



Compétition Motocross et VTT

Livre des règlements 2010

Révision : avril 2010

CMRC Compétition inc.  
561 Champlain,  
Joliette, Québec  
J6E 8N7  
[www.cmrccompetition.com](http://www.cmrccompetition.com)

## TABLE DES MATIÈRES

<b>TABLE DES MATIÈRES .....</b>	<b>2</b>
<b>CHAPITRE 1 DÉFINITIONS.....</b>	<b>4</b>
<b>CHAPITRE 2 COUREURS ET ADMISSIBILITÉ.....</b>	<b>7</b>
A. Généralités.....	7
B. Coureurs et classifications.....	7
C. Système d'avancement de classe.....	10
D. Demande de licence de compétition.....	11
E. Catégories de compétition.....	12
F. Inscription.....	12
<b>CHAPITRE 3 ÉVÉNEMENTS.....</b>	<b>14</b>
A. Règlements généraux de l'événement.....	14
B. Règlements généraux de course.....	15
C. Procédures pour les événements nationaux.....	19
D. Drapeaux.....	20
E. Pointage.....	20
F. Transpondeur.....	21
G. Départ.....	21
H. Procédures relatives aux drapeaux rouges.....	22
<b>CHAPITRE 4 ÉQUIPEMENT .....</b>	<b>24</b>
A. Normes générales relatives à l'équipement.....	24
B. Inspection des motos/VTT.....	27
C. Inspection de l'équipement.....	28
D. Règlement VTT.....	28
<b>CHAPITRE 5 FONCTIONS ET RESPONSABILITÉS .....</b>	<b>30</b>
A. Officiel en chef.....	30
B. Coordonateur de sécurité.....	30
C. Officiel à l'arbitrage.....	30
D. Officiel à la compilation.....	31
E. Le promoteur.....	31
F. Code d'éthique.....	31

<b>CHAPITRE 6</b>	<b>INFRACTIONS ET PÉNALITÉS GÉNÉRALES.....</b>	<b>32</b>
A.	<i>Infractions</i> .....	32
B.	<i>Pénalités</i> .....	33
<b>CHAPITRE 7</b>	<b>PROTÊT ET APPEL .....</b>	<b>34</b>
A.	<i>Protêt</i> .....	34
B.	<i>Appel</i> .....	34
<b>Annexe 1 :</b>	<b>Détail des classes MX-VTT.....</b>	<b>36</b>
<b>Annexe 2 :</b>	<b>Formulaire de demande de licence de compétition 2010.....</b>	<b>42</b>
<b>Annexe 3 :</b>	<b>Formulaire de reconnaissance et acceptation du risque pour pilote mineur.....</b>	<b>43</b>

Note : La forme masculine est utilisée dans ce document dans l'unique objectif d'alléger le texte, et ce, sans aucune discrimination. De même pour le terme « moto » s'appliquant aux VTT à moins d'indication contraire.

Révision du document :

- 0. Publication initiale du document

## **CHAPITRE 1 DÉFINITIONS**

Les définitions et abréviations suivantes sont utilisées dans ce livre de règlements :

1. "CMRC" - Canadian Motosport Racing Club
2. "CMRC Compétition"
3. "FIM" - Fédération Internationale de Motocyclisme
4. "Manufacturier" - Le manufacturier original de la moto en question et non-pas le distributeur.
5. "Pièces provenant d'un marché secondaire" ("Aftermarket") (en référence à une pièce ou un équipement de remplacement) - Produite par un manufacturier ou un fabricant autre que le manufacturier de l'équipement d'origine.
6. "Modèle" - Référence désignée par un manufacturier pour certaines motocyclettes et qui est reliée à un nom à une année spécifique.
7. "Moto" - Un véhicule de compétition motorisée à deux roues qui peut être identifié par son moteur, son numéro de châssis, sa vignette de châssis ou toute autre identification sur le châssis.
8. "VTT" - Un véhicule de compétition motorisée à quatre roues qui peut être identifié par son moteur, son numéro de châssis, sa vignette de châssis ou toute autre identification sur le châssis.
9. "Volume de la cylindrée" - l'espace occupé ou le volume occupé par le piston à chacune des courses effectuées par ce dernier.
10. "CC" - Centimètre Cube.
11. "MEO" - Manufacturier d'Équipement d'Origine.
12. "Origine" - Tous les motos, VTT ou pièces qui sont produites par un MEO reconnu par la CMRC Compétition.
13. "Disqualification" - Sauf si spécifié autrement, ce terme se définit par la reprise ou l'annulation de tous les prix, trophées, rétributions ou points acquis pour l'ensemble des épreuves effectués au cours de la journée de compétition.
14. "DOT" - Département du transport (Department of Transportation)
15. "Double saut" - Un double saut inclus tous les types de saut qui sont constitués d'une rampe de lancement et d'un atterrissage. Ce type de saut se caractérise par une distance minimum de 8 pieds entre une rampe de lancement et un atterrissage ayant un minimum de 3 pieds de haut chacun et/ou une rampe de lancement et un atterrissage ne pouvant être vue lors du lancement.

Un coureur est considéré comme ayant complété le double saut lorsqu'il atterrit sur ou au-delà du point d'atterrissage et/ou excède une distance considérée comme raisonnable. Cette distance raisonnable est de 8 pieds ou une longueur de motocyclette ou selon l'appréciation de l'officiel.

16. Saut (ou saut simple): un saut inclus tous les types de saut qui sont constitués d'une rampe de lancement mais n'ayant aucun point d'atterrissage défini. Un coureur est considéré comme ayant complété le saut s'il atterrit au-delà d'une distance considérée comme raisonnable. Cette distance raisonnable est de 8 pieds ou une longueur de motocyclette ou selon l'appréciation de l'officiel.

17. "Évènement" - Une rencontre où une ou plusieurs courses sont effectuées. Cette rencontre peut se dérouler sur une ou plusieurs journées.
18. "Manche" - Un évènement faisant partie d'un championnat. Une manche d'un championnat inclut toutes les courses d'une catégorie effectuées lors d'un évènement.
19. "Promoteur" - Une personne, un groupe de personnes, une société, un club ou autre qui organise ou tient un évènement
20. "Qualification" (en référence à une course) - Une course permettant de déterminer quels coureurs avance à la course finale. Cette dernière peut aussi servir à éliminer ou déterminer l'ordre de départ des coureurs lors de la course.
21. "Repêchage" ou "Semi-Final" - Course de qualification ultime pour les coureurs ne s'étant pas qualifiés directement à partir de leur course de qualification.
22. "Finale" - une des courses effectuées lors d'un évènement. Cette course compte pour le pointage du championnat en cours.
23. "Course" - Compétition où des compétiteurs sont opposés les uns aux autres.
24. "Puits" - Endroit désigné et étant utilisé principalement pour la maintenance des motos et/ou VTT inscrits à l'évènement. L'endroit peut aussi servir de stationnement pour les véhicules de transport des motos et/ou VTT et aux véhicules de support.
25. "Participant" - Un club, association, compagnie, promoteur, coureur et tout autre personne qui sont impliqués d'une façon ou d'une autre lors d'un évènement CMRC.
26. "Mécanicien" ou "Mécano" - Un mécanicien et/ou l'assistant d'un coureur.
27. "Enclos des mécanos" - Endroit désigné, étant adjacent à la piste, qui peut inclure les zones de "staging" et de signalisation. L'accès à cet endroit est restreint aux mécanos ou officiels ayant les laissez-passer nécessaires.
28. "Horaire" - Ordre prédéterminé qui décrit le déroulement des courses qui composent une journée d'un évènement.
29. "Provisoire" (en référence aux résultats des courses) - Liste où se retrouve l'ordre des positions d'une course tel qu'établie par les officiels à la compilation, et ce, suivant la fin de la course. L'affichage de ce classement provisoire débute la période de protêt de 30 minutes.
30. "Officiel" (en référence aux résultats des courses) - La liste où se retrouve l'ordre des positions finales d'une course telle qu'établie par les officiels à la compilation, et ce, après que la période de protêt de 30 minutes se soit écoulée. Un résultat considéré comme officiel n'exempt pas les coureurs, ayant participé à cette course, de se voir imposer des pénalités par la CMRC Compétition, suite à une enquête, pour avoir enfreint des règles, et ce, même si la période de protêt est terminée.
31. "Qualification chronométrée" - Une course contre la montre effectuée par un coureur seul. Les tours sont chronométrés de façon électronique et comparée afin de déterminer l'ordre de départ.
32. "Qualifié" (en référence à un coureur) - Avancé à la course finale suite à une qualification chronométrée ou selon la position obtenue lors d'une qualification.
33. "Piste de course" - Inclus le circuit, les côtés de la piste, les aires de dégagement, les rues dans les puits, les puits, la piste de pratique lorsque présente ou tous autres endroits où la conduite d'une moto de compétition est permise.
34. "Coureur" - une personne qui participe à la compétition sur la piste de course lors d'un évènement.

35. "Amateur" - tout coureur ne possédant pas une licence professionnelle, est considéré comme un coureur amateur (ex. Junior, Intermédiaire, Femme, etc.)
36. "Suspension" (en référence aux pénalités) - La perte de tous les droits de participer à une compétition à titre de coureur et/ou membre d'une équipe de mécanos pour une période déterminée.
37. "Responsable de l'inspection technique" - Technicien qui inspecte les motos et l'équipement des coureurs participants à l'évènement.
38. MOTOCROSS - Un évènement de motocross est produit sur un circuit fermé, d'une longueur minimale de 1/2 mile et maximale de 2 miles. Le circuit doit être sur un terrain irrégulier et des virages à droite et à gauche devront y être négociés. Il est devrait y avoir des bosses, côtes, sauts et autres variations de terrain afin que des changements de vitesse soient nécessaires lors de la négociation de ce dernier. L'utilisation des diversités offertes par un terrain naturel devrait être priorisée. Le circuit devrait être d'un minimum de 40 pieds de largeur. Bien que certaines sections puissent être plus étroites, elles ne doivent en aucun cas être de moins de 16 pieds de largeur.
39. SUPERCROSS - Un Supercross se tient à l'intérieur d'un endroit de type stade. Dans cet endroit, une piste de course est spécialement construite à cette fin. La piste devrait avoir au minimum 20 pieds de largeur à son endroit le plus étroit. Cependant, des sections de la piste pourraient être plus étroite si le but rechercher est de faciliter la circulation (ex: virage à deux sections, etc.).
40. ARÉNACROSS - Un Arénacross se tient à l'intérieur d'un endroit de type aréna. Dans cet endroit, une piste de course est spécialement construite à cette fin.

## **CHAPITRE 2 COUREURS ET ADMISSIBILITÉ**

Note spéciale : La CMRC Compétition ne teste pas les habiletés de chacun des coureurs qui participent aux événements sanctionnés et ne juge aucunement de la compétence et de la capacité de chacun d'eux. Les coureurs sont les seuls responsables de leur sécurité et sont pleinement conscients du danger qu'ils prennent en participant à une compétition.

### **A. Généralités**

1. Tous les coureurs qui participent à une compétition sanctionnée par la CMRC Compétition doivent être membres compétiteurs de la CMRC Compétition.
2. Une renonciation légale appropriée et signée doit accompagner chaque demande de licence.
3. À chacun des événements, un coureur doit être âgé de 14 ans ou plus pour utiliser une moto de catégorie MX1 (250cc et plus (2-temps) et 450cc et plus (4-temps)). L'âge minimal du coureur est déterminé relativement à la date de l'événement.
4. La classification du coureur est déterminée par l'association ou par l'officiel représentant l'association lors de la compétition.
5. Un coureur de moins de 18 ans ne peut participer à un événement sanctionné par la CMRC Compétition sans le consentement écrit d'un de ses parents ou d'un tuteur légal. L'association doit garder la preuve de ce consentement. Le parent, le tuteur légal ou l'adulte autorisé, doit demeurer présent sur les lieux d'un événement pendant que le membre de la CMRC Compétition participe aux courses.
6. Tout personnel, officiel, coureur, mécanicien, photographe, journaliste ou tout autre personne associée de près ou de loin aux coureurs, ne doit consommer ou être sous l'influence de stupéfiants, de drogue ou d'alcool pouvant affecter leurs capacités physiques ou mentales normales. En plus d'affecter la sécurité de l'événement, une telle utilisation est contradictoire au concept de l'esprit sportif et est nocive pour le sport du motocyclisme.
7. Tous les coureurs, ou autres personnes, ayant accès à la piste doivent évaluer par eux-mêmes : la piste, les équipements, les conditions existantes et tout autres sujets relativement à la sécurité. La CMRC Compétition ne peut pas et ne s'engage pas à les protéger. Tous les coureurs et toutes autres personnes doivent compter sur leur propre jugement et assumer les risques relativement à leur participation à une compétition, et ce, de n'importe quelle façon.
8. Tout membre faisant l'objet de mesure disciplinaire de la part de la CMRC Compétition se verra interdire toute participation à un événement sanctionné par le CMRC Compétition, et ce, pendant toute la durée de la sanction.

