pour la superfinale en inter et expert sont 15 points pour le premier, 12 points pour le deuxième, 10 points pour le troisième, 8 pour le quatrième, 6 pour le cinquième, 5 pour le sixième, 4 pour le septième et ainsi de suite jusqu'au dixième pour 1 point

- f) Quand le gagnant reçoit le drapeau à damiers, la course est considérée complète et tous les pilotes qui passent le drapeau à damiers et qui ont accomplis la moitié des tours du gagnant sont marqués selon leur position et le nombre de tours accomplis. Un pilote qui a accompli moins de la moitié du nombre de tours du pilote gagnant ne reçoit pas de points. Dans le cas d'un coureur qui a accompli plus de la moitié des tours du gagnant, **il doit rallier l'arrivée ou l'avant dernier tour** pour toucher ses points.
- g) À la discrétion unique de l'arbitre, une classe peut compter une course seulement. Le résultat final sera le résultat de la seule course et les points seront attribués simplement, soit 25 points au premier. Les prix, les trophées et les bourses seront entièrement remis comme s'il y avait eu les deux manches prévues (trois dans le cas des pee-wee.)
- h) Advenant des qualifications dans la classe junior et une seule finale, les points de la finale seront attribués en double afin d'accorder la même valeur à chaque tranche de la série.
- i) Chaque pilote est autorisé à examiner ses points avec les marqueurs ou l'arbitre principal.
- j) Aucune annonce officielle des gagnants de course ne peut être faite jusqu'à ce que tous les contrôles aient été examinés et que la compilatrice principale approuve les cartes.
- k) Les résultats officiels sont finaux si aucun pilote ne demande une vérification dans une demi-heure après qu'ils soient signalés. Les résultats finaux signalés à la fin de la période de la protestation de 30 minutes ne peuvent être changés excepté par le Challenge Québec ou le processus d'appel.
- l) **Championnat 2023.** La série officielle du championnat provincial comporte 8 rondes. Au cumulatif de la saison, tous les motos (heats) seront comptabilisées.
- m) **Il n'y a pas de "moto drop" au championnat 2023 à l'exception de la classe expert MX2 et MX3 ou 2 "moto drop" seront enlevés en raison du conflit avec le National de Moncton**

14) Drapeaux et Signalisation



SIGNALISATION

Quand vous êtes en piste, le seul moyen de communication possible est visuel. Il se fait à l'aide de drapeaux, mesurant 24 x 30 pouces, qui ont les significations suivantes :

Vert : Début de la course confirmé;

Blanc : un tour de piste à faire avant la fin de la course;

Jaune: Lorsqu'un drapeau jaune est montré, les concurrents doivent piloter avec précaution jusqu'à ce qu'ils aient passé l'incident qui a causé le drapeau;

Jaune agité: Quand un drapeau jaune est agité, il n'y a aucun dépassement ou double saut entre le drapeau et l'incident qui a causé le drapeau jaune. La violation de cette règle peut avoir comme conséquence de perdre entre 1 et 5 positions selon la gravité de l'infraction;

Jaune avec une croix rouge : Accident grave, les coureurs devront garder leurs roues au sol en diminuant leur vitesse à celle d'une marche rapide jusqu'à temps qu'ils aient passé le lieu de l'accident. La violation de cette règle peut avoir comme conséquence de perdre entre 3 et 10 positions selon la gravité de l'infraction;

Blanc avec une croix rouge : Indique que les ambulanciers, les véhicules de sécurité ou le personnel de secours sont sur le parcours. Accident grave, les coureurs devront garder leurs roues au sol en diminuant leur vitesse à celle d'une marche rapide jusqu'à temps qu'ils aient passé le lieu de l'accident. La violation de cette règle peut avoir comme conséquence d'être disqualifié de l'épreuve;

Noir : Disqualification d'un pilote. Ce pilote doit se rapporter à l'arbitre immédiatement sans mettre en danger la sécurité des autres participants;

Bleu : Indique que vous êtes sur le point d'être rattrapé par des pilotes plus rapides qui vont prendre un tour sur vous. Tenez votre ligne et n'empêchez pas leur progrès;

Le drapeau à damiers : Fin de la course. (Les carrés sont de 5 pouces carrés blanc ou noirs.);

Rouge : Arrêt d'une course pour toutes situations de secours;

NO PIT RIDING Dans le but de rendre notre sport plus attrayant et plus sécuritaire pour les visiteurs, le «pit riding» (conduite hors-piste) est formellement interdit lors de la tenue d'une compétition. Des zones d'interdiction sont clairement identifiées à chaque venue et nous renforçons le contrôle à ces endroits. Le sport a besoin des spectateurs pour continuer sa progression et nous devons les accueillir de façon sécuritaire et professionnelle. Un comportement jugé irresponsable par un officiel pourrait entraîner une disqualification. Il est bien entendu que les "pit bike" ne sont pas acceptés aux courses.



15) Détails des courses

- a) Le jour d'un événement, personne sauf les pilotes officiellement inscrits ne peut monter ou pratiquer sur la piste de course. Il est interdit de monter sur la piste sauf pendant les courses et les sessions de pratique.
- b) S'il y a plus de pilotes dans une classe que ce que la gate de départ(40) peut permettre de recevoir, le format suivant pourra être employé:
 - i. Les pilotes devront se qualifier avec leur meilleur temps d'une pratique spéciale.
 - ii. Dans cette pratique spéciale, tous les pilotes finissant dans le top 30 se qualifient pour la course finale.
 - iii. Dans une **course** de consolation pour les pilotes ne s'étant pas qualifiés, les 10 premiers seront qualifiés pour la course finale.
- c) Un pilote dont la moto a un bris mécanique avant qu'il atteigne la ligne d'arrivée peut, sans aide, pousser ou porter la moto (dans la direction de la voie) à travers la ligne d'arrivée pour recevoir le drapeau à damiers. À la discrétion de l'arbitre, le pilote peut être chargé de laisser la voie au point de sortie le plus proche du finish, et sera considéré comme pour avoir accompli l'événement s'il franchit le damier, avec au moins la moitié du nombre de tours du gagnant.
- d) Un pilote laissant la piste doit reprendre au même point ou au premier point où il le peut sans risque d'interférer d'autres pilotes et sans gagner d'avantage. Un pilote qui ne fait pas ainsi peut être pénalisé d'au moins une position ou plus à la discrétion de l'arbitre. Un pilote laissant la piste doit ré introduire la piste sans rouler en sens inverse.
- e) Un pilote entrant dans ou laissant les puits doit circuler dans les ruelles à cette fin et le manque de faire ainsi peut avoir comme conséquence la disqualification.
- f) Excepté dans le secteur indiqué à la mécanique, aucuns ajustements, réparations ou réapprovisionnements en combustible ne peut être fait pendant une course. Un pilote, cependant, peut effectuer un tel travail n'importe où sur la piste sans aide et à l'aide seulement des pièces ou des outils qu'il peut tenir. Une fois qu'une course est commencé (incluant le hot lap), on interdit n'importe quel changement de motos. Un pilote sera éliminé de la course pour avoir négliger cette règle.
- g) Bris et remplacement de moto. Un pilote dont la moto brise pendant les pratiques ou la première course, peut utiliser une moto équivalente pour le reste de la journée sans être pénalisé. S'il obtient un avantage (selon l'officiel), il devra partir sur la deuxième ligne derrière un autre coureur. Il est responsable d'aviser les officiels et d'utiliser son propre transpondeur
- h) Aucun "PIT riding" (circulation avec la moto) dans les zones préalablement identifiées et balisées. Les coureurs fautifs pourraient être disqualifiés ou pénalisés selon le jugement de l'officiel. À La première offense, votre pénalité sera la dernière position au staging de votre prochaine course. La poussée de la moto en marche et embrayée, est tolérée en autant que la personne marche à côté de sa moto très lentement. Il est important également de maintenir le niveau de bruit au minimum lorsque l'on pousse sa moto en marche. Un comportement jugé irresponsable par un officiel pourrait entraîner une disqualification.

