

LIVRE DE RÈGLEMENTS



2008

## **LIVRE DE RÈGLEMENTS**

### **CHALLENGE QUÉBEC MOTOCROSS**

La carte d'adhésion du Challenge Québec de Motocross (ou carte de membre) n'implique pas que son porteur ait été formé, examiné ou certifié pour réaliser n'importe quelle compétition. Le participant est le seul responsable de sa sécurité aux événements sanctionnés par le Challenge Québec de Motocross et devrait évaluer sa propre capacité à négocier chaque piste de course. 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. 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. Un formulaire "mineur" de dégageant doit être rempli pour chaque participant mineur aux activités de la journée. Le parent, le gardien juridique ou l'adulte autorisé doivent signer les formulaires de dégageants. Le parent, le gardien juridique ou l'adulte autorisé doit demeurer présent pendant la participation du mineur dans n'importe quel événement sanctionné.

Le Challenge Québec est fier de sa liste d'accomplissement, et depuis 1995 les objectifs de l'association ont été de stimuler et développer le motocross et fournir un programme impartial de compétition. 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.

#### **AVERTISSEMENT**

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 des mineurs sans consentement parental et surveillance.

# Tables des matières

<b>DÉFINITIONS .....</b>	<b>1</b>
<b>PILOTES ET EGIBILITÉ .....</b>	<b>3</b>
GÉNÉRAL .....	3
PILOTES ET CLASSIFICATIONS .....	4
<i>Challenge Québec Motocross : CLASSES OFFERTES</i> .....	4
<b>ÉQUIPEMENT .....</b>	<b>5</b>
APPROBATION DES MOTOS .....	5
L'ÉQUIPEMENT ET LES NORMES D'ÉQUIPEMENTS .....	5
<i>Moteurs</i> .....	5
<i>L'essence</i> .....	6
<i>Transmission</i> .....	6
<i>Freins</i> .....	6
<i>Roues et axes</i> .....	6
<i>Châssis</i> .....	6
<i>Guidons de commandes</i> .....	6
<i>Les fourches</i> .....	6
<i>Réservoirs à essence</i> .....	6
<i>Amortisseurs</i> .....	7
<i>Dispositif d'échappement</i> .....	7
<i>Directives pour l'utilisation des sonometres</i> .....	8
<i>Pneus</i> .....	9
<i>Plaques numérotées</i> .....	9
INSPECTION DES ÉQUIPEMENTS DE MOTO .....	9
HABILLEMENT DE COMPÉTITION .....	9
<b>ÉVÉNEMENT INCLUANT MXDR .....</b>	<b>10</b>
RÈGLES GÉNÉRALES DE L'ÉVÉNEMENT .....	10
RÈGLES DE COURSE .....	10
LES DRAPEAUX .....	11
MARQUAGE .....	11
RÉCLAMER .....	12
PISTE .....	12
<i>Compétiteur</i> .....	12
<i>Spectateurs</i> .....	12
<i>Marquage</i> .....	12
<i>Départs</i> .....	13
<i>Faux départs</i> .....	13
<i>Programme de course</i> .....	13
HORAIRE DE JOURNÉE .....	15
<i>Samedi</i> .....	15
<i>Dimanche</i> .....	16

HORAIRE DU MXDR .....	17
<i>Les 20 régions sont :</i> .....	17
<i>Principe</i> .....	17
<i>Le format:</i> .....	18
<i>Horaire de la journée</i> .....	18
<i>Résultats</i> .....	19
<b>LE CLASSEMENT FINAL DU MOTOCROSS DES RÉGIONS EST DÉTERMINÉ DE LA MANIÈRE</b>	
<b>SUIVANTE :</b> .....	19
ARÉNACROSS 2008 .....	21
<b>OFFENSES, PÉNALITÉS, PROTESTATIONS, APPELS ET INFORMATIONS.....</b>	<b>22</b>
INFORMATIONS GÉNÉRALES .....	22
OFFENSES ET PÉNALITÉS GÉNÉRALES .....	22
OFFENSES ET PÉNALITÉS D'ÉQUIPEMENT. ....	24
PROTESTER.....	24
<i>Types de protestations :</i> .....	24
APPEL.....	25
AUDITIONS D'APPEL.....	26
<i>Formulaire de réclamation</i> .....	29
<b>POINTS ET PRIX.....</b>	<b>30</b>
RÈGLEMENTS DU CHAMPIONNAT DES DEALERS.....	30
CHALLENGE QUÉBEC 2008. ....	30
REQUIS MINIMUM POUR LES COURSES: .....	30
BOURSES ET TROPHÉES .....	31
<b>RÈGLES RÉGISSANT LES SANCTIONS.....</b>	<b>33</b>
<b>FONCTIONS ET RESPONSABILITÉS .....</b>	<b>33</b>
TÂCHES DES PROMOTEURS.....	33
<b>FONCTIONS ET AUTORITÉ. ....</b>	<b>35</b>
ARBITRE.....	35
PRÉPOSER AUX DÉPARTS .....	35
COMMIS .....	36
MARQUEUR PRINCIPAL .....	36
CHRONOMÉTREUR.....	36
JUGES ET ARBITRES .....	36
ADMINISTRATEUR .....	36
AVERTISSEMENT .....	37
ANNEXE .....	37
CARTE DE MEMBRE 2008.....	38
CONSTAT D'INFRACTION PIT RIDING.....	40
CONSTAT D'INFRACTION POUR BRUIT EXCESSIF .....	41

# DÉFINITIONS

## **CHALLENGE QUÉBEC :**

Organisation ayant pour but de superviser la tenue de compétitions et de faire respecter les règlements lors d'événement de motocross.

## **CARTE DE MEMBRE :**

Pour pouvoir participer à un événement sanctionné par le Challenge Québec de Motocross, un pilote doit être un membre en règle. Que le participant soit mineur ou majeur, il doit remplir le formulaire approprié et payer les frais d'adhésion annuel pour devenir membre du Challenge Québec de Motocross.

## **LICENCE DE PILOTE :**

Un pilote voulant débiter la compétition au Challenge Québec de Motocross doit d'abords obtenir une licence de pilote certifiant qu'il connaît les rudiments de la course et ses règles de sécurité. Par la suite il doit appliquer pour devenir membre du Challenge Québec de Motocross. Il est possible d'obtenir une licence de pilote en s'inscrivant à une école de moto privée ou en groupe.

## **ÉCOLES :**

Le challenge Québec organise en début de saison des écoles de motos de groupe où l'on enseigne les rudiments de conduite et les règles de sécurité pour la course. Plus tard en saison, il est possible sur rendez-vous de recevoir des écoles privées ou semi-privées.

## **MOTOCROSS:**

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. Le parcours doit être entre un kilomètre et 2 km de long, avec une largeur minimum de 7 mètres. Le secteur du départ doit si possible être exempt de bosses, sauts, caniveaux et d'irrégularités difficiles à percevoir. Il doit être suffisamment large pour accepter 40 motos de large et donner une chance égale à chaque coureur. Un véhicule à deux roues recevant sa puissance d'un moteur d'un cylindre, transmise à une roue seulement et moteur alimenté à l'essence sans plomb.

## **ARÉNACROSS:**

Courses habituellement tenues dans une aréna dont la piste prend moins d'une minute à être parcouru. La piste est de type technique, rythmé dont l'emphase est mise sur les sauts principalement. La piste ne dépasse pas généralement 20 pieds de largeur mais est d'au moins 15 pieds.

## **LIGUE:**

Pratiques sous formes de simulation de courses sans trophées ou frais d'inscriptions. Ces pratiques sont structurées afin d'améliorer la sécurité et le développement, en permettant aux pilotes d'évoluer avec des pilotes de calibre semblable.

## **CLASSE:**

Terme utilisé pour déterminer dans quelle course un coureur peut participer. Subdivision aux niveaux des courses. Les journées de compétitions se dessinent selon les classes offertes.

## **CLASSES D'ÂGES :**

Selon l'âge du pilote et la grosseur de la moto.

## **CLASSES DE VITESSE :**

Selon la vitesse, la qualification et l'expérience du pilote.

## **PEE-WEE :**

Motos généralement de 50cc évoluant sur un circuit alternatif. Les pilotes pee-wee sont habituellement âgés entre 4 et 9 ans, selon les classes offertes.

## **PETITES ROUES :**

Motos dont le diamètre de roues arrière et avant se situe entre 12-12 et 16-19 po.

**GRANDES ROUES :**

Motos dont le diamètre de roues arrière et avant sont supérieures ou égales à 18-20 pouces.

**CATÉGORIES :**

On peut avoir des catégories de moto ou de pilotes. Les catégories ne correspondent pas à des courses et sont utilisés à titre de référence seulement.

**TRANCHE:**

Un championnat est constitué de plusieurs tranches qui durent chacune au plus une fin de semaine.

**HEAT (MANCHES) :**

Lors d'une journée de courses typiques, une classe de compétition est divisée en deux courses que l'on appelle manche ou heat. Le résultat final d'une classe tiendra compte des deux manches (heat)

**FABRICANT :**

Le fabricant original d'une moto, pas le distributeur.

**AUTORISATION MÉDICALE :**

Consentement d'un médecin, requis par le Challenge Québec de Motocross afin qu'un coureur puisse prendre part à une compétition.

**ÉVÉNEMENT :**

Une activité sanctionnée par le Challenge Québec de Motocross où l'on appliquera le livre de règlement de ce dernier. Courses, pratiques ou écoles.

**INSCRIPTION (enregistrement)**

Étape obligatoire pour participer à un événement qui consiste, moyennant un montant d'argent, à s'enregistrer auprès du personnel en place, indiquant dans quelles classes vous désirez compétitionner.

**ZONE RESTREINTE :**

Endroit habituellement en bordure de piste où une permission spéciale, un permis ou une autorisation est nécessaire pour y accéder.

**MÉCANICIENS :**

Assistant pour le pilote lors d'une course qui aura accès aux zones restreintes.

**LA PROTESTATION :**

Protestation-écrite avec une décision officielle fait par le Challenge Québec de Motocross. Une protestation doit être classée selon les procédures décrites en chapitre 6 de ces règles.

**PILOTE :**

Toute personne qui s'est inscrit à une compétition dans un événement.

**SUSPENSION DE PILOTE:**

Dans le contexte des pénalités, c'est la perte de tous les droits de compétitionner en tant que pilote ou membre d'une équipe pendant une période déterminée.