### **B. Coureurs et classifications**

1. Classification selon l'expérience
  - a. Les coureurs sont classifiés par la CMRC Compétition sur la base de leur participation et de leurs résultats à une compétition sanctionnée par la CMRC Compétition et/ou selon les normes de chacune des catégories décrites ultérieurement.
  - b. Un coureur n'ayant jamais participé à une compétition similaire à celles sanctionnées par la CMRC Compétition devra prendre part à la compétition dans la catégorie initiation.
2. Classification selon l'âge

- a. Dans certaines catégories, les coureurs sont classifiés selon leur âge. L'association tient compte de l'âge qu'a le coureur en date du 1er janvier pour l'âge maximum et en date de l'événement pour l'âge minimum. Les limites d'âges pour les différentes catégories sont décrites à la section "C".
  - b. Un coureur doit avoir au moins 12 ans pour conduire une moto de catégorie MX2 et au moins 14 ans pour conduire une moto de catégorie MX1 ou participer à la catégorie Pro.
3. Classification selon la moto pour le Motocross/VTT
- a. Limites de capacité de la moto par catégorie :
    - Catégorie de 50cc et Pee-Wee : 0 - 50cc 2-temps & 0 - 73cc 4-temps
    - Catégorie de 65cc : 0 - 65cc 2-temps & 0 - 80cc 4-temps
    - Catégorie de 85cc (7-11 ans) : 60 - 85cc 2-temps & 60 - 100cc 4-temps <sup>1</sup>
    - Catégorie de 85cc (12-16 ans) : 70 - 85cc 2-temps & 100 - 150cc 4-temps
    - Catégorie Supermini : 85 - 112cc 2-temps & 100 - 150cc 4-temps <sup>2</sup>
    - Catégorie Écolier : 85 - 153cc <sup>3</sup>
    - Catégorie MX2 : 100 - 153cc 2-temps & 100 - 250cc 4-temps
    - Catégorie MX1 : 154 - 285cc 2-temps & 251 - 450cc 4-temps
    - Catégories MX3, Vétéran et Youth : 100 - 550cc 2-temps & 100 - 650cc 4-temps
    - Catégories Femme Junior : minimum 60cc 2-temps & 100cc 4-temps
    - Catégories Femme Inter : minimum 85cc 2-temps & 150cc 4-temps
    - Catégorie Vtt débutant/Junior : minimum 201cc 2-temps & 200cc 4-temps
    - Catégorie Vtt Inter et Pro : 150 - 250cc 2-temps & 251 - 450cc 4-temps
    - Catégorie Vtt Novice : 0 - 200cc 2-temps & 0 - 300cc 4-temps
    - Catégorie Vtt Mini Stock : 0 - 90cc 2 temps & 0 - 110cc 4-temps
    - Catégorie Vtt Minis Modifié : 0 - 90cc 2 temps & 110cc 4-temps + 150cc 4 temps <sup>4</sup>
    - Catégorie Vtt Minis Open : 70 - 110cc 2 temps & 90 - 150cc 4-temps
- <sup>1</sup> - équipé avec roue de 17" à l'avant et de 14" à l'arrière (la limite maximum pour un moteur 4 temps est accepté au Québec seulement pour cette catégorie)
- <sup>2</sup> - équipé avec roue d'un maximum de 19" à l'avant et d'un maximum de 16" à l'arrière
- <sup>3</sup> - équipé au minimum de roue de 17" à l'avant et de 14" à l'arrière
- <sup>4</sup> - Vtt d'origine équipé d'un moteur de 150cc peut participer dans cette catégorie en autant que ce Vtt respecte la réglementation de la catégorie "Stock" (voir Chap. 4, D-6)
4. Un coureur qui fait une demande de licence de compétition auprès de la CMRC Compétition doit s'inscrire dans une catégorie supérieure ou identique à sa dernière classification établie par une association motocycliste reconnue, le tout selon le jugement de l'association ou de l'officiel en chef lors de l'évènement. Si tel n'est pas le cas, la licence de ce coureur pourrait être résiliée et/ou il pourrait perdre tous les points qu'il a accumulés au championnat auquel il participait.
  5. Pour accéder à une catégorie supérieure à celle permise par sa licence, un coureur doit accumuler le nombre de points indiqué par le système de reclassification décrit ultérieurement à moins d'une demande écrite faite auprès de l'association.
  6. Un officiel de la CMRC Compétition, à n'importe quel événement sanctionné, à l'autorité nécessaire pour promouvoir un coureur à une catégorie supérieure en fonction de l'évaluation qu'il fait des capacités de ce dernier. Cependant, une telle décision se devra d'être ensuite approuvée par la CMRC Compétition.
  7. Tous les coureurs de la catégorie 85cc sont automatiquement classés dans la catégorie junior lorsqu'ils accèdent aux catégories MX2 ou MX1 à moins d'indication contraire de la part de la CMRC Compétition.
  8. Un coureur qui s'inscrit pour la première fois dans un évènement de la CMRC Compétition sera automatiquement classé dans la catégorie initiation à moins d'un arrangement intervenue avec la CMRC Compétition ou un de ses représentants.
  9. La catégorie Initiation (MX1 ou MX2) est considérée comme une catégorie progressive et n'est pas identifiée en tant que catégorie faisant partie de championnat. Des points de mise à niveau seront toutefois attribués à ces coureurs pour leur permettre d'accéder à la catégorie Junior mais aucun trophée ne sera remis à la fin des championnats.

10. Un coureur classé Initiation ou junior voulant d'inscrire dans une classe Vétéran se devra de s'inscrire dans la classe Vétéran Junior. Un coureur classé intermédiaire devra s'inscrire dans la catégorie Vétéran Intermédiaire alors qu'un coureur classé pro devra s'inscrire dans la catégorie Vétéran Master.
11. La classification et/ou la participation à la catégorie professionnelle est considérée comme un avancement permanent. Cependant, si un coureur croit qu'il n'a pas les capacités pour participer avec succès dans cette catégorie, il peut en appeler par écrit au sein de la CMRC Compétition en demandant d'être retourné à la catégorie intermédiaire. Chaque cas sera considéré individuellement par l'association et le coureur sera avisé de la décision par écrit. Un tel appel ne peut être soumis qu'une seule fois par saison et la décision de l'association est finale. Les coureurs qui sont reclassés à la catégorie intermédiaire sont ceux qui seront considérés incapables de participer à la catégorie professionnelle.
12. Cependant, l'association doit faire attention pour ne pas retourner des coureurs qui domineront dans la catégorie Intermédiaire. De retour à la catégorie Intermédiaire, le coureur devra amasser de nouveau les points d'avancement. Un coureur ne peut retourner à la catégorie Intermédiaire qu'une seule fois.
13. Seuls les coureurs Intermédiaires approuvés par la CMRC Compétition pourront participer dans la catégorie Pro-Am des différents championnats. Les coureurs non autorisés à participer à la catégorie Pro-Am, participeront chez les Intermédiaires seulement. Ceci s'applique autant pour les Vtt que pour les motocross. Tout coureur Intermédiaire peut se voir refuser le droit de participer à la catégorie Pro-Am au cours de la saison selon ses performances sur la piste.
14. Une participation ou un avancement à une catégorie plus élevée dans toute autre association ne sera pas automatiquement considérée comme un avancement au sein de la CMRC Compétition.
15. La classification ou l'avancement à la catégorie supérieure est considérée comme un avancement permanent. Cependant, si un coureur croit qu'il n'a pas les capacités pour participer avec succès dans cette catégorie, il peut en appeler par écrit au sein de la CMRC Compétition en demandant d'être retourné dans sa catégorie d'origine. Chaque cas sera considéré individuellement par l'association et le coureur sera avisé de la décision par écrit. Un tel appel ne peut être soumis qu'une seule fois par saison et la décision de l'association est finale.
16. A tout moment au courant de la saison, un coureur peut demander un changement de catégorie (retour à la catégorie d'origine ou avancement de catégorie). Toute décision en ce sens est laissée à la discrétion de la CMRC Compétition ou de son représentant lors d'un évènement.
17. Tous les coureurs de catégories Junior ou Intermédiaire terminant dans une des 3 premières positions lors du championnat national amateur à Walton (Ontario), se verront automatiquement promu à la catégorie supérieure la saison suivante.

### C. Système d'avancement de classe

Prendre note que la CMRC Compétition ne se sert pas uniquement de ce système d'avancement de classe afin de faire la promotion d'un coureur à une catégorie supérieure. Ce système d'avancement de classe est simplement un guide servant à aider la CMRC Compétition prendre une décision. Chaque cas est traité et évalué de façon individuelle.

1. Chaque fois qu'un coureur termine dans les quatre premiers rangs, il accumule des points. À la fin de chacune des séries, tous les coureurs qui ont accumulé le nombre de points requis seront reclassés. Un coureur peut changer de catégorie dès qu'il a accumulé le nombre de points requis ou attendre la fin du championnat en cours. Les coureurs débutants sont par contre promus chez les juniors dès qu'ils obtiennent les 6 points nécessaires.
2. Les coureurs qui participent à plus d'une classe auront des points d'avancement combiné pour toutes ces classes.
3. Les points sont attribués de la façon suivante au résultat combiné de chaque journée :

Position	Points
1	4
2	3
3	2
4	1

4. Les points sont accordés au complet s'il y a six coureurs ou plus dans la catégorie. S'il y a moins de six coureurs, le gagnant recevra 2 points et le 2e aura 1 point seulement.
5. Tous les points d'avancement seront ramenés à zéro à la fin de la saison pour les coureurs n'ayant pas accumulé le nombre nécessaire de points pour graduer de catégorie. De fait, les coureurs qui graduent recommencent avec zéro point d'avancement dans leur nouvelle catégorie alors que les coureurs ne graduant pas à la fin de la saison vont recommencer avec zéro point d'avancement la saison suivante dans la même catégorie.
6. Un coureur ayant accumulé suffisamment de points d'avancement au cours de la saison peut demeurer dans la même catégorie jusqu'à la fin de la saison. Cependant, à la fin de la saison il sera automatiquement promu dans la catégorie supérieure.
7. Par contre, un coureur de la catégorie Initiation ne peut demeurer dans cette catégorie jusqu'à la fin de la saison. Aussitôt le nombre de points d'avancement accumulé, le coureur se verra, automatiquement promu à la catégorie Junior. De plus, un coureur ne peut participer à plus de 5 manches dans la catégorie initiation auquel cas il sera promu dans la catégorie Junior à la course suivante. Cependant, à la discrétion de l'officiel, ce dernier pourrait promouvoir plus rapidement ou prolonger le nombre maximum de manches auxquelles un coureur peut participer à cette catégorie.
8. Points d'avancement nécessaires :

De la catégorie	À la catégorie	Points
Débutant	Junior	6
Junior	Intermédiaire	18
Intermédiaire	Pro	36
Vtt débutant	Vtt Junior	6
Vtt Junior	Vtt Inter	8
Vtt Inter	Vtt Pro	20

9. Il n'y a pas de point d'avancement accordé pour des événements de type Arénacross ou Supercross.

## **D. Demande de licence de compétition**

1. Tout pilote désirant être membre de la CMRC Compétition doit compléter correctement le formulaire de demande de licence de compétition (Annexe 2) et ce, pour une demande de licence annuelle ou journalière.
2. Demande de licence pour un pilote d'âge mineur (moins de 18 ans):

Lors d'une demande de licence de compétition pour un pilote d'âge mineur (licence annuelle ou journalière), en plus du document décrit au paragraphe 1 de la présente section (demande de licence de compétition), les documents suivants doivent être annexés à la demande :

- I. Renonciation – Exonération pour mineur : Ce document doit être signé par un des parents ou un tuteur légal du mineur et se doit d'être accompagnée d'une photocopie du permis de conduire du signataire (Annexe 2). Ce document se retrouve à l'endos du formulaire de demande de licence de compétition.
  - II. Reconnaissance et acceptation du risque (Annexe 3) : Ce document doit être signé par un des parents ou un tuteur légal du mineur et se doit d'être accompagnée d'une photocopie du permis de conduire du signataire.
3. Lorsqu'un coureur fait une demande de licence, il inscrit quatre choix de numéros. Si ces numéros sont disponibles, le coureur se verra attribuer le numéro de son premier choix. Si ces choix ne sont pas disponibles, l'ordinateur lui attribuera un numéro au hasard selon la catégorie à laquelle il participe.
  4. Pour garder son numéro l'année suivante, le coureur doit faire parvenir sa demande de licence avant le 1er décembre de l'année en cours. Si le coureur fait un changement de catégorie, sa priorité sera respectée seulement s'il n'y a pas déjà un coureur dans cette catégorie avec ce même numéro.
  5. Les numéros 1 à 99 sont attribués selon le classement du Championnat national dans les catégories Pro Motocross et il en va de même pour les # 1 à 10 chez les VTT Pro.
  6. Le #221 est retiré de la liste des numéros disponibles. Il ne sera jamais attribué. Ce numéro appartenait au coureur Martin Robert, dans les années 80. Ce coureur, ancien champion et espoir sportif, est décédé le 14 juin 1990 suite à un combat de deux ans contre une tumeur au cerveau. Par respect pour son talent, sa personnalité, son implication et celle de sa famille, la CMRC Compétition a retiré son numéro comme l'a fait la CMRC du Québec, la CMA et l'ACMQ.

## **E. Catégories de compétition**

### Catégories moto :

- PeeWee débutant (4 à 8 ans)
- PeeWee avancé (5 à 8 ans)
- PeeWee GP (4 à 8 ans)
- 50cc 4-6 (4 à 6 ans)
- 50cc 7-8 (7 à 8 ans)
- 50cc GP (4 à 8 ans)
- 65cc débutant
- 65cc 6-9 (6 à 9 ans)
- 65cc 10-11 (10 à 11 ans)
- 65cc GP (6 à 11 ans)
- 85cc 7-11 (7 à 11 ans)
- 85cc 12-16 (12 à 16 ans)
- Supermini (7 à 16 ans)
- Écolier (12 à 16 ans)
- Youth (14 à 24 ans)
- Initiation MX3
- Junior MX1, MX2 et MX3
- Intermédiaire MX1 et MX2
- Pro-Am MX3
- Pro MX1 et MX2
- Femme Junior (9 ans et plus)
- Femmes Inter (13 ans et plus)
- Femmes GP (9 ans et plus)
- +25 ans (25 ans et plus)
- Vétéran +35 (35 ans et plus)
- Vétéran +40 (40 ans et plus)
- Vétéran Junior (30 ans et plus)
- Vétéran Intermédiaire (30 ans et plus)
- Vétéran Master (30 ans et plus)
- Vétéran Open (30 ans et plus)

### Catégorie VTT :

- VTT Mini stock 5-8 (5 à 8 ans)
- VTT Mini stock 9-11 (9 à 11 ans)
- VTT Mini stock GP (5 à 11 ans)
- VTT Mini modifié (6 à 12 ans)
- VTT Mini modifié GP (6 à 12 ans)
- VTT Mini open (9 à 14 ans)
- VTT Mini open GP (9 à 14 ans)
- VTT Novice (11 à 14 ans)
- VTT Novice GP (11 à 14 ans)
- VTT débutant
- VTT Junior
- VTT Intermédiaire
- VTT Pro 450
- VTT Amateur
- VTT Semi-Pro
- VTT Pro-Am
- VTT Vétéran +30 (30 ans et plus)
- VTT Vétéran +40 (40 ans et plus)
- VTT Femme

**Voir Annexe-1 pour plus de détails concernant les classes.**

## **F. Inscription**

1. Pour s'inscrire correctement à un évènement, chaque coureur membre de la CMRC Compétition doit se présenter auprès des officiels responsables des inscriptions, avec sa carte de membre CMRC Compétition, afin de compléter les documents, payer les frais d'inscription et signer le formulaire de renonciation de la CMRC Compétition, et ce, durant les heures désignées à cet effet. Il est nécessaire de procéder ainsi même si le coureur est préinscrit et ce, pour tous les événements de la saison.
2. Inscription de pilote d'âge mineur (moins de 18 ans) :  
  
Pour toute inscription d'un pilote d'âge mineur, les documents nécessaires à l'obtention d'une licence de compétition se devront d'avoir été complétés en bonne et due forme (voir Chap. 2, D-1 et D-2). Un pilote d'âge mineur, ne pourra s'inscrire à un évènement si l'ensemble des documents requis ne sont pas complétés et signés.
3. Une fois les modalités d'inscriptions complétées, un coureur officiellement inscrit dans une ou plusieurs catégories d'un évènement ne pourra se faire rembourser ses frais d'inscriptions. Seule une blessure,

survenue pendant une course, rendant le coureur inapte à retourné en piste, permettra à ce dernier de se faire rembourser ses frais d'inscriptions et ce, seulement pour les catégories pour lesquelles le coureurs s'était inscrit d'avance et dont la totalité des courses se déroulerait lors d'une journée postérieure à la journée de la blessure. Dans cette situation, seule une autorisation de remboursement émise par un membre du personnel de la CMRC Compétition (coordonateur de sécurité ou officiel en chef) permettra au coureur d'obtenir son remboursement.