16) Petite piste Horaire

1 Horaire samedi

Voir le site web : www.challengequebecmotocross.com

2 Horaire dimanche

Voir le site web : www.challengequebecmotocross.com

17) Piste

1 Requis de piste provinciale

- a) Un motocross est conduit sur une piste fermée qui inclut des virages à gauche et à droite, des collines, des sauts et du terrain irrégulier. Si possible, une piste de motocross devrait être placée au-dessus du terrain normal, et des sections à grande vitesse devraient être évitées. Les matériaux artificiels en surface sont interdits.
- b) Le parcours doit être entre 1 ½ et 2 ½ kilomètres de long, avec une largeur minimum de 20 pieds. Un tour de piste pour un coureur intermédiaire devrait être entre 1¼ et 2½ minutes.
- c) Le secteur du départ doit être exempt de bosses, sauts, caniveaux et d'irrégularités difficiles à percevoir. Il doit être suffisamment large pour accepter 40 motos de large (à raison d'un mètre chacune) et donner une chance égale à chaque coureur.
- d) Un dispositif mécanique (barrière de départ) est utilisé pour débiter une course de motocross. Une barrière métallique tombant vers le compétiteur.
- e) Les doubles et triple sauts doivent comporter une zone d'atterrissage suffisamment longue c'est-à-dire deux longueurs de motos et le dessus de chaque bosse le composant doit être plat sur au moins 3 mètres.
- f) Le site doit être muni d'une seconde piste pour les pee-wee qui prend au moins une minute à compléter.
- g) Dans n'importe quelle finale de motocross, l'arbitre en chef pour des raisons de sécurité, peut limiter le nombre de participants.
- h) La piste doit être clairement balisée ou délimitée sur toute sa longueur. Le balisage doit être fait de façon sécuritaire.

2 Préparation du circuit

Arrosage

Le circuit doit posséder un système efficace d'arrosage et le promoteur doit faire la démonstration de son efficacité lors de l'inspection de piste deux semaines avant l'événement.

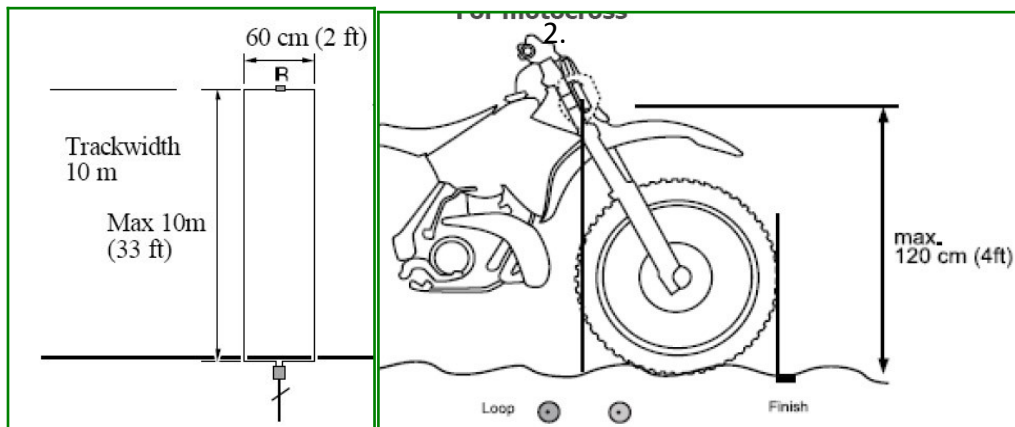
Entretien

Le promoteur doit avoir à sa disposition assez de machinerie pour garantir un entretien minimal afin d'assurer la sécurité des pilotes. Attention particulière sur le départ, les sauts et les zones à haute vitesse.

3 Transpondeurs

Câblage

1. Tout le câblage de la boucle de détection doit être installé selon le schéma ci-dessous afin d'éviter une dégradation sérieuse dans l'exécution du système.



La boucle de détection doit être placée de telle manière que le transpondeur soit au-dessus du centre de la boucle de détection quand l'avant des voitures/moto croise la ligne d'arrivée. S'assurer que les motos ne peuvent pas passer en

dehors de la boucle de détection. Prolonger la boucle de détection en dehors de la voie au besoin.

3. Une boucle peut être employée pour une largeur de voie du maximum 10m (33ft). Pour des voies plus larges employer 2 ou 3 boucles (maximales). Quand 2 ou 3 boucles de détection doivent être installées, les faire même de la longueur avec chevauchement de 10 cm.
4. La boucle de détection est sensible à l'interférence, parfois émise par les câbles électriques voisins. Si possible, éloigner des autres câbles de 5 m (15 pi). De plus, s'assurer que les motos sur les autres voies ne passent pas à moins de 5m (15 pi) de la boucle de détection, pour éviter les fausses entrées.
5. La boucle de détection est installée dans des conduits en plastique à une profondeur maximum de 30cm (1ft) au-dessous de la surface. La profondeur maximum devrait être choisie d'une manière à ce que les motos ne puissent pas creuser jusqu'aux conduits. Toutefois, il est important de respecter la distance maximum entre la boucle et le transpondeur qui est 120cm (4ft) pour des motos.