**ÉPREUVE CHRONOMÉTRÉE :**

Un événement dans lequel un pilote compétitionne contre la montre.

**PIT RIDING :**

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.

# PILOTES ET EGIBILITÉ

**Note Spéciale :** *Le Challenge Québec n'examine pas la compétence des différents participants aux événements. Les participants sont responsables de leur sécurité.*

## Général

1. Tous les pilotes en compétition sanctionnée par le CHALLENGE QUÉBEC doivent être membres du CHALLENGE QUÉBEC. Les organisateurs du CHALLENGE QUÉBEC peuvent ramasser les cartes de membre des compétiteurs et les redonner à la fin de la journée de compétition. Le CHALLENGE QUÉBEC doit établir un système de numération pour tous les pilotes amateurs. Un dégagement légal approprié doit accompagner chaque inscription du CHALLENGE QUÉBEC. Dans tous les événements les pilotes doivent être âgé de 14 ans ou plus pour conduire des motos au-dessus de 250cc. L'âge du pilote est déterminé en date de la date de l'événement, excepté pour les évènements régionaux.
2. Les journées de courses sont ouvertes à tous les membres qualifiés du CHALLENGE QUÉBEC sans souci du sexe des compétiteurs
3. Aux journées de courses, seulement les pilotes de classe A et B (les classifications de pilote les plus élevées) peuvent compétitionner pour des prix d'argent comptant. La classification de pilote est déterminée par l'arbitre de la compétition.
4. Aucun pilote sous l'âge légal de la majorité ne peut compétitionner sans consentement écrit (signature pour le dégagement 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. Tous les dégagements et rapports certifiés devant notaire doivent être expédiés au CHALLENGE QUÉBEC avec le rapport d'arbitre et/ou le rapport de dommages. Les parents, les gardiens juridiques ou l'adulte autorisé doivent demeurer présent avec la personne dont ils sont responsables tout au long de la journée de course.
5. Tout le personnel, arbitres, pilotes, mécaniciens, toutes autres personne 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.
6. Les pilotes, la famille du pilote et tout autres personnes reliées au pilote qui utiliserait un langage grossier et/ou abusif envers un arbitre, un commanditaire, un organisateur ou un coureurs, peuvent se voir disqualifier par l'organisateur ou l'arbitre pour toute la durée de la journée de course.
7. 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.
8. 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
9. Les pro pilotes retournant à la compétition au CHALLENGE QUÉBEC doivent attendre deux années complètes après que leur permis professionnel expire pour être habilité à la compétition dans les classes inférieures. Un processus d'appel du CHALLENGE QUÉBEC est disponible.
10. 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.

## Pilotes et classifications

### Challenge Québec Motocross :

#### CLASSES OFFERTES

Âgemaximum effective au 1er Janvier 2008

Âgeminimum la journée de la course, pas de chevauchement de classes

Piste Pee-wee	
	<u>CODE</u>
4-6 ans <b>Initiation</b> injection 50cc	1 Z
4-6 ans injection 50cc	1 Y
4-6 ans 50cc	2 Y
Élite-Motovan 4-8 ans 50cc	1+2+3+4 Y+ X
6-9 ans <b>Initiation</b> 50-70cc	2+3+4 W
6-9 ans clutch 65cc	5 V
7-8 ans 50cc	2 X

Piste principale Petites roues, classes d'âges	
	<u>CODE</u>
65 cc 6-9 ans	5+6 U
65 cc 10-11 ans	5+6 T
Élite-Motovan 6-11 ans (65cc)	5 U+T
85 cc 7-11 ans	6+7 S
85 cc 12-13 ans	6+7 R
85 cc 14-15 ans	6+7 Q
Élite-Motovan 10-15 (85cc)	7+8 Q+R+S

Piste principale Grandes roues, classes vitesses	
	<u>CODE</u>
Initiation	9 D
Junior	9 C
Inter	9 B
Super 2F	10 A+B
Expert	9 A
Vet Inter +30 ans	9 B
Vet expert +30 ans	9 A
Femme junior	5+6+7+8+9 E
Femme Inter	7+8+9 F

Piste principale Grandes roues, classes d'âges	
	<u>CODE</u>
Élite-Motovan 14-19 ans	9 A+B+C+D+F
Élite-Motovan 20-29 ans	9 A+B+C+D+F
Élite-Motovan 30-60	9 A+B+C+D+F
Vet junior +30	9 C+D+F
Vet +35	9 A+B+C+D+F
Vet +40	9 A+B+C+D+F

#### INDEX MOTOS

- 1 Moto 50cc automatique **injection d'huile**, à chaîne ou driving shaft, roues de 10 po. PW, JR, KDX, KTM MA,
- 2 Moto 50cc automatique, **motos les plus rapides** en 50cc liquide ou non, roues de 10-12 po. (KTM SR ou KTM JR, Polini, Cobra)
- 3 Moto 50cc **semi-automatique** type CRF50, TTR50 roues de 10 po.
- 4 Moto 70cc quatre temps **semi-automatique** type TTR70, CRF70 roues de 12-14 po. (aussi PW80)
- 5 Moto 65cc deux temps, à **embrayage** et sélecteur de vitesse, roues de 12-14 po.
- 6 Moto «**Hors-route**» à **embrayage** d'un maximum de 150cc type TTR125, TTR110, CRF150
- 7 Moto 85cc deux temps ou 150 quatre temps, à **embrayage** et sélecteur de vitesse, roues de 14-17 po.
- 8 Moto «supermini» 105cc deux temps ou 150 quatre temps roues 16-19 po.
- 9 Motocross roues 19-21 po., sans limite de cylindrée 125cc deux temps à 640 quatre temps
- 10 Motocross roues 19-21 po., cylindrée maximum de 155cc deux temps ou 250 quatre temps

#### INDEX PILOTE

- A** L'**expert**, gradué de l'inter, est considéré: «A» rider / pro et doit être reconnu par le CQMX / selon jugement de l'officiel
- B** L'**Intermédiaire**, gradué du junior peut être considéré comme un Amateur / senior / expert inactif 4 ans / ou selon l'officiel
- C** Le coureur **Junior**, gradué d'initiation peut être un: Novice / gradué du 85cc / selon jugement de l'officiel
- D** **Initiation** / Débutant / Beginner / **peu d'expérience**, moins de 6 courses. **Formation obligatoire** pour les nouveaux pilotes.
- E** Femme ou fille 10 ans +, **première année** de courses (max 8 courses d'expérience), particulièrement lente dans son groupe.
- F** Femme ou fille 14 ans +, avec expérience

- Z** âgé entre **4 et 6 ans** au 1 janvier 2008, avec **peu d'expérience** et particulièrement lent par rapport aux autres dans sa classe
- Y** âgé entre **4 et 6 ans** au 1 janvier, avec quelques courses d'expérience et particulièrement **rapide** dans ce groupe d'âge
- X** âgé de **7 ou 8 ans** au 1 janvier avec quelques courses d'expérience et particulièrement **rapide** dans ce groupe d'âge
- W** âgé entre **6 et 9 ans** au 1 janvier 2008, avec **peu d'expérience** et particulièrement lent dans son groupe d'âge
- V** âgé entre **6 et 9 ans** au 1 janvier 2008, **peu familier avec sa moto à embrayage**. Le coureur peut avoir de l'expérience.

- U** âgé entre **6 et 9 ans** au 1 janvier 2008, **familier avec sa moto à embrayage**.
- T** âgé de **10 ou 11 ans** au 1 janvier 2008.
- S** âgé entre **7 et 11 ans** au 1 janvier 2008.
- R** âgé de **12 ou 13 ans** au 1 janvier 2008.
- Q** âgé de **14 ou 15 ans** au 1 janvier 2008.

# ÉQUIPEMENT

**Note Spéciale :** Le Challenge Québec n'inspecte pas les véhicules en compétition sanctionnée par le CHALLENGE QUÉBEC. Les participants sont responsables de l'état de leurs véhicules et de leurs compétences pour les conduire.

## Approbation des motos

1. Les motos utilisées dans les classes doivent être approuvées par le Challenge Québec.
2. Pour qu'une motocyclette soit approuvée, le fabricant doit s'enregistrer auprès du 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 le Challenge Québec.

## L'équipement et les normes d'équipements

Le son émit par votre moto doit être inférieur au niveau maximum de bruit soit 98 dB. 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; L'équipement utilisé en compétition sanctionnée doit répondre aux normes suivantes; à moins que comme autrement spécifié dans ce livre de règle. Quand les règles le permettent ou l'exigent l'équipement pour être installées, remplacées, changées ou fabriquées, il est de la responsabilité unique du pilote de choisir des composantes, matériaux et/ou de fabriquer la même chose de sorte que les pilotes de moto exécutent les compétitions avec sécurité.

### Moteurs

- a. Sur les motos approuvées, le moteur doit être de même conception et matériaux de base que le standard. Le carter de vilebrequin, cylindre et culasse du modèle approuvé doivent être employés. On permet l'utilisation des kits ou de gainer. Les kits doivent changer le déplacement que d'un maximum de 5% pour un 4 temps et 5% pour un 2 temps. Sauf indication contraire de ce livre de règlements, la classification sera selon les spécifications de déplacement de piston des fabricants pour ce moteur. Le châssis des motos avec lequel un pilote a qualifié ne peut être changée, bien que les moteurs puissent être. Le déplacement de piston peut être mesuré en utilisant l'une ou l'autre des formules suivantes :
  - (1)  $V = [\pi] R^2 h = 2$  indique que le nombre est ajusté ( $\pi$ ) est 3.1416 ; R est alésage de 1/2 ; et h est la course mesurée.
  - (2)  $V = B^2 (.7854)(h)$  ; B est alésage et h est course. (alésage d'alésage X 0.7854 nombre de course X de X de cylindres.)

### Note :

- (1) Si l'alésage et la course sont en millimètres, divisez le produit final d'ici 1000 pour convertir en centimètres cubiques (cc).
- (2) Si l'alésage et la course sont en pouces, multipliez le produit final par 16.387 pour convertir en centimètres cubiques (cc).
  - (a) Des turbos sont interdits.
  - (b) Toutes les motos doivent être équipées d'un dispositif mécanique fonctionnel de mise à mort (tel qu'un dégagement de compression) ou du 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.

Toutes les classes sont considérées modifiées sauf indication contraire. On permet l'utilisation des kits, gainant, frottant ou alésant pour changer des classes de déplacement. Le déplacement de la moto peut ne pas dépasser la limite de classe.