4. Le promoteur peut établir une date limite de préinscription. Toute inscription faite après cette date pourrait être plus dispendieuse et/ou refusée. Dans un tel cas, les coûts d'inscription ainsi que les modalités doivent apparaître dans toutes les publicités et être diffusés aux coureurs au moins 45 jours avant l'événement.
5. Un coureur doit nécessairement s'inscrire pour être considéré comme un coureur le jour de l'événement.

## **CHAPITRE 3 ÉVÉNEMENTS**

Note spéciale : Les coureurs sont responsables de leur sécurité aux événements sanctionnés par la CMRC Compétition et doivent évaluer leurs propres capacités à négocier chaque piste. Les coureurs qui doutent de la compétence des officiels, qui ont des soucis concernant la sécurité des compétitions, qui doutent de leurs propres capacités à participer à ces compétitions, qui sont incertains au sujet de l'état de leur véhicule ou qui doutent de la compétence des autres coureurs, ne devraient pas participer.

### **A. Règlements généraux de l'événement**

1. Chaque club, regroupement, promoteur, coureur, officiel ou tout autre personne liée au coureur, de près ou de loin ou lié à n'importe quel regroupement, sont liés par les règlements de l'association. Les règlements supplémentaires relatifs à chacun des événements doivent être soumis à la CMRC Compétition.
2. Un coureur ne peut utiliser que la moto sur laquelle il s'est qualifié pour participer à une course, à moins d'un arrangement approuvé par l'officiel avant le départ de la course. S'il emprunte une moto et l'arrangement est approuvé par l'officiel, il sera pénalisé et devra prendre le départ sur la ligne de pénalité. Dans le cas contraire (arrangement non approuvé), le coureur sera disqualifié. Un coureur ne peut pas qualifier plus d'une moto pour une même compétition, à moins que cette compétition inclue différentes catégories nécessitant différentes qualifications et/ou cylindrée. Une moto peut être utilisée par deux coureurs inscrits dans des catégories différentes.
3. Un coureur doit prendre le départ de la première manche s'il veut participer à la 2e manche.
4. Les périodes de pratique sont définies selon la quantité de motos. Tous les coureurs inscrits doivent pouvoir avoir au moins une période de pratique avant leur course. Ces périodes de pratique n'ont pas à être établies en fonction des classes à l'horaire. Cependant, l'ordre des pratiques doit être affiché avant le début de la journée de course.
5. S'il y a 5 inscriptions ou plus dans une catégorie, cette catégorie doit avoir lieu. S'il y a moins de 5 inscriptions dans une catégorie, elle sera combinée avec une autre ou annulée. Si elle est combinée à une autre, les coureurs participants recevront leurs points au prorata du nombre de participants par rapport au nombre minimum requis. Par exemple, une première position qui donne normalement 25 points va donner 3/5 des points pour une catégorie où il y a 3 inscriptions, donc 15 points.
6. Le nombre minimum d'inscrit (5) dans une catégorie n'implique pas nécessairement que cette catégorie sera seule en piste lors de sa (ou ses) finales lors de la journée de compétition. L'officiel en chef, lors de cet événement, a le pouvoir de combiner des catégories afin d'optimiser le déroulement de la journée de compétition.
7. Les coûts d'entrée à un événement sont en surplus des coûts d'inscription. Il est laissé à la discrétion du promoteur de ne pas faire payer l'entrée aux coureurs.
8. La présence d'ambulanciers munis d'une ambulance et des équipements y étant reliés est obligatoire pour le déroulement de toute activité sanctionnée par la CMRC Compétition. Une ambulance se définit comme étant un véhicule qui respecte la réglementation provinciale relativement aux ambulances. À défaut d'avoir une ambulance et des ambulanciers sur place et ce pour toute la durée de la journée de l'événement, l'arbitre ne pourra donner le départ des pratiques ou des courses.
9. Toute personne pour laquelle un transport en ambulance à l'hôpital le plus près est nécessaire, se devra d'assumer elle-même les frais reliés à ce transport.
10. À chaque événement sanctionné par la CMRC Compétition, une réunion des pilotes sera tenue avant le début des pratiques près du lieu d'inscription. Tous les coureurs inscrits ont l'obligation d'assister à la réunion des pilotes. Un coureur n'ayant pas assisté à la réunion des pilotes pourra être pénalisé.
11. Les animaux ne sont pas permis dans la zone des mécaniciens. Les animaux doivent être tenus en laisse en tout temps sur les lieux d'un événement.

12. Avant de quitter un événement, il est de la responsabilité des coureurs/équipes de ne pas laisser traîner leurs déchets sur le terrain autre qu'aux endroits prévus à cet effet.
13. La location de piste ou pratique sur le site de compétition, dans le but de faire des essais, est interdite 48 heures avant le début de l'événement. Aucune exception ne sera faite. À défaut de se conformer, un coureur ayant pratiqué sur la piste à l'intérieur des 48 heures, sera disqualifié de cet événement.

## **B. Règlements généraux de course**

1. **Aucune personne, à l'exception des coureurs officiellement inscrits, ne peut circuler sur le circuit la journée de l'évènement.** Les périodes prévues pour l'inspection de la piste par les coureurs seront : le matin avant le début des pratiques, pendant l'intermission de mi-journée et en fin de journée après la dernière course, s'il y a lieu.
2. La moto que le coureur utilise pour la première manche est considérée comme la moto qualifiée.
3. La circulation en Moto/VTT/Mini-Moto sur la piste **est permise seulement** pendant les périodes de pratique et les courses. En aucun temps, la circulation ne sera tolérée hors de ces périodes. Les Moto/VTT/Mini-Moto pourront être utilisés pour les déplacements entre les puits et la grille de départ seulement. Les déplacements devront être faits dans les couloirs de circulation prévue à cet effet, et ce, en première vitesse à vitesse de marche d'un piéton. Tous déplacements hors des couloirs de circulation, près de la roulotte d'inscription et près des zones publiques (restaurant, toilette, etc.) devront être faits en poussant la Moto/VTT/Mini-Moto. Tout abus, déplacement ou vitesse excessive ("wheelie", "stopie", "donuts", etc.) seront formellement interdits et seront sanctionnées.
4. Lorsqu'un coureur ou un membre de l'équipe fait l'essai d'une moto ou d'un VTT dans un endroit désigné à cette fin, il doit toujours porter un casque et être habillé avec une certaine protection. (Pantalons, chandails et souliers).
5. À chaque événement sanctionné par la CMRC Compétition. Lors de la première manche d'une catégorie, les positions de départ seront déterminées aux hasards par le système informatique. Pour la ou les manches suivantes, les positions de départ seront déterminées par les résultats de la finale précédente ou du résultat combiné des finales précédentes. Si les résultats de la finale précédente ne sont pas disponibles, les positions de départ de la finale précédente seront utilisées.
6. Lorsque des qualifications seront nécessaires, les procédures seront les suivantes :
  - a. Tous les coureurs devront se qualifier pour la (les) finales.
  - b. Lors des qualifications, les positions de départ seront déterminées au hasard par le système informatique.
  - c. L'ordre d'arrivée et le temps des qualifications détermine la position de départ de la course finale (ou de la première course finale) comme suit : les deux gagnants, puis les deux seconds et les deux troisièmes, ainsi de suite (1-1,2-2,3-3, etc.)
  - d. Les coureurs qui se qualifient avec le repêchage se placent sur la ligne de départ, après tous les coureurs qui se sont qualifiés par les qualifications, selon le résultat du repêchage.
  - e. Pour la ou les finales suivantes, les positions de départ sont déterminées par les résultats de la finale précédente ou du résultat combiné des finales précédentes. Si les résultats de la finale précédente ne sont pas disponibles, les positions de départ de la finale précédente seront utilisées.
  - f. Les coureurs ne peuvent changer de position de départ avec un autre coureur.
7. Lors de l'appel des coureurs, par leurs numéros, dans la zone d'attente ("staging area"), si le coureur appelé pour prendre place sur la grille de départ est absent, il perdra sa place prévue originalement et ne pourra prendre place qu'après le coureur appelé au moment où il se présentera dans la zone d'attente.
8. Tous les coureurs doivent être prêts lorsque l'officiel met en branle la procédure de départ. Si tel n'est pas le cas, à cause d'un bris de moto, d'équipement, etc., le coureur ou son mécanicien doit le signaler à l'officiel du départ en levant le bras, un délai de deux (2) minutes lui sera alors accordé afin de remédier à

la situation. À l'échéance de ce délai, s'il n'est toujours pas prêt, il doit se retirer de la grille de départ et la procédure de départ se poursuivra. Une fois qu'un coureur s'est prévalu d'un délai de deux minutes, toutes autres demandes de délai additionnel (deux minutes) se feront à la discrétion de l'officiel en charge du départ.

9. Les réparations seront acceptées sur la ligne de départ. Cependant, une fois le départ effectué, les réparations ne pourront se continuer que dans l'enclos des mécanos. Toutefois, à moins d'avis contraire de la part de l'officiel, les réparations pourront se faire à l'avant de la grille de départ.
10. Une course qui est arrêtée avec moins de 50% de la course de compléter, se doit d'être reprise (voir chap. 3 section G).
11. Une course qui est arrêtée lorsque 50% ou plus de la course est complétée, celle-ci sera considérée comme complétée ou pourra être reprise, et ce, à la discrétion de l'officiel. Les positions d'une course, considérée comme complétée, seront établies en fonction de la position des coureurs au dernier tour enregistré avant le déploiement du drapeau rouge (voir chap. 3 section G).
12. Si une course de motocross extérieure est arrêtée pour un coureur qui s'est blessé et que la course est reprise, ce coureur ne peut reprendre le départ. En Arénacross le ou les coureurs blessé(s) pourront reprendre le départ sur la ligne de pénalité ou seront disqualifiés, et ce, à la discrétion de l'officiel.
13. En aucun cas, une personne ne doit circuler en sens inverse sur la piste. Si un tel incident se produit, le coureur en cause pourrait être disqualifié pour la journée.
14. Un coureur dont la moto a subi un bris mécanique en course peut pousser ou porter sa moto, lui-même et sans aide, afin de franchir la ligne d'arrivée. S'il a complété au moins 50% des tours effectués par le gagnant et qu'il traverse la ligne d'arrivée lorsque le drapeau à damier est agité, il sera considéré comme ayant complété la course et il sera possible de lui accorder ses points.
15. Si un coureur s'arrête pour n'importe quelle raison pendant une course, il doit repartir sans aucune aide extérieure à moins qu'il soit dans la zone désignée pour les mécaniciens. Cependant, si un coureur tombe, bloquant le circuit entraînant un danger pour lui et/ou les autres coureurs, il peut recevoir de l'aide d'une personne autorisée (officiel, préposé aux drapeaux, ambulanciers) pour pousser sa moto dans une zone sécuritaire à l'extérieur de la piste. Une tentative d'aide, sous n'importe quelle autre forme, par toute autre personne, aura comme conséquence la disqualification du coureur.
16. Le paragraphe 15 est valable pour toutes les catégories à l'exception des catégories Pee-Wee et 50cc (4 à 6 ans). Par contre, l'officiel en chef peut, pour des raisons exceptionnelles et particulières, établies selon son jugement, étendre cette exception à d'autres catégories. Cette exception pourra être spécifique à certaines catégories et comporter des modalités d'application.
17. Un coureur qui quitte le circuit doit le réintégré lentement et de manière contrôlée pour ne pas entrer en collision avec d'autres coureurs et ne pas nuire au déroulement de la course. Cette réintroduction se fait soit : à l'endroit où il a quitté; au premier endroit sécuritaire sur le circuit sans avantager et/ou raccourcir son trajet ou par la grille de départ. Cependant, le coureur ne doit pas gagner de position ou être avantagé en procédant de la sorte. Si le coureur ne procède pas de cette façon, il sera pénalisé d'un minimum de trois positions pour cette course.
18. Un coureur, quel qu'il soit, qui a l'intention de se retirer de la course doit signaler ses intentions en levant le bras et ne doit jamais couper à travers le circuit devant d'autres coureurs.
19. Un coureur qui circule d'une manière à mettre en danger un officiel, d'autres coureurs ou le public sera sujet à une disqualification immédiate par l'officiel.
20. Pour entrer et sortir des puits, le coureur doit passer par les endroits indiqués. En d'autres cas, le coureur pourra être pénalisé ou disqualifié.
21. L'officiel peut décider du nombre de coureurs pouvant prendre part à la course, et ce, en fonction de la largeur du départ. Certains coureurs pourraient avoir besoin de se qualifier pour accéder à la finale.