Note : En tirant le fil de boucle de détection par le conduit en plastique, c'est une bonne idée de tirer un autre fil pour faciliter l'insertion et de diminuer les risques de bris.



4 Spectateurs

- a) Zone de sécurité : Un espace d'au moins trois mètres de large doit être maintenu entre les coureurs et les spectateurs. Une barrière infranchissable doit être érigée tout le long du parcours où le spectateur a accès.
- b) Gradins : L'accès aux estrades doit être clairement marqué à l'aide d'affiches ou banderoles.
- c) Agents : Il doit y avoir assez de gardiens de sécurité pour contenir la foule anticipée pour le genre d'événement.
- d) Expulsion : Les organisateurs et les arbitres se réservent le droit d'expulser tout spectateurs ne se conformant pas aux consignes de sécurité dictées par les gardiens ou décrit sur les affiches et pancartes.

18) Prix en jeux

Bourses

Voir le site web : www.challengequebecmotocross.com

Trophées ou cadeaux

Voir le site web : www.challengequebecmotocross.com

19) OFFENSES et PÉNALITÉS

1 Informations générales

- a) Par l'établissement et l'application de diverses règles et procédures, Challenge Québec essaie de régulariser la compétition de moto de la façon la plus juste possible. En participant à un événement du Challenge Québec, chaque participant accepte de respecter les règles et les procédures du Challenge Québec. En outre, des pilotes sont considérés responsables des actions de leurs familles et membres de leur équipe. On s'attend à ce que toutes les parties concernées en compétition du Challenge Québec se conduisent d'une façon responsable, respectant à tout moment les droits des autres. La participation aux activités Challenge Québec sanctionnées est un privilège, et tous les participants comprennent que la violation des règles et des procédures du Challenge Québec peut leur enlever leurs privilèges de compétition.
- b) Par ses procédures de protestation et d'appel, le Challenge Québec fournit un système de révision administrative en cas de conflit qui sont admissibles à une telle revue. Le but des procédures de la protestation et de l'appel du Challenge Québec est d'assurer l'application juste et conforme des règles et des révisions des protestations et appels logés par ou contre des participants.
- c) N'importe quel membre courant au Challenge Québec à qui on a enlevé le droit de participer à une épreuve du Challenge Québec peut demander la reconsidération par Challenge Québec en utilisant le processus d'appel du Challenge Québec.
- d) N'importe quel participant qui est condamné à une amende selon ces règles sera considéré suspendu de toutes les activités Challenge Québec sanctionnées jusqu'à ce que l'amende soit payée. Le participant a droit à un reçu sur le paiement de cette amende. Les amendes et autres actions disciplinaires faites par des officiels ou par Challenge Québec doivent être expliquées au participant et être notées dans le rapport d'arbitre.

- e) N'importe quel participant sous la suspension, ou autrement discipliné selon ces règles de compétition, peut être en probation ou être rétabli par le Challenge Québec .

2 Offenses et pénalités générales

Cette section décrit les actions

- a) À moins qu'autrement spécifie dans ces règles, l'arbitre peut éliminer n'importe quel pilote, membre de son équipe ou membre de sa famille à une course pour la violation de ces règles, désobéissance ou indiscipline qui pourrait nuire au déroulement de la course et au sport et ce à la discrétion unique de l'arbitre. Une telle disqualification inclut la perte de tous les droits en ce qui concerne l'événement en question et peut avoir comme conséquence l'expulsion du lieu de la course. En outre, l'arbitre est autorisé pour prélever des amendes jusqu'à de \$50 et peut recommander au Challenge Québec que d'autres mesures disciplinaires soient prises. L'arbitre peut également rejeter l'utilisation d'une moto déterminée comme étant illégal selon ces règles.
- b) À moins qu'autrement spécifie dans ces règles, Challenge Québec est autorisé à suspendre n'importe quel pilote, membre de l'équipe ou membre de famille pendant une période de 15 jours jusqu'à la suspension indéfinie pour la violation de ces règles, désobéissance ou indiscipline qui pourrait nuire au déroulement de la course et au sport et ce a la discrétion unique de Challenge Québec . Les dates de commencement et de fin d'une telle suspension seront déterminées par le Challenge Québec . La suspension minimum pour une deuxième offense à caractère semblable sera de six mois. En outre, le Challenge Québec est autorisé pour prélever des amendes jusqu'à \$100.
- c) Toutes les règles, règlements, instructions ou procédures supplémentaires établis par le Challenge Québec afin de mettre en application, d'interpréter ou d'imposer ces règles seront considérés pour faire partie des règles.
- d) Les offenses suivantes sont sujettes à l'action disciplinaire par l'arbitre et/ou le Challenge Québec . Cette liste est fournie comme conseils aux concurrents mais ne limite pas le Challenge Québec d'appeler des pénalités pour d'autres actions nuisibles au sport qui ne sont pas spécifiquement énumérées dans ce texte. :
- i. Essayer de gagner un avantage injustement.
 - ii. Falsification de son nom, âge ou niveau de capacités, pratiquer ou courser sans s'enregistrer officiellement, ou essayer de compétitionner sous de fausses prétentions. La pénalité pour un pilote qui voudrait courser dans une classification inférieure que celle autorisée (c.-à-d. un pilote de classe de "A" concurrençant dans la classe de "B") sera une amende et une suspension jusqu'à un an.
 - iii. Entrer et compétitionner sur une machine dans une classe que la machine n'était pas de la mêmes conception et matériaux de base du modèle approuvé pour la classe écrite. Par exemple : un 250cc inscrit dans la classe 251cc-Open , le pilote sera éliminé de l'événement et peut être suspendu jusqu'à une année.
 - iv. Ne pas assister aux réunions obligatoires des pilotes.
 - v. Conduire d'une façon qui pourrait mettre en danger la vie ou la sécurité des d'autres.
 - vi. Ne répondent pas immédiatement à un drapeau noir ou à d'autres signaux des arbitres.
 - vii. Après avoir quitté la piste pendant une compétition, ne pas reprendre au point où le pilote a quitté la piste ou à un endroit sécuritaire sans gagner d'avantage;
 - viii. Recevoir toute forme d'aide extérieure interdite, y compris, mais non limité à, recevoir les transmissions par radio pendant une compétition.
 - ix. Un pilote jugé d'avoir causé un drapeau rouge peut être exclu de l'événement et ce a la discrétion de l'arbitre.
 - x. Encourager ou s'engager dans une course dans laquelle le résultat est "fixé" ou arrangé au préalable.
 - xi. Donner, offrir ou promette, directement ou indirectement, tout pot de vin sous toute forme à toute personne afin d'essayer d'éviter des règles ou des procédures du Challenge Québec pour en retirer un avantage injuste.