## L'essence

Le carburant du moteur doit se composer d'essence, qui est définie comme carburant à base de pétrole. On permet des additifs pour la lubrification, la suppression du cognement ou l'amélioration d'octane. L'utilisation de n'importe quel carburant qui n'est pas à base de pétrole est interdite et aura comme conséquence une suspension des pilotes fautifs. Tout le gaz doit être stocké dans des récipients approuvés. L'essence oxygénée jusqu'à 6% est autorisée. Le Nitro-métane même en petite quantité est formellement interdit.

## Transmission

- a. La boîte de vitesse est limitée au nombre de vitesses de la moto approuvée. Cependant, des machines à l'origine équipées de moins de six vitesses peuvent être grimpées jusqu'à un maximum de six vitesses.
- 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 les 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.

## Freins

1. Les freins doivent être manufacturés et installés d'une façon sécuritaire.
2. Toutes les motos en compétition dans la série CHALLENGE QUÉBEC doivent être équipées de freins fonctionnels aux deux roues.

## Roues et axes

- a. Des axes en aluminium de roue sont interdits pour toutes les compétitions du CHALLENGE QUÉBEC.

## Châssis

- a. Général
  - (1) Les parties du châssis doivent être fabriquées d'une façon sécuritaire, et toutes les modifications au châssis doivent également être faites d'une façon sécuritaire.
  - (2) Les châssis de titane ne sont pas permis.
  - (3) Les barres et les stands de sécurité doivent être enlevés.
  - (4) 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 repose de pied doivent avoir une surface non dérapantes (moletés, dentelés).
    - \*(c) La longueur du point de pivot de repos de pied au châssis, au moteur ou à la transmission ne doit pas excéder deux pouces et peut ne pas être inférieure au carter de vilebrequin ou au châssis
  - (5) une fois qualifié pour la journée de courses, le châssis de la moto ne peut être remplacé.

## Guidons de commandes

- a. Les guidons doivent être faits d'acier, aluminium, titane ou un matériel différent 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 un demi-pouce.

## Les fourches

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

## 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.

### Amortisseurs

- a. L'amortisseur avant et la partie arrière de l'amortisseur arrière peuvent être enlevés, ou des amortisseurs spéciaux peuvent être adaptés. Cependant, tous les amortisseurs spéciaux doivent être montés solidement et sans risque.

### Dispositif d'échappement

Dans le but de rendre le sport du motocross plus attrayant et moins dérangeant pour l'environnement, nous avons en place un système de «ticket» afin de diminué la pollution sonore.

- a. **98 DB/A à 100 DB/A** : Une moto émettant des sons dépassant la limite permise de 98 DB/A mais sans excéder 100 DB/A, son propriétaire se fera remettre un avertissement écrit et sa moto sera contrôlée de nouveau à la prochaine compétition. Dans le cas d'une deuxième offense, il sera passible d'une amende de 50\$ ou bien, il ne pourra pas participer à l'épreuve.
- b. **Plus de 100 DB/A** : Si le son émis par la moto dépasse 100 DB/A, le coureur ne pourra pas participer à l'épreuve ou bien, il devra déboursier 50\$ d'amende.
- c. **Fonds monétaire** : Grâce aux billets d'infraction remis, les sommes d'argent amassées serviront aux fonds d'aides pour les coureurs du Challenge Québec de Motocross.
- d. Le dispositif d'échappement doit être attaché solidement au châssis, et doit rester ainsi jusqu'à la fin de l'événement.
- e. Le son émit par votre moto doit être inférieur au niveau maximum de bruit soit 98 DBA.
- f. Le son sera limité aux niveaux mentionnés à l'article m.
- g. 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.
- h. Pendant le contrôle du son uniquement, chaque motocycle doit être équipé d'une rallonge (min. 30 cm) au câble de bougie, à la demande du Chef Commissaire Technique. Une extrémité de cette rallonge doit être branchée au capuchon de bougie originel, alors que l'autre extrémité est équipée d'un autre capuchon fixé normalement sur la bougie d'origine. Pendant un contrôle du son, tout véhicule non muni d'un point mort dans la boîte de vitesses, doit être placé sur un support. 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.
- i. 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.
- j. Le coureur maintiendra son moteur en marche sans vitesse enclenchée 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.
- k. Les RPM dépendent de la vitesse moyenne du piston qui correspond à la course du moteur.
- l. Les RPM sont exprimés par l'équation suivante :  $N = 30,000 \times cm / l$   
N = RPM exigés pour le moteur  
cm = vitesse moyenne fixée du piston en m/s  
l = course du piston en mm
- m. La vitesse du piston en Motocross (13m/s) est uniquement une valeur approximative, à titre de référence. Selon la cylindrée des classes, le contrôle sera effectué à un RPM fixe pour plus de commodité, ceci étant possible grâce à la similitude de la course des moteurs sur les motocycles actuels de Motocross :

Jusqu'à 85 cc 8,000 RPM

Au-dessus de 85 cc jusqu'à 125 cc 7,000 RPM

Au-dessus de 125 cc jusqu'à 250 cc 5,000 RPM

Au-dessus de 250 cc jusqu'à 500 cc 4,500 RPM

- n. Une machine qui n'est pas conforme aux limites stipulées peut se présenter plusieurs fois au contrôle avant la course.
- o. Limites de son en vigueur : **Max. 98 dB/A mesuré à un RPM fixe**
- p. Le son environnant ne doit pas dépasser un niveau de 90 dB/A à un rayon de 5 mètres du moteur pendant les contrôles.
- q. Les instruments employés pour les contrôles de son 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.
- r. L'interrupteur d'amortissement des vibrations doit être réglé sur "lent".
- s. Etant donné l'influence de la température ambiante sur les contrôles du son, 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.
- t. 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 son pour au moins trois machines choisies à la discrétion du Directeur de Course en coopération avec le Chef des Contrôles Techniques.

#### **Directives pour l'utilisation des sonomètres**

- a) 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.
- b) 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. Deux jeux d'équipement doivent être disponibles en cas de panne du tachymètre, du sonomètre ou du calibre lors du contrôle technique.
- c) Avant d'effectuer un test, le NCO doit, si possible, prendre contact avec un maximum de deux titulaires de la licence CQMX de Concurrent ou Constructeur, ou Chefs d'Equipe, qui ont un équipement pour le contrôle du son, y compris un compteur, afin de se mettre d'accord sur la précision du sonomètre officiel.
- d) 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.
- e) Dans le cas d'un vent plus que modéré, les motocycles doivent être face à celui-ci. (Les sons de mécaniques se dirigeront vers l'avant, loin du microphone).
- f) Des instruments de mesure à réponse 'lente' doivent être utilisés.
- g) La position 'A' sera enclenchée sur commande de l'instrument de mesure du son.
- h) Arrondir toujours à l'unité inférieure: 100.9 dB/A = 100 dB/A.
- i) Corrections

Instrument de type 1: déduire 1 dB/A

Instrument de type 2: déduire 2 dB/A

j) Temperature

Température ambiante:

Inférieure à 10° Celsius: déduire 1 dB/A

Inférieure à 00° Celsius: déduire 2 dB/A

- k) 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.

### **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.

### **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 minéralogiques doivent être solidement montées.

Aucune communication par radio avec des pilotes n'est autorisée.

### **Inspection des équipements de moto**

1. 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.
2. Un pilote qui refuse de faire mesurer son moteur ou de préparer son moteur pour la mesure est automatiquement éliminé de l'événement. Les participants sont seulement responsables de l'état de leurs véhicules à moteur et équipement personnel de moto. Le Challenge Québec n'inspecte pas ou ne vérifie pas l'état des véhicules, l'habillement ou d'autres accessoires de motos utilisés en compétition sanctionnée par CHALLENGE QUÉBEC.

### **Habillement de compétition**

Vous devez avoir un équipement standard de motocross soit: bottes, protège-genoux, pantalon, ceinture, gilet long, gants, casque, lunettes et épaulette (facultatif pour les inters et les pros);

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.

1. Un casque doit être porté pendant toute la compétition. Les casques doivent 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. Le nombre du pilote peut être placé des deux côtés de son casque (employant une couleur contrastante) pour aider à marquer.
2. Le pantalon protecteur fait de cuir ou tout autre matériel durable doit être porté pendant toute la compétition.
3. 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.

# ÉVÉNEMENT incluant MXDR

**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 événement.
5. 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). 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 en chapitre 3, des normes d'équipement général, les motos doivent être équipées de silencieux. Les journées de courses devraient être annoncés comme insonorisées pour favoriser de bonnes relations avec la communauté.
7. Avec la permission du CHALLENGE QUÉBEC, un événement standard peut fonctionner en même temps qu'un événement professionnel. Aux journées de courses où l'admission des spectateurs est chargée, des frais d'entrée peuvent être chargés en plus des frais d'admission.

## Règles de course

1. Seul les pilotes officiellement inscrits peuvent pratiquer sur n'importe quelle partie de la piste le jour de l'événement.
2. La machine que le pilote apporte à la ligne de départ pour son premier heat, est considérée comme la machine qualifiée pour cet événement pour cette journée dans cette classe.
3. Si la stature du pilote ne lui permet pas de toucher le sol, le pilote peut avoir recours à des bloques qui devront être enlevés aussitôt le départ donné.
4. La pratique est limitée à la piste. Des concurrents conduisant, ou permettant à quelqu'un de conduire leurs machines en dehors de ces frontières seront exclus de l'événement.
5. Un pilote doit être prêt une fois appelé 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.
6. Un pilote dont la machine est brisé avant d'atteindre la ligne d'arrivée peut, sous sa propre puissance physique, poussée ou porter sa machine (dans la direction de la piste) à travers la ligne d'arrivée pour recevoir le drapeau à damier. S'il accomplit au moins 50 pour cent du nombre de tours du gagnant, on considérera qu'il a accompli la course.
7. Si un pilote s'arrête pour n'importe quelle raison pendant un événement, 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 la disqualification du pilote.

8. 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 d'une position au minimum à sa position finale pour cet événement.
9. 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.
10. L'arbitre peut décider le nombre maximum de pilotes qui commencent n'importe quel événement. Les pilotes qualifiés en raison des épreuves chronométrés ou du heat de qualification seront ceux qui pourront faire la course.
11. Un pilote doit commencer par le heat de qualification pour ainsi se qualifier pour l'événement final.