22. Si des qualifications sont nécessaires, tous les coureurs auront le droit de prendre le départ sur la première rangée lors de leur première course de qualification. Tous les coureurs, devant prendre part à une qualification, doivent prendre le départ de leur qualification s'ils veulent prendre part à la course suivante (final, semi-final ou dernière chance)
23. À la discrétion de l'officiel, si une qualification est nécessaire afin de déterminer les positions de départ de la finale, sans qu'il y ait pour autant élimination de coureurs, tous les coureurs doivent prendre le départ de cette qualification pour avoir accès à la finale.
24. Les résultats sont affichés après chacune des courses (finales ou qualifications) et au combiné en fin de journée. Des points sont accumulés dans chacune des courses (finales) ou seulement en finale selon la discipline.
25. Système de pointage. Des points sont accordés à chacune des courses par rapport au résultat de chacun des coureurs selon la répartition suivante : 25 points pour une première, 22 points pour une deuxième, etc. (consulter le tableau ci-dessous). Aucun point ne sera accordé pour une qualification sauf en cas d'exception.

Position	Points	Position	Points	Position	Points
1 <sup>ère</sup>	25	8 <sup>e</sup>	13	15 <sup>e</sup>	6
2 <sup>e</sup>	22	9 <sup>e</sup>	12	16 <sup>e</sup>	5
3 <sup>e</sup>	20	10 <sup>e</sup>	11	17 <sup>e</sup>	4
4 <sup>e</sup>	18	11 <sup>e</sup>	10	18 <sup>e</sup>	3
5 <sup>e</sup>	16	12 <sup>e</sup>	9	19 <sup>e</sup>	2
6 <sup>e</sup>	15	13 <sup>e</sup>	8	20 <sup>e</sup>	1
7 <sup>e</sup>	14	14 <sup>e</sup>	7		

26. Lorsque le gagnant reçoit le drapeau à damier, la course est considérée comme complétée. Tous les coureurs qui atteignent le drapeau à damier sont classés en fonction de leur position et du nombre de tours complétés. Un coureur qui n'a pas reçu le drapeau à damier ou qui n'a pas complété au moins 50% de la course ne reçoit aucun point. Un coureur qui n'a pas pris le départ ne recevra aucun point.
27. Aucun coureur ne peut faire de tour supplémentaire après que le drapeau à damier a été donné, que ce soit à la fin d'une pratique ou d'une course. À défaut de ce conformé, une sanction pourra être imposée au coureur fautif par l'arbitre en chef.
28. Les coureurs doivent utiliser la même moto-VTT pour le tour de réchauffement ("hot lap") et la course. Le tour de réchauffement ("hot lap") est optionnel.
29. Dans des circonstances extrêmes, lorsque les conditions météorologiques ou d'autres raisons mettent en danger la sécurité des coureurs et des officiels, l'officiel en chef peut décider de mettre fin à la journée de course ou suspendre temporairement le déroulement de la journée.
30. Dans le cas où les conditions météorologiques ou d'autres raisons ne permettraient pas de compléter le programme de courses, le classement final combiné des classes pour lesquelles les 2 courses finales n'auraient pas été complétées pourrait être basé sur le résultat de la première finale seulement. Dans ce cas, les points seront seulement attribués en simple pour la journée.
31. Dans le cas d'un accident sur la piste, s'il y a apparence de perte de conscience, de commotion ou tout autre forme de blessure à la tête; mal de tête, nausée, étourdissement ou perte de mémoire temporaire, et ce, selon le jugement du personnel médical et/ou du coordonateur de sécurité et/ou de l'officiel en chef, le coureur concerné sera suspendu de la compétition lors de cette journée.

Pour toutes les blessures à la tête ayant entraîné une suspension pour la journée, il est recommandé de s'abstenir de la compétition pour un minimum de 19 jours suivant la blessure. De plus, l'officiel en chef peut signifier à un tel coureur, qu'un billet d'avis médical lui sera exigé s'il désire reprendre la compétition avant la période prescrite. Cette demande de billet d'avis médical sera basée sur l'évaluation qui sera faite, par l'arbitre en chef et le personnel médical, de la gravité de la blessure à la tête.

32. Sur les lieux d'un évènement, l'équipe médicale accréditée par la CMRC Compétition aura l'autorité de retirer le droit de courser et/ou de poursuivre la course à tout pilote juger inapte à courser suite à une chute ou tout autre incident qui aura affecté sa condition physique mettant ainsi en péril sa propre sécurité et/ou celle des autres participants.
33. Lorsque le drapeau à damier est agité pour signaler la fin de la session de pratique, tous les coureurs doivent retourner dans les puits. La pratique de départ ne sera autorisée que durant la période de pratique allouée à de chaque catégorie.
34. Aucun coureur ne peut se présenter sur la ligne de départ pour une course, tant que son numéro n'a pas été appelé par l'officiel à la grille de départ.

## C. Procédures pour les événements nationaux

**Veillez noter que la section suivante est un résumé fait à titre indicatif seulement. La réglementation concernant les courses nationales (règlements de la CMRC-National en anglais) prime sur ce qui est écrit dans cette section.**

1. Lors des événements du championnat national, la position de départ est déterminée par rapport aux points accumulés à ce championnat. Lors de la première manche de ce championnat, la position de départ est déterminée par le résultat du championnat national de l'année précédente pour les dix premiers. Pour les autres coureurs, la position de départ sera tirée au sort.
2. Dans tous les cas, lorsque des qualifications sont nécessaires, les procédures doivent être les suivantes :
  - a. L'ordre d'arrivée des qualifications détermine la position de départ pour les manches officielles comme suit : les deux gagnants, puis les deux seconds et les deux troisièmes, ainsi de suite. (1-1,2-2,3-3, etc.)
  - b. Les coureurs qui se qualifient en consolation se placent sur la ligne de départ après tous les coureurs qui se sont qualifiés en qualification, selon le résultat de la consolation.
  - c. Pour la manche suivante, la position de départ est déterminée par la manche précédente. Si les résultats de la manche précédente ne sont pas disponibles, l'officiel décide de la procédure à suivre.
  - d. Les coureurs ne peuvent changer de position de départ avec un autre coureur.
3. Pour les championnats nationaux, il ne doit pas y avoir de collant autre que les numéros de coureurs sur les plaques à numéro à l'exception du collant CMRC devant apparaître sur les trois plaques de la moto ou du VTT.
4. Pour les événements nationaux, les trois premiers de la finale doivent laisser leur moto ou VTT dans un endroit restreint pour un minimum de 15 minutes. Si, suivant la première manche, un protêt est déposé, la moto protestée pourra participer dans la deuxième manche sous protêt. Après que la 2e manche soit complétée, la moto sera inspectée sous la supervision de la CMRC Compétition.
5. Les mécaniciens doivent porter des vêtements propres et identifiés aux couleurs de leurs équipes. Aucun vêtement coupé, torse nu, camisoles ou sandales ne sont permises dans la zone des mécaniciens.
6. Aux événements nationaux pro ou amateur, il est interdit d'utiliser des blocs pour aider un coureur trop petit à prendre le départ.
7. La location de piste ou pratique sur le site de compétition, dans le but de faire des essais, est interdite 96 heures avant le début des qualifications ou de la journée de course d'un championnat national. Aucune exception ne sera faite. Si un coureur est pris fautif à pratiquer sur une piste à l'intérieur des 96 heures, il sera disqualifié complètement de cette journée de courses.
8. Tout coureur de catégorie Pro voulant se qualifier pour un championnat national ne peut participer à une autre catégorie de soutien le week-end de la course nationale sauf pour les coureurs amateurs et les femmes. Pour le championnat Amateur Canadiens, les coureurs qui ne sont pas classés parmi les 10 meilleurs au championnat National Pro-Am 125 et ceux qui ne sont pas classés parmi les 20 meilleurs dans le championnat National Pro 250 sont exclus de ce règlement.
9. Les coureurs doivent utiliser la même moto-VTT pour le tour de réchauffement ("hot lap") et la course. Le tour de réchauffement ("hot lap") est optionnel.
10. Parc fermé : Immédiatement après chacune des finales, les motos-VTT des 3 premières positions et une autre prise au hasard, devront être placés dans un parc fermé pour une inspection technique. Les motos-VTT doivent rester dans le parc fermé pour une période de 15 minutes après la première finale et 30 minutes après la deuxième finale en cas de protêt ou autre inspection qui pourrait s'avérer nécessaire. Les pilotes doivent retirer leurs motos-VTT du parc fermé dans les 30 minutes suivant la période déterminée après chacune des finales, sauf pour les motos-VTT qui doivent être désassemblées. Après cette limite de temps, les officiels ne seront plus responsables des motos-VTT laissées dans le parc fermé.

## D. Drapeaux

1. Les drapeaux utilisés doivent mesurer 24 pouces par 24 pouces.
2. **Le drapeau vert** indique que la course est bonne et officielle.
3. **Le drapeau blanc** indique le dernier tour de la course.
4. **Le drapeau jaune** indique un incident ou un obstacle dangereux à proximité. Aucun saut ou double saut ne sera toléré. Les pilotes devront se déplacer avec précaution entre l'endroit où le drapeau jaune est agité et jusqu'au moment où ils auront dépassés l'endroit de l'incident (ou de l'obstacle) qui a entraîné le drapeau jaune. Lorsque le drapeau jaune est agité sur un saut ou double saut, la zone d'incident débute à la base de la rampe de lancement. Les pilotes qui auront pilotés de façon imprudente, de façon trop agressive, qui auront dépassé un autre pilote ou qui auront effectué un saut ou double saut se verront imposés une pénalité de 5 positions. Tout contact avec ou manœuvre jugée dangereuse envers le personnel (médical ou autre) sur la piste, résultera en une disqualification immédiate du coureur fautif.
5. **Le drapeau noir** indique au coureur qu'il est disqualifié. Le coureur doit se rapporter à l'officiel en chef immédiatement ou à l'officiel à la grille de départ.
6. **Le drapeau bleu** indique à un coureur qu'il doit garder sa trajectoire parce qu'un coureur plus rapide tente de le dépasser.
7. **Le drapeau blanc avec une croix rouge** indique que le personnel médical se trouve sur la piste. Aucun saut ou double saut ne sera toléré. Les pilotes devront se déplacer avec grande précaution entre l'endroit où le drapeau blanc avec une croix rouge et jusqu'au moment où ils auront dépassés l'endroit de l'incident (ou de l'obstacle) qui a entraîné le drapeau blanc avec une croix rouge. Lorsque le drapeau blanc avec une croix rouge est agité sur un saut ou double saut, la zone d'incident débute à la base de la rampe de lancement. Les pilotes qui auront pilotés de façon imprudente, de façon trop agressive, qui auront dépassé un autre pilote ou qui auront effectué un saut ou un double saut se verront imposés une pénalité automatique de 10 positions. Tout contact avec ou manœuvre jugée dangereuse envers le personnel (médical ou autre) sur la piste, résultera en une disqualification immédiate du coureur fautif. Si les deux drapeaux : jaune et blanc avec croix rouge sont agités pour un même incident et qu'un pilote effectue une manœuvre passible d'une sanction, la pénalité imposée sera celle du drapeau blanc avec croix rouge.
8. **Le drapeau carrelé noir et blanc** indique la fin de la course.
9. **Le drapeau rouge** indique l'arrêt de la course. Les coureurs doivent retourner au départ immédiatement et l'officiel avisera les coureurs des procédures à suivre.

## E. Pointage

1. Pour être éligibles au championnat, les courses doivent être compilées par un système de pointage approuvé par la CMRC Compétition.
2. Tous les coureurs ont la responsabilité d'aller vérifier leurs résultats à l'endroit désigné à cet effet. Une période de 30 minutes, suivant l'affichage des résultats, est accordée pour demander une révision ou déposer un protêt.
3. Les résultats officiels sont déclarés finaux si aucun coureur ne demande une vérification dans un délai de 30 minutes après l'affichage. Les résultats affichés à la fin du délai de 30 minutes ne peuvent être modifiés sauf par l'association ou suite à un protêt.
4. Si un résultat est modifié suite à une demande de vérification d'un coureur ou membre, un nouveau délai de 30 minutes sera accordé avant que les résultats ne soient déclarés finaux.
5. Le coureur qui a accumulé le plus de points au cours d'une même journée, dans une catégorie, remporte le combiné de cette catégorie. En cas d'égalité, c'est le coureur qui a le meilleur résultat à la dernière course

qui gagne. En cas d'égalité dans un championnat, c'est le coureur qui a le plus de victoires qui le remporte et si l'égalité persiste, c'est le coureur qui a le plus de 2<sup>e</sup> positions qui le remporte et ainsi de suite. Si l'égalité persiste encore, c'est le gagnant de la dernière manche qui sera le champion.

## F. Transpondeur

1. Le transpondeur de marque AMB MX (My laps) est le type de transpondeur utilisé par la CMRC Compétition. Aucun autre type/marque de transpondeur ne sera accepté pour fin de compilation.
2. Pour la saison 2010, les catégories Pro, Inter et vétéran (MX et VTT) doivent obligatoirement avoir un transpondeur pour fin de compilation. Si le pilote n'a pas de transpondeur sur sa moto/VTT, ses résultats ne seront pas comptabilisés.
3. Les transpondeurs doivent être installés en tout temps quand la moto/VTT se présente sur la piste.
4. Le pilote à la responsabilité du bon fonctionnement de son transpondeur. S'il le désire, il peut le faire vérifier par le personnel de la CMRC Compétition.
5. Le pilote à la responsabilité que son transpondeur soit bien fixé à sa moto/VTT. Des courroies supplémentaires de type « tie rap » peuvent être utilisées pour fixer solidement le transpondeur.
6. Le pilote à la responsabilité que la batterie de son transpondeur soit bien chargée. S'il le désire, il peut faire vérifier l'état de la batterie par le personnel de la CMRC Compétition.
7. Une quantité limitée de transpondeurs sont disponibles pour la vente ou pour la location. Le pilote doit prendre arrangement avec le bureau de la CMRC Compétition préalablement pour s'assurer l'attribution d'un transpondeur.