- xii. Accepter ou offrir d'accepter tout pot de vin sous toute forme à partir de toute personne afin d'essayer d'éviter des règles ou des procédures du Challenge Québec pour en retirer un avantage injuste.
- xiii. Falsifier les résultats de toute compétition du Challenge Québec .
- xiv. Compétitionner avec une moto qui a été éliminée ou qui n'est pas éligible pour la classe écrite ;
- xv. Changer les caractéristiques d'une moto qui a déjà été admise pour la compétition et/ou inspectée.
- xvi. Refuser de soumettre une machine ou un composant (carburant y compris) pour l'inspection, la mesure ou l'essai. Un tel refus aura comme conséquence la perte de tous les points, prix et les droits à la course, plus une amende et une suspension d'une année.
- xvii. Ne pas se soumettre aux divers règlements du Challenge Québec .

Refuser de fournir un rapport effectif concernant un article sous appel une fois demandé par le Challenge Québec ou une partie à l'appel ; ou interférer de quelque façon les procédures de la protestation et de l'appel du Challenge Québec afin de gêner le processus ou influencer les résultats.

- xviii. Attaquer un arbitre ou tout autre personne du Challenge Québec ou s'engager dans un combat. Ceci inclut toute personne et n'importe quel incident n'importe où sur les lieux avant, pendant, ou après un événement sanctionné par Challenge Québec . La pénalité pour de telles violations sera une amende jusqu'à \$1000 et une suspension indéfinie en attendant une révision par le Challenge Québec .
- xix. S'engager dans toute pratique injuste, ou toute action de mauvaise conduite considérés par l'arbitre ou le Challenge Québec comme étant incorrect ou nuisible au sport.
- xx. Conspiration avec d'autres pour violer ces règles.

3 Offenses et pénalités d'équipement.

- a) Cette section traite des violations des règlements d'équipement. Indépendamment qu'une moto aie passe des inspections antérieures, la conformité à toutes les règles applicables d'équipement doit être faite à toutes les inspections.
- b) N'importe quelle moto qui s'avère dans la violation des règles d'équipement peut être présumé avoir été dans la violation pour la journée de courses entière. En permettant à une moto de pratiquer et/ou compétitionner, les arbitres de course ne justifient pas l'adhérence de cette moto avec les règles du Challenge Québec . Les pilotes sont responsables de n'importe quelle violation des règles d'équipement impliquant leur moto.
- c) Sous la direction de l'arbitre de la course, des motos ou des composants peuvent être confisqués après un événement pour tenir compte de l'inspection détaillée ou indépendante et de l'essai dirigés par le Challenge Québec .
- d) Pénalités
 - a. Le jour d'un événement, et à la discrétion de l'arbitre, de n'importe laquelle ou de tous les événements, les pénalités suivantes peuvent être données:
 1. Disqualification
 2. Perte totale ou partielle des points et l'argent de la course.
 3. Amende jusqu'à \$5 000
 4. La recommandation de prendre d'autres actions disciplinaires par le Challenge Québec
 - b. basé sur l'examen d'un événement et/ou des recommandations de l'arbitre, les pénalités suivantes peuvent être données par le Challenge Québec :
 1. Disqualification
 2. Amende jusqu'à \$10 000
 3. Probation
 4. La Suspension

20) Protestation, Appel

1 Types de protestations:

- a. Les protestations visuelles se relient aux motos et aux composantes où la conformité ou la non conformité peut être confirmée visuellement.
 - b. Les protestations techniques se relient aux motos et aux composantes où un certain type d'appareil de mesure ou un procédé de démontage est nécessaire pour confirmer la conformité ou la non conformité aux règles.
 - c. Toutes autres protestations seront définies comme administratives.
2. À moins que spécifiquement exclus dans ce texte, les pilotes peuvent loger des protestations sur n'importe quelle matière concernant un événement auquel ils étaient un participant. De tels sujets peuvent inclure, mais ne pas être limités à, la conformité d'une machine ou l'éligibilité d'un pilote.
 3. Chaque protestation doit être faite séparément, signée par le pilote qui demande la protestation. Chaque protestation doit indiquer la violation des règles ou des procédures du Challenge Québec, et doit être accompagnée des frais appropriés
 - a. Pour chaque protestation, \$100 par article ou composante protestée
 - b. En plus de l'honoraire de protestation, les frais suivants de démontage s'appliqueront pour une protestation technique exigeant la mesure ou le démontage d'un moteur :
 - moteurs deux temps \$250
 - Moteurs à quatre temps 600\$
 - c. Pour une protestation technique exigeant l'essai d'un échantillon de carburant, des frais de \$75 doit être payés.
 4. L'arbitre (ou son désigné) doit accepter n'importe quelle protestation qui est correctement faite dans le délai indiqué et accompagnée des frais appropriés. L'arbitre peut ne pas accepter aucune protestation qui n'est pas correctement faite et qui n'est pas accompagnée des frais exigés.
 5. Toutes les protestations doivent être faites dans un délai de 30 minutes suite à la signalisation des résultats de l'événement en question.
 6. L'arbitre rendra la décision sur toutes les protestations aussitôt que possible. S'il n'est pas possible de rendre une décision immédiate, l'arbitre peut permettre à un pilote ou à une machine protesté de compétitionner "sous la protestation". Dans ces cas-ci, le paiement de tous les points affectés et les récompenses seront retenus en attendant une décision sur la protestation.
 7. Quand une protestation comporte le déplacement de piston ou n'importe quelle autre modification interne de moteur, l'arbitre doit réclamer une mesure ou une inspection de moteur après la journée de courses. La partie qui proteste doit être présente pendant l'inspection, est autorisée à être témoin du démontage, et doit être au courant de toutes les mesures.
 8. L'arbitre est autorisé à imposer les pénalités appropriées montrées ci-dessus comme résultat d'une protestation.
 9. Une fois faite, une protestation ne peut pas être retirée sans permission de l'arbitre.
 10. N'importe quelles dépenses légitimes auxquelles l'arbitre peut être soumis comme résultat d'une protestation doivent être payées par la partie qui proteste, et l'arbitre peut exiger un dépôt suffisant de la partie qui proteste pour couvrir de telles dépenses. Si la protestation est confirmée, cependant, de tels coûts doivent être remboursés par la partie protestée.