## Les drapeaux

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

1. **Vert** : commencement de la course.
2. **Blanc** : un tour de piste à faire avant la fin de la course.
3. **Jaune** : quand 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. En motocross, quand un drapeau jaune est montré, il n'y a **aucun dépassement ou saut entre le drapeau et l'incident** qui ont causé le drapeau jaune. La violation de cette règle peut avoir comme conséquence de perdre entre 3 et 10 positions selon la gravité de l'infraction à sa position finale ou bien la disqualification selon ce que l'arbitre décide.
4. **Noir** : disqualification d'un pilote. Ce pilote doit se rapporter à l'arbitre immédiatement.
5. **Bleu** : indique que vous êtes sur le point d'être rattrapé par des pilotes plus rapides. Tenez votre ligne et n'empêchez pas leur progrès.
6. **Blanc avec une croix rouge** : Indique que les ambulanciers, les véhicules de sécurité ou le personnel de secours sont sur le parcours. Attention : Dans les événements d'arenacross et de motocross, si ce drapeau est utilisé (croix rouge) les pilotes ralentissent, maintiennent leur position sans passer ou sauter jusqu'à ce qu'ils aient passé l'incident.
7. **Le drapeau à damiers** : Fin de la course. (Les carrés sont de 5 pouces carrés.)
8. **Rouge** : Arrêt d'une course pour toute situation de secours.

## Marquage

1. Un système de notation DU CHALLENGE QUÉBEC approuvé doit être employé.
2. Chaque pilote est autorisé à examiner ses points avec les marqueurs ou l'arbitre principal.
3. 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. Les résultats officiels sont finals si aucun pilote ne demande une re-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.

## Réclamer

1. Toutes les courses de motocross sont des courses avec réclamation.
2. N'importe quel pilote peut écrire une réclamation pour une conduite dans un événement dans lequel la moto réclamée a été utilisée. Une réclamation Challenge Québec doit être écrite avec l'arbitre après que la journée de courses ait été accomplie, mais pas plus de 30 minutes après. L'arbitre informe alors le propriétaire de la moto réclamée et peut en prendre possession.
3. Une réclamation Challenge Québec doit être accompagnée de l'argent comptant, du contrôle certifié ou de la traite bancaire de la banque. Le propriétaire de la machine réclamée doit immédiatement la livrer intacte, avec un titre incontestable ou un acte de vente.
4. Si plus d'une réclamation Challenge Québec sont reçues pour la même moto, un tirage sera tenu pour déterminer le réclamant.
5. Si un pilote dont la moto est réclamée refuse de se conformer, il doit renoncer à son trophée, et est éliminé de l'événement et sera suspendu pendant une année.

## Piste

### Compétiteur

- 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 un demi-mille et 1 1/2 de long, avec une largeur minimum de 30 pieds. Le secteur du départ doit si possible être exempt de bosses, sauts, caniveaux et d'irrégularités difficiles à percevoir. Il doit être suffisamment large pour accepter 40 motos de large et donner une chance égale à chaque coureur.
- c. 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.
- d. Le temps minimum pour compléter un tour pour un coureur intermédiaire doit être d'au moins 1 min. 30 secondes.
- e. Le site doit être muni d'une seconde piste pour les pee-wee qui prend au moins une minute à compléter.
- f. Dans n'importe quelle finale de motocross, l'arbitre en chef pour des raisons de sécurité, peut limiter le nombre de participants.
- g. La piste doit être clairement balisée ou délimitée sur toute sa longueur. Le balisage doit être fait de façon sécuritaire.

### Spectateurs

- h. 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.
- i. Gradins : L'accès aux estrades doit être clairement marqué à l'aide d'affiches ou banderoles.
- j. Agents : Il doit y avoir assez de gardiens de sécurité pour contenir la foule anticipée pour le genre d'événement.
- k. 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.

### Marquage

- a. 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.
- b. Si 10 coureurs et plus, les points attribués par heat (manche) sont 25 points pour le premier, 22 points pour le deuxième, 20 points pour le troisième, 18 pour le quatrième, 16 pour le cinquième, 15 pour le sixième, 14 pour le septième et ainsi de suite jusqu'au vingtième 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.

- c. Si moins de 10 coureurs, les points attribués par heat (manche) sont 15 points pour le premier, 12 points pour le deuxième, 10 points pour le troisième, 8 points pour le quatrième, 6 points pour le cinquième, 5 points pour le sixième, 4 points pour le septième, 3 points pour le huitième et 2 points pour le neuvième.
- d. Si moins de 5 coureurs, les points attribués par heat (manche) sont 10 points pour le premier, 8 points pour le deuxième, 6 points pour le troisième, 5 points pour le quatrième
- e. 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 du nombre de tours du gagnant, il n'est pas obligé de rallier l'arrivée pour toucher ses points.
- f. À la discrétion unique de l'arbitre, une classe peut compter une course seulement.

## Départs

- a. Un dispositif mécanique est utilisé pour commencer un événement de motocross - un élastique, ou une gate.
- b. À la ligne de départ, la piste doit permettre d'avoir un mètre (3.2 pieds) d'espace pour chaque machine.
- c. **Départ avec un élastique**
  - (1) une contrainte élastique est étirée de chaque côté du départ jusqu'à un point au centre.
  - (2) Trois pieds derrière et parallèle à cette contrainte un fossé d'approximativement 9 pouces de profond et 18 pouces de large, où les roues avant de motos sont placées.
  - (3) une ligne de pénalité, marquée avec de la chaux, ou un monticule est de deux pieds derrière la contrainte.
  - (4) Un pilote croisant la ligne de pénalité avant que la contrainte soit libérée sera pénalisé d'un tour.
  - (5) un avertissement de deux-minute est donné, suivi d'un signal d'une minute. Au besoin, le démarreur peut arrêter le compte à rebours, puis remet en marche le compte à une minute. À la fin de la période d'une minute, la contrainte est libérée et la course est commencée.
- d. Quand un pilote a choisit son endroit sur la ligne de départ, il ne peut pas changer cette position.

## 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 dû à un problème mécanique du dispositif ou un défaut de procédure, 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 d'un tour et le départ ne sera pas repris.

## Programme de course

- 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 excepté pendant les courses et les sessions de pratique.
- b. S'il y a plus de pilotes dans une classe que ce que la piste peut permettre de recevoir, le programme suivant peut être employé pour cette classe :
  - (1). des pilotes sont divisés en deux courses ou plus, appelées qualifications.
  - (2). dans chaque qualificative, tout les pilotes finissant dans le top 15 se qualifient pour la course finale.
  - (3). Une course de consolation pour les pilotes ne s'étant pas qualifiés se tiendra par la suite, les 6 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, et sera

considéré comme pour avoir accompli l'événement, s'il a accompli 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 pour la course à la discrétion de l'arbitre. Dans le motocross et les arenacross, un pilote laissant la piste peut ré-introduire la piste sans rouler en sens inverse.
- e. Un pilote entrant dans ou laissant les puits doit circuler dans les ruelles a cette fin et le manque de faire ainsi peut avoir comme conséquence la disqualification.
- f. Une course arrêtée par l'arbitre avant que 60% de la course soit complétée sera remis en marche à partir du dernier passage complet avant le drapeau rouge. On placera les coureurs à la file indienne.
- g. Une course arrêtée par l'arbitre avant que le premier tour soit complétée sera remis en marche à partir du commencement. On replacera les coureurs à barrière de départ.
- h. 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'un événement a commencé, on interdit n'importe quel changement de motos. Un pilote sera éliminé de la course pour avoir négliger cette règle.

## Horaire de journée

### *Horaire de week-end 2008*

**Pee-wee**, programme double: 3 courses samedi = trophées / 3 courses dimanche = trophées

**Pee-wee:** Courses de championnat samedi en 7-8 ans 50cc et 4-6 ans 50cc

Toutes les classes dans la piste Pee-wee sont sans championnat sauf «4-6 ans 50cc et 7-8 ans 50cc»

**Âge** maximum effective au 1er Janvier 2008

**Âge** minimum la journée de la course, mais un coureur ne peut pas chevaucher deux classes

**Initiation**, classe sans championnat

#### **Bourses**

en Vet expert, Vet 40+, Femme inter, inter et expert

#### **Élite-Motovan:**

Les coureurs se méritent des pièces-accessoires-équipements «Motovan»

**Élite-Motovan:** Programme double, un combiné par jour.

### **Samedi**

<b>8:15 Pratiques (10 minutes + 1 tour)</b>			
heure départ	durée en min.	Classe	
8:15	0:14	Junior	
8:29	0:14	Initiation	
8:43		Pee-wee (circuit alternatif)	
8:43	0:14	65 cc 10-11	
8:57	0:14	65 cc 6-9	
9:11	0:14	<b>Super 2F</b>	
9:25	0:14	Femme inter / junior	
9:39	0:14	85 cc 12-13 / 14-15	
9:53	0:14	85 cc 7-11	
10:07	0:14	Élite-Motovan 14-19	
10:21	0:14	Élite-Motovan 20-29	
10:35	0:14	Élite-Motovan 30-60	
10:49	0:14	Élite-Motovan 6-11(65cc) et 10-15 (85cc)	
<b>11:03</b>	Entretien de piste et arrosage (optionnel)	0:05	min.
<b>11:08 Courses (8 minutes + 1 tour)</b>			
heure départ	durée en min.	Classe	
11:08	0:12	Junior Qualif #1	
11:20	0:12	Junior Qualif #2	
11:44	0:12	Initiation	
11:56	0:12	65 cc 10-11 ans	
12:08	0:12	65 cc 6-9 ans	
12:20	0:12	<b>Super 2F</b>	
12:32	0:12	Femme inter / junior	
12:44	0:12	Junior Consolation	
12:56	0:12	85 cc 12-13 / 14-15	
13:08	0:12	85 cc 7-11 ans	
13:20	0:12	Élite-Motovan 14-19	
13:32	0:12	Élite-Motovan 20-29	
13:44	0:12	Élite-Motovan 30-60	
13:56	0:12	Élite-Motovan 6-11 (65cc)	
14:08	0:12	Élite-Motovan 10-15 (85cc)	
<b>14:20</b>	Entretien de piste et arrosage	0:30	min.
<b>14:50 Courses (8 minutes + 1 tour)</b>			
heure départ	durée en min.	Classe	
14:50	0:12	Junior	
15:02	0:12	Initiation (non cumulatif)	
15:14	0:12	65cc 10-11	
15:26	0:12	65 cc 6-9	
15:38	0:12	<b>Super 2F</b>	
15:50	0:12	Femme inter / junior	
16:02	0:12	85 cc 12-13 / 14-15	
16:14	0:12	85 cc 7-11	
16:26	0:12	Élite-Motovan 14-19	
16:38	0:12	Élite-Motovan 20-29	
16:50	0:12	Élite-Motovan 30-60	
17:02	0:12	Élite-Motovan 6-11 (65cc)	
17:14	0:12	Élite-Motovan 10-15 (85cc)	