## G. Départ

1. Un dispositif mécanique à barrière inversée doit être utilisé pour les départs de courses de Motocross-VTT, et ce, pour toutes les courses sanctionnées par la CMRC-Compétition. Toutefois, advenant un bris de la barrière ou toute autre situation, l'arbitre en chef décidera de la procédure de départ à utiliser.
2. À la ligne de départ, chaque moto doit avoir un espace de 1 m (3'2") ou 1,35m (5'1") pour un VTT. La distance maximum entre la roue avant d'une moto ou d'un VTT avec la barrière de départ est de 18 pouces. Un objet quelconque (billots de bois de 4"x4" ou autres) doit être installé à 8 pieds derrière la barrière de départ pour empêcher les motos ou VTT de se reculer de celle-ci. Les pilotes de moto/VTT doivent placer leur(s) roue(s) directement derrière une barrière de départ, c'est-à-dire qu'ils ne peuvent placer leur(s) roue(s) vis-à-vis la jonction de deux barrières.
3. Le mécanisme qui enclenche la grille de départ doit être protégé de panneaux de 48" de haut au minimum afin de ne pas être à la vue des coureurs
4. En cas d'un faux départ, il sera indiqué aux coureurs le plus rapidement possible, par un drapeau rouge ou par un signal établi au préalable, que la course est arrêtée et le départ sera repris.
5. Aucun jardinage, préparation ou nettoyage ne peut être fait sur le mécanisme de la grille de départ. Il est interdit d'enlever ou d'ajouter de la terre, des roches ou quelconque matériel à l'avant de la grille de départ. Une réparation du terrain peut être fait à l'arrière de la grille de départ, mais sans l'utilisation d'outils, pelle ou autres instruments. L'apport de matériaux provenant de l'extérieur de la zone de départ est interdite (ex. : terre, sable, etc.). L'arrosage ou l'épandage de produits sur l'espace de départ par un coureur ou un membre de son équipe est interdit.
6. Dans le cas où le départ est muni d'une surface en béton, personne, à l'exception du promoteur ne peut nettoyer ou préparer la surface à l'aide d'outillage ou machinerie, tant devant que derrière la barrière. Les outils de toutes sortes (guenilles, serviettes, balai, pelle, etc.) ou tous produits utilisés pour nettoyer ou préparer la surface amènera une pénalité. Seuls les mains et les gants peuvent être utilisés afin de nettoyer la surface de départ.
7. Une infraction aux règlements des paragraphes 5 et 6 de la présente section entraînera comme pénalité, un départ avec le moteur de sa moto/VTT éteint. Le pied du coureur se trouvant du côté du démarreur ("kick starter"), devra être sur le sol jusqu'au moment où la barrière de départ tombera.

8. Le départ d'une piste de motocross extérieur doit être assez large pour recevoir 42 barrières de départ. La distance minimum est de 150 pieds de largeur et le départ doit avoir entre 250 et 400 pieds de longueur. La piste doit avoir un minimum de 20 pieds de largeur à l'endroit où le départ croise le circuit.
9. Pour une piste d'Arénacross, le départ doit avoir un minimum de 25 pieds de large alors qu'il doit être de 80 pieds de largeur pour une piste de Supercross.
10. Advenant que plusieurs départs soient nécessaires pour une même course, un coureur n'étant pas présent au départ original (1<sup>er</sup>) ne peut prendre part aux autres.
11. Aux événements Supercross ou Arénacross, il est interdit d'utiliser des blocs pour aider un coureur trop petit à prendre le départ. Sauf s'il y a entente (avant le départ) avec l'officiel en chef.
12. Une fois que tous les coureurs sont en place sur la grille de départ, l'arbitre au départ demande le démarrage des moteurs aux coureurs présent et débute par la suite la procédure de départ. Pour ce faire, l'arbitre pointe chacun des coureurs afin de s'assurer qu'aucun d'eux n'a de difficulté, si un coureur a un problème, celui-ci peut lever le bras afin d'avoir un délai de 2 minutes (voir Chap. 3, B-8). Une fois tous les coureurs pointés, l'arbitre affichera un panneau indiquant qu'un délai de "30 secondes" reste à écouler avant le départ. Par la suite, il tournera le panneau pour indiquer qu'un délai de 5 secondes reste à écouler avant le départ. Finalement, après ces 5 secondes l'arbitre tournera le panneau de côté, ce qui indiquera que la barrière de départ "tombera" à l'intérieur d'un délai de 1 à 5 secondes.
13. Il est à noter qu'une fois que le panneau de 30 secondes est affiché, un coureur ne peut plus demander un délai de 2 minutes. La procédure de départ est enclenchée et elle ne peut plus être arrêtée à moins de circonstances exceptionnelles qui sont déterminées par l'officiel au départ.

#### **H. Procédures relatives aux drapeaux rouges.**

1. Dans le cas d'un faux départ dû au mal fonctionnement de la barrière de départ ou dans le cas où un drapeau rouge est donné avec moins de 50% de la course de compléter, le départ se doit d'être donné à nouveau. Si le drapeau rouge est donnée avec 50% ou plus de la course de compléter, cette course sera considéré comme compléter à moins d'avis contraire de la part de l'officiel en chef.
2. Dans le cas d'un drapeau rouge, tous les coureurs se doivent de retourner à la grille de départ. Seuls les coureurs ayant été compilés lors du dernier tour avant le drapeau rouge seront éligibles pour reprendre un départ. Les coureurs ayant un tour de retard lors du tour précédent le drapeau rouge seront considérés avec un tour de retard à la fin de la course qui a été reprise. Le temps restant à effectué lors de la reprise, sera le temps total alloué pour la course originale moins le temps effectué avant la sortie du drapeau rouge.
3. Les coureurs qui auraient poussés leur moto au-delà de la ligne de départ, lors du départ original, afin de pouvoir participer à la finale suivante, ne pourront prendre part au départ effectué lors de la reprise de la course.
4. Dans le cas où ce serait un coureur qui aurait causé un faux départ (anticiper le départ ou reculer au-delà de la limite permise de la barrière de départ), il sera pénalisé soit :
  - a. en se voyant perdre un tour lors de la compilation des résultats de la course en cour
  - b. soit en ayant une pénalité d'arrêt et départ (Stop & Go).

Si les violations aux règlements sont répétées, le coureur peut être disqualifié pour la journée.

6. Les coureurs n'étant pas présents lors du départ original de la course, ne seront pas éligibles à participer à des départs subséquents.
7. Pour les événements de Supercross et d'Arenacross seulement, si une course est arrêtée avec 3 tours ou moins de complétés par le premier, la course sera reprise.

8. Si une course de Supercross ou d'Arénacross est arrêtée avec plus de 3 tours de compléter, la course sera reprise en plaçant les coureurs à la file indienne sur l'emplacement de départ. Les positions seront établies en fonction de la position des coureurs au dernier tour enregistré avant le déploiement du drapeau rouge. La balance des tours, ou un minimum de 2 tours, seront complétés. La course ne pourra être reprise plus de 20 minutes après l'arrêt de celle-ci.

## **CHAPITRE 4 ÉQUIPEMENT**

Note spéciale : La CMRC Compétition n'examine pas les véhicules utilisés lors des compétitions sanctionnées. Les coureurs sont les seuls responsables de l'état de leur moto/VTT et de leurs compétences pour les manœuvres.

### **A. Normes générales relatives à l'équipement**

L'équipement utilisé en compétition sanctionnée doit répondre aux normes suivantes à moins d'une contre-indication prévue dans ce livre. Lorsque les règlements permettent ou exigent l'installation, la substitution, la modification ou la fabrication de pièces, il est de la responsabilité du coureur de s'assurer de la qualité de l'ouvrage, des matériaux ou des pièces utilisés. Ces ajustements se doivent d'être sécuritaires.

1. Moteur - le moteur doit être de la même conception et être fait des matériaux du modèle d'origine. Le carter, le cylindre, et la culasse d'origine doivent être utilisés. Le cylindre d'un manufacturier dont les parois intérieures sont fabriquées en usine avec un matériel Chrome/Nikasil, doit conserver les spécifications d'origine du manufacturier (la classification sera faite selon les spécifications du déplacement du piston émises par le manufacturier de chaque moteur).

Aucun perçage, modification de la course du piston, modification de la chemise du cylindre ("sleeving") ou une combinaison de ceux-ci ou tout autre modification effectuée dans le but d'atteindre la capacité maximum de chacune des catégories ne sera acceptées à moins d'avis contraire dans le présent livre des règlements.

2. Le volume d'un cylindre est calculé par une formule géométrique qui donne comme résultat le volume d'un cylindre. Le diamètre "D" représente l'alésage et la hauteur "C" représente la course du piston entre son point le plus haut et son point le plus bas:

$$\text{Volume} = \frac{D^2 \times 3.1416 \times C}{4}$$

Lorsque l'alésage n'offre pas une section circulaire parfaite, le diamètre doit être déterminé par une formule géométrique ou un calcul pertinent pour ensuite être multiplié par la course du piston pour déterminer le volume du cylindre.

Lors de la mesure du diamètre du cylindre, une tolérance de 1/10 mm (0,1 mm) est acceptée. Si la cylindrée maximale de la classe est dépassée avec cette tolérance, une nouvelle mesure devra être prise. Cette nouvelle mesure devra être prise lorsque le cylindre sera froid et avec une nouvelle tolérance de 1/100 mm (0,01 mm).

3. Essence - Le carburant pour moteur se doit d'être de l'essence, constituée à base de pétrole, produite par un manufacturier et disponible dans un commerce en vente libre.
  - a) La densité doit être compris dans l'intervalle suivant: [0.715, 0.765] à 60° F.
  - b) Le contenu maximum d'oxygène est de 6.20% m/m.
  - c) Les époxydes (oxyde de propylène) ne sont pas considérés comme des éthers. Les composés azotés sont interdits.
  - d) Les additifs pour la lubrification seront autorisés si les résultats du mélange conservent toutes les autres exigences requises.
  - e) Des échantillons peuvent être pris du réservoir d'un coureur à n'importe quel temps pendant la compétition, et ce, à la discrétion de l'officiel en chef, du responsable en chef de l'inspection technique, ou à la réception d'un protêt écrit, accompagné des honoraires de \$300,00. Les résultats officiels provenant d'un laboratoire désigné par la CMRC Compétition vont être les facteurs déterminants qui seront pris en considération afin d'établir si un produit (additif) illégal est présent dans l'échantillon d'essence.
4. Transmission - la boîte de vitesse est limitée au nombre de vitesses de la moto d'origine. Cependant, les motos initialement équipées de moins de six vitesses peuvent être augmentées jusqu'à un maximum de six

vitesse. Toutes les motos d'origine doivent être équipées d'une transmission comme cataloguées et vendue par le fabricant de la moto en question.

5. Freins - les freins doivent être fabriqués et installés de façon sécuritaire et fonctionnelle. Les motos/VTT de compétition doivent être équipés adéquatement de freins fonctionnels à l'avant et l'arrière.
6. Châssis
  - a) Les pièces du châssis doivent être fabriquées de façon sécuritaire et fonctionnelle. Toutes les modifications apportées au châssis doivent être fonctionnelles. Aucun châssis de titane n'est permis. Des goussets ou des tubes de renforcement peuvent être ajoutés, mais aucun ne peut être retiré.
  - b) Les béquilles de soutien de côté doivent être retirées pour la compétition.
  - c) Une fois qualifié pour un événement, le châssis de la moto ne peut être substitué. Par contre, le moteur peut être substitué.
  - d) Les repose-pieds doivent se plier vers l'arrière à un angle de 45 degrés. Ces repose-pieds peuvent être relevés ou abaissés, mais ne peuvent être inférieures au tube inférieur du châssis.
  - e) L'emplacement des supports de moteur, la tête de direction, le point de pivot du bras d'oscillation et les points de fixation de la tringlerie arrière de suspension doivent être identiques au modèle d'origine.
7. Guidons et commandes - Les guidons doivent être faits d'acier ou un autre matériel approuvé par un constructeur de renom. Les guidons réparés, fendus ou cassés sont interdits. Les supports de guidon peuvent être modifiés. Les leviers de commande doivent avoir des extrémités en boule d'au moins un demi-pouce (1/2") de diamètre.
8. Fourches - Les fourches doivent être adéquates en force et en taille pour la moto et son utilisation. Les fourches peuvent être adaptées à tous les types de compétition. L'utilisation d'amortisseur de direction ("steering-damper") est autorisée pour tous les types de compétition.
9. Réservoirs à essence - Le réservoir à essence doit être fabriqué et monté de façon sécuritaire et fonctionnelle. Les réservoirs ou les tubulures à essence présentant des fuites de même que des réparations temporaires faites à ces derniers, sont interdits. Un réservoir à essence de même taille doit être utilisé pendant tout l'événement, ce qui inclut les qualifications.
10. Les pneus à palette ("paddle tire") conçus spécialement pour le sable sont interdits dans toutes les compétitions sanctionnées CMRC Compétition.
11. Sur toutes les motos, un interrupteur de sécurité ("kill switch") fonctionnel, permettant l'arrêt du moteur, doit être présent.
12. Dispositif d'échappement - **Toutes les motos doivent se conformer au niveau sonore maximum de 98 dB/A selon la norme SAE J1287 à partir du 1<sup>er</sup> juillet 2010.** Le dispositif d'échappement doit être attaché solidement ensemble et au châssis et ce, de façon sécuritaire. L'extrémité de décharge du dispositif d'échappement ne doit pas dépasser le bord arrière du pneu arrière, ni se diriger pour créer de la poussière ou gêner la vision d'un autre coureur. La moto d'un coureur se doit de débiter une course et croiser le drapeau à damier avec toutes les pièces de son système d'échappement en place. Si une de ces pièces se sépare de la moto, de l'ensemble du système ou l'une de l'autre, le coureur se verra immédiatement indiquer le drapeau noir et sera disqualifié de la course.
13. Plaques pour Motocross - Trois plaques numériques (une à l'avant et deux latérales) sont exigées et doivent être montées solidement et fonctionnelles. Toutes les plaques numériques doivent être clairement visibles.
14. Plaques pour VTT - Il doit y avoir une plaque numérique installée au centre à l'avant, 2 sur les côtés arrière sur les ailes si possible et une plaque à l'arrière du véhicule. Toutes les plaques numériques ne doivent pas être penchées vers l'arrière à plus de 45 degrés de la verticale et doivent être très bien visibles à une distance de 30 pieds. De plus, les coureurs de VTT doivent avoir dans leur dos (sur le chandail ou protecteur s'il est utilisé) leur numéro (voir Chap. 4, C-5 et C-7).