11. Si une protestation est décidée en faveur de la partie de protestation, l'arbitre remboursera les frais de protestation et les frais de démontage, dans le cas échéant, et expédie un rapport par écrit au Challenge Québec .
12. Si une protestation est décidée en faveur de la partie protestée :
 - a) Dans une protestation n'impliquant pas des frais de démontage, l'arbitre expédiera les frais de protestation au Challenge Québec avec un rapport écrit.
 - b) Dans une protestation impliquant des frais de démontage, l'arbitre expédiera les frais de protestation au Challenge Québec avec un rapport écrit et la partie protestée devra acquitter en cas de culpabilité les honoraires de démontages.
13. L'arbitre peut réclamer l'inspection de n'importe quelle machine ou composante, y compris le carburant, à tout moment.
14. Quand une protestation implique le carburant, la partie perdante doit payer tous les coûts de l'analyse en laboratoire du carburant. Si la protestation est confirmée, le protestataire est remboursé de tous les frais et la partie protestée doit rembourser le Challenge Québec pour tous les coûts de laboratoire.

2 Appel

1. Le processus du Challenge Québec des révisions administratives fournit deux niveaux d'appels :
 - a. Premier Appel : Les items qui peuvent être en appel incluent la décision d'un arbitre sur une protestation et l'imposition des pénalités par un arbitre et/ou le Challenge Québec .
 - b. Appel final : Appel contre les résultats d'un premier appel.
2. Les articles qui ne peuvent être en appel incluent :
 - a. Items protestables pour lesquels aucune protestation n'a été logée.
 - b. En général, des appels ne peuvent pas être acceptés s'il n'y a aucune façon de remédier à la situation. (par exemple, aucun appel ne sera entendu si le seul moyen de remédier à la situation devraient être de ré exécuter un événement.)
3. Tous les appels doivent être écrits, accompagnée des frais appropriés et signée par l'appelant. L'appel doit spécifiquement énoncer la date et l'endroit de l'événement sanctionné et les raisons pourquoi il y a un appel. L'appel peut être fait avec l'arbitre au événement ou être soumis à : Directeur des sports Challenge Québec .
4. L'appelant est seulement responsable de la livraison opportune de l'appel, des frais d'appel et de la documentation relative au Challenge Québec .
5. Des frais de \$500 doivent accompagner un premier appel. Des frais de \$1000 doivent accompagner un appel final. Les frais seront remboursés seulement si le partie qui appel gagne. Des frais de laboratoire pour l'essai de carburant doivent être payés par la partie qui appel et seront remboursés seulement si la partie qui appel gagne.
6. Le Challenge Québec et la partie qui appel sont responsables de faire l'appel dans les 30 jours suivant la décision ou l'incident sous appel (5 jours ouvrables pour un appel final). Le Challenge Québec est responsable de distribuer toute l'information suivante à l'appelant dans un temps opportun:
 - a. Copies de tous les rapports écrits qui seront offerts comme évidence à une audition d'appel.
 - b. Une liste de tous les témoins à témoigner pendant l'audition d'appel.
 - c. Dans le cas d'un appel final, toute nouvelle évidence à considérer.
7. Dès que possible, le Challenge Québec passera en revue tous le matériels soumis et prendra une des trois mesures initiales :

- a. Règlement en faveur de la partie qui appelle, prendre une mesure réparatrice appropriée et rembourser les frais.
 - b. Si la matière en appel est un conflit entre deux parties, négociez la matière dans un effort de conclure un accord entre les parties ; mais ne font pas ainsi, assemblez un conseil d'appel. (dans ces buts, un "conflit" existe seulement si une partie a fait une protestation formelle contre l'autre. Avoir l'intérêt matériel pour un appel, par exemple étant en mesure de gagner ou perdre l'argent ou des points en raison des résultats, ne constitue pas un conflit.)
 - c. Assemblez un comité d'appel.
8. La période et l'endroit des auditions seront décider par Challenge Québec . L'audition d'appel sera fait dès que possible, a moins qu'un imprévu retarde cette dernière et sera tenu pas plus de 45 jours après la décision ou l'incident étant en appel (pour des appels finals, 15 jours après la décision du premier conseil d'appel).

3 Auditions d'appel

1. Les auditions du conseil d'appel pour le première appel ou l'appel finale peuvent être fait en personne ou par l'intermédiaire de la conférence téléphonique.
2. Chaque conseil d'appel se composera de trois personnes sans intérêts matériels. Le choix des membres du conseil d'appel est à la discrétion du Challenge Québec , qui fera tout effort d'assurer une audition juste et impartiale.
3. Le directeur des sports du Challenge Québec ou la personne désignée pour la représenter servira de Président non votant des auditions d'appel.
 - a. Les premiers conseils d'appel incluront deux membres de la Division off-road du congrès du Challenge Québec , plus un membre du personnel du Challenge Québec ou d'une partie qualifiée différente choisie par Challenge Québec .
 - b. Les conseils d'appel finals incluront trois membres de la Division off road du congrès du Challenge Québec .
 - c. Dans aucun cas la même personne fera partie du conseil pour un premier appel et un appel final à propos de la même situation.
 - d. S'il est impraticable de constituer un conseil premier ou final d'appel comme décrit ci-dessus, des membres du conseil alternatifs d'appel peuvent être nommés sujet à l'approbation du Président du congrès du Challenge Québec .
4. Aucune évidence ou toute autre information ne sera fournie aux membres du conseil d'appel avant l'audition, et Challenge Québec n'annoncera pas la composition du conseil d'appel avant l'audition. N'importe quel effort par n'importe quelle partie d'influencer injustement un membre d'un conseil d'appel peut avoir comme conséquence une action disciplinaire. Dans ces buts, n'importe quel effort de discuter du point sous l'appel avant l'audition sera considéré comme une tentative d'influencer le membre du conseil d'appel. Il est de la responsabilité de tous les membres du conseil d'appel de rapporter immédiatement une telle tentative au Challenge Québec .
5. Challenge Québec confirmera la période et l'endroit de toutes les auditions par écrit au pilote appelant et aux parties appelées à n'importe quelle protestation originale. Une telle notification doit être faite au moins 10 jours avant que l'audition (5 jours pour des appels de finale) à moins que la partie appelant soit d'accord sur une notification plus courte. La notification écrite formelle sera considérée d'avoir été donné quand expédié à la partie appelante à l'adresse la plus récente fourni au Challenge Québec . LE Challenge Québec fera tous les efforts pour confirmer verbalement la période et l'endroit de l'audition.
6. La disponibilité pour l'audition sera la responsabilité des parties impliquées. Si la partie appelante ne participe pas, le conseil d'appel peut aller de l'avant pour l'audition. En cas d'une urgence justifiée de la part du pilote appelant, l'audition peut être retardée à la discrétion du Challenge Québec .