#### ORDRE DES COURSES

##### PISTE PEE-WEE

Samedi pratiques: 9:00

3 courses par classe à partir de 11:00

7-8 ans 50cc (cumulatif)

4-6 ans 50cc (cumulatif)

6-9 ans Initiation 50-70cc

6-9 ans clutch 65cc

4-6 ans injection 50cc

4-6 ans Initiation injection 50cc

Élite-Motovan 4-8 ans 50cc

\*\*\*Âge effective au 1<sup>er</sup> Janvier 2008

## Dimanche

<b>8:30 Pratiques (10 minutes + 1 tour)</b>		
heure départ	durée en min.	Classe
8:30	0:14	Élite-Motovan 14-19 ans
8:44	0:14	Élite-Motovan 20-29 ans
8:58		Pee-wee (circuit alternatif)
8:58	0:14	Vet +35 / Vet +40
9:12	0:14	Élite-Motovan 6-11 ans (65cc)
9:26	0:14	Élite-Motovan 10-15 ans (85cc)
9:40	0:14	Inter
9:54	0:14	Vet Inter +30 / Vet expert +30
10:08	0:14	<b>Expert</b> (20 min.)
10:22	0:14	Vet junior +30

**10:36** Entretien de piste et arrosage (optionnel) 0:05 min.

**10:41** **Courses #1** (10 minutes + 1 tour)

<b>10:41 Courses #1 (10 minutes + 1 tour)</b>		
heure départ	durée en min.	Classe
10:41	0:14	Élite-Motovan 14-19 ans
10:55	0:14	Élite-Motovan 20-29 ans
11:09	0:14	Vet +35 / Vet +40
11:23	0:14	Élite-Motovan 6-11 ans (65cc)
11:37	0:18	<b>Expert</b> (15 min + 1 tour)
11:55	0:14	Inter
12:09	0:14	Élite-Motovan 10-15 ans (85cc)
12:23	0:14	Vet Inter +30 / Vet expert +30
12:37	0:14	Vet junior +30
12:51	0:20	<b>Expert</b> (15 min + 1 tour)

**13:11** **Entretien de piste et arrosage** 0:30 min.

<b>13:41 Courses #2 (10 minutes + 1 tour)</b>		
heure départ	durée en min.	Classe
13:41	0:14	Élite-Motovan 14-19 ans
13:55	0:14	Élite-Motovan 20-29 ans
14:09	0:14	Vet +35 / Vet +40
14:23	0:14	Élite-Motovan 6-11 ans (65cc)
14:37	0:18	<b>Expert</b> (15 min + 1 tour)
14:55	0:14	Inter
15:09	0:14	Élite-Motovan 10-15 ans (85cc)
15:23	0:14	Vet Inter +30 / Vet expert +30
15:37	0:14	Vet junior +30
15:51	0:22	<b>Expert Superfinale</b> (15 min + 1 tour)

Super finale\*\*\* : les 3 premiers INTER et tous les EXPERT  
devront participer à la SUPER FINALE. Départ décroissant en file.  
Les points seront comptabilisés dans le grand championnat expert 2008;

### ORDRE DES COURSES

#### PISTE PEE-WEE

Pratiques: 9:00

3 courses par classe à partir de 11:00

7-8 ans 50cc (**non cumulatif**)

4-6 ans 50cc (**non cumulatif**)

6-9 ans Initiation 50-70cc

6-9 ans clutch 65cc

4-6 ans injection 50cc

4-6 ans Initiation injection 50cc

Élite-Motovan 4-8 ans 50cc

\*\*\*Âge effective au 1<sup>er</sup> Janvier 2008

## Horaire du MXDR

# MXDR

Motocross Des Régions  
Samedi 18 octobre 2008  
St-Apollinaire



Quelle est la région du Québec la plus fertile en pilote de motocross ? C'est ce que nous serons lors du MXDR le samedi 18 octobre 2008 à St-Apollinaire. Le principe est simple : les 3 meilleurs pilotes de chaque conté (région) du Québec s'affronteront dans un format de style MXDN où les cinq meilleurs des six résultats individuels détermineront l'équipe championne du Québec.

La compétition est ouverte à tous les compétiteurs de la province sans égard à leur allégeance (CQMX, CMA, CMRC, SLSJ).

Le coureur doit être résidents d'une région depuis au moins deux ans. Un coureur qui a déménagé depuis au moins deux ans peut choisir quelle région il représentera.

D'où viennent les meilleurs en motocross au Québec ?

Qui représentera fièrement sa région ?

### Les 20 régions sont :

- |                               |                      |
|-------------------------------|----------------------|
| 1. Abitibi                    | 11. Chaudières ouest |
| 2. Amiante ouest              | 12. Côte Nord        |
| 3. Amiante est                | 13. Haute Mauricie   |
| 4. Baie des chaleurs-Gaspésie | 14. Ile d'Orléans    |
| 5. Bas St-Laurent             | 15. Lac-Etchemin     |
| 6. Beauce Nord                | 16. Lotbinière       |
| 7. Beauce-Sud                 | 17. Matane           |
| 8. Bois-Francs                | 18. Portneuf         |
| 9. Charlevoix                 | 19. Québec ouest     |
| 10. Chaudières est            | 20. Québec est       |

### Principe

Chaque région est pré-établie par les officiels du Challenge Québec et devra être inscrite au moins 48 heures avant la course, soit le 16 octobre 2008.

La division de la province en régions est faite dans le but d'avoir la meilleure parité possible entre les équipes. Certaines régions fertiles en coureurs seront sous-divisées dans la même optique soit d'avoir la meilleure parité possible.

Le choix des pilotes pour une équipe est simple. Peu importe la classe du coureur, c'est la vitesse pure qui compte. Donc un pilote 85cc pourrait représenter sa région quoiqu'il serait désavantagé.

### **Le format:**

- 20 régions
- 3 coureurs par région.
- 3 classes, MX1, MX2 et Open (moto au choix)
- Un coureur par région par classe
- Au total, 60 coureurs.
- Un coureur ne peut pas changer de classe suite aux pratiques et pour le reste de la journée.
- Un coureur ne peut pas participer dans les 3 courses (une seule classe).
- 3 manches de 15 min. + 1 tour.
- 40 coureurs par manche

### **Horaire de la journée**

- 9h30 : Pratique #1 MXDR,
- 10h00 : Pratique 65,
- 10h10 : Pratique Junior,
- 10h20 : Pratique 85,
- 10h30 : Pratique #2 MXDR
- 12h00 : Manche no. 1, MX2 + Open (15 min. + 1 tour)
- 12h30 : Support 65 cc (bourses aux 5 premiers, 10 min. + 1 tour)
- 12h45 : Support Junior (bourses aux 5 premiers, 10 min. + 1 tour)
- 13h00 : Support 85 cc (bourses aux 5 premiers, 10 min. + 1 tour)
- 13h30 : Manche no. 2, MX2 + MX1 (15 min. + 1 tour)
- 14h00 : Support 65 cc #2
- 14h15 : Support Junior #2
- 14h30 : Support 85 cc #2
- 15h00 : Manche no. 3, MX1 + Open (15 min. + 1 tour)
- 16h00: Podium et remise des bourses aux 5 premières équipes

Le staging se fera de la façon suivante : la manche N° 1 se fera au hasard. Un seul des deux coureurs par équipe, pigera pour la place sur la grille. Ensuite la décision stratégique de placer un ou l'autre coureur selon la position pigée appartient à l'équipe. Pour la position du deuxième coureur, on reprendra le même ordre que pour les 20 premiers.

Entre chaque manche du MXDR, des courses de soutien seront présentées pour donner 45 minutes de répit aux coureurs du MXDR.

## Résultats

### Procédure

1. Le vainqueur d'une course est le coureur qui franchit le premier la ligne d'arrivée. Les coureurs qui suivent seront arrêtés lorsqu'ils passent la ligne d'arrivée.
2. La prise de temps lors du franchissement d'une ligne de contrôle est enregistrée à l'instant où la partie la plus avancée du motorcycle franchit la ligne.
3. Les courses se terminent officiellement à la fin du tour dans lequel le drapeau à damiers a été présenté au vainqueur.
4. Tous les coureurs seront classés dans leur ordre d'arrivée et selon le nombre de tours effectués, i.e. tous les coureurs qui terminent la course dans le même tour que le vainqueur seront classés dans l'ordre qu'ils passent la ligne d'arrivée, suivis des coureurs avec un tour en moins, puis deux tours en moins, et ainsi de suite. Un coureur doit franchir la ligne d'arrivée dans les 5 minutes qui suivent l'arrivée du vainqueur, i.e. les coureurs ont 5 minutes pour terminer le tour, sinon il ne sera pas pris en compte dans leur résultat. La procédure pour déterminer l'ordre dans les résultats des coureurs qui n'ont pas terminé le tour dans les 5 minutes après l'arrivée du vainqueur sera selon le nombre de tours effectués et, en cas d'ex æquo, selon leur ordre d'arrivée à la fin du tour précédent.
5. Dans le cas où, par erreur, le drapeau à damiers a été présenté après le temps officiel / la distance officielle, l'ordre d'arrivée sera déterminé par l'ordre dans la course lors du temps officiel / de la distance officielle.
6. Dans toute autre circonstance, comme celle de montrer le drapeau à damiers par erreur avant le temps officiel / de la distance officielle, l'ordre d'arrivée sera déterminé par l'ordre dans la course au moment où le drapeau à damiers a été présenté.
7. Des points sont attribués dans chaque Manche.
8. **Le vainqueur de chaque course obtient un point, le second deux points, etc., en tenant compte des classes.**
9. **Les classes sont les suivantes : MX1, MX2 et open (moto au choix)**