15. Sur la plaque avant de moto/VTT, vous devez garder un espace libre dans le haut de la plaque afin d'y apposer l'autocollant officiel de la série Challenge/CMRC Compétition. Cette espace doit être de 1.25 pouces (1 ¼") du haut de la plaque jusqu'au haut des numéros.
16. Les couleurs de chiffres et de plaques suivantes sont requises :

Catégories	Plaques	Chiffres
50cc 7-8 / 50cc 4-temps 5-11 / 65cc 10-11 / 85cc 12-16 / Pro MX1 / Vétérans + 35 & + 40 / Vétéran Master / VTT Mini stock 9-11 / VTT Mini modifié / VTT Mini Open	Blanc	Noir
Pee Wee / 50cc 4-6 / 65cc 6-9 / 85cc 7-11 / Initiation / Junior / Vétéran Junior / VTT débutant / VTT Junior / VTT Novice / VTT Mini stock 5-8	Blanc	Rouge
Intermédiaire / Vétéran intermédiaire / VTT Intermédiaire	Jaune	Noir
Femmes / VTT Pro 450 / VTT Femmes	Bleu	Blanc
Pro MX2	Noir	Blanc

Les coureurs des classes Vétérans, Youth, Écolier, Femme, VTT Vétéran et VTT Femmes doivent utiliser la couleur des plaques de la catégorie à laquelle il est identifié sur la carte de compétition. (Ex. Un coureur intermédiaire qui participe à la catégorie Vétéran Intermédiaire doit avoir des plaques jaunes avec des chiffres noirs. Aussi, les coureurs qui participent à la classe Vétéran Junior, doivent avoir des chiffres rouges sur des plaques blanches, même s'ils participent à la catégorie Vétéran +35 ans et/ou Vétéran +40 ans.)

17. Les chiffres doivent être clairement visibles, aucun chiffre stylisé ou à 2 couleurs ne sera toléré, ils doivent respecter les couleurs affichées ci-haut. Il est recommandé d'utiliser des chiffres d'une hauteur de minimum 5 pouces sur les panneaux latéraux et d'une hauteur de minimum 7 pouces sur le panneau avant.
18. Règles particulières s'appliquant pour la catégorie Pee-Wee débutant seulement :
- Cette classe est considéré comme non-modifié (« stock »). Aucune modification à la moto d'origine n'est permise.
  - Moto automatique avec arbre d'entraînement ("driveshaft") ou à chaîne.
  - Toutes les pièces remplacées suite à un bris, doivent être des pièces d'origine du manufacturier.
  - Roue de 10" d'origine.
  - Le système d'injection à l'huile d'origine doit être utilisé.
  - Le carburateur doit être d'origine (incluant l'alésage intérieur ("bore")).
  - Aucune modification de l'alésage et de la course du piston n'est permise. La cylindrée de 50cc doit être respectée.
  - La suspension doit être d'origine.
  - Le cadre de la moto ne peut subir aucune modification.
  - Le système d'échappement d'origine du manufacturier doit être utilisé.
  - Les pneus de remplacement doivent être du même type que ceux d'origine (pas plus de crampons)
  - Il est possible d'utiliser un filtre à air différent de celui d'origine. L'utilisation de la boîte à air d'origine est obligatoire.
19. Règles particulières s'appliquant pour la catégorie PeeWee avancé seulement :
- Moto automatique avec arbre d'entraînement ("driveshaft") ou à chaîne.
  - Roue de 10" d'origine.
  - Le système d'injection à l'huile d'origine peut être enlevé.
  - Il est possible de modifier le ratio du système d'entraînement.
  - Le carburateur doit être d'origine.
  - Aucune modification de l'alésage et de la course du piston n'est permise. La cylindrée de 50cc doit être respectée.
  - Le cadre de la moto ne peut subir aucune modification.
  - Il est possible d'utiliser un filtre à air différent de celui d'origine. L'utilisation de la boîte à air d'origine n'est pas obligatoire
  - Empattement maximum de 41".

- j) Longueur maximum de 55" (distance entre deux lignes verticales aux extrémités de la moto)
20. Règles particulières s'appliquant aux catégories 50cc seulement :
    - a) Des motos de type Jr et Sr 50cc peuvent être utilisées.
    - b) Le cadre de la moto ne peut subir aucune modification.
    - c) La boîte à air d'origine doit être utilisée. Par contre, un filtre à air différent de celui d'origine peut être utilisé.
  21. Règles particulières s'appliquant pour la catégorie 65cc seulement :
    - a) Roue de 10" minimum.
    - b) Roue de 14" maximum.
    - c) L'empattement ne doit pas excéder de plus d'un pouce et demi (1½") les caractéristiques d'origine du constructeur.
  22. Règles s'appliquant pour les catégories 85cc seulement :
    - a) Capacité maximum pour un moteur 2-temps est de 85cc et de 150cc pour un moteur 4 temps..
    - b) Aucun coureur professionnel n'est autorisé à participer à la catégorie 85cc. Les coureurs intermédiaires peuvent courir dans cette classe s'il respecte la limite d'âge de 16 ans.
    - c) L'empattement minimum est de 50 pouces.
    - d) La taille de la roue arrière est de 14 pouces maximum. Les motos de type 85cc avec des roues de plus grandes dimensions ("big wheel") doivent participer dans la catégorie Supermini.
  23. Règles s'appliquant pour la catégorie "Supermini" seulement :
    - a) Capacité maximum pour un moteur 2-temps est de 112cc et de 150cc pour un moteur 4 temps.
    - b) Pour les moteurs 2-temps seulement, le perçage, la modification de la course du piston, le changement de chemise de cylindre ("sleevage") ou une combinaison de ceux-ci seront permis afin d'atteindre la capacité maximale de la catégorie.
    - c) Aucun coureur professionnel n'est autorisé à participer à la catégorie Supermini. Les coureurs intermédiaires peuvent participer à cette classe s'il respecte la limite d'âge de 16 ans.
    - d) Empattement minimum est de 50 pouces (50")
    - e) Roue arrière d'un maximum de 16 pouces (16"). Roue avant d'un maximum de 19 pouces (19").
  24. Règles s'appliquant pour la catégorie "Écolier" seulement :
    - a) La cylindrée doit se situer entre 85cc et 153cc 2-temps ou 4-temps.
    - b) Aucun coureur professionnel n'est autorisé à participer à la catégorie Écolier. Les coureurs intermédiaires peuvent participer à cette classe s'il respecte la limite d'âge de 16 ans.
    - c) Roue arrière d'un minimum de 14 pouces (14"). Roue avant d'un minimum de 17 pouces (17").

## **B. Inspection des motos/VTT**

1. L'officiel a le pouvoir de disqualifier n'importe quelle moto/VTT qui ne se conforme pas aux règlements et il peut examiner n'importe quelle pièce d'une moto/VTT utilisée dans un événement sanctionné par CMRC Compétition. Une moto/VTT qui passe une inspection avant une course est sujette à d'autres inspections ou protêts à tout moment pendant l'événement.
2. Un coureur qui refuse de soumettre sa moto/VTT à une inspection ou qui refuse de préparer son moteur pour une inspection est automatiquement disqualifié pour la journée.
3. Les coureurs sont les seuls responsables de l'état de leurs motos/VTT et de leur équipement personnel. La CMRC Compétition n'examine pas et ne vérifie pas l'état des véhicules, de l'habillement ou d'autres accessoires utilisés en compétition sanctionnée.
4. Toutes inspections avant course exécutées ne certifient pas que la moto/VTT est qualifiée ou constituée comme légale pour la participation.

### **C. Inspection de l'équipement**

Il est de la responsabilité du coureur de choisir un casque et un habillement qui lui assureront la protection appropriée. La CMRC Compétition n'approuve ou ne certifie aucun constructeur ou produit. Le coureur doit compter sur son propre jugement dans la sélection de casque et d'équipement pour sa durabilité et sa sécurité.

1. Un casque doit être porté pendant toute la compétition. Les casques doivent être certifiés par le constructeur pour rencontrer les normes du service du transport (DOT) FMVSS - 218, Snell M2000 ou M2005, ECE ou toutes certifications acceptées par la FIM. Le numéro du coureur peut être affiché des deux côtés de son casque (utilisant une couleur contrastante) pour aider à la compilation.
2. Des lunettes incassables et des gants ainsi qu'un chandail à manche longue doivent être portés au début de la course de motocross-VTT, y compris la pratique.
3. Les chandails à manches courtes ou sans manches sont interdits. Le port d'épaulettes de protection est fortement recommandé.
4. Le pantalon protecteur fait de nylon, de cuir ou tout autre matériel durable doit être porté tout au long de la compétition.
5. Quand les épaulettes de protection ou les chandails sont utilisés pour l'identification du coureur, les numéros doivent être ceux assignés à ce dernier. Ils doivent avoir un minimum de 8 pouces de haut par 1 pouce de large au dos pour les chandails et 5 pouces de haut par 1 pouce de large pour les épaulettes. La couleur des numéros et du chandail et/ou épaulettes doivent être de couleurs contrastantes.
6. Tous les coureurs de niveau professionnel doivent avoir leur nom de famille inscrit dans leur dos, à la ligne d'épaule, en utilisant des lettres d'un minimum de 1½ pouce de haut. Aucune abréviation du nom de famille ou pseudonyme ne sera acceptée. Si des épaulettes de protection sont utilisées par-dessus le chandail, le nom et le numéro du coureur doivent être visibles sur le gilet ou sur les épaulettes.
7. Le numéro du coureur sur le dos de son chandail ou ses épaulettes doit coïncider avec les numéros affichés sur les plaques numériques de sa moto. Pour les nationaux, cette condition s'applique pour les pratiques et les courses de classe Pro.
8. Des bottes de motocross doivent être portées dans toutes les courses. Elles doivent être au moins de 8 pouces de haut avec des boucles ou des tirettes particulièrement conçues et construites pour la protection des jambes, des pieds et des chevilles.
9. Les vêtements coupés, les camisoles et les sandales sont interdits dans la zone des mécaniciens.

### **D. Règlement VTT**

1. Les dispositifs de sécurité suivant sont obligatoires pour tous les VTT (incluant VTT-mini).
  - a) Un interrupteur de sécurité ("kill switch") fonctionnel, relié au coureur, permettant l'arrêt du moteur en cas de chute.
  - b) Des arceaux de sécurité ("nerf bar") ou des marches-pieds équivalent d'origine.
2. Dans toutes les classes de VTT, la cylindrée ne peut excéder le déplacement maximum établi pour la classe.
3. Seules les classes Débutant, Junior, Mini modifié et Mini Open sont considérées comme des classes "Open".
4. La largeur maximale de tous les VTT, sauf les VTT Mini, doit être au maximum de 50 pouces avec son pilote en position assise sur le VTT.

5. Tous les participants en VTT-mini peuvent participer à plus d'une classe en autant qu'il respecte les règles établies pour chacune d'elle.
6. Pour toutes les catégories "Stock":
  - a) Un VTT "Stock" doit avoir **toutes** les composantes d'origine du manufacturier du VTT et celles-ci ne peuvent être modifiées ou altérées. Voici, à titre d'exemple, une liste qui n'est pas exhaustive :
    - i. Système d'échappement
    - ii. Moteur avec toutes les pièces et spécification d'origine (carter, cylindre et tête de cylindre)
    - iii. Carburateur avec les spécifications d'origine
    - iv. Châssis (le renforcement est autorisé)
    - v. Filtre à l'air et son compartiment
    - vi. Pneus
    - vii. Jante
    - viii. Suspension
    - ix. Embrayage
    - x. Transmission
    - xi. Boîte électronique
    - xii. Seule une modification aux ailes d'origine (taille) sera acceptée en autant que cette modification ne compromet pas la sécurité des coureurs incluant le pilote.
7. Classes de VTT, voir Chap. 2, E
8. Règle particulière pour les classes VTT Mini stock :
  - a) VTT de 0-90cc 2-temps avec transmission automatique ou semi-automatique et VTT de 0-110cc 4-temps avec transmission automatique seulement.
    - i. Exception : Le VTT Yamaha, modèle Raptor de 80cc avec transmission semi-automatique sera admis dans la classe Mini Stock. Le VTT Pitster Pro, modèle FXR 90R avec transmission semi-automatique sera admis seulement dans la classe Mini Stock 9 à 11 ans.
  - b) Les règles pour les catégories "stock" s'appliquent (Chap. 4, D-6)
  - c) Aucune modification mécanique n'est autorisée.
  - d) Il est permis :
    - i. de faire des ajustements sur la suspension, les rouleaux (transmission) et sur la courroie d'entraînement sans changer aucune pièce sauf pour remplacement par des pièces originales du manufacturier seulement.
    - ii. De remplacer des pièces du véhicule, en cas de réparation, seulement par des pièces d'origine du manufacturier.
9. Règle particulière pour les classes VTT Mini modifié :
  - a) VTT de 0-90cc, 2 ou 4-temps avec transmission automatique ou semi-automatique et VTT de 110cc 4-temps avec transmission automatique ou semi-automatique.
  - b) Les VTT-mini modifié doivent être munis de moteur refroidi à l'air seulement.
  - c) La cylindrée maximale doit être respectée.
  - d) Les VTT Mini de 150cc 4-temps avec transmission automatique sont admis dans cette classe. Par contre, les règles pour les catégories "stock" s'appliquent (Chap. 4, D-6).
  - e) La largeur maximal du VTT doit être de 44 pouces avec son pilote en position assise sur le VTT.
  - f) Il est permis de tailler les ailes
10. Règle particulière pour la classe VTT Mini Open :
  - a) VTT de 70 à 110cc 2-temps et VTT de 90 à 150cc 4-temps, tous avec transmission automatique ou semi-automatique ou manuelle.
  - b) Les VTT peuvent être munis de moteur refroidi à l'air ou au liquide.
  - c) La cylindrée maximale doit être respectée.
  - d) Le châssis et le moteur doivent être originalement de VTT Mini.
  - e) Il est permis de remplacer les marches pieds existant pour des arceaux de sécurité ("nerf bar").
  - f) Il est permis de tailler les ailes.
  - g) La largeur maximal du VTT doit être de 44 pouces avec son pilote en position assise sur le VTT.
  - h) Les pilotes inscrits dans cette classe doit nécessairement avoir de l'expérience en course dans un organisme connu et pouvant en faire la preuve.