7. L'audition d'appel sera sans cérémonie et les règles formelles de l'évidence ne s'appliqueront pas. Les directives suivantes pour la conduite seront cependant imposées :
 - a. Le Président et les membres du conseil d'appel peuvent à tout moment poser toutes les questions qu'ils considèrent appropriés.
 - b. On s'attendra à ce que toutes les parties concernées dans l'appel fournissent la pleine coopération aux membres du conseil d'appel en établissant des faits convenables et en recueillant l'information.
 - c. Tous les commentaires des parties concernées dans un conflit seront aux membres du conseil d'appel. On ne permettra aucune discussion entre les parties de contestation.
 - d. L'audition d'appel sera une réunion fermée avec assistance limité à ce qui suit : Le Président, les membres du conseil d'appel, la partie ou parties directement concernées dans l'appel et leurs témoins. Sujet à l'approbation du Président, des observateurs non participant peuvent également être admis.
 - e. N'importe quelle partie qui à une question sur l'appel peut demander un rapport écrit de n'importe quel fonctionnaire ou membre du Challenge Québec qui est censé avoir l'information appropriée. Le refus par n'importe quel fonctionnaire ou membre du Challenge Québec pour fournir un rapport ou un témoignage une fois demandé peut avoir comme conséquence une action disciplinaire conformément à ces règles.
 - f. N'importe quelle partie qui ne se conduirait pas conformément à ces directives sera invitée à quitter la réunion et peut être sujette à une action disciplinaire.
8. L'ordre suivant des affaires sera suivi aux auditions d'appel :
 - a. Introductions et sommaire de la matière sous l'appel.
 - b. Présentation de témoignage écrit et oral, avec la partie défensive présentant ses évidences en dernier.
 - c. Questions des membres du conseil d'appel.
 - d. Déclaration de clôture, encore une fois avec la partie défensive qui passera en dernier.
 - e. Après que toute l'évidence ait été présentée, le conseil d'appel entrera dans la session exécutive pour considérer sa décision. Le Président peut, sur la demande au moins de deux membres du conseil d'appel, être présent en tant que conseiller à ce processus. Pendant la session exécutive, le conseil d'appel peut sur la demande d'au moins deux de ses membres, demander aux parties en appel ou à un témoins des questions supplémentaires.
 - f. Il est de la responsabilité du conseil d'appel de régner dans le contexte des règles existantes et des règlements du Challenge Québec . Des conseils d'appel sont encouragés à faire des recommandations concernant de tels règles et règlements mais à n'ont aucun droit d'écarter ou modifier des règles du Challenge Québec .
 - g. N'importe quelle recommandation d'un conseil d'appel qui implique n'importe quel type d'action disciplinaire impliquant un tiers, par exemple un promoteur du Challenge Québec , ou organisateur, est sujet à la revue par le conseil d'administration du Challenge Québec ou le personnel comme réclamé sous le code du Challenge Québec des règlements.
 - h. Les décisions du conseil d'appel seront à majorité simple.
 - i. Au moment de prendre une décision, le conseil d'appel informera le Président, qui aidera à rédiger le rapport formel du conseil.
 - j. Suite à l'accomplissement du rapport formel du conseil d'appel, l'audition d'appel sera convoquée et le Président lira le rapport.
 - k. L'audition sera levée.

9. Si les membres du conseil d'appel ne sentent pas qu'ils peuvent prendre une décision basée sur l'évidence disponible à l'audition d'appel, ils auront jusqu'à sept jours pour conduire d'autres investigations et pour prendre leur décision. Si aucune décision n'a été prise dans les sept jours de l'audition d'appel, le conseil d'appel sera écarté. À ce point, le Challenge Québec doit négocier une résolution à l'appel ou assembler un nouveau conseil d'appel.
10. LE Challenge Québec remboursera les dépenses réelles encourues par des membres du conseil d'appel. Les parties et les témoins n'auront pas droit à un tel remboursement.
11. Si un appel est confirmé, la partie appelante se verra rembourser ces frais. Si un appel est nié, les frais seront maintenus par le Challenge Québec pour défrayer les coûts.
12. Tout en appelant à une suspension, un pilote peut continuer à compétitionner dans le Challenge Québec, ce privilège peut être nié à la discrétion unique du Challenge Québec si la suspension est liée à une offense impliquant les drogues ou l'alcool, ou ne conduite dangereuse d'une telle façon à mettre en danger la vie ou la sécurité des autres ou pour s'être battu.
13. Les participants à un premier appel conviennent que le verdict du conseil d'appel est appelable seulement à un conseil d'appel final du Challenge Québec. Les participants à un appel final savent que le verdict du conseil d'appel est final, et non. Les participants à n'importe quelle protestation ou appel autre conviennent que les procédures de protestation et d'appel fournies ci-dessus par le Challenge Québec sont la méthode exclusive pour la résolution de tous les conflits et renoncent au droit de poursuivre le recours à n'importe quel arbitre, cour ou à tout autre tribunal non prévus dans ces règles. N'importe quelle tentative de faire ainsi peut avoir comme conséquence une action disciplinaire imposé par le Challenge Québec. La dite action disciplinaire peut inclure la suspension permanente du Challenge Québec et tout privilège connexe à cette adhésion, incluant mais non limitée au privilège de participer à la compétition sanctionnée par Challenge Québec.

21) Promotion d'événements

Règles régissant les sanctions

- a) Des sanctions ne peuvent pas être transférées ou assignées à un autre organisateur. Des frais pour des sanctions inutilisées ne seront pas remboursés sans autorisation du Challenge Québec. Des sanctions doivent être employées pendant l'année en cours. Les organisateurs qui remettent des sanctions à plus tard sans une approbation CQMX peuvent perdre leur droit d'obtenir des sanctions du Challenge Québec.
- b) Les Organisateurs qui ne soumettent pas des rapports officiels d'arbitre au fonctionnaire approprié de zone et à une copie lisible du rapport, avec les applications d'adhésion, au Challenge Québec dans les 15 jours après la journée de courses perde leur droit d'obtenir des sanctions.
- c) LE Challenge Québec peut refuser d'accorder une sanction, et peut retirer ou décommander une sanction déjà accordée, pour toute raison considérée être dans le meilleur intérêt du sport, y compris toute violation de ces règles de compétition.
- d) L'approbation écrite du Challenge Québec est nécessaire pour n'importe quel événement.

22) Tâches des Promoteurs

- a) Toutes les conditions concernant l'accès au site doivent être contenues dans la publicité ou sur l'application d'entrée.