### LE CLASSEMENT FINAL DU MOTOCROSS DES RÉGIONS EST DÉTERMINÉ DE LA MANIÈRE SUIVANTE :

1. **L'équipe gagnante du Motocross Des Régions est celle qui a obtenu le total de points le plus bas en additionnant les cinq meilleurs résultats (sur 6) de ses coureurs, en tenant compte des classes;**
2. En cas d'égalité, les résultats seront établis de la façon suivante :
  - a. L'équipe dont les coureurs ont obtenu le plus grand nombre de premières places, deuxièmes places, etc. parmi les cinq meilleurs résultats;
  - b. L'équipe dont les coureurs ont obtenu le plus grand nombre de premières places, deuxièmes places, etc. dans la dernière manche;
  - c. L'équipe dont les coureurs ont obtenu le plus grand nombre de premières places, deuxièmes places, etc. dans la deuxième manche;
  - d. L'équipe dont les coureurs ont obtenu le plus grand nombre de premières places, deuxièmes places, etc. dans la première manche.
  - e. Si, toutefois, l'égalité subsiste, les équipes en question seront classées à égalité;

3. *Ces résultats seront complétés en additionnant les équipes n'ayant pas obtenu cinq résultats. Une DNF ou DNS donnera 20 pts. Pour ces équipes, le même système de classement et départage des ex aequo sera utilisé.*
- a) Tous les résultats doivent être homologués par le Challenge Québec.*
  - b) Les résultats seront officiels qu'au terme du délai de réclamation.*
  - c) Si un appel est interjeté, les résultats ne peuvent pas être considérés comme définitifs avant qu'une décision ne soit prise par le Challenge Québec.*
  - d) Si un appel est interjeté contre la décision du Challenge Québec, les résultats ne seront considérés comme définitifs avant qu'une décision finale ne soit prise par l'organe compétent.*

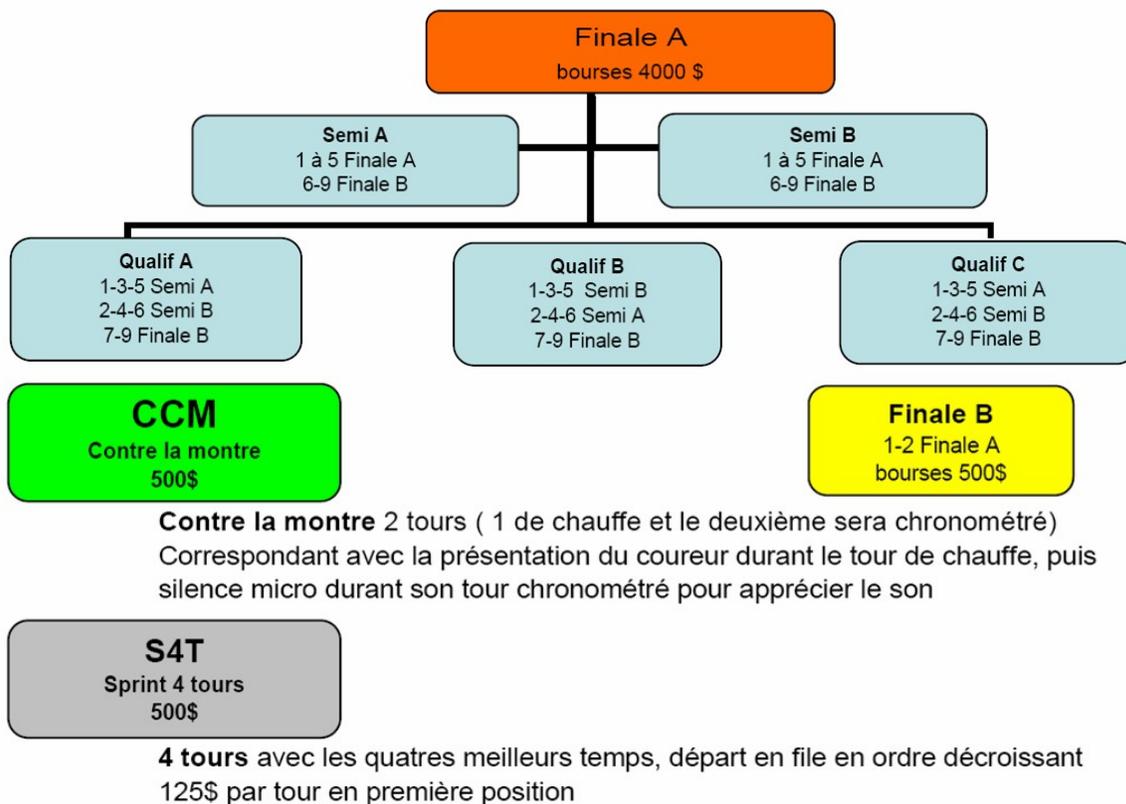
**L'équipe gagnante se méritera la coupe de MXDR qui sera en leur possession jusqu'au prochain Motocross Des Régions en 2009.**

**Les coureurs et la région obtiendront également des pages de publicité sur le site Internet du Challenge Québec.**

## Arénacross 2008

Format à une finale, précédée de qualifications. Pistes de type arénacross ou supercross avec en tête la sécurité des pilotes. L'emphase est mise sur la participation des amateurs pour favoriser le développement de la future génération de «supercrosser».

### Format Arénacross 2008



## H oraire de la soirée

7:30	<b>CCM</b> et présentation de chaque coureur
8:15	Course amateur
8:25	Course amateur
8:35	<b>S4T</b>
8:45	Course amateur
8:55	Course amateur
9:05	<b>Qualif A</b>
9:15	<b>Qualif B</b>
9:25	<b>Qualif C</b>
9:35	Intermission (20 min.)
9:55	<b>Semi A</b>
10:05	<b>Semi B</b>
10:15	Course amateur
10:25	<b>Finale B</b>
10:35	Course amateur
10:45	<b>Finale A</b>
10:55	Présentation des gagnants

# OFFENSES, PÉNALITÉS, PROTESTATIONS, APPELS ET INFORMATIONS

## Informations générales

1. 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.
2. 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.
3. N'importe quel membre courant au CHALLENGE QUÉBEC à qui on a enlevé le droit de participer à un épreuve du CHALLENGE QUÉBEC peut demander la reconsidération par CHALLENGE QUÉBEC en utilisant le processus d'appel du CHALLENGE QUÉBEC.
4. 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 faits par des officiels ou par CHALLENGE QUÉBEC doivent être expliquées au participant et être notées dans le rapport d'arbitre.
5. 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.

## Offenses et pénalités générales

1. Cette section décrit les actions
2. 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 de l'emplacement 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.
3. 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 à 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 de \$100.
4. 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.

5. 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. :
- a. Essayer de gagner un avantage injustement.
  - b. 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 amande et une suspension jusqu'à un an.
  - c. Entrer et compétitionner sur une machine dans une classe que la machine n'était pas de la même conception et matériaux de base du modèle approuvé pour la classe écrite. Par exemple : un 250cc écrit dans la classe 251cc-Open dans les motocross, le pilote sera éliminé de l'événement et peut être suspendu jusqu'à une année.
  - d. Ne pas assister aux réunions obligatoires des pilotes.
  - e. Conduire d'une façon qui pourrait mettre en danger la vie ou la sécurité des autres.
  - f. Ne répondent pas immédiatement à un drapeau noir ou à d'autres signaux des arbitres.
  - g. Après avoir quitté la piste pendant une compétition, ne pas reprendre au point où le pilote a quitté la piste;
  - h. Recevoir toute forme d'aide extérieure interdite, y compris, mais non limité à, recevoir les transmissions par radio pendant une compétition.
  - i. Un pilote jugé d'avoir causé un drapeau rouge peut être exclu de l'événement et ce à la discrétion de l'arbitre.
  - j. Encourager ou s'engager dans une course dans laquelle le résultat est "fixé" ou arrangé au préalable.
  - k. 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.
  - l. 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.
  - m. Falsifier les résultats de toute compétition du CHALLENGE QUÉBEC.
  - n. Compétitionner avec une moto qui a été éliminée ou qui n'est pas éligible pour la classe écrite ; ou compétitionner sur toute machine autre que celle sur laquelle le pilote a qualifié.
  - o. Changer les caractéristiques d'une moto qui a déjà été admise pour la compétition et/ou inspectée.
  - p. 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 amande et une suspension d'une année.
  - q. Ne pas se soumettre aux divers règlements du CHALLENGE QUÉBEC.
  - r. 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.
  - s. Attaquer un arbitre ou toute 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 amande jusqu'à \$1000 et une suspension indéfinie en attendant une révision par le Challenge Québec.
  - t. 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.
  - u. Conspiration avec d'autres pour violer ces règles.

## Offenses et pénalités d'équipement.

1. 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.
2. 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.
3. 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.
4. Pénalités
  - a. Le jour d'un événement, et à la discrétion de l'arbitre, de n'importe laquelle ou de toutes 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 \$5000
    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 \$10000
    3. Probation
    4. La Suspension

## Protester

### 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\$
- b. Pour une protestation technique exigeant l'essai d'un échantillon de carburant, des frais de \$25 plus un dépôt de \$50 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 décisions 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.

## Appel

1. Le processus de le Challenge Québec des révision administrative fournit deux niveaux d'appels :
  - a. Premiers Appel : Les items qui peuvent être en appelle 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 a 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 appel, prendre une mesure réparatrice appropriée et remboursez 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.
9. 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).

## 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 évidence 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 a 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 une 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 imposée 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.