## **CHAPITRE 5 FONCTIONS ET RESPONSABILITÉS**

Note spéciale : Les informations contenues dans ce chapitre sont spécifiques au Québec et ne sont pas la traduction du document original. La CMRC Compétition forme les officiels qui officient à ses événements sanctionnés. Les coureurs sont responsables de leur propre sécurité.

Les officiels et le coordonateur de sécurité agissent pour et au nom de la CMRC Compétition lorsqu'ils sont en devoir lors d'un événement sanctionné. Toutes les décisions, sanctions, amendes ou autres prises dans le cadre de l'application du présent livre des règlements sont faites à titre de représentant de la CMRC Compétition. Les membres de la CMRC Compétition participant à un événement sanctionné ne peuvent en aucun temps engagé des poursuites, judiciaires ou autres, à l'égard des officiels ou coordonateur de sécurité personnellement.

### **A. Officiel en chef**

L'arbitre en chef est le seul qui a le pouvoir d'appliquer les suspensions et les pénalités à un membre de l'association et il est le superviseur de l'événement sanctionné par la CMRC Compétition. L'arbitre en chef est responsable de :

1. L'inspection des lieux
2. La direction du déroulement de l'événement (l'horaire, le personnel requis, l'équipement nécessaire, la sécurité, le respect des règlements sur le site de compétition.)
3. La supervision et la direction de tous les membres du personnel de soutien ainsi que les officiels
4. Les contacts avec le promoteur
5. La réunion des coureurs
6. Régler les protêts ou autres situations conflictuelles
7. La signature de la renonciation des officiels, ambulanciers, annonceurs ou tout membre du personnel qui a accès à la piste

### **B. Coordonateur de sécurité**

Le coordonateur de sécurité est le responsable de la sécurité sur le site de l'événement (piste et puit de ravitaillement) sanctionné par la CMRC Compétition. Le coordonateur de sécurité est responsable de :

1. L'inspection des lieux
2. Agir au niveau de la sécurité
3. La supervision et coordonne toutes les activités entourant le déroulement d'un événement.
4. À le pouvoir décisionnel d'appliquer toutes sanctions qui enfreint la réglementation de la CMRC Compétition en ce qui a trait à la sécurité.
5. Coordination au niveau des signaleurs de piste ou tout autre personne responsable de la sécurité sur le site de l'événement

### **C. Officiel à l'arbitrage**

Les officiels à l'arbitrage sont les assistants de l'arbitre en chef et sont responsables du fonctionnement des courses. Leurs tâches consistent à :

1. L'application des règlements sur la piste
2. L'inspection des pistes (banderoles, sauts, roches, trous, arbres, etc.)
3. Le déroulement des courses (staging, départ, arrivée, chronométrage, etc.)
4. La réunion des signaleurs
5. La signature de la renonciation et de l'âge des signaleurs (14 ans min.)

#### **D. Officiel à la compilation**

Les officiels à la compilation sont les responsables de l'inscription, des résultats ainsi que des remises, leurs tâches consistent à :

1. La perception des inscriptions
2. La perception des demandes de licence
3. La préparation du matériel nécessaire à la compilation des courses
4. La compilation des courses
5. La remise des résultats au coordonnateur/trice
6. La signature d'une renonciation de toutes les personnes qui ont accès aux zones restreintes
7. La remise des bourses et trophées suivant les événements
8. Les officiels à la compilation ne peuvent émettre de sanctions ou disqualifications

#### **E. Le promoteur**

Le promoteur est le responsable de toute la logistique de son événement qui n'a pas trait aux résultats et aux règlements de la CMRC Compétition. Le promoteur doit :

1. Publiciser son événement
2. Assurer une piste de première qualité
3. Assurer des puits suffisamment grands et adéquats avec des voies de circulation
4. Assuré d'avoir le personnel nécessaire pour le bon déroulement de la journée de course avec la CMRC Compétition
5. Assurer d'avoir les équipements nécessaires (machinerie 2 minimums, banderoles, balles de foin, etc.)
6. Assurer les engagements financiers
7. Assurer la sécurité des coureurs, officiels et spectateurs avec une équipe de sécurité adéquate
8. Assurer un service médical permanent (2 ambulanciers minimum avec une ambulance sur le lieu durant toute la durée des courses) avec les qualités professionnelles requises
9. Assurer l'entretien de la piste avant l'arrivée des officiels ainsi que durant la journée de compétition
10. Assurer un contrôle de la foule avec une équipe de sécurité adéquate pour l'événement
11. Assurer un service d'animation ainsi que des estrades assises
12. Prévoir une zone restreinte pour les responsables de la compilation
13. Prévoir une zone restreinte et non accessible aux spectateurs pour les mécaniciens
14. Faire respecter le couvre-feu de 23 heures la veille de l'événement
15. La piste doit être fin prête une semaine avant l'événement pour l'inspection
16. Le promoteur doit fournir une personne pour aider au départ
17. Quatre extincteurs de type ABC sont également obligatoires pour la présentation de l'événement
18. Comme les officiels, le promoteur n'a pas le droit de consommer de l'alcool tant que l'événement n'est pas terminé.

#### **F. Code d'éthique**

1. Tout membre est tenu au calme et à la politesse
2. Le respect de tous et chacun est de rigueur
3. Aucune arrogance, attitude agressive ou injure n'est tolérée sur le site de compétition
4. Tout membre est tenu de connaître les règlements et de les respecter
5. Tout bruit doit cesser à compter de 23 heures la veille d'un événement
6. Tous les officiels sont contraints de ne pas consommer d'alcool ou de drogue 10 heures avant le début de l'événement
7. Aucun officiel n'est tenu d'écouter un non-membre

## **CHAPITRE 6 INFRACTIONS ET PÉNALITÉS GÉNÉRALES**

Cette section trace les grandes lignes des actions qui sont considérées comme nuisibles pour le sport de la moto ou VTT et qui entraînent une mesure disciplinaire. À moins d'une autre spécification prévue dans ce livre de règlements, l'officiel en chef a le pouvoir d'appliquer toute mesure disciplinaire qu'il juge nécessaire. Ces mesures disciplinaires peuvent s'appliquer à tout coureur, mécanicien ou membre d'une équipe de course pour la violation d'un règlement, insubordination ou autre action considérée comme nuisible aux courses et au sport. Une telle disqualification inclut la perte de tous les droits en ce qui concerne l'événement en question. En outre, l'officiel est autorisé à prélever jusqu'à 1 000,00\$ d'amende et à recommander à la CMRC Compétition qu'un membre soit suspendu pour certaines activités sanctionnées par la CMRC Compétition. À moins d'une autre spécification prévue dans ce livre de règlements, la CMRC Compétition est autorisée à suspendre n'importe quel coureur, mécanicien ou membre d'équipe pendant une période précise ou pour une période indéfinie pour la violation de règlements, d'insubordination ou autre action considérée comme nuisible aux courses et au sport.

Tous les règlements, instructions ou procédures supplémentaires établis par la CMRC Compétition afin de mettre en application, d'interpréter ou d'imposer des règlements seront considérés pour faire partie des règlements.

### **A. Infractions**

Les infractions suivantes seront sujettes à une mesure disciplinaire par l'officiel et/ou la CMRC Compétition. Cette liste est fournie comme conseils aux membres, mais ne limite pas la CMRC Compétition d'appeler des pénalités pour d'autres actions nuisibles au sport qui ne sont pas inscrites ici-bas.

1. Falsifier son âge ou sa capacité de répondre à n'importe lequel des divers critères d'admissibilité comme déterminés par la CMRC Compétition ou en général, participer ou essayer de participer aux événements sanctionnés par la CMRC Compétition en falsifiant certaines informations.
2. Donner ou recevoir, directement ou indirectement, une somme, un pot-de-vin, sous toute forme à toute personne, afin d'essayer d'obtenir une faveur de la CMRC Compétition face à un règlement, une procédure ou un avantage injuste.
3. Refuser de fournir un rapport effectif ou une partie concernant un élément qui est sous appel par la CMRC Compétition ou en gênant de quelque façon les procédures de protestation et d'appel de la CMRC Compétition afin d'influencer les résultats.
4. Poser un geste néfaste, injuste ou nuisible au sport en général ou à un autre coureur. Ceci s'applique pour tous les membres d'une équipe de course, parent, ami ou mécanicien. Le coureur est responsable de tous les actes des gens qui sont avec lui aux compétitions.
5. Attaquer (verbalement ou physiquement) ou menacer un officiel de la CMRC Compétition et/ou engager un combat. Ceci inclut toute personne impliquée dans un combat n'importe où sur les lieux, avant, pendant ou après un événement CMRC Compétition. Il n'y aura aucune période de suspension maximum pour cette offense.
6. Refuser de soumettre une moto pour l'inspection. N'importe quel coureur refusant de rendre immédiatement sa moto à l'officiel ou à la personne désignée ou refusant de permettre l'examen ou la mesure des composants d'une moto sera dans la violation de ces règlements.
7. Se réintroduire sur la piste de façon avantageuse suite à une sortie.
8. Recevoir une aide extérieure non permise par la réglementation.
9. Ne pas respecter immédiatement le drapeau noir ou d'autres signaux des officiels de la CMRC Compétition. La pénalité s'y rapportant est à la discrétion de l'officiel.
10. Ne pas assister à la réunion des coureurs.

11. Circuler à contre sens sur la piste à n'importe quel moment.
12. Effectuer une manœuvre qui met en danger la vie, à n'importe quel moment, de n'importe quelle façon ou risque de causer une blessure à un coureur, un officiel, un spectateur ou toute autre personne.
13. Entraîner l'arrêt d'une course. À la discrétion de l'officiel de l'événement, un coureur qui est jugé être la cause d'un drapeau rouge peut-être exclu de la course en question.
14. Tout autre acte ou action considérée par un officiel d'événement ou la CMRC Compétition, comme nuisible pour le sport de la moto/VTT ou pour la CMRC Compétition.
15. Modifier la moto pour obtenir plus de performance autre que les modifications permises.

## **B. Pénalités**

Les pénalités sont à la discrétion de l'officiel et/ou de la CMRC Compétition. Les pénalités suivantes sont suggérées :

1. Arrêt pour un temps limité (Stop & Go) de 5 secondes
2. Un retrait d'un tour ou 3 à 5 positions.
3. Disqualification de la course - Perte totale ou partielle des points et/ou des trophées ou bourses.
4. Disqualification de catégorie ou l'événement - suspension indéfinie + jusqu'à 1000,00\$ d'amende + perte totale ou partielle des points et/ou de trophées et bourses.
5. Disqualification de la série ou la saison - suspension indéfinie + jusqu'à 5000,00\$ d'amende.

Si une même offense est répétée, la mesure disciplinaire peut être augmentée à la discrétion de l'officiel d'événement ou de la CMRC.

Un coureur peut être retiré d'un événement pour ne pas avoir respecté les règlements. Cependant, les officiels et/ou le promoteur ne peuvent suspendre ou retirer une licence émises par la CMRC Compétition. Seule la direction de la CMRC Compétition peut décider d'une telle pénalité.

## **CHAPITRE 7 PROTÊT ET APPEL**

### **A. Protêt**

1. N'importe quel coureur peut faire un protêt auprès de l'officiel en chef s'il est directement impliqué.
2. Aucun protêt contre une constatation observée personnellement par un officiel, ne peut être fait. (Faux départ, parcours coupé, conduite dangereuse, etc.)
3. Les protêts doivent être par écrit, signés et remis à l'officiel, avec les honoraires, si nécessaire comme suit :
  - a. Questions de compilation dans un délai de 30 minutes après l'affichage des résultats → Aucun honoraire.
  - b. Infraction à un règlement dans un délai de 30 minutes après la fin de la course → honoraires 100.00\$
  - c. La légalité de moto/VTT (externe) après la pratique et avant le début des courses → honoraires 100,00\$.
  - d. Légalité de moto/VTT (interne) à tout moment jusqu'à 30 minutes suivant la course pendant laquelle la moto/VTT fut utilisée → honoraires 200,00\$ (2-temps), 400.00\$(4-temps).
4. Les honoraires seront remboursés au coureur ayant déposé le protêt si l'illégalité est confirmée.
5. Quand un protêt concerne la légalité d'une moto/VTT et que la vérification de cette dernière ne prouve pas l'illégalité de celle-ci, la totalité des honoraires sera donnée au propriétaire de la moto/VTT.
6. Un coureur qui refuse de soumettre sa moto pour la vérification de cette dernière suite à un protêt ou qui refuse de préparer sa moto, selon les spécifications de l'officiel, pour procéder à cette vérification, sera automatiquement déclaré être dans l'illégalité.
7. Un appel quant à une décision d'un protêt peut-être fait par écrit à l'association, dans les 7 jours suivants l'événement et doit être accompagné des honoraires de 100.00\$

### **B. Appel**

Seulement le coureur qui a fait le protêt, le coureur qui est protesté et l'officiel peuvent faire appel d'une décision dans les cas qui suivent :

1. Appel de la décision de l'officiel  
Pour un appel suite à un événement autre qu'un championnat provincial ou national, l'appel doit être par écrit, être accompagné des honoraires de 100.00\$ et être envoyé à l'association dans les 10 jours qui suivent l'événement. L'appel sera entendu par trois personnes désignées par l'association  
  
Pour les événements des championnats nationaux ou provinciaux, la procédure est la même sauf que le délai d'appel est de 72 heures.  
  
Une décision doit être rendue dans les 30 jours.
2. Appel de l'amende  
L'amende infligée par un officiel, par l'association provinciale ou par la CMRC est sujette à un appel à la CMRC National. L'appel doit être par écrit et envoyé à la CMRC, accompagné des honoraires de 100.00\$
3. Tous les honoraires seront retournés aux parties impliquées si leurs appels sont confirmés. Dans le cas contraire, les honoraires seront perçus par la CMRC Compétition.