- b) À toutes les activités publiques de moto l'organisateur doit montrer dans un endroit visible la notification de responsabilité du Challenge Québec (voir l'échantillon à la fin de ces règles) et une notification disant : Les spectateurs étant témoin de ces événements assument tout les risques de dommages.
- c) L'organisateur doit protéger les spectateurs contre des dommages pendant les journées de courses en fournissant des clôtures et autre moyens de contrôle de foule.
- d) Les organisateurs doivent fournir un nombre suffisant de police ou d'agent de sécurité pour maintenir la piste et les autres secteurs restreints clairs de spectateurs et ainsi assurer la sécurité.
- e) Aux journées de courses, des obstacles dangereux doivent être enlevés de la piste et aux abords. Des poteaux ou des arbres le long de la piste devraient être capitonnés si appropriés. Les clôtures extérieures et qui n'atteignent pas complètement la terre, ou toutes les interruptions dans une clôture devrait être capitonné avec des balles de foin ou un remplissage équivalente.
- f) Les organisateurs doivent prendre des mesures pour empêcher la poussière sur la piste.
- g) Si des dommages ou la mort de n'importe qui lié à un événement sanctionné se produit, l'organisateur doit suivre les instructions de reportage comme indiqué sur le rapport de dommages. Ceci inclut le rapport réalisé expédié au Challenge Québec moins de 24 heures après que les dommages se produisent comprenant des noms et des adresses des personnes impliquées, des témoins, comment et quand les dommages se sont produits et type de dommages.
- h) L'organisateur doit également téléphoner au Challenge Québec immédiatement le premier jour ouvrable suivant l'événement pour rapporter n'importe quel accident impliquant la fatalité, les dommages sérieux (brûlures y compris), les dommages principaux (inconscience prolongée y compris), les dommages de cou, la paralysie, ou la lésion dorsale sérieuse. Tous les dégagements de responsabilité signés par le participant doivent être expédiés avec le rapport de dommages.
- i) Un organisateur ne doit pas faire des fausses annonces à la presse ou au public au sujet d'un événement, fournir des informations qui sont incorrect ou fallacieux.
- j) Toute la publicité doit employer les mots : sanctionné par Challenge Québec et montrer le logo du Challenge Québec . Les mots : championnat de secteur, régional, national, de zone ou d'état ne peut être employé sans sanction appropriée ou permission écrite.
- k) L'organisateur doit indiquer dans toutes les annonces que des dispositifs d'échappement amortis sont exigés.
- l) L'organisateur est responsable de voir que toutes les règles et règlements du Challenge Québec soient respectés.
- m) Tous les pilotes doivent signer une application d'entrée qui inclut les mots de dégagement du Challenge Québec .
- n) L'organisateur doit exhiber à l'enregistrement le certificat de sanction du Challenge Québec et la preuve de l'assurance.
- o) il est de la responsabilité unique de l'organisateur d'assurer la conformité à toutes les règles se reliant pour favoriser la sécurité de l'événement. LE Challenge Québec n'est pas présent ou de quelque façon dirige les journées de courses et ne s'engage pas à déterminer des aspects de sécurité. Il est de la responsabilité unique de l'organisateur d'acheter l'assurance - responsabilité exigée. Si l'assurance responsabilité exigée n'est pas achetée, la sanction pour cette journée de courses sera les points avoués nuls et de pilote rejetés. Un organisateur refusant de répondre aux exigences d'assurance perdra ses sanctions pour le reste de l'année.

23) Tâches des employés

Le Challenge Québec ne forme pas ou ne certifie pas les arbitres qui président des événements standard de compétition du Challenge Québec. Les participants sont seulement responsables de leur propre sécurité.

L'arbitre est l'officier principal d'un événement, agissant en tant que surveillant général. Il, cependant, n'effectue pas les fonctions d'aucun autre fonctionnaire. L'arbitre doit être présenté aux pilotes se réunissant et être disponible tout au long de la période de protestation. Il est de la responsabilité de l'organisateur de nommer un arbitre qui est bien qualifié.

Arbitre en chef :

- a) Déterminer si des changements à la piste sont nécessaires.
- b) Demander la sanction officielle de l'organisateur et pour la signaler au secteur d'enregistrement.
- c) Déterminer si tous les autres arbitres appropriés sont présents, et pour s'assurer qu'ils effectuent leurs fonctions correctement.
- d) Donner le drapeau noir à un pilote pour n'importe quelle raison de sécurité, y compris l'huile excessive fuyant de la moto, des silencieux qui lâche ou ne fonctionnent pas correctement, des pièces pendantes d'une moto, des plaques numériques qui tombent, etc.
- e) Pour prévoir l'inspection technique de l'équipement employée par les pilotes, et pour barrer tout équipement qui ne se conforme pas aux normes.
- f) Pour recevoir et décider toutes les protestations sujet à l'appel.
- g) Pour décider des disqualifications de pilote, et éliminer tout pilote qui viole toutes les règles de l'événement.
- h) Pour rédiger un plein rapport écrit au sujet de l'événement et l'expédier au Challenge Québec dans les 15 jours après les journées de courses et au fonctionnaire approprié de zone si ainsi requis.
- i) Pour mettre de côté un endroit correctement inclus pour l'inspection et la mesure de moteur, et pour avoir les moteurs prêts pour la mesure quand la journée de courses est accomplie.
- j) Pour déterminer que des besoins d'assurance responsabilité ont été répondus par l'organisateur.
- k) Il a le droit, ou sur demande d'un participant de vérifier les qualifications et/ou les permis médicaux du personnel d'ambulance.

Préposer aux départs

Les fonctions du démarreur sont :

- a) Expliquer aux pilotes toutes les règles, y compris la signification des drapeaux.
- b) Placer les signaleurs et réviser leur formation.
- c) Pour fournir un ensemble complet de drapeaux, y compris les drapeaux pour les coins pour l'usage pendant les journées de courses.
- d) Pour affecter des flagmen, selon les besoins, à divers points sur la piste, et pour les instruire sur leurs fonctions.
- e) Pour déterminer si les compilatrices, chronomètres, arbitres, etc., sont en place et prêt avant de commencer les journées de courses.
- f) Pour placer des pilotes sur la ligne de départ, commencez les événements, donnez les drapeaux à mi-chemin, de dernier tour et le drapeau final.