## 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           

   Yvon Levesque               

   Jean-Michel Etienne

## POINTS ET PRIX

### Règlements du championnat des Dealers

#### Challenge Québec 2008.



- L'équipe doit être composée d'au moins un pilote inter ou expert.
- Il n'y a pas de limite au nombre de membres dans une équipe, à condition que les coureurs soient sous les chapiteaux du «team».
- Parmi les membres d'une même équipe, les trois coureurs ayant accumulés le plus de points dans leur catégorie respective durant une journée de course, contribueront au cumulatif de l'équipe. Ainsi, chaque coureur aura la chance de participer au succès de son «team».
- Pour cumuler le maximum de points dans une classe, il doit y avoir plus de 15 inscrits, sinon c'est 50% des points 8-15 et 25% 5-8.
- Au cumulatif de la saison, l'équipe gagnante sera celle qui aura accumulé le plus de points grâce à la contribution de chacun des coureurs de l'équipe;
- Un coureur participant à deux classes verra son meilleur total cumulé pour le championnat des dealers;
- La super-finale sera comptabilisée pour tous les coureurs participants.
- Est considéré comme coureur officiel, un pilote qui est «pité» sous les chapiteaux de l'équipe et son nom figurant sur la liste de coureurs officiels publiée au début de la saison.
- Classes pour le championnat des dealers: 65 cc 6-9, 65 cc 10-11, 85cc 7-11, 85cc 12-13, 85cc 14-15, femme inter, Junior, Inter, Expert, Superfinale, Vet junior +30, Vet inter +30, vet expert +30 et vet +40.
- 

#### Requis minimum pour les courses:

- Être sur place avant 18h00 la veille des courses;
- Avoir une attitude respectueuse et aider au stationnement des équipes ;
- Visuel minimum: Tentes, auvent ou chapiteau 40' de long par 10' de large d'un style uniforme;
- Table et chaises pour signatures d'autographes et distributions des posters;
- Belle présentation, propreté des lieux et laver les motos dans des endroits logiques;
- Coureurs vêtus de la même manière et organiser des signatures d'autographes;
- Se rendre disponible pour des entrevues avec l'animateur.
- Positionner tous ses véhicules à l'intérieur du rectangle attribué (40 x 75' max).
- Tous les véhicules en extra, seront placés dans les puits standards.

# Bourses et trophées

minimum pour chacune des tranches du CQMX

<b>Fonds ADM Open-expert (saison)</b>		
position 1-4	position 5-8	position 9-12
<b>2 000 \$</b>	<b>800 \$</b>	<b>400 \$</b>
<b>1 750 \$</b>	<b>600 \$</b>	<b>350 \$</b>
<b>1 500 \$</b>	<b>500 \$</b>	<b>350 \$</b>
<b>1 000 \$</b>	<b>450 \$</b>	<b>300 \$</b>
	<b>total</b>	<b>10 000 \$</b>

<b>Bourses</b>		
<b>Expert et super finale (4 heats)</b>		
position 1-4	position 5-8	position 9-12
150 \$	60 \$	20 \$
120 \$	50 \$	20 \$
100 \$	40 \$	
80 \$	30 \$	
	<b>total</b>	<b>670 \$</b>
40\$ du holeshot (sauf superfinale)		
Bourses totales open expert		<b>2 800 \$</b>

<b>Inter</b>	(combiné des deux heats)
position 1-3	position 4-5
100 \$	40 \$
80 \$	20 \$
60 \$	
<b>total</b>	<b>300 \$</b>
20\$ du holeshot	
Bourses totales pour cette classe	
	<b>340 \$</b>

<b>Vet inter, femme inter, vet + 40 et vet expert</b>	(combiné des deux heats)
position 1-3	
80 \$	
50 \$	
30 \$	
<b>total</b>	<b>160 \$</b>
20\$ du holeshot	
Bourses pour ces quatre classes	
	<b>760 \$</b>

<b>Super 2F 37,5% payback par heat (2 x)</b>	
position 1-3	position 4-5
12%	5,5%
9%	4%
7%	
20\$ du holeshot	37,5%
<b>Total Super 2F</b>	<b>75% payback</b>



## Règles Régissant Les Sanctions

1. Des sanctions ne peuvent 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.
  - a. 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 perdent leur droit d'obtenir des sanctions.
2. LE CHALLENGE QUÉBEC peut refuser d'accorder une sanction, et peut retirer ou décommander une sanction déjà accordée, pour toute raison que l'association considère être dans le meilleur intérêt du sport, y compris toute violation de ces règles de compétition.
3. L'approbation écrite du CHALLENGE QUÉBEC est nécessaire pour n'importe quel événement.

## Fonctions Et Responsabilités

### Tâches des Promoteurs

1. Toutes les conditions concernant l'entrée doivent être contenues dans l'annonces ou sur l'application d'entrée.
2. 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.
3. L'organisateur doit protéger les spectateurs contre des dommages pendant les journée de courses en fournissant des clôtures et autre moyens de contrôle de foule.
4. 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.
5. 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.
6. Les organisateurs doivent prendre des mesures pour empêcher la poussière sur la piste.
7. 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. 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.
8. 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.

9. 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.
10. L'organisateur doit indiquer dans toutes les annonces que des dispositifs d'échappement amortis sont exigés.
11. L'organisateur est responsable de voir que toutes les règles et règlements du CHALLENGE QUÉBEC soit respectés.
12. Tous les pilotes doivent signer une application d'entrée qui inclut les mots de dégagement du CHALLENGE QUÉBEC.
13. L'organisateur doit exhiber à l'enregistrement le certificat de sanction du CHALLENGE QUÉBEC et la preuve de l'assurance.
14. Aucune référence à la consommation ou à la portion d'alcool ne peut être employée dans aucune publicité ou littérature pour un événement sanctionné par CHALLENGE QUÉBEC.
15. 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 la 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.

# FONCTIONS ET AUTORITÉ.

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. Tous les arbitres doivent être des membres de Challenge Québec.

## Arbitre

1. 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.
2. Les fonctions d'arbitres sont :
  - 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 réponsus 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

1. Les fonctions sont :
  - a. Expliquer aux pilotes tous 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 finale.

- g. Pour donner le drapeau a un pilotes éliminés, 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 auront la puissance 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 l'événement n'ont pas plus de 60% accomplis.

## **Commis**

- 1. 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**

- 1. Les fonctions du Marqueur principal sont :
  - 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.

## **Chronométreur**

- 1. Le chronométreur principal fournit l'équipement approprié pour minuter et retourne les informations au commis.

## **Juges et arbitres**

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

## **Administrateur**

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

## **AVERTISSEMENT**

LES ACCIDENTS SUR DES VÉHICULES À MOTEUR EN COMPÉTITION OU AUTREMENT, PEUVENT AVOIR COMME CONSÉQUENCE DES DOMMAGES CORPORELS OU LA MORT. DES VÉHICULES À MOTEUR NE DEVRAIENT JAMAIS ÊTRE EMPLOYÉS SANS CONSENTEMENT PARENTAL OU SURVEILLANCE D'UN ADULTE POUR LES PERSONNES MINEURS.

## **ANNEXE**

**RAPPORT DE LA RESPONSABILITÉ**, que vous avez volontairement écrit lors d'un événement standard de compétition sanctionné par le CHALLENGE QUÉBEC. Le CHALLENGE QUÉBEC indique que cet événement est énuméré dans le calendrier officiel d'associations et que les règles du CHALLENGE QUÉBEC pour la compétition peuvent être employées comme directive. Elle n'indique pas que la voie a été inspectée ou approuvée par l'association, ni elle indique que les arbitres ont été formés ou accrédités par l'association, ni elle indique que votre sécurité a été assurée par n'importe quelle autorité du CHALLENGE QUÉBEC ou l'organisateur.

Les sports motorisés sont en soi dangereux. Vous devriez participer à cette compétition basée sur votre propre évaluation de vos capacités. Si vous n'avez pas personnellement inspecté le cours, nous vous invitons à faire ainsi. Vous avez été fourni une occasion de pratiquer dans des conditions non compétitives. Si vous n'avez pas pratiqué, nous vous invitons à contacter l'arbitre actuellement. Vous êtes responsable de la qualité et de l'état de votre moto et habillement protecteur.

L'organisateur ne fournit pas l'assurance d'assurance - maladie. Nous vous invitons à ne pas compétitionner dans les sports motos sans assurance personnelle proportionnée d'assurance - maladie. Si vous avez n'importe quels doutes à ce temps au sujet de vos capacités personnelles de participer à cet événement, si vous ne vous êtes pas en juste proportion préparé et votre équipement, ou si vous croyez vos assurances d'assurance personnelles n'êtes pas proportionné pour ne vous compenser aucune perte qui pourrait se produire, nous vous invitons à informer l'organisateur qui remboursera immédiatement vos frais d'entrée.

Les SPECTATEURS étant témoin de ces événements assument de ce fait tous les risques pour tous les dommages ou dommages.

# CARTE DE MEMBRE 2008

## Renonciation, dégageement des responsabilités, connaissance des risques et acceptation des indemnités

En considérant avoir le droit de participer comme compétiteur, officiel, travailleur ou participant de n'importe quelle façon à un événement ou être permis d'entrer dans une zone restreinte (décrit comme un endroit où une permission spéciale, un permis ou une autorisation est nécessaire pour y accéder, une zone restreinte ou prohibée pour le public général) pour n'importe quelle raison, chaque personne qui signe, pour lui-même, ses représentants ou des membres de sa famille : 1- Reconnaît, comprend, accepte, représente et garantie qu'il a ou va immédiatement lorsqu'il sera entré dans une zone restreinte, inspecter les lieux et que si à n'importe quel moment, il trouve que la situation est dangereuse, il en avisera les officiels immédiatement, quittera les lieux et/ou refusera de participer à l'événement. 2- Dégage de toutes responsabilités et accepte de ne pas tenter de poursuite contre les promoteurs, le Challenge Québec, tout club affilié, subdivisions, personnels de la piste, propriétaires de la piste, officiels, propriétaires de véhicules, coureurs, équipiers, ambulanciers, commanditaires, animateurs, journalistes de la piste, photographes, locataires ou toutes autres personnes qui s'engagent dans un risque ou perte de contrôle d'un événement et chacun d'eux, leurs directeurs, officiels, agents ou employés, pour toutes les raisons qui réfèrent à cette renonciation, de toutes responsabilités, le soussigné, ses représentants, les membres de sa famille, pour toutes pertes ou dommages, ou toutes poursuites ou demandes qui résultent d'une blessure à la personne ou propriété ou causant la mort du soussigné relié à l'événement, peu importe si cela a été causé par la négligence des co-assurés ou autres. 3- Assume l'entière responsabilité pour tous risques de blessures à son corps, mort ou dommages sur la propriété reliée à l'événement, causé ou non par la négligence des co-assurés ou autres. 4- Comprend que la nature des activités tenues par les co-assurés, auxquelles il participe, sont très dangereuses et implique un certain danger de blessures et ou de mort et/ou de dommage à la propriété. Chacun des soussignés comprend que les blessures peuvent survenir ou être aggravé par la négligence des co-assurés ou par les opérations. 5- Accepte que cette formule de renonciation, dégageement des responsabilités, connaissance des risques et acceptation des indemnités surpasse toutes formes de négligence des co-assurés, incluant les négligences des opérations de sauvetage et inclus tout ce que les lois de la province permettent d'inclure concernant la tenue de ce type d'événement et que si toute portion est invalide, il est convenu que la balance sera valide. J'ai lu cette renonciation, je comprends entièrement ces conditions et j'abandonne tous mes droits en signant. Je signe cette renonciation selon ma propre volonté sans qu'aucune garantie ou assurance ne me soit faite. Je comprends que ma signature est une forme complète et inconditionnelle de dégageement des responsabilités aux plus grands moyens permis par la loi.