4. Les décisions provinciales peuvent être sujettes à un appel auprès de la CMRC nationale par le comité régional de compétition. Ce comité est composé d'un minimum de deux directeurs de région, d'un officiel en chef et d'un officiel assistant.
5. Les appels de décisions provinciales doivent parvenir au bureau national par écrit, dans les 10 jours qui suivent la décision et être accompagnés des honoraires de 100.00\$
6. Les appels envoyés au bureau national seront traités par les directeurs exécutifs et/ou le comité consultatif de compétition des provinces.
7. Si des membres du comité consultatif ou des directeurs exécutifs sont directement ou indirectement impliqués dans le cas à l'étude, ils seront exclus.
8. La présentation d'image visuelle comme preuve doit être traitée avec la plus grande attention. Les images visuelles peuvent être influencées par le choix des objectifs et par les déformations d'angle, il est difficile d'en évaluer les effets sans expertise.

Un appel peut être logé pour défier les résultats de championnat, des suspensions et des disqualifications techniques annoncées par un arbitre et/ou la CMRC Compétition.

Éléments qui ne peuvent être logés en appel :

- Disqualifications pour des infractions aux règlements autres que techniques.
- Éléments protestables pour lesquels aucun protêt n'a été logé.
- Décisions des officiels de CMRC Compétition en ce qui concerne l'interprétation et l'application des règlements liés aux procédures de courses de la CMRC Compétition. De telles décisions incluent, mais ne sont pas limitées à : l'attribution des positions de départ, le départ des courses, le contrôle des motos, la décision pour retarder, arrêter ou raccourcir une course, l'évaluation des pénalités en tour ou en temps, un drapeau noir ou une disqualification pour une course ou un événement.
- Les décisions du responsable de la compilation pour les résultats d'un événement en ce qui concerne la compilation et la vérification des résultats par des méthodes approuvées par la CMRC Compétition.
- En général, des appels ne peuvent pas être reçus pour des sujets pour lesquels aucune solution n'est disponible et/ou possible. (Par exemple, aucun appel ne sera entendu si le seul moyen pour corriger la situation était de reprendre l'événement).

## Annexe 1 : Détail des classes MX-VTT

Note: Cette section est un résumé du livre des règlements et est faite à titre indicatif seulement. Elle n'a pas priorité sur les autres sections du livre des règlements. **En cas de différence d'interprétation, veuillez vous référer à la réglementation.**

## Classes de Motocross 2010 :

Nom	Cylindrée de moto (2t=2-temps, 4t=4-temps)	Âges	Description	Couleur de plaque	Couleur de numéros sur Motos
Pee-Wee débutant	50cc 2t (« stock »)	4 à 8 ans	Motos de 50cc avec arbre d'entraînement ("drive shaft") ou à chaîne. Type PW, JR	Blanche	Rouge
Pee-Wee avancé	50cc 2t	5 à 8 ans	Motos de 50cc avec arbre d'entraînement ("drive shaft") ou à chaîne. Type PW, JR	Blanche	Rouge
50cc 4-6	50cc 2t	4 à 6 ans	Motos de 50cc avec entraînement par chaîne (KTM Jr ou SR, Cobra, Polini, etc.)	Blanche	Rouge
50cc 7-8	50cc 2t	7 à 8 ans	Motos de 50cc avec entraînement par chaîne (KTM JR ou SR, Cobra, Polini, etc.)	Blanche	Noir
50cc GP et 50cc débutant	50cc 2t	4 à 8 ans	Motos de 50cc avec entraînement par chaîne (KTM, Cobra, Polini, etc.)	Blanche	Selon classe de 50cc
50cc 4-temps	50cc 4t	5 à 11 ans	Motos 4-temps de même type que XR50, CRF50, KDX50, TTR50.	Blanche	Noir
65cc 6-9	0-65cc 2t & 0-80cc 4t	6 à 9 ans	Motos de 0 à 65cc 2-temps et de 0 à 80cc 4-temps (motos de type trail XR, CRF, TTR, etc.)	Blanche	Rouge
65cc 10-11	0-65cc 2t & 0-80cc 4t	10 à 11 ans	Motos de 0 à 65cc 2-temps et de 0 à 80cc 4-temps (motos de type trail XR, CRF, TTR, etc.)	Blanche	Noir
65cc GP	0-65cc 2t & 0-80cc 4t	6 à 11 ans	Motos de 0 à 65cc 2-temps et de 0 à 80cc 4-temps (motos de type trail XR, CRF, TTR, etc.)	Blanche	Selon classe de 65cc
85cc 7-11	60-85cc 2t & 60-100cc 4t	7 à 11 ans	Motos de 60 à 85cc 2-temps et de 60 à 100cc 4-temps avec petites roues (17" avant et 14" arrière)	Blanche	Rouge
85cc 12-16	70-85cc 2t & 100-150cc 4t	12 à 16 ans	Motos de 70 à 85cc 2-temps et de 100 à 150cc 4-temps avec petites roues (17" avant et 14" arrière)	Blanche	Noir
Supermini	85-112cc 2t & 100-150cc 4t	7 à 16 ans	Motos de 85 à 112cc 2-temps et de 100 à 150cc 4-temps avec grandes roues (max. 19" avant et max. 16" arrière)	Blanche	Selon classe de 85cc
Junior MX2	100-153cc 2t & 100-250cc 4t	12 ans et +	Classe pour coureurs de niveau Junior. Les motos de type 85cc et Supermini se doivent d'avoir des grandes roues	Blanche	Rouge
Junior MX1	154-285cc 2t & 251-450cc 4t	13 ans et +	Classe pour coureurs de niveau Junior	Blanche	Rouge
Junior MX3	100-550cc 2t & 100-650cc 4t	13 ans et +	Classe pour coureurs de niveau Junior. Les motos de type 85cc et Supermini se doivent d'avoir des grandes roues	Blanche	Rouge

Nom	Cylindrée de moto (2t=2-temps, 4t=4-temps)	Âges	Description	Couleur de plaque	Couleur de numéros sur Motos
Femmes junior	65-550cc 2t & 74-650cc 4t	9 ans et +	Classe pour filles de jeune âge ou avec peu d'expérience (débutante)	Bleu	Blanc
Femmes inter	85-550cc 2t & 150-650cc 4t	13 ans et +	Classe avancé pour femmes	Bleu	Blanc
Femmes GP	65-550cc 2t & 74-650cc 4t	9 ans et +	Classe ouverte pour toutes les femmes	Bleu	Blanc
Écolier 12-16	85-153cc 2t & 4t	12 à 16 ans	Classe ouverte pour tous les niveaux à l'exception des coureurs Pro	Selon niveau	Selon niveau
Youth 14-24	100-550cc 2t & 100-650cc 4t	14 à 24 ans	Classe ouverte pour tous les niveaux	Selon niveau	Selon niveau
Initiation MX2	100-153cc 2t & 100-250cc 4t	12 ans et +	Classe pour coureurs de niveau Débutant.	Blanche	Rouge
Initiation MX1	154-285cc 2t & 251-450cc 4t	12 ans et +	Classe pour coureurs de niveau Débutant. Expérience maximale de 5 courses	Blanche	Rouge
Initiation MX3	100-285cc 2t & 100-450cc 4t	12 ans et +	Classe pour coureurs de niveau Débutant. Expérience maximale de 5 courses	Blanche	Rouge
Intermédiaire MX2	100-153cc 2t & 100-250cc 4t	12 ans et +	Classe pour coureurs de niveau Intermédiaire. Les motos de type 85cc et Supermini se doivent d'avoir des grandes roues	Jaune	Noir
Intermédiaire MX1	154-285cc 2t & 251-450cc 4t	13 ans et +	Classe pour coureurs de niveau Intermédiaire	Jaune	Noir
Intermédiaire MX3	100-550cc 2t & 100-650cc 4t	13 ans et +	Classe pour coureurs de niveau Intermédiaire. Les motos de type 85cc et Supermini se doivent d'avoir des grandes roues	Jaune	Noir
Pro MX2	100-153cc 2t & 100-250cc 4t	14 ans et +	Classe réservée aux coureurs de niveau Pro	Noir	Blanc

<b>Nom</b>	<b>Cylindrée de moto (2t=2-temps, 4t=4-temps)</b>	<b>Âges</b>	<b>Description</b>	<b>Couleur de plaque</b>	<b>Couleur de numéros sur Motos</b>
Pro MX1	154-285cc 2t & 251-450cc 4t	14 ans et +	Classe pour coureurs de niveau Pro	Blanche	Noir
Pro-Am MX3	100-550cc 2t & 100-650cc 4t	14 ans et +	Classe pour coureurs de niveau Pro ou Intermédiaire	Selon niveau	Selon niveau
Vétéran Junior	100-550cc 2t & 100-650cc 4t	30 ans et +	Classe pour coureurs de niveau Débutant ou Junior	Blanche	Rouge
Vétéran Intermédiaire	100-550cc 2t & 100-650cc 4t	30 ans et +	Classe pour coureurs de niveau Intermédiaire	Jaune	Noir
Vétéran Master	100-550cc 2t & 100-650cc 4t	30 ans et +	Classe pour coureurs de niveau Pro seulement	Blanche ou noir	Noir ou blanc
+25 ans	100-550cc 2t & 100-650cc 4t	25 ans et +	Classe ouverte pour tous les niveaux	Blanche ou selon niveau	Noir ou selon niveau
Vétéran +35 ans	100-550cc 2t & 100-650cc 4t	35 ans et +	Classe ouverte pour tous les niveaux	Blanche ou selon niveau	Noir ou selon niveau
Vétéran +40 ans	100-550cc 2t & 100-650cc 4t	40 ans et +	Classe ouverte pour tous les niveaux	Blanche ou selon niveau	Noir ou selon niveau
Vétéran Open	100-550cc 2t & 100-650cc 4t	30 ans et +	Classe ouverte pour tous les niveaux	Selon niveau	Selon niveau

## Classes de VTT 2008 :

Nom	Cylindrée de moto (2t=2-temps, 4t=4-temps)	Âges	Description	Couleur de plaque	Couleur de numéros sur Motos
VTT Mini stock 5-8	0-90cc 2t & 0-110cc 4t	5 à 8 ans	Les VTT doivent être "Stock" (chap. 4, D). Mini-VTT Yamaha Raptor 80cc accepté	Blanche	Rouge
VTT Mini-stock 9-11	0-90cc 2t & 0-110cc 4t	9 à 11 ans	Les VTT doivent être "Stock" (chap. 4, D). Mini-VTT Yamaha Raptor 80cc accepté + Pitster Pro FXR90R.	Blanche	Noir
VTT Mini stock GP	0-90cc 2t & 0-110cc 4t	5 à 11 ans	Les VTT doivent être "Stock" (chap. 4, D). Mini-VTT accepté tel que classes VTT Mini stock	Selon niveau	Selon niveau
VTT Mini modifié 6-12	0-90cc 2t-4t & 110cc 4t & 150cc 4t	6 à 12 ans	Les VTT peuvent être modifié (chap. 4, D), les VTT 150cc 4t doivent être "stock" (chap. 4, D)	Blanche	Rouge
VTT Mini modifié GP	0-90cc 2t-4t & 110cc 4t & 150cc 4t	6 à 12 ans	Les VTT peuvent être modifié (chap. 4, D), les VTT 150cc 4t doivent être "stock" (chap. 4, D)	Selon niveau	Selon niveau
VTT Mini Open	70-110cc 2t & 90-150cc 4t	9 à 14 ans	Les VTT sont de classe Open (chap. 4, D)	Blanche	Noir
VTT Mini Open GP	70-110cc 2t & 90-150cc 4t	9 à 14 ans	Les VTT sont de classe Open (chap. 4, D)	Blanche	Noir
VTT Novice	0-200cc 2t & 0-300cc 4t	11 à 14 ans	Classe pour jeunes coureurs de VTT	Blanche	Rouge
VTT Sportsman GP	0-200cc 2t & 0-300cc 4t	11 à 14 ans	Classe pour jeunes coureurs de VTT	Blanche	Rouge
VTT débutant	201cc et + 2t & 200cc et + 4t	13 ans et +	Classe pour coureurs de niveau Débutant. Expérience : maximale de 5 courses	Blanche	Rouge
VTT Junior	201cc et + 2t & 200cc et + 4t	14 ans et +	Classe pour coureurs de niveau Junior	Blanche	Rouge
VTT Intermédiaire	150-250cc 2t & 0-450cc 4t	14 ans et +	Classe pour coureurs de niveau Intermédiaire	Jaune	Noir
VTT Pro-am	201cc et + 2t & 200cc et + 4t	15 ans et +	Classe réservée aux coureurs de niveau Pro et Intermédiaire (les 10 premiers au championnat Intermédiaire actuel)	Selon niveau	Selon niveau
VTT Pro 450	150-250cc 2t & 0-450cc 4t	15 ans et +	Classe réservée aux coureurs de niveau Pro seulement	Bleu	Blanc
VTT Amateur	201cc et + 2t & 200cc et + 4t	13 ans et +	Classe pour coureurs de niveau Débutant et Junior	Blanche	Rouge
VTT Semi-Pro	201cc et + 2t & 200cc et + 4t	14 ans et +	Classe pour coureurs de niveau Junior et Intermédiaire	Selon niveau	Selon niveau

<b>Nom</b>	<b>Cylindrée de moto (2t=2-temps, 4t=4-temps)</b>	<b>Âges</b>	<b>Description</b>	<b>Couleur de plaque</b>	<b>Couleur de numéros sur Motos</b>
VTT Vétéran	201cc et + 2t & 200cc et + 4t	30 ans et +	Classe ouverte pour tous les niveaux	Selon niveau	Selon niveau
VTT Vétéran GP	201cc et + 2t & 200cc et + 4t	30 ans et +	Classe ouverte pour tous les niveaux	Selon niveau	Selon niveau
VTT Femmes	201cc et + 2t & 200cc et + 4t	13 ans et +	Classe ouverte pour toutes les femmes	Blanche	Rouge
VTT Femmes GP	201cc et + 2t & 200cc et + 4t	13 ans et +	Classe ouverte pour toutes les femmes	Blanche	Rouge

## Annexe 2 : Formulaire de demande de licence de compétition 2010

[Cliquez ici](#)

Annexe 3 : Formulaire de reconnaissance et  
acceptation du risque pour pilote  
mineur

(formulaire à venir)