- g) Pour donner le drapeau à un pilote éliminé, et montrer tous autres drapeaux de signal comme dirigé par l'arbitre.
- h) Pour effectuer d'autres fonctions assignées par l'arbitre.
- i) Dans tous les départs l'arbitre et/ou l'initiateur aura la pouvoir de décider ce qui est un départ juste. L'initiateur et/ou l'arbitre peuvent déclarer un relancement quand :
 - 1) deux pilotes ou plus sont tombés dans le premier tour.
 - 2) des conditions qui se produisent qui mettent en danger les vies des spectateurs ou les contestants et la course n'a pas plus de 60% accomplis.

Commis

Les fonctions du commis sont :

- a) Pour exhiber une liste de tous les événements.
- b) Pour recevoir toutes les entrées et vérifier les cartes des pilotes Challenge Québec .
- c) Pour vérifier la classification de pilote et placer des pilotes dans les événements appropriés.
- d) Pour maintenir un liste du placement de tous les pilotes dans chaque événement, et redonner cette liste à l'arbitre à la fin de la journées de courses. Pour effectuer d'autres fonctions assignées par l'arbitre.

Marqueur Principal

- a) S'assurer qu'un stand de vérification approprié est fourni et qu'il est placé correctement sur la piste.
- b) S'assurer que l'organisateur a fourni tout l'équipement nécessaire pour la vérification.
- c) Fournir, ou voir à ce que l'organisateur a fourni suffisamment de marqueurs.
- d) Pour dire au démarreur de course quand les marqueurs sont prêts et fournir au démarreur l'information des positions finales de chaque pilotes.
- e) Pour accomplir tout le marquage et retourner les feuilles de pointage au commis.
- f) Pour effectuer d'autres fonctions assignées par l'arbitre.

Chronométrateur

- a) Le chronométrateur principal fournit l'équipement approprié pour minuter et retourne les informations au commis.
- b) Responsable des transpondeurs et du lancement du programme Orbits 5

Juges et arbitres

- a) Des juges peuvent être affectés par l'arbitre pour déterminer les résultats de n'importe quel événement.
- b) Des juges sont choisis par l'arbitre pour observer toutes les infractions de règles.

Administrateur

- a) Les fonctions d'administrateurs des puits sont :
- b) Vérifier toutes les machines pour s'assurer qu'elles répondent à des caractéristiques d'équipement, rapportant toutes les anomalies à l'arbitre.
- c) Pour informer des pilotes quand ils doivent commencer un événement et les placer sur la ligne de départ.
- d) Pour s'assurer que des puits sont maintenus ordonnés et sécuritaire.

24) ANNEXES

Constat d'infraction pit riding

Règlement sur la conduite hors piste.

Dans le but de rendre le sport du motocross plus attrayant et plus sécuritaire, le «pit riding» ou conduite hors piste est formellement interdit lors de la tenue d'une compétition. Des zones d'interdiction sont clairement identifiées à chaque venue et nous renforçons le contrôle à ces endroits. Le sport a besoin des nombreux spectateurs pour continuer sa progression et nous devons les accueillir sécuritairement et professionnellement. Le règlement sur le pit riding est fort simple :

En dehors de la piste durant toute la tenue d'une compétition, chaque moto doit être poussée lentement pour se rendre ou sortir de la piste. Le règlement est mis en application dans les zones d'interdictions identifiées.

La poussée de la moto en marche et embrayée, est tolérée en autant que la personne marche à côté de sa moto très lentement. Il est important également de maintenir le niveau de bruit au minimum lorsque l'on pousse sa moto en marche. Un comportement jugé irresponsable par un officiel pourrait entraîner une disqualification.

Première infraction mineure : Dans le cas d'une première infraction où le coureur n'a pas mis personne en danger et n'a pas utilisé sa moto à une vitesse excessive en dehors de la piste, il sera averti et son numéro pris en note.

Infraction : Selon le jugement de l'officiel témoin, un billet d'infraction de 25\$ sera remis à celui ou celle qui sera pris à faire du pit riding abusif. Le «ticket» sera payable immédiatement, faute de quoi, le coureur sera disqualifié pour la journée en plus de devoir payer son billet d'infraction avant la prochaine compétition.

Endroit : _____ Date: _____

Heure: _____ # moto _____

Nom du fautif : _____ **Classe** : _____

Témoins : _____ Seconde infraction ? :

Billet d'infraction remis par: _____

Montant payé 30\$

Percevoir à la prochaine inscription 30\$

Formulaire réclamation



FORMULAIRE DE RÉCLAMATION

Endroit : _____

Date: _____

Heure: _____

Pratique , Qualification , Consolation , Course #1 , Course #2 , Super Finale .

Nature de la réclamation:

Référence au livre de règlements : _____

Témoins : _____

Vidéos / photos : _____

Actions correctives :

Impacts pour autrui :

Formule remise à: Hubert Rousseau
 Jean-Nicolas Poirier

25) Pit Riding

Pit Riding :

En dehors de la piste durant toute la tenue d'une compétition, chaque moto doit être conduite en première vitesse "sur le torque". Le règlement no pit riding pourrait être mis en application dans des zones d'interdictions identifiées. La poussée de la moto en marche et embrayée, est tolérée en autant que la personne marche à côté de sa moto très lentement. Il est important également de maintenir le niveau de bruit au minimum lorsque l'on pousse sa moto en marche. Un comportement jugé irresponsable par un officiel pourrait entraîner une disqualification.

26) Révision du document

- A. 3 mars 2005: nouvelles classes
- B. 25 avril 2005: description de tâches
- C. 2 août 2005 : plaques #
- D. 31 janvier 2006 : championnat dealers
- E. 28 février : MXDR, formulaire, Série Prestige
- F. 26 mars 2006 : test de son, ticket pit riding
- G. 11 mars 2008 : mise à jour complète annuelle
- H. 18 juin 2008 : mise à jour des points pour le championnat
- I. 20 février 2009 : mise à jour annuelle, vérification complète et plus de 50 changements
- J. 13 avril 2009 : ajouts fonds monétaires 2009, horaire AX
- K. 21 août 2009 : moins de trois coureurs et annulation de la deuxième manche;
- L. 24 avril 2012 : Challenge Quebec 2.0. Nouveaux horaires, classes et organisations.
- M. 6 juin 2014 : mise à jour et marquage aux transpondeurs
- N. 20 janvier 2015 : définition 50cc "driving shaft"
- O. 15 juin 2015 : nouvelles classes et nouvel horaire. Aide externe et disqualifications. Championnat 2015 et bourses
- P. avril 2017, mise à jour avec version anglophone CMRC canada
- Q. mars 2018, mise à jour pour homologation FQMHR
- R. avril 2022, mise à jour
- S. S avril 2023 mise à jour
- T. mai 2023, structure de points et classes