PRÉNOM ET NOM : \_\_\_\_\_

SIGNATURE : \_\_\_\_\_ DATE : \_\_\_\_\_ 200\_\_

## Renonciation, exonération pour un mineur

En considérant avoir la permission de participer de n'importe quelle façon dans l'activité motorisée ou événement indiqué ci-haut mentionne et /ou ayant le droit d'entrer peu importe la raison dans une zone restreinte, les parents ou gardien légal du mineur participant dont le nom apparaissant ici-bas accepte que :

1- Le parent ou gardien légal informera le mineur participant qu'avant de participer dans l'activité motorisée ou l'événement, lui ou elle devrait inspecter les lieux et l'équipement qu'il utilisera, et advenant que lui ou elle croit qu'il y a quelque chose de dangereux, le participant devrait aviser immédiatement les officiels de ses conditions et refuser de participer.

2- Il comprend et accepte que : a) il y a des dangers associés avec la participation d'un sport motorisé qui peuvent causer des dommages corporels partiels et/ou totaux, paralysie ou mort ; b) les pertes sociales ou économiques et/ou dommages qui peuvent survenir par des risques encourus et dangers mentionnés ci-dessus ; c) ces risques et dangers peuvent être causés par l'action, ou l'inaction ou la négligence du participant ou des autres incluant mais n'étant pas limité aux co-assurés mentionnés ci-dessous ; d) il peut y avoir d'autres risques et dangers que nous ne connaissons pas et qui ne sont pas raisonnablement envisageable en ce moment.

3- Je/nous accepte et assume ces risques et responsabilités pour la perte et/ou dommages suivants : une blessure, une invalidité, une paralysie ou une mort, peu importe la cause, due en partie ou en entier par l'action, l'inaction ou la négligence des co-assurés mentionnés ci-dessus.

Agissant de la part du participant et individuellement, le soussigné, parent et/ ou gardien légal pour le mineur participant, exécute cette formule de renonciation ou dégageement. Si malgré cette renonciation, le participant tente une poursuite contre un des co-assurés, le parent et/ou gardien légal, remboursera les co-assurés et la compagnie d'assurance pour tout argent dépensée dans la cause impliquant :

PRÉNOM ET NOM : \_\_\_\_\_

SIGNATURE : \_\_\_\_\_ DATE : \_\_\_\_\_ 200\_\_

# Formulaire CARTE de membre inscription 2008

## NUMÉROTATION

**Chiffres rouges fonds blancs:** Initiation, junior, Vétéran Junior +30, Vet +35, 85cc 7-11, 85cc 12-13, 65cc 6-9, toutes les classes pistes pee-wee sauf 7-8 ans 50cc.  
**Chiffres noirs fonds blancs:** Expert, 85cc 14-15, 65cc 10-11, 7-8 ans 50cc  
**Chiffres noirs sur fonds jaunes:** Inter, Vet inter +30  
**Chiffres bleus sur fonds blancs:** Vet expert +30  
**Chiffres noirs sur fonds gris:** Vet +40  
**Chiffres blancs sur fonds bleus:** Femmes

## NUMÉROS MOTOS

1er CHOIX: \_\_\_\_\_ 2ème CHOIX: \_\_\_\_\_ 3ème CHOIX: \_\_\_\_\_

Numéros 1 à 25 réservés pour les experts

# Transpondeur pour les classes à bourses \_\_\_\_\_

Nom du coureur: \_\_\_\_\_

## CLASSES OFFERTES

Âge maximum effective au 1er Janvier 2008

Âge minimum la journée de la course, pas de chevauchement de classes

Piste Pee-wee	Inscription	MOTO	PILOTE	Prix	commentaires
4-6 ans <b>Initiation</b> injection 50cc		1	Z	Trophées	non cumulatif
4-6 ans injection 50cc		1	Y	Trophées	non cumulatif
4-6 ans 50cc		2	Y	Trophées	
Élite-Motovan 4-8 ans 50cc		1+2+3+4	Y+ X	Cadeaux	non cumulatif
6-9 ans <b>Initiation</b> 50-70cc		2+3+4	W	Trophées	non cumulatif
6-9 ans clutch 65cc		5	V	Trophées	non cumulatif
7-8 ans 50cc		2	X	Trophées	

## Piste principale

### Petites roues, classes d'âges

65 cc 6-9 ans		5+6	U	Trophées	
65 cc 10-11 ans		5+6	T	Trophées	
Élite-Motovan 6-11 ans (65cc)		5	U+T	Cadeaux	
85 cc 7-11 ans		6+7	S	Trophées	
85 cc 12-13 ans		6+7	R	Trophées	
85 cc 14-15 ans		6+7	Q	Trophées	
Élite-Motovan 10-15 (85cc)		7+8	Q+R+S	Cadeaux	

## Piste principale

### Grandes roues, classes vitesses

<b>Initiation</b>		9	D	Trophées	non cumulatif
<b>Junior</b>		9	C	Trophées	
<b>Inter</b>		9	B	Bourses	Transpondeurs
<b>Super 2F</b>		10	A+B	75% Payback	Transpondeurs
<b>Expert</b>		9	A	Bourses	Transpondeurs
<b>Vet Inter +30 ans</b>		9	B	Bourses	Transpondeurs
<b>Vet expert +30 ans</b>		9	A	Bourses	Transpondeurs
<b>Femme junior</b>		5+6+7+8+9	E	Trophées	
<b>Femme Inter</b>		7+8+9	F	Bourses	Transpondeurs

## Piste principale

### Grandes roues, classes d'âges

Élite-Motovan 14-19 ans		9	A+B+C+D+F	Cadeaux	
Élite-Motovan 20-29 ans		9	A+B+C+D+F	Cadeaux	
Élite-Motovan 30-60		9	A+B+C+D+F	Cadeaux	
Vet junior +30		9	C+D+F	Trophées	
Vet +35		9	A+B+C+D+F	Trophées	
Vet +40		9	A+B+C+D+F	Bourses	Transpondeurs

## Tarifs carte de membre

CQMX 2008:	57,59\$
TPS	2,88\$
TVQ	4,54\$
<b>TOTAL</b>	<b>65,00\$</b>

Challenge Québec Motocross

1283 de la Vallée, St-Nicolas, G7A 4P8, 418-952-8802  
 hubert@challengequebecmotocross.com



# CONSTAT D'INFRACTION BRUIT EXCESSIF

## Règlement sur le son émis par une moto.

Dans le but de rendre le sport du motocross plus attrayant et moins dérangerant pour l'environnement, nous mettons en place un système de «tickets» afin de diminuer la pollution sonore.

- **98 DB/A à 102 DB/A** : Une moto émettant des sons dépassant la limite permise de 98 DB/A mais sans excéder 102 DB/A, son propriétaire se fera remettre un avertissement écrit et sa moto sera contrôlée de nouveau à la prochaine compétition. Dans le cas d'une deuxième offense, il sera passible d'une amende de 50\$ ou bien, il ne pourra pas participer à l'épreuve.
- **Plus de 102 DB/A** : Si le son émis par la moto dépasse 102 DB/A, le coureur ne pourra pas participer à l'épreuve ou bien, il devra déboursier 50\$ d'amende.
- **Fonds monétaire** : Grâce aux billets d'infraction remis, les sommes d'argent amassées serviront aux fonds d'aides pour les coureurs du Challenge Québec de Motocross.

### Dispositif d'échappement :

- Le dispositif d'échappement doit être attaché solidement au châssis, et doit rester ainsi jusqu'à la fin de l'événement.
- Le son émit par votre moto doit être inférieur au niveau maximum de bruit soit 98 DBA.
- Le son sera limité aux niveaux mentionnés à l'article m.
- 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.
- 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.
- 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.
- Le coureur maintiendra son moteur en marche sans vitesse enclenchée 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.
- Selon la cylindrée des classes, le contrôle sera effectué à un RPM fixe pour plus de commodité:

Jusqu'à 85 cc :	8,000 RPM
Au-dessus de 85 cc jusqu'à 125 cc :	7,000 RPM
Au-dessus de 125 cc jusqu'à 250 cc :	5,000 RPM
Au-dessus de 250 cc jusqu'à 500 cc :	4,500 RPM
- Une machine qui n'est pas conforme aux limites stipulées peut se présenter plusieurs fois au contrôle avant la course.

### Limite de son en vigueur : Maximum 98 dB/A mesuré à un RPM fixe

- Le son environnant ne doit pas dépasser un niveau de 90 dB/A à un rayon de 5 mètres du moteur pendant les contrôles.
- Les instruments employés pour les contrôles de son 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.
- L'interrupteur d'amortissement des vibrations doit être réglé sur "lent".
- Etant donné l'influence de la température ambiante sur les contrôles du son, 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.
- 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 son pour au moins trois machines choisies à la discrétion du Directeur de Course en coopération avec le Chef des Contrôles Techniques.

Endroit : \_\_\_\_\_ Date: \_\_\_\_\_

Heure: \_\_\_\_\_ # moto \_\_\_\_\_

Nom du fautif : \_\_\_\_\_ Classe : \_\_\_\_\_

Niveau sonore mesuré : \_\_\_\_\_ Seconde infraction ? :

**Billet d'infraction remis par:** Hubert Rousseau , Yvon Levesque ,  
Jean-Michel Etienne , Denis Ouellet , Fabien Lalisie .

**Disqualification** (plus de 102 DB/A ou seconde infraction 98-102 DB/A)

Montant payé  50\$

Percevoir à la prochaine inscription  50\$

## RÉVISIONS DU PRÉSENT DOCUMENT

3 mars 2005 : nouvelles classes

25 avril 2005: description de tâches

2 août 2005 : plaques #

31 janvier 2006 : championnat dealers

28 février : MXDR, formulaire, Série Prestige

26 mars 2006 : test de son, ticket pit riding

11 mars 2008 : mise à jour complète annuelle, nouvelles classes, bourses.

11 juin 2008 : mise à jour concernant les faux départs et pointage